



Ještě dlouho bude 13 dětí z přerovského Ústavu sociální péče vzpomínat na nádherný týden v Dětském táboře v Čekyni u Přerova. Letošní 7. ročník Integrovaného letního dětského tábora pro děti se zdravotním postižením proběhl od 6. do 11. srpna pod záštitou předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Miloslava Vlčka a za přispění celé řady sponzorů, k nimž patří i České dráhy a DPOV, a. s. Šest dnů plných koupání, her, zábavy, soutěží a dobrodružství si děti se zdravotním postižením užívaly společně s 84 zdravými dětmi z olomouckého Domu dětí a mládeže. Součástí společného programu byla i ukázka práce strážníků Městské policie Přerov během druhého dne pobytu, odkud je také snímek. Podrobněji v příštím čísle Železničáře.

Foto: IVAN SKULINA

Poděkování slovenské redakce

V Železničáři č. 31/2007 jsme zveřejnili výzvu slovenské agentury, aby se ozvali pamětníci nehody rychlíku Meridián. Vzhledem k tomu, že výzva se setkala mezi našimi čtenáři s velkým ohlasem, který výrazně pomohl při přípravě dokumentárního filmu, požádala nás agentura o zveřejnění následujícího poděkování:

Redakcia spoločnosti D.N.A. production, ktorá pripravuje reláciu Najväčšie tragédie Slovenska pre vysielanie TV Markíza, by sa chcela srdečne poďakovať všetkým, ktorí nám poskytli vzácne informácie k prípadu nehody rýchlika Meridián na bratislavskej hl. stanici v roku 1977. Veľmi si ctíme Vašu dôveru a spoluprácu. Všetkým čitateľom prajeme veľa zdravia a úspechov.

Lenka Moravčíková-Chovanec

D.N.A. production, Bratislava

Svět na kolejích v září

Hlavním tématem zářijového vydání televizního magazínu Svět na kolejích bude bezpečnost na železnici. Nepozornost a lehkomyšlnost jsou příčinou mnoha těžkých zranění a často i úmrtí, jejichž oběťmi bývají jak dospělí, tak děti. Mluvit o tom bude odborník na slovo vzatý, drážní inspektor Robert Drozda. Průvodce pořadem moderátor Václav Žmolík vás pozve i na projíždku po Kolínské řepářské dráze a nabídne rozhovor se členem skupin Nerez a Neřež Zdeňkem Vřešťálem, který patří k pravidelným cestujícím na dráze. V další reportáži uvidíte, jak se modernizuje úsek čtvrtého tranzitního železničního koridoru mezi Strančicemi a Benešovem. Svět na kolejích začíná ve čtvrtek 6. září v 15.25 hod. na programu ČT 2.

Upozornění čtenářům Železničáře

Jak jsme vás, milí čtenáři, upozornili v minulém vydání, příští týden Železničář nevyjde. Nad stránkami našeho týdeníku se sejdeme opět ve čtvrtek 6. 9. Vynechané číslo vám vynahradíme dvojčíslem ke Dni Železnice, které vyjde 20. září. Děkujeme za pochopení.

Redakce

Pracoviště oprav a údržby mobilní části vlakového zabezpečovače DKV Ostrava

Přesnost a pečlivost

IVAN SKULINA

K nevelkým, ale velmi důležitým provozům DKV Ostrava už necelé tři roky patří i pracoviště oprav mobilní části vlakového zabezpečovače (VZ). Opravují se zde veškeré typy mobilní části VZ včetně nejmodernějších LS-90, jimiž jsou vybaveny elektrické jednotky 471 City Elephant a 680 Pendolino.

Pod ostravské depo kolejových vozidel patříme teprve od prosince 2004, do té doby jsme byli součástí SDC Ostrava, vysvětluje vedoucí pracoviště Petr Stratilík. Jak pro-

zradil, jako ryzí zabezpečovací měli z organizační změny trochu obavy. U vedení DKV Ostrava se však setkali s maximální vstřícností, takže nedošlo k žádnému omezení co do organizace práce ani zajišťování potřebných dílů.

Celkem 21 elektromechaniků oprav a údržby s příslušným oprávněním a zkouškami pečuje o bezvadný technický stav mobilní části VZ u 280 kolejových vozidel PJ Ostrava, Bohumín a Valašské Meziříčí.

Také opravujeme vlakové zabezpečovače pro DKV Olomouc, zejména nejmodernější LS-90 a KBSE, což je jednodušší zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucích, které se montuje například do motorových vozů řady 810. Dále kolem tří cítky zařízení pro další železniční



U měřicího zařízení LS-90 zachytil snímek elektromechanika Jaromíra Muržína, který pracuje jak v provozu, tak v opravě.

Foto: AUTOR (2x)

dopravce a na dvě desítky přístrojů pro lokomotivy společnosti PKP Cargo, zajišťující na naše území, upřesňuje Petr Stratilík.

Pracoviště podléhá každé tři roky pravidelnému auditu Technické ústředny Českých drah (TÚČD). Prověřují se měřicí postupy i přístroje. Pracovníci opravy se podrobují pravidelnému přezkoušování. Pracoviště má v současné době za sebou úspěšnou tzv. meziauditní kontrolu, kterou provádí pověřený zástupce TÚČD.

Velmi přesně se vede i evidence oprav vlakových zabezpečovačů. Každé zařízení doprovází karta, v níž se uvádí, na kterých vozidlech bylo během posledních let instalováno, kdo ho opravoval, kdo je vyňal a namontoval zpět a jaká porucha se na něm projevovala. Evidence je doložena měřicími protokoly, říká Petr Stratilík a dodává, že snad nejnáročnější na dobrý

zrak a pevnou ruku je tzv. justáž relé, aby nedocházelo k nadměrnému opalování a následnému zničení kontaktů během dlouhodobého provozu. Do další opravy musí vydržet v prostředí plném otřesů celý rok.

Ze všech nejnáročnější je oprava relé označeného písmenem Q. Nastavení musí být totiž obzvláště přesné, říká elektromechanika Marie Holacká nad blokem vlakového zabezpečovače, v němž jedno relé po druhém postupně podrobuje procesu pečlivého očištění a velmi přesného nastavení.

K jiné generační skupině patří měřicí zařízení pro nejnovější LS-90, které umožňuje proměření parametrů jednotlivých karet. Zaujímavé je to, že jej za použití některých dílů AZD sestavil jeden z členů kolektivu pracovníků opravy, elektromechanik Ladislav Pelegrin.



Není tomu až tak moc dávno, kdy do Ostravy, tzv. ocelového srdce republiky, přijížděly většinou vlaky se železnou rudou ke zpracování. To už není zdaleka pravda. A nový kontrakt Spedice ČD na přepravu tyčové ocele z Číny pro Bonatrans Group, a. s., k výrobě kol pro železniční vozy tuto změnu jen potvrzuje. Snímek z konce června přibližuje vykládku portálovým jeřábem jedné z první série zásilek kontisliťků v areálu komerčního obvodu ostravského hlavního nádraží.

Foto: IVAN SKULINA

Spedice ČD přepravuje z Číny ocel na výrobu železničních kol

IVAN SKULINA

Když koncem loňského roku Spedice ČD Praha, kterou známe pod obchodním názvem ŽELSPED, zahájila jednání s bohumínskou firmou Bonatrans Group, a. s., o možnostech přepravy tyčové oceli z Číny pro výrobu železničních kol, projekt vypadal až příliš exoticky. Na první pohled se jevil téměř nereálný, a to nejen kvůli přepravní vzdálenosti.

Ve skutečnosti ale jednání dostalo velice rychlý spád, takže už v lednu se podařilo podepsat technické podmínky a uzavřít kontrakt, vzpomíná ing. Jaroslav Sedlák, MBA, nákupní ředitel firmy Bonatrans Group, a. s. Zbývalo jen konkretizovat přepravu.

Pro Želsped to byla samozřejmě výzva, která se neodmítá. Bonatrans navíc patří k našim stálým a váženým zákazníkům, dodává ředitel Spedice Českých drah



Prvních tisíc tun tyčové oceli vyložili pracovníci komerčního obvodu ostravského hlavního nádraží takto složitým a namáhavým způsobem. Každý kontejner přitom bylo třeba vyložit z vagonu a po vykládce opět naložit na vůz.

ing. Jiří Hrbáč a popisuje, co následovalo.

Činští rejdaři odmítli ocel, vzhledem k válcovému tvaru kontisliťků, přepravovat volně loženou. V takovém množství by posuny nákladu údajně mohly způsobit na neklidném moři rozkmítání lodi, a tím i její případné potopení. Proto se rozhodlo o přepravě kontisliťků v kontejnerech, zajišťujících bezpečnější uložení nákladu. Podle kontraktu měly být použity 20" kontejnery typu open top, umožňující nakládku a vykládku shora. Nastala první komplikace, protože kontejnerů tohoto typu je nedostatek. Dodavatel bez konzultace a upozornění naložil a odeslal zboží v klasických kontejnerech typu C. Tím vznikl Spedici

ČD a společnosti Bonatrans Group problém: do měsíce vyřešit vykládku a překládku kontisliťků (tyčová ocel o hmotnosti 5,5 tuny, délce 5,8 m, o průměru cca 0,4 m) z kontejneru tak, aby byly splněny předpisy bezpečnosti práce a zároveň nedošlo k poškození kontejnerů.

Řešení paralelně hledaly dvě skupiny. Jedna složená ze zaměstnanců Spedice ČD a druhá Bonatrans Group. SPEDICE ČD, po marném hledání vhodných prostor s odpovídajícím manipulačním zázemím v Hamburku nebo v Praze, oslovila železniční stanici Ostrava hl. n. a následně se rozhodla využít nabídky na zajištění vykládky a překládky kontisliťků, kterou navrhl její přepravní náměstek ing. Tomáš Pilch. (Pokračování na str. 4)



Údržba a zkouška funkčnosti vlakového zabezpečovače probíhá na stanovišti strojvedoucího příslušného kolejového vozidla v simulovaných provozních podmínkách v obvodu PJ Ostrava. Snímek zachytil při ověřování funkcí VZ na lokomotivě 754086-7 elektromechanika Jaroslava Vaňka.



S vykládkou kontisliťků pomocí portálového jeřábu a speciálního balanceru se koncem června seznámili osobně i ředitel Spedice ČD Jiří Hrbáč (vlevo) s nákupním ředitelem společnosti Bonatrans Group Jaroslavem Sedlákem.

Foto: AUTOR (2x)

Pro tento týden

Tak jak je u vás, Evelíno?

IVO ŠTECHA

Pojď, Evelíno, tady si sedni do kupě, už jsme si dlouho nepoklábosily, však se revize nepodělá. Tak povídej, co je u vás? Já teda ti řeknu, že nejhorší jsou ty vozejkáři. Když je musíme vozit vlakem i s vozejkama! Voni se nehejbají, tak i s tím vozejkem vážeš metrák i dva, kdo to má zdvihat?

Tudle mi řekli, abych jim pomohla s jedním takovým, ani mě to nenapadne, strhnu si záda, a kdo mi co dá? Tak se s tím tahali sami, to je hrozný, co by po nás ještě nechtěli, ať si seženou zdvihadci plošinu, nebo ať nejezdějí! A teď ty všelijaký slevy a výjimky, člověk aby měl v hlavě kompjuťr, nejradši bych se na takovou službu vyprála!

A co teda u vás? Jak válčíš s tím novým? No, já ti řeknu, ta naše dráha jde cu grunt, pracovní morálka je ve psí, škoda mluvit.

Kdyby si každé dělalo to, co má, ale to víš, ty úředníci většinu času prokecaj, a my, v provozu, abychom to vytrhli. Jenom těch černých pasažérů co jezdí. A vono se to uhlídat nedá. Já mám třeba dneska na starosti celej pantograf. To koukáš, co?

No já vim, vy u rychlíků to taky nemáte snadný, ale tady! Podívej, právě nastoupila známá firma, ten určitě nemá listek! Ale já se s ním hádat nebudu. Né, sed', já se na revizi můžu vys...

Co říkáte, pane? Že bych měla kontrolovat jízdenky a né mluvit sprostě na celý vagon? Co je vám do toho? Já jsem ve službě a vy jako cestující máte jediné právo mlčet. Ty sed', Evelynó... Co říkáš, že je ti to trapný? Dyť jsme si sedli jen na chvilku, tak na čtyry zastávky... Však vony se Český dráhy nepo... Kam deš? Chlastat? Počkej...!

(Inspirováno skutečnou událostí v pantografu v okolí Prahy)

Jízdenky pro hodné děti

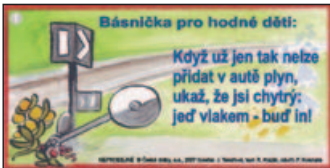
PRAHA (Eva Synková) – V letošním roce se odboru komunikace Českých drah podařil další z projektů určených pro nejmenší – Jízdenky pro hodné děti. Jízdenky pro radost začnou v nejbližších dnech rozdávat průvodčí Českých drah malým dětem, které zatím jezdí vlakem zadarmo.

České dráhy se tak snaží potěšit své nejmenší zákazníky a zpříjemnit jim cestování. Pro nejmenší „cestující“ je jich připraveno 200 tisíc.

Inspirací Jízdenky pro hodné děti byly jižní Čechy, odkud s touto myšlenkou přišel Pavel Kosmata, který s týmem nadšenců pomohl při vizualizaci Jízdenky – obrázku z prostředí železnice s básničkou. Chceme založit tradici a postupně vydávat další vzory, aby se Jízdenky pro hodné děti staly postupně sběratelským artiklem, alespoň u dětí. Rozdávání jízdenek má v juniorech vzbudit pocit „plnohodnotného“ cestujícího, a tak v nich od raného věku budovat kladný obraz železnice.

Každý rodič ví, jak málo někdy stačí, aby se na dětské tváři rozzářil úsměv. Určitě jste už taky ve vlaku viděli maminku s dítětem, které pyšně podává jízdenku průvodčímu, říká Jiří Jeřeta z odboru komunikace ČD.

Jízdenky pro hodné děti se okamžitě setkala s obrovským nadšením, a to hlavně v řadách malých cestujících.



Vzkazy čtenářů

■ Nedávno jsem ztratil ve vlaku z Lipna nad Vltavou fotoaparát. Zjistil jsem to až ve vlaku Os 8508. Řekl jsem to průvodčí, která ochotně zavolala do stanice Rybník a po chvíli mi sdělila, že fotoaparát byl ve vlaku nalezen a že si ho v žst. Rybník mohu vyzvednout. Chtěl bych všem moc poděkovat, neboť vlakem cestuji hodně často a málokdy se vidí takovýto přístup. Případná ztráta fotoaparátu by pro mne byla o to těžší, že jsem si ho koupil teprve před dvěma měsíci.

Pavel Kuzebauch,
Budyně nad Ohří

■ Rád bych vám poděkoval za perfektní časopis – dvojmagazín Grand Expres-ČD pro Vás! Jsem členem klubu sběratelů baleného cukru www.ksbc.cz a spousta členů má zájem tuto přílohu prostudovat. Bohužel se na všechny na nádražích nedostává.

Zdeněk Adámek
(E-mailová adresa autora je redakci známa.)

Blíží se festival plný pohody

Mezinárodní festival televizních a rozhlasových pořadů a reklamních spotů o gastronomii ZNOJEMSKÝ HROZEN 2007 vstupuje letos již do svého devátého pokračování. Podle předběžného stavu zaslaných přihlášek se k 23. červenci již zaregistrovalo ve třech vypsaných kategoriích na 295 příspěvků ze 17 zemí celého světa.

Také letos je součástí festivalu, který proběhne od 2. do 6. září, bohatý doprovodný program. Již počtvrté ho korunuje jízda speciálního festivalového vlaku, letos pro velký zájem opět z Valtic přes Mikulov do Znojma. Projížďkou vlakem po krásné jižní Moravě chtějí pořadatelé festivalu také připomenout oficiálním festivalovým hostům jízdu dopravním prostředkem, který pro ně možná dnes již v jejich životech není prioritou. Proto věřím, že je jízda krajinou vinic a přírodních krás této části naší vlasti opravdu potěší.

Mimo vlastní a hlavní soutěžní dění, zahrnující především hodnocení pořadů a jejich odborné i „veřejnosti přístupné“ projekce několikrát denně, je rovněž při-



praven soubor odborných seminářů a přehlídek barmanů, someliérů a ostatních profesí z gastronomické oblasti. Pokračováním úspěšných akcí z minulých let jsou tzv. Národní dny, kdy odpolední a večerní část programu v jednotlivých festivalových dnech přibližuje vždy jednu zemi či region. Letos se budou věnovat Valašsku, Belgii, Číně a Rakousku a představí svéráz národní kuchyně, stolování i průřez typické kultury. Program doplní ochutnávky pokrmů, prezentace kulturních souborů i filmové ukázky.

Věříme, že i uzavřená spolupráce s generálním ředitelstvím Českých drah přispěje k již tradičně vysoké úrovni této akce i vzájemné propagaci obou partnerů.

JUDr. Ladislav Jiša,
ředitel MTRF Znojemský hrozen

Preventivní kampaň má pokračování

České dráhy, akciová společnost, spustily v první polovině července první část preventivní kampaně, která má veřejnost upozornit na možná nebezpečí

spojená s neopatrným pohybem na železnici. Jako první se na plakátech objevily děti v podobě andělíčků. Od 6. srpna letošního roku začaly České

dráhy vylepovat po celé zemi další plakáty, tentokrát s vyobrazením hořícího muže, zasaženého elektrickým proudem z vlakové troleje.



Napsali jste nám

Jak je to s rychlíkem Jadran

Dočetli jsme se, že bude opět jezdit Jadran do Splitu a zakoupili jízdenky a lehátka. Už při nákupu se pokladní ptala, jak se píše Rjeka a pak nám dala jízdenku do Rajky. Při reklamaci mi naučtovali přes 200 Kč, protože vrácení po více než hodině je s poplatkem.

Dne 25. 6. jsme tedy odjeli. V Maďarsku jsme čekali 90 minut kvůli neschopnosti lokomotivy, ze Zagrebu do Splitu jsme jeli osm hodin, rychlík zastavoval jako osobní vlak, moc jsme se nevyspali. Do Splitu jsme dovezli zpoždění 135 minut. Cestou zpět jsme jeli do Zagrebu chorvatským rychlíkem s klimatizovanými vagony, cesta trvala 4 hodiny.

Mistenkový vagon ČD na Jadranu byl starý, špinavý bez klimatizace.

Po příjezdu domů jsme zjistili, že podle denního tisku jsme po příjezdu do Splitu mohli požadovat od chorvatských drah 20 procent jízdného zpět, protože zpoždění bylo větší než dvě hodiny. To jsme se z jízdního řádu nedověděli.

Jaroslav Gebel, Česká Lipa
(Redakčně kráceno)

Redakce požádala o vyjádření k tomuto dopisu odbor osobní dopravy a přepravy GŘ, odkud nám napsali:

Po ročních jednáních bylo v jízdním řádu 2006/2007 obnoveno vedení přímých vozů ve vlaku Jadran v trati Praha hl. nádraží-Split. Na rozdíl od předchozích let, kdy byl vlak veden plně na náklady ČD, a to včetně poplatku za dopravní cestu na tratích zahraničních železnic, jsou z ekonomických důvodů přímé vozy do Splitu vedeny na pravidelných vlcích ČD, ZSSK, MÁV a HŽ. Současně na rozdíl od minulých let není vlak veden přes Rakousko a Slovinsko, ale přes Slovensko a Maďarsko. Z toho vyplývá častější zastavování (nejenom na chorvatském území) a doba jízdy 22 hodin.

Ve splitské části jsou řazeny dva osobní vozy 2. třídy chorvatských železnic, vůz ČD pro přepravu jízdních kol s oddíly pro cestující, lůžkový a lehátkový vůz ČD a autovůz HŽ. Všechny vozy svým technickým stavem odpovídají Úmluvě o výměně a použi-

vání osobních vozů v mezinárodní dopravě a jejich stav, včetně čistoty, je důsledně kontrolován. Pokud se stalo, a vůz nebyl ve stavu, v jakém měl být, pak se cestujícímu omlouváme a učiníme příslušná opatření, aby se taková situace neopakovala.

Vozy bohužel nejsou klimatizovány, protože chorvatská železnice z důvodu výkonu hnacího vozidla odmítá napájet průběžné vedení elektrickým proudem. Nasazení posilového vozidla dopravu vlaku enormně prodražuje s dopadem do ceny jízdného na území Chorvatska a tím i do ceny mezinárodních jízdenek v relaci Praha-Split.

Překonána hranice přijatých hovorů

PRAHA (red) – V Kontaktním centru Českých drah byla v červenci překonána imaginární hranice padesáti tisíc přijatých telefonních hovorů. Výrazný nárůst výkonů v letošním roce svědčí o zájmu veřejnosti o služby Kontaktního centra ČD a zvyrazňuje důležitost práce všech zaměstnanců při získávání nové a současně udržení stávající klientely.

Dosažení nejvyššího počtu hovorů v historii je o to cennější, že operátoři pracovali v náročných podmínkách přípravy technických a technologických změn na telefonický prodej jízdních dokladů a v období zvýšeného čerpání dovolených.

Úspěšná přeprava transformátoru



K poděkování přiložil pan Hubený i zajímavou fotografii z přepravy transformátoru.

Foto: FELBERMAYR ITB PRAHA

Ze zasedání Představenstva akciové společnosti České dráhy dne 13. 8. 2007

Další krok k přípravě ČD Carga

PRAHA (av) – Řádné, v pořadí 166. zasedání Představenstva ČD, a. s., se uskutečnilo 13. srpna 2007. Jednání zahájil a řídil představenstva ing. Josef Bazala. Jediným projednávaným bodem bylo pověření pro zaměstnance Českých drah, a. s., zodpovědné za přípravu budoucí společnosti ČD Cargo, a. s.

Představenstvo návrhy projednalo a schválilo. Vyslovalo souhlas s návrhem vzorů pověření a jeho vystavením pro zaměstnance společnosti České dráhy, uvedené v následujícím seznamu:

- Ing. Jaroslav Richter, ředitel odboru strategie a informatiky GŘ, k přípravě vzniku dceřiné společnosti ČD Cargo, a. s., a k přípravě úseku generálního ředitele společnosti ČD Cargo
- Ing. Rodan Šenekl, náměstek generálního ředitele pro nákladní dopravu, k přípravě úseku ředitele pro obchod,
- Ing. Oldřich Mazánek, ředitel odboru nákladní dopravy a přepravy GŘ k přípravě úseku ředitele pro provoz a techniku,
- Ing. Eva Machová, poradkyně ředitele od-

boru strategie a informatiky GŘ, k přípravě úseku ředitele pro finance a ekonomiku,

- Ing. Pavel Koucký, zástupce ředitele odboru personálního GŘ, k přípravě úseku personalistiky, mzdového účetnictví a BOZP,
- Ing. Zdeněk Škvařil, zástupce ředitele O 21 pro řízení RZC Brno, k přípravě provozní jednotky Brno,
- Bc. Miloš Mazura, vrchní přednosta uzlové žst. Letohrad, k přípravě provozní jednotky Česká Třebová,
- Ing. Zdeněk Voždecký, přepravní náměstek vrchního přednosty uzlové žst. České Budějovice, k přípravě provozní jednotky České Budějovice,
- Ing. Jaroslav Šrajec, vrchní přednosta uzlové žst. Liberec, k přípravě provozní jednotky Nymburk,
- Ing. Vítězslav Šmelko, vrchní přednosta uzlové žst. Olomouc, k přípravě provozní jednotky Olomouc,
- Ing. Pavel Kuřil, zástupce ředitele O 21 pro řízení RZC Ostrava, k přípravě provozní jednotky Ostrava,
- Hana Zdechovanová, zástupce ředitele

O 21 pro řízení RZC Plzeň, k přípravě provozní jednotky Plzeň,

- Ing. Miloš Krátký, vrchní přednosta uzlové žst. Praha Libeň, k přípravě provozní jednotky Praha,
- Bc. Jaroslav Maršík, zástupce ředitele O 21 pro řízení RZC Ústí nad Labem, k přípravě provozní jednotky Ústí nad Labem,
- Ing. Petr Kořvanec, vrchní přednosta DKV Ústí nad Labem, k přípravě střediska oprav kolejových vozidel Ústí nad Labem,
- Ing. Jiří Tylich, vrchní přednosta DKV Ostrava, k přípravě střediska oprav kolejových vozidel Ostrava a opraven kolejových vozidel Břeclav a Brno,
- Ing. Luboš Šmejkal, vrchní přednosta DKV České Budějovice, k přípravě střediska oprav kolejových vozidel České Budějovice. Představenstvo schválilo termín svého příštího pravidelného zasedání, které se uskuteční ve středu 22. 8. 2007 od 10.00 hod. v sídle společnosti s tím, že pravidelná porada Představenstva Českých drah s představiteli odborových centrál se uskuteční v úterý 21. 8. 2007 od 10.00 hodin jako výjezdní.

Na přejezdu v obvodu dopravní Ptení se střetl osobní vlak s kamionem

ČD nenesou za nehodu odpovědnost

VÍTĚZSLAV LÖSSEL

Ve středu 15. srpna v 17.30 hodin došlo za jízdy vlaku Os 24712 z Kostelce na Hané do dopravní Ptení na železničním přejezdu v km 15, 733 zabezpečeném „Výstražnými kříži“ se silniční dopravní značkou „Stop“ ke střetnutí s kamionem. Jedná se o trať č. 313 Prostějov hl. n.–Chornice, kde jsou ČD, a. s., provozovatelem dráhy a drážní dopravy.

Strojvedoucí dával před přejezdem ve smyslu vyhlášky 173/1995 Sb., dopravního řádu, a ve smyslu interních předpisů ČD, a. s., výstražné zvukové signály houkačkou na hnacím vozidle. Nákladní automobil, ložený deskami ze dřeva, vjel na přejezd zprava ve směru jízdy vlaku. Strojvedoucí uvedl do protokolu, že nákladní automobil z kabiny hnacího vozidla zahlédl. Auto před přejezdem zpomalilo a následně se rozjelo. Strojvedoucí okamžitě použil rychločinné brzdy, avšak střetnutí vlaku s nákladním automobilem již nemohl zabránit. Došlo ke střetnutí hnacího vozidla vlaku (motorový vůz M 810) s návěsem

kamionu. Rozhledové poměry na přejezdu vyhovují vyhlášce č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a ČSN 73 63 80. Tato skutečnost

nápravami, škoda byla odhadnuta na 700 000 Kč. Škoda na zařízení infrastruktury je 50 000 Kč a škoda na nákladním automobilu vyčíslila Policie ČR na 2 mil. Kč.



Pohled na místo střetu

Foto: ARCHÍV IBŽD

je vizuálně zcela evidentní a navíc byla potvrzena 16. srpna měřeními rozhledových poměrů za přítomnosti Drážní inspekce. Dopravní značka P6 „STOP“ byla na řádně označený přejezd umístěna navíc z důvodu blízké polohy dřevařského závodu Javořina, a. s., Ptení.

Následky střetu

Bylo zraněno osm cestujících (jeden středně těžce, pět cestujících s lehkým zraněním bylo převezeno na ošetření do nemocnice a dva ošetřeni na místě). Motorový vůz řady M 810 vykolejil oběma

Šetření mimořádné události doposud probíhá a není ukončeno, avšak dle všech dosavadních zjištění je možno konstatovat, že ČD, a. s., jako provozovatel dráhy a drážní dopravy, nemají za mimořádnou událost odpovědnost. Řidič svým jednáním porušil ustanovení § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění: „Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.“ Protože provozovatel dráhy a drážní dopravy ČD, a. s., naplnil

všechny zákonem stanovené podmínky, není nutno v tomto konkrétním případě ze strany ČD, a. s., přijímat žádná opatření.

Poslední mimořádné události od roku 2003 se na tomto přejezdu staly 18. června 2003, kdy došlo ke střetnutí nákladního vlaku s osobním automobilem se škodou 5000 Kč bez zranění účastníků. Druhá se stala 30. července 2004, kdy došlo ke střetnutí osobního vlaku s osobním autem se škodou 315 tis. Kč a se zraněním tří osob v osobním automobilu.

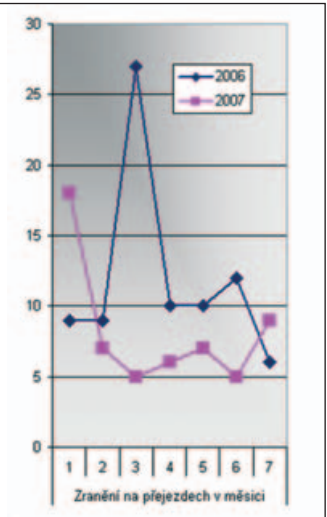
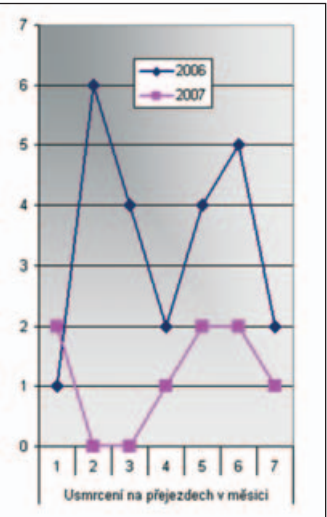
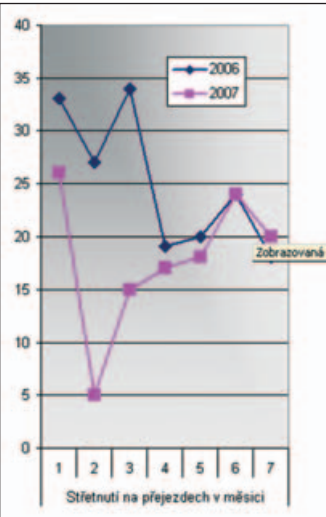
V obecné poloze věnují ČD, a. s., ve spolupráci s majitelem dráhy SŽDC, s. o., a Drážní inspekcí přejezdům prioritní pozornost, zaměřenou na bezpečnostní kampaně, změny technického vybavení přejezdů, rušení přejezdů, atd. O konkrétních kladných výsledcích těchto aktivit svědčí snížení počtu těchto mimořádných událostí ve srovnání s rokem 2006 o 50 případů za období od ledna do července 2007. Také počet usmrcených osob při těchto mimořádných událostech byl ve srovnání s rokem 2006 razantně snížen z počtu 24 na 8.

Závěrem konstatuji, že z celkového počtu 264 střetnutí na přejezdu v roce 2006 a 125 střetnutí za prvních sedm měsíců roku 2007 nemají České dráhy, a. s., odpovědnost ani za jediný případ.

(Autor článku ing. Vítězslav Lössel je ředitelem Inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy.)

	2006	2007
Střetnutí na přejezdech v měsíci	1	33
	2	27
	3	34
	4	19
	5	20
	6	24
	7	18
Celkem	175	125
Usmrcení na přejezdech v měsíci	1	1
	2	6
	3	4
	4	2
	5	4
	6	5
	7	2
Celkem	24	8
Zranění na přejezdech v měsíci	1	9
	2	9
	3	27
	4	10
	5	10
	6	12
	7	6
Celkem	83	57

Názorný přehled o vývoji nehodovosti na přejezdech za prvních sedm měsíců letošního roku v porovnání s rokem 2006. Zvýrazněné hodnoty v tabulce se mohou ještě změnit.



Představujeme vedoucí Regionálních center vlakového doprovodu

Týmová spolupráce zárukou úspěchu

MARTIN HARÁK

Vlakvedoucí a průvodčí osobních vlaků z Regionálního centra vlakového doprovodu (RCVD) Pardubice doprovází vlaky regionální dopravy v Pardubickém kraji, rychlíky ve východních Čechách, ale i vlaky dálkové dopravy spojující Prahu s Brnem, Břeclaví či Veselím nad Moravou.

Pardubičtí zabezpečují doprovod i na dvou párech rychlíků až do polského Międzyzlesie, jejichž provoz však byl na polském území z důvodu rekonstrukce trati od začátku května zastaven.

Pardubické RCVD zajišťuje doprovod také na rychlících mezi Pardubicemi a Libercem, které jsou provozovány podle zvláštní smlouvy s ministerstvem dopravy. V těchto vlacích jsou pro cestující k dispozici jak tištěné vlakové průvodce, tak i rozhlasové hlášení.

Velkým přínosem ke zvyšování komfortu cestování, a tím i zlepšení pracovního prostředí pro naše zaměstnance, je nasazování jednotek má i kladnou odezvu mezi cestující veřejností. Z reakcí cestujících je vidět, že i u jiných souprav by bylo vhodné pro zkvalitnění informování cestujících zavedení informačních panelů, které by nahradily stávající směrové tabule. Rádně označování vlaků směrovkami je neustále problematickou záležitostí, říká vedoucí pardubického RCVD Eva Medunová.

Paní Medunová nastoupila po absolvování železniční průmy-

slovky v České Třebové jako výpravčí a následně pracovala v několika pozicích aparátu stanice. Na podzim 2005 jsem byla jmenována vrchní přednostkou uzlové železniční stanice Chrudim a po vzniku nové organizační jednotky Vlakový doprovod osobní dopravy jsem se přihlásila do konkurzu na vedoucí Regionálního centra Pardubice, kde jsem uspěla, říká.

Do pracovního týmu, na který se podle svých slov může stoprocentně spolehnout, si vybrala dozorčího přepravu Libora Svobody, hospodářsko-správní referentku Janu Rotreklovou a sedm komandujících, s nimiž řídí práci dvou set šedesáti zaměstnanců vlakového doprovodu ve střediscích vlakových čet Chocen, Chrudim, Letohrad, Česká Třebová, Pardubice a Žďarec u Skutče. Práci řídíme z hlavního, nepřetržitě obsazeného komanda v Pardubicích a téměř stočlenný tým střediska vlakových čet Česká Třebová má na starosti tamní vedlejší komando, dodává vedoucí pardubického Regionálního centra.

S dozorčím a referentkou sdílíme společně pracoviště v Pardubicích, problémy řešíme okamžitě, to samozřejmě i za pomoci komandujících. A ostatní složky? Především jsou nám nápomocní kolegové z Krajského centra osobní dopravy a přepravy Českých drah Pardubice a dobrou spolupráci máme s personálním odborem Českých drah.



Vedoucí Eva Medunová je přesvědčena, že týmová spolupráce spolehlivých spolupracovníků napomáhá bezproblémovému chodu na pracovišti.

Foto: AUTOR

Oceňuji také spolupráci s vrchními přednosty v našem obvodu, neboť nebyť jejich vstřícnosti, mnoho záležitostí by nebylo tak rychle vyřešeno.

A jak se dotkla změna zaměstnanců vlakového doprovodu po přechodu z „uzlovce“ k nové organizační jednotce VDDO? Ze vzájemné komunikace se zaměstnanci vlakového doprovodu vyplývá, že změnu přijali a našli jsme společnou řeč. Jistě, vzdálenosti jednotlivých středisek vlakových čet od Pardubic nejsou malé, ale poskytnutí mobilních telefonů zaměstnancům do osobního užívání nám všem tento problém do značné míry usnadnilo.

Paní Medunová říká, že zaměstnanci mobilní telefony přes prvotní rozpaky přijali a nyní si bez jejich pomoci již těžko dokáží svůj výkon služby představit. Slouží jim nejen pro komunikaci s komandujícími, ale i pro případné zajištění bezproblémové přepravy při vzniku různých mimořádností, kdy jejich včasným použitím došlo i k záchraně životů.

Dalším krokem k vzájemné komunikaci se zaměstnanci je zavedení osobních e-mailových schránek. Pardubické regionální centrum bylo vybráno pro tento pilotní projekt, který byl spuštěn letos prvního června. Zaměstnanci se mohou bez problémů připojit k síti z počítačů na pracovištích i z domu. Vzájemná komunikace

je tak rychlejší a snadnější, zaměstnanci řeší své problémy nejen s námi, ale požadavky mohou uplatnit elektronicky i u Skupiny personálního servisu Českých drah, říká Eva Medunová.

Problémů se podle vedoucí pardubického Regionálního centra vyskytla celá řada, ostatně tak jako u všeho, co nově vzniká. V prvních měsících jsme museli řešit spoustu věcí, které se průběžně vyskytovaly. Problémy jsou především s nočními, neboť naši zaměstnanci spí ve dvaceti pěti různých zařízeních, provozovatelů nejen Českými drahami, ale i soukromými subjekty. V některých případech jsou stav a kapacita nedostatečné, ale i tyto záležitosti se snažíme řešit, někdy je to ale běh na delší trať.

Velkou komplikací bývá nemocnost, která je ale v profesi vlakvedoucích a průvodčích pochopitelná. Pardubické trápí také stav některých souprav, kdy nemohou zajistit cestujícím komfortní cestování a svoji nespokojenost pak zákazníci přenášejí na vlakový doprovod, neboť oni jsou první, s kým při takovém zjištění cestujících přichází do styku.

Bezproblémový chod celého Regionálního centra není jen mou zasluhou. Podílí se na něm svou nezanedbatelnou měrou i moji nejbližší spolupracovníci – dozorčí přepravy, hospodářský referent a komandující. Velké poděkování patří i samotným zaměstnancům vlakového doprovodu jednotlivých středisek, bez jejichž každodenní poctivé a zodpovědné práce bychom především v očích cestujících nejistoty nebyli, jak pevně věřím, kladně hodnocení, říká na závěr Eva Medunová.

Velká dětská soutěž

České dráhy v rámci Junior programu vyhlašují velkou dětskou literární a výtvarnou soutěž na téma bezpečnosti na železnici:

Děti, pozor na kolejích!

Zapojte se i vy do soutěže a vyhraďte zajímavé ceny. První cena je MP3 přehrávač!

Napište nebo nakreslete příběh o tom, jak může skončit hloupá hra na hrdinství mezi vlaky a kolejemi.

Deset nejzajímavějších literárních a výtvarných děl otiskneme na stránkách dvojmagazínu Grand Expres-ČD pro Vás a jejich autory odměníme. Těšíme se na vaše příspěvky!

Vaše dílka zasílejte do konce října 2007 na adresu:

České dráhy, a. s. – generální ředitelství
odbor komunikace (O 27)
nábřeží L. Svobody 1222
110 15 Praha 1

Na obálku uveďte heslo: **Děti, pozor na kolejích!**

Hledá se jméno pro maskota!

Děti, pozor, vymyslete jméno pro dětského maskota Českých drah a vašeho nového kamaráda – modré sláně! Autor vítězného návrhu obdrží kompletní sadu předmětů pro děti s tímto maskotem.

Návrhy zasílejte do konce září 2007 na adresu:

České dráhy, a. s. – generální ředitelství
odbor komunikace (O 27)
nábřeží L. Svobody 1222
110 15 Praha 1

Heslo na obálce: **Maskot ČD pro děti**

150 let železnice v Hradci Králové

BOHUSLAV ŠKODA

Železniční muzeum Výtopna Jaroměř s podporou města Hradce Králové připravilo na sobotu 8. září 2007 oslavy 150 let železnice v Hradci Králové.

Oslavy na železnici jsou připraveny společně s tradičním Nábřežím paromilů, což je setkání příznivců strojů poháněných parou a jezdících na vodě (parníky Královéhradecké paroplavební společnosti), na silnici – parní válec Mamut a nákladní automobil Škoda-Sentinel. K vidění budou také hasičské stříkačky s parním pohonem a další zajímavé stroje.

V Hradci Králové se tak přeneseme do 19. století, kdy pára byla na vzestupu.

Na železnici budou pro návštěvníky připraveny jízdy zvláštních parních vlaků s lokomotivou 423.0145 (oslavující letos 70 let od jejího vyrobení). Pro návštěvníky Železniční muzejní expozice sde-

lovací a zabezpečovací techniky bude jezdit motorový vůz M 131.1 hurvínek Pardubického spolku historie železniční dopravy. Ti nejmenší pak mohouokusit i jízdy na drézinách.

Slavnostní zahájení oslav bude v 10 hodin na prvním nástupišti královéhradeckého nádraží. Účast přislíbil hejtmán Královéhradeckého kraje pan Pavel Bradík a za město Hradec Králové náměstek primátora ing. Boris Herman. Pozvání pochopitelně obdrželo více hostů.

Klub železničních modelářů v Hradci Králové připravuje na období 8.–17. září výstavu svého klubového kolejiště velikosti TT. Toto kolejiště patří mezi největší této modelové velikosti v České republice a je opravdu se na co dívat.

Krajské město, které bývá někdy nazýváno salomonem republiky, se těší na návštěvníky, pro které má pára své kouzlo...

Srdečně zveme na Švejkovy víkendy

Letos poprvé se čtenáři Haškova Dobrého vojáka Švejky mohou vydat po stopách jeho anabáze z Prahy přes Tábor, Písek, Putim až do Českých Budějovic, a to ve třech víkendech na přelomu srpna a září 2007.

Putování začne společně s živým Švejkem 24. srpna v Praze, kdy v 15.14 h nastoupí do vlaku a odjede do Tábora. Následující víkend (31. 8.–1. 9.) poputuje z Písku do Putimi a svou anabázi zakončí 7.–8. 9. v Českých Budějovicích. Účastníci v oblečení z doby k. k. Rakousko-Uherska mají zdarma občerstvení (pivo, limo...) v dohodnutých podnicích a volný vstup do památkových objektů dle „Švejkovy víkendové karty“. Při získání tří razítek v jednom víkendu obdrží účastník diplom, za tři diplomy ze tří víkendů mu bude udělena c. k. medaile 8. 9. 2007 v 18 h na českobudějovickém náměstí.

Pořadatelem je Občanské sdružení Pohádkové království, kontakt: tel. 386 352 589, e-mail: mapcentrum@vol.cz.

-red-



Ze zápisníku IBŽD

Vykolejení přes naplavenou zeminu

■ V dopoledních hodinách 6. srpna na vlečce Kovošrot Hostivař, která odbočuje z žst. Praha Hostivař, vykolejila při posunu lokomotiva 742 270-2 na výhybce číslo Kš2. Škoda byla předběžně odhadnuta na 30 000 Kč. Údlost šetří RIBŽD Praha.

■ V ranních hodinách 10. srpna na železniční trati Chomutov–Vejpřty mezi dopravními Černovice a Domina vykolejil osobní vlak 16802 přes naplavenou zeminu. Osobním vlakem byl motorový vůz 810 538-9. Škoda byla předběžně odhadnuta na 450 000 Kč. Údlost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

■ V nočních hodinách 11. srpna v žst. Cheb vykolejil při posunu na kusou kolej číslo 130a nákladní vůz řady Es přes ukončovací příčný praez. Škoda byla předběžně odhadnuta na 30 000 Kč. Údlost šetří RIBŽD Plzeň.

■ V ranních hodinách 13. srpna na trati Bakov nad Jizerou–Kopidlno v nákladisti Kněžmost vykolejil při posunu nákladní vůz řady Eas přes nesklopenou výkolejku Vrk3. Škoda byla předběžně odhadnuta na 10 000 Kč. Údlost šetří RIBŽD Ústí nad Labem.

■ V odpoledních hodinách 18. srpna v žst. Meziměstí se srazila skupina čtyř ložených nákladních vozů řady Tadds s prázdným nákladním vozem řady Smpms stojícím přes námezník výhybky číslo 25. Škoda byla předběžně odhadnuta na 810 000 Kč. Údlost šetří RIBŽD Praha, pracoviště Česká Třebová.

■ V dopoledních hodinách 19. srpna v žst. Ostrava hlavní nádraží vykolejil nákladní vůz řady 5371 při spouštění ze svážného pahrbku na kolej číslo 445. Škoda byla předběžně odhadnuta na 450 000 Kč. Údlost šetří RIBŽD Ostrava.

Mirko

Služba v přechodové stanici

MARTIN HARÁK

Vejpřtský výpravčí David Kounovský slouží na železnici od roku 2000 a funkci výpravčího vykonává třetím rokem. Než přišel do Vejprty, pracoval jako výpravčí ve stanici Křimov, která je dnes personálně neobsazená, neboť na celé trati 137, spojující Vejprty s Chomutovem, je zabezpečován provoz v režimu D3 s dirigujícím dispečerem, sídlícím ve Vejprtech.

Do Vejprty jezdí, kromě několika vlaků Českých drah od Chomutova, v intervalovém taktu vlaky společnosti DB Erzgebirgsbahn, které pochopitelně přijímají a odbavují čeští výpravčí. Všichni máme základy němčiny a tak se vcelku bez problémů domluvíme jak s německým výpravčím z Cranzhlu, tak i s našimi německými zákazníky, potvrzuje sympatický mladý výpravčí z Vejprty.

Německé vlaky směřují ve dvouhodinovém intervalu do Vejprty jak z Chemnitz, tak o víkendech jede jeden spoj až z Lipska. A právě lipský víkendový spoj pokračuje přes Křimov až do Chomutova a zpět. V současné době z důvodu stavebních prací však jezdí vlaky pouze v úseku Vejprty–Annaberg-Buchholz a dále je zavedena náhradní autobusová doprava.

Jaká ale bude budoucnost této trati, ukáže čas. Jak jsme již na stránkách Železničáře informovali (v čísle 31/2007), Ústecký kraj od nového jízdního řádu neob-



David Kounovský slouží na Českých drahách jako výpravčí třetím rokem.

Foto: AUTOR

jedná na horské trati 137 osobní dopravu, a tak se projednává možnost zabezpečování víkendového provozu například německou společností DB Erzgebirgsbahn.

S německou stranou máme velmi dobrou spolupráci a třeba v zimě, kdy je u nás vždy víc než hojně sněhu, vypomáhá se sjízdností tratě v úseku do Vejprty i Deutsche Bahn svými mechanizmy a četami. Naše horská trať má v zimě oproti silnici jednoznačnou výhodu, že se jí podaří, byť s několika hodinovým skluzem, vyprostit a zprovoznit, což se o lečterých silničních komunikacích dost dobře nedá říci, dodává pan výpravčí.

Termín uzávěrky soutěže posunut

Společnost Entente Florale spolu s Českým rozhlasem, Českými drahami a řadou dalších institucí připravila soutěž o nejkrásnější nádraží České republiky, o níž jsme vás již v Železničáři informovali. Občané mohou své návrhy zasílat nikoliv jen do konce srpna, ale až do 10. září 2007. Slavnostní vyhlášení výsledků se chystá na Den železnice – 29. září. Návrhy lze zasílat na e-mailovou adresu: Entente-Florale@email.cz.

-red-

rozvojové partnerství
Outplacement
jako komplexní podpora zaměstnancům i podnikům

Centrum pro podporu zaměstnanců

Chtěl bych si najít novou práci.
Nevím, jak to se mnou bude po mateřské.
Mám ZPSKu a rád bych se poradil.
Jdu na pohovor a tady mě připraví.
Sousedka začala podnikat. Chtěla bych taky vědět, jak na to.
Konečně se naučím i na počítači.
Právník ze mě nebude, ale základy se vždycky hodí.

PORADÍME - POMŮŽEME - JSME TU PRO VÁS!

Centrum pro podporu zaměstnanců (CPPZ)

pro Vás od září 2007 připravilo cyklus
vzdělávacích a poradenských služeb.

ZÁPIS do nových kurzů, které jsou zdarma, právě probíhá. Uzávěrka přihlášek je 13. září 2007, začínáme 20. září 2007.

Kde vzdělávací Centrum najdete?

Centrum pro podporu zaměstnanců sídlí ve školících prostorách Dopravního vzdělávacího institutu, a. s. (DVI, a. s.), na adrese:

Regionální centrum vzdělávání, K Můstku 2, Ústí nad Labem.

Na podrobnosti se můžete zeptat telefonem i e-mailem.

Telefon: 972 424 498, 724 670 498, e-mail: info@cppz.cz, www.cppz.cz

Pro osobní návštěvu je Centrum otevřeno každou středu, čtvrtek a pátek v době od 9.00 do 14.00 h.

Těšíme se na Vaši návštěvu.

Centrum nabízí klientům **zcela zdarma** systematickou vzdělávací a poradenskou péči a pomáhá při nalezení vhodného pracovního zaměření a hledání konkrétního zaměstnání. Služby CPPZ jsou určeny zaměstnancům postiženým či ohroženým ztrátou zaměstnání a nezaměstnaným. Centrum nabízí dvě základní oblasti spolupráce s klienty: **vzdělávací program a poradenské služby.**

Vzdělávací program tvoří odborné semináře a výběrové přednášky. Celý systém je doplněn o e-learningové kurzy, které na vzdělávací program volně navazují.

Odborné semináře: Trh práce (příprava na pohovor) ● Prezentační a sebezprezentační dovednosti ● Počítačové dovednosti. Semináře pomohou klientům s první orientací na trhu práce. Dále získají základy prezentačních dovedností, připraví se na vstupní pohovor s potenciálním zaměstnavatelem a osvojí si práci s PC v základních úkonech, zejména s orientací na práci s internetem a MS Office.

Výběrové přednášky: Jak se stát svým šéfem ● Právní minimum. Klienti získají praktické rady potřebné pro založení vlastní drobné živnosti či rozvinutí vlastních podnikatelských aktivit.

Zároveň se seznámí se základní legislativou ČR s důrazem na pracovní a rodinné právo a oblast sociálního zabezpečení.

Poradenské služby: Kariérové poradenství ● Profesní poradenství ● Psychologické/osobní poradenství ● Poradenství pro osoby ohrožené genderovou diskriminací a rodiče před/při/po rodičovské dovolené ● Poradenství pro osoby se změněnou pracovní schopností.

Obsahem poradenství je orientace a zmapování možností klienta na trhu práce, následné doporučení vhodných pozic dostupných na trhu práce, zjištění vlastností, zájmů, schopností a profesní charakteristiky osobnosti jedince. Poradenství se dále zaměřuje na podporu klienta v jeho složitě životní situaci, problematiku rovných příležitostí žen a mužů. Speciální poradenství je určeno zdravotně postiženým občanům, a to nejen v oblasti pracovní a právní, ale i sociální.

Spedice ČD přepravuje z Číny...

(Pokračování ze str. 1)

V té době již byla první dodávka oceli o objemu 1015 t ve 45 kontejnerech na cestě. Z ocelárny odjela loď po řece Jang-ce do přístavu Šanghaj již 2. března. Zde byla zásilka přeložena na loď Xin Dong Fang 1 HAO V.010E rejdáře COSCO CONTAINER LINES, aby 8. dubna dorazila do Hamburku. Odbavení zboží v přístavu zajistila firma VASCO SHIPPING. Z Hamburku už kontejnery pokračovaly na vlcích ČSKD INTRANS do Prahy Žižkova a následně do Ostravy, kde začala závěrečná etapa náročného logistického řetězce.

Po dolažení všech obchodních podmínek jsme se dohodli, že překládku provedeme v areálu komerčního obvodu ostravského hlavního nádraží. Složení kontejnerů z vozů na zpevněnou plochu bylo provedeno pomocí autojeřábu o nosnosti 70 tun. Překládka těžkých a dlouhých válců z kontejneru na železniční vozy portálovým jeřábem byla velmi náročná. Přesto se nám podařilo, díky schopnostem a pracovnímu nasazení všech zúčastněných pracovníků, část kontisliček vyložit, a to bez zkušeností s manipulací s tímto zbožím, mimořádně provizorním způsobem, popisuje finální část dodávky ing. Petr Poštolka, obchodní manažer Spedice ČD, pracoviště Ostrava.

Souběžně také proběhla vykládka čtyř kontejnerů přímo ve výrobních halách firmy BONATrans v Bohumíně. Zde bylo využito na překládku vysoce funkční a produktivní zařízení – „speciální manipulační balancer“, umožňu-

jící vykládku oceli z kontejnerů na vagonech přímo na sklad. „Balancer“ vyvinul technik společnosti Bonatrans Group, a. s., ing. Milan Karika. Ještě téhož dne následovalo společné vyhodnocení vykládky (překládky) za účasti zástupců Bonatransu, Spedice ČD a žst. Ostrava hl. n.,

tového jeřábu bude prováděna překládka oceli z kontejnerů přímo na plošinové vozy, byla společností Bonatrans Group, a. s., vyhodnocena kladně a přijata.

Celý projekt doprovází velmi dobrá spolupráce. Už při vykládce prvních kontejnerů bylo evidentní, jak se pracovníci SPEDICE ČD



Balancer – speciální přípravek vyvinutý technikou Bonatransu – zvýšil bezpečnost práce i rychlost vykládky a dokonce umožňuje překládku kontisliček přímo na plošinové vozy bez nutnosti mezikladu na ploše areálu.

Foto: AUTOR

jehož výsledkem bylo využití předností obou řešení. Nespornou výhodou při překládce v žst. Ostrava hl. n. byla skutečnost, že specializovaný komerční obvod stanice Ostrava má větší prostor pro řazení železničních vozů i pro manipulaci s kontejnery. Výhodu pro vlastní překládku jednoznačně prokázal „balancer“ firmy Bonatrans, který jí výrazně urychluje a značně také přispívá ke zvýšení bezpečnosti práce.

Nová nabídka Spedice ČD a ostravské stanice, že za pomoci manipulačního balanceru a mos-

a komerčního obvodu snaží najít řešení. Nutno dodat, že po příjezdu prvních kontejnerů nikdo neměl představu, jak jsou kontisličky těžké a vratké. Původně jsme předpokládali, že kontejnery budeme vykládat v areálu naší firmy. Po prvních zkušenostech jsme konstatovali, že bychom s tím měli prostorově i logisticky nesmírné problémy. Vykládka kontejnerů v prostorách komerčního obvodu portálovým jeřábem s využitím našeho manipulačního balanceru je nejjednodušší a nejelegantnější řešení. říká Jaroslav Sedlák.

K dlouhým plechům přibýly kontisličky

IVAN SKULINA

Jednou za rok se areál nákladového nádraží žst. Ostrava hl. n. na několik červnových dnů promění ve výstaviště. Po zbývajícím čtvrtletí zde panuje poměrně čilý ruch spojený s nákladní dopravou – vykládkou, nakládkou a překládkou železničních vozů. Podstatná část výkonů je spojena i nadále s portálovým jeřábem.

Vloni jsme rozšířili příslušenství jeřábu o traverzu pro vykládku a překládku zásilek dlouhých plechů. Díky tomu jsme získali i velmi zajímavého zákazníka Železo Hranice, s. r. o., pro něhož děláme překládky těchto zásilek z polských přístavů, Ukrajiny a Slovenska. Další zajímavou spoluprací jsme letos navázali s firmou Bonatrans Group, a. s., říká přepravní náměstek žst. Ostrava hl. n. ing. Tomáš Pilch a popisuje nejnovější aktivitu stanice v souvislosti s vykládkou a překládkou zásilek tyčové oceli z Číny pro bohumínské výrobce železničních kol.

Bylo to vlastně na popud Spedice ČD, jejíž ostravští zástupci s námi projednali technické možnosti manipulace se zásilkami kontisliček v prostorách komerčního obvodu. Je fakt, že jsme se od začátku snažili vyhovět, i když vykládka první zásilky byla velmi pracná, vzpomíná Tomáš Pilch s úsměvem na okamžiky, kdy s využitím autojeřábu a fyzikálních zákonitostí nakloněné roviny vyložili z kontejnerů prvních tisíc tun šestitunových „drobečků“. Po nasazení portálového jeřábu a speciálního vykládacího přípravku firmy Bonatrans jsou manipulace s kontisličky pro jeřábníka Ladislava Dudka, sklad-

níka přepravy Roberta Demetera, manipulační dělníky Milana Macička a Tomáše Marcola podstatně jednodušší. Běžnou provozní záležitostí jsou nyní i pro Boženu Pěluchovou, která ve funkci skladního dozorce má na starosti organizaci práce v areálu komerčního obvodu, ale i zajištění vozů k nakládkě, komunikaci s posunem v souvislosti s jejich přistavbou atd.

Jak ing. Pilch dále uvádí, zásilky plechů se zde vykládají v objemu asi 400 tun za měsíc, dále manipulace s kontisličky ihned po příjezdu zásilky o objemu přibližně 1200 tun u každého vlaku. Komerční obvod spolupracuje i se zákazníky mimo železnici, zejména s firmou Václav Hoď Autodoprava, která distribuuje papír pro tiskárny v Moravskoslezském kraji. Veškerá distribuce s materiálem po navození z centrálního skladu probíhá přes zdejší celní sklad. Přes něj se realizují i zakázky firmy Copy Technik, což je pro změnu logistika kopírek a příslu-



Skladištní dozorce Božena Pěluchová s přepravním náměstkem ostravského hlavního nádraží ing. Tomášem Pilchem.

Foto: AUTOR

SÁZAVAFEST 2007 se slevami

JAROSLAV KLÍČKA

Ve středu 1. srpna odstartoval další ročník multikulturního festivalu Sázavafest 2007. Jedinečný hudební zážitek si, stejně jako v minulých letech, nenechaly ujít tisíce lidí. České dráhy proto výrazně posílily naproti většinu vlakových spojů, které jezdí do středočeského Kácova.

Kapacitně výrazně posílené soupravy se týkaly tratí 014, 212 a 221; v neděli 5. srpna měly všechny spoje na trati Benešov u Prahy–Čerčany–Praha s přípojem do/z Kácova zdvojené soupravy.

Na ostatních spojih byly soupravy posíleny o další přívěsné vozy. Po dobu konání festivalu

mohli jeho účastníci navíc využít speciální nabídku Českých drah – zlevněné zpáteční jízdné VLAK+ ze všech železničních stanic a zastávek ČD v celém Česku do železničních stanic Kácov a Kácov zastávka. Jízdné VLAK+ je o 50 % levnější než obvyklé jízdné, a o 25 % levnější než klasická zpáteční jízdenka.

První den platnosti zpáteční jízdenky VLAK+ muselo být prvního, druhého, třetího, čtvrtého nebo pátého srpna, a ať už si ji cestující koupili v kterýkoliv z vyjmenovaných dnů,

Na snímku souprava vlaku 22208 ve složení „špagetka“ 731 060-0 + 5 přívěsných vozů řady 010 na prvním výrazně posíleném spoji z Kolína 2. srpna 2007 v Hlubokého dole.

Foto: AUTOR



opravy portálového jeřábu, který to už za ta léta potřebuje. Díky většímu objemu manipulací ve skladu zvažujeme i leasing, eventuálně nákup nového vysokozdvíhového vozíku, dodává ing. Pilch.

Ze stejných prostředků si pořídili i zmíněnou traverzu pro manipulaci s dlouhými plechy. Je osm metrů dlouhá a má nosnost 10 tun.

Hmotnost břemene je přitom nutno rozložit na celou délku traverzy podle závažných bodů, aby se při manipulaci plechy nesesunuly, informovali mě manipulační dělníci. Oba mají vazačské a jeřábnické zkoušky, jednou za rok absolvují odborné školení. Problémy ale mají s vazacími řetězy. Už v listopadu loňského roku byly objednány v zásobovacím skladu a objednávka není doposud vyřízena. Jsou proto nuceni používat náhradní prostředky a v některých případech, zejména u speciálních zakázek, si musí tyto prostředky dodat zákazník, což není právě ta nejlepší reference.

Hovoříme s Ing. Karlem Adamem z generálního zastoupení ČD ve Frankfurtu n. M.

Podnikatelské riziko koření podnikání

IRENA POSPÍŠILOVÁ

Historicky první zahraniční dceřiná společnost Českých drah – ČD Generalvertretung GmbH (v překladu ČD generální zastoupení, s. r. o.) – má své sídlo ve Frankfurtu nad Mohanem. Vznikla před více než dvěma lety transformací bývalého generálního zastoupení na obchodní kapitálovou společnost. Firma byla založena a samozřejmě i funguje podle německého obchodního, finančního a pracovního práva.

K jejím hlavním úkolům patří například smluvní získávání zakázek na přepravu zboží po traticích Českých drah, a to od zákazníků z jedenácti zemí západní Evropy, podnikání v nejrůznějších oblastech nákladní přepravy na území celé Evropy apod. Dceřiná společnost dosahuje od svého založení vynikajících hospodářských výsledků, na kterých lze dokumentovat její nepřetržitý rychlý vzestup. Zatímco za rok 2005, tzn. v první rok své činnosti, zprostředkovala a smluvně zajistila pro

rovnání s naším kdysi obchodně nejsilnějším generálním zastoupením ČD, a s., ve Vídni činil její „náskok“ v získaných tržbách pro ČD, a s., cca 74 milionů Kč a se započítáním tržeb z dalšího podnikání dokonce 125 milionů Kč.

Vzhledem k tomu, že výše popsané zní místy až neuvěřitelně, položila jsem dvě otázky jednateři a řediteli společnosti ing. Karlu Adamovi.

● **Při pohledu na hospodářské výsledky a prognózy dceřiné společnosti musí každého napadnout otázka, čemu za ně vděčíte? V čem spočívají příčiny takového vzestupu?**

Domnívám se, že příčin dosa- vadního úspěchu je hned několik. Určitě k nim patří **dobře připravený a promyšlený projekt založení této společnosti**. Dostali jsme možnost se společně s mými kolegy z tehdejšího generálního zastoupení ČD, a s., v Německu přímo aktivně podílet na návrhu celého projektu. Po zmapování poměrů na trhu, po důkladné analýze všech rizik a šancí, byla nastavena pravidla pro způsob



ských výsledcích firmy. Máme chuť experimentovat – pouštět se do neustále nových a nových oblastí podnikání. V naší společnosti je příjemné pracovní klima, respektujeme jeden druhého.

Nesdílím názor některých teoretiků, že vytváření neustálého tlaku na zaměstnance např. strašením volnými uchazeči za dveřmi, a z toho plynoucí neustálý stres z obav možného zrušení místa či ztráty zaměstnání zvyšují pracovní nasazení. Opak je pravdou. Vytvoření příjemného a férového klimatu, slušné podmínky, co největší jistota s minimálním stresem daná dobře fungující a ziskovou firmou motivují k výkonu daleko více. Kdo by chtěl něco takového v dnešní době ztratit?

Pokud vznikne jakýkoliv problém, je u nás řešen vždy v rámci firmy (za zavřenými firemními dveřmi), navenek se prezentujeme vždy jako dobře sladěný a fungující orchestr, což určitě přispívá ke zvyšování zájmu zákazníků o naše služby. Znáám případy, kde se namísto vlastního „úkladu“ vzniklé problémy neřeší, ale vynášejí za zády ven. V těchto firmách se přeneseně řečeno vyhazují z okna bumerangy. Osobně jsem nepřítel každodenních porad a příkazování, jak má někdo něco přesně v konkrétním případě udělat. Každý zaměstnanec má svoji volnost a odpovědnost, kontrolují pouze dosažení požadovaných cílů. „Technologický způsob“ plnění cíle je u nás věcí odpovědného jednotlivce a volnost tohoto druhu je důležitou složkou motivace.

Výhodou samostatné firmy je i možnost vidět a posuzovat obchodny jako celek, to znamená mít možnost jít na jednom místě do ztráty, která je podmínkou k tomu, abychom na jiném místě mohli vytvořit zisk, který nám tuto ztrátu nejen pokryje, ale vytvoří i zisk celkový. Podnikatelské riziko je kořením podnikání.

Od samého začátku má dceřiná společnost pro své podnikání ideální podmínky díky podpoře jak ze strany představenstva ČD, a s., tak i ze strany odboru nákladní přepravy GR ČD v Praze. Nikdo naše podnikání neomezuje zbytečnou byrokracií či jinými umě-

lými překážkami. Mnoho věcí se podařilo zásluhou vysoké operativnosti odboru nákladní dopravy a přepravy, řízeného jeho ředitelem **ing. Oldřichem Mazánkem**.

Samozřejmě, že k současným vynikajícím výsledkům přispívá velkou měrou i **všeobecná konjunktura v evropské mezinárodní přepravě**.

● **Jak funguje spolupráce s ostatními obchodními zastoupeními ČD, a s., v zahraničí? Jsou jejich současné výsledky těm vašim podobné?**

V současné době mají České dráhy, a s., v oblasti nákladní přepravy čtyři zahraniční zastoupení, zabývající se klasickou obchodní činností: ve Frankfurtu nad Mohanem, Vídni, Varšavě a Bratislavě. Všichni jsme neustále v pracovním kontaktu a naši činnost vzájemně koordinujeme. Každé obchodní zastoupení existuje v jiných objektivních podmínkách, nezávislých na našich schopnostech, daných hlavně hospodářskou a obchodní strukturou přidělených zemí. Vždy to bylo tak, že v obvodu jednoho obchodního zastoupení bylo možné získat z objektivních důvodů škrtnutím pera i mnohamilionovou zakázku, v jiném obvodu se za každou získanou tunou či korunou skrývalo mnohem více námahy a obchodní práce.

Zatímco Frankfurt a Vídeň mají srovnatelné objektivní podmínky a jejich výsledky jsou porovnatelné, hospodářská a přepravní realita je u ostatních zahraničních zastoupení od těchto dvou trochu odlišná. Přiřadit k sobě absolutní výsledná hospodářská čísla jednotlivých zastoupení do nějaké porovnávací tabulky by nemělo vzhledem k různým objektivním podmínkám absolutně žádnou vypovídací schopnost. Všechna zastoupení mají svůj význam a oprávnění a odvádějí profesionální práci na srovnatelné úrovni. Jako celek dosahujeme velice dobrých hospodářských výsledků. Vysoký nárůst přeprav zaznamenává v současné době zastoupení ve Varšavě – od 1. ledna 2007 také zahraniční dceřiná společnost. Silný nárůst tržeb dosáhli vloni např. i kolegové z našeho zastoupení v Bratislavě.

V rakouských vlacích bez kuřáků

VÍDEŇ (M. Harák) – **Vedení Rakouských spolkových drah (ÖBB) rozhodlo, že od 1. září budou všechny vlaky v zemi našich jižních sousedů zcela nekuřácké. ÖBB se tak připojuje k současnému evropskému trendu, který se praktikuje například již v Itálii nebo Švýcarsku, kde jsou vlaky všech kategorií zcela nekuřácké.**

V oficiálním komuniké akciové společnosti ÖBB Personenverkehr (osobní doprava) se píše, že se dráhy přizpůsobují přání většiny svých zákazníků a vylepšují tak celkový komfort pro nekuřácké cestující. Podle posledních průzkumů na rakouských drahách bylo zjištěno, že většina oddílů určených pro kuřáky je buď neobsazena, nebo v nich sedí například jen jeden cestující. K nekuřácké kampani se připojují i rakouské židelní vozy, v kterých se nebude smět kouřit již od letošního října.



Od září se nebude smět kouřit již v žádném rakouském vlaku.

Foto: AUTOR

Aktuálně

Z drah nečlenských zemí Evropské unie

JIŘÍ KLADIVA

ČINA

Konsorcium pro dráhu Čína–Evropa

Přibližuje se drážní kontejnerové spojení mezi Čínou a západní Evropou. Plán má realizovat konsorcium několika společností. Koncem května byla podepsána v Pekingu deklarace k ustavení společného podniku China United International Rail Containers Co. Hlavním podílíkem na něm je čínské ministerstvo železnic přes China Railway Container Transport Co. (CRCTC). S 10 procenty to jsou dále infrastrukturní investor NWS Holdings z Hongkongu, potom China International Marine Container z Pekingu a Hancai Investment z Hongkongu. Po 8 procentech drží Deutsche Bahn AG a dvě rejdářství: CMA CGM z Marseille a Zim Integrated Shipping, Haifa, Israel.

RUSKO

Rozhovory o drážním trajektu s Bulharskem

Rozhovory o zřízení drážního trajektového spojení mezi ruským přístavem Kavkaz (na poloostrově Kerč na jihovýchodě Krymu) a bulharským černomořským přístavem Varna vedl ruský ministr dopravy Igor Levitin a ministerský předseda Bulharska Sergej Stanišev. Ruská konzultační firma Dars hlásí, že návrh na toto spojení je již k dispozici. Zapotřebí jsou také ještě projednání v rámci Ruské federace. Lze očekávat, že smlouva bude zanedlouho podepsána. Ruská strana chce vytvořit trajektové drážní spojení, aby mohla do služeb zahrnout jižní Evropu. Bulharsko bylo pozváno k účasti na novém dopravním koridoru via Volha–Don a Dunaj.

Státní dráha investuje do dodavatelského průmyslu

Státní dráha RŽD oznamuje, že získala koncem května 2007 podíl blokující minoritu na vedoucím ruském koncernu drážního průmyslu TransMašHolding (TMH). Jedná se o podnik uzbeckého magnáta v kovech a miliardáře Iskandera Machmudova. Šéf představenstva RŽD Vladimír Jakunin odhaduje tržní hodnotu TMH na 2 miliardy USD. S TransMašHoldingem bude nyní dráha vyjednávat dlouhodobou dohodu o dodávkách (s průběhem do roku 2015) železničních vozidel a další drážní techniky.

Zvýšení sazeb za chladiřny

Ruská dráha výrazně zvýšila cenu za přepravu chladiřenského zboží. Výrobcí zkazitelného zboží musejí počítat s navýšením mezi 10 a 70 procenty. Pro zajišťování těchto přeprav má RŽD dceřinou společnost Ref-service. Ta zavedla od 1. června nové tarify. Výrobci varují, že možná z tohoto důvodu stoupnou na trhu ceny zkazitelného zboží o více než 10 procent. Svaz výrobců nápojů se již obrátil se stížností na prezidenta ruské dráhy Vladimíra Jakunina. Ruské protimonopolní úřady ověřují, zda zvýšení ceny bylo oprávněné.

ŠVÝCARSKO

Spolupráce SBB a francouzských drah SNCF

V nákladní dopravě se realizuje kooperace mezi SBB Cargo a FRET SNCF pro dopravy mezi Mulhouse a Buchsem. Dohodu o tom uzavřeli vedoucí představitelé obou společností v minulých dnech v Ženevě. Na základě toho již od poloviny června vypravují oba partneři vlaky mezi uvedenými místy. Dopravní plán mezinárodní dopravy počítá s 41 vlaků za týden. Celkem 36 tranzitních vlaků a 5 importních bude nasazeno především pro dopravu aut a pro jednotlivé vozy. Strojvedoucí SBB Cargo a Fret SNCF by byli vyskoleni pro mezinárodní dopravu. Potom, co byly odstraněny i technické překážky, mohou vlaky průběžně překračovat hranice bez výměn lokomotiv a strojvedoucích.

SBB Cargo má problémy s vysokou poptávkou

Nákladní dcera Švýcarských spolkových drah SBB má v současnosti problémy se svým úspěchem. Musí odmítat požadavky na dopravu z důvodu nedostatku potřebné dopravní techniky. Jde především o ocel a dřevo, kde jde ve špičkových obdobích stále o úzká místa. V dřevu to způsobila mírná zima, když se kácelo více než jindy. Proto větší dopravní poptávka. V oceli je na vině vnitrozemská plavba. Je-li v Rýně málo vody, dopravuje se do Basileje méně oceli, která se odtud vagonuje. Zvedne-li se stav vody, doprava oceli lavinovitě stoupne, což způsobí kapacitní problémy. Přes současné problémy se nepředpokládá dokupování dopravních prostředků. Důvod: příliš dlouhé dodací lhůty. Kromě toho se nemůže SBB Cargo vybavit na období špiček a riskovat, že následně budou vagony v neproduktivních prostojích.

SBB Cargo Italia nabídne severní Evropu

SBB Cargo bude zřejmě nabízet spojení od ligurského přístavu do severní Evropy. Uvádí to SBB Cargo Italia, jež je 100procentní dcerou Švýcarských spolkových drah. Dnes je aktivita podniku vymezena regionem Po mezi Torinem a Veronou. Se zájmem však sleduje ligurský přístavní systém, osu Parma–Bologna a Benátky. Existuje silná poptávka po spojení mezi Ligurií, Švýcarskem a Německem. Mají připraveno setkání s velkým přístavním operátorem, jenž by v r. 2008 mohl projekt pro ligurské přístavy realizovat. V roce 2006 vyprodukoval SBB Cargo Italia více než 12 300 milionů tkm.

BLS kupuje deset nových vícesystémových lokomotiv

Deset nových vícesystémových lokomotiv pro nákladní dopravu chce pořídit BLS Cargo AG. Jako důvod uvádí tento společný podnik firem BLS AG, Railion Deutschland AG (DB) a IMT AG úspěšný dopravní vývoj v minulém roce a ofenzivní růstový plán. Ten se týká jak mezinárodní tranzitní dopravy, tak domácích ucelených vlaků. Lokomotivy se v těchto dnech objednávají i schopné nasazení budou od prosince 2008. Mají být nasazeny ve Švýcarsku, Rakousku a Itálii.

UKRAJINA

Volání po tarifní reformě

Odesílatelé, speditéři a jejich svazy požadují se stále větším tlakem nové pojetí tarifně-politické příslušnosti v dopravním sektoru Ukrajiny. K podpůrcům reformy nyní patří také vlivné svazy průmyslu oceli a železa, jakož i koncern Metallurgprom z Dněpropetrovska. Rozhodování o tarifech musí být do budoucna průhlednější a předvídatelnější. Je třeba vytvořit nový úřad, nezávislý na ministerstvě dopravy a hospodářství. Bude-li se založení takové národní komise pro regulaci dopravy dále odkládat, zaznamenají státní dráha a na ní závislí odesílatelé již v roce 2007 velké škody.

Dráha chce jít na kapitálový trh

Ukrajinská státní dráha chce snížit svou závislost na financování ze státního rozpočtu a ze státních úvěrů a plánuje vstup na zahraniční kapitálové trhy. S první emisí akcií eurobond ve výši od 100 do 200 milionů USD počítá investiční banka Concorde Capital, Kijev, pro konec letošního roku. Dráha by byla po energetickém koncernu Nafto Gaz Ukrajiny druhým státním podnikem země, který dá do oběhu eurobondovou půjčku. Loni dosáhla dráha celkového obrátu v přepočtené výši 4 miliard USD. Zisk po zdanění dosáhl 160 milionů USD. Dráha již delší dobu nedostává státní prostředky na investice do vozového parku.

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



České dráhy **2,9 milionu tun zboží**, za které ČD utržily **699 milionů Kč**, v roce **2006** to již bylo **3,7 milionu tun** přepraveného zboží, které přinesly **828 milionů Kč tržeb**.

Podle výsledků za prvních šest měsíců roku 2007 a prognózy dalšího vývoje přepravy by v roce 2007 měla dceřiná společnost pro ČD, a s., smluvně obstarat přepravu více než **4,5 milionu tun zboží** a tržby z těchto přeprav by měly přesáhnout hranici **jedné miliardy korun**.

V oblasti nové podnikatelské činnosti, kam patří mimo jiné informační servis, poradenství, spediční činnost v zahraničí, návozy a rozvozy zboží kamiony s překládkou do železničních vozů, skladování zboží, celní odbavení apod., bylo v premiérovém roce 2005 dodatečně utrženo 550 tisíc Kč, v roce 2006 už to bylo 32krát více, to znamená 17,8 milionu korun.

V letošním roce je dle dosavadního vývoje v uzavírání kontraktů a dalšího kvalifikovaného odhadu možné počítat s dodatečnými příjmy z podnikatelské činnosti ve výši okolo 80–100 milionů korun, tzn. opět až pětinasobné zvýšení ložského velice dobrého výsledku. Obrat a zisk firmy z roku 2005 byl za rok 2006 více než zdvojnásoben a v roce 2007 lze reálně počítat s jeho dalším znásobením.

Když si uvědomíme, že obrat a zisk firmy za rok 2007 by měl oproti roku 2005 vzrůst odhadem čtyři- až šestkrát, jde o jev opravdu výjimečný. Vlastní zisk dceřiné společnosti (nikoliv zisk ČD z přeprav získaných dceřinou společností, který je mnohonásobně vyšší) za rok 2005 činil 2,1 milionu korun, v roce 2006 se zvýšil na již téměř 4,7 milionu korun.

Počátkem roku 2007 nastal další raketový vývoj hlavně v oblasti vlastní podnikatelské činnosti. Za předpokladu pokračování dosavadního trendu lze v roce 2007 reálně počítat se ziskem společnosti se šesti zaměstnanci v rozmezí 10–15 milionů korun.

Podle celkové statistiky výsledků obchodních zastoupení ČD, a s., v zahraničí, zahrnující prvních šest měsíců roku 2007, se dceřiná společnost ve Frankfurtu nad Mohanem zadala ve všech rozhodujících sledovaných ukazatelích jednoznačně na první příčku. V po-

fungování, financování, oblasti podnikání apod. tak, aby byla takzvané šita na míru. Náš názor byl před vznikem projektu takový, že kromě tehdy stávajících smluvně zprostředkovaných přeprav pro ČD, a s., leží na evropském dopravním trhu plno dalšího peněz doslova na zemi a že k tomu, abychom je mohli pro ČD, a s., vlastním podnikáním ze země zvednout, je potřeba založit vhodnou samostatnou firmu.

Tehdejší generální zastoupení nemělo žádnou obchodní právní formu ani daňové číslo a dodatečně podnikat (i z jiných důvodů) v Německu nesmělo. A tak firma byla založena; v prvním roce 2005 jsme obrazně řečeno nabrali ze země na lopatu nových půl milionu korun tržeb, v roce 2006 už téměř osmnáct milionů a v roce letošním, tedy 2007, po utržených jedenapadesáti milionech Kč za prvních šest měsíců roku a stavu reálných a nasmlovaných zakázek, odhadují tento dodatečný příjem umožněný vznikem firmy na osmdesát až sto milionů korun. Po sečtení všech tržeb zprostředkovaných pro ČD, a s., naší dceřinou společností v r. 2007 určitě překročíme hranici jedné miliardy korun!

Samozřejmě **jedním z rozhodujících faktorů ovlivňujících úspěch či neúspěch firmy jsou její zaměstnanci** a ani u nás tomu není jinak. Všeobecně platí, že každý člověk v něčem vyniká, umí něco lépe než všichni ostatní, a každý člověk má i svoje slabiny v tom, v čem jsou zase lepší jiní. Dle mého zkušeností je mimořádně důležité „nerýpat“ nekonečně do nezměnitelných slabín jednotlivců, ale snažit se přidělit a zorganizovat činnosti ve firmě tak, aby každý mohl uplatnit co nejvíce ze svých předností, to znamená to, co umí ze všech nejlépe, a to, co ho i z tohoto důvodu baví a motivuje.

Dovoluji si tvrdit, že u nás se podařilo tuto zásadu stoprocentně zavést do praxe. Domnívám se, že základem našeho dosavadního úspěchu je velmi dobrý kolektiv odborně a jazykově vybavených zaměstnanců. Máme nastaven motivační systém odměňování tak, aby měl každý jednotlivec zájem na každém získaném euru tržeb či tuně přepravy, tedy na co nejlepších hospodář-

Parní léto Telč již podeváté

JIŘÍ KAFKA

Každoročně, letos již po deváté, poslední víkend v červenci a po dva následující víkendy v srpnu, pořádá společnost Telčské místní dráhy společně s Českými drahami, Svazkem obcí železnice Kostelec–Slavonice a Městským kulturním střediskem Třešť, akci „Telčské parní léto“.

Akce sama je hlavně podporou veřejné dopravy v daném regionu. Každoročně, a nejenak tomu bylo i letos, kdy se akce setkala se zájmem místních obyvatel, zvláště malých dětí, coby potenciálních budoucích zákazníků železnice.

Nálada první sobotu v srpnu byla na telčském nádraží od rána již veselá. Napomohlo tomu i nádherné slunné počasí, za kterého byla přistavena historická souprava z DKV Česká Třebová v čele s lokomotivou 310.922. Každoročně je doprovázena skupinou obětavých nadšenců a příznivců, kteří se o ni s láskou starají, aby připomněli historii a původ železniční dopravy nejenom v tomto koutu České republiky.

Slavnostní parní vlak odjel na svoji trasu z Telče do Slavonic přesně podle jízdního řádu v 10.00 hodin. Jízda probíhala ve slavnostním duchu. Podél železniční tratě zdraví kouřící vlak dospělí, děti, turisté a všichni, kteří se na jízdu slavnostního parního vlaku přišli podívat. Celou třicetkilometrovou trasu, která prochází osmi kilometry krajem Vysočina a dvadvaceti kilometry Jihočeským krajem, zdolala parní lokomotiva, i s pravidelnými zastávkami, za osmdesát minut.

Přesně podle jízdního řádu zastavil vlak ve Slavonicích, kde jej přivítali zástupci města Slavonice v čele se starostou obce panem Lubošem Kryzanem. Po přivítání hostů a cestujících slavnostního vlaku se část vydala na prohlídku města Slavonice a část, hlavně děti, se přesunula do kinematovlaku, který měl svoji zastávku právě ve Slavonicích.

Samotná akce Telčské parní léto je kromě jízdy parních vlaků vždy doplněna o bohatý doprovodný program. Letos to bylo promítání filmů pro nejmenší v kinematovlaku, organizované „přepadení

vlaku“, různé zábavné hry pro děti i dospělé včetně organizování volného času – prohlídky jednotlivých městských částí po celé železniční trati. Telčské parní léto se v průběhu let stalo tradiční součástí kulturních akcí pořádaných v letní turistické sezoně v Telči a v celém regionu.

Akce je náročná na přípravu a realizaci. Hlavním organizátorem je „Společnost Telčské místní dráhy“, jejímž předsedou je pan Jan Vyhliďal. Každoročně ji maximálně podporují na trati Kostelec u Jihlavy–Slavonice hlavně místní firmy, letos např. Krahulík, Ježek, KPM CONSULT, SEŽEV – REKO, Centropen Dačice, Podziměk a synové, Pekařství Marek, Ing. Miroslav Peichl Telč, Houdek a spol. tiskárna Telč, Historický radioklub československý a Fond Vysočiny. Patronem letošní akce se stal ministr kultury České republiky a senátor Mgr. Václav Jehlička, který je současně předsedou Svazku obcí železnice Kostelec–Slavonice.

V rámci pravidelné slavnostní jízdy z Telče do Slavonic o druhé sobotě Parního léta proběhlo set-

kání osobností ČD se zástupci samosprávy obcí oblasti, které se dotýká modernizace železniční trati Kostelec u Jihlavy–Slavonice a znovuotevření železničního přechodu Slavonice/Fratres. Po dobu slavnostní jízdy a prohlídky města probíhaly neformální rozhovory.

V poledních hodinách se zástupci Českých drah, Správy železniční dopravní cesty, místních samospráv a dalších hostů setkali na společné besedě a diskusi v salonním voze kinematovlaku. Zástupce Stavební správy Plzeň ing. Pavel Peidar představil projekt revitalizace trati Kostelec u Jihlavy–Slavonice včetně jednotlivých etap. Zahájení první etapy s vybudováním nového nástupiště ve Slavonicích se předpokládá ještě v letošním roce. Od všech přítomných účastníků zazněla podpora nejen k rozvoji veřejné osobní dopravy, ale i nákladní přepravy mezi Dolním Rakouskem, Jihočeským krajem a krajem Vysočina, o které hovořil i rakouský zástupce.

Letos se zúčastnili také ministr kultury Mgr. Václav Jehlička, náměstek ministra dopravy ing. Voj-



V popředí zprava: ministr kultury a senátor Mgr. Václav Jehlička, hejtman kraje Vysočina RNDr. Miloš Vystrčil, poradce slavnostního starosty Miloš Fiala a zástupce starosty Slavonic Luboš Kryzan.

Foto: AUTOR

těch Kocourek, Ph.D., hejtman kraje Vysočina RNDr. Miloš Vystrčil, poradce hejtmána Jihočeského kraje pro dopravu ing. Ivan Študlar, zástupce ředitele odboru pro řízení RCP Brno ing. Pavel Šurý, zástupci ředitelky odboru osobní dopravy a přepravy ing. Jiří Kafka a ing. Miroslav Havel, náměstek generálního ředitele SŽDC pro dopravní cestu ing. Miroslav Konečný, ředitel Stavební správy Plzeň ing. Václav Štátný,

starostové okolních obcí, vrchní přednosta uzlové žst. Jihlava ing. Miroslav Novotný, vrchní přednosta SDC Jihlava ing. Pavel Šprdlík, vrchní přednosta DKV Brno ing. Josef Matuš a zástupci rakouských drah v čele s Mag. Karlem Zöchmeisterem. Rakouské dráhy, jak řekl zástupci, podpoří nejenom veřejnou osobní dopravu, ale i nákladní přepravu mezi Dolním Rakouskem, Jihočeským krajem a krajem Vysočina.

Historie trati Telč–Slavonice–(Waidhofen)

Železniční trať Rakouské severozápadní dráhy z Vídně do Prahy v úseku Znojmo–Jihlava, postavená v letech 1869–1870, jihozápadní Moravu zcela minula, stejně jako později v letech 1887–1888 budovaná spojovací trať Českomoravské transverzální dráhy mezi Jihlavou a jižními Čechami. Na jihu a západě pak měla jihozápadní Moravu trať Dráhy císaře Františka Josefa, která vedla Dolními Rakousy do Třeboně a Českých Budějovic.

Moravský zemský sněm na svých zasedáních v letech 1883–1885 přijal na návrh svého dopravního výboru rozhodnutí, ve kterém byla vláda vyzvána, aby věnovala pozornost železničnímu spojení z vhodného místa Rakouské severozápadní dráhy, patrně z Moravských Budějovic, přes Jemnici a Slavonice ke Dráze císaře Františka Josefa, nejpravděpodobněji do Třeboně a dále z vhodného místa této místní dráhy severním směrem přes Dačice a Telč k Českomoravské transverzální dráze.

Bez ohledu na další vládní rozhodnutí dal Moravský zemský výbor podnět k vytvoření výboru, jenž by po získání předběžné koncese k technickým pracím mohl vypracovat generální projekt takovéto místní dráhy, která by šla středem jihozápadní Moravy. Projektem dráhy na jihozápadní Moravě se počali zabývat profesoři na Technické vysoké škole v Brně ing. Johan Birk a ing. Alfred Lorenz, jimž byla udělena koncese tehdejšími ministerstvem obchodu k provádění technických přípravných prací dne 18. ledna 1886.

Ze zájemců o dráhu na jihozápadní Moravě byl pak vytvořen 17. dubna 1886 na schůzi v Telči Výbor pro záležitost místní dráhy na západní Moravě, v jehož čelo byl zvolen Karel Dalberg, majitel dačického velkostatků, jenž pak uzavřel 14. června 1886 dohodu s koncesionáři profesory Lorenzem a Birkem o provedení trasování a vypracování generálního projektu trati Telč–Dačice–Slavonice–Waidhofen a Dačice–Jemnice–Moravské Budějovice. Tato práce měla být dokončena do konce měsíce října 1886, což se skutečně stalo vydáním zprávy tiskem, aby ji mohl posoudit Moravský zemský výbor i veřejnost.

V projektu inženýrů Lorenze a Birka se počítalo s celkovou délkou 92,540 km, a to nejprve s hlavní trati z Moravských Budějovic přes Jemnici do Dačic, odtud měla v budoucnu v další etapě pokračovat trať až do Třeboně, pobočné dráhy byly projektovány z Dačic jen do Telče a do Waidhofenu s odvoláním na to, že další spojení Waidhofen–Schwarzenau a Telč–Kostelec je již ve stavu přípravných prací.

Tento projekt brněnských inženýrů Lorenze a Birka nebyl pro potíže s financováním a místními zájmy realizován. Neznamenalo to, že se jihozápadní Morava vzdala svých snah o stavbu železniční trati. V roce 1892 vznikl v dolnorakouském městě Zwettlu nový výbor, usilující o stavbu železniční tratě z Jihlavy či Kostelce přes Třešť–Telč–Dačice–Slavonice ke Dráze Františka Josefa a pak dále na jih až k Dunaji a k západní Dráze císařovy Alžběty, a tak se nyní přenesla iniciativa na rakouskou půdu.

Revize celé trasy dráhy byla stanovena úřady na 14.–16. prosinec 1893 pro moravskou část a na 17.–27. prosinec pro dolnorakouskou část. Dne 17. ledna 1897 proběhlo na ministerstvu železnic ve Vídni jednání s akčním výborem místní dráhy Kostelec–Telč o podmínkách udě-

lení koncese, a ta byla udělena 20. března 1897 s tím, že stavba dráhy má ihned začít. Měla být dokončena nejdéle za rok.

Dráha o délce 23,3 km měla být postavena pro rychlost 25 km/h a vybavena telegrafem. Dráha začínala na severovýchodním konci stanice Kostelec Českomoravské transverzální dráhy a končila ve stanici Telč na východě města, aby bylo možné její pokračování do Dačic a dále na jih. Dne 26. srpna 1897 oznámila firma J. Kubiček ministerstvu železnic, že jí bylo v ofertním řízení uděleno povolení stavby místní dráhy Kostelec–Telč



Slavnostní parní vlak ve Slavonicích před odjezdem do Telče, v pozadí kinematovlak a doprovodné hašičské auto.

Foto: AUTOR

a že složila jako kauci u hlavní pokladny C. k. státních drah ve Vídni 40 000 zl.

V září 1897 se začalo se stavbou trati asi na dvacetí místech současně. Zima na přelomu let 1897–1898 práce na čas přerušila, ale již v březnu následujícího roku se začalo znovu se stavbou, která rychle pokračovala, takže v květnu byly položeny již koleje od telčského nádraží k návrší u Mysliboře.

Protože 30. března 1898 uplynul rok od udělení koncese a stavba nebyla hotova, bylo třeba podle § 7 koncesní listiny, aby společnost místní dráhy požádala 4. března 1898 ministerstvo železnic o posunutí termínu k dokončení dráhy na 31. října 1898. Dne 13. července 1898 požádala Akciová společnost místní dráhy Kostelec–Telč o povolení technicko-policejních zkoušek, které byly stanoveny na 12. srpna. Kontrola mostů na této trati byla stanovena na 8.–10. srpna 1898.

Protože tyto všechny zkoušky proběhly bez závad, bylo uděleno 13. srpna 1898 povolení k provozu místní dráhy a toho dne byl zahájen bez jakéhokoli slavnostního úvodu běžný provoz. Vozovou službu zajišťovala Praha a opravy výtopna v Táboře. Teprve v červnu roku 1901 bylo provedeno ofertní řízení na zadání stavby trati Telč–Dačice–Slavonice, ve kterém ze sedmi zúčastněných firem předložila nejníž nabídku firma J. Kubiček z Prahy. Ta byla 15. června 1901 přijata a stavba firmě zadána po složení pětiprocentní kauce.

Stavba trati se pak rozběhla od července 1901. Několik tisíc dělníků s primitivní mechanizací pak dokončilo stavbu o 9 měsíců dříve, než se čekalo, neboť mírná zima na přelomu let 1901 a 1902 umožnila nepřerušit práci. Po zkouškách mostů na trati 28. srpna 1902 byla trať slavnostně dána do provozu v neděli 7. září 1902. Dohodou z 20. června 1900 byla Akciové společnosti místní dráhy Schwarzenau–Zwettl se sídlem ve Vídni udělena koncese na stavbu a provoz dráhy Waidhofen–Slavonice. Provoz na

tomto posledním úseku spojující jihozápadní Moravu s rakouským Waldviertelem v délce 27,5 km byl slavnostně zahájen 21. června 1903. Byla tak vybudována spojovací trať mezi Českomoravskou transverzální dráhou a Dráhou císaře Františka Josefa.

Dne 22. května 1945 však došlo k uzavření hranic mezi Československem a Rakouskem, čímž bylo železniční spojení s Rakouskem zasaženo. 22. května 1945 skončila pravidelná osobní i nákladní doprava mezi Slavonicemi a Rakouskem. Koncem roku 1947 byla definitivně

ukončena činnost pohraniční stanice Slavonice a bylo jí odebráno právo vypravovat a odbavovat nákladní zásilky do Rakouska. V květnu 1948 došlo na místě, kudy prochází státní hranice, k instalaci oboustranné výkolejky a uzamykatelné kolejové zábrany. Zpečetujícím opatřením se stalo v dubnu 1951 vyjmutí deseti metrů kolejí v hraničním úseku a v dalších letech postupně v celém úseku Slavonice–státní hranice v délce 1,7 km na české straně a státní hranice–Waldkirchen v délce 5,9 km na rakouské straně. Rakouské dráhy zareagovaly tak, že začaly udržovat pravidelnou dopravu pouze v úseku Schwarzenau–Waidhofen–Fratres a zpět. 10. ledna 1977 byla ukončena vlaková doprava v úseku Gilgenberg–Fratres a s rozvojem autobusové i individuální dopravy následovalo 27. září 1986 ukončení osobní dopravy v úseku Waidhofen–Gilgenberg. Na rakouské straně nakonec poslední stanici zůstal Waldkirchen an der Thaya, kam ale pouze nepravidelně zajíždí manipulační vlak.

Další události směřující ke znovuotevření přechodu:

1990 – začínají aktivity obcí a občanských sdružení na obou stranách hranice ke znovuobnovení železničního přechodu, založeno občanské sdružení Společnost Telčské místní dráhy, které vedle nostalgických jízdy celou dobu usiluje o revitalizaci přeshraničního úseku tratě;

1992 – usnesením vlády ČR č. 11 ze dne 8. 1. 1972 uloženo mj. iniciovat rekonstrukci a znovuobnovení železniční tratě Slavonice–Waldkirchen, pokud to bude reálné;

1992 – zpracována koncepční studie znovuotevření přechodu (DRS Praha);

1994 – aktualizovány podklady pro znovuotevření přechodu pro NÖVOG St. Pölten;

1995 – začátek intenzivnějších snah o revitalizaci, společné prohlášení obcí na rakouské straně hranice, aktivity MD

ČR ve věci, aktivity obcí v ČR i Dolním Rakousku;

2000 – založena sdružení: Svazek obcí železnice Kostelec–Slavonice (vůdčí osobností senátor Mgr. Václav Jehlička) a souběžně v Rakousku Neue Thayatalbahn;

2001 – aktivity obou krajů i obcí, z podnětu Mgr. Jehličky vytvořena společná česko-rakouská pracovní skupina pro revitalizaci železnice;

2002 – kraj Vysočina zadal studii revitalizace tratě, zpracovatel SUDOP Praha, dokončena: **2003** (Jihočeský kraj se podílel zajištěním opozitury, kterou zpracovával prof. Moos a kolektiv). Studie byla odsouhlasena rakouskou stranou (NÖVOG), od této doby probíhala intenzivní jednání

2002 – podpora MD ČR pro revitalizaci (ministr ing. Schling, později ing. Šimovský, náměstek ministra ing. Kocourek);

2004 – podpis společné deklarace hejtmánů Dolního Rakouska, Jihočeského kraje a kraje Vysočina k revitalizaci tratě (19. 4.);

2004 – rakouská strana odstranila z nevyužívaného úseku tratě náletové porosty, zajistila vyměření trasy a zahájila zpracování přípravné dokumentace (zhotovitel firma Metz & Partner Wien), česká strana rovněž vyčistila trať (zajistilo město Slavonice);

2004 – investor české části, Správa železniční dopravní cesty, s. o., zahájila přípravu stavby, zadala zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (vydáno 17. 6. 2005), současně rakouská strana představila harmonogram s termínem realizace **2006** a zahájením provozu **2007**;

2004 – podpora pro revitalizaci tratě česko-rakouského Euroregionu Silva Nortica, v roce:

2005 – rakouská strana (NÖVOG) potvrzuje (3. 2.) harmonogram se zahájením provozu v roce 2007;

2005 přijato prohlášení Euroregionu (27. 4.) – výzva vládám a odpovědným ministerstvům obou států k obnovení železničního spojení;

2005 – první informace o nepodpoře záměru ze strany ÖBB (zápis z jednání MD ČR s BMVIT a obou železničních správ 2. 3. v Břeclavi);

Konference železničních expertů

PARDUBICE (voko) – Pardubický Dům hudby zazní 25. září v rytmu konference Nová elektrická zařízení železniční infrastruktury. Akci již tradičně pořádá Společnost dopravy – VTK Olomouc. Tentokrát je zaměřena i na 50. výročí elektrizace a automatizace železniční trati Praha–Česká Třebová, o němž bude hovořit ing. Vladivoj Výkruta, CSc., a názvně také ing. Alexander Chmelík a Doc. ing. Karel Sellner, CSc.

Také řada dalších odborných referátů toto výročí technicky zmapuje a vyhodnotí. Od půl páté odpoledne bude ing. František Maruška moderovat kulatý stůl vzpomínek, kde dostanou slovo pamětníci elektrizace, mj. ing. Miroslav Novák, ing. Jaroslav Novotný, Ivan Zahradník a ing. František Nemrava.

Odborná část je rozdělena do sekcí elektrotechnika a energetika, zabezpečovací a sdělovací technika a nově je zavedena sekce kolejových vozidel. Přednášky zde budou mít odborníci z Českých drah, vysokých škol, SŽDC, VÚŽ, Elektrizace železnic, AZD, SUDOP či Škoda Transport.

Přihlásit se můžete **co nejdříve** na adrese Společnost dopravy – VTK Elektro, Trocnovská 1, 772 00 Olomouc. Bližší informace podá mluvčí organizačního garanta Jarmila Navrátilová, tel. 9727 40454 nebo e-mail: navratilova@epos.cd.cz.

Myslím, že žádný z odborníků, ať už z oblasti elektro či kolejových vozidel, by si neměl nechat ujít tuto skutečně velmi pečlivě připravenou a vysoce sofistikovanou akci, kde se setká nejen s novinkami v projednávaných oblastech, ale i s řadou špičkových oborových expertů současnosti i minulosti. A navíc je druhý den, tedy 26. září, připravena i exkurze, během níž vše, o čem se na konferenci mluvilo, budete moci zhlédnout na vlastní oči v provozu.

Na železnici dějí se věci

Što slučilos?

FRANTIŠEK MENDLÍK

Je po internacionální pomoci; píše se srpen 1968. Formuje se „zdravé jádro Strany“. V časopise Jiho­moravský železničář se objevuje báseň Slzy dojetí. Jakýsi blbeček ve svém opusu napodobuje báseň Ruce starých žen. Popisuje výron dojetí v očích starých soudruhů při spatření sovětského tanku!

Na třetí koleji stanice Dobro­trín stojí nákladní vlak. V čele brumlá mohutná diesellová lokomotiva, zvaná sergej. Venkovní výpravčí dává výpravkou rozkaz k odjezdu. Ale co to? Trhnutí!...

S odjíždějící lokomotivou mizí na zhlaví jen tři vozy. Strojvedoucí se dozadu ne­dívá. Silný kompresor stačí hravě dofouknout vzduch unikající z brzdo­vého potrubí. Vlak by měl teoreticky zastavit, utržená část však pokračuje v jízdě. Je jenom otázka času, kdy se strojvedoucí otočí, zjistí zá­vadu a zastaví. Celá záležitost by byla pouhou lapálií, kdyby s lokomotivou neodjížděly zakryté vozy naložené municí Sovětské armády. Ob­ytný vůz s posádkou zůstal ve sta­nici.

Umouněný vojákček právě vy­chází z obytného vozu. V každé ruce třímá prázdný kbelík. Jde si napustit vodu k umyvadlu na stěně dopravní budovy. Najednou uvidí celou situaci. Střežené vozy odjíždějí. Kontrarevoluce jim ukradla munici! Před očima se mu promítá mapa Sibíře, jako kdysi sovětským hokejis­tům na střídačce sborné koman­dy. Prázdné kbelíky s třeskotem narážejí na zem. Vojáček trys­kem dobíhá k obytnému vozu a obouruč buší zběsile do dře­věné stěny.

„Što slučilos?“ zajímá se roz­cuchaná hlava velitele.

Najednou lze spatřit na vlast­ní oči jednotku rychlého nasa­zení v akci. Z hloubi obytného

vozu vyskakují vojáci se samo­paly. Jako pytle brambor padají na zem a okamžitě zaujímají palebné postavení.

„Stůj, ty debile, proboha stůj!“ křičí dispoziční výpravčí do sta­ničního rozhlasu.

Strojvedoucí konečně zasta­vil. Všude kolem se rozprostřelo hrobové ticho. Kdo je v tu dobu na peroně a nestačil utéct, leží na zemi. Leží pěkně k zemi s ru­kama před hlavou. Následují dlouhé minuty naprostého ti­cha. Očekávají se dávky ze sa­mopalů. Vojáčky v kolejišti musí být přímo podělaní. S prsty na spouštích jen očekávají povel z mozkového centra. Ticho se dá krájet.

Konečně je slyšet zvuk loko­motivy. Vrací se i se střelivem. Napětí povoluje. Lidé se zvedají ze země a oprašují si šaty. Vo­jáči se uklidnili a opouštějí po­malu palebné postavení. Umouněný vojákček sbírá své kbelíky a plní je vodou.

V této zeměpisné šířce a v tomto státě může být takový transport napaden nejvýš epi­demií prudké střední choroby. Těch pravých přepadení se do­čkají vojáci Sovětské armády přece až za několik let v Afgha­nistánu!

Venkovní výpravčí se v do­pravní kanceláři klepe jako rat­lík. Do vibrujících prstů pravé ruky mu posunovači vsouvají zapálenou cigaretu. Stačila rána z výfuku nějakého auta, nebo nějaká jiná rána. Ustrašený vo­jákček by vystřelil!

Nádražní budovu by pak zdobila pamětní deska. Ovšem možná až po listopadu. Komun­isté by ji určitě nedovolili.

Nebyla by asi odhalena ani později. Pro mnoho lidí jsou oběti internacionální pomoci a obrodného procesu jen pří­pomínka prehistorie. Hrdinové všeho druhu se přece v prostředí dravého kapitalismu prostě nenosí.

Jak přečíslovat „šlechtičnu“

MIROSLAV PETR

Kdo sleduje informace o pro­vozu plzeňské parní historické lokomotivy 475.111, o kterou se stará základní organizace Če­ského svazu ochránců památek, Iron Monument Club Plzeň, určitě si všiml občas používa­ných netradičních označení to­hoto stroje.

Vše začalo v roce 2002, kdy byl IMC Plzeň osloven vojenskými historickými skupinami, zda by se daly zorganizovat zvláštní parní vlaky jako doprovodné akce k vy­stoupení zájmových sdružení, za­bývajících se vojenskou historií. Jedna skupina vystupuje ve sta­rých rakousko-uherských unifor­mách, dokonce i rozkazy si pře­dává v němčině – jenže většinou v podání a la dobrý voják Švejk.

Nezbylo než i železniční tech­niku přizpůsobit. Jenže lokomo­tiva řady 475.1 není právě histo­rickým strojem, pamatujícím mo­narchii, kdy byl známý 35. pěší pluk z Plzně na vrcholu své slávy. Zajistit dobové odpovídající lo­komotivu by ale vyšlo mnohem draž než trochu překamuflovat „šlechtičnu“. Aby dobu počátku minulého století lokomotiva ně­jak připomínala, byly napoprvé sejmuty škodovávské znaky – his­toricky vzniklé až v roce 1923 – a tabulky s běžným označením 475.111.

Na místo řadových tabulek se vyrobily „staré rakouské“, neboť jak znalci vědí, horské čtyřspřežní rychlíkové lokomotivy za dob c. a k. drah měly řadové označení 170, 470 či 570. Nakonec ještě tyto stroje obsadily řadu 670. Po­dle principu, že následující řada byla označena číslem vždy o sto­vku vyšším – výjimky pomíháme – byla proto volná řada 770. Vysvě­tlují to proto tak podrobně, aby si nikdo nemyslel, že řadu 770 může mít jen motorová lokomotiva zvaná „čmelák“. Za první války

nikdo do budoucna netušil jiné věci, natož to, že bude existovat řada T 669.0 a posléze bude pře­značena na řadu 770.

Rada 770 byla proto zvolena za základ „nové“ parní lokomotivy a její inventární číslo ponecháno

tiva utáhla rychlostí 27 km/h na určitém stoupání. V tomto pří­padě jsme žádný výpočet nepro­váděli, jen zvolili symbolické číslo „475“, aby se i skutečná řada něja­kým způsobem na lokomotivě objevila. Ani náš znak přechod-



Článek o loňské „bitvě“, konané v železniční stanici Třebošná u Plzně, z pera Jany Běhouňkové už Železničář přinesl. Nyní jen zbývalo vysvětlit, jak se na lokomotivě vzalo označení 770.11.

Foto: AUTOR

aktuální, tedy 11. Tak se došlo na výsledné označení „770.11“. Ale staré rakouské lokomotivy mívaly na pravé straně lokomotivní bud­ky také tzv. válečné označení. To římskou číslicí ve jmenovateli zlomku vyjadřovalo počet spře­žených náprav, v našem případě „IV“.

Dále má následovat číselný údaj, který kdysi znamenal zátěž vlaku v tunách, kterou lokomo-

nosti pod zlomkovou čarou ve válečném označení není nic kon­krétního, ale „A9“ se tam teore­tický objevit mohlo. Občas mu­sim zvědavcům vysvětlovat, jak právě popsaná kombinace vznik­la, ale otevřený nesouhlas si zatím nikdo vyjádřit netroufнул.

„Stojedenáctka šlechtična“ hraje úspěšně hlavní role nejen v před­staveních o bitvách z první války, ale má vybavení i pro 2. světovou

Oslavy 110 let trati na Dobříš

PETR PAVLÍK

V sobotu 22. 9. 2007 uplyne na den přesně 110 let od chvíle, kdy se poprvé vydal vlak na svoji pouť údolím bojovského potoka pod úpatím Brd z Prahy do Dobříše. Při této příležitosti připravily České dráhy ve spolu­práci s produkční agenturou CI-5 a dalšími partnery důstojné oslavy připojení regionu Dobříšska na železniční síť. Osobní záštitu nad výše uvedenou osla­vou převzal ing. Jerome Colloredo-Mannsfeld.

Trať z Modřan do Měchenic a Dobříše byla zprovozněna před 110 lety. Její stavební délka činila 39,6 km. Stavba byla zahájena v listopadu 1895 podnikateli sta­veb panem Osvaldem Životským a panem J. Hrabětem. Dopravní zázemí Dobříše bylo pro železnici velmi významné. Tehdejší panství

knížete Josefa z Colloredo-Mannsfeldu zaujímalo téměř 25 000 hek­tarů a bylo na něm čtrnáct země­dělských dvorů. Rozloha pa­nských a selských lesů zajišťovala železnici trvalou přepravu dřeva.



Ke 110. výročí trati Praha Modřany–Dobříš vytvořil příležitostné razítko Ing. Jiří Vo­rel.

Po vybudování železnice dozna­lo Dobříšsko značného hospodářské­ho, politického a kulturního roz­voje.

Nejslavnější období prožila tato známá trať, nazývaná Ex­pres Praha–Paříž–Dobříš po vzniku první samostatné Československé republiky ve 20. a 30. letech mi­nulého století. Podobně jako na sousedním Posázavském Pacifiku vy­ráželo i pod Brdy za dobro­družstvím takové množství cestu­jících, že až 12vozové soupravy dřevěných vozů 3. třídy vlaků jez­dících v přepravní špičce jeden za druhým nestačily.

Někteří z trempů odmítali ces­tovat v přeplněných vozech a ces­tovali na střeších a náraznících železničních vozů. V prudkém stoupání v údolí bojovského po­toka zase byl čas z těžkého dlou­hého vlaku vystoupit a projít se le­sem, případně trempové ze sran­dy strojvedoucímu „pomáhali“ a vlak i tlačili. Po roce 1948 histo­rie tratě z části koresponduje se s­nahou Pražanů utéci z tehdejší budovatelské šedi do romantické­ho okolí tratě. Dnes trať ČD číslo 210 zajišťuje kromě základní do­pravní obslužnosti regionu i do­pravu cestujících za sportem a od­dechem.

Dne 22. září 2007 vyjede v 9.58 h z nádraží Praha Braník nostal­gický parní vlak. V čele soupravy historických vozů 3. třídy pojede parní lokomotiva 434.2186, ve vlaku bude dále zařazen salonní

vůz prezidenta T. G. Masaryka, vůz 1. třídy, služební vůz pro pře­pravu kol a kočárků a vůz bufe­tový, kde bude možno kromě ob­čerstvení zakoupit mnoho upo­mínkových předmětů vydaných u příležitosti oslav 110 let této tratě.

V železničních stanicích Mě­chenice, Mníšek pod Brdy, Dobříš a Vrané nad Vltavou je přípra­ven bohatý kulturní program, dramaturgicky spojený s historií tratě.

Stanice Měchenice (od 10.40 do 11.50 h) svým programem přípo­mene doby, kdy okolí Měchenic bylo pro Pražany romantickou pustinou s možností dobrodruž­ných trampských a vodáckých vý­prav. Vltava se rázem změnila v myslí „mořských vlků“ v širý oceán a tehdejší trapeři vnímali podbrské pahorky jako úpatí kanadských velehor, což přiblíží v textech trampských a vodáckých písní skupina Eldorado a vůni pá­ry, uhlí a klapot kol skupina Vlak na Dobříš. Živé obrazy s tramp­ských dějin bude dávat divadélko Rešeto.

Význačnou stanicí Dobříš bude v době od 12.50 do 14.10 h re­prezentovat historická výstava vývo­je a současnosti drážní a železnič­ní dopravy, spojená s příjezdem význačných historických hostů a lehkým hudebním podkresem.

V Mníšku pod Brdy bude za­stávka parního vlaku v době od 14.40 do 15.40 h vyplněna přípo­menutím absurdity až nesmyslně

válku. Vojenské historické sku­piny spolu celostátně spolupra­cují a město Plzeň se do váleč­ných dějin přece jen více zapsalo rokem 1945. Problém, jak loko­motivu kamuflovat do období konce poslední světové války, se řešil snadno a známý symbol, bílé „V“, přišel na dýmniční dveře lokomotivy. Takové označení za války lokomotivu opravdu měly, ale spíš to byly stroje, s nimiž jez­dili fanatičtí příznivci německé říše.

Nezbylo tedy, než lokomotivu zařadit do německého označova­cího systému. U německé želez­niční správy DRB ale ve skuteč­nosti žádnou podobnou lokomo­tivu neměli. Jen v NDR v padesá­tych letech jezdila krátce původem francouzská lokomotiva, shod­ného uspořádání dvojkolí, ozna­čená jako 08 1001 DR. Pro 475.111 bylo zvoleno označení 09 1011.

Skutečnou řadu 09 DRB, která už byla ve výrobě, zničilo bom­bardování. Proto jsme podle ně­mecké praxe zvolili označení až v následující tisícovce inventár­ních čísel a opět vypočítali, jak by mohla být značena lokomotiva, vyrobená jako jedenáctý v pořadí inventárních čísel. S oběma po­psanými označeními se lokomo­tiva už pět let účastní mnoha akcí, veřejností kladně hodnocených a hojně navštívených.

Musím dodat, že žádný rakous­ký či německý příznivec lokomo­ty, který lokomotivu 475.111 spat­řil přeznačenou do cizích označova­cích systémů, nikdy neprotes­toval. Naopak, vždy jsme se spo­lečně zasmáli, jak jsme si s historií pohráli a ještě pobavili tisíce di­váků vojensko-železničně-histo­rických představení. Mezi obcen­stvem se občas najde i nějaký ten drobný sponzor, jindy budoucí spolupracovník historické či reálné železnice, takže se jedná jen o krok k celkovému prospěchu všech zúčastněných.

Pasivní rezistence před sto lety

Před sto lety se uplatnila pasivní rezistence českých železničářů. Podle současných encyklopedií politiky se pasivní rezistencí (z lat. passivum – trpný, netečný) rozumí nepřímá forma odporu, spočívající v nečinnosti, snížení pracovního výkonu či pedantickým dodržo­vání předpisů a postupů.

V českých dějinách se jako příklad pasivní rezistence obvykle udává dlouhodobá neúčast našich poslanců na jednání říšské rady ve Vídni. Méně známou historickou událost představuje železničářská akce, která se odehrála před sto lety na podzim roku 1907. Když nebyly splněny mzdové požadavky zaměstnanců, sáhli tehdy čeští železničáři k prostředku úspěšně uplatněnému v menším rozsahu již v roce 1905, tedy ke zmíněné pasivní rezistenci. Začali plnit svoje služební povinnosti formálně přesně podle platných předpisů. Pasivní rezistence se zúčast­nili zaměstnanci Rakouské severozápadní dráhy, Rakousko-uherské společnosti státní dráhy, Jiho­severoněmecké spojovací dráhy a Buštěhradské dráhy – tehdy nejdůležitějších železničních dopravců.

Důsledky byly katastrofální. Vázlo zásobování potravinami, chyběly vagony a byla ohrožena řepná kampaň. Jednání mezi správními radami soukromých železničních společností a zástupci železničářů byla velmi obtížná a trvala přes dva týdny. Železničářští podnikatelé nakonec sou­hlasili s podstatným zvýšením úřednických platů o 380 až 520 K ročně, u podúředníků a zřízenců činilo zvýšení 120 až 140 K a dělnická denní mzda stoupla o 20 až 40 haléřů. (tes)

Fotografické postřehy



Velice pěkný fotopostřeh poslal Zdeněk Severa z Ostravy. Je to poetický pohled na železniční techniku, který umocňuje duha v po­zadí. Prostě pohádka... Fotografováno v Jablunkově Návisi 23. června v 19 h po bouřce.



Jan Předota z Volyně pohotově zachytil 18. července býka-hazardéra na přejezdu v zastávce Mikulášovice střed pouhých 5 minut před příjezdem vlaku. Ale spíš to vypadá, jako by to byl vůl – jinak by tam tak hloupě nestál...