



FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Léto ve znamení nápadů, jak zlepšit práci v depech

Na srpen a září je naplánován v pořadí již třetí projekt Systému trvalého zlepšování. Všichni zaměstnanci Českých drah budou moci zaslat přímo vedení společnosti své návrhy, jak zefektivnit práci v depech kolejových vozidel. Akce je vzhledem ke svému zaměření vhodná především pro zaměstnance z odvětví provozu i oprav a údržby kolejových vozidel.

Tentokrát by měli zbystřit muži (ale i ženy) od mašin a vozů. Od 1. srpna do 30. září letošního roku totiž poběží projekt, který se loni jaře proslavil jako Měsíc nápadů. Tentokrát zní jeho motto: „Víte, jak zefektivnit práci v depu?“ Projektová kancelář v úzké spolupráci s Odborem optimalizace procesů údržby a Odborem kolejových vozidel hledá nápady, které mohou zjednodušit činnosti v depech kolejových vozidel ČD po celé republice. Vše se opět děje pod hlavičkou transformačního programu Vize 2012.

Chceme snížit náklady na materiál či spotřebu energie
„Stejně jako v předchozích dvou kolech projektu mohou své návrhy zasílat všichni zaměstnanci společnosti České dráhy. Téma se tentokrát týká zefektivnění práce v depu, to ovšem neznamená, že návrhy mohou posílat jen zaměstnanci DKV. Logicky mají ale právě tito za-



městnanci k problematice nejbližší, proto nejvíce návrhů očekáváme zejména od nich,“ říká manažer projektu Petr Kolář. A jaké návrhy vyhlásovatelé očekávají? „Cílem projektu je získat nápady, ze kterých vzniknou projekty, které zlepší a zefektivní práci v DKV. Tyto projekty by měly být financovány právě z úspor plynoucích z nápadů zaměstnanců,“ vysvětluje Petr Kolář.

Zjednodušeně řečeno, vítány jsou i nápady, které zlepšením například pracovních podmínek zaměstnanců přinesou zvýšení efektivity práce. Podmínky na pracovišti se spolupodílejí na celkové efektivitě výrazným dílem a netýká se to jen strojvedoucích, ale i vozmistrů, správkářů a dalších profesí. Dalším okruhem nápadů, které mohou přinést kýžený efekt, je například úspora ma-

JAK ZASLAT NÁPAD

Návrhy posílejte od 1. srpna do 30. září přes on-line formulář Karta nápadů na intranetu ČD. Tištěný formulář, který bude dostupný na pracovištích, lze zaslat prostřednictvím služební či běžné pošty na adresu O2012, nábr. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Případné dotazy zasílejte na e-mail stz@gr.cd.cz.

materiálu v odpovídající kvalitě za nižší cenu. Přitom stále platí, že nejlepší myšlenky se skrývají v jednoduchých a na první pohled triviálních nápadech.

Za nejlepší nápady odměnu

Vyhodnocení zaslanych nápadů bude probíhat v poslední dekádě letošního roku hodnotitelskou komisí. O jejím verdiktu budou navrhovatelé informováni prostřednictvím kontaktu, který uvedou v Kartě nápadů. Úspěšné nápady budou stejně jako v předchozích kolech finančně odměněny. Základní výše odměny dosahuje až deseti tisíc korun, ovšem pokud bude mít návrh efekt většího rozsahu, bude výše odměny stanovena individuálně. Pokud vás už teď přepadla tvůrčí nálada a rádi byste se o projektu dozvěděli více, neváhejte kontaktovat autory projektu na adrese stz@gr.cd.cz, případně navštívit na intranetovou stránku seznam.cd.cz, kde se o projektu dozvíte více informací. **VÁCLAV RUBEŠ**

Které nádraží bude letos vyhlášeno jako nejkrásnější?

Až do 9. září můžete hlasovat pro nejkrásnější nádraží v ČR. Stačí poslat podepsaný návrh, která železniční stanice či zastávka si podle vás zaslouží ocenění, přidat stručné zdůvodnění a tři kvalitní fotografie. Pokud uvedete i adresu, budete zařazeni do slosování o jízdenky do historických vlaků a vstupenky do Království železnic. Své návrhy zasílejte e-mailem na nejkrasnejsinadrazi@cd.cz nebo poštou na ad-

resu Asociace Entente Florale CZ – Souznění, o. s., V pevnosti 159/5b, 128 00 Praha 2.

Nádraží, která postoupí do finále, budou vybrána do 10. října. Veřejnost pak do 11. listopadu vybere ta nejkrásnější. Výsledky se dozvíme 12. prosince při slavnostním vyhlášení v Senátu. V loňském roce, kdy v anketě hlasovalo 25 tisíc lidí, vyhrálo nádraží v Uherském Hradišti. **(mn)**

Do ČeDésu nastoupili budoucí strojvedoucí

Elkem 21 žáků a studentů se svými rodiči podepsalo ve čtvrtek 28. června, tedy den před koncem školního roku, smlouvy o poskytnutí příspěvku na studium v rámci Stipendijního programu ČeDés. Při této slavnostní příležitosti je přišli do kinosálu na Generálním ředitelství ČD pozdravit náměstek generálního ředitele ČD pro personální záležitosti Pavel Švagr, ředitelka Odboru personálního Ludmila Beránková a vedoucí oddělení rozvoje lidských zdrojů Blanka Havelková.



Náměstek Švagr mimo jiné poukázal na to, že České dráhy budou muset být ke studentům nekompromisní a vyžadovat v souladu se smlouvou výborné studijní výsledky. „Nehodláme vynakládat finanční prostředky nadarmo,“ řekl a žáky a jejich rodiče vzápětí uklidnil garancemi pracovního uplatnění na ČD a zpravidla atraktivní a finančně zajímavé práce. Do stipendijního programu se nebylo vůbec snadné dostat. Vybrán byl přibližně každý pátý přihlášený žák či student.

→ Pokračování na straně 3

Plzeň se může chlubit historickým nádražím

Šestá největší stanice v ČR prošla částečnou rekonstrukcí, která zdůraznila původní vzhled.

STRANA 2

Bojuje za vybudování nové regionální dráhy

Petr Tejkl se pustil do projektu, který rehabilituje železniční spojení s periferními oblastmi.

STRANA 3

Dodávky Regionov letos definitivně končí

Do konce roku obdrží České dráhy poslední, 236. jednotku motoráků ze Šumperka.

STRANA 8

Parní lokomotiva, která se proslavila za války

Takzvané Němky se v první polovině 40. let dostaly skoro do celé Evropy.

→ VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



KAM JET

Jak si žil poslední korunovaný král



V době, kdy si připomínáme 170. výročí o rozhodnutí výstavby Olo-moucko-pražské dráhy, které padlo v srpnu 1842, je vhodné směřovat své cesty na Pražský hrad za informacemi o panovníkovi, který železnici podporoval a zakládal. Je zde otevřena výstava Poslední korunovaný český král Ferdinand V. Dobrotivý a umění jeho doby. Vystavené obrazy, litografie, sošky, medaile i sklo dokládají zajímavý průběh korunovačních slavností v Praze v září 1836. Velmi působivé jsou vyobrazení připomínající tehdejší stav Hradu. Po vynucené abdikaci v Olo-mouci 2. prosince 1848 se císař ještě téhož dne odebral vlakem do Prahy, kterou si zvolil za své sídlo. Ve druhé části výstavy jsou k vidění umělecká díla, která Ferdinand V. získal během českého pobytu.

Obrazky Jiřího Boudy s tematikou železnice

Regionální muzeum K. A. Polánka v Žatci vás zve na výstavu Barevné litografie z cest. K obdivu, ale i k pro-deji budou obrazy s tematikou železnice akademického malíře a ilustrátora Jiřího Boudy (syna Cyrila Boudy). Zároveň si budete moci prohlédnout modely vláčků a modelovou železnici pana Trykara. Výstava probíhá až do 30. září v Křížové vile (Zeyerova 344). Otevírací doba je úterý až pátek od 9 do 17 h, v sobotu a neděli od 10 do 16 h.

Parní léto s mašinkami a vláčky v Dačicích

Až do neděle 9. září je otevřena výstava nazvaná Mašinky, vláčky a svět kolem nich v Městském muzeu a galerii v Dačicích. To se nachází v jižním křídle zdejšího státního zámku. Výstava může nabídnout příjemné zpestření programu i návštěvníkům tradičního prázdninového Vysočinského parního léta. Program těchto každoročně pořádaných víkendových výletních jízď historického parního vlaku na trase Kostelec – Třešť – Telč – Dačice – Slavonice lze najít na internetu.

(Pešť, mn)

NABÍZÍME

Europa Jagellonica se slevou VLAK+

Ojedinelý prázdninový kulturní zážitek připravil Středočeský kraj. Po pěti stoletích se Jagellonci a jejich kulturní svět vrací do Galerie Středočeského kraje v Kutné Hoře. Výstava představuje více než dvě stov-



ky mimořádných uměleckých děl. K vidění tak budou deskové obrazy, kresby, grafiky věhlasných tvůrců své doby, ale také sochy, reliéfy nebo knižní iluminace, stejně jako věci spojené v běžném životem jagellonské éry.

V rámci nabídky Českých drah VLAK+ Europa Jagellonica mohou cestující od 1. července do 30. září zakoupit zpáteční jízdenku do Kutné Hory se slevou 25 procent. Tato jízdenka je platná ze všech tarifních bodů v rámci ČR, jako cílové místo musí být uvedeno Kutná Hora hl. n. nebo Kutná Hora město. Pro cestu zpět si musí cestující potvrdit jízdenku orazítkováním na přední straně, což lze získat v pokladně zmíněné kutnohorské galerie. Kromě toho získají návštěvníci výstavy, kteří předloží tuto jízdenku VLAK+, slevu na vstupném ve výši 10 procent.

(hop)



Z PREMIÉRY. Slavnostní ukončení opravy plzeňského nádraží proběhlo 20. června v odlehčeném stylu. Budova působila rozhodně veseleji než dříve. FOTO AUTOR (2X)

Opravou nádraží v Plzni se navrátil duch starých časů

Za dvacet milionů korun budova hlavního nádraží v Plzni opravdu omládl. Paradoxně díky tomu, že se více přiblížila své historické podobě. Okna a dveře opět připomínají začátek minulého století, nově položená zámková dlažba je ručně vyrobená. Pokud to finance dovolí, budou práce pokračovat ještě v letošním roce.

Dokončeno! Částečná rekonstrukce výpravní budovy na plzeňském hlavním nádraží oficiálně skončila 20. června. Nešlo sice o opravu generální, přesto se jednalo o největší stavební zásah do objektu od roku 1945, kdy bylo nádraží těžce poškozeno bombardováním. Celkové náklady dosáhly částky 20 milionů korun, generálním dodavatelem stavebních prací byla firma Berger Bohemia.

Nová dlažba lepší než původní?

Jak jsme již v Železničáři psali, rekonstrukce zahrnovala částečnou opravu fasád včetně repase dochovaných historických oken a dveří a výměny novodobých za repliky historických. Východní fasáda prošla opravou v celém rozsahu. Na východní straně se rovněž upravila plocha související s budovou a nově se zde položila zámková dlažba. Na severní, jižní a západní straně budovy byla v úrovni prvního nadzemního podlaží, tedy v úrovni nástupišť, opravena fasáda.

Opravené omítky jsou i ve vstupní hale, obnoveny byly štukatérské prvky. Je také nově vymalováno, takže vynikly původní prvky. Pro malování byla potřeba stavba 25 metrů vysokého lešení ve vestibulu. Třešinkou na dortu je ručně



Částečná rekonstrukce zahrnovala také nové fasády. FOTO MICHAL MÁLEK

vyrobená replika 750 m² dlažby. „Dlaždice se musely vyrobit na zakázku u královéhradecké firmy Pavel Haniš. Dá se říci, že v dlažbě jsme lepší, než byl originál,“ hodnotil jednu z nejzajímavějších a časově nejnáročnějších fází Zdeněk Pilík ze společnosti Berger Bohemia.

Šesté největší v republice

Samotná realizace stavby začala v červnu 2011 a plánované opravy fakticky skončily letos v květnu. Cílem veškerých oprav a stavebních prací bylo zlepšení stavu



Ve vestibulu se již chodí po čerstvě položené historické dlažbě.

kulturní památky a zároveň zkvalitnění prostředí pro cestující veřejnost. „Krajské město Plzeň a jeho hlavní nádraží, podle velikosti a počtu přepravovaných cestujících šesté v síti Českých drah, si opravu jistě zasloužilo. Jsem si vědom toho, že by potřebovalo opravu nejen částečnou, ale celkovou. Na tu však momentálně nelze vyčlenit dostatečný objem financí. Proto jsem rád, že se podařilo alespoň stávající dílčí zlepšení stavu nádraží,“ uvedl Vladimír Bail, první místopředseda představenstva Českých drah.

„Mám velkou radost z toho, že vstupní hala do našeho města vypadá konečně tak krásně,“ řekl primátor Plzně Martin Baxa. „Jako člověk milující historii velmi oceňuji, že se investovalo hodně peněz do památkářsky citlivé obnovy budovy a že se mimo jiné Plzeňanům v celé krásě ukazují krásné fresky, štuky, vitráže, které dělají budovu ještě hezčí,“ dodal.

Plány na příští rok

Plzeňskou nádražní budovu bude letos a příští rok čekat modernizace dvou vododárných přípojek do sousedních ulic, které jsou v havarijním stavu, a opravy rozvodů vody v budově, jež jsou 50 až 100 let staré. „Tam by měla proběhnout komplexní rekonstrukce, ale musíme pracovat v rámci přidělených prostředků,“ črtá plány do budoucna představitel investora, ředitel RSM Plzeň Jiří Stuna. A dodává, že ve východní části budovy, která je zatím prázdná, se České dráhy budou snažit vybudovat zázemí pro zaměstnance včetně zasedací místnosti a administrativních prostor, které budova dosud nemá. Pak by ještě měly následovat dílčí opravy střech, do kterých budou vzhledem ke kulturní ochraně objektu opět zasahovat památkáři.

MARTIN NAVRÁTIL

Zaměstnanci se proškolí také o pražském IDS

Více než stovka lidí postupně projde školením v rámci projektu Rozvoj dovedností zaměstnanců provozu Českých drah. Projekt začal letos v červnu a potrvá do ledna 2014. Na vzdělávání bude vynaloženo přes dva miliony korun.

Jak se lépe vyznat ve městě

Školící aktivity jsou rozděleny do šesti modulů: IT dovednosti, Brain jogging, Praha – centrum dění, Komunikační dovednosti, Zvládání krizových situací a Jazyková příprava. Projekt je realizován v rámci Operačního programu Praha – Adaptabilita, Prioritní osa 1 – Podpora rozvoje znalostní ekonomiky a je spolufinancován z Evropského sociálního fondu.

První modul je zaměřen na zvýšení počítačové gramotnosti zaměstnanců v uživatelském využívání programů MS Word a MS Excel a na rozvoj schopností vyhledat relevantní informace na inter-



Evropský sociální fond
Praha & EU: Investujeme do vaší budoucnosti

netu. Další modul, Brain jogging, představuje kurz na podporu a procvičování paměti. Je určen především pro zaměstnance, kteří mají povinnost při výkonu zaměstnání pravidelně skládat zkoušky z drážních předpisů a nařízení. Třetí modul, Praha – centrum dění, pomůže zaměstnancům získat komplexnější informace o Praze, např. o pražské integrované dopravě, o kulturních akcích a památkách, aby byli zaměstnanci ČD schopni lépe reagovat na případné dotazy cestujících.



Součástí školení jsou informace o pražské veřejné dopravě. FOTO MICHAL MÁLEK

Dopady školení pocítí zprostředkovaně i cestující

Modul komunikačních dovedností směřuje k efektivnější komunikaci se zákazníkem. Rozšířením především obecných znalostí a dovedností v oblasti

komunikace chtějí ČD u zaměstnanců zvýšit schopnost účinné komunikace s cestujícími. V dalším souvisejícím modulu budou zaměstnanci řešit zvládnutí krizových situací. Účastníci školení si vyzkouší, jak reagovat na vzniklé konflikty. Poslední modul klade důraz na zvýšení jazykových kompetencí zaměstnanců v konverzaci v anglickém a německém jazyce. Důraz bude kladen na rozšíření slovní zásoby a na správné používání frází a slovních vazeb.

Vzdělávání absolvují pracovníci Českých drah, kteří vykonávají svou profesi na území hlavního města Prahy, pohybují se v provozu a denně přicházejí do kontaktu se zákazníky. Prostřednictvím projektu dojde nejen ke zvýšení kvalifikačních předpokladů zaměstnanců, ale i zvýšení kvality služeb pro zákazníky. Projekt realizuje Odbor personální Generálního ředitelství ČD.

KATEŘINA VTÍPOLOVÁ

Pendolino je přínosem, protože změnilo vnímání železnice

V posledních letech končí provoz na jedné regionální trati za druhou. Navzdory tomu se najdou lidé, kteří za rozvoj lokálek aktivně bojují. Petr Tejkl dokonce připravil projekt na vybudování nové moderní dráhy do lyžařských středisek v Orlických horách. Hlavním problémem podle něj nejsou peníze, ale chybně vnímané pojetí železnice, které šíří zejména novináři.

Vznikne v Česku po více než sto letech nová regionální železnice?

Na první pohled to zní jako utopie, ale když se zaposloucháte do argumentů Petra Tejkla, který za projektem Dráhy Orlických hor stojí, už to jako nesmysl nezní. Lokálky v jeho pojetí plní důležitou společenskou funkci, zejména u periferních oblastí. Touha a potřeba lidí po mobilitě navíc budou stále růst.

V čem je podle vás budoucnost regionálních tratí?

Tím, že mohou zajistit funkční dopravní obslužnost, zejména na periferních oblastech. Kdo tvrdí, že regionální železnice jsou přežitek, bohužel naprosto nechápe současnou situaci. Argument některých významných osobností, ať už to jsou politici nebo někteří dopravní pseudoodborníci, že tyto dráhy vznikaly v době neexistence masové silniční dopravy, je zčásti pravdivý. Současná regionální železnice se za těch sto let ale také výrazně posunula. Pokud bude moderní, pak může nabídnout služby na úrovni 21. století. Ekologické aspekty a především narůstající nedostupnost ropy trvale znevýhodňují automobilovou dopravu. Také je tu dnes zcela standardní potřeba mobility společnosti a tedy i každého občana. Ať už ta nutná – za školou a prací – nebo dobrovolná – za rekreací a kulturou. Potřeba mobility narostla za dobu existence železnice mnohonásobně a jen silniční doprava ji není a především v budoucnu nebude schopna trvale uspokojit.

Pochopil jsem, že železniční doprava může hrát roli určitého sociálního zachránce odlehklých regionů. Budou ale na tyto argumenty slyšet kraje?

Moderní regionální železnice, jak ji můžeme často vidět na západ od nás, rychlá, pohodlná, s dobrou frekvencí a s odpovídajícími službami před a po vlastní dopravě, tedy s parkovišti Park and Ride, obchody, informačními středisky, může být pro občana stejně dopravně atraktivní jako třeba vysokorychlostní trať. Tím, že moderní regionálka je dopravně atraktivní, pomáhá významně řešit i problém narůstající propasti mezi bohatým centrem a odlehlejšími regiony, tedy oněmi vnitřními periferiemi. Hospodářský potenciál se podle ekonomických zákonitostí soustřeďuje ve spádových centrech a venkov se stává společenskou periferií.

Moderní regionální železnice může významně napomoci tento sociální problém řešit tím, že dopravní dostupnost rozprostře co nejdále do regionu. V regionech sice práce ubývá, ale zato tu je většinou atraktivní prostředí pro život a bydlení. Životní styl, který lze nazvat jinde se bydlí a jinde pracuje, postavený na službách regionální železnice, může tedy napomoci jak železnici, tak vylidňujícímu se a stárnoucímu regionu.

A hlavně: tato infrastruktura již dnes plně existuje a má obrovskou hodnotu, jde jen o to ji oprášit a maximálně využít pro řešení současných problémů.

Železnice ale není lidmi vnímána jako moderní dopravní prostředek...

Důvodem je již mnohem více takzvaná chápaná nekvalita než nekvalita skutečná. Železnice už nyní nabízí mnohem atraktivnější služby, než se lidé obecně domnívají, ale rozhoduje to, co si lidé myslí a proto ji málo využívají. To je problém v marketingové terminologii nazývaný status železnice. Pokud někdo v tuzemsku přijede na pracovní jednání autem, tak je to normální. Čím je auto

ní, řeknou vám, no jo, železnice, když s ní jezdíte, tak se pak nedivte! Tento špatný marketingový obraz se v myslích většiny lidí musí obrátit, změnit. Z tohoto zastaralého vnímání železnice se úspěšně vymanovalo Pendolino a to je jeho obrovský přínos pro železnici obecně. Z mého pohledu je tento přínos cennější než náklady na něj vynaložené. Podle mě mají ČD pořád obrovský prostor k růstu. Když se železnice podílí na dopravním trhu 20 procenty, tak může bojovat o těch zbývajících 80 procent. Pokud má silnice nyní těch 80 procent trhu, může už jen klesat.

Z pojetí tradiční regionální železnice se vymyká odvážný pilotní projekt Dráhy Orlických hor, který spočívá ve výstavbě železnice, která by napojila lyžařská centra Deštné a Říčky. Jak jste na to přišel?

Ta myšlenka mě oslovila někdy po roce 2000, kdy jsem si někde přečetl, že nescházelo mnoho a do horských středisek

měla vést trať z Dobrušky přes hory do Nového Města nad Metují. Je to škoda, že se toto dílo někdy kolem roku 1907 nerealizovalo. Podařilo se mi ve spolupráci s muzeem v Deštném textovou část projektu nalézt a jaké bylo mé překvapení, když jsem přečetl jeho úvodní část. Důvody, které vedly naše předky k tomu to bohužel nikdy nerealizovanému záměru, se ani za sto let nijak moc nezměnily: okrajový region, málo pracovních příležitostí, vyhlídnování, snad jen tyekologické a turistické aspekty nyní přibýly. Rozhodl jsem se tuto myšlenku oživit. Je to cesta neprobádaným územím, protože nyní je moderní regionální trať spíše rušit pro jejich zastaralost, poddržovanost a údajnou neperspektivnost.

Kolik by výstavba nové tratě stála?

Kolik výstavba nebo zásadní modernizace regionální železnice bude stát, je celkem snadné spočítat. Jakým způsobem a na kolik se tato investice spočívá nebo regionu vrátí, už není tak jednoduché kvantifikovat. Bez těchto konkrétních argumentů se ale neobejdete. Společně s renomovanými urbanisty se mi podařilo vytvořit metodiku, jak tyto přínosy stanovit a dokonce celkem přesně spočítat. Například několikamilionářská investice do Draha Orlických hor by se spočítala, regionu, ale i každému občanu v tomto místě vrátila již za asi 25 let, což není u infrastrukturálních investic tak špatné.

Pokud bych měl říci, co je největším problémem tohoto projektu, tak to paradoxně není nedostupnost prostředků na tuto investici nebo nějaké technické či stavební problémy, snad i s ochránci přírody se dá dohodnout. Největším problémem je současné nastavení myšlení a chápání projektu těmi, kterých se týká. Většina má utkvělou představu, že nyní se regionální železnice prostě ruší a tak to je a jiným způsobem nejsou schopni vůbec uvažovat.

Zaujal mě váš nápad na vytvoření repliky pamětní desky umístěné k výstavbě 1 000. kilometru garantovaných lokálek v českých zemích na tunelu v Pěčíně, kterou jistě nenechají ukradli a prodali do sběrný suroviny. Co to obnáší?

Deska přežila na svém relativně nepřístupném místě u portálu tunelu v Pěčíně více jak 100 let. Pokusit se vytvořit repliku je vlastně takový malý manažerský projektík se vším všudy. Musím sehnat dokumentaci k desce. Otázka je, kde ji získat a najít? Zajistit výrobu, který to vyrobí kvalitně a přitom levně. Sehnat sponzora, takže i obhájit, proč by na to měl přispět. Deska už z finančních a bezpečnostních důvodů nebude vyrobena z bronzu, ale z plastu, ale to na první pohled nepoznáte.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

Fotbaloví fanoušci jezdili do Polska vlakem

V osmi párech mimořádných vlaků na zápasy naší fotbalové reprezentace na EURO 2012 v Polsku jelo více než 5 500 cestujících. Ti využili



tři zvláštní spoje z Prahy do Wrocławu, tři spoje z Brna do Wrocławu, jeden spoj z Prahy do Varšavy a z Brna do Varšavy. Platících zákazníků bylo asi 5 200, zbytek tvořili výherci různých soutěží, novináři a V.I.P. hosté. U příležitosti šampionátu nechaly České dráhy přebarvit několik lokomotiv a vozů propagačním nátěrem.

Kinematovlak se vrátil po roce do Dobrušky

Od 24. června do 1. července se v Kinematovlaku v Dobrušce promítaly filmy: odpoledne pro děti a večer pro dospělé. Oproti loňskému roku



přibyl nedělní odpolední koncert na peroně. Na pódiu upraveném odsunutím střechy krytého vozu Hbbillns zahrála dechovka Valánecka a country-folkové uskupení Sedmý nebe. Nechyběl ani Vlášek Hráček. Akci organizovaly společně České dráhy a společnost ČD Cargo.

Posílené spoje kvůli dovoleným a sokolům

Na začátku prázdnin posílily České dráhy dálkové vlaky na nejdůležitějších tratích v republice. V sobotu 30. června byl počet míst vyšší asi o 7 tisíc, v pátek 29. června a v neděli 1. července o další 3 tisíce. Růst zájmu o cestování ve vlacích souvisel nejen s dovolenými, ale také se zahájením XV. všesokolského sletu. Více míst k sezení bylo také v dálkových spojech v neděli 8. července, kdy se lidé vraceli z prodlouženého víkendu.

Kdo chce dodat automaty, ať se hlásí

České dráhy vyhlásily veřejnou zakázku na dodavatele stacionárních jízdenkových automatů do 80 největších stanic. Očekávaná cena je ve výši přibližně 368 milionů korun. Uchazeči musejí podat svou žádost o účast do poloviny srpna. Pilotní etapa zahrnující přibližně 68 zařízení má být realizována v roce 2013, další dvě etapy po přibližně 136 automatech se mají uskutečnit v letech 2014 a 2015. Cestující budou moci v automatech nakoupit jízdenky také platebními kartami nebo prostřednictvím elektronické peněženky na In-kartě. (tis, rub)

Do programu ČéDés nastoupili budoucí strojvedoucí

→ Pokračování ze strany 1

Stipendium vonící kolejiemi

Letos se do čtvrtého běhu ČéDésu přijímali výhradně zájemci s předpoklady pro výkon profese strojvedoucího. „V prvním běhu programu byli i adeпти na profesi průvodčího a samozřejmě na výpravčího. Vzhledem k tomu, že profese výpravčího přešla k SŽDC, tak se nově tato pozice pro výběrové řízení do ČéDésu nevypisuje a spektrum profesí se fakticky zúžilo jen na strojvedoucí,“ vysvětluje Věra Nadějová, gestorka programu za České dráhy. „Se Správou železniční dopravní cesty ale máme mandátní smlouvu o tom, že ty stipendisty, které jsme získali v minulých letech pro profesi výpravčího, SŽDC po úspěšném ukončení středního školního studia přijme do pracovního poměru,“ dodává.

ČéDés je stipendijní program, který České dráhy nabízejí žákům základních

škol a partnerských středních škol. Žák, který podepíše smlouvu o stipendiu, získá během studia mnohé finanční výhody a benefity. Přihlášky do letošního běhu stipendijního programu bylo možné zasílat do konce února. Z mladých chlapců, které jsem zpovídal, měli všichni k lokomotivám a vozidlům blízko. Jakub Černý z Loun by si přál jezdit v Děčíně s Desiry. Pro změnu deváták Lukáš Hanzlík z Pardubic má ještě na přemýšlení o místu či depu čas, protože po SŠ elektrotechniky a strojírenství v Praze v Jesenícké chce zkusit vysokou školu. Zato v mašinkách jasno má, nejraději má elektrická Esa řady 363.

Nejvíce láká garance zaměstnání

Rodiče, hlavně maminky, byli vůbec v odpovědích strážlivější. „Jako hlavní výhodu vašeho programu vidím to, že až syn ukončí studium, bude mít zaměstnání. Samozřejmě i ty finanční příspěv-



Jeden ze studentů podepisuje smlouvu o vstupu do ČéDésu. FOTO AUTOR

STRUČNĚ O STIPENDIJNÍM PROGRAMU

Stipendijní program ČéDés běží od školního roku 2009/2010. Je to personální projekt, který si klade za cíl přivést do firmy nové zaměstnance na technické a provozní pracovní pozice (strojvedoucí, mechanik elektronického zařízení, elektromechanik, mechatik lokomotiv). Po absolvování studia se stipendijním programem se žák zaváže nastoupit do Českých

drah a pracovně zde působit minimálně po dobu pěti let. Firma mu zajistí pracovní místo odpovídající jeho kvalifikaci. Stipendijní program je prioritně nabízen žákům 9. ročníku základních škol. Kromě nich se mohou do stipendijního programu přihlásit také žáci 1., 2. a 3. ročníku, kteří již na partnerské střední škole vybraný maturitní obor studují.

ky jsou v dnešní době skvělé,“ říká Zuzana Studená, matka Vojtěcha, studenta SOŠ průmyslové Edvarda Beneše v Brčlavi. To středoškolaák David Macrineanu z Bruntálu, oproti svým kolegům úspěšnější o pár let a o druhou střední školu, vidí situaci nejstrážlivěji: „Těším se samozřejmě na praxi, na elektrotechniku,

ale nejdůležitější je pro mě jistá práce. Vystudoval jsem střední průmyslovou školu u nás v Bruntále, ale nenašel jsem uplatnění, tak nyní studuji na Střední technicko-obchodní škole Kosinova v Olomouci a věřím, že díky tomu konečně najdu dobrou práci.“

MARTIN NAVRÁTIL

MIMOŘÁDNOSTI

Havlíčkův Brod –
– Šlapanov

14. června

V dopoledních hodinách mezi žst. Havlíčkův Brod a Šlapanov se na železničním přejezdu v km 221,107 střetl osobní automobil Škoda Octavia s nákladním vlakem Pn 62800. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 55 tisíc korun.

Kolín

15. června

V dopoledních hodinách došlo v Kolíně při bourání domu čp. 13 k sesuvu sutě na opěrnou zeď, která se sesunula na staniční koleje číslo 101c



a 102b žst. Kolín. Do překážky na koleji 101c najel rychlík 683 v čele s lokomotivou 362.112-5 a do překážky na koleji 102b najel soupravný vlak v čele s lokomotivou 363.001-9. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 185 tisíc korun.

Včelná –
– České Budějovice

17. června

Odpolnedne mezi žst. Včelná a České Budějovice se na železničním přejezdu v km 115,134 střetl osobní automobil Ford Mondeo s rychlíkem 200, v jehož čele byla lokomotiva 1116.034-0. Řidič automobilu byl při střetnutí těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion 50 tisíc korun.

Nové Údolí – Černý Kříž

18. června

Před polednem mezi dopravními D3 Nové Údolí a Černý Kříž za jízdy osobního vlaku 8115 zahorela motorová jednotka Regionova 814/914.072. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Smržovka – Tanvald

19. června

V dopoledních hodinách mezi žst. Smržovka a Tanvald vykolejil v km 22,724 za jízdy osobního vlaku 16231 motorový vůz 840.007-9. Škoda byla předběžně vyčíslena na 110 tisíc korun.

Dobřejsko

20. června

V nočních hodinách mezi odbočkou Dobřejsko a žst. Hluboká nad Vltavou-Zámostí najel rychlík 657 na spadlý strom v km 12,850. V čele rychlíku byla lokomotiva 363.052-2. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

Praha-Braník
– Praha-Modřany

20. června

V nočních hodinách mezi žst. Praha-Braník a Praha-Modřany najel osobní vlak 19041 na spadlý strom v km 10,407. Motorová jednotka Regionova 814/914.022 při najetí na spadlý strom vykolejila. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

Zruč nad Sázavou
– Malešov

21. června

Nad ránem mezi žst. Zruč nad Sázavou a Malešov najel osobní vlak 19200 na spadlý strom v km 25,954. Osobním vlakem byla motorová jednotka Regionova 814/914.079. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

Cheb

23. června

Dopoledne za vjezdu osobního vlaku 8940 do žst. Cheb zahorela lokomotiva 242.283-0. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun.

(MirKo)

Škola na rakouském pomezí sází na drážní tradici



DOROST. Pokud chtějí děvčata a chlapci z jižních Čech studovat dopravu v regionu, musí do Českých Velenic.

FOTO AUTOR

Jedinou střední školu, která má v jihočeském regionu vazbu na dráhu, najdete v Českých Velenicích. Patří mezi dvanáct partnerských škol Stipendijního programu ČEDÉS Českých drah a svému železničnímu odkazu zůstala věrná za více než šedesát let své existence.

Doslova na dohled řeky Lužnice, která tu tvoří hranici mezi Českou republikou a Rakouskem, stojí oranžová budova, na jejíž boční straně jezd dálky viditelné logo Střední školy České Velenice. Pozorného kolemjdoucího upoutá železniční návštěvník v podobě mechanické předvěsti, které prozrazuje, komu jsou učebny za nově zrekonstruovanými zdmi a okny školy určeny. Česko-velenická škola vychovává už od roku 1946 především elévy železničářského řemesla. Tytam jsou sice doby, kdy dráha každoročně potřebovala stovky nových zaměstnanců různých specializačních profesí, a tak zdejší pedagogové vyučují i budoucí technici či pracovníci v logistice. Partnerství s Českými drahami a program ČEDÉS jsou ale důkazem, že tady na své kořeny nehodlají zapomenout a chtějí budoucí železničáře připravovat na jejich profesi i nadále.

Dříve učni, dnes maturanti

„Než se škola stala institucí v dnešním pojetí, fungovala prvořadě jako učňovská dílna pro strojní zámečníky, kteří nacházeli uplatnění zejména přímo v Českých Velenicích v tehdejších železničních opravárnách a strojárnách. To bylo podnětem ke specializaci v zaměření školy na železniční učňovské obory. Později byly otevřeny maturitní studijní obory, které řadu let připravovaly zejména budoucí strojvedoucí a výpravčí,“ popisuje stručnou historii školy její ředitelka Milena Elsterová. Také dnes jsou učební obory součástí studijní nabídky, ale železničáři se profilují zejména z maturitních oborů. Zčásti proto, že nároky na vzdělání drážních profesí vzrostly, a dílem proto, že tradiční zaměst-

navatel – „žoska“ – fakticky ukončil svou činnost. Žáci tak nacházejí uplatnění spíše ve zdejších strojírenských a elektrotechnických firmách Magna Cartech a Eaton. Plně dvě třetiny z celkových 250 žáků bude končit studium maturitou.

Stipendium jako lákavý benefit

Střední škola také sehrála důležitou roli v rekvalifikacích zaměstnanců Českých drah v letech 1998 až 2006, kdy si doplnilo potřebné vzdělání bezmála tisíc lidí. „Jednalo se zejména o profesi strojvedoucí, když bylo novými podmínkami požadováno jejich vzdělání v elektrotechnickém oboru. Pro pedagogy i studenty to byly sice hektické časy, ale obstáli jsme se ctí,“ říká ředitelka Elsterová. Podle jejích slov škola musí pružně reagovat na poptávku po absolventech v různých technických oborech, železniční nevyjímaje. Na druhou stranu ale určité renesanci železničních oborů napomáhá stipendijní program Českých drah.



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Dopravní infrastruktura opět na křižovatce?

Tuzemská dopravní infrastruktura se nachází v neuspokojivém stavu a na její rozvoj není dostatek finančních prostředků. Na tomto závěru se shodli účastníci fóra, které 21. června pořádal Institut pro veřejnou diskuzi v pražském hotelu Jalta. Každopádně mnoho optimismu tu nevládo. Setkání tradičně moderoval Pavel Švagr, náměstek generálního ředitele Českých drah pro personální záležitosti.

Kolik peněz můžeme utratit

Finanční vyhlídky dopravní infrastruktury do roku 2015 a aktuální stav čerpání fondů EU byly obsahem přednášky Tomáše Čočka, ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury. Ten seznámil auditorium s přehledem očekávaných zdrojů a vysvětlil, že v sektoru dopravní infrastruktury je strategicky nejdůležitější zajistit stoprocentní čerpání prostředků Operačního programu Doprava.

Ředitel odboru fondů EU ministerstva dopravy Marek Pastucha upřesnil evropské zdroje financování projektů dopravní infrastruktury pro rok 2014. Ve Fondu soudržnosti bude k dispozici 24 miliard eur, v nově vytvořeném Nástroji pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility) 21,7 miliardy eur a v Evropském fondu pro regionální rozvoj v dopravě půl miliardy. Výhledově bude posuzováno asi 500 projektů. Vyhodnocení bude známo v únoru 2013, ke schválení ve vládě postoupí v prvním pololetí 2013.

Přehled zdrojů SFDI (v mil. Kč)

	2013	2014	2015	Celkem
Národní zdroje	37 000	37 000	37 000	111 000
Operační program Doprava	20 613	14 366	5 861	40 841
Úvěr EIB	4 210	3 246	0	7 455
Komunitární programy	4	0	0	4
Celkem	61 827	54 612	42 861	159 300

SŽDC chce vysokorychlostní tratě

Zástupce SŽDC, náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy Petr Šlegel, podpořil další modernizaci tratí a jejich integraci do transevropského železničního systému. Prioritou SŽDC je také budování vysokorychlostních tratí s provozní rychlostí až 350 km/h, které mají zabránit faktické izolaci republiky v Evropě. Největším problémem tuzemských pozemních komunikací je podle vedoucího kanceláře pro EU v České spořitelně a člena NERVu Petra Zahradníka

technická zaostalost, akcentovaná nedostatečným zastoupením silnic dálničního a rychlostního typu. Železniční doprava vykazuje stejné nedostatky, navíc není mnohdy efektivně využívána.

Jan Skalický, pověřený řízením Ředitelství vodních cest ČR, zdůraznil, že lodní transport je podle něj ekologicky a ekonomicky šetrný. Oproti silniční dopravě se spokojí s třetinovou spotřebou energie a má šestinové náklady. Kvalitní síť vodních cest by prý bylo možné vybudovat do roku 2020, přičemž celkové investice nemají přesáhnout 17 miliard korun. Generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic David Čermák považuje za stěžejní transformaci ŘSD na státní podnik. Závěr setkání před diskuzním okénkem patřil ohlédnutí děkana Fakulty dopravní ČVUT Miroslava Svítka za čtyřmi osobnostmi české dopravy, samozřejmě s průmětem do současnosti.

MARTIN NAVRÁTIL

EVROPSKÝ PROJEKT

Střední škola České Velenice v současné době realizuje projekt v Operačním programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost za spolufinancování z Evropského sociálního fondu a státního rozpočtu ČR. V rámci projektu učitelé vytvářejí nové učební materiály ve třech aktivitách. Cílem je zvýšit šance absolventů školy na trhu práce v ČR i v dalších zemích EU. Projekt je zaměřen na zatraktivnění technických oborů zkvalitněním výuky cizích jazyků, zejména odborné terminologie, využíváním ICT ve výuce, zaváděním nových metod a tvorbou modulových programů s důrazem na mezipředmětové vztahy. Výstupem projektu jsou databáze základních pojmů, učební texty a e-learningové kurzy.

První aktivita se týká aplikované psychologie a ekonomie. Druhá je zaměřena na rozvoj cizojazyčné komunikace především v odborné oblasti. Třetí klíčová aktivita spočívá v přípravě učebních textů a e-learningového vyučování. Projekt pomohl škole vybavit učebnu novým zařízením a výpočetní technikou.

„Na české poměry je to výjimečně luxusní projekt. Zájem o něj ze strany žáků se každoročně zvyšuje, a proto je pochopitelné, že jsou do projektu zařazeni jen ti nejperspektivnější z nich. U nás máme dvacet stipendistů a patří k nejspolehlivějším žákům,“ chválí ředitelka. To potvrzují i dva žáci třetího ročníku oboru Mechanik elektrotechnik se zaměřením na silnoproud – Radim Beran a Miroslav Fedák – oba stipendisté ČEDÉS. Jejich nadšení pro železnici je evidentně nejlepším hnacím motorem úspěšného studia.

Obtížné podmínky pro praxi

Budoucím železničářům, ale i dalším profesím, se škola snaží nabídnout odpovídající úroveň výuky a s ní související prostory a vybavení, jako je například elektrotechnická dílna, informační centrum nebo dopravní sál. Ten byl podobně jako řada dalších investičních akcí, včetně nedávno dokončeného zateplení, financován prostřednictvím evropských projektů. Dalším úkolem školy je příprava žáků formou odborné praxe v reálném provozu. „Ucelená možnost poznat drážní provoz byla poznamenána rozdělením železnice. Snad je to jen lokální problém, ale dnes je umístění žáků na provozní praxe či odborný výcvik otázkou komplikované komunikace s několika výkonnými jednotkami, ať už dopravce Českých drah, nebo správce infrastruktury SŽDC,“ stýská si ředitelka Elsterová. Přesto si na výchově budoucích železničářů chtějí nadále zakládat.

VÁCLAV RUBEŠ



MANAŽER. Podle Františka Bureše si musí každý zaměstnanec uvědomit, že jeho vlastní práce má obrovský vliv na výkon celé firmy.

FOTO ARCHIV DPOV

Naše opravárenství musí být lepší než u konkurence

Každá firma na trhu se chce stát tou nejlepší. Platí to i pro přerovskou společnost DPOV, která se zaměřuje na opravy a modernizace železničních vozidel. Nové vedení firmy klade velký důraz na proaktivní přístup k zákazníkovi, kterému nabízí komplexní servis, a současně provádí reorganizaci.

Jestli nedávno pracoval František Bureš ve firmě Alstom Power & Transport, která je světovou špičkou ve svém oboru, ať jde o energetiku, rekonstrukce a stavby elektráren, tak i výrobu kolejových vozidel. Dnes vede jednu z hlavních dceřiných společností Českých drah, akciovou společnost DPOV.

Proč má vaše firma sídlo v Přerově a ne v Praze?

Jsmo přece servisní firmou a naše služby musí být co nejbližší zákazníkovi. V Praze nicméně „hlavní stan“ přece jen máme, neboť patříme do Skupiny České dráhy. A České dráhy jsou naším hlavním zákazníkem, takže je často navštěvujeme. Naším cílem je úsporně zákazníkovi náklady na opravy vozidel. Chceme být tam, kde jsou jeho vozidla. Vedení DPOV proto nemůže sídlit nikde jinde než přímo v provozu, aby mohlo řídit potřeby zákazníků v našich výrobních.

KDO JE FRANTIŠEK BUREŠ

Elektrotechnik s univerzitním diplomem z filozofických věd s manažerskými zahraničními studii MBA v Kanadě získal právní vzdělání na Masarykově univerzitě Brno. Pracovní zkušenosti sbíral od roku 1993 jako obchodník a posléze ředitel malé plzeňské firmy zabývající se elektrotechnickými službami pro průmysl. V plzeňské továrně Škoda pak rozvinul systém řízení nákupů, zlepšování

a outsourcingu výroby. V letech 2004 až 2007 se také podílel na akvizici a restrukturalizaci nové škodovské dceřiné společnosti Sibelektroprirod v ruském Novosibirsku. V letech 2007 až 2011 působil ve společnosti Alstom Power & Transport na pozici country manažera pro ČR a SR. Od 1. ledna 2012 zastává funkci předsedy představenstva a generálního ředitele společnosti DPOV.

Do Skupiny ČD jste přišel z firmy Alstom Power & Transport, tedy multimodální instituce. Nakolik se tam liší pracovní prostředí od toho v DPOV? Firma, v níž jsem donedávna působil, je opravdu světovou špičkou. Z mého pohle-

du v každé úspěšné firmě mají lidé proaktivní přístup k práci, tedy se pídí po informacích, vytvářejí je, sdílejí, pracují s nimi, vše analyzují, vyhledávají úzká nefunkční či neefektivně fungující místa a procesy a ve spolupráci s dalšími

kolegy je napravují. Je potřeba, aby si každý zaměstnanec uvědomil, že jeho vlastní práce – na dílně, u soustruhu, v kanále, na jeřábu, na mašině či v kanceláři u počítače – má obrovský vliv na výkon celé firmy! Když dělník při své práci zjistí, že je něco špatně, je třeba, aby uměl přijít a říci to svému nadřízenému. Ne mávnout rukou, zanařadovat si a udělat vše po svém. A když to jeho vedoucí nezmění, tak ať přijde přímo za mnou! Platí jedna zásadní věc: musíme se trvale a neustále zlepšovat, všichni a ve všem, jinak tu nemáme co dělat.

Jaká činnost je pro DPOV nejdůležitější?

Naším zákazníkům chceme poskytnout přesně to, co potřebují. Tedy kompletní a komplexní servis. Zákazník je dopravcem a ne opravářem. Od toho tady jsme my a je důležité, aby zákazník věděl, že si jej vážíme a že u nás dostane perfektní služby co do kvality, komplexnosti a samozřejmě ceny. Obchodníci všude na světě a v každém oboru vědí, že je lepší, když se zaměří na to, co dělají nejlépe a zákazníkům odpomůžou od starostí o obslužný servis. V našem případě jde nejen o rekonstrukce, ale i o údržbu železničních kolejových vozidel. Poslední slovo má ale vždy náš zákazník, takže ať se rozhodne jakkoli, my mu vždy vyhovíme.

Velkou příležitostí pro DPOV je efektivní fungování Skupiny České dráhy. Jedná se o typický synergetický efekt, naplňující potřeby jak zákazníka, dopravce nebo opraváře, tak i akcionáře. Naše opravárenství musí být po všech stránkách lepší než u konkurence. Jen tak je naše existence obhajitelná, přičemž samozřejmě naše hospodaření musí být přiměřeně ziskové, jinak by nás akcionář nepotřeboval. Výsledkem musí být kvalitní práce za nízkou cenu. A z tohoto mohou těžit i naši další zákazníci. Co tedy někdo může vnímat jako problém, já považuji za příležitost ohromných úspor z pohledu celé Skupiny ČD.

Musíme se trvale a neustále zlepšovat, všichni a ve všem, jinak tu nemáme co dělat.

V současnosti probíhají ve firmě DPOV organizační změny...

Je třeba si zvyknout na to, že se budeme neustále měnit a přizpůsobovat. Doby stagnace jsou dávno pryč. Je nutné sledovat trh a přizpůsobovat se potřebám zákazníka. Musíme mu být ale proaktivně nápomocni v jeho potřebách a sdílet jeho dynamiku rozvoje.

Co tím myslíte?

Je-li náš zákazník ve svém podnikání úspěšný, budeme mít od něj dostatek práce. A úspěšný na dnešním trhu jste jen tehdy, máte-li náklady a procesy plně pod kontrolou. Je na nás, abychom našim zákazníkům pomáhali náklady snižovat. To znamená, že musíme i my umět perfektně řídit náklady a kontrolovat celý proces vlastní výroby.

Současná restrukturalizace se tak jistě dotkne zaměstnanců. Budete propouštět?

Není důvod propouštět zaměstnance, kteří odvádějí kvalitně svoji práci a dávají ze sebe maximum. Víím, že je těžké si uvědomit provázanost každé jednotlivé činnosti na celkový výsledek firmy. Ale tak tomu prostě je. Každý zaměstnanec ovlivňuje firmu. Je na něm, zda pozitivně či negativně. Já jen mohu říci, že šlendrián ve svém pracovním týmu nestřím. Od začátku roku se tak s námi rozloučili ti, kdo si nebyli schopni tuto myšlenku osvojit. Naopak jsme přijali nové odborníky, a to jak na dělnické, tak na vedoucí pozice, kteří mají chuť pracovat a věří stejně jako já, že DPOV může hrát klíčovou roli v českém železničním opravárenství. Chci, aby si zaměstnanci vydělali slušné peníze, a proto jim musím zajistit prostor pro jejich práci. Je na každém, jak této nabídky využije.

Soustředíte se ve světle změn na udržení pozice u stálých klientů, nebo spíše na získání nových trhů?

Jsmo stoprocentní dceřiná společnost ČD, a proto je pro nás klíčové poskytovat kvalitní servis celé skupině. Musíme být zdrojem a nástrojem jejich úspor. Z toho mohou čerpat i ostatní zákazníci, kterým rádi poskytneme stejné kvalitní služby. Důležité je efektivně pracovat se stávajícími možnostmi, dále se rozvíjet a investovat do lidí i technologií. To nám umožní pracovat kvalitněji, rychleji, levněji. Pak můžeme stavět i pro případné zahraniční zákazníky.

MARTIN HARÁK

ČD DPOV
Člen Skupiny ČD

Sektorová rada řešila uplatnění studentů na trhu

Ředitelé a učitelé osmi středních odborných škol působících v dopravě si dali 26. a 27. června dostaveníčko v České Třebové v Dopravním vzdělávacím středisku. To, jak pravidelní čtenáři Železničáře vědí, patří Dopravnímu vzdělávacímu institutu, který byl ostatně i partnerem této akce. Generální ředitel DVI Jan Bitter se proto části zasedání osobně zúčastnil. Iniciátorem akce byly ČD a SŽDC.

Dvoudenní konference představovala jednání Sektorové rady pro dopravu, logistiku a poštovní a doručovací služby. Co je to sektorová rada, jsem se zeptal přítomného Zdeňka Vršníka ze Svazu průmyslu a dopravy ČR, který měl v České Třebové prezentaci. „Jedná se o uskupení zaměstnavatelů, kteří jsou ochotni v problematice vzdělávání a získávání odborně zdatných a kvalifikovaných pracovních sil spolupracovat. Na sektorových dohodách, na všech standardech



ČESKÁ TŘEBOVÁ. Zástupci středních škol se dva dny školili.

FOTO AUTOR

a dalších věcech, které jsou pro obor důležité.“ A jedna dohoda tu i padla. Ivan Hudeček, vedoucí oddělení komunikace kanceláře pardubického hejtmána, ji v písemné podobě předal Petru Kašíkovi ze Svazu průmyslu a dopravy, který zde vystupoval jako předseda sektorové rady. Dohoda se týkala středního vzdělávání, do kterého má krajská samospráva jako zřizovatel hodně co mluvit.

Zástupci středních škol se dozvěděli i legislativní a organizační změny v oblasti drážní dopravy, o nichž přednášel Jiří Lukeš z Odboru personálního ČD Českých drah. Následovala prezentace Jana Smejkal z Dopravního vzdělávacího institutu, který se zaměřil na evropskou, tuzemskou a drážní legislativu, což je oblast, kterou DVI pravidelně školí pro své zákazníky. Další ukázkou vzdělávání DVI, tentokrát školení pro osobní dopravu, provedla Marie Domská. Informace o školeních a zdravotních prohlídkách,

nezbytných pro studenty na praxi v drážní dopravě, přidal Jerzy Kubečka (rovněž zástupce DVI).

Závěr prvního dne školení patřil poznání praktickému. Účastníci konference se vydali na exkurzi do nedaleké společnosti CZ LOKO, a to za odborného výkladu personálního ředitele této společnosti Tomáše Brancuzského. Druhý den konference pokračovala programem určeným pro učitele odborných předmětů. Setkání si dalo za úkol prohloubit vztahy mezi zástupci škol, zaměstnavateli ve sféře železniční dopravy, a to například v oblasti náborů žáků, uplatnění absolventů, výměny zkušeností, přípravy vzdělávací učitelů. A to se i podařilo.

MARTIN NAVRÁTIL

DVI
Člen Skupiny ČD

Dostupné pouze v tištěné podobě

[illegible]

Předplaťte si čtrnáctideník *Železničář* na telefonu 972 233 090

Připravujeme





DOMINANTA LOKÁLEK. Do konce roku budou mít ČD 236 Regionov, které se v mnoha oblastech staly skoro synonymem pro regionální spoje.

FOTO MICHAL MÁLEK

Výroba šumperských Regionov po sedmi letech končí

Žluto-zelenou Regionovu, která brázdí koleje ve všech krajích republiky, zná už kdekdo. Přitom je to teprve sedm let, kdy první jednotka přijela do Středočeského kraje. Letos už dostávají České dráhy poslední kusy, některé i s netradičními polepy. Projekt na radikální technickou přestavbu motorových vozů řady 810 a přípojných vozů řady 010 právě končí.

Slavnostní premiéru měla Regionova v roce 2005 na brněnském Mezinárodním strojírenském veletrhu. Tehdy se jednalo o prototyp motorové jednotky řady 814-914. Vlak tam získal Zlatou medaili a cenu Technického týdeníku. O dva roky později byla Regionova nominována Design centrem ČR do soutěže Vynikající výrobek roku. České dráhy postupně nakoupily – především pod tlakem krajů – 236 jednotek, které nabízejí cestujícím oproti starším motorovým vozům pohodlnější sedačky, široké nástupní (výstupní) dveře, audiovizuální systém a WC s uzavřeným systémem. Regionovy se mohou pochlubit částečnou názkopodlažností, což usnadňuje cestování především starším lidem a ma-

minkám s kočárky. Je však pravdou, že masovou popularitu si nezískaly nikdy, patrně kvůli vysoké hlučnosti.

Výkonnější motor umožnil zkrácení jízdních dob

Historie Regionovy vlastně začala na podzim 2004, kdy České dráhy vyhlásily veřejnou soutěž na dodávku motorové jednotky pro regionální osobní dopravu se záměrem využít k její stavbě v té době takřka třicet let starých motorových vozů řady 810. Od provozu nového vlaku se očekávala především energetická úspora, kterou měl zajistit nový motor s vyšším výkonem. Modernizovaná jednotka měla současně umožnit lepší využití traťových rychlostí a tím zkrácení jízdních

intervalů na provozovaných trasách. Veřejnou soutěž vyhrála šumperská společnost Pars nova. Šumperští využili při výrobě Regionov zkušeností z provozu prototypové jednotky motorového vozu řady 812 a řídicího vozu řady 912, která je mezi železničáři známá jako Esmeralda. První Regionova s cestujícími vyrazila 16. listopadu 2005 ve Středočeském kraji na Rakovnícko.

Barvy a označení podle krajů

Již od počátku se Regionovy staly součástí uceleného konceptu propagace jednotlivých českých a moravských krajů, ale i železniční dopravy a turistiky. Heslem tohoto konceptu se stalo „Regionovou vaším krajem“. Jako první se takový vlak

objevil v Karlovarském kraji s nápisem Karlovarská Regionova a současně byl vybaven stojany na propagační materiály. Současné vlaky Regionova nesou pouze logotyp kraje s jeho názvem jako například Jihočeská Regionova, popřípadě banery v podobě podokenních polepů. U externího zbarvení se dříve počítalo se zachováním základní koncepce barevného řešení, jednotlivé barvy se mohly lišit podle krajů. Dnes se ale žluto-zelenému tradičnímu provedení vymyká jen několik jednotlivých vozidel.

Speciálními polepy jsou v současnosti opatřeny dvouvozové jednotky 166 a 177 jezdící v Pardubickém kraji. Jedna z nich nese na bocích motiv mumie princezny Hereret, který propaguje muzeum v Mo-

ravské Třebové, a druhá zase naopak upozorňuje svým polepem na chrudimské muzeum loutkářství. A navíc jsou dva vlaky čísel 190 a 191 jezdící od června na Těšínsku a Frýdecko-Místecku v barevném podkladovém korporátním nátěru Českých drah zhotoveném podle návrhu grafického studia Najbrt. Toto neobvyklé provedení bylo výjimečně vybráno s ohledem na speciální celoplošný polep, který propaguje pohodlné cestování v Moravskoslezském kraji za finanční podpory nákupu vozidel z evropského Regionálního operačního programu. Co se týče financování, jedenáct Regionov bylo pořízeno s příspěvkem Evropské unie. Ty vozy cestující ve Středočeském, Moravskoslezském a Pardubickém kraji.

Technické vychytávky a drobná vylepšení

Počínaje dvouvozovou jednotkou 814.080 doznaly další vlaky řady menších vylepšení a modernizací. Například v nástupním nízkopodlažním prostoru byly umístěny háky na jízdní kola a veškerá okna začala být dodávána s tónovanými skly, dvojitým zasklením a navíc venkovní sklo je uvnitř opatřeno bezpečnostní fólií. Lepší komfort při cestování v zimě umožňují i nové topné články. Vlak doznal řady zlepšení i po technické stránce. Strojvedoucí dostali výkonnější klimatizační jednotku a změny doznalo i provedení vedení dvojkolí, kde bylo použito nových kvalitnějších materiálů.

Menší modernizace proběhly počínaje vlakem 814.138. Změněna byla zvuková signalizace při otevírání a zavírání dveří, přibyla nová ovládací tlačítka a prostor pro nástup cestujících byl zvýrazněn změnou barvy podlahové krytiny. Objevilo se také tlačítko pro invalidy a do prostoru pro cestující byl nainsta-

VARIANTY PROVEDENÍ



- Motorový vůz řady 814.2 + nízkopodlažní vložený vůz řady 014.2 + motorový vůz řady 814.2 (Regionova TRIO)

Celkem 26 jednotek



- Motorový vůz řady 814 + nízkopodlažní vložený vůz řady 914

Celkem 210 jednotek*

* Plánovaný stav k 31. 12. 2012.

lován dvojitý počet reproduktorů. Změny se udály i v technické části vozidla, kdy bylo dosazeno nové řízení vznětového motoru a vylepšená řada převodovek s elektronickým řízením. Navíc mají nyní strojvedoucí pohodlnější sedadlo s hlavovou opěrkou a aretovanými područkami.

MARTIN HARÁK



MORAVSKOSLEZSKO. Dvě jednotky jezdí od začátku června v modro-bílém nátěru s polepem odkazujícím na podporu z EU.

FOTO AUTOR (2x)

Jak přibývaly Regionovy

Rok	Dodané kusy
2005	1
2006	16
2007	29
2008	29
2009	42
2010	46
2011	36
2012	37*

* Plánovaný počet k 31. 12. 2012.



RARITA. Takto má Regionova vypadat podle manuálu, který si ČD nedávno oficiálně schválily. V provozu se s takovou jednotkou ale nesetkáte.

RSM: Přestavba třineckého nádraží počítá s pomocí EU

Rekonstrukce třineckého nádraží byla v minulosti již několikrát zvažována a připravována. S ohledem na finanční možnosti Českých drah se modernizace posunula až do letošního roku. Regionální správa majetku Olomouc, která se dlouhodobě soustřeďuje na zlepšování prostředí, ve kterém cestující čekají na své vlaky, totiž sehnala pomoc ze zdrojů Evropské unie. Dotáčním programem je konkrétně Regionální operační program Moravskoslezsko.

Spolupráce s městem na dvou oddělených projektech

Do projektu revitalizace nádraží a přednádražního prostoru vstupují České dráhy společně s městem Třinec. Se samosprávou bylo dohodnuto, že dopravce zmodernizuje nádražní budovu, zatímco město se postará o vybudování parkovacích míst, autobusových zastávek a přílehlých klidových zón. V praxi to zna-



U budovy vznikne nové parkoviště a klidová zóna.

FOTO MARTIN HARÁK (2x)

mená dva oddělené projekty, takže oba subjekty požádají o finanční příspěvek samostatně.

Jednání mezi ČD a městem začala v loňském roce. Stanovené cíle byly potvrzeny smlouvou o spolupráci. Třinec potom uzavřel smlouvu o dílo na vyhotovení projektové dokumentace. Regionální správa majetku Olomouc již zadala architektonickému ateliéru vypracování tří variant přestavby nádraží. Po vzájemném jednání byla vybrána a odsouhlasena varianta odbourání částí bočních křídel výpravní budovy a vyšších pater bytové části. Vše je logicky řešeno v návaznosti na přednádražní prostor.

Je třeba zmínit, že spolupráce nejen s městem, ale i s projekční kanceláří probíhá maximálně korektně a konstruktivně. Již dnes je připravena dokumentace pro územní řízení, v nejbližší době bude hotova dokumentace pro stavební řízení a v letních měsících plánujeme



Celkové náklady na přestavbu nádraží mají být asi 66 milionů korun.

předat dokumentaci pro provádění stavby. Díky tomu, že všechny přípravné práce pokračují podle stanoveného harmonogramu, jsme přesvědčeni, že termín pro podání žádosti o poskytnutí dotace nebude posunut.

Začátek stavby je naplánován na květen 2013

Celkové náklady na modernizaci třineckého nádraží a okolí se předpokládají ve výši 66 milionů korun, což není zrovna malá částka. České dráhy, které vkládají významné prostředky do nejdůležitějších nádraží po celé republice, v tomto případě zaplatí asi 38,5 milionu. Výše poskytnuté dotace z Evropské unie může dosáhnout až 70 procent užitelných nákladů projektu. Termín zahájení realizace modernizace třineckého nádraží je zatím naplánován na květen 2013. Vzhledem ke složitosti prací bude nutné rozdělit stavební činnost na čtyři etapy. České dráhy spolu se zástupci města Třince věří, že dotace od EU bude poskytnuta, takže cestující se konečně dočkají pěkného nádraží. Vypracované vizualizace slibují, že dílo bude odpovídat dopravnímu a společenskému významu místa.

VLADIMÍR ZAPLETAL

Polská bublina praskla, projekt rychlotratí se odkládá

Měl to být projekt, který by katapultoval Polsko mezi vyspělé evropské země, aspoň co se týče rychlosti železniční dopravy. Počítalo se s tím, že výstavba první části skončí už v roce 2014. Loni v prosinci ale polští politici přiznali barvu: nejsou peníze. Prioritou se stává postupné zvyšování rychlostí, především na úseku z Varšavy do Katovic a Krakova.

Jak jsme již informovali v lednu, polský ministr dopravy na konci minulého roku vycouval z grandiózního projektu na výstavbu vysokorychlostních tratí kvůli nedostatku finančních prostředků. Základem projektu měly být tratě ve tvaru písmene ypsilon vedoucí z Varšavy přes Lodž do Poznaně a Wrocławu. Plán vysokorychlostních tratí počítal s náklady ve výši 4,5 až 6,3 miliardy eur. Některé zdroje hovořily až o 8 miliardách. To si náš severní soused prý nemůže dovolit. A to na příštích minimálně dvacet let! Současnou prioritou je obnova stávající železniční sítě a její modernizace na rychlost minimálně 160 km/h.

Evropa s vysokorychlostními koridory stále počítá

Letos v březnu přijala bruselská Rada EU (na úrovni ministrů dopravy) projekt nového nařízení ve věci Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Ten byl představen již loni v říjnu v Evropské komisi a jeho základem jsou nové zásady financování dopravních projektů zvláštního významu pro EU. V plánech aktuální sítě TEN-T byl předložen projekt jak polské, tak i české sítě vysokorychlostních tratí. V projektu se ocitla již zmiňovaná vysokorychlostní trasa ve tvaru ypsilon, ale také zásadní modernizace a prodloužení koridorové trasy CMK (Centralna Magistrala Kolejowa) do Katovic a výhledově až do České republiky.



Na polské tratě mají od prosince 2014 vyjet Pendolina. FOTO ARCHIV PKP

Až se jednou skutečně postaví, protne nová rychlostní koridorová trasa z Varšavy do Wrocławu (resp. Poznaně) město Lodž a potom se v okolí města Ostrowiec Wielkopolski rozdělí. Díky nové devítikilometrové spojovací trase by mohla být zahájena i rychlá doprava mezi dvěma



NÁVRAT DO REALITY. Místo vysokorychlostních tratí pokračuje alespoň „klasická“ modernizace stávajících. FOTO AUTOR

významnými polskými městy – Wrocław a Poznaň. V plánu je i modernizace a zvýšení rychlosti na devadesátikilometrové trati Lodž – Opoczno, což bude mít velký význam pro celou aglomeraci, kde žije okolo 12 milionů obyvatel.

Po koridoru bez zastavení

Co se týče trasy CMK, je dnes v provozu pouze od města Sosnowiec v katovické průmyslové aglomeraci po Żyrardów, vzdálený asi čtyřicet kilometrů od Varšavy. Ve výhledu je na CMK zvýšení rych-

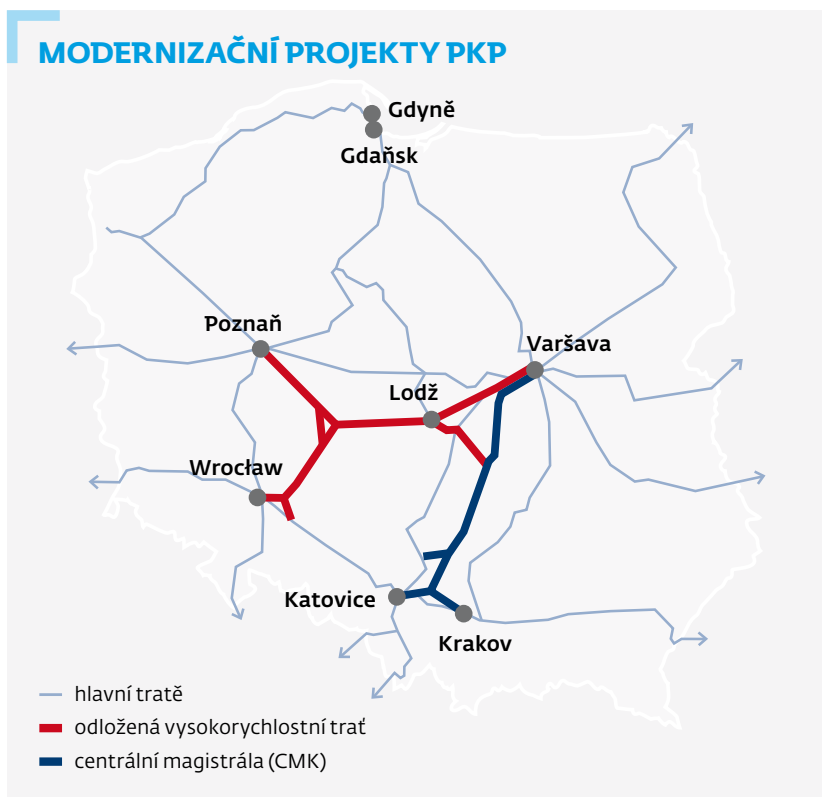
losti na cílových 250 km/h, později až 300 km/h. Dnes se na centrální kolejové magistralě jezdí standardně již rychlostí 160 km/h. Poláci mají velký zájem na tom, aby trasa CMK vedla již z centra Varšavy a spojila nejen zmíněné Katovice, ale i druhé největší polské město Krakov. Po výstavbě evropského zabezpečovacího zařízení ERTMS tak bude možné jezdit po této koridorové (bezzastávkové) trase rychlostí až 200 km/h. Pokud by se trasu CMK podařilo upravit až na zmíněných 300 km/h, mohla by se jízdní

Po modernizaci by polská Pendolina mohla dojet z Varšavy do Krakova za dvě hodiny a čtvrt, do Gdyně za dvě a půl hodiny.

doba z Varšavy do Krakova zkrátit na hodinu a půl, z Varšavy do Ostravy by tak vlak jel necelé dvě hodiny.

Pendolina, která se nenaklápějí
V jízdním řádu 2015 se na trase CMK počítá již s provozem nových italských vysokorychlostních vlaků Pendolino, které by měly jezdit po trati maximální rychlostí 220 km/h. V květnu letošního roku proto byla podepsána smlouva mezi polským dopravcem PKP Intercity a firmou Alstom na dodávku dvaceti jednotek typu ETR 610 v ceně zhruba 400 milionů eur s finančním podílnictvím z evropských fondů. Jednotky, které svezou cestující od prosince 2014, jsou plánovány prioritně na trasu z přímořské Gdyně přes Varšavu do Katovic, resp. Krakova. Po modernizaci centrální magistraly by polská Pendolina mohla dojet z Varšavy do Krakova za dvě a čtvrt hodiny a naopak do Gdyně za dvě a půl hodiny. Nové vlaky se mají pro Polsko začít vyrábět již v letošním roce. Konstrukční rychlost sedmívozových třístýtemových vlaků činí 250 km/h a je určitě zajímavé, že nebudou naklápěcí. Podle polských expertů je naklápění v Polsku zbytečné a navíc konstrukčně dosti drahé.

MARTIN HARÁK



Německo-český projekt oživil Vlak svobody

Vrátit se pomocí stroje času o 51 let zpět neumíme. Naštěstí tu ale máme divadlo a jeho výrazové prostředky, které dokážou s lidskou myslí a představivostí udělat téměř zázraky. Zdánlivě obyčejný nákladní vagon ve stanici Aš hlavní nádraží tak posloužil 12. června jako pódium pro představení v rámci německo-českého divadelního projektu čojč Schirnding Aš Unlimited. A diváci se v duchu přenesli do historického okamžiku, kdy se šestnáct mladých lidí dostalo díky tzv. Vlaku svobody, který projel železnou oponou, z Československa do Bavorska.

Představení ve fiktivním jazyce

Studentské představení v jazyce čojč, divadelní mluvě, která volně a bez gramatických pravidel propojuje češtinu a němčinu, se uskutečnilo za podpory Českých drah. Vždyť téma příběhu se k železnici přímo vztahovalo. Diváci mohli pozorovat každodennost obyčejných lidí na počátku 50. let u nás, jejich úvahy o budování socialismu, touhu žít na druhé straně železné opony nebo jen ochutnat banán. Herci zprostředkovali i dilema cestujících, kteří se proti své vůli ocitli v západoněmeckém Selbu.

„Společně v průběhu tří projektových týdnů vytvořili studenti dvě divadelní



Nákladní vagon posloužil studentům jako jeviště. FOTO AUTORKA (2x)

představení, která mají přímou návaznost na události z roku 1951 v Aši, kdy tudy projel Vlak svobody, a události z roku 1989, kdy obyvatelé NDR masově prchali přes československé území na Západ,“ vysvětlil vedoucí projektu Karel Hájek. Mladí lidé se ponořili do příběhu a osudů jednotlivců, setkali se se svědky doby a přímými aktéry, například vy-



Několik desítek diváků zakončilo představení v Aši potleskem.

pravčím Bohuslavem Slípkou, který v padesátých letech sloužil jako výpravčí v Aši, nebo přímým účastníkem z Německa Rolfem Swartem. Prostudovali i dostupné písemné zdroje a nejasná místa příběhu doplnili vlastní fikcí.

Reakce skutečné osoby příběhu
Amatérští herci předvedli v Aši jen jedno ze dvou nastudovaných představení, to o Vlaku svobody. Hru sledovalo kolem padesátky nadšených diváků, kteří vůbec nepotřebovali tlumočníky. Poselství, které představení přinášelo, lidskou touhu po svobodě, bylo všem srozumitelné. Při besedě po představení vystoupila i přímá účastnice Vlaku svobody, paní Helena. „Neuměla jsem si představit, jak divadlo na toto téma může vypadat. Bylo to skvělé, chvílemi jsem se skutečně vrátila do minulosti. Moc děkuji,“ zakončila setkání generací i národů paní Helena.

RADKA PISTORIUSOVÁ

KRÁTCE

ŠVÝCARSKO

Tisícvku nejstarších automatů čeká výměna

SBB si objednaly u německé společnosti Scheidt & Bachmann tisíc nových automatů na jízdenky v hodnotě 40 milionů franků. O zakázku mělo zájem osm uchazečů. Automaty nahradí stejný počet nejstarších zařízení z roku 1997. Budou instalovány v několika etapách od podzimu 2013 do roku 2015. SBB prodávají v automatu 55 milionů jízdenek ročně a do roku 2016 chtějí tento počet zvýšit na 58 milionů kusů.

SLOVENSKO

Tatry Card poslouží jako síťová jízdenka

Národní dopravce ZSSK ve spolupráci s Oblastní organizací cestovního ruchu (OOCR) v regionu Vysoké Tatry zavedl od 15. června nabídku Tatry Card. Tato karta je vydávána návštěvníkům Vysokých Tater ubytovaným u smluvních partnerů OOCR. Tatry Card obdrží všichni zákazníci na recepci smluvního ubytovacího zařízení v případě pobytu minimálně na dvě noci. ZSSK navíc uznává tuto kartu jako síťovou jízdenku ve vlacích na síti TEŽ, OŽ a v úseku Poprad-Tatry – Studený potok – Tatranská Lomnica. Nabídka platí do 31. října.

POLSKO

Nákup vozů pro vnitrostátní tratě

Společnost PKP Intercity vyhlásila výběrové řízení na dodávku 25 osobních vozů pro rychlost 160 km/h pro vlaky na tratích Varšava – Poznaň a Gdyně – Štětín. Zakázka se má skládat ze čtyř velkoprostorových vozů 1. třídy a devíti velkoprostorových vozů 2. třídy. V tomto typu má být také 8 míst na přepravu jízdních kol. Oddílové vozy mají být dodány v počtu čtyř kusů v provedení 1. třídy a osmi vozů 2. třídy. Ty musí být upraveny pro přepravu invalidů. Pořízení vozů má z 50 procent financovat EU.

EVROPSKÁ UNIE

Čtyři státy mají zpoždění se směrnici

Německo, Francie, Polsko a Portugalsko obdržely od Evropské komise písemné upozornění, že dosud nepřijaly pravidla pro převedení směrnice č. 2011/18 o železniční interoperabilitě do jejich právního řádu. Mezní termín pro přijetí těchto pravidel byl přitom určen na 31. prosince 2012. Pokud uvedené státy nepřijmou nutná opatření, hrozí Komise postoupení věci Soudnímu dvoru EU. Zaslané upozornění má formu tzv. zdůvodněného názoru (v angličtině reasoned opinion). Zmíněná směrnice se týká popisu železničních systémů a specifikuje proceduru pro jejich ověření.

TURECKO

První část rychlotratě je již před stavbou

Ministr dopravy Binali Yıldırım podepsal v polovině června smlouvu na výstavbu první fáze plánované vysokorychlostní tratě Ankara – Izmir vhodné pro rychlost 250 km/h. Projekt zahrnuje 167 km nové tratě mezi městem Afyonkarahisa a železničním uzlem ležícím v Kocahaccili. Až budou dokončeny všechny části vysokorychlostní tratě, sníží se jízdní doba mezi Ankarou a Izmirem (825 km) z dnešních nekonkurenceschopných 14 hodin na 3 a půl hodiny. Po silnici dnes trvá cesta 8 hodin.

ITÁLIE

Tunel pod Boloňou uvolní tratě na povrchu

Úsek v délce 17,8 km, který spojuje vysokorychlostní tratě Boloňa – Firenze a Boloňa – Milán, byl v červnu uveden do provozu. Je veden i tunelem, přičemž vlaky pod městem vůbec nezastavují, což umožňuje projíždět plnou rychlostí. Tato spojka byla postavena tak, aby se oddělil provoz vysokorychlostních vlaků od místního provozu. Uvolňuje také kapacitu na povrchových tratích pro příměstskou dopravu, která je provozována v intervalech 15 nebo 30 minut.

(PeŠT, gak, mez, acrí)

Příběh plný hrůzy a děsu z pardubického nádraží

V červenci 1963 se v Pardubicích stala jedna z nejhrůznějších vražd v naší novodobé historii. Dětské hry u opuštěného vagonu se díky sadistickému pedofilovi změnily v bestiální řádění. Místo činu dnes připomíná žulová deska.

Těsně před nadjezdem stanice Pardubice hlavní nádraží při směru od Prahy nejspíš z okna projíždějícího vlaku ani nazaznamenáte malý pomníček. Většinu roku se ztrácí v zeleni, navíc se nachází ve velmi nehostinných končinách, kam noha železničáře, natož člověka nepovoláného, prakticky nevstoupí. Veřejnost o něm většinou vůbec neví. A ti, co vědí, se mu možná spíše vyhnou. Váže se totiž k němu hrůzyplný příběh, na který se nerado vzpomíná. V létě před 49 lety tu došlo k dvojnásobné bestiální vraždě, přičemž oběťmi se staly dvě malé děti.

Vrah v zelené uniformě
Pachatelem byl Josef Kulík narozený roku 1930. Měl pohnuté dětství, přišel o matku, otec se o něj nestaral, a tak už od šestnácti let putoval po kriminálech. V lednu 1962 se po deseti letech dostal z vězení, ve kterém seděl za pokus o vraždu. Nastoupil pak základní vojenskou službu u útvaru 4400 v Přelouči. Dne 25. července 1963 dostal od útvaru volno k opuštění posádky. Do kasáren se už ale nevrátil. Usnul ve vlaku a vzbudil se v Pardubicích. Tady se začal potulovat okolo nádraží. Po čase si vybral jeden z odstavených vagonů stojící v kopířácích na kusé koleji vedoucí k traťové

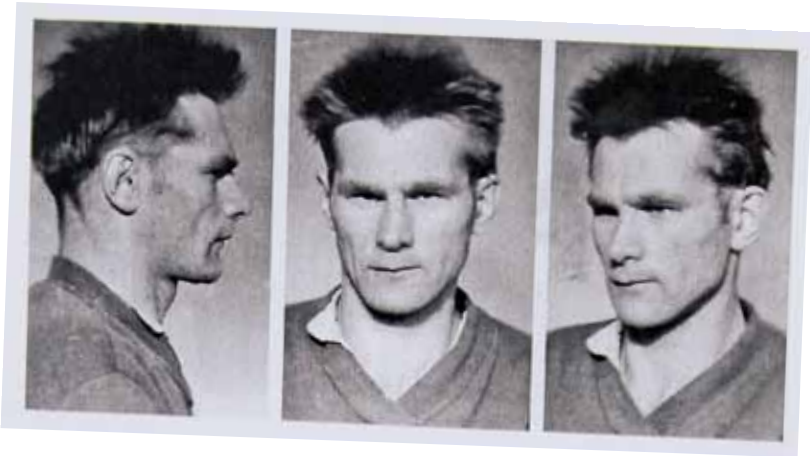
koleji ve směru Pardubice-Rosice nad Labem u tehdy nového nadjezdu. Bohužel v době, kdy ve starém vagonu odpocíval, si poblíž hráli dva chlapci ve věku 6 a 9 let. Vláda a Olda. Kdyby oba chlapci tušili, co je čeká, jistě by ze všech sil utíkali pryč. Leč nečinili tak a Josef Kulík děti vlákal do vagonu, kde je pomocí sekery a nože postupně zabil. Z jejich těl vyjmul srdce a další orgány. Další podrobné líčení vraždy by tato stránka asi neunesla... Úchylná zrůdnost pachatele se snad vymyká i hororovým hollywoodským filmům. Toto však byla realita. Tráduje se, že mladší Vláda vraždu kamaráda sledoval a hrůzou mu při tom zbělely vlasy... Vrah se dlouho ze svobody neradoval. Zadržen byl už 2. srpna, tedy týden po činu. Veřejná bezpečnost byla alarmována v celé republice, k dopadení však pomohla náhoda.

Zadržen díky traktoristovi
Když Kulík přespával poblíž místa bydliště na poli, přejel ho ráno traktor. Kvůli zraněním pak musel vyhledat lékařskou pomoc v nemocnici v Roudnici, kde skončil v poutech. Při vyšetřování se ukázalo, že si Kulík do sešitku zapisoval další sadistické skutky, kterých se měl dopustit – ty se však neprokázaly. Na jeho



VZPOMÍNKA. Nedaleko pardubického nádraží stojí deska se jmény chlapců, kteří zde tragicky zemřeli.

FOTO AUTOR



PACHATEL. Josef Kulík byl v době vraždy vojákem Československé lidové armády. Nakonec se doznal i k činům, které se však nepodařilo prokázat. FOTO ARCHIV AUTORA

konto ovšem přibýlo vyloupení budovy Vojenských staveb v místě jeho útvaru. V prosinci téhož roku byl u vojenského obvodového soudu v Pardubicích nad sadistickým pedofilem a kanibalem vyřčen rozsudek, který ostatně už bylo možno dopředu tušit. Kulík byl totiž právně odpovědný za svoje činy. Trest smrti byl vykonán ve věznici v Praze na Pankráci 7. února 1964 v 8.45 hodin a veřejnost si mohla částečně oddechnout. Ještě v pozdějších letech v okolí kolovaly o činu různé historky. Bestiální vražda byla po školách používána jako varování dětem, aby se nenechaly zlákat k hovorům s cizími lidmi a zvláště s nimi nikam nechodily. Ani do opuštěných vagonů na nádraží.

MARTIN NAVRÁTIL

S využitím knihy Vojáci na popravišti od Ivo Pejčocha

INZERCE



ČD travel, s.r.o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 051–55. E-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz.
Pobočky: Praha hl. nádraží 972 241 861, Brno hl. nádraží 972 625 874, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



Slovensko

Orava, Námestovo – hotel Studnička **
2–4lůžkové pokoje s vlastním soc. zař., TV, výhledem na přehradu, většina pokojů má balkon.
Cena od 3 360 Kč/os. zahrnuje: pobyt na 7 nocí s polopenzí, vstup k venkovnímu bazénu, 1x solnou jeskyni, transfer od/k žst.



Španělsko

Mallorca – 55+
PODZIMNÍ TERMÍNY V PRODEJII!!!
Odlety 26. 9., 3. 10., 10. 10., 17. 10.
Cena zahrnuje: Zpáteční letenku Praha – Mallorca – Praha, 7nocí, 7x polopenzi, transfer letiště – hotel – letiště, 1x půldenní výlet, služby delegáta.
V nabídce 4* hotely. Cena: 10 850–10 100 Kč/osoba.



Česká republika

Skalka u Chebu – hotel Stein ***
AKTIVNĚ NA KOLE PO CHEBSKU
Cena: 3 800 Kč/osoba a dítě do 12 let 1 900 Kč. Cena zahrnuje: 5x ubytování v hotelu Stein (3 km od Chebu), 5x snídaní formou bufetu, 2x večeří formou 3chodového menu, 2x balíček občerstvení na cestu, 1x vstup do wellness centra, mapu regionu, balíčky (romantický víkend, wellness víkend, pejskařský pobyt, pobyt na koních...). Více informací na lazne@cdtravel.cz.



Česká republika

Penzion Pohoda – Všemily u Jetřichovic
ČESKÉ ŠVÝCARSKO
Cena: 3 300 Kč/os. s polopenzí a 7 nocí, pobyty So–So, děti 3–12 let 1 650 Kč. Penzion je na klidném místě, s letní terasou a dětským venkovním koutkem, pokoje 2–4lůžkové s vlastním soc. zař., parkování u penzionu. Možnost transferu od žst. k penzionu.



Česká republika

Lázně Mšené
Oáza klidu a pohody nedaleko Prahy, rodinná atmosféra. Lázně „na kolejích“, ubytování v lázeňském domě, pokoj s vlast. soc. zařízením, TV.
Cena: 6 980 Kč. Cena zahrnuje: 6 nocí, 6x polopenzi, 1x lékařskou prohlídku, 1x klasickou masáž zad, 1x čínskou masáž hlavy, 1x masáž rukou Su Jok, 1x bylinnou koupel, 1x vířivou calmonalovou koupel, 1x parafínový zábal rukou, 2x lekci nordic walking, 1x bazén (30 min.).



Česká republika

Luhačovice – hotel Radun ****
Zažijete lázeňskou atmosféru první republiky.
„Pracovní dny bez práce“, nástup neděle–čtvrtek.
Cena: 5 560 Kč (1. 7.–30. 9. 2012). Cena zahrnuje: 4 nocí, 4x polopenzi (penze Dobré pohody), 1x úvodní diagnostiku, reflexní terapii nohou, 1x solnou jeskyni, 1x slatinný zábal spojený s masáží zad a šíje, 1x vstup do nové přilehlé Městské plovárny (vířivky, pára, whirlpool, dětský bazén, letní terasa), připojení k internetu.

Lezení po horách mu dodává adrenalin i zdraví

Před výškami má respekt a pud sebezáchovy, ale nikoli strach. Proto možná stále žije. Řeč je o Radkovi Tomanovi z Brna, který je civilním povoláním vlakvedoucí Českých drah. Podstatnou část svého života věnuje horolezectví a pracím ve výškách. Zdolal už téměř všechny alpské velikány.

Úcta k přírodě, pokora a sebereflexe. To jsou podle vlakvedoucího Radka Tomana tři důležité věci pro horolezectví, které sám aktivně provozuje. K tomuto fyzicky i psychicky náročnému koníčku ho přivedl jeho táta a tak trochu dětská lékařka. Ta totiž prohlásila, že na dýchací problémy, kterými trpěl, mu pomohou jenom hory a sport. Tak se patnáctiletý Radek Toman přihlásil do horolezeckého oddílu TJ Tesla Brno, kde je členem dodneška. Nejdříve slézal kopce ve Vysokých Tatrách, později si troufl na alpské velikány v Rakousku a Švýcarsku. Prvním skutečně velkým úspěchem pro něj bylo zdolání Mont Blancu v roce 1992.

Když je člověk po pás ve sněhu, tak každý krok vyžaduje velkou námahu. Cesta byla proto náročná a velmi pomalá.

Výzva jménem Matterhorn
Asi největším zážitkem se pro Radka stal výstup na nejvyšší švýcarskou horu Matterhorn v roce 1993. Hora, která dosahuje výšky 4 478 metrů nad mořem, je velmi nebezpečná a nevyzpytatelná. Každoročně na ní zahyne v průměru okolo deseti horolezců. Tehdy jednadvacetiletý Radek se rozhodl pro sólo výstup v ledu, kdy panuje na Matterhornu nejnebezpečnější období a také krutý mráz. Dnes na tento svůj počín vzpomíná jako na mladickou nerozvážnost, které by se již nikdy nedopustil.
„Již dole na úpatí jsem si při pohledu nahoru uvědomil, že vrcholu Matterhornu asi nedosáhnu, protože v horních částech bylo víc sněhu než obvykle. Stanovil jsem si proto za cíl tři a půl tisíce metrů nad mořem, ale i to mně dalo zabrat. Když je člověk po pás ve sněhu, tak každý krok vyžaduje velkou námahu. Cesta byla proto náročná a velmi pomalá. Vnitřní hlas mi říkal, ať slezu dolů, ale nezkrotná zvědavost mě poháněla vzhůru,“ vzpomíná Toman. Situaci mu zkomplikoval studený vítr od Itálie, který začal nabírat razanci. Naopak ze švýcarské strany bylo slunečno a relativně teplo. Tyto dvě masy vzduchu se srazily a proměnily ve strašidelný víchr.



ZAMĚSTNANEC. Od roku 2006 jezdí Radek Toman jako vlakvedoucí na tratích Brno – Ivančice a Moravské Bránice – Miroslav.

Po zadku sjel 600 metrů po skále
„Udělal jsem to nejrychlejší, co mě napadlo,“ pokračuje ve vyprávění Toman. „Zkusil jsem sjet sněhovým žlabem po zadku. Po chvíli mě něco začalo tlačit do zad a hlavu a ramena mi zavaloval sníh. Ocitl jsem se v lavině! Okamžitě jsem se převrhl na břicho, sevřel cepín a modlil se, aby se mně nevysmekl z rukou. Začal jsem nabírat stále větší rychlost a pak se najednou zastavil. Sníh jsem měl úplně všude, v uších i pod oblečením. Když se částečně rozpustil, zjistil jsem, že jsem ujel asi 600 metrů až na hřeben Hírnli, nedaleko prudkého srázu.“



HOROLEZEC. Zdolal většinu alpských velikánů, největším zážitkem pro něj určitě byl výstup na Matterhorn, nejvyšší horu ve Švýcarsku. FOTO AUTOR (2x)

Za chvíli Radek uviděl záchranářský vrtulník, který ale mezinárodním gestem, jaké používají horolezci, poslal zpět a dal se sám na sestup. Příznává ale, že mu v té chvíli bylo do breku. Dál prý to bylo už relativně jednoduché. Po nějaké době našel správnou cestu a zcela vyčerpaný, ale naštěstí zdravý, doputoval do údolí. Tento příběh má ovšem poněkud nešťastný konec. Radkův táta se následující rok vydal na Matterhorn stejnou cestu, ale při sestupu neměl takové štěstí jako syn a zahynul. Prý v takřka stejné lavině jako byla ta, která stála Radka Tomana málem život.

RADEK TOMAN

Po absolvování strojní průmyslovky odešel v roce 1990 pracovat jako průvodčí, později vlakvedoucí k ČSD. Do roku 1996 jezdil na vlcích z Brna do České Třebové a dalších 12 let byl zařazen do dispečerského turnusu. V současnosti pracuje jako vlakvedoucí v pravidelném turnusu na regionálních motorových spojích linky S41 jezdících mezi Brnem, Moravskými Bránicemi a Ivančicemi, po-tažmo Moravským Krumlovem a Miroslav. Jeho životním hobby je horolezectví a práce ve výškách. Věnuje se i dobrodružné turistice.

Lidská atmosféra na regionálních spojích
Na železnici pracuje dvaadvacátým rokem. Nepopírá, že dříve měl ambice doprovázet vlaky vyšší kvality, ale po-někud ho odrazovalo dojíždění do Břeclavi, kde tyto posádky nastupují nebo naopak končí. „Bydlím v Brně, a to ještě na opačném konci, než je hlavní nádraží, takže by mně samotná cesta do práce mohla trvat třeba i dvě hodiny nebo více. Proto jsem raději prvních šest let doprovázel vlaky na trati z Brna do České Třebové. Později jsem byl zařazen do dispečerského turnusu. Od roku 2006 pracuji na trati Brno – Ivančice a Moravské Bránice – Miroslav, kde jsem opravdu maximálně spokojený,“ říká Radek Toman. Jak dodává, na regionálních spojích vládne specifická „domácí“ atmosféra. S leckterými cestujícími se také zná osobně. Od některých dostane sem tam jako dárek malou sladkost, od starších dam dokonce i zimní ponožky. Takové věci se v Pendolinu asi nedějí. MARTIN HARÁK

POŠTA

Lukáš ze Šumperka měl den plný úsměvů

Chtěla bych vám poděkovat za Vlak plný úsměvů. Můj syn Lukášek (8 let) jel do Zlína poprvé a opravdu byl velmi nadšený. Kšiltovku s Elfíkem nosil několik dní a stále povídá o tom, co tam viděl a zažil. Děkuji, že tak velká společnost jako České dráhy myslí i na děti, které neměly na startu života tolik štěstí. Věřím, že i příští rok Lukáš a ostatní děti s autismem ze Šumperka budou moci jet a užít si i den plný úsměvů. LENKA ČERMÁKOVÁ

Rodinný běh byl úžasným zážitkem

Velkou sportovní událost prožilo město České Budějovice v sobotu 9. června, kdy zde poprvé v historii startoval 1/2maraton. Před samotným závodem na více jak 21 kilometrů se běžel rodinný běh s Českými drahami jako partnerem. Rodinný běh přilákal celé rodiny, děti, babičky, dědečky i známé osobnosti jako hejtmana Jihočeského kraje nebo primátora Českých Budějovic. O rodinný běh, jehož délka byla 3 kilometry, panoval velký zájem – přihlásilo se 600 soutěžících. Na trať se postavili i zaměstnanci Českých drah. Běh byl přesně v 17 hodin od-



startován ředitelem Krajského centra osobní dopravy Jiřím Kafkou. V cíli byl každý účastník po zásluze odměněn i pamětní medailí. PAVEL KOSMATA

Změny v eShopu oslovují zákazníky

Velice mě potěšilo zrušení provázanosti obyčejné internetové vnitros-tátní jízdenky s konkrétním spoje-m, protože docházelo k mnoha situacím, kdy ve výsledku potřebo-val jet cestující spojem jiným. Dále také oceňuji možnost koupit výraz-ně levné jízdenky SporoTiket Evropa i u mezinárodní poklady se zanedba-telným poplatkem 40 korun, proto-že si myslím, že mnozí lidé stále více upřednostňují koupi právě v poklad-ně s případnou konzultací vašeho zaměstnance. MATĚJ VONDŘÍČKA

Díky ČD Busu ušetřím peníze i čas

Bydlím ve Frýdku-Místku a mám přítelkyni v Kopřivnici, a proto bych vám chtěl poděkovat za zřízení au-tobusové linky ČD Bus. Díky tomuto spojení z Frýdku-Místku do Hranic na Moravě jsem za necelých 20 mi-nut v Příboře a pak hned přesedám na vlak do Kopřivnice. Cesta mě tak vyjde zaprvé mnohem levněji a za-druhé ušetřím plno času – z původní hodiny a půl na tři čtvrtě hodiny. MARCEL KOŘÍNEK

Dětský den versus koncert Michala Davida

Již počtvrté zorganizoval OSŽ Po-běžovice oslavu dětského dne, a to



8. června na zahradě jednoho z po-řadatelů v Domažlicích. Děti pomě-řily své síly v házení míčku do koše, naplnění hrnce vodou pomocí lžice a kreslení obrázků na téma pohád-kové příběhy. Třešničkou na dortu bylo vystoupení fakírů. Zpočátku nám počasí moc nepřálo, ale nako-nec se umoudřilo. Myslím, že ani do-spělí nelitují, že dali přednost této akci před koncertem Michala Davi-da, který současně probíhal v let-ním kině v Domažlicích. JAN VYDRA

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

Ch. Chaplin (1889–1977) – americký filmový herec, scenárista, režisér: JE JEN JEDINÝ ZPŮSOB, JAK ZACHÁZET SE ŽENAMI. ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: IAA	VOLNOST	ODHADOVAT VÝSLEDEK	OHMATATI		ROKLE	ZAHRADNÍ NÁDOBA	ÓZEHNOUTI	TAHLE		ATLETICKÉ VÝKONY	ANGLICKÝ ŠLECHTIC	DÁLKOVÝ AUTOBUS	STYLOVÁ	CHEMICKÁ ZNAČKA TELLURU		ÚZEMNÍ SPRÁVNÍ JEDNOTKA	SETKÁNÍ	ODOLNOST	NEVÁBIT	STARÉ VZTAŽNÉ ZÁJMEMO
STOVKA			HOVĚZÍ DOBYTEK						ROZKOŠ						ŠTĚTINA ČERNÉ ZVĚRE					
TĚLOCVICHNÁ POLOHA			BUDDHIST. HROBKÁ						GEOMETR. TĚLESO						ŽIVEN POTRAVOU					
			OSMAN						MALÝ REZACÍ NÁSTROJ						ČÁSTI SVÍČEK					
OBEZŘETNÁ								POŠTOVNĚ						PLAVECKÉ STYL						
								DOUPĚ						OLDA						
TAJENKA																				JAMAJSKÁ HUDBA
VÁŘENÉ VEPŘOVÉ					SMYČCOVÉ NÁSTROJE						OBR						NÁZEV HLÁSKY			
					POPĚVEK						TELEVIZNÍ ZKRATKA						POVZDECH			
ŠPLHAVÝ PTÁK						TRKNUTÍ (ŘIDČ)				ROZ-POUŠTĚT ZÁREM						ÚTOK				
NÁSTAVBA NAD HLAVNÍ RÍMSOU						MEZINÁR. ASTRONAU-TICKÁ AKADEMIE				KRKAVCO-VITÍ PTÁCI						REKREAČNÍ STAVENÍ				

AUTOR PETR HAJNIS

Okolí bezdružické lokálky připomíná kouzelný kraj pahorků a lesů

Lokálka do Bezdrůžic má jako vhodná lokalita pro turistické výlety dobrou pověst nejen v západních Čechách. Tato 24 km dlouhá trať nabízí řadu půvabných míst, kde lze načerpat energii nebo třeba jen dobrou náladu. To se týká vesnic a městeček přímo u kolejí i v nejbližším okolí, ať už jsou tam hrady, muzea, zříceniny nebo lázně.

Naši procházku po kraji lze začít například na Hracholuské přehradě, kterou můžete sledovat řadu kilometrů z okna vlaku na třetím koridoru mezi Plzní a Stříbrem. Zvláště v parném létě je toto místo jako stvořené pro delší dovolenou. Přehrada na řece Mži byla vybudována v letech 1959–64 a slouží jak k retenčním, tak hydroenergetickým účelům. A v neposlední řadě také k rekreaci. Vodní nádrž nabízí možnosti kempování a provozování vodních sportů, atrakcí je loďná doprava. Až vás omrzí koupání a slunění na pláži, vydejte se vlakem na výlety.

Těžba stříbra dala městu jméno

Ještě než začnete objevovat kouzla lokálky do Bezdrůžic, můžete poznat nedaleké starobylé město Stříbro, které leží jen pár kilometrů od západního konce přehrady. Vzniklo již ve 12. století jako hornická osada, královským městem se stalo ve 13. století – při norimberské obchodní stezce. Zlatý věk zažívalo Stříbro v 16. století, kdy zde dosáhla vrcholu důlní činnost. Těžilo se tu olovo a samozřejmě stříbro. S hornictvím se můžete seznámit ve skanzenu, který je přístupný o středách a sobotách.



Renesanční radnice představuje výraznou dominantu města Stříbra.

Významným symbolem města je renesanční radnice se třemi štíty a nádhernou fasádou zdobenou sgrafity. Stavební dominantou je pozdně gotický kostel Všem svatých. Během jeho barokní přestavby byla vytvořena zajímavá kasulová okna. V jihovýchodní části náměstí se nachází minoritský klášter založený Švamberky ve 13. století. Dnes v jeho budovách najdete muzeum, které je čerstvě otevřené po rekonstrukci. Vystoupat také můžete na věž kostela Všem svatých. Částečně se dochovalo opevnění s Husitskou baštou a Koubkovou brankou. Ke vstupu do židovské čtvrti sloužila židovská branka. Skutečným unikátem je renesanční most s věží. Kromě Prahy se dochoval most s mostní věží pouze ve Stříbře.

Zříceniny způsobil lidský nezájem, ne války

A teď už pojďme na starobylou lokálku z Přiovan do Bezdrůžic, která loni oslavila 110. narozeniny a v klidu vás zaveze do pahorkaté krajiny plné lesů a potoků. Nejprve navštívíme dvě zříceniny. Obě se nacházejí nad údolím potoka Hadovka poblíž Konstantinových Lázní. Ke Gutštejně je nejvhodnější přístup ze zastávky Strahov. Hrad patřil mocnému rodu Gutštejnů, kteří ho založili počátkem 14. století. Vnitřní část hradu tvořila vysoká hranolová věž s typicky zaoblenými hranami. K ní se přimykaly paláce. Hradní jádro bylo ohraničeno příkopem a obehnané hradbami. V dobách husitských válek hrad neúspěšně dobývalo



BEZDRŮŽICKÉ NÁDRAŽÍ. Na trati 177 objevíte půvabné stanice a zastávky, ze kterých vedou lesní a polní cesty na turisticky pozoruhodná místa. FOTO MARTIN NAVRÁTIL

Bezdrůžicko



rozvíjet až na počátku 19. století. Léčba probíhá jak formou pitných kúr, tak prostřednictvím koupelí. Původně se lázně nazývaly podle nedaleké Nové Vsi, na počátku minulého století získaly jméno tehdejšího vlastníka Konstantina Löwensteina. Dnešní Prusíkův ústav pojmenovaný po významném kardiologovi Bohumilu Prusíkově pochází z roku 1873. V té době vznikla i kolonáda a lázeňský park.

Když se koná trh, tak je Úterý

Koncovou stanicí lokálky jsou Bezdrůžice s nově opravenými budovami zámku. Barokní stavba se dvěma věžemi a arkádami ve vnitřním traktu vyrostla v 18. století. Po roce 1945 byla využívána jako rekreační středisko, na počátku nového tisíciletí zde byla umístěna galerie uměleckého skla. Nyní je však zámek bohužel uzavřen. Alternativou je proto pět kilometrů vzdálené městečko Úterý. První písemná zmínka o obci, která získala název podle dne, v němž se zde konaly trhy, pochází z roku 1233. Architektura spojuje městské i venkovské prvky. Domy mají zděná přízemí a hrázděná patra a štíty. Většina z nich byla postavena po velkém požáru v roce 1694. U některých se dochovala středověká jádra. V centru stojí barokní kostel svatého Jana Křtitele a renesanční radnice. Díky autentickému rázu oblast láká filmaře, natáčel se zde například seriál Zdivočelá země. SASKIA BERGEROVÁ



STŘÍBRO. Bývalé královské město zažilo svůj vrchol v 16. století. FOTO JIŘÍ BERGER (6x)

vojsko Jana Žižky. Co nezmohly zbraně, vykonal lidský nezájem. V 15. století se již členové rodu na hradě cítili stísněni a přesídlili do Bezdrůžic a do Nečtin, Gutštejn začal pustnout.

Romantické zříceniny Gutštejna se rozkládají jihovýchodně od Konstantinových Lázní, západním směrem dojde ke zříceninám hradu Krasíkov, které upomínají zašlou slávu kdysi slavného rodu Švamberků. Při pohledu na zbytky věže a zdi paláce lze těžko uvěřit, že tento hrad býval velmi významný. Například v první polovině 16. století bychom zde našli reprezentativní rezidenci.

Jako rodový hrad Krasíkov bývá alternativně označován Švamberk. Během husitských válek hrad dobyl Jan Žižka,

majitel Bohuslav ze Švamberka byl zajat a po delší době věznění upřímně přestoupil k táboritům a stal se z něj hejtman. Po třicetileté válce ale začal objekt pustnout. Momentálně místu dominuje kostel, pod nímž se nachází hrobka Švamberků, v minulosti bohužel několikrát poškozená.

Jediné lázně v Plzeňském kraji

Samotné Konstantinovy Lázně jsou velmi příjemným, klidným místem uprostřed lesoparků. Jsou to jediné lázně v Plzeňském kraji a rozlohou patří k našim nejmenším. Léčí se zde pacienti s kardiovaskulárními chorobami. Mínerální vody s obsahem železa byly známy už v 16. století, lázně se však začaly