

Železničář

23. KVĚTNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



11

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

O současné finanční kondici společnosti České dráhy, plánech do budoucna či o dalších aktuálních tématech jsme hovořili s náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku **Radkem Dvořákem**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Nová sezona v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka se naplno rozběhla. Již minulostí je první letošní parní víkend. Z Prahy vyrazily dva speciální parní vlaky v čele se Štokrem a Papouškem. Cestující se mohli s párou svěřit i do Rakovníka a zpět.

11–14 TÉMA

Letos se na železnici odehrála **série mimořádných událostí**. Média a veřejnost se proto začaly zajímat o výcvik, vzdělávání a zatížení strojvedoucích. Co stojí za nárůstem mimořádností?

18–19 CESTOPIS

Chcete si užít co nejvíce krás a zajímavostí **australského Nového jižního Walesu** a podívat se při tom ještě do Melbourne nebo Brisbane? Pak cestujte vlakem se speciální nabídkou.

20–21 HISTORIE

Letos je tomu **135 let**, co se na území Rakousko-Uherska rozjela poprvé **parní tramvaj**. Stala se následovníkem legendární koněspřežky a byla mezičlánkem k přechodu na tramvaj elektrickou.

ZEMŘEL FRANTIŠEK ŠMERHA



Dne 4. května zemřel ve věku nedožitých 79 let dlouholetý železničář František Šmerha. Po maturitě nastoupil u ČSD, kde jako brigádník pracoval jako signalista. Při zaměstnání vystudoval Vysokou školu dopravní v Žilíně. Po jejím absolvování zamířil z pozice výpravčího do funkce technologa na provozním oddělení Praha a na post vedoucího řízení provozu. Pracoval jako zástupce náčelníka oddělení dopravy a přepravy a po roce 1989 jako náčelník služby dopravy a přepravy Správy Severozápadní dráhy v Praze či jako ředitel Provozního ředitelství Praha. Z OPŘ Praha přešel na GŘ do pozice vedoucího oddělení kvality nákladní dopravy O21 DOP a stal se náměstkem ředitele odboru. Byl dlouholetým členem OSŽ a Českého zemského svazu FISAIC, skupina literáti. Psal povídky ze železničářského prostředí.

TITULNÍ FOTO

Autor: Jiří Štembárek

Spoje Metropolitan propojující Prahu s Bratislavou a Budapeští jsou doménou lokomotiv řady 380.



WLABmz⁸²⁶

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Jde o osobní lůžkové vozy určené pro mezinárodní dálkovou dopravu, konkrétně noční linky. Všechny dvanáct vagonů této řady bylo vyrobeno v letech 2006 až 2007 ve vagonce Siemens Maribor ve Slovinsku. Jsou shodné s řadou WLABmz173 společnosti Deutsche Bahn. Jsou to klimatizované vozy typu UIC-Z o délce 26 400 mm. Jejich nejvyšší povolená rychlost je 200 km/h, ale vzhledem k tomu, že jejich skříň není tlakotěsná, mohou na území České republiky jezdit maximálně do 160 km/h.

V kupé jsou vždy tři sklopná lůžka nad sebou. V případě uspořádání Double se horní lůžko sníží a prostřední je sklopené. Při denním uspořádání slouží prostřední lůžko jako zádožní opěrka, mezi jednotlivými místy jsou sklopné područky.

Ve voze jsou dvě vakuové toalety a oddíl se sprchou. V každém kupé je samostatné umyvadlo, v kupé Deluxe (3x) je navíc sprcha a WC.

Pro odložení zavazadel v kupé je možné využít prostor pod spodním lůžkem nebo zavazadlovou polici podle stěny se sousedním kupé. Vstupní dveře do vozu jsou pouze na jednom konci vozu a jsou posuvné, ovládané tlačítkem. Mezi nástupním prostorem a chodbičkou se nacházejí posuvné dveře. Dveře do oddílů jsou otočné s možností uzamčení prostřednictvím dvou zámků. Některé kupé lze propojit otevřením stěny mezi jednotlivými oddíly. Ve voze je také kupé pro obsluhu vybavené lednicí a zařízením na ohřev drobných pokrmů.

Vozy se nejčastěji vyskytují na nočních vlacích EuroNight mezi středoevropskými metropolemi. Tak je tomu i v aktuálním jízdním řádu. ○

Číselná řada	61 54 72-91 0xx-x
Počet vozů	12
Nejvyšší dovolená rychlost	200 km/h
Rok výroby	2006
Výrobce	Siemens
Míst k sezení (pevná + sklopná)	36 lůžek
Oddílů	12
Hmotnost prázdný/obsazený	58 t/60 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm

Vážení čtenáři,

souběžně s upevňováním naší pozice na liberalizovaném trhu po roce 2019 pokračuje Představenstvo Českých drah také v posilování a zefektivnění některých činností uvnitř firmy. V posledních týdnech jsme se rozhodli provést několik organizačních a personálních změn, jejichž cílem je zkvalitnění a případně také centralizace vybraných činností.

Jednou z těch nejdůležitějších je obnovení odboru bezpečnosti na generálním ředitelství, ke kterému dojde prvního června. Doposud byla tato oblast spravována oddělením pod vedením Oty Zachariáše. Jméno nového bezpečnostního ředitele zveřejníme v nejbližších dnech. Jeho úkolem je předvídat, analyzovat a odvracet rizika ohrožující České dráhy. Zřízení oddělení a změna na pozici bezpečnostního ředitele je tak jasným signálem, že jako vedení největšího železničního dopravce v zemi dáváme minimalizaci rizik škod na majetku či zdraví zaměstnanců a zákazníků nejvyšší prioritu.

K výměně dojde také na personálním odboru. Naší novou personální ředitelkou se stane Soňa Schwarzová. Od června ve funkci nahradí dlouholetého personálního šéfa drah Iva Veselého, který jí v příštích měsících postupně předá svou agendu. Soňa Schwarzová studovala andragogiku a personální management na Karlově univerzitě a na Univerzitě Jana Amose Komenského v Praze. V HR má dlouholeté zkušenosti, působila ve vysokých manažerských funkcích například v Société Générale v Paříži, v Komerční bance a naposledy v pojišťovně NN Česká republika.

Od konce dubna již také máme novou šéfkou komunikace, kterou byla jmenována Lenka Voplatková. Doposud byly jednotlivé komunikační kanály spravovány různými odbory. Odbor vnější komunikace byl proto nově zřízen, aby byly všechny tyto aktivity efektivněji koordinovány. Patří pod něj například interní a externí periodika, problematika CSR, eventy, korporátní identita, mezinárodní vztahy nebo tiskové oddělení. Lenka Voplatková má v této oblasti bohatou praxi ze svého dřívějšího působení na Ministerstvu dopravy ČR.

Všechny nové ředitele odborů jsme vybírali vždy z několika kandidátů. Jsem rád, že se nám podařilo do našeho týmu získat schopné a kvalitní lidi s vysokým odborným renomé. Do firmy přinášejí cenné know-how včetně moderních postupů, což pomůže zkvalitnit výkon jim svěřených agend. Přeji jim hodně úspěchů v práci a věřím, že jejich angažmá u Českých drah bude ku prospěchu nás všech.



Miroslav Kupec

předseda představenstva
a generální ředitel ČD



12x

Hokejový tým cestoval na MS vlakem Českých drah

Spojem Českých drah EC 277 Metropolitan vyrazila z Prahy na šampionát do Bratislavy česká hokejová reprezentace. Hokejisté v úterý 7. května využili zázemí vozu první třídy řady Apee, který byl speciálně pro potřeby národního týmu zařazen na konci soupravy. Zařazen ale byl i další vůz první třídy pro cestující veřejnost. Asistent trenéra a bývalý reprezentant Robert Reichel si před novináři pochvaloval jízdu vlakem, vyzdvihl například, že se tým vyhne kolonám na rekonstruované dálnici D1. Kádr přišlo vyprovodit na pražské hlavní nádraží několik desítek fanoušků. Ne všichni hráči však cestovali z Prahy. Odsud se totiž Metropolitanem na cestu vypravila jen patnáctka reprezentantů a asistenti trenéra Reichel a Karel Mlejnek, čtyři hokejisté a kouč Miloš Říha přistoupili v Pardubicích, další v Brně a v Břeclavi tým doplnili kapitán Jakub Voráček a obránce Petr Zámorský. Po příjezdu do Bratislavy se „národák“ ubytoval a začal s přípravou na ledě haly Ondřeje Nepely. České dráhy, oficiální dopravce národního týmu, na MS v hokeji vypravily z Prahy několik zvláštních expresů, kde se cestující mohli občerstvit ve voze Pilsner Urquell. Speciály zastavovaly v Pardubicích a Brně, v noci po zápasech se vracely zpět do metropole.

(hol)

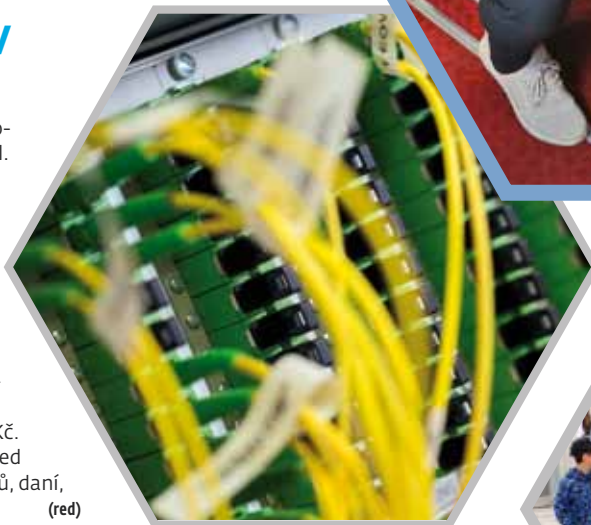


ČD-TELEMATIKA

Tržby společnosti se zvýšily na 1,67 miliardy korun

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika zveřejnila auditované hospodářské výsledky za rok 2018. Tržby z provozní činnosti dosáhly výše 1 665,6 mil. Kč oproti 1 470,4 mil. Kč v roce 2017. Zisk před zdaněním (EBT) narostl o 7 procent na 70,2 mil. Kč, čistý zisk na 55,1 mil. Kč z loňských 51,4 mil. Investice se pak zvýšily o 22%, celkem se jednalo o částku 116,1 mil. Kč z vlastních zdrojů. Investice směřovaly zejména do rozšíření vlastní optické infrastruktury a výměny aktivních prvků na přístupové síti, která přinesla rozšíření a zlepšení kvality služeb zákazníkům a zvýšení kapacity vlastní přenosové sítě. Tržby se oproti předcházejícímu roku zvýšily o 13,3 procenta. Důvodem byl téměř 11% nárůst tržeb úseku Servis infrastruktury na 1 028,1 mil. korun díky vyššímu objemu aktivit včetně nových projektů v oblasti silniční telematiky. Výrazný podíl na růstu měl i úsek Telekomunikační služby, jehož tržby se zvýšily ve srovnání s předchozím rokem dokonce o 18,5% na 611 mil. Kč. Vstup do nových segmentů dopravy a ICT pomohl dosáhnout nárůstu zisku před zdaněním (EBT) na 70,2 mil. Kč (65,7 mil. Kč v 2017). Zisk před odečtením úroků, daní, odpisů a amortizace (EBITDA) dosáhl hodnoty 211,3 mil. Kč.

(red)



Railjet ČD spojí od června Prahu s Bratislavou

Railjety Českých drah budou zajíždět i do Bratislavy. Změna se projeví s platností letní změny jízdního řádu 9. června. Doposud jezdily jen do Vídně a Grazu, respektive Břeclavi. A právě vlaky, které doposud končily na hranici, budou zajíždět až na Slovensko. ČD se na změně dohodly se slovenským dopravcem ZSSK. Cílem je cestujícím nabídnout další rychlé spojení obou hlavních měst v časech, kdy lidé cestují za prací. Podle ředitele odboru dálkové dopravy ČD Petra Vondráčka budou na Slovensko protaženy spoje railjet 571 Brněnský drak, resp. railjet 570. Z Bratislavy hl. st. budou nové spoje vyjíždět v 5:10 ráno jako vlak railjet 284, do Prahy dorazí v 9:07. Naopak z Prahy vyjede v 19:50 jako vlak railjet 285, příjezd do Bratislavy hl. st. je naplánován ve 23:43. Oba vlaky ponесou název Metropolitan Slovenská strela. Moderní netrakovní jednotky tak v okrajových částech dne doplní stávající provoz vlaků kategorie EuroCity (Metropolitan) a zastaví v Kolíně, Pardubicích, České Třebové, Brně-Židenicích, Brně dolním nádražím a Břeclavi.

(hol)





Nejstarší parostrojní dráha v Česku oslavila 180 let

Letos uplyne již 180 let od doby, kdy byl zahájen provoz na traťovém úseku mezi Břeclaví a Brnem. U příležitosti tohoto výročí připravila společnost České dráhy na sobotu 11. května několik jízd historickým vlakem v čele s parní lokomotivou 464.202, zvanou Rosnička, s pomocným historickým dieselovým strojem původní řady T466.0007, kterému se přezdívá Pilštyk. Takřka zaplněný vlak se vydal na svou pouť z brněnského dolního nádraží směrem na Břeclav a Hodonín pár minut po půl deváté ranní. Historická dieselová lokomotiva Pilštyk měla navíc naplánovanou samostatnou jízdu po trase Hodonín – Čejč – Zaječčí a zpět. Cestující během jízdy doprovázel vlakový personál v dobových uniformách a součástí oslav byl bohatý doprovodný program, kdy si zájemci mohli například prohlédnout v břeclavské Střední průmyslové škole dopravní sál a vyzkoušet si obsluhu zabezpečovacího zařízení nebo v Hodoníně navštívit Muzeum naftového dobývání a geologie. (mah)



Kinematovlak vyjel už po šestnácté

Populární Kinematovlak, který je společnou akcí Zlín Film Festivalu a Českých drah, letos vyjel už po šestnácté na svoji tradiční pouť po nejně českých a moravských městech. Od 14. až do 30. května se v oblíbeném „kině na kolejích“ promítají oblíbené dětské pohádky například o Krtečkovi, Pejskovi a kočičce nebo Maxiposvi Fíkovi hned na dvanácti nádražích. Po prvních dvou dnech v Mikulově se vlak vydal západním směrem do Znojma, a hned poté dokonce až do sousedního Dolního Rakouska, do pohraničního města Retz. Odtud Kinematovlak vyrazí do Čech – konkrétně Kolína, Kutné Hory, Mladé Boleslavi, Nymburku a Brandýsa nad Labem, odkud se vrátí zpět na Moravu, kde zastaví v Olomouci, Přerově, Kroměříži. Dlouhou cestu ukončí pohádkový vlak 30. května ve Zlíně v době konání filmového festivalu. Kromě hlavní součásti vlaku, tedy vozu upraveného do podoby kinosálu, nechybí ani herna zvaná Vláček Hráček či vagon, ve kterém se ve zkratce představuje historie železnice. (mah)



Prezidentský vlak zvítězil v soutěži muzeí Gloria musealis

Veřejností i odborníky oceňovaný projekt Národního technického muzea (NTM), na němž se jako dopravce podílely České dráhy, uspěl v dalším ročníku cen Gloria musealis. Ty se dávají za nejlepší výkony českých muzeí a uděleny byly ve čtvrtek 16. května v pražském Obecním domě. V kategorii Muzejní počín roku 2018 zvítězilo NTM s projektem Prezidentský vlak, uspořádaným ke 100. výročí vzniku Československa. Vítězný projekt spočíval ve vypravení zvláštního vlaku, který tvořily unikátní vozy sloužící k přepravě tuzemských prezidentů a Františka Ferdinanda d'Este. Soupravu napříč Českou a Slovenskou republikou táhly historické lokomotivy vyrobené v ČKD po trase přesahující čtyři tisíce kilometrů. Vlak během cesty navštívil 100 tisíc lidí. Smyslem Národní soutěže muzeí Gloria musealis je upozornit na špičkové výkony muzejních institucí i jednotlivých pracovníků v oboru muzejnictví – při tvorbě výstav a nových expozic, prezentování sbírek v odborných publikacích či při záchraně a zpřístupňování objektů i lokalit našeho kulturního dědictví. Do 18. ročníku soutěže přihlásilo 58 muzeí a galerií z celé ČR celkem 93 projektů. (red)



ČD vydávají dluhopisy, jde o nejvýhodnější emisi

České dráhy vydají dluhopisy v celkové hodnotě 500 milionů euro s kuponem 1,5%. Podle bankovních expertů jde nejen o doposud nejvýhodnější emisi Českých drah, ale zároveň o jednu z nejlevnějších dluhopisů, které kdy vydal český emitent. Prostředky budou využity k refinancování emise v hodnotě 300 milionů euro s kuponem 4,125% z roku 2012, která je splatná letos v červenci, další část je určena na investice do nákupu nových železničních kolejových vozidel. V pátek 17. května byly dluhopisy uvedeny na trh a naceněny. Emise bude obchodována na lucemburské burze. Podle člena představenstva ČD a náměstka generálního ředitele pro obchod a ekonomiku Radka Dvořáka o emisi projevil zájem víc než 300 různých společností z Evropy i Asie. To, jak náměstek zdůraznil, také jasně dokazuje skutečnost, že České dráhy nyní patří k ekonomicky stabilním firmám s dobrým ratingovým hodnocením a jasnou strategií obsluhy dluhu do budoucna. (red)

Máme ambici být v černých číslech

České dráhy postupně zasmulvňují dopravní obslužnost v jednotlivých krajích, finalizuje se také smlouva na dálkovou dopravu s ministerstvem dopravy. Jaké mají objednatelé požadavky? O kolik procent trhu dopravce přijde a je to pro něj ohrožující? Jaký je střednědobý plán společnosti a udrží se České dráhy v pozitivním výhledu? Na tyto a další otázky odpovídal v rozhovoru pro Železničáře náměstek generálního ředitele ČD pro obchod a ekonomiku Radek Dvořák.

Josef Holec | Foto: Michal Málek

Jak hodnotíte výsledky jednání s kraji?

Veřejná doprava je ve všech krajích největší rozpočtovou položkou, každý kraj chce mít tedy jistotu, kolik bude obslužnost stát, a přirozeně tlačí na co nejnižší cenu a nejvyšší možnou kvalitu. Jedná se o kontrakty za stovky milionů korun, je tedy logické, že jednání trvají delší dobu. Jde primárně o úroveň poskytovaných služeb a hledání vyváženosti mezi požadovanou kvalitou a finančními možnostmi ČD i krajů. Obnova vozidlového parku něco stojí, roste cena základních vstupů, jako je elektrická energie nebo mzdové náklady z důvodu nízké nezaměstnanosti na trhu, na druhou stranu ale nemůžeme jen stát a natahovat ruku. I u nás hledáme rezervy a možnosti tak, aby finanční zatížení krajů, resp. objem peněz, který požadujeme, byl eliminován.

Často se v souvislosti s novými smlouvami zmiňují sankce. Jsou přísnější než ty stávající?

Kraje kladou na kvalitu, řazení a služby na palubě velký důraz, s čímž souvisí i nastavení sankčního systému. Ve smlouvách jsou nastaveny parametry provozu, odbavení, IT systémů, čistoty a je nutné s nimi seznámit všechny dotčené zaměstnance. Bude ustanoven pracovní tým lidí, aby přípravu ČD na nové smlouvy v maximální míře koordinoval, nicméně je potřeba, aby se do toho zapojili všichni naši zaměstnanci. Tlak na kvalitu ale bude vysoký. Na každý pád by sankce měly být až tou poslední instancí, kraje si jednoduše objednávají určitý rozsah dopravy a úroveň kvality. Bude jen na nás, zda ji dokážeme nabídnout. V případě že nikoliv, zvýšení sankcí v celoročním vyjádření může být až osminásobné.

Kolik kraje tedy u ČD objednají vlakokilometrů?

Letos máme pod smlouvami 85,7 milionu vlakokilometrů a předpokládáme, že se nám podaří uzavřít smlouvy na zhruba 82,5 milionu. Pokles bude tedy necelá 4 procenta rozsahu. Takový výsledek, po dlouhém procesu jednotlivých jednání a v době otevírání trhu, považujeme za úspěch. Na druhou stranu si je ale nutné uvědomit, že budeme muset některé aktivity racionalizovat a učinit opatření, která povedou k eliminaci dopadů ztráty trhu a ke zlepšení hospodaření segmentu jako celku.

Co je nutné v regionální dopravě změnit, aby byla profitabilnější?

Segment regionální dopravy je dlouhodobě podfinancován. V nových smlouvách se proto jednak snažíme tento dluh z minulosti přenastavit. To mimo jiné znamená trochu jinou formu smlouvy, respektive krytí vzniklých nákladů, které napřímo neovlivníme. Myslím tím trakční náklady, jako elektřina a nafta a cena lidské práce. My sami ale musíme být mnohem aktivnější, přicházet s nápady zefektivnění dopravy v krajích a nabízet možné optimalizace dopravních modelů či oběhů tak, aby i tento segment byl dlouhodobě v černé nule. Takové nápady existují, regionální obchodní centra mají tu nejlepší znalost v krajích, ale musí se s nimi začít pracovat. To se dosud nedělo, ale situace se již mění. Postupně se

lektujeme racionální náměty a musíme je umět uvést do reality. Souvisí to i s prací s obsazeností a přepravními proudy.

Pojďme na dálkovou dopravu. Jaká je situace v tomto segmentu?

Nyní jsme po rozstřelech, které všichni víme, jak dopadly. Ministerstvo dopravy v březnu na úřední desce oznámilo, že uzavře velkou smlouvu s ČD na obslužnost dálkových linek. V současné době děláme vše pro to, abychom připravili tzv. velkou smlouvu a k ní finanční model za akceptovatelnou cenu. V ní ale chceme nabídnout i určité investice do vozového parku. Z dlouhodobého hlediska je nutné do osobní dopravy investovat, abychom zvýšili konkurenceschopnost železnice jako celku. Na každý pád i v dálkové dopravě dojde v roce 2020 k redukci výkonů oproti roku 2019, konkrétně cca o 8%.

Plánujete rozvoj noční dálkové dopravy?

Postupem času se nám podařilo optimalizovat a zacílit na ty nejzajímavější destinace. Věřím, že se nám postupně daří stabilizovat kvalitu na linkách do Curychu, Budapešti, Varšavy a na Slovensko. Náš obchodní model je založen primárně na lůžkových vozech, levnější lehátkové vozy jsou doplňkem turistické sezony. Nyní dokončujeme projekt výrazného vylepšení kvality česko-slovenského spojení, kdy nabídneme jednotný vozový park i servis. Zde nám kvalita ještě pokulhává. Musí platit, že co si zákazník zaplatí, to dostane. V nové podobě vyjedeme těsně před létem. Z finančního hlediska se noční dopravě daří, jde o dlouhodobě udržitelný model. Nové linky aktuálně neplánujeme, primárně se musíme soustředit na byznys, který máme.

Jak ČD hodlají naložit se situací u partnera Die Länderbahn, který nespínuje požadavky na vozbu?

Řešíme to prakticky denně. V tuto chvíli máme připravené dvě varianty řešení, které by měly stabilizovat dopravu z Prahy do Mnichova jako celek. Nelze nadále jen přihlížet situaci, kdy nám naše spolupráce vykazuje určité vady, pak je tedy nutné se bavit o tom, zda a v jaké podobě máme zanechat přímé spojení do Mnichova. Aktuální stav nám totiž poměrně zásadně narušuje produkt Západní expres. Můžeme to řešit přestupem, můžeme zanechat jen jeden přímý vlak a ostatní by zajížděly jen za hranice. Rozhodnuto ale ještě není.

Hospodaření Skupiny ČD skončilo v roce 2018 ziskem ve výši téměř 1,2 miliardy korun. Jak ale vypadá výhled v kontextu výsledku vyjednávání do budoucna?

Vyšli jsme z jednotlivých nacenění, která jsme předali krajům a ministerstvu, a sestavili jsme střednědobý ziskový plán do roku 2023. To nám dalo jasný rámec, kde se můžeme pohybovat v rámci nákladů a jaké jsou předpoklady naplnění tohoto plánu. Nyní musíme zajistit, abychom jeho základní předpoklady naplnili. Důležitým předpokladem je i průběžné sledování výsledku hospodaření a v tom jsme již opravdu operativní. Postupně jsme narovnali proces řízení nákladů, každý měsíc jsou všichni ředitelé informováni o tom, jakým způsobem jejich úsek hospodaří. Představenstvo nově sleduje



ekonomický detail až na úroveň organizačních jednotek, kdo plán plní a kdo nikoliv, stejně tak je jasně nastaven reporting hospodaření dceřiných společností. To je základ úspěchu pro udržení cíle černé nuly ve všech segmentech činností ČD, ale i pro rychlé rozhodování v případech potřeby nějaké korekce. Nové smlouvy ale nevyřeší vše. Budeme muset hledat kromě možnosti optimalizace nákladů i možnosti dodatečných tržeb.

Můžete být konkrétnější?

Jedna věc je optimalizovat firmu v řádu stamilionů, druhá věc je se soustředit na návyky, které nejsou ekonomické, tedy že přestaneme dělat věci v rozsahu, v jakém je dnes provádíme. K aktivitám týkajícím se nákladové stránky ve větším rozsahu je určitě důležité aktuálně zmínit návrh alternativ zajišťování náhradní autobusové dopravy do budoucna. V roce 2018 jsme za ni zaplatili takřka jednu miliardu Kč, a i když je z větší části kompenzována ze strany SŽDC, stále je značná část nákladů nekrytá a je účelné hledat cesty, jak tuto částku snižovat. Také v kontextu určité ztráty trhu, překlopení vybraných krajů do režimu brutto aktualizujeme naši strategii rozvoje distribučních kanálů do budoucna. Distribuční síť je velmi cenná, ale poměrně nákladná a je na místě si potvrdit, zda naše úvahy jsou správné. Nelze ale opomenout i zdánlivě nepatrné náklady, které však ve finále generují výdaj v řádu milionů korun. Mým oblíbeným příkladem je rušení pevných telefonních linek. Také například omezíme tisk vlakových průvodců a knižních jízdních řádů. Stojí to miliony korun a v momentě, kdy nepůjde o požadavek objednatele, bude me tedy chtít vše publikovat v elektronické formě.

Dobře dopadl rating od společnosti Moody's a ČD zároveň dosáhly výborného výsledku u emise dluhopisů. Co to pro nás znamená?

Stěžejní pasáží prezentace pro ratingovou agenturu i v rámci emise dluhopisů bylo představení obchodního modelu po roce 2019, strategické směřování ČD a samozřejmě finanční výsledky a projekce. Rating jsme dokázali potvrdit na stejné úrovni a v rámci investor roadshow jsme vyvolali velkou odezvu u potenciálních investorů, díky které jsme byli schopni získat výborné podmínky v podobě 1,5 % kuponu (úroku) dluhopisů. Zájem, který o naší emisi byl, také svědčí o tom, že ČD jsou ekonomicky stabilní firmou s dobrým ratingovým hodnocením a jasnou strategií obsluhy dluhu do budoucna. To jinými slovy znamená, že jsme stabilní firmou s jasnou vizí a velmi dobrou predikcí budoucího vývoje a je úkolem nás všech nyní tyto cíle naplnit tak, aby České dráhy pokračovaly cestou stability. Chceme nyní primárně investovat a rating i emise jsou právě ve vztahu k investicím významným krokem.

Investiční plán tedy zůstává na ambici takřka 40 miliard korun v následujících pěti letech?

Na tom se nic nemění. České dráhy disponují velmi ambiciózním, ale reálným plánem z hlediska jejich zafinancování. Racionálně soutěžíme rámcové smlouvy na čtyři základní řady vozidel pro regionální a dálkovou dopravu a bude vyhlášen i tendr na dodávku nových lokomotiv. Všechny investice jsou pak velmi jasně vymezené konkrétním počtem vozidel pro daný kraj či dálkovou dopravu a celý investiční plán je podpořen plánovaným růstem EBITDA, který udržuje ambici investic v kýženém ratingovém pásmu. Jednotlivé zakázky jsou postupně dokončovány a do konce roku očekávám uzavření většiny jednotlivých smluv pro dodávky v regionální dopravě, do poloviny roku příštího pak zasmulvnění nových vozů pro mezinárodní dopravu a nové lokomotivy. Celkem se může jednat až o 175 nových jednotek, 230 vozů a 65 lokomotiv.

Od 1. června budete zastávat výhradně pozici obchodního ředitele. Jak hodnotíte své působení v pozici ekonomického náměstka?

Měl jsem možnost vést ekonomický úsek v opravdu dynamickém období. Během těch necelých devíti měsíců se sešla příprava ekonomických kalkulací pro jednotlivé nabídky v krajích a pro ministerstvo dopravy k novým dlouholetým kontraktům, zpracování podnikatelského plánu 2019, sestavení střednědobého plánu do roku 2023, návazně na to se podařilo uskutečnit investiční plán a návrh přišla již zmíněná obhajoba ratingu a emise dluhopisů. Bylo to náročné období souběhu všech těchto aktivit, ale důležité je, že vše dopadlo úspěšně. ČD jsou v černých číslech, mají nastaven dlouhodobý plán, jak v těchto číslech zůstat, investují nejvíce ve své historii, mají jasnou vizí svého financování a mají velmi dobrý systém interního řízení ekonomiky. Toto vše považuji za nejvýznamnější výsledky, které se z ekonomického pohledu podařily. Děkuji tímto všem kolegům za tuto zkušenost a především za to, že spolu se mnou věřili, že ČD jako zisková společnost není pouze cílem, ale může být udržitelnou realitou. ◦

Lužná přivítala první parní víkend

Letošní sezona v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka se naplno rozběhla. Za sebou má první letošní parní víkend. Z Prahy vyrazily dva speciální parní vlaky v čele se Štokrem a Papouškem. Cestující se mohli s párou svézt i do Rakovníka a zpět. Tentokrát však pod taktovkou Všudybylky. Muzeum se navíc pochlubilo řadou novinek. Akci si nenechaly ujít tisíce lidí.



Josef Holec | Foto: autor

Muzeum v Lužné má za sebou letošní první parní víkend. České dráhy vypravily o druhém květnovém víkendu z pražského hlavního nádraží dva historické vlaky, v sobotu se na trase objevila lokomotiva 556.0506, v neděli pak 477.043. O den dříve v Lužné hostoval i speciální protokolární vlak s pozvanými hosty, tentokrát s vozy Retro Ostravanu a historickými motorovými lokomotivami T 478.1002 a T 478.1148.

Milovníci železniční historie si mohli po oba dva dny naplánovat také krátký výlet parním vlakem z Lužné do Rakovníka a zpět. V čele

speciálu byl však stroj 354.195. Na palubě nostalgického vlaku se sevezl i desíletý Martin Šmejkal z Prahy. „Akce ČD navštěvuji pravidelně s rodiči. Rádo jsme přijeli přes Kladno a Stochov, prohlédli si muzeum a vyjeli ještě do Rakovníka a zpět, tentokrát s Všudybylkou. Jet dvakrát v jednom dni parním vlakem se moc často nepovede, tak mám radost. Těšil jsem se,“ prohlásil mladý cestovatel. V sobotním speciálu byly za Štokrem řazeny osobní

AKCE V ROCE 2019

- 1. června: Rodinný den v železničním muzeu (zvl. vlak Louny – Lužná u R.)
- 8. června, 5. července: Parním vlakem k Berounce (zvl. vlak Lužná u R. – Rakovník – Beroun)
- 29. a 30. června: Setkání prototypů motorové trakce (osobní i nákladní vlaky s prototypy)
- 20. července, 3. srpna: Historickým motorákem z Lužné do Chomutova
- 27. července, 10. srpna: Historickým motorákem z Chomutova do Lužné
- 4. srpna: Z muzea do depozitáře NTM v Chomutově parním vlakem
- 28. a 29. září: Den železničářů (zvl. vlaky Chomutov – Lužná u R. a Lužná u R. – Kolečovice a zpět)
- 26. a 27. října: Uzávěření ČD Muzea

vozy řad Bam a Bai. V neděli přibyly Da a Aba. Všudybylka naopak vezla řady Ce, Ci a Be.

Investice za miliony

V muzeu nejen milovníky drážní nostalgii letos zajímala čerstvě zrekonstruovaná a zatopená parní lokomotiva 414.096, přezdívaná Heligón, s tendrem 412.365. Ta zhruba 50 let stála na pomníku českovelenické ŽOS. Před pěti lety byla dopravena do Lužné a místní technici ji podrobili generální opravě. Nyní čeká na provedení technicko-bezpečnostní zkoušky. V provozu by se mohla objevit ještě před letními prázdninami. Tahák letošní sezony bude nasazován pouze na výkony v okolí muzea. „Mám na mysli trasy do Rakovníka, Stochova nebo na Kolečovku,“ upřesnil Miloslav Kothera, ředitel Centra historických vozidel ČD.

Heligón však není jedinou letošní novinkou. České dráhy v západní části areálu postavily novou halu určenou pro odstávku historických exponátů, kompletně zrekonstruované je kolejiště včetně přechodu u administrativní budovy, kde panely částečně nahradila asfaltová živice. Novotou září i kusá kolej u staré haly. Investiční akce vyšly na zhruba deset milionů korun.

Stylové narozeniny

Naleštěné železniční skvosty i jízdy nostalgickými vlaky přilákaly na tradiční Parní víkend zhruba dva tisíce návštěvníků. Nejde však o letošní poslední akci v Lužné. Tu největší si ČD Muzeum odbude na konci září, kdy slaví dvacáté narozeniny. Oslavy jsou naplánované na víkend 21. a 22. září. České dráhy nyní připravují program pro děti i dospělé, v plánu jsou i jízdy protokolárních vlaků a výlety historických souprav do okolí. K vidění bude kromě historické techniky i ta moderní. Na programu je rovněž sobotní noční show. ○

Drážní úřad informuje



Fotosoutěž

Máte doma nějakou povedenou fotku vlaků, tramvajů, trolejbusů, metra, lanovky nebo drážní stavby? Pak čtěte dál. V sobotu 11. května jsme zahájili fotografickou soutěž pro milovníky drážní dopravy. Nejhezčí fotografie budou zveřejněny v kalendáři Drážního úřadu pro rok 2020. Soutěže se mohou zúčastnit osoby starší 18 let, jedna osoba může zaslat maximálně tři fotografie. Přijímány budou grafické formáty JPEG nebo TIFF, ideálně v rozměrech 3 508 x 4 961 a s tiskovým rozlišením 300 DPI. Své soutěžní snímky můžete posílat až do 9. června 2019 na e-mail foto@ducr.cz. Podmínky soutěže a další instrukce najdete na webu Drážního úřadu.

Pozvánka

Ve čtvrtek 30. května pořádáme pravidelné setkání s dopravci, provozovateli dráhy a držiteli nákladních vozů. Seminář nabídne například informace z oblasti implementace TAF TSI pro nákladní dopravce a TAP TSI pro osobní dopravce, změny předpisů v oblasti přepravy nebezpečných věcí či informace o povinnostech dopravců k 30. červnu tohoto roku. Součástí bude i diskuze. Setkání se uskuteční tradičně v zasedacím sálu na ministerstvu dopravy. Bližší informace o programu najdete na webu Drážního úřadu.



Nový most na viadukt usadil obří jeřáb

Oprava pražského Negrelliho viaduktu vstoupila do další fáze. Těžký kolový jeřáb na něj počátkem května usadil nový železobetonový most. Ten bude součástí modernizované trati do Kladna. Na rozdíl od předchozího je jen jednokolejný.

Josef Holek | Foto: STRABAG

Negrelliho viadukt v Praze se dočkal nového ocelového mostu nad ulicí Prvního pluku. Ten na místo usadil největší kolový jeřáb v České republice. Konstrukce totiž váží 169 tun a je dlouhá 34,8 metru. Rekonstrukce druhého nejstaršího mostu v Praze začala na konci dubna 2017, kdy stavební firma převzala staveniště.

Konstrukce nového mostu se skládá ze dvou příhradových nosníků s parabolickým horním pásem a mostovkou se štěrkovým ložem. Mezi nejvyšším bodem oblouku a spodní hranou mostovky je výškový rozdíl 5,6 metru. Výraz-

ným rysem konstrukce je její šikmost – úhel křížení silnice a koleje na mostě činí 45,21°. Konstrukce je usazena na šesti kalotových ložiscích, která se nacházejí na nových úložných prazích. Ložiska přenáší zatížení z ocelové konstrukce do spodní části stavby.

Kolos nad Florencí

Aby bylo možné dopravit konstrukci z výroby na stavbu, má mostovka celkem devět dílů. „Ty byly přepraveny na parkoviště autobusového nádraží a následně svařeny. Poté dorazily oblouky a diagonály,“ popsala postup prací mluvčí stavební společnosti Strabag Edita Novotná s tím, že každý z oblouků se skládal ze tří částí a na každou stranu přišlo 19 diagonál.

Kvůli usazení musela být ve středu 8. května ulice zcela uzavřena. Nad Florencí se do výšky několika desítek metrů tyčil obří jeřáb s nosností 550 tun s protizávažím o hmotnosti 350 tun. Nejen instalace nového mostu ale omezila místní dopravu. Místo totiž zabíral i samotný jeřáb. „Manipulace s takto těžkým břemenem si vyžádala vytvoření dvou pomocných provizorních konstrukcí. Aby je bylo možné zavěsit na jeřáb, museli stavbaři vytvořit speciální va-

hadlovou konstrukci, která zajistila rovnoměrné rozdělení hmotnosti konstrukce na všechna lana,“ uvedla mluvčí. Pokud by totiž byl šikmý most zavěšen špatně, mohl by se začít kroutit.

Vlakem až za rok

Zvedání a usazení trvalo stavební firmě zhruba pět hodin, nicméně už předtím museli dělníci připravit odvodnění, opravit vozovku, která je v důsledku silné dopravy v dezolátním stavu, a rekonstruovat kanalizaci v ulici Malého. „Most ještě nemá nátlak. Při manipulaci by se mohla poškodit povrchová úprava, a tak bude finální sjednocení protikorozní ochrany provedeno až dodatečně,“ doplnila mluvčí Novotná.

Nyní je v přípravě i další most, jenž se bude klenout nad ulicí Křižíkovou. Hotové jsou ocelové nosníky, dokončuje se spodní stavba. Naopak na mostech přes Vltavu se nyní osazují nové žulové kvádry, které budou tvořit římsu s ocelovým zábradlím.

Vlaky se na Negrelliho viadukt vrátí až příští rok v létě. Podle původních plánů měla rekonstrukce skončit v prosinci 2019, nyní se mluví o termínu 30. června 2020. Za posunem stojí špatný technický stav oblouků. ○

Aplikace společnosti CHAPS ze skupiny ČD-IS zvítězila v soutěži IT projekt roku

Dopravní mobilní aplikace PID Lítačka vytvořená společností CHAPS ze skupiny ČD – Informační systémy zvítězila v soutěži IT projekt roku 2018. Porota složená z odborníků v oblasti informačních technologií a specialistů na informační bezpečnost ocenila především vysoké bezpečnostní standardy aplikace PID Lítačka.

Cílem soutěže IT projekt roku je každoročně ocenit nejlepší projekty vývoje a zavedení informačních technologií, pečovat o jejich mediální prezentaci, a tím trvale zvyšovat prestiž, kvalitu a přínosy IT projektů. Předávání cen soutěže, kterou již po šestnácté organizuje Česká asociace manažerů informačních technologií, se uskutečnilo ve čtvrtek 21. března 2019 v prostorách Autoklubu ČR.

Mobilní aplikace PID Lítačka, kterou spravuje a provozuje pražská městská společnost Operátor ICT, je součástí regionálního dopravního systému PID Lítačka, který propojuje odbavování v Praze a Středočeském kraji. Aplikace je určena

pro nákup krátkodobého jízdného a cestujícím slouží pro vyhledání spojení a nákup nejvhodnějšího jízdného. Díky ní můžete cestovat ve všech prostředcích městské hromadné dopravy v Praze



 chaps

a dále ve vlacích, regionálních autobusech a přívozech v rámci Pražské integrované dopravy. Součástí aplikace je též aktivní mapa se zobrazením zastávek, prodejních míst s otevírací dobou a P+R parkovišť s jejich aktuální obsazeností, a možnosti přímé navigace k vybranému parkovišti. Aplikace zobrazuje též informace o mimořádnostech a výlukách v dopravě. K dispozici jsou také dopravní schémata ve formátu PDF, online zobrazení stavu bezbariérových zařízení v pražském metru a důležité kontakty a novinky z prostředí Pražské integrované dopravy.

Společnost CHAPS soubor aplikací pro systém PID Lítačka vytvořila včetně klientských aplikací pro operační systémy Android a iOS v roce 2018 a nyní poskytuje, v souladu se smlouvou, službu podpory provozu a provozování aplikace PID Lítačka. CHAPS se taktéž podílí na dalším rozvoji PID Lítačky – nyní především v oblasti implementace dlouhodobých kuponů do nativních aplikací. (red)

Další pár EC do Krakova vozí čeští strojvedoucí

V sobotu 13. dubna poprvé vyjel druhý denní pár vlaků kategorie EuroCity spojující Českou republiku a druhé největší polské město Krakov. Rozšířila se tak nabídka spojení do turisticky atraktivního města zapsaného na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Letošní novinkou na traťovém úseku Bohumín – Krakov a zpět je vedení mezinárodního vlaku osvědčenými bohumínskými strojvedoucími z Oblastního centra provozu Východ, kteří jezdí na českých strojích řady 163.

Martin Harák | Foto: autor

Nové spojení s názvem EC/IC 204/205 Sobieski prozatím jezdí každý den po celý jízdní řád 2019 až do letošního prosince. Spoj, složený ze dvou vozů druhé třídy rakouského dopravce ÖBB, je vlastně součástí mezinárodního expresu Sobieski 104/105 spojujícího Vídeň a Varšavu s Gdaňskem a Gdyní, od něhož se v Bohumíně odděluje. Po nezbytné manipulaci najíždí na vlak polonizovaná lokomotiva řady 163, známá pod přezdívkou Peršing. S vlakem 204, jenž však v Polsku nese odlišné interní označení, odjíždí půl hodiny před polednem přes Osvětím směrem do Malopolské metropole Krakova, kde má naplánovaný příjezd po půl třetí odpoledne. Po zhruba hodinové pauze se vlak vrací zpět do Bohumína, kam obvykle dojíždí několik minut před půl sedmou večerní. Poté je spojen s „mateřským“ vlakem 105, se kterým se vydává přes Ostravu, Přerov a Břeclav zpět do Vídně. V Ostravě je navíc pro zákazníky Českých drah umožněn přípoj prostřednictvím vlaku SC Pendolino směrem na Prahu.

Češi až do Krakova

České stroje řady 163, řízené strojvedoucími společnosti PKP-IC, jezdily na trase Bohumín – Krakov na vlacích 114/115, resp. 406/407 již v letech 2016 až 2018, po té je vystřídaly polské lokomotivy. Peršingy tak nyní zůstaly jen v čele vlaků 204/205, které vedou naopak strojvedoucí ČD. Systémový specialista pro mezinárodní provoz se specializací na Polsko a Slovensko Miloš Šimiček potvrzuje, že vozbu do Krakova zajišťují střídavě tři speciálně upravené lokomotivy pro provoz v zemi našich severních sousedů – konkrétně stroje 029, 040 a 048 řady 163. „Na organizaci vozby v úseku Bohumín – Krakov se společně podílí také kolega Kamil Marcalík, s nímž nyní máme zvýšený dohled nad bohumínskými strojvedoucími. Ti již jezdí několik let v turnusové službě do slezské metropole Katovic a zpět,“ vysvětluje Šimiček. Trať z přechodové stanice Zabrzydowice přes Czechowice-Dziedzice a Osvětím má podle něj oproti trati do Katovic specifičnost a řadu záludností, kde není zvláštností třeba dlouhý úsek s maximální rychlostí 30 km/h či atypicky umístěná návěstidla a kvůli velké stavební činnosti prakticky každý den jiný výlukový jízdní řád. „To představuje velký nápor na naše kolegy, kteří navíc musí umět komunikovat v polštině. A to nejen při častém sepisování písemných rozkazů, ale také v intenzivním radio-



vém spojení, což v České republice není obvyklé. Nicméně jde o zkušené zaměstnance, kteří jsou na tyto reálie již zvyklí,“ dodává Šimiček.

Deseti páry vlaků

České dráhy nabízejí v kooperaci se svým polským partnerem PKP-Intercity již deset párů spojů mezi Českou republikou a Polskem. O letních prázdninách přibude i noční vlak Wydmy z Bohumína do polských baltských letovisek. V Polsku je možné přímými vlaky Českých drah zamířit do více než dvaceti cílových destinací, mezi kterými jsou atraktivní turistické cíle i důležitá hospodářská centra. Vedle Krakova a Varšavy jde například o Katowice, Mabork, Gdaňsk, Gdyni a další města. Pro cesty je možné využít i nabídku zvýhodněných Včasných jízenek Polsko za zajímavé ceny. „Krakov a jeho okolí nabízí turistům mnoho zajímavých cílů. Vedle samotného historického města s hradem Wawel jsou to například unikátní rozsáhlé solné doly v nedaleké Wieliczce. Díky těmto místům míří do této oblasti mnoho našich i zahraničních turistů, kteří cestují po Evropě a do Krakova míří z Prahy nebo z jiných středoevropských destinací. Proto jsme ve spolupráci s kolegy z PKP InterCity a ÖBB zavedli nové přímé spojení z Vídně, přes Břeclav, Hodonín, Otrokovice, Přerov a Ostravu až do Krakova,“ vysvětluje důvod vzniku nového spojení ředitel odboru dálkové dopravy Českých drah Petr Vondráček. ○



Mimořádné události: Únava, nepozornost, nebo stres?

Letos v únoru a březnu se na železnici odehrála série mimořádných událostí. Tyto incidenty odstartovaly zvýšený zájem médií a veřejnosti zejména o princip výcviku, vzdělávání a zatížení strojvedoucích, jichž se zmíněné mimořádnosti týkají ve valné většině. Co stojí za nárůstem počtu nedovolených jízd? Je to problém jednotlivců, nebo železnice čelí globálnímu „syndromu vyhoření strojvedoucích“? Odpovědi jsme hledali nejen ve statistikách, ale také u odborníků na vzdělávání a dopravní psychologii.

Josef Holec, Martin Harák | Foto: ČTK, archiv ČD a SŽDC

Projetá návštěidla v Ejpovicích, Olomouci a Praze-Smíchově, srážky vlaků v Brně, Ronově nad Doubravou či Jihlavě, ujetý vlak u Martinic. To jsou mimořádné události, které na přelomu února a března hýbaly pozorností médií. Přestože vyšetřování stále probíhají, podle předběžných šetření byla příčina shodná – selhání lidského faktoru, především strojvedoucích. Zajímavým detailem je fakt, že nechybují strojvedoucí podobného věku, zkušeností nebo zaměstnaní u jednoho dopravce. Příčinná souvislost jako by neexistovala.

Strojvedoucí chyby nevyklučují, ale nabízí opačtější pohled. Míní, že jejich řady jsou prořídlelé, nemohou si dopřát pořádný odpočinek a nevyhovují jim pracovní podmínky.

Nalezení příčin prioritou

Na situaci samozřejmě reagovali odborníci i zaměstnavatelé. Generální ředitel a předseda představenstva ČD Miroslav Kupec svolal několik porad s vedoucími pracovníky a specialisty z oblasti provozu kolejových vozidel, přičemž jediným cílem bylo najít řešení vedoucí k dalšímu zvýšení bezpečnosti drážního provozu v rámci ČD. Management společnosti přijal několik opatření, která mají v maximální možné míře předejít vzniku mimořádných událostí. „Všichni strojvedoucí jsou standardně seznámeni a poučeni o příčinách vzniku každé konkrétní mimořádné události a o tom, jak se opakování stejných chyb vyhnout, prostřednictvím poučných listů. Dále byla nařízena zvýšená kontrolní činnost při celém výkonu práce. Stovka kontrolorů vozby již zintenzivnila kontroly při nástupu služby i během jejího výkonu. Namátkově vykonávají kontroly přímo při jízdě vlaků a zaměřují se například na styl jízdy a dodržování důležitých bezpečnostních pravidel. Na případné chybné postupy na místě strojvedoucí ihned upozorňují,“ uvedl nedávno Miroslav Kupec.

Že jde skutečně o problém, potvrzují i statistiky, které zveřejnila Drážní inspekce (DI). „V posledních letech se počet mimořádných událostí, kdy došlo k nedovolené jízdě drážního vozidla za návštědlo zakazující další jízdu, zdatelně zvyšuje,“ potvrdil Martin Drápal, mluvčí DI. Při srovnání let 2013 a 2018 počet událostí vzrostl o 78%. Stejně tak je počet zraněných osob v posledních pěti letech největší mezi roky 2017 a 2018, což je ale způsobeno větším počtem zraněných ze začátku května 2018, kdy se srazily vlaky soukromého dopravce mezi Křemž a Boršovem nad Vltavou, a z úvodu července 2017. Tehdy narazil vlak dalšího soukromníka do zarážedla v Přerově. Oběma těmito srážkám předcházelo projetí hlavního návštědla zakazujícího jízdu. Trend posledních let je patrný i při

POČTY NEDOVOLENÝCH JÍZD (s následkem srážky nebo vykolejení)

	Posun	Vlak	Celkem
2019	11	24	35
2018	38	110	148
2017	43	84	127
2016	39	83	122
2015	29	63	92
2014	31	60	91
2013	28	55	83
2012	34	54	88
2011	30	56	86
2010	41	45	86
2009	23	46	69

Stav k 28. 2. 2019



srovnání za 1. čtvrtletí roku 2019, kdy došlo celkem k 56 obdobným událostem (2018 – 33, nárůst o 70%), při kterých bylo v důsledku březnové srážky vlaků v Brně zraněno 22 osob.

Praxe v Rakousku

Nejde však o ryze problém české kotliny. Loni se podobný fenomén nehod, poskládaných do krátkého období, vyskytl i v sousedním Rakousku. Zde po sérii incidentů, kdy byly vlivem projetí návštědi zakazující jízdu poškozeny dvě jednotky Desiro ML anebo railjet, vydala jedna z divizí ÖBB služební pokyn, podle něž si strojvedoucí před odjezdem vlaku musí nahlas odříkat název

návěsti, kterou má zrovna před sebou (když má Volno, hlásit nic nemusí). Totéž platí pro souhlas k odjezdu, povolenou rychlost a u osobních vlaků i název nejbližší zastávky. Tento zajímavý krok Rakušané nazvali Bezpečnost na kolejích, přičemž posílili disciplinární kompetence řídicích pracovníků i spoluzodpovědnost za mimořádné události. Dva experti na bezpečnost jsou pak součástí vrcholného managementu ÖBB. Šéfové provozu navíc získali patřičné proškolení z bezpečnosti. Ve výčtu opatření nechybí ani ověření možnosti instalace hlasového záznamníku (černé skříňky) na stanovišti.

Nejde tedy o nic ojedinělého, ovšem co si počít v našich podmínkách? Do jisté míry nezávislý pohled přináší dopravní psychologové. Zajímalo nás, jak na problematiku zatížení strojvedoucích v kontextu jejich role ve společnosti pohlízejí právě lidé, kteří hodnotí, zda jsou adepti na funkci strojvedoucího připraveni na bezchybný výkon tak psychicky náročného profesí.

Příčina není jedna

Odborníci na psychologii v dopravě míní, že příčin existuje více. A jsou prý na straně strojvedoucích, legislativy i dopravců (množné číslo uvádíme záměrně, neboť v ČR funguje zhruba 100 dopravců a pracuje pro ně více než 9,5 tisíce strojvedoucích. Zhruba třetina jich je u ČD). „Je velmi těžké, respektive nemožné najít pouze jednu příčinu,“ upozornila Daniela Dudová, dopravní psychologka Dopravního vzdělávacího institutu (DVI).

Vyjadřovat se konkrétněji ke stávající situaci je pro psychology obtížné, jelikož v posledních letech přichází do kontaktu se strojvedoucími po nehodách sporadicky. „Pro nás z nevysvětlitelných důvodů téměř vymizela kategorie mimořádných psychologických vyšetření – příčiny nehod se z psychologického hlediska prakticky neanalyzují,“ zmínila.

Nutnost častějších kontrol

Jedna z možností, jak věcem předcházet, jsou pravidelné kontroly v průběhu pracovní kariéry. „Jsem zastáncem toho, že pouze výběr vhodných kandidátů daný zákonem nestačí. Vstupní psychologická vyšetření jsou velmi dobře nastavená, síto je velmi husté, přesto je podceňována řada faktorů, které ovlivňují člověka v průběhu života i nad rámec výborných předpokladů,“ uvedla. „Nevidím v tomto ohledu rozdíl mezi strojvedoucími a řidiči profesionály. U profesionálních řidičů jsou pravidla jasně daná. Musí absolvovat vstupní psychotesty a na rozdíl od železnice u nich existuje periodická vyšetření nad padesát let. Na železnici vyšetříme člověka na začátku kariéry a pak ho nevidíme celý život. To je špatně,“ jmenovala další problém. Nabízí se restriktce, která je však nejzazším řešením. „Zavedme

PŘÍČINY MIMOŘÁDNÝCH UDÁlostÍ



	nepozornost obecně	nedovolená jízda kolem návštědla	nedovolený odjezd od nástupiště	záměna návštědi se sousední kolejí	nedorozumění při posunu	drážní vozidlo (brzdy, adheze)
2018	59	46	9	16	3	1
2017	45	41	11	11	8	1
2016	37	44	11	6	7	2
2015	28	37	5	14	5	0



kontrolní psychologické vyšetření zejména v začátcích pracovní kariéry a dále obdobně jako u řidičů. Strojvedoucí se podrobují jen periodickým zdravotním kontrolám,“ poukázala.

Profese strojvedoucího si žádá člověka odborně zkušeného, ale i osobnostně vyzrálého, schopného nést mimořádně vysokou odpovědnost. U uchazečů je kladen důraz na vynikající kognitivní schopnosti a osobnostní charakteristiky, jako je psychická stabilita, odolnost v zátěži, samostatnost, rozhodnost a pečlivost při dodržování velkého množství předpisů a pravidel. Důležitá je rovněž motivace, zájem, ochota učit se novému a schopnost vyvinout úsilí.

POČET MŮ V ZÁVISLOSTI NA DÉLCE PRAXE

délka praxe	do 5 let	6–15 let	16–25 let	26–35 let	nad 35 let
2018	63	30	9	25	13
2017	42	27	9	20	17
2016	48	22	11	22	10
2015	29	15	4	21	14
2014	22	8	14	27	13
2013	23	9	10	20	14

Zdroj: Drážní inspekce

Odborně i osobnostně vyzrálí

Ne všeho však člověk docílí na prahu dospělosti, k mnohému je zapotřebí více času. Faktor, který s předchozím do jisté míry souvisí, je nízký věk uchazečů. V tomto případě nabízí psycholožka srovnání se situací na silnicích. „Dnes může být strojvedoucí osoba starší 20 let, přičemž právě věková kategorie šoférů od 18–25 let vykazuje více rizikového chování. Ačkoli na dráze děláme daleko přísnější výběr, věkový aspekt hraje svoji roli. Tahle profese žádá odborně i osobnostně vyzrálého jedince. Dnes je provoz na železnici daleko hustší, psychická zátěž je větší a doba zácviku krátká.“

Proces výcviku strojvedoucího například u ČD trvá nejčastěji 9–10 měsíců. „Výcvik strojvedoucího je neúměrně krátký ke zvládnutí množství znalostí a získání potřebné praxe. Člověk nevstřebá všechny potřebné znalosti, v mnoha ne rutinních či mimořádných situacích se ocitají úplně poprvé a jsou na ně sami. Vzniklé závady, změny na trati a k tomu mnohdy nedostatek času způsobují stres, který zkušený strojvedoucí překoná snáze a rychleji,“ konstatovala psycholožka.

Bohužel současná generace mladých lidí vstupujících do profesního života má mnohdy jiný postoj k práci než jejich rodiče. „Dříve se uchazeči rekrutovali z řad průmyslováků, evidentní byl hlubší zájem a zaměření k železnici, pro některé byl obor celoživotním snem. Neúspěch pak byl pro dotyčného velkým zklamáním. Motivace a očekávání dnešních uchazečů jsou mnohem povrchnější a zkrácené. Dnes často přijdou na doporučení kamaráda, že to zkusil a prošel, tak to jdou zkusit také. Lákadlem jsou bezesporu dobré

NÁZORY

Odbor provozu Generálního ředitelství ČD

Po velké sérii mimořádných událostí odbor provozu GŘ ČD provedl analýzu všech případů a zaměřil se na to, zdali existuje nějaký společný jmenovatel. Bral případy z pohledu věkové struktury, skladby směn i avizovaného přetížení strojvedoucího. Tato analýza jednoznačně ukázala, že přímý společný jmenovatel neexistuje. S tak velkým objemem vlaků (cca 7 500), které denně ČD vypravují, se bohužel různým mimořádnostem nikdy nevyhnu. Proto tyto incidenty odbor kvalifikuje jako řadu náhodných událostí za sebou. V současné době, kromě zvýšených kontrol, upozorňuje všechny dotčené zaměstnance na důvody vzniku mimořádných událostí, přestože povinnosti strojvedoucího jsou jednoznačně definovány. Opatření k zamezení takových událostí jsou spíše preventivního charakteru.

Ministerstvo dopravy ČR

Ministerstvo pověřilo zainteresované organizace, aby navrhly konkrétní opatření k posílení bezpečnosti, a podle závěrů bude řešit aplikaci do praxe. Jako prioritní vnímá urychlení zavádění evropského zabezpečovacího systému ETCS. Za důležité považuje nejen zavedení monitoringu práce strojvedoucího či rating, ale i posílení železničního školství a zajištění tréninku na trenažérech pro začínající strojvedoucí. Pracovní skupina tvořená zástupci resortu, SŽDC, DÚ, DI nebo dopravců se shodla na podpoře navržené legislativní změny spočívající v zavedení systému jednotného monitoringu pracovní doby strojvedoucího anebo ratingu, který by pomohl strojvedoucíům jezdicím bez mimořádností, ale především posílení železničního školství a zajištění tréninku na trenažérech pro začínající strojvedoucí. Legislativními úpravami se budou zabývat poslanci.

Drážní úřad

Drážní úřad připravuje několik opatření, která napomohou k eliminaci chyb. Dlouhodobě připravuje ve spolupráci s MD, SŽDC a významnými dopravci monitoring licence strojvedoucího (MLS). V současné době je systém MLS ve zkušebním provozu. Je připravená změna zákona o dráhách, podle které bude MLS povinný pro všechny dopravce. Novela myslí i na sankce. Strojvedoucímu, který by nerespektoval současné nastavené časové limity, by mohla hrozit pokuta až do výše 100 000 Kč. Dopravce, který by nutil strojvedoucí pravidla porušovat, by pak mohl obdržet pokutu ve správním řízení až do výše 1 000 000 Kč.

Správa železniční dopravní cesty

„SŽDC půjde cestou implementace ETCS a připraví jasný scénář zavádění tohoto systému na české železnici. ETCS znamená zcela zásadní přínos v oblasti bezpečnosti železničního provozu, neboť představuje moderního nástupce národního liniového vlakového zabezpečovače LS. Ten sice ve své době přinesl razantní zvýšení bezpečnosti, nicméně dnes je již překonán,“ řekl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Drážní inspekce

Drážní inspekce v minulosti vydala řadu bezpečnostních doporučení, která měla za cíl předcházet vzniku mimořádných událostí – například instalaci ETCS. Chce také na celém území zavést na rádiovém systému GSM-R aktivní funkci „Generální stop“. Ta umožní zastavit vlak bez součinnosti strojvedoucího a dále v dopravních, kde je dovolena výprava vlaků s přepravou cestujících návštěví hlavního návěstidla, zapojit do kontroly postavení hlavního návěstidla vlakovou četou, pokud vlak doprovází.

Federace strojvedoucí ČR

Odborová organizace Federace strojvedoucí ČR sdílí oprávněně znepokojení veřejnosti z narůstajícího počtu mimořádných událostí. Přestože i jejich vyšetřování je logicky teprve na začátku, v mnoha případech se objevuje předběžný verdikt vyšetřujících orgánů, že za problémem stojí lidská chyba. FSČR však nadále musí poukazovat na skutečnost, že na současném stavu se velkou měrou odráží systémové chyby, k nimž došlo v uplynulých desetiletích. Má na mysli současnou situaci na trhu práce, kde se dopravcům nedostává již několika stovek strojvedoucího. Z nadměrného počtu přesčasových hodin strojvedoucího pramení jejich často až chronická únava a na tratě také do „ostrého“ provozu mnohdy vyjíždějí kolegové, jimž se dosud nedostává dostatek provozních a praktických zkušeností.



finance, zdánlivá jednoduchost, ale i určitá prestiž," popsala Dudová běžnou motivaci dnešních mladých adeptů. Strojvedoucích je však všeobecně málo. A nevypadá to s ohledem k probranému pracovnímu trhu na zlepšení.

Zastavit nemohou

Nedostatečný počet strojvedoucích na dráze vede v posledních letech k celkové devalvaci tohoto povolání, uchazeči nemají dostatečné předpoklady z hlediska vzdělání, dostatek předchozích zkušeností a znalostí. „Poměrně specifická profese se otevřela lidem, kteří by na ni v minulosti ani nepomysleli,“ srovnala Dudová minulost se současností.

Strojvedoucí se pochopitelně brání a argumentují tím, že vlivem jejich nedostatku jsou přetíženi, unavení a ztrácejí koncentraci. „Bezespory jsou to oprávněné argumenty, které mohou být při jejich náročné profesi příčinnou selhání. Strojvedoucí ve chvíli, kdy cítí únavu, zastavit, odpočinout si nebo aktivizovat se, z podstaty věci, nemůže. Je to práce nesmírně náročná na udržení bdělosti a dlouhodobé koncentrace pozornosti. A nepozornost, ať už způsobená únavou, krátkodobým rozptýlením či přechodným útlumem, je jedna z nejčastějších a nejzávažnějších příčin nehod. „Chceme-li eliminovat riziko selhání člověka, musíme optimalizovat míru a charakter zátěže,“ tvrdí Dudová.

Licence pod drobnohledem

Ne vždy je však na vině pouze pracovní přetížení, důležitost zde hraje i osobní život a způsob odpočinku a dlouhodobé regenerace. „Jsem přesvědčená, že osobní život strojvedoucích je vel-

mi významný pro to, aby dobře fungovali. To, co se řeší doma, běžné problémy s partnery, dětmi, ale i finanční nebo zdravotní potíže, či dokonce úmrtí blízkých může významně ovlivňovat to, jakým směrem se bude ubírat jejich prožívání a myšlenky. Dnes jsou to věci často bagatelizované, ale přitom mnohdy rozhodující,“ potvrdila psycholožka DVI.

Dalším faktorem únavy strojvedoucích, který rezonoval v médiích, jsou „vlozáky“ u jiných dopravců, kdy si strojvedoucí po službě u svého zaměstnavatele odejde udělat další směnu k jinému dopravci, namísto odpočinku. Strojvedoucí namítají, že tyto případy se týkají jen procentuálního zlomku profese, neexistuje však nástroj, který by toto tvrzení potvrdil nebo vyvrátil. Vzniknout proto má Monitoring licence strojvedoucího (MLS). „Jde o systém, pomocí něhož je možné sledovat přecházení jednotlivých strojvedoucích z vlaku na vlak. Díky tomu je možné sledovat, zda jednotliví strojvedoucí nepřekračují zákonnou dobu řízení drážního vozidla. Ta je v současné době stanovena na maximálně 13 hodin. S tím souvisí i přehled dodržování doby odpočinku mezi směnami. Systém připravujeme ve spolupráci s ministerstvem dopravy, Správou železniční dopravní cesty a významnými dopravci,“ vysvětlil ve svém tiskovém prohlášení Drážní úřad. I podle Daniely Dudové jde o dobrý nápad. „Doba odpočinku má sloužit především k načerpání sil. Nepravidelné směny, brzké ranní nástupy, přesčasy, to vše je i pro zapracovaného člověka stále určitou formou zátěže, po které by měl následovat kvalitní odpočinek. Jakási forma kontroly by být měla. Pokud se strojvedoucí opakovaně dopouští zá-

važných chyb, pak je na místě restrikce, obdobně jako je tomu u řidičů,“ navrhla psycholožka k systému MLS další možné řešení.

Simulátory pro novice i mazáky

S připraveností zvládat nestandardní situace a s nimi spojený stres úzce souvisí možnost si „horké chvíle“ vyzkoušet nanečisto. České dráhy nedávno zprovoznily v České Třebové a Praze dva simulátory pro strojvedoucí. Ty lépe připraví uchazeče o práci strojvedoucího na výkon jeho povolání a u stávajících strojvedoucích zlepší jejich návyky při práci.

Podstatná bude také příprava na provozní situace, se kterými se začínající strojvedoucí při jízdě na lokomotivách vůbec nemusí setkat, a i zkušení strojvedoucí se s nimi potýkají jen výjimečně. Může jít například o jízdu vlaku na přívlačovací návěst, v mezistaničním oddílu, obsazenou kolej. Oba simulátory chtějí České dráhy v příštích letech ještě zdokonalovat a doplňovat o další moderní prvky, které přibudou na lokomotivách. Patří mezi ně především evropský vlakový zabezpečovač ETCS. „Na trenažéru je možné nasimulovat prakticky všechny situace, jež mohou v provozu nastat, včetně těch mimořádných, jako jsou překážky na trati a podobně. Výcvik bude zaměřený na ty situace, v nichž strojvedoucí nejčastěji chybují, a které mohou být, nebo byly, příčinou mimořádných událostí. Zároveň se zaměří na situace, které se v běžném provozu nedají nacvičit vzhledem k tomu, že vznikají neplánovaně. Jde především o různé poruchové stavy na trati nebo nepravdivosti v dopravě a z toho vyplývající komunikace strojvedoucího s výpravčím nebo dispečerem,“ popsal před nedávnem primární využití trenažerů Jiří Lukeš, vedoucí oddělení vzdělávání ČD.

Těžké rozhodování

Poté, co na dané zadání strojvedoucí absolvuje trasu, systém vyhodnotí správnost provedení. Instruktor poté se strojvedoucím celou jízdu podrobně rozebere a vyhodnotí. „Doufáme ve větší rozšíření simulátorů a jejich pevné zakotvení v systému výuky a dalšího vzdělávání, školení či tréninku strojvedoucích,“ uvedlo ministerstvo dopravy.

Simulátor je tedy jen jedna z věcí, která může snížit počty nedovolených jízd souvisejících se selháním lidského faktoru. Úplně je však nevyhnutelný. Zajímavě ještě zní nápad Drážní inspekce. „Proč nezměnit postupy před odjezdem vlaku ze stanice, a tím snížit riziko nedovolených uvedení do pohybu s často následnou nedovolenou jízdou za cestové nebo odjezdové návěstidlo?“ nadhodil generální inspektor Jan Kučera. „Ve vlacích, kde je vlakvedoucí, by se měl do kontroly návěstidla zapojit právě také vlakvedoucí. Zkontroluje návěstidlo a potvrdí strojvedoucímu, že může skutečně uvést vlak do pohybu. Ve stanicích, kde není od místa zastavení na návěstidlo vidět, připomene vlakvedoucí strojvedoucímu jeho povinnost si toto návěstidlo zkontrolovat, případně zjistit návěstní znak jiným způsobem, například komunikací s výpravčím či dispečerem,“ vysvětlil šéf DI. Do kompletní skládačky budou muset zapadnout i pokročilý zabezpečovač ETCS, systém hlídání licence MLS, častější psychologická vyšetření, poctivý odpočinek, ale i férové restrikce za nedodržení předpisů pro jednotlivce i společnosti. ○

TYP NEDOVOLENĚ PROJETÝCH NÁVĚSTIDEL

	vjezdové	odjezdové	cestové	seřaďovací	jiné
2019	5	14	7	7	2
2018	43	47	31	24	3
2017	22	44	33	25	3
2016	19	42	30	26	5
2015	16	35	19	18	4
2014	15	39	12	19	6
2013	9	38	8	23	5
celkem	129	259	140	142	28

Radost hledá v knihách a na železnici

Trpí Aspergerovým syndromem, což je jedna z forem autismu, miluje všechno spojené s dopravou, zvláště pak železnici. Sedmnáctiletý Petr Večerek z Nového Jičína se i přes svůj hendikep snaží žít plnohodnotně jako jeho vrstevníci, intenzivně se věnuje fotografování, poslouchá hudbu padesátých a šedesátých let, kreslí, a navíc nedávno vydal v pořadí již třetí autorskou knížku. Ta se, jak jinak, zabývá železnici. Kniha vyšla ve sdružení ITY v cyklu s názvem I ty můžeš poznat můj svět s podporou Českých drah.



Martin Harák | Foto: autor

Petr Večerek si v polovině dubna splnil svůj velký sen a díky porozumění vedení Českých drah se mohl svézt dokonce dvakrát na stanovišti motorové jednotky RegioNova a navíc na elektrickém RegioPanteru. „Jako malý jsem měl raději autobusy. Vlaky jsem dříve moc nemusel, měl jsem strach z toho, jaký dělaly hluk. Vadil mi skřípot brzd, zakrýval jsem si stále uši. Postupem času jsem si ale začal zvykat a také i více cestovat s maminkou nejen po republice, ale i do zahraničí – například do Německa nebo Polska. Vlaky jsem začal mít rád a dneska na ně nedám dopustit,“ říká s úsměvem Petr. K tomu vysvětluje, že se svým postižením například více vnímá jakékoliv zvuky a vzruchy, které „běžná“ populace třeba vůbec nezaznamená. Sám velmi odzbrojícím způsobem dodává, že své postižení ani moc nevnímá, ale uvědomuje si jej. „Někteří lidé si možná myslí, že jsem blázen, a já jim to ani ne-

vyvracím. Sám vím, že se třeba raduji trochu divokým způsobem – hodně si mnu ruce, prostě neumím to jinak. Ale musím dodat, že většina vrstevníků a dospělých okolo mě

se chová naprosto standardně, zkrátka na úrovni,“ dodává nadaný a všestranný Petr.

Zájmy rozšiřují obzory

Autismus, obzvláště Aspergerův syndrom, je zvláštní nemoc, která nemá často vliv na intelekt. Naopak, takto postižení lidé jsou většinou nadprůměrně inteligentní, byť vnímají svět trochu jinak, možná i více do hloubky než zbylá část populace. Petr Večerek například bojuje s tím, že pokud jej něco rozruší, tak se uklidňuje hudbou. Ta ho mimochodem velmi baví. Poslouchá především rock-and-roll z padesátých a šedesátých let minulého století, a sám se dokonce pokouší hrát i na kytaru. Nepopírá, že by třeba chtěl být i slavným interpretem nebo autorem knih, hned k tomu ovšem dodává, že by tak ztratil kus svého soukromí, které je pro něj nade vše. „Cením si toho, že žijeme poklidně s maminkou a bratrem, v nichž mám velkou oporu. Jsem opravdu šťastný, bez přehánění,“ vysvětluje Petr svůj přístup ke slávě. Nicméně se nestydí pochlubit tím, že rád píše a vymýšlí nejrůznější příběhy. Jeho knižní prvotina popisovala životní příhody jednoho kocoura, ve druhé se zase věnoval hudbě. Zatím poslední dílko s názvem Radost mého života – vlaky je kompaktním celkem, který se skládá z textu a vlastních fotografií a kreseb.

Největší vášní jsou vlaky

Železnice je pro Petra v současnosti asi jeho největší zálibou. Zná nazpaměť lokomotivní řady a také leckteré železniční trati, hodně dobře se orientuje v jízdních řádech, které sám sbírá. Je vytrvalým odběratelem našeho periodika Železničář, ale i magazínu Svět malé a velké železnice, odkud čerpá řadu užitečných informací pro svoje hobby. Má rovněž svoji nejoblíbenější lokomotivu, kterou je jedničková Bobina, konkrétně dnes záložní a v historickém nátěru provedený stroj E 499.112. Sám Petr říká, že jej nejvíce oslovuje motorová a elektrická trakce, parní lokomotivy vnímá spíše jen okrajově. Jeho zájem o železnici možná nejlépe objasní citace z úvodu jeho třetí knížky. „Na vlcích mám rád jejich mohutnost, houkačku, píšťalu a nátěr některých výjimečných lokomotiv. Už jako malý jsem rád využíval železniční dopravu třeba na zrušené trati z Nového Jičína do Hostašovic. Dříve jsem cestoval vlakem na kratší vzdálenosti, postupem času jsem jezdil dál a dál. Rád cestuji na různá nádraží, na nichž fotím či natáčím.

Jedno z mých nejoblíbenějších nádraží je Ostrava-Svinov, na kterém jsem za svůj život byl nespočetněkrát. Moje zatím nejdelší cesta za nádražím vedla do Děčína a Bad Schandau v Německu. Děčínské hlavní nádraží je nádherné. Vlakem necestuji jenom za nádražím a vlaky, ale vyrážím v nich rovněž poznávat naši republiku,“ uzavírá vyprávění Petr Večerek. ○



Zpětná vazba zdrojem inovací VUZ

Vedoucí železničního zkušebního okruhu VUZ v Cerhenicích Daniel Los se nejdříve k železnici vůbec nehrnul. Jeho láska k dopravě a jejímu řízení se naplno projevila až při studiích na gymnáziu. Poté vystudoval dopravní fakultu, jeho diplomová práce dokonce významně přispěla k vývoji škodovické lokomotivy řady 380. Dnes se stará o to, aby na okruhu fungovalo vše podle plánu. A také dohlíží na to, aby zkoušky měly oporu ve vnitřních předpisech. Co dalšího se v Cerhenicích chystá?

Josef Holec | Foto: autor, archiv Daniela Lose

Už jako malý jezdil Daniel Los rád vlakem. Miloval hlavně romantickou trasu v divoké přírodě mezi Železným Brodem a Semily. Jak sám říká, nos měl přilepený na okně a vyhlížel čtveřici zdejších tunelů. Že by chtěl být železničářem, jej však v té době ani nenapadlo. Lákal jej obchod. Dokonce se po základní škole hlásil na obchodní akademii, osud jej ale přivedl na gymnázium.

Čím dál častěji se zajímal o dopravu, jezdil stopem ze Semilsku až do Prahy, odkud jezdily vlaky kategorie EuroCity na všechny světové strany. „Ty mě začaly lákat zvláštními názvy, vyšší kvalitou a vůní dále. Byly to spoje, které na regionální trati s motorovou trakcí nepotkáte. Železniční doprava mě začínala bavit čím dál víc. Byl jsem dokonce u první jízdy jednotky řady 471 z Prahy do Berouna,“ pochlubil se Daniel Los. „Doprava jako taková mě začala zajímat až na střední škole. Přitahovaly mě formy řízení dopravy a práce výpravčích. Během studia jsem si ušmýlel, že budu studovat Dopravní fakultu Jana Pernera.“

Zkoušel už na VŠ

Prošel si tedy anotace jednotlivých oborů a uplatnění absolventů a nezačal paradoxně studovat řízení dopravy, ale dopravní prostředky. Po přijetí na vysokou se zúčastnil kurzu pro výpravčí. „Dělal jsem brigádně výhybkáře a přemýšlel, kam směřovat budoucí profesní život. Obor byl zaměřený na konstrukci a případně provoz kolejových vozidel. U prkna nebo AutoCADu jsem ale skončit nechtěl,“ zmínil Los. „Řekl jsem si, že se chci věnovat řízení dopravy, a nastoupil v roce 2006 k ČD jako výhybkář. Během roku jsem si ale dodělal kurz výpravčího a pár měsíců sloužil v Semilech. Tím jsem si splnil určitý sen. Ve stejné době jsem dostal nabídku práce pro VUZ.“

K reálnému zkušebnictví se však Daniel Los dostal už při studiu na vysoké škole v roce 2005. Zejména na diplomovou práci může být právem hrdý. Fakulta totiž spolupracovala na výzkumných projektech s plzeňskou Škodovkou a jedním z nich bylo téma Jízdní vlastnosti elektrické lokomotivy pro rychlost 200 km/h. Samozřejmě se jednalo o lokomotivu řady 380 pro ČD. To bylo ještě v období, kdy byl první stroj ve fázi stavby, a zjistilo se, že mašina měla podle simulačních výpočtů velmi neklidný chod, což se ostatně ukázalo i v prvních měsících provozu. „Při jízdě výrazně rozkmitávala. Simulační výpočty tuto nečnost potvrdily a řešilo se, co s tím má výrobce dělat, aby se chod vrátil do normálu. Vyhodnocoval jsem výsledky simulačních výpočtů a porovnával tuhost příčného vypružení. Za diplomku jsem dostal cenu v rámci fakulty a navíc byla přihlášena do soutěže o Cenu Emila



Škody, kde jsem získal třetí místo. Byl to pro mě velký úspěch. Prakticky jsem přišel k výzkumu řešení technických vlastností. Vyhodnocením byla data, která si Škodovka vzala a aplikovala je. Byl to zvláštní pocit, když se na okruhu v Cerhenicích lokomotiva poprvé objevila. Říkal jsem si: Hele, moje diplomka přijela," zavzpomínal s úsměvem.

Plánování pod lupou

Na VUZ nastoupil v prosinci 2007. Na starost dostal péči o zákazníky a provoz okruhu jako takového. Tehdy VUZ neměl tolik zakázek, kolik by potřeboval. V rámci poznání pracovního stavu dostal i na Dynamický zkušební stav, kde ale nechtěl zůstat. „Byl jsem tam našťástí jen přes zkušební dobu, ale alespoň jsem zjistil, jak vypadá další pracoviště, jak se v něm se zákazníky komunikuje a co potřebují," konstatoval.

Od roku 2008, kdy zkušebnictví pod hlavičkou VUZ zaznamenalo boom a okruh začal využívat stále vyšší počet výrobků vlaků, působil jako plnohodnotný produkční. „V roce 2008 jsem poznal první zahraniční zákazníky jako Alstom nebo Siemens, přijela jednotka AGV, probíhaly první prezentační akce zákazníků a zapojil jsem se do přípravy plánu zkoušek. Byl jsem pověřen sestavováním Test programu, což je vlastně převedení požadavků všech zákazníků na každý týden do souhrnné tabulky, kde je popsáno využití zkušebních tratí malého i velkého okruhu, stacionárních zkoušek, použití hal, obsazení provozním personálem a jiné. Přišel jsem s tím, že si vezmu všechny zákazníky společně k jednomu stolu, strávím s nimi pár hodin a domluvíme se, co potřebují," popsal Los část své práce.

Novinku spolufinancoval zákazník

Postupem času dostalo zkušebnictví v Cerhenicích vynikající renomé. Mezi zákazníky se kvalita a flexibilita rozšířily, VUZ a jeho okruh se začal lépe prezentovat i na zahraničních veletrzích. Výrobci začali testovat svou techniku u dceřiné společnosti Českých drah skutečně masivně. „Máme svou Akreditovanou zkušební laboratoř, můžeme nabízet zkoušky na okruhu i služby zkušební laboratoře. A zkušební trať je vytížená téměř nepřetržitě," zhodnotil Los.

V posledních letech prošel areál několika modernizacemi. Když Daniel Los nastoupil, měli zákazníci k dispozici jen jednu halu s minimálním zázemím a dvě koleje s 60 metry délky. To však přestalo stačit. „Pomohl jeden ze zákazníků, který své zkoušky podmínil vybudováním dalšího zázemí. Chtěl mít halu pro sebe. Částečně tedy stavbu zafinancoval, a tím někdejší vedení přesvědčil a postavili jsme halu HPZ II s délkou 208 metrů. Na konci roku 2011 bylo hotovo." Později se velkých změn dočkala i původní hala HPZ I. I ta byla dvojnásobně prodloužena včetně prohlížecího kanálu a nové je hlavně zázemí (kanceláře) včetně skladovacích prostor.

Krouží několik let

Zákazník tak získal plnohodnotnou možnost provádět úpravy v interiéru i exteriéru včetně bezpečného přístupu na střechu vozidla. Nechybí ani patkové zvedáky určené k vyvážení podvozků. „Je hezké vědět, že se k nám rádi vrací staří známí klienti, ale objevují se i noví. Při-

jdou na základě dobrých referencí firmy. Toho si nejvíce vážím. Umíme pronajmout infrastrukturu a doprovodné služby. Kromě okruhů zmíním pomocné kolejiště, kde mohou probíhat stacionární zkoušky. K tomu je velká škála dalších činností včetně služby nakládky a vykládky zátěže. Není potřeba sem tedy vozit lidi ani zatěžovací materiál. Klient si řekne, kde chce naložit, přidá plánek a o další se postaráme my. Včetně naložení a vyložení," uvedl Los s tím, že kapacita je často na hraně a některé výrobce musí VUZ na čas i odmítat.

Fáze investic přinesla i modernizaci napájecí stanice. Její původní výkon 5 MW nestačil nárokům moderních vozidel a s přispěním peněz EU VUZ zmodernizoval i trakční vedení na velkém okruhu tak, aby se mohl výkon bez problému využít v celé délce. „Obnovili jsme svršek velkého okruhu a vybudovali další zázemí pro klienty. Kromě provádění typových zkoušek i zákazníci udělají různé modifikace, připraví si varianty pro více zemí, ladí SW, zkoušky pak mohou trvat i řadu let," vyjmenoval vedoucí a přitom připomněl lokomotivu řady 380. Tu poprvé na okruhu přivítali v roce 2008 a odjela teprve v roce 2015. „Jeden stroj tu zůstal a ladily se na něm věci, které vznikly v průběhu provozu, například podle informací od strojevodoucích. To samé je u Vectronů. První přijely v roce 2010 a jsou tu dodnes. Vychytávají se provozní nedokonalosti a homologují se pro celou Evropu. Nyní tu máme například stroje, které by měly jezdit v Maďarsku." VUZ získal díky investicím další řadu nových zákazníků.

Nezbytná zpětná vazba

Velmi důležitá je i práce se zpětnou vazbou od zákazníků. Neustále jim musí naslouchat, jednou z forem komunikace je dotazník. V něm si například klienti posteskli, že jim chybí připojení k internetu pomocí wi-fi v celém areálu. Nechtějí ho jen v kancelářích anebo halách. Když mají stacionární zkoušku v kolejišti nebo jsou na okruhu, chtějí být připojení. Pokrytí areálu wi-fi je tedy ve fázi dokončování. „Vypadá to jako drobnosti, ale zařazujeme je do investičních plánů. Udělají nám dobré jméno, rozšíří nabízené možnosti, zvýší operativnost. Cílem je, abychom pro zákazníka byli první volbou, kam vyslat vozidlo ke zkouškám," zmínil. V plánu je i dílčí modernizace stávajících napájecích stojanů třířázkového napětí 400 V, neboť v pomocném kolejišti jsou stojany staré a jejich počet je nízký. „Rozhodli jsme se vystavět nové nebo zmodernizovat ty stávající tak, abychom pokryli potřebu zákazníků a byli schopní pracovat



i na systému low voltage. Další investici jsme nasměrovali právě do pomocného kolejiště, které dnes může být v jednom okamžiku napájeno pouze jedním trakčním systémem. Vznikne nové trakční vedení nad dalšími kolejemi a úpravou napájecí stanice bude možné mít rozdílný napájecí systém na jedné a druhé straně pomocného kolejiště.

Umožní to rozšíření možností pro stacionární zkoušky."

Tím budoucí změny na okruhu nekončí. Daniel Los už má nyní jasno o dalších potenciálních změnách. „Musíme umět sledovat trh a dokázat na něj reagovat. Uvidíme, kterým směrem se svět na železnici vydá. Nemohu čekat, že budeme mít stále stejně naplněnou kapacitu a vysoké tržby.

Za pár let tu vozidla, na která jsme připraveni, být vůbec nemusí. A jen velký okruh nás neuživí," soudí. „Na velkém okruhu máme instalováno zařízení pro zkoušení evropského vlakového zabezpečovače ETCS, naši odborníci umí simulovat různé provozní scénáře, které v běžném provozu neověříte, umíme přecházet mezi jednotlivými úrovněmi ETCS.

V tom by měla být také budoucnost zkoušek." ○

ŘEKLI O DANIELU LOSOVI

Miloš Klofanda

provozní ředitel zkušebnictví VUZ

Pana Daniela Lose znám od konce roku 2007, kdy nastoupil do mnou řízeného útvaru. Hned po jeho nástupu jsem poznal, že je to ten správný člověk, který tady chybí a jenž bude velkým přínosem pro ZC Velim VUZ. Daniel se rychle zapracoval, přebíral zkušenosti a pochopil, co naši klienti potřebují.

Zdeněk Malkovský

generální ředitel VÚKV

Daniela Lose jsem poznal krátce po jeho nástupu do VUZ v roce 2007. Konstruktivní řešení požadavků VÚKV týkajících se našich potřeb pro využití zkušební infrastruktury v Cerhenicích bylo u něj vždy samozřejmostí. Vysoce hodnotím nejen jeho profesionální, ale zároveň i lidský přístup při jednání s klienty.

Petr Chlum

vedoucí zkušební laboratoře VUZ

Dana Lose jsem poznal po jeho nástupu a s překvapením jsem zjistil, že jsme vlastně skoro sousedi. Myslím, že práce na Zkušebním centru mu vyloženě sedla. Vždy se snaží vyslyšet přání zákazníků, a pokud je to jen trochu v jeho silách, tak jim dovede vyhovět, a to mnohdy za cenu až neuvěřitelných kombinací. Bez něj by ZC Velim nemělo takovou prestiž, jakou má.



Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

Jak si užít Austrálii ve vlaku

Chcete si užít co nejvíce krás a zajímavostí australského Nového jižního Walesu a podívat se přitom ještě do Melbourne nebo Brisbane? Pak cestujte vlakem se speciální nabídkou, při níž neuvěřitelně ušetříte. Sám jsem tuto cestu absolvoval, a tak si dovolím podělit se o několik rad a připojit pár zajímavostí ze samotné cesty. Neboť ta může být nejen prostředkem, ale i cílem.

Aleš Pohořal | Foto: autor a Michaela Šárová

Pokud byste se zeptali, kolik stojí jedna cesta Melbourne – Sydney, došli byste k částce zhruba 150 australských dolarů (asi 2 400 korun). Jestliže si však pořídíte Discovery Pass na 14 dnů na neomezený počet jízd v této době, zaplatíte pouze 230 dolarů pro 2. třídu, přičemž první stojí pouze o 70 dolarů více. I když to může na první pohled znít jako nabídka z Teleshoppingu, je to opravdu tak. Jízdenka platí nejen na vlak, ale také na přípojné autobusy.

Zrádné první nástupiště

Nádraží Southern Cross v Melbourne, na jehož průčelí se podílel i jeden český podnikatel, je opravdovou železniční křižovatkou. Stýkají se tu dálkové i městské vlaky. Spoj do Sydney odjíždí z nástupiště 1A, což je docela past, protože nevěšimnete-li si toho áčka a přijдете na jedničku, což je častý úkaz, pak máte co dělat, abyste spoj stihli. „Áčko“ je od jedničky vzdálené trochu víc, a tak vám vlak může snadno ujet. Takto jsem zachránil skupinu japonských mladíků, kteří marně očekávali svůj vlak právě na nástupišti číslo 1. Za to jsem obdržel přednášku o Japonsku a poučili mě, jak se ušetří při cestování vlakem, takzvané 2 plus 1. „Jízdou vlakem ušetříte víc, než byste si myslel. Máme to vypočtené tak, že trávíme dvě noci ve vlaku a jednu si naopak užijeme někde v hotelu, a pak tento postup opakujeme až do využití jízdenky. Když si uvědomíte, že noc v hostelu by nás přišla na 50 dolarů, tak za těch deset dní, které bychom strávili v hotelu, ušetříme kolem pěti set dolarů. Čímž máme jízdenku zadarmo a ještě nám zbude na kapesné,“ zněl jednoduchý, ale efektivní návod.

Ani o gram více

A tak nasedáme do vlaku Melbourne – Sydney a před námi je 11 hodin cesty. Sedadla jsou otočná a posádka je vždy nasměruje ve směru jízdy. Na zpáteční cestě je zase obrátí, takže nikdo nesedí proti. A má to ještě jednu výhodu. Pokud není nikdo před vámi, otočíte si sedadla



V Melbourne se setkává historická zástavba s novou.

← Opera v Sydney, navržená dánským architektem Jørn Utzonem, byla otevřena v roce 1973.

proti sobě, takže máte jakousi improvizovanou postel. Průvodčí na to nepohlíží s přílišným nadšením, ale kárá vás jen pohledem.

Většina skalních cestujících má lehkou deku, aby neprochladla. Jasným minusem této cesty je natvrdo puštěná klimatizace, která vás může přivést až k angíně, jak se mi to právě jednou na cestě do Sydney stalo. Ale vraťme se do vlaku. Zavazadlo můžete mít buď u sebe, nebo vám jej bezplatně uloží v zavazadlovém prostoru. A pozor: v Austrálii se dodržují zákony naprosto striktně, zavazadlo musí být do 15 kilogramů, a pokud si myslíte, že uhádáte

čtvrt kila navíc, tak na to okamžitě zapomeňte. A nekrade se ve vlaku? Ptám se sympatického průvodčího Dannyho. „Na 99 procent ne, ale přeče jen bych doporučoval trochu pozornosti, až vlak bude přejíždět hranice z Victorie do Nového Jižního Walesu, což je někdy kolem půlnoci. Tam je mezi stanicemi malá mezera, tak by se mohl nějaký zlodějíček objevit, nepředpokládám to však.“

Velmi zvláštní je cena jídla. Ačkoliv v Austrálii za deset let, kdy jsem poprvé tímto vlakem cestoval, dosáhla inflace tak padesáti procent, možná i trochu více, ve vlaku jako by se zastavil v tomto směru čas. Například špagety s omáčkou stály 9 dolarů, teď 9,5. Nemá cenu moc kupovat na nádraží, raději si dopřejte teplé jídlo ve vlaku. Navíc jako „prémii“ získáte k jídlu housku s máslem, takže stačí, když si ráno koupíte kafe, a máte ještě snídani.



Vláček Puffing Billy je velmi populární, jezdí krásnou přírodou, ale atrakcí jsou už samotné historické lokomotivy i netradičně řešené vagony.



Pomalované kameny v Port Mcquarie



Na nádraží Southern Cross v Melbourne lze obdivovat mnoho typů Lokomotiv.

Pomalované kameny a lavičky

Ráno vystupuji v Sydney a čekám na další vlak do Port Mcquarie, místa u moře, kam směřují cesty mnoha turistů. Říká se, že komu se tam líbí nejvíce, jsou senioři. O tom jsem se také hodně rychle přesvědčil. Ale čeká mě ještě šest hodin jízdy vlakem a pak další půlhodinka autobusem. I ten je v ceně.

Port Mcquarie je pověstné svými pomalovanými kameny, tato „zed“ se táhne kolem celého městečka a jsou tady tisíce nápisů. Nesmírně zajímavé jsou lavičky. U nás si ji můžete pronajmout na Václavském náměstí, tady se tato služba nicméně poskytuje už řadu let. A tak usedám na lavičku, kde se ze štítku dozvím, že se tu scházeli při svých milostných schůzkách manželé. Přichází starší paní a osloví mě. Je to dcera těch dvou zesnulých a ptá se, do které země si tu vzpomínku odnesu. „Do Česka,“ říkám. „No vidíte, to je to, proč jsme to dělali. Na hřbitově bude vzpomínat jen pár příbuz-

ných, ale takto se jejich jméno dostane i k vám tisíce kilometrů daleko. Věřím, že tam z nebe se na nás právě teď dívají a mají radost,“ pravila. Přemýšlím o tom, jestli tohle není lepší cesta jak uctít památku zesnulých, než bývá obvyklé, na hřbitově.

Symbolicky se loučím se zesnulými a paní mi podává ruku. Je to jedno z míst, na které budete vzpomínat celý život. Vůbec se nedivím, že sem manželé chodili. V podvečer mezi hustý-

ŠOTOINFO

Austrálie je stát na jižní polokouli, ležící na stejnojmenném kontinentu. Vedle pevninské části k němu náleží i ostrov Tasmanie a množství menších v Jižním, Indickém a Tichém oceánu. Za oficiální vznik státu se považuje 1. leden 1901, kdy z původních šesti kolonií vznikla federace. V zemi žije přibližně 23 milionů obyvatel, a to zejména ve velkých sídlech na pobřežích, jako je Sydney, Melbourne, Brisbane, Perth či Adelaide. Hlavním městem je Canberra. V čele země stojí britský panovník, kterého v zemi zastupuje generální guvernér. Jde o nejmenší a zároveň nejsušší světadíl, jeho většinu tvoří roviny a pouště. Původními obyvateli jsou domorodí Aboriginci, mimo jiné vynálezci bumerangu. S ohledem na rozlehlost země má velký význam zejména letecká a silniční doprava a také železnice. Zemi ročně navštíví více než 5 milionů turistů.

mi větvevi prosvítá moře a jeho šumění dostává zvláštní zvukovou kulisu.

Neopakovatelné zážitky

Bohužel mě čeká cesta zpátky zase do Sydney a pak Melbourne. Mohl bych se cestou zastavit ještě v hlavním městě Canberře, ale angína postupuje hrozivým tempem, a tak musím vyměnit zážitky z cest za ordinaci českého lékaře pana doktora Kunze v Melbourne. Dostává se mi antibiotik a dobré rady, ať se vyhýbám slunci. Za tři dny nemoc našťestí ustupuje. V této souvislosti bych ještě chtěl říci, že se najdou hazardéři, kteří se nepojistí. Nedělejte to. A čím jste starší, tím lepší pojistku si vytvořte a nešetřete na ni. Mohlo by se vám totiž stát, že v případě vážnější nemoci byste dokonale zruinovali své příbuzné a blízké doma. A pokud byste chtěli vyšetření pokoutně, jak se někteří snaží, tak zbytečně vystavujete lékaře postihu.

Zážitky, které jsem popsal, jsou jen z malé části trati. Pokud byste chtěli Austrálii procestovat vlakem celou, počítejte minimálně se dvěma měsíci. Ale i už zmíněná cesta ve vás zanechá nezapomenutelný dojem a dokreslí vám obrazy tohoto pro nás sice vzdáleného, nicméně stále přitažlivého kontinentu.

O Sydney a Melbourne, které tento vlak spojuje, se napsalo už hodně, a tak jsem své vyprávění směřoval spíše k zážitkům ve vlaku. Přesto se jich dotknu jednou poznámkou. Milovníci Austrálie se často rozdělují na „sydneyjské“ a „melbournské“. Jen připomenou, že Sydney leží ve státě Nový jižní Wales (NSW) a Melbourne ve Victorii a skrytá rivalita existuje. Můj kamarád ze Sydney říká: jak se ti může líbit v Melbourne, když tam jezdí tramvaje? I tohle přirovnání brzy zmizí, v Sydney se totiž rozhodli, že se tam tramvaje v budoucnu taky rozjedou. Pro obě města je však zřejmě lepší, že tím hlavním je malá Canberra, která leží mezi nimi. A olympiáda už byla v Melbourne (1956) i Sydney (2000) – takže co jsme si, to jsme si... ○

Letos je tomu 135 let, co se na území bývalého Rakousko-Uherska rozjela poprvé parní tramvaj. Stala se de facto následovníkem legendární koněspřežky a ve velkých městech byla jakýmsi mezičlánkem k přechodu na tramvaj elektrickou.

Jan Dvořák | Foto: archiv autora, Martin Harák, sbírka A. Meyera

Vývoj parního stroje tak umožnil v 70. letech 19. století stavbu malých lehkých tramvajových lokomotiv. Rozvoj tohoto dopravního prostředku pomínil ve 20. letech minulého století. Parní tramvaj existovala ve dvou základních typech: buď byl parním strojem vybaven přímo tramvajový vůz, nebo byla v soupravě zařazena speciální parní lokomotiva a za ní vlečné vozy.

V českých zemích byla parní tramvaj uvedena do provozu tedy právě před 135 lety, a to v Brně. Při zahájení osobní dopravy na osmikilometrové trati z Pisárků do Králova Pole se uskutečnila zkušební jízda s technicko-policejní komisí dne 28. 5. 1884. Dále se parní tramvaj rozjela na koleje v Ostravě a v Bohumíně. Vážně o ní uvažovalo i tehdejší samostatné město ve středních Čechách – Královské Vinohrady, ty ale nakonec začaly s přípravou elektrické tramvaje.

Nejdřív koňka, pak pára

Koněspřežná tramvaj v Brně poprvé vyjela 17. srpna 1869. Trať první linky vedla z dnešního Moravského náměstí k hostinci Semilasso v tehdy samostatné obci Královo Pole. Jejím provozovatelem byla společnost Brünner Tramway Gesellschaft für Personen und Frachtenverkehr (Brněnská tramvajová společnost pro osobní a nákladní dopravu). Provoz zabezpečovalo šest vozů, později dopravce pořídil 53 osobních a 10 nákladních. Kolejová síť se postupně rozšiřovala a v roce 1870 dosáhla délky 14 km. Po počátečním zájmu obliba koňky uvadala, částečně i kvůli vysokému jízdnému. Nakonec byl pro nerentabilitu provoz na podzim roku 1874 ukončen.

O dva roky později se však podařilo provoz koňky obnovit prostřednictvím nově založené společnosti Brünner Tramway-Unternehmung (Brněnská správa tramwayská). V červnu 1876 tak vyrazily nové dodané vozy koňky. Jezdila však jen přes léto. V roce 1879 se v Brně uskutečnila zkušební jízda parní tramvajové lokomotivy. Ukázalo se ale, že kolejový svršek je pro těžký stroj zcela nevyhovující a provoz koňky v říjnu 1880 skončil.

Od roku 1881 zástupci města hledali nového provozovatele. Vyhlédli si jistého Wilhelma von Lindheima, průkopníka parní trakce a stavitele městských drah v tehdejší monarchii. Jednání byla nicméně složitá a teprve v roce 1884 se obě strany dohodly. Rakouský podnikatel začal s budováním trati a 31. 5. 1884 začal provoz na lince Královo Pole – Hlavní nádraží – Pisárky. Díky velkému množství nákladních vleček do blízkých továren parní tramvaj netrápily problémy s rentabilitou.



Parní tramvaj Caroline ze sbírek Národního technického muzea. Vůz s číslem 10 je jediným dochovaným exponátem.

Parní tramvaj u nás vyrazila před 135 lety

Nástup elektriny

Dva roky nesla společnost provozující tramvaje název Brünner Dampf-Tramway (Brněnská parní tramvaj), v roce 1886 se název upravil na Brünner Local Eisenbahn Gesellschaft (BLEG) neboli Brněnská společnost místních drah. Do provozu v Brně bylo uvedeno postupně patnáct lokomotiv a jednatřicet vlečných vozů a zdejší parní provoz nezanikl ani po elektrizaci provozu osobní dopravy v červnu roku 1900. Počet parních lokomotiv se pouze snížil na čtyři, které sloužily v nákladní vleč-

kové dopravě a do osobní dopravy zasahovaly pouze při výpadcích elektrického proudu nebo ke zvládnutí zvýšeného provozu. Poslední parní lokomotiva Caroline – dnes muzejní exponát – rozvázala železniční nákladní vozy ulicemi města až do února roku 1926, kdy byla převedena na vlečku Zbrojovky, napojenou přímo na železniční síť tehdejších ČSD. Objevovala se tak v dalších letech v železniční stanici Židenice, odkud vozila až dvaadvacet nákladních vozů v jednom vlaku. V 50. letech 20. století ji Zbrojovka darovala Muzeu města Brna. Jako



Carcassonne je středověké opevněné město známé vinařstvím, ale hlavně dokonale zachovaným systémem hradeb, bran a věží. Proto je hodně využíváno filmaři. Toto sídlo ležící na řece Aude v jižní Francii je vyhledávaným turistickým střediskem, kde kdysi byla v provozu parní tramvaj. Dnes zde turisté obdivují technickou památku kanál du Midi (možnost plavby) a katedrálu s hradem z 12. století, z jehož hradeb je vidět daleko do kraje. Na pohlednici je zachycen vlak zdejší parní tramvaje v roce 1905, kdy tu žilo na 20 000 obyvatel. V roce 1954 zde žilo 38 140 obyvatel a dnes téměř 50 000.



Dvě soupravy parní tramvaje na konci 19. století před hlavním nádražím v Brně

CO V BRNĚ JEZDILO

Lokomotivní park brněnské parní tramvaje tvořilo celkem 15 strojů dodaných v průběhu 14 let. Vyrobeny byly téměř výhradně lokomotivkou Krauss. Pouze jeden stroj, evidenčního čísla 5, dodala lokomotivka Sigi z Vídeňského Nového Města (Lokomotivfabrik Wiener Neustadt, LFWN). Zajímavostí je skutečnost, že některé lokomotivy dostaly ženská jména podle manželky starosty města a manželky radních. Namátkou lze například jmenovat Caroline, Clarisse, Hedwig, Mariette, Henriette, Grete či Giselle. Jiné se jmenovaly podle míst, kam parní tramvaje zajížděly (Schreibwald – Pisárky, Karthaus – Královo Pole). Jednalo se o dvounápravové stroje, pouze Caroline byla třínápravová a určená především pro nákladní dopravu. Dochovala se jediná brněnská parní tramvajová lokomotiva – ev. č. 10 Caroline. Je funkční a využívána při mimořádných jízdách po Brně.

Zdroj: Wikipedia

provozní exponát ji do svých sbírek zařadilo Technické muzeum v Brně roku 1971.

Naše snímky ukazují různé typy parních tramvají, vypadající spíše jako klasický železniční vlak. A protože kolejová doprava prodělala ve 20. století obrovský pokrok, jsou fotografie z historického hlediska dokumentem tehdejší rušné doby, která se nám dnes jeví jako poklidná, zatímco v současnosti se nám doprava ve 21. století jeví spíše jako hektická. ○



Kuriózní záběr na křížení elektrické a parní tramvaje na trati v maďarském Szegedu (Segedín). Stejně jako v jiných městech Evropy, i v Segedínu jezdily jako první omnibusy. Ty pak v roce 1884 vystřídala koňka, která dokázala daleko lépe uspokojit potřeby stále se rozvíjejícího a rostoucího města. Elektrická tramvaj se ve městě poprvé objevila 1. října roku 1908.

← Jako dlouhý had se souká, za neustálého zvonění zvonce na lokomotivě, parní vlak do obchodní ulice v Bad Doberanu. Takovýto obrázek zde můžete spatřit i dnes, i když tento je starý přes 40 let. Vlak jede po bývalé trati původní parní tramvaje.

Zkoušky

František Tylšar

Přijde-li na železnici nový zaměstnanec, musí se všechno naučit. Absolvuje odborná školení, kurzy i praktický výcvik na pracovišti, aby nakonec vykonal odbornou zkoušku, kterou se teprve stane skutečným železničářem.

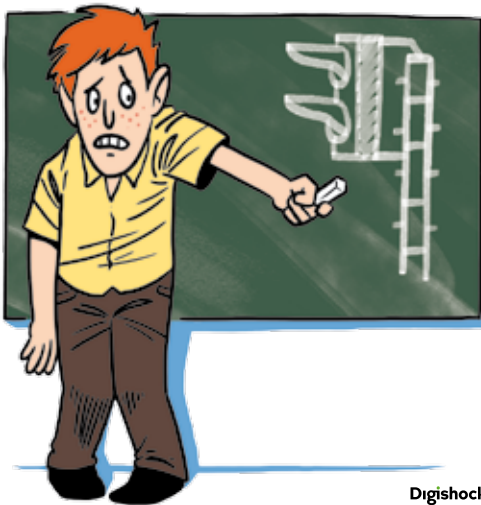
Před týdnem mě nesměle oslovil jeden z nich, začínající průvodčí, ještě v zácvičku: „Slyšel jsem, že znáte předpisy.“ „Na dráze je známe všichni,“ odpověděl jsem. „Vy ale trochu víc, alespoň se to říká...“

A měl pravdu. Nejen, že předpisy znám, ale jako bývalý „školař“ a jejich spolutvůrce znám spoustu skrytých detailů. A taky je umím vysvětlit.

„Tak o co jde?“ zeptal jsem se, abych rozpýtl kolegovy rozpaky. „Mám ve čtvrtek zkoušky, a pořád nechápu ty výpočty ručních brzd. Ten vzoreček, jak si ho můžete vůbec pamatovat?“ „A myslíte, že já si ho pamatuju? Taky ho v hlavě nenosím, ale spočítat to umím i bez něj. Vlastně ho ani nepotřebujete...“ Pustil jsem se do výkladu. „Je to jednoduché. Na daném spádu musíme mít vyzkoušené určité brzdicí procento. Například, při hmotnosti vlaku 200 tun je z nich jedno procento kolik?“ „Dvě tuny,“ odpověděl. „Správně! A když je jedno procento dvě tuny, tak například tři procenta je kolik?“ „No, šest.“ To už mu oči zazářily radostí z toho, jak je to snadné, i když na školení to vypadalo mnohem složitěji...

První zkouškou to ale nekončí. Každý železničář prochází po celý život celým sítím zkoušek. A ani já jsem nebyl výjimkou. Rád vzpomínám na tu svoji první. Zkoušel mě, tenkrát před více než třiceti roky, přerovský „školař“ pan Andrejšín. Zkouška začala písemným tes-

tem na padesát otázek. Ten jsem napsal bez chyby. Pak následovala ústní část. Jedna otázka za druhou. A protože jsem všechno věděl, přistoupil zkoušející k otázce těžšího kalibru, jaké průvodčím nákladních vlaků obvykle nedává. Ukázal mi obrázek s návěstidlem Začátek snížené výšky trolejového drátu a chtěl znát jeho význam. Odpověděl jsem skoro přesnou citací předpisového článku.



Digishock

S uspokojením, že vím, přihodil ještě doplňující otázku: „A co je to bílé kolečko na vrcholu návěstidla?“ A já s naprostou samozřejmostí železničnického praktika odpověděl: „Díra, aby to šlo na tu trolej pověsit!“ Zkoušejícího to tak rozesmálo, že zbytek zkoušky byl už sranda. Dnes bych se smál i já, protože už dávno vím,

že to není díra, ale bílá odrazka pro lepší viditelnost.

Pak následovaly další a další, snad stovky zkoušek. Já měl ale štěstí. Téměř vždy jsem u nich seděl na lepší straně stolu – v pozici zkoušejícího. Jen občas to bylo naopak. A to jsem se i někdy bál. Jako například když nás z nového předpisu zkoušel jeho obávaný gestor. Tehdy bylo zavedeno mnoho novinek, názvů, definic, a tak nikdo z naší zkoušené skupiny ani netušil, do čeho jdeme.

Padla první otázka: „Jakou návěst můžeme dát radiostanicí?“ Každý něco odpověděl. Já střílel od pasu tu nejnámější – Stůj, zastavte všemi prostředky! „Všichni špatně!“ zahřmělo od stolu. „Radiostanice není návěstidlo, takže se s ní nedávají žádné návěsti, ale co? No, vždyť jsem vám to na semináři říkal dvakrát. Radiostanice se dávají pokyny! Takže, ještě dvě špatné odpovědi a máte hotovo. Můžete jít domů a sejdeme se za týden!“

Všechny polil pot. Jen já, nevím, kde se ve mně vzala ta drzost, jsem se přihlásil a zaprotestoval: „Já si myslím, že nemáte pravdu! Moje odpověď je správná!“ Všichni přítomní ztuhli ještě víc, protože věděli, že to nemám šanci dokázat. A já pokračoval: „Mohu si půjčit váš předpis D1?“ Po krátkém listování jsem začal citovat příslušná ustanovení: „Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky, se dává kroužením jakýmkoli předmětem...“

To už všem přítomným i zkoušejícímu došlo, kam mířím. Přece i radiostanice se dá kroužit! Gestor byl ale profesionál. Dal mi za pravdu, za jedna, a od těch dob jsme také přátelé...

PS: Pokud vám tato příhoda někoho připomíná, možná máte pravdu. Tím zkoušeným mohl být kdokoli z vás. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

SŽDC zavedla poprvé ošlapné, úřad ho zrušil jako diskriminační

SŽDC zatím nevychází první pokus o zavedení tzv. ošlapného. Jde o poplatek, který budou platit dopravci za průchod svých cestujících k vlakům. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (ÚPDI) jej ale v první instanci z Prohlášení o dráze na rok 2020 vyškrtnl. Stalo se tak na popud společnosti KŽC Doprava, která způsob výpočtu označila za diskriminační. Poukázala na fakt, že stanice a zastávky mají různá vybavení a dopravce budou platit stejně v zapadlé víscce jako na hlavním nádraží ve velkém městě. „Podle KŽC je cena stanovena jako diskriminační, jelikož nereflektuje rozsah služeb, kdy tento nelze nijak zjistit, a užívání služby nemožňuje reklamaci,“ píše ÚPDI v rozhodnutí, kterým příslušnou pasáž v Prohlášení o dráze zrušil. SŽDC vyšla při kalkulaci ceny podle mluvčí Radky Pistoriusové z přímých nákladů na přístupové komunikace v roce 2017. Mezi přístupové komunikace patří například přechody, nadchody, podchody, eskalátory, výtahy, pohyblivé chodníky, nástupiště a přístřešky. **zdopravy.cz 9. 5. 2019**

Regionální dopravu v Karlovarském kraji zajistí i nadále České dráhy

České dráhy budou zajišťovat železniční dopravu na naprosté většině tratí v Karlovarském kraji (KK) i v příštích deseti letech. Vyplynulo to z rok připravované dohody mezi představiteli kraje a ČD. Kraj bude ročně platit ČD za ztrátovou regionální dopravu zhruba tři sta milionů korun. Na tratích mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi a Sokolovem a Kraslicemi jezdí soukromý dopravce. „Smlouva s ČD na zajištění regionální dopravní obslužnosti má být podepsána co nejdříve. Nyní se finalizuje, mají ji právníci, aby ji zkontrolovali,“ uvedl první náměstek karlovarské hejtmanky Martin Hurajčík (ANO). Nakonec s nikým jiným kraj o smlouvě nejednal. „Přímé zadání pro ČD nám přinese jistotu a stabilitu, protože ČD jsou jako národní dopravce zkušené. Bohužel soukromí dopravci se k nám příliš nehrnou, protože jsme kraj s malým množstvím najetých kilometrů,“ dodal Hurajčík. „Cenová nabídka počítá s tím, že bude v roce 2020 zajištěna drážní doprava ve stejném rozsahu jako letos,“ uvedl ředitel odboru regionální dopravy ČD Jiří Jeřeta. **Právo 10. 5. 2019**

Rychlotrati v ČR se začnou stavět dle francouzských norem v roce 2025

Stavba prvních vysokorychlostních tratí v České republice by měla začít v roce 2025. Řekl to po návštěvě SŽDC ministr dopravy Vladimír Kremlík (ANO). Česko při stavbě bude využívat normy pro vysokorychlostní vlaky francouzských státních drah TGV. SŽDC za normy zaplatí francouzskému dopravci SNCF Mobilités 11 milionů korun. Podle generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody je využití zavedených a fungujících norem vhodnější, než vyvíjet nový postup. „V příštích hodinách začneme jednat s francouzskou stranou o tom, jak se mají stavět tunely, mosty a trakční vedení na vysokorychlostních tratích,“ řekl Svoboda. Převzetí francouzského postupu podle SŽDC zkrátilo již přípravy stavby, a to o pět let. Prvními vysokorychlostními úseky, které začne správa železnic stavět, budou krátké tratě mezi Prahou a Běchovicemi a Přerovem a Ostravou. V případě rychlodráhy Praha – Drážďany podle Svobody bude příprava trvat déle, a to zejména kvůli problémům s výkupy pozemků u Prahy. **ČTK 13. 5. 2019**

Kréta

Akční výhodná nabídka na vybrané hotely.

Cena po dotaci již od 7 500 Kč.

Odletové dny jsou sobota a středa z Prahy nebo Brna.

Více na www.cdtravel.cz, J. Handrejchová 723 811 984



ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

NABÍDKA ZAMĚSTNÁNÍ

Vedoucí oddělení jízdního řádu a koncepce na odboru regionální dopravy

Co budete dělat

- Vaší hlavní činností bude zpracování strategie železničních kolejových vozidel v regionální dopravě.
- Zodpovídat budete za organizaci přípravy jízdních řádů a řazení vozidel a za řádné zajištění a administraci náhradní autobusové dopravy.
- Budete modelovat budoucí jízdní řád regionální dopravy formou dopravních modelů pro nabídky a smlouvy.
- Formou optimalizace nasazení železničních kolejových vozidel budete zvyšovat efektivitu jízdního řádu regionální dopravy.
- Budete vyhledávat nové obchodní příležitosti v regionální dopravě včetně sezonních a příhraničních vlaků.



Své CV posílejte prostřednictvím
<https://ceskedrahy.jobs.cz>
do 3. června 2019

Oborový specialista na oddělení jízdního řádu a koncepce na odboru regionální dopravy

Co budete dělat

- Budete zodpovídat za řádné smluvní zajištění náhradní autobusové dopravy (NAD), budete nastavovat procesy a metodiku k včasnému a efektivnímu zajištění NAD.
- Budete připravovat požadavky do výběrového řízení k zajištění NAD, připomínkovat související dokumenty a jako člen hodnotící komise se budete podílet na výběru dopravců na zajištění NAD.
- Do vaší pracovní náplně bude patřit nastavení systému zajištění NAD za vlaky Českých drah.

Co Vám nabídneme

- Práci u národního dopravce, stabilitu zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
- Dobré platové podmínky
- Umožníme vám na sobě stále pracovat – další vzdělávání a odborné semináře
- Široký balíček zaměstnaneckých benefitů (jízdni výhody i pro rodinné příslušníky, příspěvek na stravování, na penzijní pojištění, příspěvek na rekreaci, jazykové vzdělávání apod.)
- 6 týdnů dovolené

Od uchazeče požadujeme

- Minimálně střední vzdělání ukončené maturitou
- Praxi v oblasti veřejné dopravy minimálně 3 roky
- Dobrou znalost železničních kolejových vozidel a regionální železniční dopravy
- Dobrou orientaci v oblasti zajištění autobusové dopravy
- Uživatelskou znalost práce na PC považujeme za samozřejmost
- Řidičský průkaz skupiny B
- Hledáme uchazeče, který má kladný přístup k práci, je komunikativní a pozitivní osobnost
- Vhodný uchazeč je ochotný se stále rozvíjet a vzdělávat



1. června 2019

Oslavte s dětmi jejich svátek v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka

První červnový den se v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka koná Rodinný den. Těšit se můžete nejen na výstavu parních a motorových lokomotiv a prohlídku stálých expozic muzea, ale také na vyhlídkové jízdy na úzkorozchodném okruhu, na provoz modelového kolejiště nebo stánky s občerstvením. Pro děti budou připraveny hry a soutěže. Na Rodinný den v ČD Muzeu bude vypraven historický vlak tažený parní lokomotivou Papoušek (477.043), který pojedje po trase Louny – Žatec – Lužná u Rakovníka. Z Loun parní vlak odjíždí v 7:55 hodin a do Lužné s ním přijedete v 10:02. Na zpáteční cestu se vydá z Lužné v 15:10 hodin a do Loun dorazí v 17:02. Jízdenku na parní vlak koupíte ve všech pokladnách v síti ČD, zbylé lístky se budou prodávat přímo ve vlaku. A kolik za jízdné zaplatíte? Například jednosměrná jízdenka na cestu z Loun nebo Postoloprta do Lužné u Rakovníka stojí 160 Kč, pro děti od 6 do 15 let 100 Kč, děti do šesti let cestují zdarma bez nároku na místo. Kompletní ceník a také jízdní řád parního vlaku najdete na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice: Lužná u Rakovníka



1. června 2019

S párou na výročí dráhy Česká Třebová – Brno

Na první červnový den se chystají oslavy 170 let od zahájení provozu na dráze Česká Třebová – Brno. Hlavní atrakcí jsou jízdy parního vlaku mezi Českou Třebovou a Letovicemi. V čele vlaku sestaveného z historických vozů pojedje lokomotiva 423.009 z roku 1922. V den oslav bude ve Svitavách zajištěna kyvadlová doprava historickým autobusem mezi nádražím a muzeem, kde si můžete prohlédnout výstavu Železnici údolím Svitavy. Bližší informace na FB profilu Poličská lokálka nebo na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice: Česká Třebová/Svitavy/Letovice ad.



8. června 2019

Do Litoměřic na festival Bezva Fest

Takovou akci ještě v Litoměřicích nezažili. Na Střeleckém ostrově se v sobotu 8. června uskuteční rodinný festival Bezva Fest s bohatým programem a nespočtem zážitků, které si užijí všichni bez ohledu na věk. Připravená jsou skvělá hudební představení, zábavné atrakce, lákavé soutěže a 12 tematických scén, kde nepoznáte nudu. Nejmenší se mohou těšit na pohádkové postavy, celodenní animační programy, diskotéku a spoustu dalšího. Přijďte vlakem. Od nádraží Litoměřice město je to na „Střelák“ jen kousek. Více na www.bezva fest.cz.

Nejbližší železniční stanice: Litoměřice město



1. a 2. června 2019

Na Aviatickou pouť plnou leteckých hvězd

O víkend 1. a 2. června se na pardubickém letišti koná další ročník Aviatické pouťi. Kromě tradiční letecké akrobacie je součástí programu i prezentace klubů vojenské historie. Na oblíbenou leteckou show se vyplatí cestovat vlakem. Pravidelnými či posilovými spoji se sevezte na zastávku Pardubice závodistiště. Odtud vás pak do areálu Aviatické pouťi bezplatně dopraví speciální letištní Expres. Jízdní řád pravidelných a posilových vlaků a také letištního Expressu najdete na webových stránkách www.aviatickapatout.cz nebo na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejbližší železniční stanice: Pardubice závodistiště

Foto: ČD, Bezva parta, www.petervonreichenberg.com

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
 web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJÍ: České dráhy, a. s., ZČ Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002