

Komplexní strategie odbavení

PRAHA (red) – Vedení akciové společnosti České dráhy přijalo Komplexní strategii odbavení cestujících a schválilo jeho realizaci. Jde o jednotné procesy odbavení cestujících v rámci železniční sítě ČR podle tzv. kategorizace železničních stanic Českých drah, a. s., tak, aby v každé kategorii stanic měl cestující garantované odbavovací služby v závazném rozsahu.

S komplexní strategií, ale i s dalšími významnými změnami v tarifních nabídkách a služ-

bách cestující veřejnosti seznámili novináře na tiskové konferenci 25. července náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu ing. Jiří Kolář, Ph.D., ředitelka odboru osobní dopravy a přepravy ing. Ludka Hnuličková a ředitel odboru marketingu v osobní dopravě ing. Aleš Ondrůj. Konferenci moderoval tiskový mluvčí ČD Bc. Ondřej Kubala. Jednotlivé stanice jsou rozděleny do pěti kategorií podle počtu denně odbavených cestujících.

(Pokračování na str. 2)



O tiskovou konferenci byl mezi novináři značný zájem. Za předsednickým stolem zleva: Aleš Ondrůj, Ludka Hnuličková, Jiří Kolář a Ondřej Kubala. Foto: IRENA POSPÍŠILOVÁ



Ve středu 1. srpna odstartoval pilotní projekt Českých drah, který nabízí nový způsob odbavení cestujících při nákupu jízdních dokladů a poskytování informací. V prostorách brněnského hlavního nádraží se tak doslova přes noc změnilo označení odbavovacích míst pro cestující jak ve vestibulu, tak v ČD centru. Foto: IVAN SKULINA

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah, a. s., ing. Josef Bazala: České dráhy jsou na změny připraveny

IRENA POSPÍŠILOVÁ

Vláda České republiky přijala 25. července 2007 vládní usnesení č. 848 k restrukturalizaci společnosti České dráhy, a. s., a státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Informaci přinesly všechny deníky i další média. Abychom mohli s obsahem usnesení podrobněji seznámit naše čtenáře, především pak zaměstnance Českých drah, položili jsme předsedovi představenstva a generálnímu řediteli ČD, a. s., ing. Josefu Bazalovi několik otázek. Využili jsme této příležitosti a dotkli jsme se i dalších aktuálních témat.

■ **Pololetní výsledky hospodaření Českých drah potvrdily zisk přes 31 milionů korun. Pokračuje trend nastolený v prvním čtvrtletí. Můžete stručně formulovat základní příčiny pozitivního vývoje na ČD, které se dlouhá léta řadily mezi nejtrátovější tuzemské firmy?**

Současné výsledky jsou pro mne samozřejmě potěšující, avšak nikoli překvapující. Jsou důsledkem řízeného procesu – odpovídají podnikatelskému plánu na letošní rok, respektive jej dokonce předstihují (o více než 20 procent).

Hlavní příčinou tohoto trendu jsou samozřejmě řídicí a organizační změny

prováděné v uplynulých třech letech. V roce 2004, kdy byly přijata série dokumentů o strategickém rozvoji Českých drah, bylo zřejmé, že se výsledky dostávají až za několik let. Začal proces vyčleňování servisních činností do dceřiných společností – přechod na holdingové uspořádání ve Skupině České dráhy. Svoji úlohu sehrály všechny ty mnohdy náročné restrukturalizační, racionalizační, modernizační a další nezbytné procesy s cílem snížit náklady firmy.

Nesmírně důležité pro efektivní chod firmy bylo přizpůsobení struktury řízení potřebám jednotlivých činností. Dnes má mj. každý jádrový segment podnikání svého vrcholového zástupce v představenstvu společnosti. Za zcela nejdůležitější však považuji nastartování flexibilitní a „prozákaznické“ obchodní politiky firmy, za kterou je již nyní vidět růst tržeb. Jsem rád, že tuto filozofii již přijala také většina zaměstnanců a rád bych jim dnes touto formou poděkoval.

Uvedené hospodářské výsledky „v černých číslech“ jsou tak pro mne potvrzením, že jdeme správnou cestou. Zisk samotný však není jediným cílem. Zásadním zvratem pro naši budoucnost je, že se v obou segmentech – osobní i nákladní dopravě – podařilo zastavit dlouhodobý

pokles výkonů a trend nyní ukazuje opět vzestupnou tendenci, a to i při zesilujícím konkurenčním prostředí.

■ **Vláda 25. července schválila záměr předložený ministerstvem dopravy vyčlenit nákladní dopravu Českých drah do samostatné dceřiné společnosti. Co je hlavním obsahem schváleného dokumentu?**

Obsah dokumentu navazuje na Strategický rozvoj ČD, tedy na základní dokument dalšího rozvoje naší společnosti, jenž byl dozorčí radou i fideciím výborem v minulosti schválen. Rozvoj Českých drah – jehož podstatou je přizpůsobení firmy podmínkám trhu – se posunul do stavu, kdy je třeba přijmout zásadní rozhodnutí. A ta jsme nechtěli rozhodnout bez Vlády České republiky.

Dokument vymezuje základní principy přístupu k transformaci současné podoby ČD do předpokládané cílové podoby – Skupiny ČD. Tedy stavu, kdy pro každou nosnou činnost bude vybudována dceřiná společnost, která se na trhu dokáže lépe pohybovat, bude moci snadněji udržet své pozice a rozvíjet se, nežli by tomu bylo při současné podobě Českých drah. Tímto postupem nejsem ničím výjimečný, například národní dopravci sousedních států tímto procesem již prošli. Hol-

dingovou strukturu mají rakouské, polské i německé národní železniční podniky. Je proto přirozené, že se pak, například samostatné dceřiné společnosti pro nákladní dopravu – ČD Cargo, bude takto lépe spolupracovat s těmito partnery, ale i s jinými firmami na trhu nákladní dopravy.

Dokument se dále podrobněji věnuje očekávanému vzniku společnosti ČD Cargo a dalšímu pokračování procesu postupného převodu činností provozovatele dráhy k jejímu vlastníkovi – Správě železniční dopravní cesty, čímž se prohloubí transparentnost prostředí železniční dopravy v České republice.

■ **Co bude tedy v nejbližších měsících následovat? Jsme na to připraveni?**

Jednoduše řečeno, bude dokončena příprava časově nejbližších realizačních kroků, jež Vláda ČR v koncepčním dokumentu schválila. Příprava je již ve značné pokročilosti, konečné rozhodnutí, jež otevře prostor k realizaci připravovaných změn, však musí učinit orgány Českých drah, tedy dozorčí rada a řídicí výbor. Záměrem představenstva je potřebné dokumenty předložit orgánům tak, aby je bylo možno projednat na začátku září.



Pokud orgány zamýšlené změny schválí, bude následovat jejich realizace. Na tomto místě chci zaměstnance naší firmy ubezpečit, že na připravované změny jsou České dráhy připraveny. Vznik dceřiné společnosti ČD Cargo bude probíhat klasickým procesem, kterým byly založeny dosavadní dceřiné společnosti ČD. Postup je tedy již standardizován a prověřen dosavadními zkušenostmi. Budoucí dceřiná společnost je jak po stránce majetkové, tak i procesní jednoznačně vymezena, stejně jako i její vztahy k mateřským Českým drahám.

Převod činností provozovatele dráhy k SŽDC je z našeho pohledu kontinuálním procesem, který byl nastartován v roce 2004 převodem stavebních správ a pokračoval následnými kroky v oblasti strategie či předpisové činnosti, týkající se infrastruktury. (Pokračování na str. 2)

Odstartoval pilotní projekt nového systému odbavování cestujících u Českých drah

Brněnská novinka

IVAN SKULINA

Cestující, kteří přišli ve středu 1. srpna do ČD centra na brněnské hlavní nádraží, byli docela překvapeni, když zjistili, že se zde přes noc zcela změnil systém odbavování. V orientaci jim ale účinně pomáhali pracovníci odboru marketingu v osobní dopravě (O 15) generálního ředitel-

ství ČD, kteří pilotní projekt zaváděli, a také informátoři uzlové žst. Brno hl. n.

Informační kampaň jsme zahájili už před týdnem, kdy lidé dostávali letáky. Přesto je ještě dnes mnoho cestujících, k nimž se dosud nedostaly. Proto se jim snažíme pomáhat v orientaci, odvrátila na chvíli Mgr. Ludmila Kadrnková z odboru 15 svou pozornost od vchodu do ČD centra, kde právě organizovala přístup k přepážkám komplexního odbavení a k přepážce přednostního odbavení. Její kolegyně Mgr. Hana Bednářová

a Jana Havranová se ve vestibulu rovněž věnovaly cestujícím. Ředitel odboru ing. Aleš Ondrůj byl u přepážek základního odbavení



Informátorka žst. Brno hl. n. Blanka Karlíková (vpravo) byla téměř permanentně vytižena radami a poskytováním letáků s podrobným popisem nového způsobu odbavování cestujících v Brně hl. n.

v odjezdové hale a koordinoval tam pohyb zákazníků při nákupu jízdenek. Na všech byla patrna únava, neboť veškeré nové označení odbavovacích míst včetně podlahové informační grafiky instalovali po uzavření nádraží

v noci z úterý na středu. Ve středu večer je ještě čekalo vyhodnocení.

Včera jsme měli opravdu dlouhý den. Začal nám už vlastně v úterý dopoledne tiskovou konferenci. Odpoledne jsme si prošli všechny prostory, které bylo třeba nově označit, a večer po jedné, když se uzavíraly stanice, jsme začali s přeznačováním. Ve čtyři ráno jsme se osprchovali a v pět nastoupili ve stejnojmenné obsluhy SC Pendolino jako informátoři. Nespali jsme skoro 40 hodin, popisovala o den později střeďeční zahájení pilotního projektu nového systému odbavování Hana Bednářová.

Ředitel odboru Aleš Ondrůj považuje u takové akce osobní přítomnost za nezbytnou a logickou: Jakmile se zavádějí změny, je třeba být u toho, mít možnost bezprostředně vidět, jak se s novým odbavovacím systémem cestující seznamují, jak reagují, zjistit, co funguje a kde se objevují problémy. Kdybych seděl v Praze a občas se jen zeptal, jak to probíhá, tak ztrácím šanci operativně reagovat. Lidé za námi chodili s nápady a návrhy, velmi dobrá spolupráce je s vedením stanice.



Jeden ze dvou komplexů přepážek základního odbavení v odjezdové hale.

V závěru prvního dne pilotního projektu všichni společně s vrchním přednostou uzlové žst. Brno hl. n. ing. Martinem Vejmelkou vyhodnotili jeho průběh. Ještě se osobně přesvědčili o funkčnosti systému při páteční špičce. Pilotní projekt poběží pod supervizi odboru 15 asi měsíc. Do konce roku by měl být zaveden u všech větších stanic, kterých je asi 60.

Je třeba dodat, že cestující přijali změnu bez zvláštních výhrad. Několik žen si po koupi jízdenky u přepážky základního odbavení dokonce pochvalovalo nutnost dohrávání diskretní zóny, protože, jak jedna z nich poznamenala, nikomu není nic do toho, kam jede. Rychle také pochopily, že systém

tzv. trychtýře, kdy existuje jediná zákaznická fronta a postupně se obsazují uvolněná místa u přepážek, je pro čekající výhodnější.

Svou funkci informátorky žst. Brno hl. n. v nové podobě zvládala bravurně i Blanka Karlíková. Původní funkci informátora v novém odbavovacím systému přebírají všechny přepážky komplexního odbavení v ČD centru. Brněnští informátoři již tedy nejsou za přepážkou, ale pohybují se mezi cestujícími v odbavovacích prostorách. Pomáhají jim orientovat se a, když je potřeba, poradí. (Podrobné informace o novém systému odbavování cestujících u Českých drah uvádíme také na 3. straně.)



Snímek zachycil u jedné z rychlých porad (zleva) systémové specialisty Ludmilu Kadrnkovou, Hanu Bednářovou a ředitele O 15 Aleše Ondrůje. Foto: AUTOR (3x)

Pro tento týden

Síťovka

MARTIN KÚNZEL

Mám ve zvyku si každé prázdniny alespoň jednou udělat radost cestováním po kamarádech, známých, popř. krásách naší vlasti. Za tím účelem si kupuji síťovou jízdenku za 590 Kč, což je přesně ta správná cena, jež mi dává zapomenout na těch pár nedostatků, s nimiž se člověk na cestách s ČD setká. Dle mého soudu přebytný „junior-pas léto“ byl rozumně nahrazen pouhým prokázáním věku pod 26 let.

I letos jsem se tedy vydal na cesty. Ve vláčku motoráčku na Sá-zavě, v Pošumaví, ba dokonce ani v obyčejné podorlické lokálce neměli s mou síťovou problém. Mívám dokonce občas pocit určité vážnosti, již se po předložení síťové jízdenky těším u průvodčích. Je to snad odvaha, dobrovolně strávit týden ve vlaku?

Až předposlední den jsem se vydal na cestu po trase Česká Třebová–Praha. Nejdřív přišel revizor – oblíbená to postavička. Po předložení jízdenky na mne usilovně zakoulel očima a dožadoval se junior-pasu. „Jiný doklad nepotřebuji,“ pravil jsem a předložil mu občanku. Revizor prohlásil, že je zaskočen, a zalistoval v čemsi, patrně nějaké „příručce správného ajznbóháka“. Nastudoval si patřičnou kapitolku, řekl, že o tom ještě neslyšel, poděkoval a odkráčel.

Se spolucestujícím jsem prohodil pár slov o informovanosti některých klíčových drážních zaměstnanců... Pět minut nato dorazila průvodčí. Tvrdila, že občanka ji nezajímá a že chce junior-pas. Smějící se spolucestující se mě zastal: „Paní, před chvílí tu byl revizor a ten pán si nevymlýšl.“

„Dobře, dobře,“ odvětila průvodčí, „ale v Praze si to ověřím, podívám se do příručky!“

„To se klidně podívejte...“ Na zpáteční cestě na téměř úseku dorazila poněkud korpu-lentní průvodčí. „Junior-pas,“ obořila se na mne. S úsměvem jsem jí podal občanku a chystal se obvykle vysvětlovat.

„Občanku nechci, tady máte napsáno Junior-pas, tak mi ho ukažte!“ tvrdila vítězoslavně, když viděla, že evidentně žádný nemá.

„Paní, dnes jsem to už vysvětloval jednomu revizorovi a jedné průvodčí před vámi. Myslíte, že bych týden jezdil na neplatnou jízdenku?“

Chvilí ještě brblala a na odchodu mrzutě zahlásila: „No jo, tak hlavně, že ste informovanej.“

„Jsem, aspoň někdo totiž musí být – informovanej...“

Teď mám letošní ježdění právě za sebou, ale už se těším na příště. Cesty s ČD sice nejsou vždy dokonalé, ale ta sranda – a řekněte sami: za ty peníze...?

Jízdenku na SC Pendolino získal velvyslanec Lucemburska

VÍDEŇ (Ing. J. Kocyanová) – V prostorách velvyslanectví ČR ve Vídni proběhla 27. června společenská akce s názvem Pilsner Urquell Garden Party. Zahradní událost uspořádala Stálá mise Vídeň pro velvyslance a diplomaty akreditované u Organizace spojených národů (OSN), Organizace pro bezpečnost a spolupráci v Evropě (OBSE) a pro vedoucí pracovníky sekretariátů mezinárodních organizací ve Vídni.

Akce se zúčastnilo přibližně 200 osob. Stálá mise ji využila pro propagaci české ekonomiky a cestovního ruchu. Na úspěchy setkání, které mělo ze strany diplomatů velmi pozitivní odezvu, se významně podílel rovněž společník České dráhy, a. s., Hotel Jalta a kancelář České centrály cestovního ruchu, jež zajistily kvalitní propagační mate-

riály. České dráhy a Hotel Jalta poskytly ceny pro vítěze tomboly. České dráhy věnovaly jízdenky pro dvě osoby 1. třídou na cestu spojem SC Pendolino z Vídně do Prahy a zpět. Cenu převzal z rukou ing. Petra Kousala z generálního zastoupení Českých drah ve Vídni velvyslanec Lucemburska při OBSE J. E. Marc Thill, který byl na Garden Party s manželkou. Jak nám oba sdělili, na výlet do Prahy se chystají již delší dobu, takže jízdu pendolinem určitě využijí.

České dráhy na akci prezentovaly kromě spojů SC Pendolino také další služby zpřijemňující cestování vlakem, mezi něž nepochybně patří možnost nákupu jízdenky prostřednictvím e-shopu nebo možnost přepravy auta z Prahy do Popradu, Košic a v letním období také na Jadran.



Na snímku z vídeňské Pilsner Urquell Garden Party (zleva) vedoucí Stále mise ČR při OSN, OBSE ve Vídni, Ivan Počuch, velvyslanec Lucemburska při OBSE J. E. Marc Thill s manželkou, ing. Jitka Kocyanová z odboru komunikace GR ČD a generální zástupce ČD, a. s., ve Vídni ing. Petr Kousal.

Foto: ARCHIV ČD

Komplexní strategie odbavení

(Pokračování ze str. 1)

V kategoriích 4 a 5 s největším rozsahem služeb je přibližně 60 klíčových stanic, přičemž nejvíce změn a úprav se bude týkat právě těchto stanic. České dráhy nabízejí cestující veřejnosti čtyři způsoby odbavení:

1. Osobní odbavení cestujících

Jde o odbavení, kdy je zákazník v kontaktu s pokladníkem, a sice o odbavení pod značkou ČD centrum. ČD centrum se tak nově stává zastřešující značkou pro zónu prodejních míst jízdních dokladů a sjednocené centrum zákaznických služeb (stanice kategorií 4 a 5). Osobní pokladny jsou místem prodeje jízdních dokladů pro stanice kategorie 3; smluvní prodejci jízdních dokladů jsou místem prodeje pro stanice kategorie 2

2. Automatizované odbavení cestujících

Nekomplexní prodejní automaty poskytují možnost úhrady omezeného portfolia dokladů mince-mi, jsou vybaveny technologií tzv. validátoru pro zúčinnění funkcí na In-kartě. Tento typ odbavení zajiš-

tuje komplexní prodejní automat jízdenek s technologií validátoru s komplexním odbavením cestujících – s možností úhrady jízdného platební kartou.

3. Elektronické odbavení cestujících

Jde o odbavení prostřednictvím internetu přes Sjednocené centrum on-line služeb (prodej jízdenek, rezervace služeb, poskytování informací). A dále o odbavení pomocí kontaktního centra na lince 840 112 113 – Sjednocené centrum telefonických zákaznických služeb (prodej, rezervace služeb, poskytování informací).

4. Doplnkové odbavení cestujících

Jedná se o odbavení cestujících ve vlaku ze zastávky bez obsluhy. Realizace Komplexní strategie odbavení cestujících, kromě sjednocení procesů odbavení podle závazných standardů, České dráhy přiblíží moderním železničním dopravcům v rámci Evropské unie.

O dalších aktuálních změnách čtěte na straně 3 dnešního vydání.

(Pokračování ze str. 1)

Nyní tento proces společně se SŽDC a Ministerstvem dopravy připravujeme k završení.

Opomenuta není ani osobní doprava. Nejen že hledáme veškeré budoucí dostupné zdroje, kterými chceme prohloubit proces modernizace vozidel, včetně využití podpory Evropské unie, ale s našimi zákazníky (kraji i státem) také precizujeme koncepční rozvoj našich služeb a rozvíjíme prozákaznickou obchodní politiku. Dále připravujeme koncepční řešení osobní dopravy jako celku, na jehož základě by v příštím roce mohla být přijata zásadnější rozhodnutí k restrukturalizaci tohoto segmentu. Pro přesné definování restrukturalizace tohoto segmentu je však nejdříve nutné doplnit legislativní rámec v této oblasti zákonem o veřejné dopravě.

Vláda také souhlasila s tím, aby Správa železniční dopravní cesty, s. o., převzala od ČD, a. s., činnosti spojené s udržováním dopravní cesty, včetně povinností sestavovat a vydávat jízdní řád. Co přesně znamená toto rozhodnutí?

Jak jsem již řekl, jedná se o pokračování procesu, jenž byl nastartován v minulosti. České dráhy vznikly v roce 2003, jako tzv. integrovaná společnost, která v sobě zahrnovala dopravní podnikání v přepravě osob i věci spolu s činností provozovatele celostátních a regionálních drah. Toto pojetí sice splňovalo direktivy EU, nicméně vývoj evropského trhu jde cestou oddělení dopravního podnikání a správy infrastruktury, čímž vzniká dopravcům skutečně transparentní prostředí pro podnikání.

Podstatou nyní připravovaného kroku je převod činnosti provozovatele dráhy od Českých drah k SŽDC. Očekáváme, že – pokud to schválí orgány ČD – úřední povolení k provozování celostátních a regionálních drah v příštím roce získá SŽDC a České dráhy se tohoto úředního povolení vzdají. Tím se SŽDC stane jediným partnerem pro dopravce při jejich přístupu na dopravní cestu.

Současné s tím bude pokračovat přesun činností, jimiž se realizuje zajištění provozuschopnosti dopravní cesty a organizování drážní dopravy, k SŽDC. Pro naplnění platných zákonných norem bude tento proces dále fázo-

Musí obě změny schválit parlament – s případnými změnami návrhy?

Transformace dopravního podnikání do dceřiných společností nevyžaduje zásah do současného právního prostředí České republiky, projednání v parlamentu není tedy nutné.

V oblasti převodu činností od Českých drah k SŽDC je situace komplikovanější, pro komplexní řešení této problematiky je nutno provést dílčí změny v zákoně č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy (pozn. red.: Zákon ze dne 5. února 2002 o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb. o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů). Proto, jak jsem již naznačil, bude tento proces rozfázován s ohledem na nutné změny tohoto zákona.

Jak se změny dotknou zaměstnanců Českých drah, a. s.?

Obě změny, o nichž jsem hovořil, tedy předání činností spojených s udržováním dopravní cesty a vším, co k tomu patří, i vyloučení nákladní dopravy do dceřiné společnosti ČD Cargo, a. s., se promítnou do zaměstnanosti. Ve své podstatě půjde o to, že část zaměstnanců vykonávajících doposud svou činnost pod hlavičkou ČD přejde spolu s převáženými činnostmi k těm zaměstnavatelům, kteří je budou nově zajišťovat, tedy ke státní organizaci SŽDC a dceřiné společnosti. Protože v tomto případě půjde o přechod práv a povinností ze zákona, nezhorší se ani pracovní právní postavení převáděných zaměstnanců. U zaměstnanců, kde nebude institut přechodu práv a povinností použitelný, bude postupováno standardně, budou jim učiněny nabídky na výkon jiné pracovní činnosti v rámci ČD.

V žádném případě nelze dávat rovnítko mezi transformačními kroky, o nichž je řeč, a propouštění. Zdůrazňuji, že tato transformace je především o činnostech a ty musí u nových zaměstnavatelů někdo dále vykonávat. Na prvním místě to budou právě dosa- vadní kvalifikovaní zaměstnanci ČD. Není sporu o tom, že jak samotné změny, tak i postavení zaměstnanců po jejich realizaci jsou citlivé oblasti, vyvolávající řadu otázek. Proto vše, co se oblasti zaměstnanosti – ale nejen

ji – týká, bude předmětem jednání s odbory, protože kvalitní sociální dialog a podpora odborů zvyšují transparentnost činěných kroků a navíc jejich podpora přispívá k jejich pozitivnímu vnímání samotnými zaměstnanci. Určité aktivity ve vztahu k odborům jsme již vyvinuli. Zahájena byla i informační kampaň směřující k zaměstnancům ČD samotným.

Co byste označil za největší přínos, vyplývající z realizace tohoto vládního usnesení?

Přínosy bych viděl v několika rovinách. Dojde k posílení transparentnosti dopravního trhu na železnici. Přístup k dopravní cestě bude pro všechny dopravce rovný, neboť jediným partnerem dopravců bude nezávislý vlastník dopravní cesty SŽDC.

Dceřiné společnosti ČD Cargo se otevře prostor k plnohodnotné participaci na fungování pan-evropského dopravního prostoru. Bude se moci lépe zapojit do procesů perspektivních segmentů nákladní dopravy a posilovat v přepravách s vyšší přidanou hodnotou. Realizace těchto kroků zároveň otevře prostor k přípravě dalších změn, na jejichž konci je završení vzniku Skupiny České dráhy.

Realizované kroky zároveň dále podpoří aktivní obchodní politiku ČD. Pevně věřím, že cíle stanovené letošním podnikatelským plánem splníme a již v příštím roce si budeme moci dát cíle ještě o něco smělejší. Toho by nebylo možno docílit bez upevnění pozic na trhu, takže přínosy pocítí i naši zákazníci, kteří samozřejmě již dnes mají možnost volby mezi námi a jinými dopravci.

A jaká jsou, podle vašeho názoru, úskalí realizace tohoto usnesení v příštím období?

Každá změna s sebou nese řadu rizik. My s nimi samozřejmě pracujeme jako kterákoliv jiná firma. Největší riziko spatřuji v dosažení souladu mezi rozsahem výkonů objednávaných kraji v regionální osobní dopravě a jejich finančními možnostmi kryt ekonomicky oprávněné náklady dopravce. Je známým faktem, že osobní doprava v závazku veřejné služby není zcela dofinancována. Pokud se však ohlédnu zpět, situace se postupně lepší. V tom by nám měl také pomoci již zmíněný zákon o veřejné dopravě, který je intenzivně připravován na Ministerstvu dopravy a měl by stanovit jasná a závazná pravidla v této oblasti.

Je potřeba tento proces dotáhnout do standardního stavu, v němž bude i osobní doprava vykazovat přiměřený zisk dopravce tak, jak je to běžné v mnoha evropských zemích. Tím budou také vytvořeny podmínky pro prohloubení modernizace parku vozidel. Sice se pochopitelně zostří konkurenční prostředí, ale co je podstatné, veškeré činnosti ČD budou ozdraveny. České dráhy samozřejmě mají plán, jak tento problém řešit. K tomu je však potřeba úzké součinnosti na úrovni státu a regionů. Mohu říci, že vývoj v této věci v uplynulém období mne naplňuje optimismem.

Závěrem, jaké jsou další aktuální novinky ve firmě?

Kromě všech těch zásadních a dovolím si říci, pro naši společnost přelomových událostí, o nichž jsme hovořili, nesmíme zapomínat na naše další priority. Mezi ty nadčasové patří, vedle obnovy vozidlového parku, i rekonstrukce nádražní infrastruktury. V této oblasti nyní dochází k přenesení výkonných činností v jednotlivých projektech z odboru majetkového podnikání (O 31 GR) na nově vzniklé regionální správy majetku (RSM). Právě nastartovaný proces modernizace nádraží, at již realizovaný vlastními prostředky či za pomoci partnerů např. v projektu Živá nádraží, je nezbytným krokem k posílení image železnice. Jsme si vědomi, že i v této oblasti rozsáhlejší výsledky – desítky zrekonstruovaných nádraží vybavené komfortními službami síťových operátorů, například naší nové dceřiné společnosti ČD Restaurant, a. s. – zaznamená veřejnost až za několik let.

Přesto, či spíše právě proto, jsem přesvědčen, že musíme nadále jít cestou neustálého zkvalitňování našich služeb ve všech oblastech – jinými slovy držet krok s dobou. Pro ilustraci mohu uvést některé novinky z nově schválené Komplexní strategie odbavení cestujících: pilotní projekt nového odbavovacího systému v Brně, prodej jízdenek po telefonu, zavádění automatů s možností úhrady jízdného platební kartou či rozšiřování funkcí na In-kartě.

O důvěryhodnosti naší firmy rozhoduje každá drobnost, včetně ochoty a vstřícného přístupu zaměstnanců k zákazníkům. Někdy stačí jen úsměv. Z detailů se totiž skládá celek.

Autonomní řízení kolejových brzd

KAREL BENEŠ

Seminář o novinkách třídící techniky, zaměřený zejména na systém autonomního řízení pneumatických kolejových brzd (ARKB), uspořádala 5. června 2007 firma Doska, Česká Lípa, s. r. o.

Systém ARKB je společným řešením firem Doska a První signál-

získání možnosti monitorování třídícího procesu.

Systém ARKB zajišťuje automatické brzdění odvěsů na zadanou výstupní rychlost z kolejových brzd. Základní funkční sestavu zařízení obvykle tvoří měřič hmotnosti a radar pro měření rychlosti spouštěných odvěsů, jejichž informace zpracovává elektronický regulátor rychlosti RR 1.4. Ovládací



Jedna z brzděných cisteren projíždí kolejovou brzdou, vpravo před brzdou je patrný radarový měřič rychlosti.

ní, a. s. Je vhodný pro poloautomatizaci provozu spádovišť. Představuje vhodné řešení pro menší i velká spádoviště. ARKB je současně vhodným subsystémem pro plnou automatizaci spádovišť. Systém je navržen jako stavebnice, doplňovaná podle potřeb a finančních možností provozovatele. Mezi jeho hlavní přednosti patří úspora pracovních sil, energetická úspora dosahovaná úspornějším využíváním stlačeného vzduchu, zvýšení bezpečnosti provozu na spádovišti spojené se snížením rizika poškození vozů a v neposlední řadě

skříňka na stanovišti obsluhy brzd slouží zejména k zadávání požadované výjezdové rychlosti z brzd, kterou obsluha nastaví podle zaplnění příslušné směrové koleje. Poté již regulátor rychlosti uvede brzdu do pohotovostní polohy, zahájí vyhodnocování aktuální rychlosti odvěsu snímané radarem a nastavuje brzdou sílu v závislosti na hmotnosti odvěsu a změně jeho rychlosti. Výstupní rychlost odvěsu z brzdy je zařízením zaznamenávána. V případě potřeby může obsluha kdykoliv do procesu brzdění zasáhnout,

případně odvěs zastavit.

V další přednášce Doska představila protihluková řešení, odstraňující přímo příčiny hluku, vznikajícího při provozu kolejové dopravy.

Po teoretické části semináře a přednáškách pracovníků Doska a První signální byli účastníci z mnoha výkonných jednotek a útvarů ČD i ŽSR seznámeni s první realizací uvedeného zařízení na kolejové brzdě č. 1 spádoviště vlečky DEZA Valašské Meziříčí, a. s. Autonomní řízení kolejové brzdy na vlečce úspěšně ukončilo ověřovací provoz a je připraveno k ověření i na některém ze spádovišť SŽDC, s. o.,

provozovaných ČD. I zde může nabídnout úspory nákladů a zvýšení bezpečnosti provozu.



Pneumatické ovládání kolejové brzdy, doplněné regulátorem rychlosti (bílá krabička uprostřed).



Původní ovládací skříňka kolejových brzd č. 1 a 2, doplněná o nové možnosti nastavení výstupní rychlosti z brzd a automatického řízení

Foto: AUTOR (3x)

Některé novinky připraveny již od léta

České dráhy představují dva klíčové aspekty v naplňování Komplexní strategie odbavení cestujících. Jedním z nich je zahájení osobního odbavování cestujících pod značkou ČD centrum na brněnském hlavním nádraží od 1. srpna.

U nového způsobu odbavení cestujících mění pojem ČD centrum kompletně svůj původní význam. Z dosavadní funkce odděleného místa pro odbavení části cestujících a prodeje propagačních předmětů se ČD centrum stává značkou zastřešující celý segment osobního odbavení cestujících ČD ve stanicích patřících do kategorií 4 a 5. Pod tuto značku budou přitom soustředěna všechna prodejní místa cestovních dokladů s tím, že poskytování služeb pod značkou ČD centrum je dáno garantovaným rozsahem služeb. Pod značkou ČD centrum tak bude primárně poskytován prodej jízdních dokladů a podávání informací týkajících se spojení ČD. Důležitá je maximální integrace prodejních zón a jednoznačné rozdělení jednotlivých typů služeb odpovídající typu poptávky zákazníka.

Poskytování odbavovacích služeb pod značkou ČD centrum bude nově rozděleno do tří základních úrovní s tím, že takto budou označena i jednotlivá prodejní místa v rámci stanic Českých drah. Cílem je možnost lépe směřovat cestující k jednotlivým odbavovacím přepážkám v návaznosti na jejich poptávku a proces odbavení více zpřehlednit a zprůchodnit. Cestující tak ve stanicích nově naleznou následující rozdělení odbavovacích přepážek:

Přepážky základního odbavení – jsou určeny pro co nejrychlejší základní odbavení. Jsou zejména pro ty cestující, kteří znají termín i cíl své cesty a chtějí si jednorázově zakoupit jízdní doklad. Přepážky nebudou poskytovat informace a také nebudou prodávat jízdní doklady do zahraničí. Bude zde možné platit především v hotovosti, platební karty budou přijímat pouze vybrané přepážky.

Přepážky komplexního odbavení – poskytují veškeré informace o vlakových spojiích Českých drah i o dopravě v rámci integrovaného dopravního systému. Cestujícím také poradí, jak

cestovat rychle, komfortně a cenově výhodně v ČR i v zahraničí. Kromě zakoupení všech druhů mezinárodních a vnitrostátních jízdních dokladů tu bude možné požádat o vystavení průkazů na slevu. U všech přepážek lze platit jak v hotovosti (v českých korunách nebo eurech), tak platební kartou.

Přepážky přednostního odbavení – jsou pro cestující vlaků SC Pendolino (1. i 2. třída), cestující 1. třídy všech spojů nebo cestující se sníženou pohyblivostí či těhotné ženy. Rovněž bude tato přepážka určena pro vyzvednutí jízdního dokladu zakoupeného telefonicky, tzv. TeleTiketu, druhé novinky, jejíž pilotní projekt začal fungovat od 1. srpna.

Novinkou bude také zcela nový způsob přístupu k jednotlivým přepážkám komplexního a základního odbavení prostřednictvím tzv. trychtýře, tvořeného jednou zákaznickou řadou; ta se bude dělit dle jednotlivých pokladen až v místě přístupu do tzv. diskretní zóny. Cestující tak má možnost využít univerzálně libovolné pokladny, která bude mít volnou kapacitu. Tento způsob přístupu

k odbavení výrazně zrychluje průchod cestujících odbavovací zónou a osvědčil se například u německých drah DB. Eliminuje například dopady situací, kdy jedna odbavovací přepážka zůstane z jakéhokoli důvodu zablokovaná a současně vůči všem zákazníkům zachovává stejnou rychlost odbavení. Tento způsob odbavení bude ještě v letošním roce postupně uplatněn ve všech stanicích kategorií 4 a 5 s tím, že již počátkem srpna začíná pilotní projekt tohoto typu odbavení ve stanici Brno hlavní nádraží.

Veškeré novinky v odbavení cestujících bude provázet komunikační a informační kampaň tak, aby cestující měli dostatek informací o novém způsobu odbavení. Její součástí je několik kroků v informování zákazníka. Cestujícím brněnského hlavního nádraží byly s týdenním předstihem poskytovány informační letáky o novém způsobu odbavení a v prostorách nádraží jsou i detailní informační mapy prostor stanice s vyznačením jednotlivých odbavovacích zón. Stejně se bude postupovat i v ostatních stanicích.



Spoje SC Pendolino si velmi oblíbili i zahraniční turisté z Japonska, USA i Evropy, jak potvrdil stevard Petr Štursa, kterého objektív zachytil před soupravou se skupinou Japonců před odjezdem z Prahy Holešovic.

Foto: IVAN SKULINA

Pendolinem výhodně s jízdenkou SC Net

České dráhy upravují tarif pro vlaky SuperCity. Součástí jsou i nové cenové balíčky s názvem SC Net, které zatraktivní cestování spoji SuperCity. Od 1. září tak mohou cestovat pendolinem i zákazníci, kteří začínají nebo pokračují mimo nástupní či výstupní stanici vlaků SuperCity.

K pokračování cesty v rámci příslušného kraje budou moci využít osobní nebo spěšné vlaky za jednotnou cenu bez ohledu na ujetou vzdálenost. Jízdenky jsou vydávány pro první vozovou třídu (SC Net Business) i druhou vozovou třídu (SC Net Ekonom) ve dvou modifikacích. Jízdenku SC Net sever lze vystavit z/do stanic Praha letiště (NAD), Praha-Holešovice, Olomouc hl. n., Ostrava-Svinov a Ostrava hl. n. a z/do stanic Oomouc hl. n., Ostrava-Svinov a Ostrava hl. n. i ze stanice a do stanice Pardubice hl. n. Jízdenku SC Net jih lze vystavit do/ze stanic Praha letiště (NAD), Praha-Holešovice, Pardubice hl. n., Brno hl. n. a Břeclav.

S balíčkem SC Net můžete cestovat v obvodu platnosti jízdenky REGIONet v rámci jednotlivých krajů. Není tedy problém na jízdenku SC Net vyrazit třeba z Prahy do Opavy, a to za stejnou cenu jako z Prahy do Ostravy. Například jízdenka SC Net Ekonom Opava–Praha přijde na 500 Kč. Cestovat se tak dá z dalších míst příslušného kraje – všude, kde existuje vhodná přípojová vazba mezi SuperCity a osobním či spěšným vlakem. Platnost jízdního dokladu SC Net je vždy do 24 h prvního dne platnosti. Doplatek jízdného mezi SC Net ekonom a SC Net business není možný. Jízdní doklad SC Net obsahuje jednak jízdné ve zvo-leném vlaku SC, rezervace je zahrnuta v ceně jízdenky, a dále jízdné pro návazné vlaky v rozsahu REGIONet krajů, v nichž se nachází nástupní a cílová stanice použitého vlaku SC.

Ceníky		ekonom	business
SC Net jih	Praha–Břeclav	400 Kč	600 Kč
SC Net sever	Praha–Ostrava	500 Kč	750 Kč

Srpnový program kinematovlaku

Kinematovlak navštíví během srpna následující stanice:

- ve středu 15. srpna stanici Okříšky od 11.00 do 17.00 h.
- ve čtvrtek 16. srpna stanici Třebíč od 11.00 do 17.00 h.
- v pátek 17. srpna stanici Studenec od 11.00 do 17.00 h.
- v úterý 21. srpna stanici Náměšť nad Oslavou od 11.00 do 17.00 h.

(red)

Liboru Lenartovi pomáhá i mobil

MARTIN HARÁK

Vlakvedoucí Libor Lenart ze střediska vlakových čet Český Těšín doprovází rychlíky na trase Čadca–Praha, resp. Bohumín–Brno. Lze ho však vidět i na regionálních spojích mezi Čadcou, Českým Těšínem a Ostravou-Svinovem, kde jezdí pantografové jednotky, z nichž dvě jsou nejmodernějšího typu City-Elefant řady 471.

V našem regionu se občas setkáváme s fotbalovými fanoušky, třeba i z pověstného Baničku, kteří nám dovedou udělat ve vlaku do slova pekl. Tyto spoje jsou našťastí obsazeny i příslušníky Policie České republiky, která nám výrazně pomáhá při udržení pořádku a klidu v soupravě. V pantographech jezdím úplně sám, což může být někdy problém, obzvláště v nočních hodinách. Rychlíky doprovázím vždy s některým kolegou či kolegyní, takže máme v sobě oporu. Velmi nám pomáhají i mobilní telefony, které máme od nového roku všich-

ni k dispozici, slabší stránkou jsou pochopitelně místa bez signálu, což se snad časem zlepší, doufá vlakvedoucí Lenart.

Posádky z Českého Těšína doprovázejí i noční rychlík Cassovia v trase Čadca–Praha a zpět, který někdy bývá problematický. Na Cassovii bývají často problémy s cestujícími bez jízdenky, s podnapilými pasažéry či bezdomovci, kteří se snaží vlakem přesouvat i na delší vzdálenosti. Chce to diplomatičké, ale i jedné jednání, někdy pochopitelně i s policejní asistencí, potvrzuje Libor Lenart.

Libor je vyučen v oboru železničář na Středním odborném učilišti v Krnově, později v Bohumíně. U „jízdy“ slouží jedenadvacátým rokem, z toho ve funkci vlakvedoucí posledních devět let. Vzhledem k tomu, že pochází z Těšínska, slouží celou dobu právě ve zmíněném středisku vlakových čet v Českém Těšíně. Časem se chce přihlásit do výběrového řízení, pokud bude takové vyhlášeno, například na doprovod vlaků vyšší kvality.



Vlakvedoucí Libor Lenart při jedné z revizí jízdenek v úseku Ostrava–Přerov.

Foto: AUTOR

TeleTiket = pohodlný nákup jízdenek

V rámci naplňování Komplexní strategie odbavení cestujících České dráhy zahajují pilotní projekt prodeje jízdenek přes telefon TELETIKET. Cestující si tak budou moci od 1. srpna zakoupit jízdenku telefonicky. Může být zrovna ve vlaku, na lešti, v taxiku, v cizině nebo doma.

Pilotní projekt startuje prodejem jízdenek pro vlaky SuperCity. Svoji nabídku postupně rozšíří i na spoje kategorií EC a IC. Nová



služba nadstandardního odbavení je určena všem, kdo už znají termín další cesty nebo například zjistili, že potřebují náhle odjet do Ostravy, Brna či Prahy a nechtějí riskovat vyprodání spoje. Služba je určena také cestujícím, kteří přes den během obchodních jednání nemají možnost dostat se k internetu a potřebují si zajistit jízdní doklad s rezervací pro cestu zpět. Nákup jízdenky lze realizovat odkudkoli a zákazníkovi stačí, když má pouze mobilní

nebo možnost jakéhokoli jiného telefonního spojení, platební kartu MasterCard, Visa či Diners Club.

Postup nákupu je velmi jednoduchý a pohodlný. Nejprve zákazník vytočí linku Kontaktního centra Českých drah na číslo 840 112 113. Volat je možné i ze zahraničí; zadá se pouze mezinárodní předvolba České republiky +420. V hlasové nabídce si zákazník zvolí nákup jízdenky a pak již může během hovoru s operátorem zadat svůj požadavek na cestu. Operátor na základě údajů provede rezervaci, potvrdí přesný čas a místo odjezdu a příjezdu a upozorní na základní přepravní a reklamační podmínky. Současně se zeptá, kde si cestující bude chtít jízdenku vyzvednout – zda na své e-mailové adrese nebo před nástupem do vlaku u přepážky na nádraží označené logem TeleTiket.

Poté operátor spolu se zákazníkem odsouhlasí cenu jízdenky a požádá o základní údaje z platební karty tak, aby mohl prostřednictvím terminálu provést platební transakci. Jakmile je transakce potvrzena, operátor zákazníkovi zopakuje základní informace týkající se nákupu a potvrdí, kde bude jízdenka nachystána nebo zaslána k vyzvednutí.

Pokud si cestující nechá poslat jízdenku na svou e-mailovou

adresu, pak stačí, když ji vytiskne na své tiskárně. A s ní pak do vlaku může nastoupit bez zastavování ve stanici. Přije-li si cestu-



jící, aby jízdenka byla připravena před odjezdem v nástupní železniční stanici, tak si ji vyzvedne až krátce před odjezdem svého spoje u přepážky označené logem TeleTiket.

České dráhy reagují zavedením služby TeleTiket na poptávku ze strany cestujících, kdy podle marketingového šetření realizovaného ve vlacích SuperCity by ta-

Pochvala Zbyňku Hradilovi

V brněnském ČD centru jsem si kupovala ve středu 9. května okolo třinácté hodiny na přepážce číslo 4 zpáteční jízdenku do Bratislavy. Pán, který mě obsluhoval, byl milý, ochotný, vzorně upravený a také mi současně doporučil vlaky bez přestupu a bez příplatku. Zkrátka jsem byla vzorně obsloužena. Vzhledem k tomu, že pocházím z „ajznbnoňácké“ rodiny, táta byl strojevodoucí a sestra i švagr pracovali také v lokomotivním depu, byl tento zážitek jakýmsi „pohlazením na duši“. Ráda bych dotyčnému zaměstnanci prostřednictvím Železničáře poděkovala a přeji „modré armáde“ více takových pracovníků.

Poznámka redakce: Prostřednictvím vrchního přednosty uzlové žst. Brno hl. n. jsme se dozvěděli, že se jedná o pokladního Zbyňka Hradila, kterému gratulujeme za vzornou prezentaci společnosti České dráhy.



Jaroslav Bradáč má zkušenosti nejen ze zaměstnání na železnici, ale také z mimo-drážní oblasti společnosti. Foto: AUTOR

od roku 1983. Začínal jako signalista a výpravčí, pracoval v několika železničních stanicích obvodu bývalého obchodně-přepravního ředitelství Česká Třebová, později Praha. S výpravkou jsme jej mohli vidět například ve stanicích Kolín, Světlá nad Sázavou či Golčův Jeníkov. V devadesátých letech několik let pracoval na pozici dozorcího přepravy pro osobní přepravu a později i pro nákladní přepravu v Havlíčkově Brodě.

Pro lepší zvládnutí anglického jazyka a získání zkušeností z oblasti obchodu, marketingu a řízení lidských zdrojů jsem tři roky působil ve švédské firmě GCE. Nicméně jsem se po roce 2000 vrátil zpět do funkce výpravčího ve stanici Jihlava, kde jsem posléze zastával post dopravního náměstka. V letech 2004 až 2006 jsem působil jako náměstek vrchního přednosty uzlové železniční stanice Jihlava, říká pan Bradáč.

Jihlavské regionální centrum zajišťuje obsluhu vlaků regionální dopravy; rychlíkový turnus se ob-

sazuje pouze ve středisku vlakových čet Jihlava. V souladu s rozkazem o doprovodu vlaků osobní dopravy zajišťujeme doprovod některých rychlíků v traťových úsecích Brno–Jihlava–České Budějovice–Plzeň a Jihlava–Havlíčkův Brod–Pardubice. Od první změny jízdního řádu 2006/2007 doprovázejí vlakové čtyři střediska vlakových čet Havlíčkův Brod jeden rychlíkový spoj v pracovní dny a v neděli v trase Praha hlavní nádraží–Havlíčkův Brod, doplňuje vedoucí jihlavského RCVD.

Komunikace mezi vedoucím jihlavského RCVD, dozorcím a komandem je jednoduchá, neboť jednotlivá pracoviště jsou dislokována prakticky na jednom místě. Komunikace s členy vlakového doprovodu je buď přímá, nebo pomocí mobilních telefonů. Viditelnou pozitivní změnou, po přechodu vlakových doprovodů z řízení uzlových železničních stanic pod Regionální centra vlakového doprovodu, je možnost přímé komunikace posádek s vedením regionálního centra. To se totiž stará

Výzva: Pamatujete se ještě na vykolejení MERIDIANU?

V žst. Bratislava hlavní stanica vykolejil dne 28. června 1977 na výhybce č. 56 vjíždějící EEx 271 MERIDIAN. Podle oficiální zprávy zavinil nehodu strojvedoucí pozdním vypínáním jízdních stupňů, pozdním brzděním v kombinaci s nesprávnou technologií brzdění. Vlak vjel na výměnu postavenou do odbočky rychlostí 92 km/h a vykolejil.

Při nehodě zahynul strojvedoucí Josef Šmída a těžce zraněný byl jeho pomocník Jiří Jílek. Dále byli zraněni dva další pracovníci ČSD a 18 cestujících. Vlaková lokomotiva ES 499.0010 byla zdemolovaná, poškozená byla i posunovací lokomotiva řady S 458.0; v soupravě expresu vykolejilo 7 vozů. Škoda byla vyčíslena na 6,9 milionu Kč.

Slovenská televizní společnost D.N.A. Production natáčá třicetiminutový dokumentární film o této nehodě v rámci dokumentárního cyklu *Největší tragédie Slovenska*, který vysílá TV Markíza. Tvůrci tohoto filmu se obrací na čtenáře týdeníku *Železničář* s žádostí o spolupráci při hledání přímých účastníků, svědků či pamětníků této tragické nehody.

Hledají železničáře, kteří si pamatují na nehodu nebo na strojvedoucího pana Šmídu, jeho kolegy, známé, příbuzné... Podají se jim i vyptárat pomocníka strojvedoucího pana Jiřího Jílka?

Tvůrci filmu hledají i historiky z prostředí železnice, kteří by si mohli vybavit okolnosti této nehody. Přivítají jakoukoliv informaci související, byť i nepřímou, s nehodou rychlíku MERIDIAN.

Prosím, kontaktujte redakci týdeníku *Železničář* (spojení najdete v tiráži) nebo redaktorku programu Lenka Moravčíkovou-Chovanc na telefonu 00421 915 771 486, případně e-mailem na adresu [# Rekonstrukce Masarykova nádraží je přínosem pro hlavní město Prahu](mailto:lenka@dnaproductio</p></div><div data-bbox=)

DALIBOR PODRACKÝ

Článek Ondřeje Kubaly v *Železničáři* č. 28 z 12. července 2007 seznámil čtenáře s dopravními opatřeními v souvislosti s výlukou na Masarykově nádraží. Dnes bychom chtěli informovat o rozsahu a obsahu stavebních úprav, které s sebou výluka pro rekonstrukci kolejí přináší.

Celá akce probíhá v rámci stavby Nového spojení, neboť technické, technologické i dopravní vazby jsou natolik pevné, že jediné takovéto opatření je logické. Výluka byla zahájena tři roky po začátku stavby Nového spojení.

Rekonstrukce kolejí

Chtěli bychom zdůraznit, že rekonstrukce se odvíjí v kolejišti, ale dnešních budov se stavební práce nedotýkají. Kolejště Masarykova

a svršek, jsou upravovány hrany na koncích nástupišť spolu s úpravou přístřešků. Nově bude vybudováno trakční vedení propojené provizorně do stávajícího stavu. Aktivováno bude elektronické stávedlo pro staniční i traťové zabezpečovací a sdělovací zařízení této části. Umístěné bude v nově postavené provozní budově centrálního stávedla.

Bezprostředně po odpojení starého trakčního vedení, po snesení kolejí a odstranění šterkového lože stavba narazila na nepředvídané překážky v podobě dvou obrovských podzemních nádrží, zbytků kamenných základových pasů někdejší budovy a klenutých sklepů. K těmto historickým stavebním pozůstatkům chyběly projektové podklady, takže bylo nutno okamžitě rozhodnout o technických opatřeních



Pohled od tzv. místního dozoru směrem k odbavovacím budovám. Vlevo budova bývalého vozového depa. Po koleji vlevo odjíždí pantograf směrem Kolín.

trakčním vedení, u kterého se již dokončí propojení nového stavu pro celý rozsah zrekonstruovaného kolejíště. Rovněž bude dokončeno nové zabezpečovací a sdělovací zařízení se zapojením do objektu nového ústředního stávedla.

Takže datum 22. října 2007

je termínem ukončení výluk a hlavních stavebních prací na rekonstrukci kolejíště Masarykova nádraží. Zbývající práce, jako je úprava rozhlasu, dokončení technologií v ústředním stávedle atd., budou již provedeny za plného provozu.

Rozsah úprav

Kromě velmi stručně výše uvedených činností byl v předstihu před výlukami vystaven dvoupodlažní objekt ústředního stávedla, přípojky inženýrských sítí k němu, byly položeny kilometry kabelových rozvodů jak silových, tak slaboproudých, rozestavěna byla páteřní kabelová trasa se šachtami.

Rekonstrukce obsahuje kromě železničního spodku a svršku i demolice již nevyhovujících objektů a zařízení, kompletní rekonstrukci trakčního vedení s postupným přepojováním, vybudování transformovny, úpravu hran nástupišť a jejich přestřešení, vybudování návěstní lávky, elektrického ohřevu výměn a úpravu venkovního osvětlení. Součástí rekonstrukce je staniční i traťové sdělovací a zabezpečovací zařízení a vybudování přípojky nízkého napětí pro ně, požární signalizace, úprava rozhlasu, místní kabelizace a úpravy kolem nového ústředního stávedla, jako je příjezdna komunikace, zpevněná plocha opěrné zdi a dále veškeré vystrojení stávedla a jeho technologie.

Zvýšené nároky

Rekonstrukce takto silně dopravně vytiženého kolejíště Masarykova nádraží v poměrně krátkých výlukách a při zachování že-

lezničního provozu vyžaduje zvýšené nároky na výkon služby všech složek dopravy ČD, a. s., a všichni zaměstnanci, kteří po tuto dobu v železniční stanici a přilehlých úsecích slouží, si zasluhují všestranné uznání.

Nároky na vedení a organizaci stavby jsou zvýšené o nutnost vyřadit se s nečekanými technickými překážkami ve vymezené v pravidelnosti a přesnosti železniční osobní dopravy. To uvítají všichni uživatelé tohoto dopravně silně exponovaného a pro život hlavního města tolik potřebného nádraží. Vždyť málokterá metropole má tu výhodu, že silná příměstská železniční doprava zatím ze tří, po vybudování Nového spojení ze čtyř směrů, se dostane bez přestupů do jejího samotného centra.

Přínos pro metropoli

Výsledkem rekonstrukce Masarykova nádraží po skončení poslední výluky dne 22. 10. 2007 bude bezpečné kolejíště, včetně veškerého vybavení trakčním vedením, sdělovacím a zabezpečovacím zařízením, které se projeví v pravidelnosti a přesnosti železniční osobní dopravy. To uvítají všichni uživatelé tohoto dopravně silně exponovaného a pro život hlavního města tolik potřebného nádraží. Vždyť málokterá metropole má tu výhodu, že silná příměstská železniční doprava zatím ze tří, po vybudování Nového spojení ze čtyř směrů, se dostane bez přestupů do jejího samotného centra.

Termín uvedení do provozu všech tratí vybudovaných při stavbě Nového spojení je zkrácen takřka o dva roky; vlaky po nich budou jezdit již od 1. prosince 2008.

Zbývá zmínit se o aktech rekonstrukce. Investorem je Správa železniční dopravní cesty, s. o., (SŽDC), Stavební správa Praha, která čerpá peníze pouze z jediné ze státního rozpočtu cestou Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Projekt zpracoval Sudop Praha, a. s. Zhotovitelem je Skanska DS, a. s., jako člen sdružení Pražské spojení vytvořeného pro stavbu Nového spojení.

(Autor článku Ing. Podracký je pracovníkem SŽDC, s. o., Stavební správy Praha.)

Na Zlínsku další Regionovy

ZLÍN (mh) – Další dvě Regionovy dorazily od výrobce Pars nova v Šumperku do Zlínského kraje. První z nich byla nasazena do pravidelného provozu v pondělí 9. července, druhá začala jezdit od počátku srpna. Na trati Otrokovice–Zlín–Vizovice tak budou v srpnu jezdit již čtyři jednotky typu Regionova.

Na důležité regionální trati, spojující Vizovice, krajské město Zlín a rychlíkovou stanici Otrokovice je provozní potřeba sedmi vlaků. Toto množství zcela postačuje pro zabezpečení veškeré osobní dopravy na trati, kterou denně využívá pět až šest tisíc cestujících. Po postupném nákupu dalších tří jednotek Regionova má být v budoucnu zabezpečován na této trati provoz pouze těmito modernizovanými vlaky, potvrdil zástupce ředitele odboru osobní dopravy a přepravy ČD ve Zlínském kraji Ludvík Urban.

Ze zápisníku IBŽD

Lokomotiva vykolejila na přejezdu

■ V dopoledních hodinách 16. července na vlečce Feron, a. s., která je zaústěna do žst. Hradec Králové-Slezské Předměstí, vykolejily při posunu dva prázdné nákladní vozy řady Shimms a Rils přes zarážku, kterou se zasekla v srdcovce výhybky č. H4. Škoda byla předběžně vyčíslena na 92 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Praha, pracoviště Česká Třebová.

■ Tentýž den ve večerních hodinách v žst. Klatovy vykolejil při posunu plošinový nákladní vůz řady Res přes zarážedlo na konci kusé koleje číslo 13. Škoda byla předběžně vyčíslena na 17 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Plzeň.

■ V dopoledních hodinách 17. července v žst. Veselí nad Lužnicí vykolejil při sunutí z 8. koleje na kusou kolej číslo 4c služební vůz řady Daa-k a plošinový nákladní vůz řady Res přes zarážedlo kusé koleje číslo 4c. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Plzeň, pracoviště České Budějovice.

■ V ranních hodinách 18. července v žst. Sudoměřice u Tábora vykolejila lokomotiva rychlíku R 630 přes hromadu naplaveného kamení a zeminy na železničním přejezdu v km 94,932. Škoda byla předběžně vyčíslena na 55 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Plzeň, pracoviště České Budějovice.

■ Tentýž den v podvečerních hodinách v žst. Lovosice vykolejil za vjezd nákladního vlaku Vn 59712 na kolej č. 103 nákladní vůz řady Úacz zadním podvozkem ve směru jízdy. Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

■ V odpoledních hodinách 23. července v žst. Kolín seřadovací nádraží vykolejil při posunu na 10. staniční kolej nákladní vůz řady Facpps na výhybce číslo 20. Škoda byla předběžně odhadnuta na 390 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Praha.

■ V podvečerních hodinách 29. července v žst. Nymburk, v obvodu seřadovacího nádraží, vykolejil při spouštění odvozu na 21. staniční kolej nákladní vůz řady Facps přes zaseklou zarážku ve výhybce číslo 226. Škoda byla předběžně odhadnuta na 10 000 Kč. Událost šetří RIBŽD Praha.



Vytrhané koleje a výhybky ve směru na Negrelliho viadukt. Vpravo stávedlo místního dozoru, které se bude bourat, vlevo nová stavba ústředního stávedla.

Foto: Ing. DAVID PRAUSE (2x)

nádraží, včetně trolejového vedení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a dalšího technického vybavení, si již dlouhé roky zasluhovalo vzhledem ke svému nedobrému, takřka havarijnímu stavu kompletní rekonstrukci. A nebyly to jen výhybky a trakční vedení, jejichž žalostný stav naháněl hrůzu všem odpovědným železničářům. Různé důvody, včetně nedostatku financí, oddalovaly zahájení této tolik potřebné akce. Celá rekonstrukce proběhne ve třech bezprostředně po sobě následujících výlukách.

První výluka

byla zahájena 2. července 2007 a potrvá do 27. srpna 2007. Vyloučeny z provozu jsou koleje vedoucí na Negrelliho viadukt a svazek kolejí u 3. a 4. nástupišť, tzn. koleje č. 4, 5, 6 a 7. V provozu zůstanou koleje č. 1, 2 a 3 u 1. a 2. nástupišť pro vlaky ve směru Libeň-Kolín. V této etapě je rekonstruován železniční spodek

při nutnosti dodržet termíny výluky.

Po dokončení 1. výluky, tj. po 27. 8. 2007, budou v provozu koleje č. 4–7 pro směry Praha–Kralupy n. Vlt. a Praha–Kladno a zůstanou v provozu koleje č. 1–3 pro směr Praha–Kolín.

Ve druhé výluce

od 28. 8. do 10. 9. 2007 bude zrekonstruována kolej č. 102 (tzv. levý Žižkov) při zachování trvalého provozu ve všech dopravních směrech. Tato výluka se tedy nedotkne cestujících veřejnosti.

Bezprostředně naváže 3. výluka

od 11. 9. do 22. 10. 2007, ve které budou vyloučeny koleje č. 1, 2 a 3 u 1. a 2. nástupišť. Doprava v silném směru Praha–Libeň–Kolín bude nepřerušena a bude provozována od již zrekonstruovaného 3. nástupišť (koleje č. 4 a 5). V této etapě proběhnou práce na železničním spodku a svršku, na

Trochu jiná železniční trať – řepařská drážka

JIRÍ SPÁČIL

V sobotu 23. června 2007 se konala v kolínské městské části Sendražice malá slavnost, která přilákala na místo značně vzdálené od nejbližší železniční trati Kolín–Velký Osek řadu příznivců železnice.

Slavnostně tu totiž byla otevřena „konkurenční“ dráha – **Kolínská řepařská drážka** – první část zrekonstruované Kolínské řepařské drážky, která byla postavena v roce 1894 a sloužila dopravě cukrovky

jako informační centrum a muzeální expozice a s budovou výtopny v Kolíně-Sendražicích. Obě byly postaveny ve stylu historických typizovaných drážních budov.

Provoz na řepařské drážce zahájil hejtman Středočeského kraje Petr Bendl. České dráhy, a. s., jako jednoho z partnerů projektu, zastupoval Karel Otava z GR ČD. Projekt byl spolufinancován částkou více než 12,5 mil. Kč ze strukturálních fondů Evropské unie prostřednictvím společného regionálního operačního programu, sponzorem této investiční akce byla kromě Středočeského kraje a Města Kolín mimo jiné i blízká automobilka TPCA Ověřáry a AŽD Praha.

Jednatel občanského sdružení „Klub pro obnovu Kolínské řepařské dráhy“ Tomáš Vanča poděkoval jménem nadšenců, kteří celou akci vymysleli a zajišťovali, všem sponzorům, partnerům a dalším subjektům podílejícím se na této stavbě. Připomněl, že i nadále v rámci akce „Chcete svůj pražec?“ je možno si za částku 600 Kč symbolicky zakoupit „svůj“ pražec na trati, který pak nese jméno dárce. Prvních téměř 200 pražců má již své majitele a „nákup“ každého pražce posune stavbu drážky zhruba o další metr.

Záměrem Klubu je ve 2. etapě stavby obnovit část drážky ze Sendražic až do Býchor o celkové délce 4,5 km, tedy prodloužit ji o dalších 2,7 km. Klub má kromě jiného za cíl zdokumentovat historii polabských řepařských drážek

a přispět tak k zachování kulturního dědictví i k rozvoji cestovního ruchu na Kolínsku.

Drážka je v provozu o víkendech a organizátoři nabízejí i její využití, stejně jako využití areálu, pro příležitostné podnikové či soukromé akce a oslavy (blíží podrobnosti na www.zeleznicka.bloudil.cz, tel. 602 450 968, 602 655 268). Z Kolína je areál Kolínské řepařské drážky dobře dostupný městskou dopravou.

JÍZDY O PRÁZDNIINÁCH 2007		
ČERVENEC		
30. 6.–1. 7.	Parní provoz	
7. 7.–8. 7.	Diesellový provoz	
14. 7.–15. 7.	Parní provoz	
21. 7.–22. 7.	Diesellový provoz	
28. 7.–29. 7.	Parní provoz	
SRPEN		
4. 8.–5. 8.	Diesellový provoz	
11. 8.–12. 8.	Parní provoz	
18. 8.–19. 8.	Diesellový provoz	
25. 8.–26. 8.	Parní provoz	
ZÁŘÍ		
1. 9.–2. 9.	Parní provoz	

z okolí Kolína – Jestřábí Lhoty, Býchor a Ověřáry do tehdejšího kolínského cukrovaru téměř 70 let. Z původních cca 11 km úzkokolejky o rozchodu 700 mm bylo znovu vybudováno zhruba 1,8 km trati spolu s nádražní budovou sloužící zároveň



Hejtman Petr Bendl při zahájení provozu drážky (vlevo) a slavnostní „protokolární“ vlak s účastníky zahájení provozu.

Foto: AUTOR

Šípková Růženka v Pyrenejích

PAVEL SCHREIER

Patřilo to vždy k dobrým zásadám velké literatury, stejně tak to ale platí u šestákových historek: má-li příběh čtenáře zaujmout, musí především disponovat dobře postaveným dějem. Tedy trochu tajemným začátkem, pak nějakou dobře vypointovanou zápletkou, a to vše musí korunovat šťastný konec.

Když autor toto prosté pravidlo dodrží, úspěch se dostaví. Protože takhle to mají čtenáři rádi. A svě-

Jednalo by se o nejkratší železniční spojení Madridu s Paříží.

Francouzskou reakcí však bylo mlčení, trvající třicet roků. Až když v roce 1885 začali Španělé stavět dráhu ze severoaragónského města Huesca do Jaci na samém úpatí Pyrenejí, začaly se události pomalu dávat do pohybu. Španělské koleje postupují dále do hor na sever, přibližuje se trať i z francouzské strany. Mezištátní smlouva z roku 1904 pak stvrzuje konečně půl století starou ideu aragonských obchodníků: dráhy obou států se setkají.



Výřez z mapy k francouzskému jízdnímu řádu z roku 1970. Z doby, kdy se pro nádraží Canfranc čas zastavil.

toví klasikové i výrobci paperbacků si toho jsou velmi dobře vědomi.

Na začátku závist

Nejenom oni. I život sám dokáže mnohdy zaranžovat příběh, hodný jména velkého romanopisce. Jeden takový pochází až

Stane se tak na španělském území, 1195 metrů nad úrovní moře, ve vsi Canfranc, kde bude vybudována přechodová stanice s odpovídající nádražní budovou.

Obr mezi nádražími

Do té doby neznámé pyrenejské místo ožilo neobvyklým ru-



Stará architektura v objetí moderní stavební techniky. Canfranc, červen 2007

z francouzsko-španělského pomezí, z kouzelného kraje středních Pyrenejí. Je to příběh letitý, vždyť začal již v polovině předminulého století. Na samém počátku jeho zajímavého děje nalezneme stopu prosté lidské závisti. Obchodníci ze severošpanělské provincie Aragón záviděli svým katalánským a baskickým kolegům, kteří vesele obchodovali se sousední Francií po schůdných cestách, vedoucích podél mořského pobřeží. To ale aragonským příroda neumožnila, když jejich zboží do cesty postavila

chem. A to, co tady na osmnácti hektarech vyrostlo, překonalo všechny představy. V samém srdci velehor postavil španělský architekt Fernando Ramírez de Dampierre v historizujícím slohu 241 metrů dlouhou nádražní budovu s 365 okny. V patře nalezl místo honosný hotel; přilemí, ze kterého vedlo 156 dvoukřídлых dveří na dvě nástupiště, obsadily celnice, restaurace, provozní kanceláře obou železničních společností a skladovací prostory. O ty šlo především, protože jen inten-



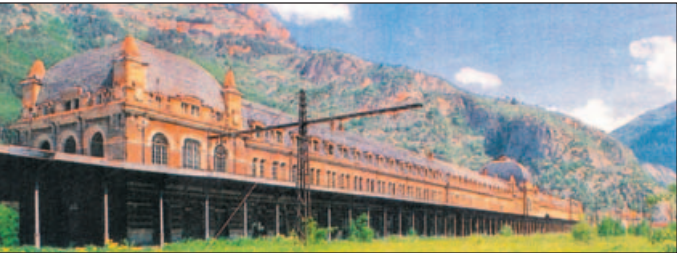
Dvakrát denně zavítá na nádraží Canfranc motorový vlak španělských železnic RENFE. Na pozadí mohutné nádražní architektury působí až titěnně. Foto: AUTOR (4x)

přes 450 kilometrů dlouhý velehorský masiv Pyrenejí, dosahující mnohdy nadmořské výšky přes tři tisíce metrů.

Však co, přírodní překážky přece překoná železnice, řekli si aragonští kupci. Pro svůj nápad získali i podporu královských úřadů. V roce 1853 putuje do Paříže oficiální návrh na vybudování kolejového spojení ze španělské Zaragozy do jihofrancouzského Pau, vedeného středními Pyrenejemi horským sedlem v údolí d'Aspe.

zivní vzájemný obchod mohl tomuto kolosu mezi nádražími vdechnout život.

K úspěchům na světové obchodní scéně přišly novému supernádraží poprát dne 18. července 1928 vysoce postavené osobnosti obou států v čele se španělským králem Alfonsem XIII. a francouzským prezidentem Gastonem Doumerguem. Nejenom oni, ale jistě i mnoho dalších účastníků slavnostního aktu bylo o nadějných perspektivách Canfrancu bytostně



Opuštěný monument, sevřený v klínu velehor – nádraží Canfranc – na počátku devadesátých let minulého století. Foto: BLICKPUNKT

přesvědčeno. Vždyť nová mezištátní trať, ozdobená vynikajícími technickými díly (jen na francouzském úseku bylo postaveno pět viaduktů a 16 tunelů), patřila mezi skvělé důkazy možností moderního věku, který nezná překážek. Jen takový hraniční tunel Somport, dlouhý 7875 metrů, proražený již v roce 1915, patřil ve své době ke špičkovým dílům tunelového stavitelství. A staniční budově v Canfrancu? Té se mohlo svou mohutností postavit snad jen v roce 1916 dokončené hlavní nádraží v Lipsku.

Plané naděje

Optimistické předpovědi se však naplnit neměly. Záhy po čer-



Silnice z Oloronu kopíruje trasu opuštěné železnice, jejíž umělé stavby i přes okno autobusu působí stále impozantně.

vencové slavnosti v Canfrancu zažívá daleko za oceánem newyorská burza svůj černý den. Propukla celosvětová ekonomická krize a její důsledky se nevyhnuly ani gigantickému nádraží v Pyrenejích. Obchod stagnuje a na obzoru se stahují další mračna: přichází rok 1936 a s ním i španělská občanská válka. Stanici Canfranc obsadilo vojsko vzbouřenců a mimořádně ostrážitě střežilo i ústí somportského tunelu z obavy, aby tudy nepronikla pomoc, určená republikánským silám.

opustil poslední host, kolejnice rezivěly a z odstavených vagonů vyrábělo velehorské klima rychle smutná torza. S rozbitými okny a chátrající fasádou začala nádražní budova Canfranc připomínat pověstný zámek Šípkové Růženky, čekající jedině na záračný polibek prince z pohádky.

Vysvobození

Teď je třeba naplnit zásadu dobrehého příběhu a opatřit vyprávění šťastným koncem. Tady je: začíná v roce 2002 u rozhodnutí vlády



Dočká se ještě někdy vlaků? Portál tunelu Somport na španělské straně

A vypuknutí druhé světové války uklidnění nepřineslo: dodnes kolují mezi starými obyvateli Canfrancu tajemné historcky o vagoněch se zlatem, které právě tudy transportovali nacisté ze Švýcarska a kryli jím nákupy wolffram, potřebného na tankové pancíře.

Ani poválečný vývoj nepřinesl naplnění nadějí, které byly kdysi do Canfrancu vkládány. Svými nepříznivými horskými parametry nemohla trať Zaragoza–Pau konkurovat výhodněji položeným přímořským trasám přes Írún a Port Bou. Tudy se realizovala převážná většina vzájemného obchodu. Ohromné nádraží v Canfrancu jen paběrkovalo.

Konec?

To, co přišlo dne 27. března 1970, považovali proto mnozí za ránu z milosti. Toho dne totiž na francouzském úseku trati u mostu de l'Estanguet došlo k vykolejení nákladního vlaku a poškození mostovky. Francouzské železnice zastavily na trati provoz. Z hrdého mezištátního nádraží Canfranc se prakticky přes noc stala smutná vnitrostátní konečná pro několik

málo španělských osobáčků. Somportský tunel osiřel. A nejednalo se o dočasnou záležitost. Francouzská strana provoz již nikdy neobnovila. Naopak: 57,9 km dlouhý úsek z Oloron Sainte Marie do Canfrancu, udivující kdysi svými umělými stavbami, uzavřela. Cestující tady SNCF vozí vlastním autobusem.

Na nádraží Canfranc, považované před několika desetiletími málem za chrám moderní doby, začal usadat prach zapomnění. Z obecného povědomí se začala vytrácet informace, že uprostřed Pyrenejí se do propasti času propadá nádraží, kterému nemělo být široko daleko rovno. Mramorové čekárny tady marně čekaly na své cestující, mondénní hotel dávno

Aktuálně

Ze železnic členských zemí EU

JIŘÍ KLADIVA

ITÁLIE

Italské dráhy chtějí provozovat přístavní terminály

Konkurenci velkým mezinárodním provozovatelům námořních terminálů chce vyvolat šéf italských státních drah FS Trenitalia Mauro Moretti. Navrhuje, aby nákladní doprava FS konkurovala v úsilí o získání terminálů Voltri v přístavech Janov a Benátky společnosti PSA ze Singapuru. Pokud jde o Gioia Tauro, La Spezia, Cagliari (Sardinie) a Livorno, chce se Moretti utkat s Contship–Eurogate. V případě Janova předběžná jednání již proběhla. Na dalších setkáních má jít o spojení kyvadlovými vlaky mezi přístavem Janov a vnitrozemským terminálem Alessandria, jakož i mezi přístavem La Spezia a centrem nákladní dopravy Cepim v Parmě.

Terst: bude spojení voda/vlak Istanbul–Frankfurt n. M.

Nová služba bude zkrátko oficiálně vyhlášena. Kooperují zde terstská námořní agentura Samer, italský operátor kombinované dopravy Cemati a dcera Německé dráhy Railion. Jednou až třikrát týdně má jezdit RoLa (návěsy na vagonech) z Terstu o kapacitě vlaku 32 návěsů z Terstu do Frankfurtu n. M. Samer spolupracuje s tureckým trajektovým rejdářstvím UN Ro-Ro.

NĚMECKO

Šéf DB AG naskicoval změnu logistického světa

Podle šéfa Německé dráhy (DB AG) H. Mehdorna se valí na logistikou branží mocná vlna koncentrace – výkupu podniků. Za několik málo let se prý světový trh kompletně změní. „Konkurenty zitrka ještě vůbec neznáme,“ řekl účastníkům Podnikatelských rozhovorů koncem února v Brémách. Potenciální kupce vidí na Blízkém a Středním východě. Tam je k dispozici dost peněz, „aby se koupilo všechno, co je k mání“. Trh je na základě svého objemu 500 miliard eur a silného růstu pro investory zajímavý. Přitom stupeň koncentrace je ve srovnání s jinými odvětvími velmi nízký: „Osm největších podniků si přijde na 8 – 9 % tržního podílu. Musíme obsadit židle, dokud jsou volné, jinak na nás později žádná nezbudou.“

Konsolidační vlna nezachvátí podle Mehdorna jen samotnou logistiku, ale z důvodu lepšího využití existující infrastruktury bude docházet k vertikální integraci podél dopravních řetězců. DB se do toho chce pořádně zamíchat: „Chceme ten celý proces ovládnout.“ Rozšíření vlastních aktivit na přístavy označil za „ústřední úkol“. Zde DB nehledí jen na Severní moře, ale také na Středozemní: „Umíme si dobře představit věst odtamtud vlaky přes Alpy.“ Přístavní zakazníci se nemusí obávat o neutralitu DB: „Dosud si nikdo neztěžoval, že ve vnitrozemí využíváme infrastrukturu terminálů.“

DB nasadí proti hluku vlaků plastové brzdové špalky

Vedení DB nevidí ve zvýšení cen za použití tratí pobídku pro dráhy ke snížení úrovně hluku jejich nákladních vlaků. Správní náklady by byly příliš vysoké – uvedl šéf představenstva H. Mehdorn v replice spolkovému ministru dopravy W. Tiefensee, který tento návrh uvedl na nedávné akci „Drážní hluk“ v Bingenu. Zdrojem drážního hluku jsou dnes především litinové špalky brzd. Ty opotřebovávají kola, poškozují tak i koleje a způsobují typický silný rachot. DB chce své vlaky vybavovat „šepťajícími brzdami“, jejichž umělohmotné špalky snižují úroveň hluku na polovinu. V nadcházejících deseti letech by mělo být takto přezbrojeno kolem 135 tisíc nákladních vozů. Představuje to investici ve výši 600 milionů € (skoro 17 miliard Kč). Mehdorn se domnívá, že stát by zde mohl finančně přispět v rámci ozdravných protihlukových programů.

POLSKO

Připravuje se program pro systém RoLa do roku 2013

O plánu na vytvoření dalších spojení „pojízdnou silnicí“ po dráze (RoLa) informoval polský ministr dopravy Sl. Sadowski. Při výběru tras se bude ministerstvo orientovat podle nejsilnějších zbožových proudů v tranzitu, aby se ulehčilo dálkovým silnicím. Letos v létě se počítá s otevřením nové relace RoLa mezi místem Suwalki na hranici s Litvou a Rzepinem nedaleko od hranice s Německem. Vlak má přepravovat až 40 silničních nákladních souprav. Ministr se nezmínil o plánovaném tarifu této nabídky.

Fotbalový šampionát 2012 urychlí výstavbu infrastruktury

Polsko bude spolu s Ukrajinou pořadatelem fotbalového mistrovství Evropy 2012. Z toho důvodu případně důležitá funkce nejen dálnicím. Dosud byl tento úkol pro zemi jen těžko řešitelný a existují jen dva dálniční úseky, měřící celkem 673 km. Nyní bude vláda tlačit na změnu: do odpískání první minuty zahajovacího zápasu ME 2012 se má postavit 636 km dálnic a 2200 km rychlých silnic. Kromě toho je třeba zlepšit 1566 km drážní sítě a dále osm letišť – z toho varšavské letiště Okęcie se bude rozšiřovat. Celkové investice se kalkulují na 19 miliard €, přičemž podstatná část by šla ze státního rozpočtu.

RAKOUSKO

Mezinárodně předepsaná kvalita pro brennerskou dráhu

Partneři evropského výzkumného projektu BRAVO (Brenner Rail-Freight Action Strategy) podepsali koncem dubna v Mnichově manuál o kvalitě v brennerské dopravě. Cílem projektu, který běží od roku 2004, je zlepšit drážní dopravu přes Brenner. Nabídka a obrat stouply o polovinu, nasadí se vicesystémové lokomotivy. BRAVO mj. ukázal, že je správné koridor optimalizovat. Jde především o kvalitativní cíle: přesnost, spolehlivost, pružnost, aktuální informace zákazníkům a moderní vozový park. Dohodu o kvalitě podepsali kombi operátoři Cemati, Intercontainer Austria a Kombiverkehr, dráhy Lokomotion, Rail Cargo Austria, Railion Německo, Rail Traction Company a Trenitalia, jakož i Feriere-Cattaneo, Interporto Bologna, KombiConsult, Univerzita Týmardst a mezinárodní svaz kombi UIRR.

Co je potěšující: výsledky je možné podle všech účastníků přenést na další relace.

Kontejnerový rekord v rakouském Ennsnavenu na Dunaji

Ennský přístav na Dunaji je v Rakousku nejmodernější a třetí největší. Jeho kontejnerový terminál loni přeložil 153 000 kontejnerů, tj. o 20 % více než v roce 2005. A odtud bylo vypraveno do celé Evropy 1600 ucelených vlaků – od podzimu minulého roku také do Duisburgu v SRN a Antverp v Belgii. Dalšími destinacemi vlaků z Ennsnavenu jsou Bremerhaven, Hamburg, Budapešť, Rotterdam, jakož i rakouský St. Michael a Vídeň.

SLOVINSKO

Zrychlený „Adria express“ ze slovinského Koperu na jih SRN

Od poloviny dubna je slovinský přístav Koper spojen s jihem Německa 24hodinovým kombi vlakem. Operátoři Kombiverkehr a Adria Kombi zkrátili průjezd trasy Adria Expressu ze dvou dnů na jeden. Tento vlak již funguje od roku 2004. Pětkrát za týden přepravuje kontejnery a další ložné jednotky mezi Koperem a Mnichovem. Operátoři si slibují od nové nabídky především zrychlené dodání, ale také možnost odlehčit přetíženým přístavům na severu. Kromě toho nabízejí Kombiverkehr a Adria Kombi přes svá střediska Mnichov a Ljubljana mnoho možností pro další přesuny.

(Autor Ing. Jiří Kladiva, CSc., je publicista.)

Ústecký kraj autobusy nahradí neefektivní železniční spoje

MARTIN HARÁK

Ústecký kraj chce od nového jízdního řádu Českých drah, který začne platit letos 9. prosince, zcela nebo zčásti neobjednat na pěti železničních tratích osobní vlakovou dopravu. Půjde konkrétně o tratě 113 v úseku Čížkovice–Obrnice, 120 v úseku Žatec–Deštnice, 132 Děčín–Oldřichov u Duchcova v celé délce, 137 Chomutov–Vejprty v celé délce a 160 v úseku Podbořany–Žatec západ.

Ústecký kraj se na tom dohodl s akciovou společností České dráhy, od níž si dopravu objednává. Základní dopravní obslužnost v dotčených oblastech budou zajišťovat autobusy. Důvodem těchto změn je snaha zacházet s penězi daňových

vedou krásnou krajinou, neskrývané litovali. Náměstek generálního ředitele Českých drah Ing. Kolář jim vyjádřil své pochopení. *Jako zástupce drah těžce nesu, že se železniční doprava omezuje, ale ekonomická realita je taková, že si Ústecký kraj na některých tratích osobní dopravu již neobjedná. Všechny regionální tratě v provozu bohužel neudržíme, neboť hlavní slovo má objednatel, v tomto případě kraj.*

Náměstek Kolář dodává, že nahrazování málo obsazených vlakových spojů autobusy není v Evropě nic neobvyklého. *U západních železnic jsou stanoveny limity počtu cestujících pro vlak a pokud tyto limity nejsou splněny, tak automaticky jsou nahrazovány vlakové spoje spoji autobusovými. Jako příklad mohu uvést*

vek postupně všem starostům představili novou formu zabezpečení dopravní obslužnosti v obcích a seznámili je s důvody, které k neobjednání vlakové dopravy vedly. Výsledky průzkumů ukázaly, že na zmiňovaných tratích jezdí velmi málo lidí. Na jednom kilometru na těchto tratích tak prodáváme kolem padesáti korun. Proto vlaky nahrazujeme autobusovou dopravou, kde nákladová cena dopravního výkonu přijde na zhruba třicet korun za kilometr, vysvětlil zástupcům obci Jakub Jeřábek.

Autobusové linky, které vlaky nahradí, nebudou za každou cenu kopírovat dráhu. Snažíme se vést nové trasy tak, aby co nejvíce vyhovovaly občanům. Zatímco nádraží, zvláště v menších obcích, bývají často vzdálena od zástavby, autobusy budou zastavovat přímo do center obcí. Jejich jízdní řád bude koncipován tak, aby navazoval na důležité autobusové a vlakové spoje. Konkrétní podobu jízdních řádů nových autobusových linek budou pracovníci odboru dopravy Krajského úřadu Ústeckého kraje se starosty obcí konzultovat v následujících týdnech, doplňuje Jindřich Franěk.

Zástupci některých obcí při diskuzích upozorňovali na špatný stav silnic, který by zejména v zimě v horských oblastech mohl autobusům působit problémy. Počítáme s tím, že silnice v oblastech, kde nebudeme objednávat vlakovou dopravu, budou přednostně opravené. Stejně tak tu chceme posílit i zimní údržbu, řekl starostům radní Milan Franc.

Pravidelným vlakem, kde se konala diskuze zástupců Ústeckého kraje a Českých drah se starosty se například zúčastnili i starostky města Vejprty Jitka Gavdunová a obce Měděnec Valérie Marková. Ze zrušení železniční dopravy na trati Vejprty–Chomutov nemám žádnou radost, protože jsem sama příznivkyní železniční dopravy. Nicméně se k této situaci schylovalo posledních pět let, protože finanční náklady na provozování trati jsou bohužel příliš vysoké. Nicméně tyto prostředky hradí Krajský úřad, který by obcím měl zajistit dopravní obslužnost ze zákona. Již loni se přistoupilo k redukci železniční dopravy přesně o polovinu, nicméně máme příslib, že zástupci Ústeckého kraje povedou ještě intenzivní jednání s Deutsche Bahn, která by mohla částečně provoz na trati zajišťovat. V současnosti zde jejich vlaky jezdí o víkendech, takže určitá naděje na zachování části provozu stále zůstává, říká starostka Vejprty Jitka Gavdunová.

Paní Gavdunovou doplnila starostka Měděnce Valérie Marková, která připustila, že pro občany její obce bude výhodnější spíše autobusová doprava, která zajede až do centra obce. Nádraží i železniční zastávka jsou vzdáleny od obce přes dva kilometry, takže obzvláště za špatného počasí málokdo podstoupí cestu na vlak. Přesto mě mrzí, že zmizí tradiční trať, která má bohatou historii. Velkou neznámou ale zůstává provoz v zimě, kdy u nás bývá hodně sněhu a vlak veřejnou



Náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Kolář právě poskytuje ve stanici Vejprty jeden z řady rozhovorů pro média.

dopravu někdy zachraňoval, připouští své obavy paní starostka.

Omezované a neobjednávané tratě podle zdroje z Ústeckého kraje:

- **Trať 113 v úseku Čížkovice–Obrnice**
Kraj neobjedná vlakovou osobní dopravu, neboť průměrné obsazení vlaku je 13,7 osob. Nízké využití je zejména v úseku Libčeves–Most s průměrem 8,7 cestujících na vlak. Roční ztráta činí celkem 5,47 mil. Kč.
- **Trať 120 v úseku Žatec–Deštnice**
Kraj neobjedná vlakovou osobní dopravu, neboť průměrné obsazení vlaku je 10,2 osob. Roční ztráta činí celkem 6,2 mil. Kč. Rychlíky, které zastavují ve stanici Měcholupy, budou zachovány.
- **Trať 132 Děčín–Oldřichov u Duchcova**
Kraj neobjedná v celé trati vlakovou osobní dopravu, neboť průměrné obsazení vlaku činí 16 osob. Roční ztráta celkem 10,62 mil. Kč. Důvodem za-

stavení provozu je obsluha údolí Jílovského potoka, která je zabezpečována hustou autobusovou dopravou. Cestující podle kraje autobusovou dopravu vyhledávají více než železnici.

- **Trať 137 Chomutov–Vejprty**
Kraj neobjedná vlakovou osobní dopravu v celé trati, neboť průměrné obsazení vlaku činí 12,3 osob. Roční ztráta celkem činí 12,8 mil. Kč. Podle Ústeckého kraje jde o jednu z nejméně využitých železničních tratí v České republice, která vede řídce osídleným územím, kde se nenacházejí významná sídla, jejichž obyvatelé by trať využívali.
- **Trať 160 úsek Podbořany–Žatec západ**
Kraj neobjedná vlakovou osobní dopravu, neboť průměrné obsazení jednoho vlaku je 10,5 osob. Roční ztráta pak celkem 6,4 mil. Kč. Rychlíková doprava a spěšné vlaky mají být na trati zachovány.

Pozvánka do Horní Plané

Léto je v plném proudu a pokud vás prázdninové cesty zavedou do Horní Plané, můžete v místním Centru Adalberta Stiftera (zhruba 200 m od nádraží směrem k náměstí) zhlédnout výstavu Šumavské lokálky 2007 – železnice v kraji Adalberta Stiftera. Výstava potrvá do listopadu a připravil ji Stifterův pošumavský železniční spolek z Vimperka.

Vladislav Šlégr, Vimperk

Bezpečnostní poradci hodnotili

STANISLAV HÁJEK

V Regionálním zákaznickém centru (RZC) Českých drah Pardubice se 16. července 2007 uskutečnila pravidelná porada bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí Českých drah.

Po schválení programu porady a zhodnocení úkolů vedoucím skupiny bezpečnostních poradců panem Hájkem vystoupil Ing. Tolar, vedoucí oddělení 21/10 odboru nákladní dopravy ČD, který informoval o organizačních záležitostech, například o novinkách v přípravě akciové společnosti ČD Cargo, a zhodnotil činnost skupiny bezpečnostních poradců.

Na poradě se projednalo například vyhodnocení programu „Elektronické hlášení RID“, statistiky a výsledků za první pololetí 2007, jakož i informace o přípravě novelizace Metodických pokynů. Jednotliví bezpečnostní poradci informovali o svých zjištěních v rámci kontrolní činnosti. Současně bylo sděleno, že stav v oblasti přeprav nebezpečných věcí v převázaných cisternových vozech postoupil do stádia, kdy o předmětné záležitosti jedná Ministerstvo dopravy ČR a ve spolupráci s Drážním úřadem připravuje vydání odpovídajících opatření.

(Autor Stanislav Hájek je bezpečnostní poradce ČD pro RID)



Ve vlacích diskutovali se starosty také zástupci Ústeckého kraje (na snímku zprava): radní pro dopravu Milan Franc a vedoucí odboru dopravy Jindřich Franěk.

Foto: AUTOR (2x)

poplatníků co nejlépe, vysvětlil tento radikální krok Ústeckého kraje radní pro dopravu Milan Franc. Doktor Franc dodal, že na zmiňovaných tratích jezdí minimum cestujících a lidé dávají přednost linkovým autobusům. Ústecký kraj tak podle slov pana radního na každé z těchto železničních tratí ročně prodělává několik milionů korun.

Milan Franc absolvoval ve středu a čtvrtek 18. a 19. července nejen osobní projíždku po zmíněných železničních tratích, ale setkal se i se starosty obcí a měst, kterých se má plánovaná redukce dotknout. Spolu s ním vlakem jezdili a se starosty diskutovali náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Kolář, zástupce ředitele odboru osobní dopravy a přepravy ČD pro Ústecký kraj Petr Hinterholzinger, ale také vedoucí odboru dopravy Krajského úřadu Ústeckého kraje Jindřich Franěk a Jakub Jeřábek, vedoucí oddělení dopravní obslužnosti ústeckého Krajského úřadu.

Mnozí starostové měst a obcí neobjednání vlaků, zejména na tratích, které

Německou dráhu DB, která je současně největším autobusovým dopravcem v Německu, ale i Rakouské spolkové dráhy ÖBB, které mají vlastní autobusovou divizi. Ze všech setkání, pokud odmyslím některé vypjaté emoce, mám ale poměrně dobrý pocit, neboť většina starostů měla konstruktivní přístup k problematické financování a navrhované nové organizaci dopravní obslužnosti.

Jiří Kolář současně zdůraznil, že společnost České dráhy nevyklízí své pozice bez řady jednání a podrobných analýz. Finanční nákladovost společnosti České dráhy a krajské dotace jsou jednoznačně dané a to je realita, kterou opravdu nemůžeme obejít a zavírat před ní oči. Pochopitelně záleží na vzájemném konsensu obou stran, takže se například na některých tratích pouze zredukuje provoz, namísto úplného zrušení. To by si měli všichni uvědomit, apeluje náměstek.

Vedoucí odboru dopravy Krajského úřadu Ústeckého kraje Jindřich Franěk a vedoucí oddělení dopravní obslužnosti ústeckého Krajského úřadu Jakub Jeřá-

zaměřeny jenom technicky, byly různorodé a některé se zabývaly například aplikací psychologie v praxi či komunikací mezi lidmi.

Univerzita Pardubice připravila pro akademický rok 2007/2008 v oblasti celoživotního vzdělávání projekt „Rozvoj infrastruktury Univerzity třetího věku na DFJP Pardubice“, orientovaný do těchto okruhů:

- Cyklus A: Technický – zahrnuje přednášky a semináře z oboru materiálového inženýrství a technické mechaniky, řízení jakosti a spolehlivosti v dopravě a nabídka zahrnuje a pokrývá zejména témata z oboru chemického inženýrství.
- Cyklus B: Technologicko-ekonomický – zahrnuje přednášky a semináře z oboru technologie a řízení dopravy, dopravního managementu, marketingu a logistiky.
- Cyklus C: Počítačově-komunikační – zahrnuje témata z oblasti aplikované informatiky v dopravě a dále pak z oboru digitální fotografie.
- Cyklus D: Společensko-vědní – zahrnuje témata z oblasti historie, dějin hudby a umění restaurátorství, lékařství a životního stylu.

Další cyklus přednášek pro akademický rok 2007/2008 se bude konat v sídle Univerzity, tedy v Pardubicích.

Josef Jirsa, Česká Třebová

Univerzita třetího věku

Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice již několik roků úspěšně realizuje programy celoživotního vzdělávání v rámci Univerzity třetího věku. Na jejím dislokovaném pracovišti v České Třebové bylo 8. června ukončeno studium Univerzity třetího věku v cyklu „Dopravní technika v současné Evropě“ slavnostním vyřazením studentů na tamním Městském úřadě.

Posluchači obdrželi „Osvědčení o ukončení studia“, které jim osobně předal děkan fakulty prof. Ing. Bohumil Culek, CSc., za přítomnosti vedoucího dislokovaného pracoviště Dopravní fakulty doc. Ing. Jaromíra Zelenky, CSc., proděkana fakulty doc. Dr. Ing. Libora Beneše, garanta studia doc. RNDr. Jaroslavy Machalíkové, CSc., a místostarostky Městského úřadu Česká Třebová Ing. Jaromíry Záčkové.

Studium ukončilo celkem dvacet sedm studentů (z nichž bylo šest žen), jejichž průměrný věk byl 67 let, přesto absence na přednáškách byla minimální. Během studia posluchači vyslechli přednášky například z historie konstrukce železničních vozů, o technických měřeních a zkouškách nových moderních železničních souprav pendolino, prováděných před jejich uvedením do provozu, ale také o práci strojvedoucího na železnici či o přepravách nebezpečných věcí. Přednášky nebyly

Jak dále s cisternovými vozy?

STANISLAV HÁJEK

V rámci výstavy Transportlogistic 2007, konané v červnu v Mnichově, se na tamním výstavišti uskutečnilo osmé zasedání pracovní skupiny „Technika cisteren a vozidel“, která je zaměřena na oblast železniční přepravy nebezpečných věcí cisternovými vozy. Skupina připravuje návrhy a náměty pro zlepšení a zvýšení bezpečnosti při přepravách v cisternových vozech.

Jednání pracovní skupiny, které navazovalo na workshop z předšlého dne, zahájil a řídil předseda pracovní skupiny pan Kellerhaus ze SRN. V první části zasedání byly projednány návrhy, které by měly být zohledněny v „Řádu pro mezinárodní přepravu nebezpečných věcí“ (dále jen RID) – konkrétně šlo o detektory vykojení. Jednalo se především o pneumatických detektorů typu EDT 101 a možnosti jejich „zapracování“ do RID.

Po dlouhé a velmi různorodé diskusi, kdy byly kladeny otázky výrobcům a uživatelům detektorů, kteří se jako hosté zasedání zúčastnili, bylo rozhodnuto, aby se na návrh SRN pro tuto pracovní skupinu uskutečnil praktický test detektoru EDT 101 i při vyšší rychlosti. Pro zasedání znalců na podzim by pak měl být

předložen návrh podmínek, který by umožňoval použití nejen pneumatického, ale i elektronického detektoru vykojení.

Pracovní skupina by následně doporučila znalcům RID zapra-

moval o vytvoření příležitostné pracovní skupiny, která by se touto problematikou měla zabývat. První zasedání této pracovní skupiny by se mělo uskutečnit již v srpnu 2007 v SRN.



Pohled na nový školící cisternový vůz od firmy VTG na mnichovském výstavišti.

Foto: AUTOR

covat detektor do „Řádu pro mezinárodní přepravu nebezpečných věcí“ s platností od 1. ledna 2009, a to jen pro nové cisternové vozy a pro určité vysoce nebezpečné látky. Ve druhé části jednání byla diskutována oblast problematiky při přepravě nebezpečných věcí. Zástupce SRN infor-

V další části pracovní skupina projednávala problematiku zařazení ochranných vozů ve vlacích, s prezentací zástupce UIC pana Heintze. Ten informoval, že UIC prověřovala využití oddílu „Ochranná vzdálenost“ v jednotlivých členských zemích a zjistila, že například přísnější předpisy

jsou ve Švédsku, Finsku, Spojeném království, Itálii, kde jsou ochranné vozy řazeny k ochraně lokomotiv, ale také Polsku, Rumunsku či Maďarsku.

Dále pan Heintz provedl vyhodnocení 1110 nehod na celém světě u členů UIC s ohledem na to, zda by zařazení ochranného vozu mělo na tuto nehodu nějaký vliv, případně zda by nehodě zabránilo. Z šetření vyplynulo, že přísnější podmínky pro ochranné vozy by nehody neovlivnily. UIC se rozhodlo, že vyhodnocení bude předloženo znalcům RID na podzimním zasedání. Po následné diskusi bylo konstatováno, že změna v oblasti ochranných vozů by nebyla přínosem pro bezpečnost při přepravách nebezpečných věcí, a proto pracovní skupina doporučila zasedání znalců RID ponechat zmíněný oddíl ve stávajícím znění.

Na volné ploše výstaviště v Mnichově bylo možné vidět i řadu novinek v oblasti přeprav nebezpečných věcí po železnici. Novinkami z oblasti cisternových vozů či cisternových kontejnerů byl například školící vůz od firmy VTG či od stejné firmy pocházející nový cisternový vůz na sypké nebezpečné věci nebo také cisternový vůz na toxické a žíravé látky firmy NACCO.

(Autor Stanislav Hájek je bezpečnostním poradcem ČD.)

Na železnici dějí se věci

Poslední Němec

Jiří KASPAR

Topič Franta Němec po válce topil strojevedoucímu Poslednímu. Bylo to v době odsunu, kdy, zvláště v bývalých Sudetech, bylo na denním pořádku, že Němci, kteří nemohli prokázat antifašistickou činnost za války, byli z úřadku vítězných mocností odsunuti (jak se eufemisticky říkalo) do Říše. Ostatně – tam Sudetáci už v roce 1938, kdy bourali první republiku, přece chtěli. Jejich oblíbené heslo bylo: Heim ins Reich. Tak se jim to umožnilo, ovšemže trochu jinak, než si to představovali...

Když tedy naše lokomotivní četa přišla na nocležnu, ohlásila se: Poslední, Němec. Ženy na nocležně byly samozřejmě zvědavé – který že je to ten poslední Němec, co tady zůstal?

Strojevedoucí pan Poslední se zakrátko odstěhoval do Plzně, ale Frantovi Němcovi se od té doby jinak neřeklo, než – Poslední Němec.

V šedesátých letech mi tenhle ten Poslední Němec topil na „chemické“ záložce v Ústí nad

Labem. To už byl starší pán s důchodem nedaleko. Trpěl zádech, ale stále s ním byla velká legrace.

Jednou jsme přijeli do depa na kanál. Topič šel mazat spodek, já si připravoval nářadí. Pojednou se za mnou ozval hlas: „Soudruhu, vy jste nepoučili topiče, jak se leze z lokomotivy?“ Byl to náš „cvičný“, křestním jménem Pepa; dnes se ta funkce jmenuje kontrolor vozby; ještě nedávno to byl strojevedoucí instruktor.

Trošku mě to nadzdvihlo: „Tak to ode mne nechtějte!“ povídám. „Já se od něj kdysi učil držet lopatu, a teď bych ho měl poučovat?“ A zdola se ozvalo: „Jozífku, Jozífku! Hned jsem nahoře,“ volal Franta Němec, „já ti něco připomenu! Pamatuješ si ještě jak’s lezl ty, když jsme spolu jezdili? V jedny ruce kladivo a ve druhý krajíc chleba a skákal jsi rovnou dolů!“

„No jo, nato cvičný Josífe, ale já jsem byl pojištěný!“

„Ale to my jsme, milej Jozífku, taky!“

A měli jsme od něj pokoj...

Parní víkend pod Pernštejnem

MICHAL TEPLÍK

Víkend 7. a 8. července byl opět ve znamení parních vlaků, pořádaných Skupinou zákaznického servisu Českých drah v Brně. Tentokrát vyjely hned dva. První z jihomoravské metropole Brna v čele s letohradskou lokomotivou 423.009 a druhý s brněnskou 433.001 projel malebnou Vysočinou z Havlíčkova Brodu.

Cílem obou vlaků byla Nedvědice, kde po celý prodloužený víkend probíhaly oslavy Pernštejnského panství. V Nedvědici bylo možno zhlédnout mnoho různých výstav, nebo se pobavit na hudebních koncertech známých i méně známých zpěváků. Na hradě Pernštejně mohli návštěvníci kromě tradiční prohlídky hradu navštívit oživená nádvoří s vojenským ležením, tržištěm řemeslníků a kupců nebo rytířským táborem. K vidění

byli šermíři, fakiři, ale i máčení nepoctivých kupců či výkon práva útrpného v katovně. Nechyběl ani prodej Pernštejnského elixíru.

Jízdy parních vlaků vhodné doplnilo i nasazení netradičních vozidel na pravidelných vlcích na trati 251 z Tišnova do Žďáru nad Sázavou. Jezdily i vlaky vedené historickou T 466.0007 s vozy Bmx a úspěch i úžas sklídila souprava se „zamaráčenou“ T 478.1001 a s vozy řady Bt-k.

Již tradiční oslavy přilákaly tisíce návštěvníků, jen parními vlaky přijelo přibližně tisíc sedm set cestujících. Po předchozích deštivých dnech se usmálo sluníčko, takže až na přeplný sobotní vlak z Brna se parní víkend nad očekávání vydařil. Hlavním partnerem jízdy parních vlaků byla tentokrát firma Subterra, a. s., a dalšími partnery pak firmy AŽD Praha, s. r. o., a MIKO Havlíčkův Brod, spol. s r. o.



Jak dokazuje záběr z Nedvědice, o parní jízdy byl velký zájem.

Foto: AUTOR

Vyluštění tajemky dnešní křížovky:
JSEM POŘÁD ATEISTA
DLÍKY BOHU

Fotografické postřehy



I když rychlostníky platí pro dvoukolejku vlevo (na obrázku není zachycena), přece jen na první pohled platí i pro „šturc“, a tak autora Romana Provozníka napadlo, zda to není odvážné, jet na kusé koleji tak svižně...

Na úzkorozchodné Osoblažce jezdí i parní vlak

JAN JIRKŮ

Jedinou úzkorozchodnou tratí o rozchodu kolejí 760 mm, na níž České dráhy provozují pravidelnou osobní dopravu, je trať Třemešná ve Slezsku–Osoblaha. V jízdním řádu ji najdeme pod číslem 298. Ani letošní rok není na této trati jen v režii obvyklých vlaků. O víkendech a státních svátcích od 23. června do 2. září k nim přibývají také jízdy zvláštního vlaku.

Každou sobotu a také o obou červencových státních svátcích jezdí parní vlak. Vždy v deset hodin a pětadvacet minut odjíždí z Třemešné ve Slezsku do Osobla-



V neděli se v čele zvláštního vlaku představuje lokomotiva TU 38.001 „Faur“.

Foto: AUTOR (2x)

hy, kam má podle jízdního řádu příjezd v jedenáct padesát čtyři. Z Osoblahy se vydává nazpět o půl třetí odpodne a do Třemešné přijíždí jedenáct minut po čtvrté. Mašinka dozbrojuje vodou v obou směrech ve Slezských Rudolticích, kde vlak stojí asi půl hodiny, říká

výpravčí žst. Třemešná ve Slezsku Ivana Spáčilová. Parní vlak vozí úzkorozchodná parní mašinka U 46.002 přezdívaná Resita (Rešica). V soupravě bývají historické vozy a podle potřeby se využívají i běžně používané osobní vozy řady Btu.

Lidé z firmy Olpas Moravia, s. r. o., která se o historická vozidla stará, se snaží zajistit ještě další historické vozy, aby se zvláštní vlaky v budoucnu sestavovaly výhradně z nich, doplňuje Ivana Spáčilová.

O nedělich se v čele soupřavy zvláštního vlaku, pro nějž platí stejný jízdní řád jako pro parní vlak, představuje diesellová lokomotiva TU 38.001 „Faur“. Jízden-



Pravidelný osobní vlak z Osoblahy po příjezdu do Třemešné ve Slezsku

navíc provozuje webové stránky o úzkorozchodné trati a o mistech, kudy vede (www.osoblazsko.com).

Pravidelnou osobní dopravu zajišťuje v pracovní dny sedm párů a o víkendech nebo o svátcích šest párů osobních vlaků. Jejich maximální povolená rychlost téměř po celé trase je čtyřicet kilometrů za hodinu. Na trati se v současné době realizuje pouze osobní doprava.

Osobní vlaky sestavujeme většinou z lokomotivy a jednoho vozu řady Btu. Když je zapotřebí, například když se nahlásí početnější skupina cestujících, přidáváme ještě jeden vůz, uvádí výpravčí Spáčilová. Výpravčí v Třemešné působí zároveň jako dirigující dispečer, který z této stanice řídí dopravu na celé úzkorozchodné trati. Ze stanic a zastávek ležících na trati jsou obsazeny pouze Třemešná ve Slezsku a Osoblaha.

Místa, kudy vede trať, jsou přitažlivá i pro turisty a cykloturisty. Zdejší lesy nabízejí spoustu lesních plodů a hub, nechybějí ani rybníky ke koupání a cyklostezky, přibližuje Ivana Spáčilová a připojuje ještě několik konkrétních tipů, kam se vydat.

Tip na výlet: pohraniční nádraží

PAVEL ZIMEK

Letní cesty železničářů i fandů železnic míří nejen k moři a vodě všeobecně, ale také za turistikou a poznáním. Pokud vaše kroky zamíří na jihozápad naší republiky a budete se toulat po šumavských hvozdech, projedte se po malebné trati vedoucí z Plzně přes Klatovy do Železné Rudy-Alžbětína.

Kromě malebné krajiny a donedávna nejdelšího jednokolejného tunelu na území naší republiky pod horou Špičák přijedeme v cíli cesty do zajímavého hraničního nádraží. Budova i kolejiště jsou zde přetnuty dnes již téměř formální státní hranicí s Němcem. Pohnutá historie této trati pokračující do Německa by vydala na samostatné téma. Výstižně ji připomíná vývěska v čekárně české části nádraží, na níž jsou fotografie z jednotlivých etap historie této trati. I z padesátých let, kdy byla trať přerušena a nahrazena územím bez kolejí, zato s ostatním drátem.



Nástupiště německé části nádraží

Ale vraťme se do současnosti. Od pádu železné opony se rozvíjí mezi Českou republikou a Bavorskem čilá přeshraniční spolupráce ve všech oblastech společenského života. Důsledkem toho je také proměna pohraničního nádraží Železná Ruda Alžbětín/Bayerisch Eisenstein nejen v moderní stánek železniční dopravy, ale také ve vyhledávaný turistický cíl.

Doslova uprostřed mezi českou a německou pohraniční kontrolou před nádražím najdeme vchod do Infocentra pohraničního nádraží. Zde najdeme kromě informací v českém i německém jazyce i expozici přírodního parku Bavorský les. Dále se zde střídají výstavy z historie Šumavy a pro děti jezdí zajímavý modelový vláček, tvořený naší osmsetdesátkou a moderní soupřavou německého Wald Bahnu. Pokud chceme, aby vláček pokračoval do další stanice, musíme mu „postavit vlakovou cestu“ stisknutím tlačítka se správným českým překladem německé fráze. Jedná se o jakýsi minikurz němčiny pro turisty v zábavní formě.

Jakmile přejdeme hranici, hned vedle německé části nádraží najdeme bývalou budovu depa. Dnes slouží jako Muzeum lokálních drah. Zde se seznámíme s historií bavorských místních drah od roku 1876. Kromě obvyklé stáří v podobě návštěv před budovou zde najdeme řadu unikátních restaurátorských kousků v oblasti hnacích vozidel. Je zde také dobová výdejna jízdenek nebo zařízení stavědla. Ochotný

a milý průvodce muzea pan Heinz Kraus dokáže zapáleně mluvit o neuvěřitelných milnicích bavorské železniční historie. Pokud si prohlédneme vše zblízka i s trochu netradičním exponátem – interiérem kupé z meziná-



Muzeum lokálních drah v Bavorské Rudě

Foto: AUTOR (2x)

rodního expresu, zhotoveným pro účely natáčení filmu – můžeme ještě vše vidět z nadhledu, když projdeme galerií. My jsme zde našli právě probíhající výstavu uměleckých fotografií provozu na bavorské části této trati.

Aktivita spolku nespočívá jen v restaurátorské a muzejní činnosti. Pořádá také nostalgické jízdy, které se v letošním roce uskuteční 15., 18. a 19. 8. mezi stanicemi Hamry–Hojsova Stráž a Bayerisch Eisenstein (po českém území) a 2. 8., 4. a 5. 8. mezi stanicemi

V Osoblaze je velké koupaliště. Kromě toho se lze dostat z Osoblahy přes hraniční přechod do Polska. Pro úzkorozchodnou trať je osoblažská stanice strojovou stanicí. Bohušov se může pochlubit zříceninou hradu Fulštejna. Tamější rybníky navíc nabízejí možnost koupání nebo rybolovu. Ve Slezských Rudolticích je zámek, jemuž se někdy přezdívá Slezské Versailles. Pro veřejnost je od začátku května do začátku října otevřen o víkendech. Dívčí Hrad má přímo v názvu ukryto, jakou památkou může oslovit návštěvníky. Interiér hradu, či spíše zámku, neboť na místě původního hradu byl vystavěn zámek, není veřejnosti zpřístupněn, otevřeno je pouze nádvoří. Liptaň se pyšní nejen bludným balvanem, ale i rozhlednou, z níž je vidět až do Polska. Vyznavači zimních sportů mohou využít liptaňský lyžařský vlek.

Na úzkorozchodné trati se každoročně slaví Den dráhy, ten letošní připadl na sobotu 23. června. A příští rok bude k oslavám obzvlášť pádný důvod – Osoblažka bude mít 110. výročí založení trati. Pravidelný provoz na ní začal 14. prosince 1898.

Bayerisch Eisenstein a Zwiesel na německé straně. Bližší informace o muzeu i nostalgických jízдах získáte na internetové adrese www.localbahnverein.de

Pokud se vydáme vlakem dále na bavorskou stranu, můžeme vystoupit po několika kilometrech v Ludwigsthalu, kde je jakési malé „safari“ – Haus zur Wildnis – expozice divočiny v Bavorském lese. Kromě vlků nebo bizonů zde najdeme i dřevěnou vyhlídku a v srdci expozice dům s moderní audiovizuální prezentací o životě přírody v různých částech světa. Nechybí zde ani dětský koutek a prodejna s upomínkovými předměty. Pokud přijedeme vlakem, vstup je zdarma. Využijeme-li auto, čeká nás pouze poplatek za parkování.

Cílem našeho výletu je bavorské město Zwiesel, ležící zhruba patnáct kilometrů za hranicemi. Je to malebné městečko se sklářskou tradicí plně krásných zákoutí, kavárniček, ale i kulturních stánek. Kromě unikátního muzea mechanických hraček zde najdeme i muzeum lesa a skla.

Hitem letošní turistické sezóny ve Zwieslu je ovšem mezinárodně pojatá Bavorská zemská výstava 2007 s tématem Bavorsko–Čechy: 1500 let sousedství, která bude přístupná až do 14. října letošního roku. Podrobnosti najdete na www.bayern-boehmen.hdbg.de, a to i v českém jazyce.

Vzhledem k letnímu horku jsme již z cesty řádně unaveni, proto vítáme možnost zchladit se ve zdejším „zážitkovém bazénu“, jak je nazýván místní aquapark. Závěrem je třeba připomenout i některé zajímavé cíle, kterých bohužel vlakem nedosáhneme, ale stojí za to. Je to nejen muzeum zvířat nedaleko Bayerisch Eisensteinu, kde najdeme kolem 5000 vycpanin, ale také Malé a Velké Javorské jezero i samotný Velký Javor (Gross Arber), z něhož je neopakovatelný výhled na Šumavu i Bavorský les.

Takže na shledanou na česko-bavorské hranici! Třeba 23. září letošního roku, kdy se zde slaví 130 let otevření železnice přes toto pohraniční nádraží a zároveň 10 let od zahájení přeshraničního provozu německé Wald Bahn.