



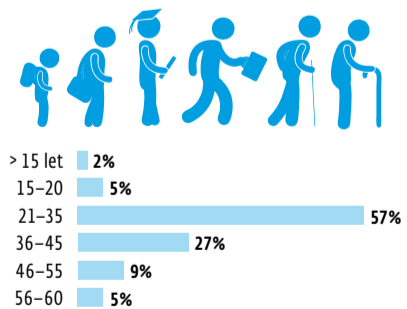
FOTO ČD

## Věrnostní program přilákal již bezmála padesát tisíc zákazníků ČD Body bodují dalšími benefity

Odměny za věrnost si u zákazníků národního dopravce v poslední době získávají značnou oblibu. Od počátku spuštění věrnostního programu ČD Body až do současnosti oslovila novinka téměř 50 tisíc lidí a každým dnem se zapojují další. České dráhy proto dále rozšiřují nabídku benefitů, za které je možné nashromážděné body „utrácet“, a také přicházejí s obdobou „happy hours“ – ve vybraných spojích je zákazníkům připisován dvojnásobek bodů. V plánu je rovněž další rozšíření tohoto programu.

Zákazníci, kteří nakupují v eShopu ČD nebo prostřednictvím mobilní aplikace Můj vlak, se do programu začali zapojovat pár minut poté, co byl o půlnoci 14. prosince 2014 spuštěn. Za pět měsíců svého fungování si věrnostní program ČD Body našel bezmála padesát tisíc věrných zákazníků a neustále se přidávají další. Největší podíl tvoří pracující zákazníci, především pak ve věku 21–35 let.

### Zastoupení bodujících dle věku



Ve chvíli, kdy si zákazníci aktivovali věrnostní program, začali za své nákupy sbírat ČD Body, které později proměnili či proměnili za zajímavé benefity. Řada z nich totiž vyčkává a body šetří na odměnu s vyšší hodnotou.

### Lákají vstupenky i jízdenky, na léto přibudou kola

Velký zájem je od samého počátku také o čerpání jednotlivých benefitů. Nejvíce láká v současné době sleva ve výši 90 % na rezervaci místa do 2. třídy SC Pendolino. Dlouhou dobu držel prvenství voucher na zlevněný vstup do Království železnic, kdy zákazník za 50 bodů získá slevu na vstupném ve výši 230 Kč. Od dubna zaznamenal velký zájem také další z partnerských benefitů – voucher na

představení do divadel ABC a Rokoko, kdy zákazník opět za pouhých 50 bodů a zakoupení jedné vstupenky na pokladně divadel získá druhou vstupenku po předložení voucheru zdarma. Roste zájem o odměny formou Skupinové víkendové jízdenky i jednosměrné jízdní doklady. To je však jen zlomek toho, co věrnostní program nabízí.

Kompletní přehled je k dispozici na stránkách [www.cd.cz/cdbody](http://www.cd.cz/cdbody). Ten se navíc průběžně rozšiřuje, například pro nadcházející letní turistickou sezonu se připravuje odměna formou voucheru na jednodenní zapůjčení jízdního kola z půjčovny kol ČD.

### Jste nedočkaví? Bodujte dvojnásob!

Princip sbírání bodů je následující: za každých uhrazených 10 Kč za vnitrostátní jízdenku se přičítá 1 bod, u mezinárodních dokladů včetně lůžkových a lehátkových příplatků se počet bodů určuje dle kilometrické vzdálenosti. Do padesáti ujetých kilometrů získá zákazník 5 bodů, nad padesát 10 bodů.

Existuje ale možnost, jak získat bodů výrazně urychlit. Zákazníci zapojení v programu získávají od 8. května dvojnásobek bodů ve vybraných spojích a dnech mezi Prahou a Ostravou. Mohou tak učinit v kterémkoli traťovém úseku na trase Praha – Ostrava, jízdní doklad musí být v konkrétním vybraném vlaku zkontrolován vlakovou četou.

Díky tomu, že zákazníci projeví o věrnostní program obrovský zájem, chce národní dopravce umožnit využití jeho výhod i dalším skupinám cestujících. Do budoucna proto hodlá umožnit sbírat body rovněž zákazníkům, kteří nakupují v pokladnách a vlastní In Kartu ČD. Věrnostní program a pravidla pro jeho rozšíření pro zákazníky In Karet se v současné době připravují a start se očekává už v průběhu roku 2016.

JITKA KOCYANOVÁ

### SLOUPEK

#### Rating potvrzuje naše započaté úsilí

Agentura Moody's počátkem května vydala pravidelnou roční zprávu k ratingu Českých drah. Potvrdila dosavadní ratingový stupeň Baa3 se stabilním výhledem. Stabilní výhled ratingu indikuje, že Moody's v dohledné době neuvažuje o změně hodnocení. Stupeň Baa3, který spadá do investičního pásma, držíme od loňského května.



**Pavel Krtek**  
předseda představenstva ČD

Vydaná zpráva ratingové agentury potvrzuje správnost našich kroků při stabilizaci společnosti, posílení její likvidity, zvýšení efektivity a zachování pevného místa na otevřeném trhu. Díky ponechání dosavadního ratingového hodnocení budeme moci i nadále získávat finanční prostředky za výhodných podmínek. To nám umožní pokračovat v započaté modernizaci podniku a ve zlepšování nabízených služeb, což pochopitelně ocení především naši zákazníci. Navázat tak můžeme například na nákup nových vlaků pro linku Praha – Brno – Vídeň – Graz nebo na obměnu rychlíkových vozů za modernizovaná vozidla odkoupená od rakouských drah ÖBB.

V hodnocení agentury se projevil i náš aktivní přístup, otevřená komunikace a také to, že neslibujeme nereálné cíle. Z naší iniciativy se již v březnu uskutečnila schůzka v italském Miláně, kde jsme zástupce Moody's seznámili s předběžnými hospodářskými výsledky za rok 2014, s plánem financování na letošní rok a s naší strategií změny struktury dluhu.

Stabilita ratingového hodnocení podtrhuje úspěšné období Českých drah. To potvrzuje fakt, že jsme se po předloňské ztrátě ve výši téměř dvě miliardy korun loni dostali do čistého zisku 156 milionů korun. Věřím, že takových pozitivních zpráv bude jen přibývat.

### INFORMUJEME



## Bezhotovostní terminály se rozšířily do dalších stanic

Kdo u sebe nerad nosí větší hotovost nebo prostě jen raději platí za nákupy či služby kartou, se může radovat. Národní dopravce totiž nedávno dokončil instalaci dalších 87 platebních terminálů pro bezhotovostní placení. Na celkem šestašedesáti stanicích Českých drah je možné platit jízdné platebními kartami zcela nově. Dalších jednadřicet platebních terminálů rozšířilo počet pokladních přepážek na místech, kde terminály již jsou. Více než třetina tržeb ČD za jízdenky dnes přichází bezhotovostně: buď nákupem v eShopu, nebo bezhotovostním nákupem u pokladny na nádraží.

### Přístroje jsou už na 255 místech

Cestující dnes mohou bezhotovostně platební kartou uhradit nákup jízdenek v 255 stanicích. V nich je instalováno celkem 421 platebních terminálů. „Kartou lze platit jízdné mimo jiné i na jediné lanové dráze Českých drah z Horního Hanychova na Ještěd. Platební terminál tam funguje v dolní stanici,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Nejnovejší byla tato možnost rozšířena do dalších 66 stanic v menších městech – například Háje ve Slezsku, Mosty u Jablunkova, Uničov, Hanušovice, Okříšky, Bystřice nad Pernštejnem, Hustopeče, Zaječč, Střelice, Úvaly, Hořice v Podkrkonoší, Řevnice, Karlštejn, Dobříchovice, Slatiňany, Žamberk nebo Tanvald.

### Využití lze i služeb eShopu

Další možnost pro bezhotovostní nákup jízdenek je prostřednictvím eShopu Českých drah. Pořízení jízdenek v eShopu usnadňuje i populární aplikace Můj vlak, která byla spuštěna loni. Díky dostupnosti internetu a moderním telefonům



Více než třetina tržeb Českých drah za jízdenky dnes přichází bezhotovostně.

s internetem si tak může cestující koupit jízdenku na vlak bezhotovostně prakticky na jakémkoli místě České republiky. Jízdenku navíc nemusí tisknout, ale k jejímu ověření stačí ukázat příslušný kód doručený přímo na mobil.

Za rok 2014 přijaly České dráhy bezhotovostní platby za jízdné v objemu 1,548 miliardy korun. To je 33,8 procenta celkových ročních tržeb za vlakové jízdné.

Možnost bezhotovostního placení jízdného platební kartou by se mohla v budoucnosti rozšířit také přímo do vlaků. Od léta chtějí České dráhy tuto možnost testovat na deseti upravených přenosných pokladnách POP především na mezistátních vlacích. V případě úspěšného testování by se v dalších letech rozšířila možnost bezhotovostního placení platební kartou i na další přenosné pokladny POP a do dalších vlaků.

PETR SLONEK, PETR ŠTÁHLAVSKÝ

### Deset let Pendolin v barvách SuperCity

Stala se symbolem revoluce. Od začátku projektu SC Pendolino uběhla celá dekáda. Co přinesla?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7





## HLEDÁME

## Sháníme brigádníky

Zákaznický personál, organizační jednotka Českých drah, a.s., (ZAP) hledá zájemce o výpomoc v provozních profesích. Upřednostňujeme zájemce z řad studentů středních a vysokých škol dopravního zaměření, především studenty zařazené do Stipendijního programu ČEDÉS. Nabízíme uplatnění především v letních měsících v rámci níže uvedených regionálních pracovišť ZAP.

## POPTÁVANÉ POZICE PODLE JEDNOTLIVÝCH RP ZAP

**Brno**  
Vlakvedoucí (průvodčí) osobních vlaků 10 míst  
Osobní pokladník 10 míst  
Ruzickova@gr.cd.cz, 972 625 298

**České Budějovice**  
Vlakvedoucí (průvodčí) osobních vlaků 5 míst  
Osobní pokladník 9 míst  
CPSPLZpers@gr.cd.cz, 602 426 371

**Olomouc**  
Vlakvedoucí (průvodčí) osobních vlaků 6 míst  
Osobní pokladník 6 míst  
Informátor žel. dopravy 3 místa  
Staniční dělník 1 místo  
Tatakova@gr.cd.cz, 972 740 494

**Pardubice**  
Vlakvedoucí (průvodčí) osobních vlaků 12 míst  
Osobní pokladník 7 míst  
Silhankova@gr.cd.cz, 972 322 016

**Praha**  
Vlakvedoucí (průvodčí) osobních vlaků 7 míst  
Kolenska@gr.cd.cz, 972 241 015

**Praha**  
Osobní pokladník 8 míst  
Informátor žel. dopravy 1 místo  
Skladník přepravy 2 místa  
PeskovaE@gr.cd.cz, 972 241 026

**Ústí nad Labem**  
Vlakvedoucí (průvodčí) osobních vlaků 8 míst  
Osobní pokladník 8 míst  
Skladník přepravy 2 místa  
CPSUNLpers@gr.cd.cz, 972 424 954

**Kvalifikační předpoklady:**  
Věk nad 18 let, trestní bezúhonnost, dobrý zdravotní stav, psychická způsobilost, komunikativnost, prozákaznický přístup. Podmínkou pro výkon práce je úspěšné složení příslušné odborné zkoušky z osobní přepravy.

## Odborný referent dopravy a přepravy

Pro Odbor provozu osobní dopravy hledáme Odborného referenta dopravy a přepravy.

## Požadavky:

- úplné středoškolské vzdělání
- praxe v oboru železniční dopravy a přepravy.

## Specifické znalosti:

- odborná zkouška O-06, případně O-05 nebo O-04
- znalosti AJ/NJ, RJ výhodou
- znalost práce s PC
- psychická odolnost, schopnost odolávat stresovým situacím
- komunikační schopnosti
- samostatnost, spolehlivost, preciznost, loajalita, flexibilita.

## Hlavní zodpovědnosti a aktivity:

- poskytování písemných a telefonických informací i v cizích jazycích
- centrální evidence ztrát a náleží
- centrální evidence přepravy osob s omezeným pohybem
- help linka pro zaměstnance ČD
- centrální evidence mimořádně uzavřených osobních pokladen
- telefonický prodej jízdních dokladů
- ověřování jízdních dokladů.

## Nabízíme:

- atraktivní práci s mezinárodním dosahem pro tisíce klientů
- motivační program
- možnost prof. a osobního rozvoje.

Termín nástupu 1. 7. 2015 nebo dle dohody, místo pracoviště Praha. Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlete na e-mailovou adresu: carmine@gr.cd.cz do 10. 6. 2015.



FOTOJAN CHALOUPEK (2x)



# Obstáli jsme ve zkoušce při stěhování hokejového národa

Národní železniční dopravce přepravil během Mistrovství světa IIHF v ledním hokeji 2015 téměř šedesát tisíc fanoušků z celé republiky i ze zahraničí. Kdo chtěl fandit přímo na místě, mohl využít pohodlí vlakových souprav, které byly v mnoha případech posíleny o další vozy. Navíc vyjely noční speciální posilové rychlíky z Prahy do Olomouce a vrcholem se staly přepravy hokejistů jednotkami Pendolino mezi Prahou a Ostravou.

Cestování vlaky Českých drah bylo pro hokejová mužstva možná ne-tradiční, ale určitě komfortní. Národní železniční dopravce získal možnost přepravy hokejových týmů ve výběrovém řízení a cesty hokejistů z různých zemí zajišťovaly mezi stanicemi Praha-Libeň a ostravským hlavním nádražím jednotky Pendolino. Na šesti se objevil reklamní polep s maskoty, králíky Bobem a Bobkem, a hrdým sdělením, že ČD jsou oficiálním partnerem Mistrovství světa IIHF v ledním hokeji 2015. Díky Pendolinu šlo o nejrychlejší spojení, kterému daly týmy přednost před autobusovou a dokonce i leteckou přepravou.

„Na pravidelných spojích byly při doždění značných bezpečnostních opatření vyčleněny vždy jeden až čtyři vozy. Všechny jednotky prošly pyrotechnickou prohlídkou, na palubě byli k dispozici policisté a hokejové týmy byly ve vlaku oddělené od ostatních cestujících. Z Ostravy do Prahy jsme před čtvrtfinále přepravili běloruský a finský tým, v opačném směru pak Švýcary a Švéd. Po čtvrtfinále jsme mezi moravskoslezskou metropolí a Prahou zabezpečili přepravu hráčů z USA, Ruska, Švédska a navíc ještě ze Švýcarska, včetně jejich doprovodu a rozhodčích,“ říká ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD Jiří Jeřeta.

## CityElefant jezdil až do Olomouce

Fanouškům ledního hokeje vyšly České dráhy vstříc především posilovými vlaky po odehraných zápasech jak mezi libeňským a pražským hlavním nádražím, tak i na trase Praha-Libeň - Pardubice - Česká Třebová - Olomouc hl. n., které zabezpečovaly jednotky CityElefant. V jednom případě tento vlak jel přes Ostravu až do



**PŘESUN.** Pendolino využilo k cestě mezi Prahou a Ostravou hned několik týmů. Po čtvrtfinále jím jeli hráči z USA, Ruska, Švédska a navíc ještě ze Švýcarska.

Bohumína. V případě prodloužení zápasů byl odjezd posilových vlaků operativně posunut zhruba o čtyřicet minut od ukončení zápasu. K O2 areně v Praze, kde bojoval mimo jiné i český tým, to bylo nejbližší ze stanic Praha-Libeň, případně z vysočanského nádraží. Právě v Libni v době šampionátu zastavovaly i vybrané vlaky vyšší kvality, které těmito stanicemi běžně projíždějí. „Šlo o více než dvacítka vlaků, která přivázely nebo odvážely fanoušky z Ostravy, Olomouce nebo Brna. Mimopražští fanoušci se od nádraží k hale dostali po dobře značené cestě s perfektní navigací, kde nikdo opravdu nemohl zabloudit,“ potvrzuje jeden z organizátorů ČD Pavel Kožený.

## Velký zájem byl o speciální nabídku VLAK+ hokej

Navíc i některé vlaky od Plzně jely mimořádně přes pražské hlavní nádraží až do stanic Praha-Libeň a řada běžných spojů především z Moravy směrem do Prahy byla posílena až o pět vozů. Kdo mířil do Ostravy, měl to k hokejové areně nejbližší ze stanic Ostrava-Svinov, kde zastavují všechny, tedy i dálkové vlaky vyšší kvality. Ty také zajistily zájemcům rychlé spojení z Letiště Leoše Janáčka z nového nádraží Mošnov, Ostrava Airport. Kdo si zvolil cestu na hokej vlakem, měl jedinečnou možnost využít slevu VLAK+ hokej. Šlo o zpáteční jízdenku, kde se za cestu na zápas zaplati-

lo obyčejné jízdné a zpáteční cesta byla zdarma. Tuto výhodnou nabídku využilo okolo patnácti tisíc fanoušků.

Například tři skupiny fanů z Břeclavska a Hodonínska, kteří směřovali na hokejový zápas Česka s Francií do Prahy, využily EuroCity Slovenská strela hlavně díky nekomplikovanému přesunu. „Autem bychom nejeli, chceme si dát cestou nějaké pívko a popovídat si. Těšíme se nejen na vlastní hokej, ale i do Prahy, kam se běžně nedostaneme. A jízdenka VLAK+ hokej nám ušetřila spoustu peněz,“ řekl „mluvčí“ skupiny Pavel. Spokojena byla i obsluha vlaků. „Problémy s fanoušky jsme nezaznamenali, naopak řada z nich byla nadšená z jízdy vlakem, který patrně jindy nevyužívají,“ sdělila Dana Kořáková, jedna z břeclavských vlakvedoucí z ZAP Brno.

## ČD posílily pět desítek spojů

V případě prodloužení zápasu dispečerů Českých drah, ve spolupráci se zaměstnanci ZAP, operativně domlouvali odkládání odjezdu posilových vlaků. „Zaměstnanec ZAP u O2 areny sledoval pohyb hokejových fanoušků, především pak jejich množství, a s našimi dispečery řešil případně posunutí odjezdu nočních spojů. Během šampionátu jsme posílili okolo pěti desítek vlaků a přidali necelou stovku posilových vozů,“ upřesnil šéfdispečer Lukáš Zástěra.

Ač se přepravy týmů plánovaly dopředu, těsně před jízdami nastala řada změn, jimž se dopravce snažil vyhovět. Příkladem může být odjezd běloruského týmu o den dříve. „Dispečerů a rezerváčních pracovišť zvládli vše bez problémů, za což jim patří velký dík, stejně tak i všem zaměstnancům ZAP, ať už vlakovým četám či osobním pokladníkům, kteří odbavovali zákazníky nebo podávali informace o změnách. Zabodovali i operátoři Kontaktního centra. Poděkování patří také zaměstnancům DKV. Všichni dokázali, že jim na dobrém jménu ČD záleží,“ shrnul spolupráci celého úseku osobní dopravy člen představenstva Michal Štěpán. **MARTIN HARÁK**

## Vlakem na hokej

## Legiovlak vyrazil na pouť napříč republikou

Replika vlakové soupravy, kterou kdysi využívali českoslovenští legionáři, vyrazila v úterý 19. května na zhruba půlroční pouť po krajích České republiky. Legiovlak má lidem na nádražích přiblížit život a boj československých vojáků na Transsibiřské magistrále v letech 1918–1920. Soupravu si na pražském hlavním nádraží před jejím odjezdem mohli prohlédnout například partneři projektu. Podívat se přišel i premiér Bohuslav Sobotka (ČSSD). Při té příležitosti řekl, že jeho praděd byl legionář a možná podobným vlakem projel Sibiř. Vlak poté vyrazil směrem na Mladou Boleslav.

Na slavnostním „roll-outu“ nechyběli samozřejmě ani představitelé Českých drah, ČD Cargo a SŽDC. Dorazili šéfové těchto tří společností Pavel Krtek, Ivan Bednářik a Pavel Surý, tedy zástupci hlavních partnerů odpovědných za logistiku. Novými gestory projektu, jehož hlavním iniciátorem je Českoslo-



**HISTORIE.** Legiovlak zatím tvoří deset zrekonstruovaných vozů včetně obytného, který je jediný zelený a neslouží k prohlídkám veřejnosti. **FOTO AUTOR**

venská obec legionářská, jsou Český rozhlas a Česká unie sportu.

## Připravuje se obytný vůz

Souprava nyní zatím čítá deset vozů (do budoucna by jich mělo být jedenáct) z nichž část nabídlo legionářům DHV Českých drah, které spolu s depy a dalšími významnou měrou zajišťovalo jejich zprovoznění. Novinky na vlaku přítom-

ným přiblížil vedoucí projektu Legie 100 Jiří Charfreitag. „Obytný vůz, který je jediný zelený, není určen k prohlídkám veřejnosti, ale bude sloužit při putování Legiovlaku jako zázemí pro pěti lidí obsluhy, která se bude na prezentaci soupravy ve čtrnáctidenních turnusech střídát – samozřejmě v legionářských uniformách,“ řekl velitel jednotky Tomáš Gál. Nově se podle něj představuje prodejní

vůz, jehož vzory na sibiřské magistrále fungovaly jako prodejny a kantýny.

Třetí novinkou v soupravě Legiovlaku je vůz kovářský, který včetně dobového strojního vybavení ilustruje dílenské zázemí legionářů. Jde o jedno z nejstarších vozidel soupravy, na jeho objevení a opravě se kromě dalších významnou měrou podílel Klub historické techniky při RD Zvolen. Financování se ujala Nadace Milana Rastislava Štefánika. Slovenská strana také přislíbila finanční podporu projektu. Všichni věří, že pouť historické soupravy povede v budoucích letech i na Slovensko.

V právě poledne pak Legiovlak v parní traktaci odjel z hlavního nádraží do Mladé Boleslavi hl. n., kde byl od 20. května týden zpřístupněn především školákům a studentům. Nejbližší další zastávka z celkem dvanácti je 28. května v Liberci. Cestu Legiovlaku zaštiťuje předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Jan Hamáček. **MARTIN NAVRÁTIL**



# Útlum motorové trakce řešíme opravami osobních vozů

KRÁTCE

## Sobotní Cyklohráček dostal posilu

Cyklohráček, dětský a cyklistický výletní vlak, který jezdí o víkendech a svátcích z Prahy na Okoř a do Slaného, posílil další vůz. V této podobě jezdí od 16. května sobotní ranní vlak z Prahy (odjezd v 9.18) do Slaného, který se už několikrát díky zájmu výletníků ocitl na hraně kapacity. Ve vlaku proto přibýlo každou sobotu dalších 62 míst a takto posílen bude Cyklohráček vyrazet až do konce června. Letos vyjel prvně 28. března a zatím přepravil 3 665 cestujících (2 394 dospělých a 1 271 dětí) a 228 jízdních kol. **(Pešť)**

## Pojízdné drážní kino opět láká nejmenší



Podvanácté vyjel Kinematovlak Českých drah. Ve středu 13. května vyrazil z Břeclavi a během tří týdnů projede sedmáct měst napříč celou republikou. V pátek 29. května zamíří na zahájení 55. ročníku filmového festivalu do Zlína, kam se opět vrátí na slavnostní zakončení 4. června. Loni navštívilo pojízdné kino přes pět tisíc dětí a letos se nabídka rozšiřuje o víkendové promítání s doprovodným zábavním programem. Také letošní ročník nabídne dvanáct projekcí denně, od 9.00 do 15.30 v půlhodinových intervalech. Děti nejdříve projdou historickým vagonem s výstavou a výkladem o historii železnice a před promítáním si mohou pohrát ve Vláčku Hráčku. Podrobnosti najdete na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky). **(Pešť)**

## Třídění odpadu na nádražích má zelenou

Na více než pěti stovkách železničních stanic po celé ČR se brzy objeví speciální koše na tříděný odpad. Celkem 1 865 těchto nádob na třídění papíru, plastů, skla, kovů a směsného komunálního odpadu nainstaluje ještě letos chráněná dílna v rámci projektu z Operačního programu Životní prostředí. Na vybraných nádražích by se tak mohly vytřídit stovky tun odpadků, doposud se tak částečně dělo jen na hlavním nádraží v Praze. Loni se tu sebralo 430 kg plastů, 720 kg papíru a přes 58 tun směsného odpadu. Nové koše se objeví tam, kde se denně pohybuje více než 300 cestujících. Věříme, že projekt bude přínosný. V takovém případě by se uvažovalo o jeho pokračování. **(rub)**

Dílny pro opravy vozidel (DPOV) jsou akciovou společností se 100% účastí Českých drah, jejímž úkolem jsou opravy kolejových vozidel převážně pro „matku“, ale i pro externí subjekty. Lokomotivy, elektrické jednotky, motorové vozy a tažená vozidla se opravují ve třech provozních střediscích oprav Přerov, Nymburk a Veselí nad Moravou s pracovišti Olomouc, Břeclav a Valašské Meziříčí. Jak funguje nový systém firemního řízení, ale i na další aktuální otázky jsme se ptali předsedy představenstva a obchodního a technického ředitele Romana Kotta, který má na starosti obchod a techniku.

## Nedávno jste v DPOV zaváděli tzv. projektové a procesní řízení (PPŘ). Oč se jedná?

Projektové a procesní řízení jsme zaváděli proto, aby se zefektivnila činnost DPOV. Systém je podobný organizaci práce v konkurenčních podnicích, které již projektové a procesní řízení implementovaly. Díky PPŘ nastaly zásadní změny týkající se systému řízení zakázek, organizace oprav a dílenské logistiky. Vznikly nové funkce projektových manažerů a rozpisových mistrů. Zakázky mají svůj harmonogram, rozpočet a je za ně odpovědný projektový manažer. Bylo nutné popsat vnitřní procesy ve firmě tak, aby každý zaměstnanec věděl, jaké výstupy se od něj očekávají, jaké vstupy má dostávat a jak je dále zpracovat. Museli jsme všem zaměstnancům vysvětlit a pak vyžadovat, aby nastavené procesy byly dodržovány.

## Co bylo přínosem PPŘ? Jaké jste posbírali zkušenosti?

Jedním z hlavních přínosů bylo, že jsme začali na základě rozpisek a návodů k jednotlivým opravám přizpůsobovat i tok materiálu a jeho objednávání. Prostřednictvím PPŘ lze postupnými kroky začít plánovat kapacity výroby i oprav na základě propustnosti pracovišť a dostupnosti příslušných zaměstnanců. Také v linii objednávka – smlouva – plán – realizace – vyhodnocení zakázek v rámci nastavení systému se udělalo hodně práce.

## A praktické výstupy a zkušenosti?

V rámci PPŘ je nahlíženo na každou jednotlivou opravu jako na samostatný projekt a tak je k ní i přístupováno. Je jasně vymezen prostor obchodu, nákupu, logistiky, výroby i ekonomiky. V rámci zpětných vazeb se mnohem efektivněji objednáva a nakupuje materiál či služby. Pracovní náplně zaměstnanců odrážejí nastavené procesy.

## Odhadla se i nějaká slabá místa?

Ano, ta byla zejména v oblasti plánování, normování či kontroly řízení jakosti. PPŘ je zjednodušeně řečeno jen systém, v němž jsou popsány vstupy, proces zpracování a výstupy. DPOV pracuje na technických, jakým způsobem plánovat prostřednictvím SAPu a jak vykazovat již odpracovanou činnost. S tím

## ROMAN KOTT

Po střední průmyslové škole elektrotechnické vystudoval VUT Brno. Od počátku 90. let pracoval u ČSD, Lokomotivního depa Ostrava, později u ČD v DKV Olomouc. V roce 2004 byl u zrodu prvních dvou pracovišť DPOV z bývalých výkonných jednotek ČD, z nichž 2007 vznikla a.s. DPOV. Od ledna letošního roku je předsedou představenstva. Rád jezdí na kole a lyžuje.



FOTO AUTOR



souvisejí i změny v organizaci práce. Zaměřujeme se tak na výrobní controlling a elektronický sběr dat, přizpůsobujeme nákladový controlling.

## Lze vyčíslit úspory, k nimž tento systém řízení vede?

Zavedení PPŘ a plánování výroby je dlouhodobý proces a jeho zavedení napříč celou společností je velmi náročné. Proto byly v jednotlivých podnikatelských plánech společnosti stanoveny cíle, jejichž splnění očekáváme do konce roku 2017.

## V minulosti se na všech vašich střediscích investovalo, naposledy třeba v lakovně v PSO Nymburk. Co se plánuje nyní?

Snažíme se vkládat prostředky do technologií, které mají návratnost, anebo mají vztah k úspore režijních nákladů. Technologická podřízenost v DPOV je stále ještě značná. Firma naší velikosti by neměla mít na odpisech cca 21 milionů, ale mnohonásobně více. Odpisy jako budoucí zdroj obnovy investic jsou tak již od počátku existence DPOV na nedostatečné úrovni. DPOV investuje asi 35 až 40 mil. Kč ročně. Opticky to vypadá na pěknou částku, ale v porovnání s konkurenčními firmami je to pořád málo. Rozdíl mezi odpisy a celkovými investicemi je tak dán i racionálním přístupem mateřské společnosti k dividendové politice Skupiny ČD.

## A konkrétní technologie, zařízení či vybavení?

V minulých letech jsme dělali vše pro to, abychom byli sami samostatní v opravách dvojkolí, proto šly investice tímto směrem – lis, CNC stroje a další vybavení. Pro zvětšení kapacity oprav jsme postavili nové haly v Přerově a ve Veselí nad Moravou. V Nymburce byla zřízena moderní lakovna. Je tomu tak i proto, že pokud chce zákazník kompletní nátěr vozidla, tak rozebrání, přepravu jinam kvůli laku a zpět a pak zpětně sestavení opravu prodražují a prodávají. Každá standardní oprava má lakovnu, to je prostě nutnost.

## Ale na druhou stranu jsou i technologie, které by bylo drahé pořizovat...

Ano, například třeba velké opravy trakčních motorů, kdy je nutné zasahovat do vnitřní. Na trhu existuje více dodavatelů těchto oprav, kteří zároveň nejsou konkurencí DPOV. Proto takové závady opravujeme u nich.

## Které zajímavé zakázky byste zmínil? Jaký je výhled od budoucna?

Specializujeme se hlavně na vyvazovací opravy pro České dráhy a účastníme se i soutěží na hlavní opravy. Dokončujeme technologické vybavení na elektro zkoušení skříní osobních vozů tak, abychom mohli provádět plnohodnotně i vyšší opravy. Rozběhly se opravy vozů Bmz<sup>234</sup>. Potěší každá ukončená oprava těžce poškozených kolejových vozidel při střetech na přejezdech nebo požárech. Pro polské zákazníky provádíme opravy na lokomotivách řad 181 a 182. DPOV jako dceřiná společnost Českých drah se musí umět naučit pružně reagovat na potřeby nejen matky, ale i dalších společností v rámci Skupiny ČD.

## Jak řešíte relativní propad zakázek ve velkých motorových lokomotivách, který je trendem nejen u nás?

Diesellová trakce, která se dělala v Nymburce, je až na výjimky v útlumu, takže už to nejsou desítky lokomotiv ročně. „Volnou“ kapacitu se snažíme využít k rozšíření počtu oprav osobních vozů pro České dráhy. Pro opravy vozů se hojně využívá i nová lakovna. Chceme, aby těchto oprav přibývalo.

## I do železničářů jste zadávali inzeráty na nábor pracovníků pro různé odborné profese. Lze to vnímat i jako jisté zrcadlo ekonomického oživení? A daří se vám specialisty sehnat?

Situace na trhu práce, zejména v některých speciálních profesích, není z našeho pohledu dobrá. Nedaří se nám sehnat soustružníky, obsluhy CNC, svářeče či kvalitního lakýrníka nebo brusiče atd. Na dráze je však každá profese speciální a potřebuje své zaškolení a zaučení. Hlásí se k nám i žadatelé přes úřady práce. Snažíme se navázat užší spolupráci se středními školami. Dostatek kvalitních lidí je pro další rozvoj DPOV nezbytný.

MARTIN NAVRÁTIL

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### BRUSEL SCHVÁLIL ČESKU PENÍZE NA INFRASTRUKTURU

Evropská komise přiklepla ČR další operační program. V OP Doprava je do roku 2020 možné z evropských fondů čerpat až 4,7 miliard eur (asi 127 miliard korun). Program má například přispět k rozvoji stávající železniční a silniční infrastruktury. Podle Evropské komise by měla mimo jiné napomoci i renovaci či zlepšení 140 kilometrů železničních tratí, osmi kilometrů tramvajových linek či tratí metra, nebo 95 kilometrů dálnic a rychlostních silnic. Program má na železnici podpořit rovněž zavádění Evropského systému řízení železničního provozu i modernizaci vozového parku pro nadregionální i regionální linky. Pamatováno je i na rozvoj překladišť kombinované dopravy. „Chceme evropské prostředky využít především na páteřní dálniční síť, tedy R35 spojující Hradec Králové a Olomouc, Pražský okruh, spojení s Rakouskem přes D3 a Polskem přes D11,“ reagoval na oznámení český ministr dopravy Dan Ťok. Důležité jsou ale podle něj také projekty na železnici, například modernizace tratě Plzeň – Domažlice, která by měla zrychlit spojení na Mnichov, či dráha na pražské letiště. „Nově budeme z programu financovat i obnovu vozového parku na železnici a městskou kolejovou dopravu, tedy infrastrukturu pro tramvaje, metro a trolejbusy,“ dodal ministr. **ČTK 11. 4. 2015**

### ČESKÉ DRÁHY UŽ VYHLÍŽEJÍ MILIARDY ZA PRODEJ NÁDRAŽÍ

Převod železničních nádraží letos skončí. Počítá s tím ministr dopravy Dan Ťok, který představil časový plán klíčového obchodu. Zhruba 1 600 budov přejde z Českých drah do majetku SŽDC. Pro ČD to znamená finanční vzpruhu v řádu miliard korun. Změny se dočkají i omšelé nádražní budovy. Mnoho let odkládaný obchod znamenal další chárání stanic. Na jejich opravy už má nový majitel přichystáno více než osm miliard korun. Převod je důležitý i proto, že za provoz nádraží budou nově platit všichni dopravci takzvané ošlapné. Tedy kromě Českých drah i RegioJet, Arriva či LEO Express. Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) tvrdí, že transakce už je blízko. Příprava obchodu měsíce vázla na české straně. Věc pak zůstala v bruselských kancelářích. Ministerstvo dopravy se totiž obávalo nařčení z nedovolené státní podpory ČD, a proto se raději obrátilo na Evropskou komisi. Bruselská úřednická komise pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerová slíbila, že do ČR v řádu týdnů pošle dopis se stanoviskem a doporučenou cenou. Ze slov Ťoka lze ale vyvodit, že peníze, které bude smět státní SŽDC vyplatit ČD, budou výrazně nižší než řada původních předpokladů. Ještě loni se mluvilo o sumě sedmi miliard, na podzim už jen o pěti. **LN 13. 5. 2015**

**ZAUJALO NÁS**

„Ve státech Evropské unie je standardní, že se psychologické testy u strojvůdců po určitých letech opakují. Mělo by to být pravidlem i u nás, protože lidé se mění.“ Psycholog Jiří Popelka o psychotestech, které musí skládat strojvedoucí.

TV NOVA 22. 3. 2015

### ÚŘADY PROVĚŘUJÍ 23 STAVEB KVŮLI ZÁKONU O PROCESU EIA

Ministerstva dopravy, životního prostředí a místní rozvoj zkoumají, zda 23 hotových dopravních staveb odpovídá požadavkům nového zákona o hodnocení vlivů stavebních projektů na životní prostředí (EIA). Devět těchto staveb požadavkům vyhovuje, zbytek by měl být převeden do poloviny července. Česko více než deset let v této oblasti neplnilo požadavky EU, když do tuzemského práva nepřevodilo příslušná unijní legislativní pravidla. Hrozil tak výpadek v čerpání dotací ve výši sto milionů korun. Toto nebezpečí nyní už nehrozí, Česko by tak peníze na uvedené rizikové projekty mělo dočerpát. Celkem jde o stavby za zhruba 50 miliard korun, deset projektů se týká železnice a 13 silnic. Na železnici jde například o rekonstrukci kolejí nádraží v Plzni nebo přestavbu železničního uzlu v pražské Hostivaři. Novela zákona o procesu EIA vstoupila v platnost letos začátkem dubna. Mimo jiné dává veřejnosti větší prostor pro vstup do procesu posuzování vlivu staveb na životní prostředí. „Na druhou stranu ale zkracuje lhůty, mimo jiné i pro rozhodování soudů,“ řekl Brabec. „Zkrátit nyníjší dlouhou přípravu staveb by mělo i zavedení takzvaného jednotného řízení, kdy by se procesy EIA, územní řízení a stavební řízení sloučily do jednoho řízení,“ dodal ministr životního prostředí. **ČTK 14. 5. 2015**

### RYCHLOTRATĚ OPĚT SKONČILY U ANTIMOPOLNÍHO ÚŘADU

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže opět řeší vysokorychlostní tratě (VRT). Na stole mu skončila dvacetimilionová zakázka SŽDC s názvem „Technicko-provozní studii – Technická řešení VRT“. Za krkolomným názvem se skrývá strategický dokument, který určí směr českým železnicím na desítky let. Vítěz se bude podílet na tvorbě norem pro vysokorychlostní tratě, bude řešit třeba podobu nástupišť, nádraží a dalších parametrů. Dokument naznačí šance českých firem podílet se na výstavbě a provozu kolejí budoucnosti. V klání zvítězilo konsorciem projektantské firmy Sudop Praha a organizace ACRI, tedy Asociace podniků českého železničního průmyslu. Sem patří například plzeňská Škoda. „SŽDC nastavila kvalifikační kritéria této strategické zakázky tak, aby udržela současnou monopolu na české železnici,“ tvrdí Petr Šlegr, šéf Centra pro efektivní dopravu, které podnět k antimonopolnímu úřadu podalo. Požadavky správy železnic na zkušenosti členů řešitelského týmu se podle něj míjejí s předmětem zakázky a diskvalifikují řadu zkušenějších konkurentů. Samotné centrum se hodlalo tendru účastnit se zahraničním partnerem, který má s provozem rychlotrati zkušenosti. Nakonec účast vzdalo. Správce infrastruktury jakoukoli kritiku odmítá. **E15 20. 5. 2015**



## HLEDÁME

**Elektromechanik**

DPOV, a.s., Nymburk

**Požadavky:**

- úplné odborné vzdělání v oboru elektro
- praxe v oboru vítána
- znalost vyhlášky č. 50/1978 Sb., min. § 6
- znalosti základního nastavení měřicích přístrojů
- práce na opravách ŽKV, demontáže, opravy a montáže elektrocelků ŽKV
- orientace ve výkresové a technické dokumentaci
- sestavování a zkoušení elektrických strojů a přístrojů
- znalost kolejových vozidel výhodou
- oprávnění k řízení motorového vozíku výhodou.

**Soustružník kovů**

DPOV, a.s., Nymburk

**Požadavky:**

- úplné střední odborné vzdělání v oboru strojírenství
- praxe v oboru vítána
- orientace v technické dokumentaci
- stanovení pracovních postupů
- určování podmínek obrábění, seřízení obráběcích strojů a výrobního procesu
- znalost práce na CNC strojích výhodou.

**Svářeč**

DPOV, a.s., Nymburk

**Požadavky:**

- úplné střední odborné vzdělání v oboru strojírenství
- svařování pevnostních skříní vozů metodou 111 a 135
- svařování plechů do 3 mm na opláštování střešních konstrukcí vozů metodou 135
- svařování potrubí metodou 311
- jeřábnické a vazačské zkoušky výhodou
- znalost kolejových vozidel výhodou.

**Nabízíme:**

- práci ve stabilní společnosti
- odpovídající platové ohodnocení
- zaměstnanecké benefity
- 5 týdnů dovolené.

Termín nástupu je 15. 6. 2015.

Přihlášky zasílejte do 10. 6. 2015.

Životopis zaměřený na vaše profesní zkušenosti společně s dokladem o dosaženém vzdělání a výpisem z trestního rejstříku zasílejte na e-mailovou adresu: nevrlova@dpo.cz nebo na adresu DPOV, a.s., Husova 635/1b, 751 52 Přerov a označte kódem (do textu e-mailu nebo na obálku) DPOV/Ž.

→ Pokračování na straně 8

**CD DPOV**  
Člen Skupiny ČD

# Muzeum v Lužné u Rakovníka zahájilo novou sezonu



FOTO VÁCLAV RUBEŠ (2x), JAN CHALOUPEK, AUTOR

## Začala se prodávat kniha o Kyklopi

V rámci akce „Znovuzrození lokomotivy Kyklop“ byla 6. května slavnostně pokřtěna i kniha věnovaná právě těmto lokomotivám. Publikace popisuje historii vývoje, výroby a provozu lokomotiv řady T 499.0 od úvah o jejich vzniku až po současnost. I přes existenci pouhých dvou prototypů lze tyto stroje označit přídomky nejvýkonnější, nejrychlejší či ve své době nejmmodernější. Jedná se o ucelenou monografii, která přinese příznivcům železnice nejen potěšení z mnoha dobových fotografií, ale odpoví i na řadu otázek spojených se vznikem a provozem těchto unikátních lokomotiv. Zájemci o knihu si ji mohou objednat na e-mailové adrese [kyklop@cdvuz.cz](mailto:kyklop@cdvuz.cz) za 1 090 Kč včetně poštovního a balného nebo zakoupit u vybraných prodejců železniční literatury.



ČD Muzeum Lužná u Rakovníka se už po sedmnácté stalo pódium pro slavnostní zahájení nostalgické sezony Českých drah. V pátek 15. května sem vyrazil protokolární vlak se stovkami pozvaných hostů a o víkendu už muzum patřilo veřejnosti. Ta se má letos i v následujících letech na co těšit, během slavnostního zahájení byly totiž odtajněny zajímavé projekty. Národní dopravce podporuje nostalgii významným objemem financí.

Už v pátek byl o svezení nemalý zájem. Stalo se tak hlavně proto, že v čele protokolárního vlaku z Prahy se blýskla motorová lokomotiva T 499.0002 VUZ, která díky zaměstnancům DPOV, PSO Nymburk a mnoha dalších lidí, kteří také zajistili finance, letos znovu oživila. Kyklopi na postrku pomáhal Brejlovec T 478.3101. „Doma“ v Lužné přivítal první letošní návštěvníky vrchní přednosta DHV Jindřich Rachota. Nezapomněl připomenout chystané letošní oslavy 170. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy, zhodnotit, co se povedlo a nastínit nejbližší plány.

Milovníky mašinek jistě potěší jeho slova o tom, že se dál intenzivně pracuje na opravě motorového vozu M 260.001 Stříbrný šíp, přímo v Lužné se dokončuje oprava brněnské 433.001 a chystá se renovace další páry – 414.096 z někdejšího česko-veleňického pomníku. Nadace okřídlené kolo připravuje opravu přípojného vozu řady Calm, která by měla proběhnout v příštím roce v Krnově. Vrchní přednosta také připomněl význam DHV pro opravárenství historických vozidel u nás: „Po ukončení činnosti železničních oprav a strojíren České Velenice se stala Lužná prakticky jedinou dílnou, která umí opravit parní lokomotivy rozchodu 1 435 milimetrů.“ Uvedl a zároveň vyzdvihl fortel lidí v DPOV, kteří zase prokazují svůj um při opravách historických motorových lokomotiv a vozů.



**HISTORIE.** První návštěvníky přivítal vrchní přednosta DHV Jindřich Rachota (malé foto vlevo). Protokolárnímu vlaku pomáhal v pátek luženský Brejlovec.

## Historii podporuje také správce infrastruktury

Kratší či delší zdravotce vyslovili ředitel kanceláře GR ČD Jiří Kešner, ředitel NTM Karel Ksandr či generální ředitel VUZ Antonín Blažek. A nový rozměr nabrala spolupráce DHV a ČD Muzea Lužná u Rakovníka se SŽDC, která vyslala také řadu zástupců v čele s náměstkem generálního ředitele Josefem Hendrychem. Se správcem infrastruktury chce DHV realizovat společný projekt rozšíření kolejíště areálu, navíc bylo před sezonou krásně opraveno staré staniční skladiště v Lužné, kde by v budoucnu měla vzniknout nová expozice železniční infrastruktury. V ódách na tradici české železnice a péči o historická vozidla pokračoval Antonín Blažek, který knihou o stroji Kyklop ocenil přítomné osobnosti. „Která firma se může pochlubit takovou tradicí jako ČD?“ ptal se a navázal v souvislosti s národní hrdostí přes libeňskou hokejovou arénu na končící mistrovství i šikovnost někdejších výrobců vozidel v ČKD.

## Papoušek si postavil hlavu

A abychom nezapomněli – předtančení country mažorettek, vůně cateringu a historické lokomotivy ohřívající se pod stromy na příjemném květném slunci, to vše navodilo tak báječnou atmosféru, že se pak málokomu chtělo vrátit „speciálem“, tentokrát v čele s Papouškem 477.043, zpět. V jeho režii se měla odehrát i sobotní jízda pro veřejnost z Prahy do Lužné, Papoušek si ale kvůli závadě vymyvacího víčka postavil hlavu, a proto ho nahradil Brejlovec. Dobrou zprávou ale je, že na jeho opravě se intenzivně pracuje a v čele zvláštního vlaku z Loun do Lužné u příležitosti Dne dětí (30. 5.) by se měl opět objevit v plné síle.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie a video najdete ve webové verzi *Železničáře*.

## Pára v hanácké metropoli okouzila děti i jejich rodiče

Třetí květnový víkend otevřela své brány pro širokou veřejnost pobočka muzea Českých drah v Olomouci. Sobotním a nedělním jždám předcházela páteční muzejní noc, kdy se celé Depo historických vozidel zpřístupnilo fanouškům železnice. Ti si mohli detailně vyfotografovat nasvěcené lokomotivy a také se třeba podívat, jak se zatápí parní lokomotiva.

### Vyjela Rosnička i Kremák

Prosluněný víkend přilákal do expozice historických lokomotiv a vozů na tři tisícovky rodičů s dětmi. V hanácké metropoli je deponováno osm lokomotiv parní, elektrické a motorové trakce a také několik osobních vozů. Největší lákadly se pochopitelně staly provozuschopné parní stroje Rosnička 464.202 a Kremák 534.0432, které po oba víkendové dny vozily vlaky s rodinami a fanoušky železniční dopravy po olomoucké stanici. U víkendových radovánek nemohl

chybět ani diesellový stroj T 466.0007 ze sbírek muzea, jenž pomáhal při rychlých přetazích z opačného konce stanice a s historickým vlakem vytvářel jakousi „push-pull“ soupravu.

„Nostalgické vyjížďky po olomoucké stanici byly koncipovány úvratově a jen díky pochopení SŽDC jsme mohli návštěvníky provést přes celé hlavní nádraží až do vzdáleného Černovíru na pražském zhlaví. Jedna vyjížďka měřila sedm kilometrů a kvůli stavebním pracím jsme manipulaci na opačných koncích urychlili zapřažením jedné z našich muzejních motorových lokomotiv,“ řekl za organizátory Aleš Krška, který je zaměstnancem ČD Cargo.

### Muzejní noc předehrou víkendu

Tahákem letošního Parního víkendu v Olomouci byla takzvaná Muzejní noc. V pátek 15. května se v Olomouci otevřela bezplatně přes noc všechna muzea, kde nemohla chybět ani lokomotivní expozice

na opačné straně olomouckého hlavního nádraží. „Stovkám lidí jsme udělali radost nasvěcením muzejních vozidel na točné, ale hlavně jsme ukázali, jak se

připravuje k zatopení parní lokomotiva. Praktickou ukázkou komentoval speciální průvodce Pavel Hanzal, který sám na parních lokomotivách ještě jezdil. Tuto

ojedinelou akci jsme si vyzkoušeli v jakési předpremiéře loni a letos jsme už věděli, do čeho jdeme,“ dodal Aleš Krška.

### Atakci vozidel lokomotiv

Nejen velké lokomotivy, ale i modelové stroje přitahovaly pozornost. Všechny uchvátila takzvaná Síčova drobná železnice s věrně provedenými parními a diesellovými modely v měřítku 1 : 8. Ve skupině okolo pana Siče je řada mladých nadšenců do železnice, z nichž mnozí koníček vzali tak vážně, že se stali opravdovými strojevodoucími.

V olomouckém Depu historických vozidel, jež je pobočkou ČD Muzea Lužná u Rakovníka, přibyl také do expozice stroj 749.250, takzvaná Berta, jak říkájí na Hané Bardotce. Letos projde obnovou a dostane nový lak. Exkluzivitu stroje podtrhuje fakt, že jde o jediné muzejního zástupce u ČD, který vznikl rekonstrukcí z nákladní řady 752.



**ROSNIČKA.** Velké pozornosti se těšila loni zprovozněná Rosnička.

FOTO AUTOR

MARTIN HARÁK



## Cargo

### KRÁTCE

#### ČD Cargo odmítá zavádějíci článek

Společnost ČD Cargo se ohrazuje proti zavádějíci článku „Státní nákladní vlaky ČD Cargo prodělávají. Už i na uhlí“ otištěnému v deníku Mladá fronta DNES dne 13. května 2015. Jeho autor vycházel zřejmě z neoficiálních zdrojů a takto získaná data navíc chybně interpretoval. Text je zavádějíci a vážně poškozuje obchodní zájmy naší společnosti.

Odmítáme tvrzení deníku, že přeprava zboží je v tomto roce i navzdory růstu celého trhu ztrátová. Trh nákladní železniční dopravy loni rostl, a to zejména díky segmentu automotive a kombinované přepravě. Naopak v prvním čtvrtletí trh stagnuje, a to hned z několika důvodů. Poklesla přeprava černého uhlí po železnici v důsledku snížení těžby v OKD. Po železnici se vozí také méně hnědého uhlí, což je logický důsledek teplé zimy. Kvůli poklesu ceny ropy v závěru roku 2014 klesl zájem o přepravu dřeva po železnici. Zákazníci využívali v 1. kvartálu levnější automobilové dopravy. Nezanedbatelný vliv na meziroční přepravní objemy má i ukrajinská krize a sankce vůči Rusku. To vše platí pro celý středoevropský trh, nikoli jen pro ČD Cargo.

Naprostým nesmyslem je informace, že ČD Cargo prodělalo za první tři měsíce 171 milionů korun. Firmě se naopak podařilo dosáhnout lepšího výsledku, než předpokládal podnikatelský plán.

Firma loni získala zpět zakázku pro Severní energetickou na dopravu uhlí do Chvaletic. Podle MF DNES nabídnutá cena byla výrazně nižší než od soukromých společností a může být pro firmu ztrátová. Tvrzení, že ČD Cargo zvítězilo v tendru s výrazně nižší cenou, je nepravdivé. Rozdíl oproti druhé nejvyšší nabídce byl v řádu jednotek procent. Kdyby měli ostatní účastníci tendru podezření, že se ČD Cargo nechoválo férově, nepochybně bychom nyní čelili dotazům ÚOHS.

Není rovněž pravda, že si firma musí pro přepravu uhlí do Chvaletic půjčovat vozy od jiných dopravců. Pronajaté vozy byly na přepravu nasazeny pouze na krátký čas na začátku roku. Přepravu od února realizujeme výhradně s vlastními vagony. Tendenci je i tvrzení, že ČD Cargo sice loni zvýšilo zisk, ale že ve skutečnosti šlo hlavně o účetní operace. Primárně šlo o masivní úspory v řádu stovek milionů korun, jichž jsme dosáhli díky restrukturalizaci.

Letos musí firma splatit miliardové dluhopisy, takže se dá očekávat, že si na jejich splacení opět půjčí. Nejde o miliardové dluhopisy, ale o dluhopis v hodnotě jedné miliardy korun. Zdánlivě nepatrný rozdíl ve formulaci je pro obchodní společnost a její věřitele zásadní. (čdc)

#### Zúčastnili jsme se zasedání ministrů

V lotyšské metropoli Rize se 29. a 30. dubna uskutečnilo 3. zasedání ministrů dopravy ASEM. Hlavním tématem setkání byl rozvoj multimodální dopravní konektivity mezi Evropou a Asií. Jednání se kromě ministrů dopravy nebo jejich zástupců zúčastnili také obchodní lídři, zástupci průmyslu i akademické obce. Cílem schůze bylo zhodnocení možností současného dopravního spojení mezi Evropou a Asií včetně identifikace překážek a slabín a samozřejmě možnosti dalšího koordinovaného rozvoje. Intermodální eurasijské pozemní řetězce se v poslední době intenzivně rozvíjejí a v době globalizované výroby a elektronického obchodu, vyžadujícího včasné a přesné dodávky zboží a rychlý přístup ke vzdáleným trhům, nabývají na stále větším významu. ČD Cargo na zasedání reprezentoval předseda představenstva Ivan Bednářik, který účastníky seznámil s nabídkou ČD Cargo v tomto přepravním segmentu. (čdc)

### NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



DOJEZDÍ. Dunění Catrů na Slezském Semmeringu přes Ramzovou brzy utichne a jesenické dřevo poputuje k odběratelům přes polské Gluchołazy. FOTO MICHAL ROH ML.

# Olomoucký kraj: dřevo, obiloviny, ale i bílá technika

V dalším pokračování našeho seriálu zavítáme opět na Moravu, abychom čtenářům přiblížili, čím se akciová společnost ČD Cargo zabývá a jaké služby nabízí svým zákazníkům v Olomouckém kraji. Je to region úrodných polí, stejně jako vysokých a lesnatých hor, což se jasně odráží ve skladbě nejvíce přepravovaných komodit. V podhorských oblastech dominuje surové dřevo, z lůna úrodné Hané zase proudí zemědělské plodiny. Portfolio přeprav doplňuje zdejší průmysl. Nákladní vozy ČD Cargo jsou tak plněny i bílou technikou, chemikáliemi, sporáky nebo výhybkami.



Olomoucký kraj zaujímá plochu 5 159 km<sup>2</sup> a žije zde cca 640 tisíc obyvatel. Největším městem je samozřejmě Olomouc s více než 100 tisíci obyvateli, dalšími většími městy pak Jeseník, Prostějov, Přerov nebo Šumperk.

#### Modernizace koridorů pomohla rychlosti dopravy

Železniční síť Olomouckého kraje dosahuje délky 573 km. Z toho je 153 km dvoukolejných a 217 km elektrizovaných. Regionálně tratě mají cca dvacetiprocentní podíl, dalších 23 km regionálních tratí není ve správě Správy železniční dopravní cesty. Města Olomouc i nedaleký Přerov jsou významnými železničními křižovatkami. Ve druhém jmenovaném místě se stýká 1. a 2. tranzitní koridor, oba v nedávné době zmodernizované. Přerov je také sídlem dispečerského pracoviště pro řízení provozu na hlavních moravských tratích.

Právě zmiňovaná modernizace páteřních tratí umožnila zkrácení jízdních dob, a tak je po ukončení rozsáhlých výluk konečně zákazníkům možné nabídnout kvalitnější služby a zapojení železnice do logistických řetězců. Příkladem takového zapojení může být přeprava cukrovinek z Olomouce do logistického centra FM ČESKÁ ve Středoklukách nedaleko Prahy nebo přeprava minerálních vod ze západu Čech do Olomouce a Prostějova. Za logisticky velice dobře zvládnuté lze považovat i vnitrostátní a exportní přepravy tzv. bílé techniky – výrobků společnosti MORA MORAVIA z Hluboček-Mariánského Údolí. Jen v loňském roce bylo takto přepraveno přes 300 železničních vozů.

Na zahraniční železniční síť je kraj napojen pouze v jednom bodě – ve stanici Mikulovice, kde trať uváděná v jízdním řádu pod číslem 292 vstupuje na polské území a míří do přechodové stanice Gluchołazy. Pravidelná nákladní doprava je tu sice v současné době zastavena, ale již brzy by se zde měly vlaky ČD Cargo znovu objevit. V souvislosti s výlukou úseku Bludov – Hanušovice – Lipová Lázně dojde k přesměrování jednotlivých vo-

zových zásilek na peážní trať právě přes Gluchołazy, odkud budou vlaky po úvratí pokračovat zpět na území České republiky do Jindřichova ve Slezsku a Krnova.

#### Dřevo, dřevo a zase dřevo

V Olomouckém kraji sídlí řada významných zákazníků ČD Cargo. Jaké komodity jsou v tomto kraji nakládány a vykládány? V hornaté oblasti Jeseníků a Rychlebských hor je to nejčastěji dřevo. Mezi stanice s největší nákladkou mů-

žeme zařadit Lipník nad Bečvou, Hluboček-Mariánské Údolí, Zlaté Hory, Javorník ve Slezsku, Bohuňovice nebo Domašov nad Bystřicí. Manipulačními vlaky obsluhuje ČD Cargo i dopravní na soukromé Železnici Desná. Kulatina a vláknina nakládána v Koutech nad Desnou a Sobotíně odtud putuje k tuzemským i zahraničním odběratelům.

Oblast Rychlebských hor je ale zároveň významným nalezištěm nerostných surovin. O tom, co vše se zde dříve těžilo, svědčí pojmenování některých obcí – Písečná, Uhelná, Vápenná nebo Žulová. Ze zastávky Lipová Lázně jesk-



ně odbočuje vlečka společnosti Omya produkující mletý mramor, v Mikulovicích je do železničních vozů společnosti REVLAN nakládána břidlice. K tradičním zákazníkům ČD Cargo patří i Vápenka Vitošov v Zábřehu na Moravě, firma Cembit v Šumperku nebo cementárna v Hranicích na Moravě. V oblasti stavebnin je naším nezanedbatelným partnerem i akciová společnost ŽPSV, která ze svého závodu v Doloplazech (stanice Nezamyslice) odesílá betonové pražce na infrastrukturní stavby po celé České republice. Zmínit se musíme také o přepravách písků z Lobodic ležících na trati z Kojetína do Tovačova. Ta je zajímavá mimo jiné tím, že je zde již dlouhá léta pravidelně provozována pouze nákladní doprava.

#### Z Hané se vozí především zemědělské komodity

V rovinaté a úrodné oblasti Hané se nakládají zemědělské plodiny, především obilniny, olejnatá semena a také slad. A možná letos dojde i k obnovení přeprav cukrovky řepy. Stanicemi s největší nákladkou obilovin jsou Šternberk, Přerov a také Prostějov hlavní nádraží. Právě v tomto segmentu podnikání se však ČD Cargo potýká s konkurencí dalších železničních dopravců. Významným partnerem ČD Cargo jsou Sladovny Soufflet ČR nakládající slad na dvou místech Olomouckého kraje – v Litovli a Prostějově. Haná, to však nejsou jen pole. Například v Prostějově mají své sídlo dvě významné firmy z oboru hutnictví a strojírenství – Železárny-Annahütte a DT – Výhybkárna a strojírna. Obě patří k významným zákazníkům ČD Cargo. V oblasti přeprav chemických výrobků a kapalných paliv patří k nejdůležitějším přepravě surovin do firmy PRECHEZA v Přerově. Zanedbatelný není ani objem odevzených výrobků této firmy – barviv, kyselin a jiných chemikálií. Všechno toto chemické zboží dokáže ČD Cargo spolehlivě přepravit do cíle. Ve výčtu nesmíme zapomenout ani na vykládku hnědého uhlí určeného zejména pro maloodběratele, které představuje asi 17 procent objemu. MICHAL ROH







HLEDÁME

→ Pokračování ze strany 4

**Mechanik, zámečnické kolejevo-  
vozdí**

DPOV, a.s., Nymburk

**Požadavky:**

- vyučení v zámečnickém oboru
- praxe v oboru vítána
- práce při opravách ŽKV, demontáže, opravy a montáže celků ŽKV
- oprava brzdových souprav a podvozků ŽKV
- práce na opravách ŽKV, demontáže, opravy a montáže elektrocelků ŽKV
- oprava a montáže interiérů
- orientace ve výkresové a technické dokumentaci
- znalost kolejových vozidel výhodou
- jeřábnické a vazačské zkoušky výhodou.

**Nabízíme:**

- práci ve stabilní společnosti
- odpovídající platové ohodnocení
- zaměstnanecké benefity
- 5 týdnů dovolené.

**Kontrolor řízení jakosti**

DPOV, a.s., Nymburk; Veselí n. M.

**Požadavky:**

- ÚSO nebo SO technického nebo elektrotechnického směru
- praxe na pozici kontrolor jakosti nebo obdobně ve strojírenské výrobě nebo jejich opravách min. 2 roky
- znalost SAP výhodou
- znalost nástrojů kvality a systému kvality dle ISO 9001
- kontrola odváděné práce na zakázkách dle plánu kontrol
- kontrola vykonání plánované činnosti v odpovídající kvalitě a dle požadavků zákazníka
- kontrola dodržování pracovních instrukcí a technologických požadavků
- kontrola úplnosti dokladů o opravě /měření
- mezioperační kontroly v průběhu oprav vozidel nebo jejich dílů
- kontrola dodržování technologických postupů dílů a celků.

**Normovač**

DPOV, a.s., Přerov; Nymburk; Veselí n. Moravou

**Požadavky:**

- vzdělání technického směru včetně praxe
- znalost technologií při renovacích součástí, dílů, skupin
- znalost uspořádání pracovišť, používání technických prostředků při opravách a organizace práce
- normování práce oprav kolejových vozů
- znalost práce na PC
- znalost SAP výhodou
- aktivní přístup k práci, zodpovědnost, pečlivost
- časová flexibilita, schopnost týmové práce
- organizační a komunikační schopnosti.

**Nabízíme:**

- práci ve stabilní společnosti
- odpovídající platové zařazení
- zaměstnanecké benefity:
- po roce trvání pracovního poměru příspěvky na životní pojištění a penzijní připojištění nebo doplňkové penzijní spoření ve výši 1 800 Kč měsíčně
- příspěvky na stravování
- příspěvky na dovolenou
- příspěvky na kulturní, sportovní a společenské aktivity
- 5 týdnů dovolené.

Termín nástupu je 15. 6. 2015.

Příhlášky zasílejte do 10. 6. 2015.

Životopis zaměřený na vaše profesní zkušenosti společně s dokladem o dosaženém vzdělání zasílejte na e-mailovou adresu: nevrlouva@dpo.v.cz nebo na adresu DPOV, a.s., Husova 635/1b, 751 52 Přerov a označte kódem (do textu e-mailu nebo na obálku) DPOV/Ž.

# Tajemná čísla na vozidlech připomínají kód Enigmy

**B**aika, Balm, Wlabka nebo Céčíčko. Dlouhá léta stačilo k označení řad osobních (ale i nákladních) vozů několik písmen, z nichž se vytvořily přezdívky, které – zdá se – zatím přežívají veškeré pokusy o přeznačování a přečíslování. S překotným rozvojem vozů, jejich vlastností a technického vybavení a také respektováním evropské legislativy se komplikuje jejich značení tak, že běžný uživatel se v řadách čísel, písmen a indexů nevyzná. Pokud dokážete interpretovat všechny znaky například Bfhpvee<sup>295</sup>, Bftn<sup>791</sup>, Bfbdtanx<sup>792</sup>, Bfbrdtn<sup>794</sup>, ABfbrdtn<sup>795</sup> nebo třeba BDbmsee<sup>447</sup>, patříte mezi výjimečně erudované nebo vás označování prostě živí.

**Označování řeší evropské i mezinárodní normy**

Komise ES dne 11. srpna 2006 směrnicí o TSI týkající se subsystému Provoz a řízení dopravy transevropského konvenčního železničního systému rozhodla, že všem vozidlům musí být přiřazeno unikátní dvanáctimístné číselné označení. „Každé vozidlo musí mít jedinečné identifikační číslo odlišující ho od ostatních kolejových vozidel. Toto číslo musí být zřetelně uvedeno alespoň na obou bočních stranách vozidla. Musí být také možné identifikovat provozní omezení platná pro dané vozidlo,“ praví se v tomto dokumentu s tím, že takto vozidla měla být označena do prosince roku 2014. Byť je tato evropská norma na samém vrcholu problematiky, není jediná. Označování řeší také národní platformy: vyhláška UIC 438-1 z roku 1995, předpisy D 21, Sei 2/315/2 (kde lze nahlédnout do kartotéky osobních vozů), norma TNŽ 28 0080 a rukověť SR 52 (katalog osobních vozů, schválen v červnu 2003). Naštěstí ale máme internet a hobbyistické stránky, které číselování a značení vozidel poměrně srozumitelně vysvětlují.

**POZOR NA INDEXY!**

Interní označení řady vozů není úplně standardizované. Zatímco první část – písmenné označení vozů (např. B) – je jasná, číslo připojované za něj může být jednak trojmístný kód řady (např. Bdtax 785), ale může tam být i dvojmístný rok výroby (např. WLAB 78 RIC), případně i uvedený režim mezinárodního provozu RIC, který je uveden v závorce. Příklad: WLABmee (61) RIC. Výše popsaný způsob označení je však již uváděn pouze interně v kartotéce jako pozůstatek původního značení.

**Kombinace písmen a číselných indexů**

Nyní se už ponoříme do samotného významu značení. Začneme od konce označení, právě oněmi tajemnými indexy, které nepoužívají ani privátní dopravci či sousední ZSSK, naopak je (vedle ČD) rozšířeno na DB. Jedná se o tzv. kód řady, což je víceméně interní číslo, pod kterým lze ten který typ vozu nalézt v kartotéce osobních vozů (KOV). Typů pod stejnou písmennou řadou je totiž více, a proto je nezbytná přesná klasifikace.

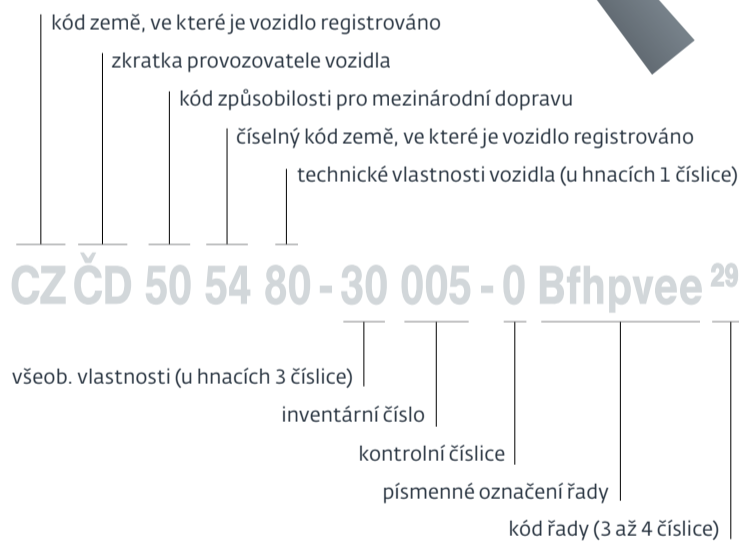
První číslice kódu řady ukazuje na typ vozu (např. 1 – první třída, 2 – druhá třída, 3 – kombinace 1. a 2. třídy, 4 – kombinace služební a druhá třída, 6 – vojenská, 7 – přípojné vozy, 8 – speciální vozy WR, WL, AR, Bc, 9 – služební a poštovní). Druhá a třetí číslice s hodnotou nižší než 49 prozrazuje, že vůz je uzpůsoben pro mezinárodní provoz (zkratka RIC), nad 50 je uzpůsoben jen pro vnitrostátní použití, 90 až 99 jsou patrové a řídicí vozy. Za trojčíslem může být tečka a číslice čtvrtá (často u nákladních vozů), která vyjadřuje konstrukční změny u řady. Jednodušší je to s písmennou částí označení. Ta velká rozpoznají skoro i děti (A – 1. třída, B – 2. třída, DD – dvoupodlažní pro nákladní automobily...).

Komplikovanější jsou další (malá) písmena, dílem i proto, že jejich význam se může lišit podle SR 52, úmluvy RIC (od 2001) i současně TSI. Tak například kdysi časté písmenko a, které původně značilo čtyřnápravový vůz, podle SR 52 symbolizuje dvounápravový vůz. Další zmíněné normy už je ani neuvádějí! Takovéto změny nejen vnášejí do značení zmatek, ale vyžadují kompletní přeznačování, což pochopitelně něco stojí.

Také obdivujete mozky britských vědců, kteří byli schopni za druhé světové války prolomit „nerozluštitelný“ německý kód šifrovacího stroje Enigma? Nebo jste snad amatérskými „šifrology“? Pak teď zpozorněte! I železnice má svou „Enigmu“, se kterou se denně setkáváme, avšak rozumí jí málokdo. Na mysl máme označování vozidel. Jako reakci na čtenářské dotazy jsme se pokusili sestavit „dešifrovací“ tabulku a do tajů písmen a čísel vás zasvětit. Následující text ale rozhodně nepatří k oddechovým!



**CO PROZRAZUJE OZNAČENÍ VOZIDLA**



**BEZ VÝJIMEK.** I když je vozidlo uvedeno do retro nátěru včetně původního čísla, musí nést také označení podle evropských norem. FOTO AUTOR

**INDEXOVÁ PÍSMENA S MEZINÁRODNÍM VÝZNAMEM**

b	osobní vůz vybavený pro převoz zdravotně postižených cestujících
h	
c	kupé se sklápěcími lehátky
d	
v	vozidlo vybavené pro přepravu jízdních kol
ee	
z	vozidlo vybavené centrálním napájecím zdrojem
f	vozidlo vybavené kabinou strojvedoucího (motorový vůz)
p	
t	osobní vůz se sedadly se střední uličkou
m	vozidlo s délkou větší než 24,5 m
s	střední ulička v uzavřených nákladních vozech a osobních vozech se zavazadlovým oddílem

**Specialitka pro fajnšmekry**

Značení přípojných vozů ČSD/ČD, které od velkého přečíslování koncem 60. let minulého století drželo formu se značením ostatních tažených vozidel, prodělalo v posledním dvacetiletí několik veletočů. Z nejméně pěti menších (číslíce režimu), ale i větších (malá písmena) změn si vzpomene na přečíslování podle principu hnacích vozidel (tady např. „dlouhý“ Balm 20-09 xxx-x na Bmx 050.yyy-y a pak opět označení aplikované u klasických vozů – ovšem už jiné). Pokud se k tomu okolo roku 2007 přidala rekonstrukce vozidla, význam se v přečíslování bylo doslova nemožné. Jako příklad web Alana Butschka uvádí modernizovaný vůz Bifx. Vývoj označování prvního vozu takto upraveného je následující: 70 54 28-05 558-0 → (70 54 0) 020 009-7 → (70 54 0) 021 022-9 → 96 54 0 021 022-9 (toto označení ale vůz dostal pouze papírově, protože v rámci samotné řady 021 nedošlo k rekonstrukci nebo generální či hlavní opravě, a tudíž nedošlo k potřebě změny označení na bočnici vozu) → 50 54 84-29 001-8 (místo očekávaného označení 96 54 0 023 001-1). Je to jasné?

„Každé vozidlo musí mít jedinečné identifikační číslo, které ho bezpečně odliší od ostatních kolejových vozidel.“

**Označování „po evropsku“**

Dvanáctimístnou řadu čísel vezměme stručně a opět od konce. Za pomlčkou – a to asi také řada z vás ví – je kontrolní číslice pro počítačové zpracování. Předchází trojice čísel – dlouhá léta jistota – vlastní inventární číslo vozu. Dvojčíslí před nimi (pozice 7 a 8) určují všeobecné vlastnosti vozů – 7. číslice rychlost (0–2 do 120 km/h, 3–6 do 140 km/h, 7–8 do 160 a 9 nad 160 km/h) a 8. číslice možnosti dodávky energie (topné systémy).

Číslice v pořadí 6. a 7. (před první pomlčkou, kde začíná nadřazení) definují technické vlastnosti vozů (zejména rozložení a počet kupé či alikvotní velikost velkoprostorového oddílu). Druhá číselná dvojice je znalým také nad slunce jasná – kód země, ve které je vozidlo registrováno. U našich vozů je tam 54. A jsme u prvního dvojčíslí, jímž je režim čili „kód způsobilosti pro mezinárodní dopravu (interoperabilitu)“. Je-li na prvním místě devítka, je to znamením, že jde o vozidlo hnací (např. 95 diesellová lokomotiva, 99 vozidlo pro údržbu). A jsme u konce bloudění po číslech. Zbývá vysvětlit význam písmen, jež předcházejí číselné řadě: za kódem země, ve které je vozidlo registrováno (CZ) je pomlčkou oddělena zkratka provozovatele (CD).

**Záchytný bod pro našince**

Stále se vám to zdá složité? Prozradíme jeden „fígl“, jak tuto „železniční Enigmu“ prolomit rychleji. Popisované dvanáctimístné značení je v případě hnacích vozidel poměrně důvtipné – ukrývá totiž standardní národní značení, které u tehdejších ČSD bylo zavedeno roku 1988 a od té doby už nám víceméně přešlo do krve. Toto číslo je na pozicích 6 až 12, přičemž pátá číslice se dopočítává (od nuly do osmičky) tak, aby i kontrolní (12. číslice) „seděla“. Takže například označení CZ ČDC 91 54 7 363 527 – 3 patří dvousystémové lokomotivě 363,527 dopravce ČD Cargo. Pochopili jste alespoň základy vozidlového kódování? Pokud by to nestačilo, můžeme se příště pustit do číselování a označování nákladních vozů...

**MARTIN NAVRÁTIL**

Za spolupráci autor děkuje Alanu Butschkovi a Ivo Mahelovi.



## VYSOKORYCHLOSTNÍ ÚSEKY V NĚMECKU



**RYCHLEJI.** Síť vlaků ICE bude těžit především z otevření nové rychlodráhy Halle/Lipsko – Norimberk. Cestovní doby mezi Berlínem a Mnichovem se tak zkrátí o dvě hodiny ze současných šesti na čtyři.

# Německé dráhy bojují o zákazníky, hodlají čelit autobusům

Velká železniční zákaznická ofenziva je zřejmě reakcí na uvolnění německého trhu dálkové dopravy teprve před několika lety. Deutsche Bahn do té doby měly prakticky monopol na provoz dálkových spojení. Autobusy je zajišťovat nemohly a jedinou konkurencí byla letadla. I v bývalém socialistickém Československu s plánovaným hospodářstvím měla železnice v autobusech větší konkurenci, než tomu bylo v sousedním Německu. Současný razantní nástup levných autobusů si ale vynutil novou strategii. Zatímco v posledních dvou desetiletích DB dálkové spoje na mnoha linkách spíše omezovaly, zrušily rychlíkové vlaky do mnoha velkých měst včetně těch se sto a více tisíci obyvateli a soustředily se jen na hlavní trasy, nyní se plánuje velký comeback železnice.

## Do provozu přijde všech sedmáct rychlovlaků ICE

Síť rychlovlaků ICE bude těžit především z otevření nové rychlodráhy (300 km/h) Halle/Lipsko – Norimberk. Cestovní doba mezi Berlínem a Mnichovem se díky ní má zkrátit do roku 2018 ze současných 6 na 4 hodiny a zrychlí se i spojení Drážďany – Frankfurt údajně až o 1 hodinu.

Zlepšit se má i situace ve vozidlovém parku. Do roku 2016 bude v provozu všech 17 rychlovlaků ICE poslední série a od konce roku 2017 mají být postupně uváděny do provozu nové jednotky ICx. Ty umožní poprvé v síti ICE také přepravu zákazníků s jízdními koly. Souprav ICx je zatím objednáno 130. V roce 2030 plánují DB disponovat 360 vysokorychlostními jednotkami pro síť ICE.

Větší počet linek, menší intervaly, kratší cestovní časy, a to vše za příznivé ceny. Neuskutečnitelný sen? Nikoli. V případě německých státních drah možná už brzká realita. Vedení tamní železnice přichystalo největší zákaznickou ofenzivu v dálkové dopravě v historii Deutsche Bahn (DB). Hodlá tak čelit nástupu konkurenčních autobusů, ale také individuální automobilové a letecké dopravě. O svých záměrech na příštích 15 let informovalo vedení podniku 18. března v Berlíně.



**REFORMA.** Lepší spojení s ostatními částmi země budou mít také Drážďany.

Díky tomu bude možné zkrátit interval na páteřních trasách na pouhou půl hodinu. Navíc 150 současných spojů InterCity bude nově převedeno do kategorie ICE. Meziměstská vysokorychlostní síť ICE se tak četností provozu přiblíží příměstským a městským linkám S-Bahnu. Cestující pak nebudou muset složitě přepřevážat svou cestu, například pokud se zdrží na jednání. Vylepší se i služby na palubě ICE, především wi-fi bude dostupná také ve 2. třídě a díky novým repeaterům bude snadnější i telefonování.

## Dálkové spoje se vrátí do míst, kde byly dříve zrušeny

Rozsáhlou reformu čeká do roku 2030 síť InterCity. Starší vozy budou kompletně vyřazeny. Do provozu bude uvedeno 120 nových patrových souprav InterCity. Ty nabídnou cestujícím lepší možnost telefonování a připojení k mobilnímu internetu, přepravu jízdních kol a absence restauračních vozů bude řešena nabídkou drobného občerstvení a nápojů. Plánuje se také zavedení 190 nových přímých spojů a návrat spojů InterCity do míst, kde byla v uplynulých dvou desetiletích dálková doprava postupně zrušena. Spoje na jednotlivých linkách mají jezdit v základním dvouhodinovém intervalu.

Po mnoha letech tak budou mít opět připojení na síť InterCity všechna německá města s více než 100 tisíci obyvateli a nově také mnohá města s více než 50 tisíci lidmi. Dálkové vlaky se tak po letech vrátí například do Chemnitzu, Cottbusu, Fürthu, Heilbronn, Potsdamu nebo Siegen. V dalších asi 30 velkých městech už dnes napojených na dálkovou síť se podstatně zlepší spojení s ostatními částmi

Německa. Jedná se například o Drážďany, Magdeburg, Oldenburg, Rostock nebo Schwerin. Nově bude do sítě dálkových vlaků zapojeno ještě dalších 15 zastávek, například v Brandenburg, Plauen, Tübingenu, Wetzlaru nebo Zwickau. Dálkové linky tak znovu nebo nově obslouží sídla o přibližně pěti milionech obyvatel, potenciálních zákazníků železnice.

Nové přímé spoje InterCity mají také zrychlit a zjednodušit cestování mezi vybranými městy. V jízdních řádech se mají postupně objevit přímé vlaky Hannover – Potsdam, Drážďany – Rostock nebo Chemnitz – Düsseldorf. Na těchto nových přímých relacích doufají DB ve zdvojnásobení počtu cestujících.

## Lákadlem se mají stát ceny

Argumentem pro využití železnice by měla být také atraktivní cenová politika. DB chtějí i nadále nabízet široký výběr ze slevových karet BahnCard, ale také levné jízdenky Sparpreis od 19 eur. Nově se má nabídka těchto dokladů rozšířit až do doby krátce před odjezdem vlaku. Vlaky InterCity mají být také v podstatně větší míře zapojeny do integrovaných dopravních systémů a díky tomu v nich bude možné využívat různé jízdenky regionální dopravy. Již dnes funguje tento systém na některých tratích v Dolním Sasku a v Brémách a chystá se na Gäubahn ze Stuttgartu do Singenu. Pro DB to ale znamená také dodatečný zdroj příjmů od objednatelů veřejné dopravy. Dálkové linky se tak totiž stanou částečně dotovanými. Součástí jízdenek by měla být také možnost bezplatné rezervace místa.

Všechny kroky mají přinést dálkové dopravě DB AG až 50 milionů nových cestujících ročně. Takový počet zákazníků by byl přínosem i pro životní prostředí. Znamenal by úbytek až 600 tisíc aut na silnicích a snížení emisí CO<sub>2</sub> o 1,7 milionu tun ročně. Nové spoje a služby přitom budou potřebovat více zaměstnanců. Díky drážní ofenzivě by mělo vzniknout 1 500 nových pracovních míst a zapomenout se nesmí na podporu hospodářství a zaměstnanosti v dalších oborech díky dvacítmiliardové investici (v eurech) do nové drážní infrastruktury a techniky.

**PETR ŠTĀHLAVSKÝ**

## KRÁTCE

### RAKOUSKO V Linci vznikne nová čtyřkolejka

Přestavba rakouské Westbahn na čtyřkolejnu má pokračovat v letech 2018 až 2026 také v Linci a jeho okolí. Ze dvou na čtyři koleje se rozšíří 16 kilometrů dlouhý úsek Linz Hbf – Marchtrenk. Vedle dvou zcela nových kolejí bude sanována také původní trať a v části bude přeložena do nové stopy. Plánovaná investice je 660 milionů eur. Důvodem plánovaného rozšíření je očekávaný nárůst počtu nákladních i osobních vlaků. V současnosti v oblasti jezdí 340 vlaků denně, v roce 2025 by to podle nejnovějších prognóz a studií mělo být až 538 spojů za čtyřadvacet hodin. **(PeŠT)**

### ŠVÝCARSKO Zentralbahn hlásí prudký nárůst cestujících

O 26 procent více cestujících, což představuje přibližně 9,3 milionu osob, a o 16,4% větší přepravní výkon, tedy 157,7 milionu oskm, zaznamenala v roce 2014 švýcarská Zentralbahn. Ta provozuje úzkorozchodné a ozubnicové železnice v okolí Lucernu a z Lucernu do Interlaken. Vyšší zájem o cestování souvisí s novým dopravním konceptem a moderními vozidly typu Adler a Fink. Celkem 10 souprav, sedmivozové Adlery a třívozové Finky, nabízí panoramatická okna, klimatizaci a elektrické zásuvky. Delší jednotky mají také bistro a elektronický rezervační systém. **(PeŠT)**

### ARGENTINA Železnice v zemi míří do rukou státu

Argentinská prezidentka Cristina Fernández de Kirchner oznámila zestátnění železničního systému. V nejbližší době bude do parlamentu předložen zákon o zřízení státního podniku Ferrocarriles Argentina. Po zestátnění aerolinií se jedná o další znárodnovací program. Soukromí provozovatelé již byli informováni, že se jim koncese neprodlouží. Důvodem byla železniční nehoda v roce 2012 v Buenos Aires, kde zahynulo 51 osob. Příčinou byl tehdy nedostatek investic do železnice a chybějící státní kontrola. Stát proto hodlá co nejdříve i infrastrukturu vylepšit. **(Sh)**



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

Staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah a získáte honorář 800 Kč za každou uveřejněnou fotografii. Soutěž probíhá od 1. 5. do 30. 6. 2015. Více info na stránkách:

<http://kalendar2016.cd.cz>



## NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

## Penzion Ratmírák

Stylové ubytování hotelového typu v přírodním parku Česká Kanada přímo na břehu rybníka. K dispozici jsou 2lůžkové apartmány s možností až 2 přístýlek s vybaveným kuchyňským koutem a vlastním soc. zařízením.

Stravování – snídaně formou snídaňových košů. Penzion má vlastní venkovní bazén s lehátko. Cena: 850 Kč/osoba, děti 3–12 let 465 Kč.



Novinka

Česká republika

## Jižní Čechy – Bechyně – hotel Panská\*\*\*

• Balíček 50+, cena 2 490 Kč zahrnuje: ubytování na 2 noci, polopenzi, 2 wellness procedury, poukázku na kulturní zážitek, vstupenku na prohlídku kláštera s průvodcem, zapůjčení nordic walking holí a kol, parkování zdarma. Pobyt lze prodloužit.

• Balíček Dámská jízda, cena 2 990 Kč zahrnuje: ubytování na 2 noci, 2x fitness snídaní, 1x čtyřdobové menu šéfkuchaře, welcome drink, kosmetický balíček jako dárek, profesionální líčení a kosmetické poradenství, 2x wellness procedury, zapůjčení nordic walking holí, parkování zdarma.



Česká republika

## Wellness hotel Babylon Liberec

Přicházíme opět s nabídkou pouze pro naše klienty.

1 dospělý + 1 dítě do 12 let 1 300 Kč/1 noc se snídaní

V ceně ubytování, je také neomezený vstup do Aquaparku, Lunaparku, IQPARKU a iQLANDIE po celou dobu pobytu. Dynamická zábava vhodná pro celou rodinu. V případě, že hledáte relax a pohodu, využijte zvýhodněných cen vstupu do wellness centra na ploše 1 000 m<sup>2</sup>.

Tato nabídka platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní až do 31. 10. 2015.



Kypr

## Hotel Mimosa\*\*\* nebo hotel Chrystalla\*\*\*

12 dní letecky s polopenzí

Termín: 9. 7.–20. 7. 2015

Cena: 14 400 Kč po dotaci

**Mimosa\*\*\*** je hotelový komplex přímo u pláže v romantickém, klidném prostředí poblíž střediska Protaras.

**Chrystalla\*\*\*** je rodinný hotel na okraji rušnějšího střediska Protaras 100 m od krásné písčité pláže.



Chorvatsko

## Penzion Aroma Botanika\*\*\*\* s polopenzí

15. 6.–22. 6.: 8 dní vlastní dopravou za 4 000 Kč po dotaci

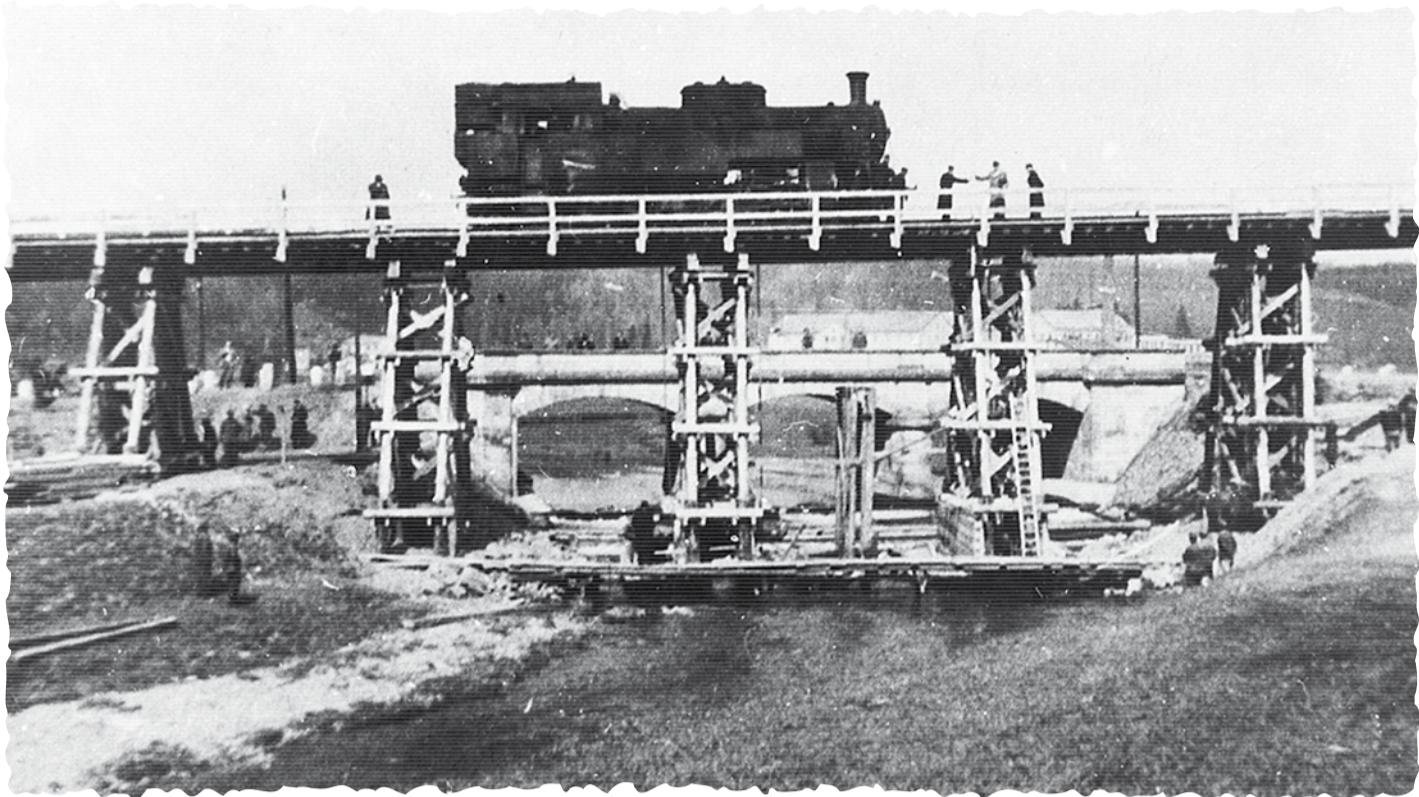
14. 6.–23. 6.: 10 dní busem za 4 500 Kč po dotaci

Rodinný penzion 50 m od pláže, všechny pokoje s balkonem a výhledem na moře, klimatizace v ceně.

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55  
e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz  
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861  
provozní doba:  
1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,  
sobota 9.00–14.00 h,  
1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

**CD Travel**  
Člen Skupiny ČD



TESTY. Zatěžkávací zkoušku dřevěného mostu v Bělovsi u Náchoda prováděla také parní lokomotiva ČMD řady 524.1. FOTO SBÍRKA ANTONÍNA SAMKA

# Nová trať jako dárek vůdci přežila jen tři roky

Letošní jaro je především ve znamení 70. výročí konce druhé světové války. Může teď sedmdesátku slavit i některá naše železniční trať? Ač se to zdá být vzhledem k tomu, že za krvavého konfliktu byla výstavba nových drah prakticky zastavena, zcela nemožné, jedna taková přece jen existovala. A 3. května 1945 prý po ní vyjel první „osobní“ vlak.



Zbytky železnice v podobě kamenných mostů či propustků se dochovaly jen v Polsku.

Začínala v Náchodě a podobně jak rychle byla vyprojektována a postavena, tak rychle také zanikla. Řeč je o krátké válečné železniční spojnici Náchod – Běloves – Schlanej (polsky Slone, česky Slané), tehdy přeshraniční dráze mezi Říší a protektorátem. Drážní komise složená ze zástupců Německé říšské dráhy (DR) i Českomoravské dráhy (ČMD) posuzovala možnost spojení v roce 1940, ale idea je samozřejmě starší. Na přelomu let 1924 a 25 byl (s odkazem na závěry Versailleské smlouvy) vypracován tzv. provozní program včetně ekonomického zhodnocení této dráhy.

Ona dráha se totiž takřkajíc sama nabízel. Společnost StEG uvedla do provozu dráhu Choceň – Broumov v roce 1875, od roku 1902 jezdily pruské vlaky z dnešního Klodzka (tehdy Glatz) do lázní Kudowa (Chudoba) a rok nato pruská správa prodloužila trať (bohužel s náročnými klesáními) až do obce Slone, která ležela coby kamenem dohodil od hraničního přechodu v Bělovsi. Ke stavbě vedly především strategické důvody. Otázkou spíše je, proč se s ní začalo až na samém sklonku války, prakticky v únoru 1945, tedy když už fronta byla poblíž.

## Dar vůdci k narozeninám

Podle regionálního historika Václava Sádla, jenž se trati věnoval v knize Náchod za pro-

tektorátu, měli Němci zájem, aby byla železniční spojka hotová 20. dubna a mohl to být jeden z posledních dáreků Adolfu Hitlerovi k jeho narozeninám, což se jim jakžtakž podařilo. „Otročké práce prováděly Židovky z koncentračního tábora v Žakši, německy Sackisch, dále sovětské zajatci a asi padesát českých nasazených dělníků ve dvanáctihodinové pracovní době,“ popisuje Václav Sádlo. Zajatce se snažili obdarovávat jídlem místní obyvatelé. Stavba, kterou na českém území tvořily hlavně násypy k řece Metuji, pohltila mnoho zeminy a kamení. To se sem naváželo například ze Smiřic. Metuje byla překlenuta provizorním dřevěným mostem, který vedl paralelně s dnešním silničním mostem mezi Českem a Polskem. Trať DR Kladsko – Slaný byla prodloužena až po státní hranici v km 47,8 a připojena na území ČSR až do km 48,740, kde byla zapojena odbočnou výhybkou do tratě Náchod – Police prot. hr. (Meziměstí) v km 61,555.

## Projely tu vůbec osobní vlaky?

Zatěžkávací zkoušky mostu, jak dokládají dobové snímky, byly provedeny s lokomotivami řad DRB 38 a ČMD 524.1. Pro neúměrné stoupání však byl během týdne ještě násyp od Ná-

choda zvyšován. V kronice města Náchoda z roku 1945 se píše, že odsud byl už dne 3. května v 11.36 hodin vypraven první řádný osobní vlak do Chudoby. „Zda to byl skutečný osobní vlak, je otázka, nicméně byl v něm také zapřažen vůz Červeného kříže a dva vagony, v nichž jelo asi 20 osob. O nákladní dopravě nejsou žádné zprávy,“ píše Antonín Samek v knížce Běloveské události roku 1945 očima svědků. Další vlak – tentokrát vojenský – projel podle těchto zdrojů z Chudoby na náchodské nádraží 5. května 1945, ale hned se vrátil, protože ruští vojáci už byli v Kladsku. Nejistý je i další údaj, že poslední vlak odvázející válečné zajatce projel po trati 12. května.

## Po třech letech trať zanikla

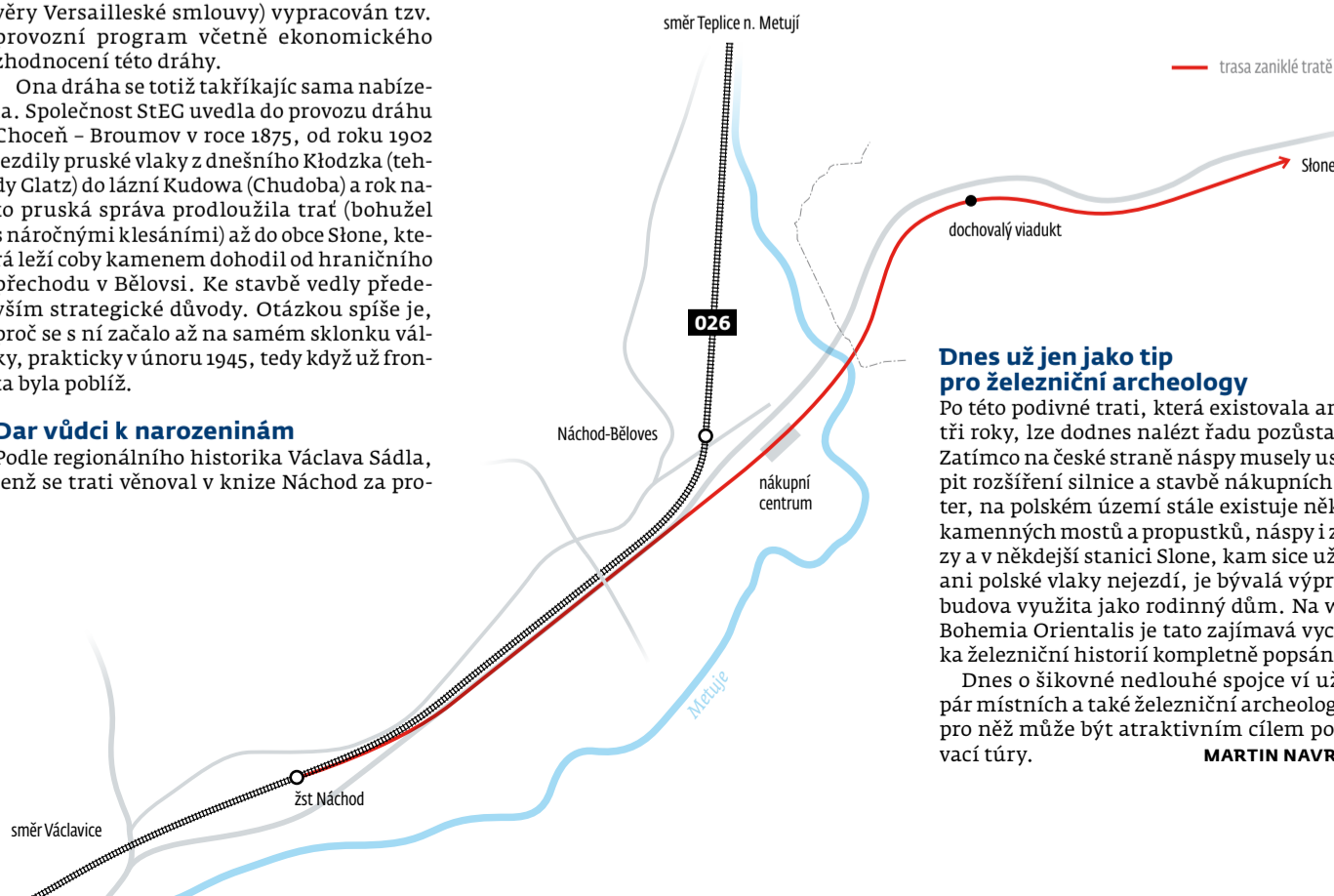
Ani o poválečném provozu není příliš věrohodných zpráv. „Stavba je sice dokončena, pojižděna nepravidelně vlaky zavedenými ruským vojenským velitelstvím, ale v důsledku rychlého (2 měsíce) a provizorního stavebního provedení musí být neustále konsolidována a udržována, dodatečně bude nutno opatřit spojku objekty pro průchod velké vody. Hodláme začít s pracemi na vylovení odbočné výhybky v trati a zapojení spojky asi o 300 m dále přímo do zhlaví stanice Náchod,“ psal Dr. Rataj, šéf ředitelství drah v Hradci Králové v červnu 1945 ve zprávě o změnách na železniční síti ČSR od září 1938. Na jednu stranu sice královéhradecké ředitelství drah, kam trať připadla, pokračovalo v budování násypu pro samostatnou kolej mezi Náchodem a Bělovsi, zároveň však úředníci konstatovali technicky katastrofální stav (zaviněný například sedáním nepevného násypu). Na polské straně byl svrsek snesen a jako válečná trofej odeslán do Ruska, českou část železničního vojsko z Pardubic včetně mostu sneslo někdy v letech 1947–48.

## Dnes už jen jako tip pro železniční archeology

Po této podivné trati, která existovala ani ne tři roky, lze dodnes nalézt řadu pozůstatků. Zatímco na české straně násypy musely ustoupit rozšíření silnice a stavbě nákupních center, na polském území stále existuje několik kamenných mostů a propustků, násypy i zářezy a v někdejší stanici Slone, kam sice už léta ani polské vlaky nejezdí, je bývalá výpravní budova využita jako rodinný dům. Na webu Bohemia Orientalis je tato zajímavá vycházka železniční historií kompletně popsána.

Dnes o šikovně nedlouhé spojnici ví už jen pár místních a také železniční archeologové, pro něž může být atraktivním cílem poznávací túry.

MARTIN NAVRÁTIL





# Úzkorozchodnou kopii Esa si postavil pro radost

POŠTA

Jihomoravský Vracov se může pochlubit opravdovou kuriozitou, která není běžně k vidění. Na soukromém pozemku rodiny Išových najdeme elektrizovanou zahradní železnici o rozchodu 600 mm, které kraluje věrně provedená replika elektrické vícesystémové lokomotivy řady 362 lidově zvané Eso. Kromě toho ve Vracově můžeme vidět i další dvě elektrické lokomotivy vlastní konstrukce a několik přípojných osobních vozů.

Jak vlastně věrná kopie Esa neboli elektrické lokomotivy řady 362 vznikla? Podle Zdeňka Iše se všechny dostupné materiály a nákresy dají dnes najít na internetu. Jde o ocelové profily a plechy a hlavně dráty, které se musely předem pečlivě rozměřit a pak svařit k sobě. Patrně největším oříškem bylo vymyšlení formy, aby se zahradní model podobal co nejvíce skutečné lokomotivě a aby se pak během jízdy choval jako „velký“ stroj. „Sestavování Esa bylo o to náročnější, že jsem chtěl vyrobit věrnou kopii reálné mašiny – oproti mým původním dvěma lokomotivám, jež jsou spíše kopiemi průmyslových strojů a má vlastní fantazie. Pracoval jsem na něm dva roky,“ vysvětluje Zdeněk Iš.

**Mašina vznikla týmovou prací**  
Řídící počítač lokomotivy vymyslel bratr Zdeňka Iše, který je programátorem, a naopak veškerou elektroniku pak jeden z jejich dobrých kamarádů. Veškerá zapojení si prý hrdy majitel lokomotivy udělal už svépomocí. Srdcem lokomotivy je asynchronní elektromotor od firmy Siemens na 380 V s převodovkou, kte-

rý se dá běžně pořídit v obchodě pro průmyslové nebo i domácí využití. Celá lokomotiva je řízena frekvenčním měničem, který transformuje trakční napětí 220 V na zmíněných 380 V. Stanoviště strojvedoucího je postaveno tak, aby se z něj dala lokomotiva dospělým člověkem pohodlně ovládat. Řídí se podobně jako opravdová lokomotiva, má reálný vzduchový brzdící, páku jízdy či elektronický rychloměr.

Lokomotiva v korporátním nátěru Českých drah navíc vydává věrné zvuky – rozjezd „zpívá“ úplně stejně jako tyristory u opravdového stroje, nezaměnitelný zvuk má i houkačka. Podle Zdeňka Iše šlo při stavbě o dost složitý proces zdánlivě vypadající jednoduše. Nejprve si reálné zvuky musel opatřit výkonným diktafonem a také díky pochopení stroje-

vedoucích národního dopravce, kteří byli při nahrávkách nápomocní. Současné musel vše počítačově doladit tak, aby byly závislé na tahu lokomotivy a poloze kontroléru. „Pokud se stroj rozjíždí, musí „zpívat“ směrem nahoru a ne naopak. Každý zvuk musí odpovídat přesné stupni, který je na lokomotivě zařazený. Jinak by to byla jen obyčejná hračka a ne věrná replika,“ usmívá se Iš.

## Dráha přes čtyři pozemky

Železnice Išových o délce zhruba půl kilometru vede přes čtyři zahrady a má dvě kolejové smyčky kvůli lepší manipulaci s vlakovými soupravami. Vznikla v roce 2007 nejprve jako dvacetimetrová trať, postupně se rozrůstala a byla vybavena takřka jako skutečná dráha zabezpečovacími zařízeními, závorymi, kabelovým

vedením, výhybkami a přestavníky. Koleje postavil majitel z klasických železných profilů a původní dvě lokomotivy a vozy vyrobil na podvozcích vozů zrušených průmyslových drah. Navíc celou dráhu elektrizoval funkčním trakčním napětím 220 V, kterým jsou poháněna všechna tři trakční vozidla. Podle majitele jsou takřka každou letní neděli v provozu dvě vlakové soupravy a letos to chtějí zkusit ještě s třetím vlakem. Kuriozní je i hlášení pro návštěvníky této neobvyklé atrakce. Uvítání a všechny odjezdy, zastávky a stanice hlásí nezaměnitelným hlasem slavný herec Josef Somr, vracovský rodák, který se proslavil v oscarovém filmu Ostře sledované vlaky v jedinečné roli výpravčího Hubičky.

## Železnici má v krvi celá rodina

A jak se vlastně Zdeněk Iš k železnici dostal? Odpověď je prý jednoduchá. Maminka, babička i dědové byli železničáři a navíc si Zdeněk k dráze přičichl v Depu kolejových vozidel ve Veselí nad Moravou, kde se vyučil opravářem v roce 1989. Tam si rovněž párkrát sám s leckterou lokomotivou popojel, takže základní znalosti k „řízení“ modelových lokomotiv načerpal právě tam, i když není držitelem strojvedoucí licence. Ač nevládní oprávnění k řízení „velkých“ lokomotiv, ty malé řídí rád a s nadšením. Hlavně na jejich vedení nepotřebuje žádné „úřední“ papíry a jezdí si pro radost. „Všechn volný čas a peníze už pár let investuji do zahradní železnice. Mám nastěšit pochopení u manželky, za což jí patří obrovský dík. Myslím si, že druhá taková žena na světě neexistuje,“ říká s úsměvem Zdeněk Iš na závěr.

MARTIN HARÁK



**NOVÁ ŘADA.** Malá kopie Esa řady 362 nese i specifické označení. Autor ji přiřadil šestistovkovou sérii.

FOTO AUTOR (3x)

## Téma o jménech vlaků mi připomnělo mládí

Děkuji vám za překrásný článek věnovaný pojmenování vlaků, díky kterému jsem si opět zavzpomínal na dávno minulá léta, kdy jsem jako vlakvedoucí doprovázel vlaky EuroCity a InterCity, expresy či spoje EuroNight. Byla to pro mě krásná léta. Každá směna, ač se opakovala podle turnusu, byla jiná. Líbilo se mi sledovat, jak se mění oběhy souprav a hnacích vozidel. Rozhodně nebyla nouze o zajímavé okamžiky a různé zážitky. Většinou milé, jindy trochu hořké. Ale jak už to tak bývá, nepříjemné zážitky většinou odnese čas a zůstane jen to příjemné. Podobně jako v textu Martina Navrátila, kterému tímto ještě jednou děkuji.

PAVEL LIŠE

*Odpověď redakce: Děkujeme za milá slova, která těší nejen autora, ale i celý redakční tým. Jsou pro nás důkazem, že bohatá historie naší železnice má takřka nevyčerpatelný potenciál, který je pro fanoušky i kolegy, kteří zasvětili dráze profesní život, stále silným magnetem. Reakce pisatele nám též připomněla fakt, na který bychom neměli zapomínat: nejlepší reklamou na železnici je železnice sama a lidé k ní náležející.*

## Děkuji za lidskost, kterou jste prokázali!

Chtěla bych poděkovat zaměstnancům Českých drah za profesionální a příkladně lidský přístup. Můj manžel a otec dvou dětí pravidelně dojížděl ze svého domova do Kolína za prací. Dne 12. března letošního roku po svém nástupu do vlaku s odjezdem v 16.06 hodin směr Cerhenice v železniční stanici Kolín náhle zkolaboval. Zaměstnanci Českých drah měmu manželovi poskytovali první pomoc, čímž mu dávali naději na záchranu. Podle mých informací o mého manžela pečovala nejen vlaková četa, ale i strojvedoucí předmetného vlaku. Činili tak až do příjezdu rychlé záchranné služby. Jelikož jsme osudný den necestovali společně, nemohla jsem tímto zaměstnancům poděkovat osobně. Ráda bych tak učinila alespoň prostřednictvím čtrnáctideníku železničářů dodatečně a zároveň poblahopřála vedení společnosti k takovému zaměstnancům. Lidí, kterým není lhostejný osud člověka, jehož náhle nepřepadne zdravotní indispozice, skutečně není v dnešní době mnoho.

LADISLAVA SEIFERTOVÁ

*Odpověď: Událost se odehrála ve vlaku Os 9338. Za příkladný výkon služby, vynikající reprezentaci společnosti České dráhy, ale především za prokázání nezištné a lidské pomoci děkuji vlakvedoucí RP ZAP Pardubice, SVČ Pardubice hl. n., Zuzaně Kubínové. Slečna je u společnosti České dráhy, a.s., zaměstnána od roku 2011. Tato mladá zaměstnankyně je velmi vnitřně a potřebám našich zákazníků. V krizových situacích prokazuje rozhodnost a duchapřítomnost, což potvrdila i v tomto případě.*

VÍTĚZSLAV FREMR  
náměstek ředitele ZAP

## Bob s Bobkem byli i v railjetu



Během nedávného Mistrovství světa IIHF v ledním hokeji 2015, které se odehrávalo v Praze a v Ostravě, jsem dostal od přátel informace, že se prodávají plyšový králíci Bob a Bobek – maskoti celého šampionátu. Protože jsem věděl, že tyto dvě legendární večerníčkové postavy brilantním způsobem zdobí moderní a oblíbené jednotky Pendolino, rozhodl jsem se plyšáky zakoupit a zakomponovat do nějakého snímku s železničně-hokejovou tematikou. Požádal jsem proto o zapůjčení i vlakovou četu na jednom spoji Českých drah railjet. Vyšli mi ochotně vsříci, a tak bych se rád o fotku na téma „Vlaková četa fandí hokeji“ podělil s dalšími čtenáři. Věřím, že se jim bude líbit.

PETR DALECKÝ



Stanoviště strojvedoucího je postaveno tak, aby lokomotivu mohl bez problémů ovládat dospělý člověk.



Na pozemku rodiny Išových najdete železnici o délce půl kilometru. Nechybí ani budova výdejny jízdenek.

## TIPY NA VÝLET



### Severočeský železniční den v Lovosicích

V Lovosicích se v sobotu 6. června bude slavit 30 let Klubu železničních cestovatelů (KŽC). Po celý den si u 4. nástupiště můžete prohlédnout historická vozidla KŽC a nádražní restauraci také výstavu dokumentující historii tohoto celorepublikového sdružení propagujícího využívání prostředků hromadné dopravy ve spojení s turistikou. Dětem bude v Lovosicích k dispozici Kinematovlak ČD a také Vlček Hráček. V 11.20 h dojedou do Lovosic retrovlak z Prahy. Po trase Lovosice – Libochovice – Straškov – Roudnice nad Labem – Lovosice pojedou dopoledne zvláštní historický vlak. Oba tyto vlaky si můžete zvěřit pod panoramatem Řípu při fotostavě ve stanici Straškov, kde se budou míjet. Sobotní odpoledne pak bude patřit kyvadlovým jízdám historickými motorovými vozy po okolí Lovosic a po obvodu stanice. Více informací získáte na [www.kzc.cz](http://www.kzc.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Lovosice



### Na dostihové dny do Pardubic se slevou

Na Velkou pardubickou, která se letos uskuteční 11. října, se koně z Česka a Slovenska kvalifikují, pokud absolvují bez pádu alespoň jeden kvalifikační dostih. První kvalifikace se konala 23. května, další jsou zařazeny do dostihových mítinků 27. června, 28. srpna a 12. září. V každém z těchto dostihových dní se běží osm dostihů. První z nich startuje tradičně ve 13 hodin a připraven je pokaždé i bohatý doprovodný program zaměřený hlavně na děti. Návštěvníci, kteří přijedou do Pardubic na tyto dostihové dny a na Velkou pardubickou vlakem Českých drah, získají slevu 50 procent z ceny vstupného. Stačí, když u pokladny dostihového závodiště předložíte platnou jízdenku ČD. Vlaková zastávka Pardubice závodiště se, jak už její název napovídá, nachází jen pár kroků od bran dostihového areálu. Více informací na [www.cd.cz/zazitky](http://www.cd.cz/zazitky).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Pardubice závodiště



### Dětský den s ČD na Vysočině

V sobotu 6. června se koná Dětský den s ČD na Vysočině. Hlavním lákadlem budou okružní jízdy historickými vlaky – parním a motorovým. Parní vlak se vydá v 9.28 h z Havlíčkova Brodu a přes Pohled, Přibyslav nebo Žďár nad Sázavou přijede do Velkého Meziříčí ve 12.23 h. Historický motorový vlak odjíždí z Havlíčkova Brodu v 9.30 h a přes Jihlavu, Okříšky a Třebíč dorazí do Velkého Meziříčí ve 13.04 h. Už během jízdy bude ve vlacích probíhat zábavný a poučný program. Ten pokračuje na nádraží ve Velkém Meziříčí (od 13 do 15 h), kde bude připravena ukáзка simulované srážky vlaku s osobou nebo automobilem a zásah složek integrovaného záchranného systému. Děti se mohou těšit na hry a zábavný program s animátory a Hitrádiem Vysočina. Parní vlak odjíždí z Velkého Meziříčí do Havlíčkova Brodu ve 14.40 h, historický motoráček v 15.00 h.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Havlíčkův Brod/Velké Meziříčí



# Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

11/2015

## Rozlehlá a drsná Kanada okouzlí nejen Niagarskými vodopády

Je druhou největší zemí světa, žije v ní však pouze necelých 35 milionů obyvatel. Kanada, sítá asi 12krát větší než naše republika, rozprostírá se v Severní Americe na ploše bezmála deseti milionů kilometrů čtverečních, se tak řadí a zemím s malou hustotou zalidnění. Na 1 km<sup>2</sup> tu připadá přibližně tři lidé. Skryvá ale nepřehlednou množství přírodních krás. Tou nejznámější jsou bezpochyby Niagarské vodopády.

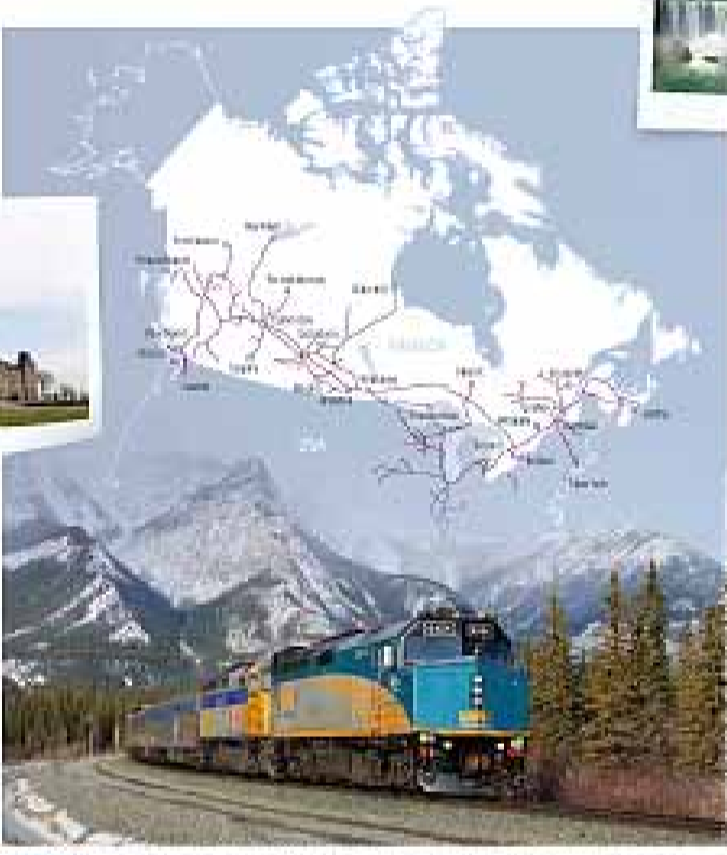
Z 2000 let před naším letopočtem, počínaje 15. stoletím, žili v této oblasti indiáni. Když v roce 1492 připlul do Ameriky Christopher Columbus, objevil v této oblasti indiánské osady. Když v roce 1498 připlul do Ameriky Christophorus Columbus, objevil v této oblasti indiánské osady. Když v roce 1498 připlul do Ameriky Christophorus Columbus, objevil v této oblasti indiánské osady.



Niagarské vodopády, jedna z nejznámějších přírodních krás Kanady.



Ottawa, parlamentní budova v Ottawě.



Mapa Kanady s železniční sítí a vlakovým vlakem v krajinném pohledu.

Na území v Kanadě je málo krajiny vhodná pro budování železniční sítě. Takže největší množství tratí najdeme na jihu země.

Je významná pro své zeměpisné, ekonomické a kulturní podmínky. Je to země s velkým územím, která má málo obyvatel. Je to země s velkým územím, která má málo obyvatel. Je to země s velkým územím, která má málo obyvatel.

Naše předpoklady...  
V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...

Je to země s velkým územím, která má málo obyvatel. Je to země s velkým územím, která má málo obyvatel. Je to země s velkým územím, která má málo obyvatel.

V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...

V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...

V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...

V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...



Vlak v krajinném pohledu.

V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...

V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...

V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...

V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...

V Kanadě...  
V Kanadě...  
V Kanadě...

Podrobnější informace...  
Podrobnější informace...  
Podrobnější informace...

# Předplaťte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090