

REPORTÉR

4 | 2008

Č T V R T L E T N Í K A Ž D P R A H A

Stali jsme se členem UNISIG

ROZŠÍŘENÍ „VELKÉ ŠESTKY“ DODAVATELŮ ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY O AŽD PRAHA POTVRZUJE, ŽE NAŠE SYSTÉMY, ALE I ZAMĚSTNANCI PATŘÍ MEZI SVĚTOVOU ŠPIČKU



Naše aktivity na významných dopravních stavbách v Praze

DODÁVKAMI TECHNOLOGIÍ JSME SE PODÍLELI NA DVOU VÝZNAMNÝCH DOPRAVNÍCH STAVBÁCH – PROJEKTU POBŘEŽNÍ III A PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ LAUROVÁ–RADLICKÁ



AŽD na InnoTransu 2008

NA LETOŠNÍM ROČNÍKU NEJVĚŠÍHO MEZINÁRODNÍHO ODBORNÉHO VELETRHU DOPRAVNÍ A KOLEJOVÉ TECHNIKY JSME ZAZNAMENALI VELKÝ POČET ZÁJEMCŮ O NAŠE DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

ÚVODNÍ SLOVO



Vážení kolegové, obchodní partneři, přestože je před námi již jen poslední měsíc roku 2008, dovolte nám ohlédnout se za uplynulým obdobím a bilancovat naše společné počínání. Kdo si myslel, že extrémně náročné jarní období, které se neslo ve znamení velkého množství veřejných zakázek a soutěží, skončí začátkem prázdnin, musel být velmi překvapen dalším rozmachem projektů, které jsou realizovány. K tomu lze navíc přičíst i značné úsilí vynaložené při přípravách naší účasti na veletrzích a konferencích (např. brněnský MSV, berlínský InnoTrans a istanbulské International Railway Symposium). Do stejného období ale spadá také náš úspěch ve veřejných obchodních soutěžích Optimalizace tratě Č. Velenice–Veselí n. L., Racionalizace železničního uzlu Trutnov–střed a Trutnov–Poříčí a v neposlední řadě také úspěch v projektu na dodávku traťového zabezpečovacího zařízení na železniční trati Trutnov–Poříčí–Malé Svatoňovice. Zahraniční oddělení pracovalo na rozsáhlých projektech dodávek zabezpečovacího zařízení pro trať Kaunas–Kybartai v Litvě, Riga–Daugavpils v Lotyšsku a Tekirdak–Mürtli v Turecku. V současné době probíhá jejich vyhodnocování. Dále byla v září podepsána smlouva s představiteli tepelné elektrárny Nikoly Tesly TENT v Srbsku na dodávku staničního zabezpečovacího zařízení pro druhou železniční stanici TENT Obrenovac a generální smlouva na kompletní zabezpečení tratě Polock–Vitebsk, tentokrát s Běloruskou železnici. V Kuala Lumpur jsme realizovali pilotní instalace 4 přestavníků typu EP 600 s čelistovými závěry pro projekt Sentul–Batu Cave a provedli školení místního partnera, který bude v budoucnu zajišťovat instalace, servis a údržbu našeho zařízení. Od Malajské železnice KTMB jsme v současné době obdrželi další objednávku na 36 kusů tohoto systému. Navíc díky tomu, že se AŽD stala přístupujícím členem evropské organizace UNISIG, sjednávající dnes již 7 nejvýznamnějších dodavatelů železniční zabezpečovací techniky v Evropě, došlo v posledních měsících k významnému zvýšení zájmu o naši společnost a jejímu zviditelnění nejen v evropském měřítku. Příjemné čtení přeje

Vaše redakční rada

OBSAH

EDITORIAL

2 Úvodní slovo

AKTUÁLNĚ

4 Proč je pro AŽD důležité být členem UNISIG

5 Elektrizace tratě včetně PEÚ Letohrad–Lichkov st. hr.

6 Slovo generálního ředitele

ZAHRA NIČÍ

7 Výstava železničního průmyslu v Istanbulu

7 Bruselské okénko

AKTIVITY

8 Pohled za aktivací uzlu Praha hl. n.

9 Pokračování našich aktivit na významných dopravních stavbách v Praze

SKUPINA AŽD

10 DCom – špička v rádiové komunikaci

11 RADOM – přední výrobce systémů centralizované ochrany

LIDÉ

12 Cílem našeho působení v Bruselu je rozšiřovat povědomí o AŽD Praha jako významném evropském hráči v oblasti zabezpečovacích a řídicích systémů pro železnici

Rozhovor s Ing. Vladimírem Kampíkem, ředitelem zastoupení AŽD při EU v Bruselu

14 Blahopřání jubilantům

PODPORUJEME

15 Radioamatérské vysílání – sport jako každý jiný

VELETRHY

16 AŽD na veletrhu InnoTrans 2008 v Berlíně

17 Jubilejní 50. ročník MSV v Brně

ZÁBAVA

18 Křížovka o ceny

KALEIDOSKOP

19 Den železnice 2008



4 • PROČ JE PRO AŽD DŮLEŽITÉ BÝT ČLEMEM UNISIG



8 • POHLED ZA AKTIVACÍ UZLU PRAHA HL. N.



12 • ROZHOVOR S ING. VLADIMÍREM KAMPÍKEM, ŘEDITELEM ZASTOUPENÍ AŽD PŘI EU V BRUSELU



16 • AŽD NA VELETRHU INNOTRANS 2008 V BERLÍNĚ

Reportér AŽD Praha 4/2008

Vychází 4× ročně. Toto číslo vyšlo v prosinci 2008.

VYDÁVÁ: AŽD Praha s.r.o., Žirovnická 2/3146, 106 17 Praha 10, IČ: 48029483, tel.: 267 287 288, 267 287 754

REDAKČNÍ RADA: Eva Zídková, DIŠ., předsedkyně, Ing. Miloslav Sovák, tajemník

Členové a spolupracovníci redakce: Ing. Jan Káda, Ing. Josef Schrötter, Ing. Petr Žatecký, Blanka Prešinská

E-mail: zidkova.eva@azd.cz, sovak.miloslav@azd.cz, reporter@azd.cz

GRAFICKÁ ÚPRAVA A REDAKCE: Comunica, a.s., Pod Kotlářkou 3, 150 00 Praha 5

Registrováno Ministerstvem kultury pod číslem MK ČR 12411 ze dne 27. června 2001.



Stali jsme se členem UNISIG; zleva: Vladimír Kampík, ředitel zastoupení AŽD v Bruselu, Zdeněk Chrdle, generální ředitel AŽD Praha, Klaus Mihdel, předseda řídicího výboru UNISIG, David Gillan, generální ředitel UNISIG

Proč je pro AŽD důležité být členem UNISIG

UNISIG, někdy také nazýván jako „Velká šestka“, byl založen roku 1999 jako nástupce konsorcia EUROSIG na popud Evropské komise, která oslovila firmy Siemens, Alstom, Alcatel a nepřímo i Ansaldo, aby konsolidovaly výsledky vývoje komplexního evropského systému jednotného zabezpečení ERTMS/ETCS. Později se k této skupině připojila firma Bombardier a ještě později firma Invensys.



Vznikl smluvní vztah mezi UNISIG a Evropskou komisí, na jehož základě byly zpracovávány a prověřovány specifikace pro systém ETCS pro úroveň 1 a 2. Evropská komise podle smlouvy hradila 50 % nákladů na tvorbu těchto specifikací. Systém ETCS umožňuje jak předávat strojvedoucím informace o povolené rychlosti, tak neustále kontrolovat, že je strojvedoucí dodržuje. Evropská komise nejenže podporuje tvorbu samotných specifikací, ale také významně financuje rozvoj a instalaci ERTMS (ETCS a GSM-R) v Evropě. Dle nových nařízení Evropské komise musí být při všech stavbách a rekonstrukcích, které jsou alespoň částečně hrazeny z prostředků UNISIG, povinně instalován systém ERTMS/ETCS. Bez přístupu k technologii ETCS by tedy naše společnost z dlouhodobého pohledu neměla šanci zůstat významným hráčem na trhu. Proto je nutné zahrnout do našeho portfolia produkty ETCS. A ještě lépe se na tvorbě těchto specifikací jako člen UNISIG přímo podílet. To jsou hlavní motory našich snah o zapojení do UNISIG.

Jak se vyvíjel vztah AŽD a UNISIG

Jelikož v roce 1999, kdy byl UNISIG založen, nebyla ČR ještě členem EU, tak jsme prakticky neměli šanci se jakkoliv do procesu zapojit nebo

do UNISIG vstoupit. Konsorcium navíc bylo dlouhá léta jakýmkoliv novým členům uzavřeno. První oficiální kontakt AŽD s UNISIG proběhl v červnu 2004 na zasedání jeho řídicí skupiny v Paříži. Další kolo jednání bylo zahájeno v roce 2006 poté, co UNISIG zřídil svoji kancelář pod křídly UNIFE v Bruselu. S jeho generálním sekretářem Davidem Gillanem jsme o přistoupení AŽD pravidelně jednali a toto téma se několikrát probíralo na jednáních řídicího výboru UNISIG. Po předběžném vyjednání podmínek učinila AŽD následný krok a v červnu 2007 vyjádřila oficiálně zájem o členství ve skupině UNISIG. V rámci skupiny UNISIG probíhala intenzivní debata o změně struktury, která byla také podpořena tlakem na otevření se dalším subjektům na trhu ze strany samotného UNIFE.

Význam aktivit zastoupení AŽD v Bruselu

Jednání o přistoupení AŽD nabrala velké obrátky po otevření kanceláře zastoupení při EU v Bruselu dne 1. ledna 2008. Tím jsme vstoupili do přímého denního kontaktu a získávali tak zprávy o postupu projednávání nové konsorciální smlouvy a zejména bodů týkajících se nových členů. Na valné hromadě UNIFE v červnu letošního roku v Paříži obdržel Ing. Zde-

něk Chrdle, generální ředitel AŽD, oficiální pozvánku k jednání o členství. Následně jsme v září podali přihlášku, která byla akceptována. A 2. prosince byla v prostorách Českého domu v Bruselu za účasti velvyslance ČR v Belgii Vladimíra Müllera, evropských poslanců Petra Duchoně a Vladimíra Remka a zástupců uživatelské skupiny ERTMS podepsána přístupová dohoda a konsorciální smlouva s UNISIG. Tímto krokem se AŽD stává k 1. lednu 2009 novým členem UNISIG.

Nové technické a obchodní příležitosti

Podpis smlouvy je pro nás velkým úspěchem – jednak za ním můžeme vidět vyvrcholení čtyřletých snah, a dále, a to zejména, se AŽD stala první firmou, která byla přijata do původně uzavřené skupiny UNISIG, a navíc první firmou z nového členského státu EU. Rozšíření „Velké šestky“ o AŽD potvrzuje, že naše systémy a zaměstnanci naší společnosti patří mezi světovou špičku v oblasti řízení a zabezpečení železniční dopravy. Tím se nám otevírají nové technické a obchodní příležitosti. A co víc – svým dílem můžeme přispět k tvorbě železniční interoperabilní Evropy.

*Ing. Vladimír Kampík
ředitel zastoupení AŽD při EU*



Slavnostní uvedení elektrizované tratě Letohrad–Lichkov st. hr. do provozu

Elektrizace tratě včetně PEÚ Letohrad–Lichkov st. hr.

Významným dnem se pro naši společnost bezpochyby stal 20. listopad tohoto roku. Tento den vyjel poprvé vlak tažený elektrickou lokomotivou na úseku tratě Letohrad–Lichkov ve východních Čechách. Význam této události podtrhla i skutečnost, že jsme v rámci této stavby zaktivovali a uvedli do plného provozu druhou aplikaci zabezpečovacího zařízení ESA 33 v traťovém provedení na české železniční síti.

Ukončení stavby doprovázely doslova stresové okamžiky související se schvalovacím procesem. Nakonec se ale, doslova v posledních chvílích před slavnostním ukončením stavby, podařilo všechny dokumenty získat a 19. listopadu ve večerních hodinách celý systém zaktivovat. Stavbu pro Viamont DSP a.s. jako vedoucího účastníka Sdružení Lichkov prováděl Montážní závod Kolín (Ing. Faltus, Ing. Pažout a stavbyvedoucí pan Havlín). Divize Teleinformatika jako podzhotovitel Montážního závodu Kolín prováděla práce na sdělovacím zařízení (Ing. Pařízek, pan Felbr). Stavba obsahuje žst. Lichkov s úvazkou na Dolní Lipku a st. hr. s Polskem, žst. Těchonín, žst. Jablonné nad Orlicí a uvázání na žst. Letohrad.

Propojení stanic pomocí systému KSZZ

Pro zabezpečení stanic bylo použito zařízení ESA 33, pro indikaci obsazení kolejí byly nasazeny počítače náprav firmy Frauscher. Další venkovní prvky jako přestavníky, návěstidla atd. tvoří standardní výrobky AŽD. Pro propojení dálkově ovládaných stanic byl použit komunikační systém zabezpečovacích zařízení (KSZZ), který využívá nově položený optický kabel mezi stanicemi Letohrad a Lichkov, přičemž řídicí pracoviště je umístěno ve stanici Lichkov. Na trati je 25 přejezdů různých typů. Z hlediska sdělovací techniky byl položen traťový kabel, dále byl instalován rozhlas ve všech stanicích a zastávkách (dálkově ovládaný), TRS, MRS a zapojovače v dopravní kanceláři. V dalším kroku bude zařízení ještě doplněno nadstavbou GTN a centrálním informačním systémem.

Poděkování patří investorovi celé stavby SŽDC, s.o., společnosti Viamont DSP jako vyššímu zhotoviteli, jakožto i celému Sdružení Lichkov. V neposlední řadě patří poděkování i pracovníkům AŽD Praha počínaje Montážním závodem Kolín přes divizi Teleinformatika, závod Technika až po výrobní závody a projektová pracoviště.

*Eva Zídková, DiS.
ředitelství společnosti*





Vážení spolupracovníci, obchodní partneři, společníci, přátelé,

s blížícím se koncem roku a nadcházejícím časem vánočním přichází i poslední letošní číslo našeho časopisu Reportér. Možná by bylo dobré ohlédnout se za rokem, který nebyl jednoduchý. Vše bezesporu ovlivňovala moravská nehoda a bylo velmi složité obhájit se a vysvětlit nejenom médiím a veřejnosti, jak se věci skutečně mají. Zde je vidět malá síla odborníků v zabezpečovací technice, možná i snaha příliš si nepálit prsty. Je pravda, že jsme celou dobu čekali tisková prohlášení či tiskové konference našich schvalovatelů, kteří zabezpečovací techniku v naší zemi schvalují a validují. Nakonec se nám podařilo vysvětlováním, argumentací a dobrou komunikací prokázat, že náš systém neselhal. Děkuji všem, kteří nám pomáhali.

Moravská nehoda by však neměla zastínit minuloroční úspěchy naší firmy. Řadu dokončených staveb, markantní nasazování nové a dokonalejší techniky, řadu vysoutěžených akcí a dobrou pokračující práci v zahraničí. Podívejme se třeba jen na nové stavědlo ESA 33 a jeho uvedení do života na úsecích tratí Bakov nad Jizerou–Česká Lípa

a Letohrad–Lichkov. Podívejme se na naši techniku na Novém spojení. Stále pokračuje naše práce na pilotním projektu ETCS a dalších projektech evropských. Pokračujeme velmi aktivně i v silniční technice, zabezpečení věznic či energetice. Nelze na tomto místě vypsat všechny kvalitně dokončené stavby a naše budoucí plány. Ale věřte, že naším cílem je nabízet a dodávat kvalitní a bezpečné systémy, které jsou minimálně srovnatelné s naší zahraniční konkurencí.

Rok 2008 byl pro nás všechny velmi náročný a nyní je na čase konstatovat, že se řadu věcí podařilo úspěšně zvládnout a AŽD Praha potvrdila nejen svou pozici na trhu, ale také se dokázala obhájit při masivním mediálním nátlaku, který na ni byl zejména v posledních měsících vyvíjen. Věřím, že rok 2009 bude klidnější a minimálně stejně tak úspěšný jako ten letošní.

V této době a při této příležitosti bych Vám rád popřál nejen krásné prožití vánočních svátků, ale zejména Vám poděkoval za celý rok naší úspěšné spolupráce.

S upřímným poděkováním

Ing. Zdeněk Chrdle
generální ředitel AŽD Praha



pf 2009

Příjemné prožití vánočních svátků a úspěšný vstup
do nového roku Vám přeje společnost

AŽD Praha s.r.o.

Výstava železničního průmyslu v Istanbulu

Ve dnech 15.–17. října jsme se zúčastnili výstavy železničního průmyslu, která se uskutečnila v rámci 2. Mezinárodního železničního sympozia pořádaného Tureckými železnicemi (TCDD) a UIC. První ročník sympozia, který zahrnoval konference a výstavy, se konal v roce 2006 při příležitosti oslav 150. výročí Tureckých železnic. Turecké železnice touto akcí založily tradici pravidelně pořádaných specializovaných železničních výstav, které v Turecku dosud neexistovaly.



Místem konání letošního sympozia a výstavy se staly historické prostory nádraží Haydarpaşa, které leží na asijském břehu Bosporského průplavu. Rozvoj železniční dopravy se stal kromě energetiky a vodohospodářství jednou z priorit ekonomické politiky tureckých vlád v posledních několika letech. Jejím dynamickému rozvoji napomáhá i to, že Turecko je kandidátem na členství v EU, která prostřednictvím svých finančních nástrojů poskytuje výhodné financování místních projektů.

V současné době tak probíhá realizace několika ambiciózních projektů, které Turecko zvažovalo mnoho desetiletí. V první

řadě se jedná o výstavbu vysokorychlostních tratí Istanbul–Ankara a Ankara–Konya, které se již v brzké době stanou základem vysokorychlostní železniční sítě Turecka, dále o realizaci gigantického projektu výstavby podmořského tunelu Marmaray, který umožní vysokokapacitní železniční spojení evropské a asijské části Turecka, a o výstavbu železniční tratě Kars–Tbilisi v trase starověké „hedvábné stezky“ mezi západní Evropou a Čínou.

Turecký trh je proto v centru pozornosti všech významných světových firem z oblasti železničního průmyslu, což potvrzovala i jejich účast na letošní výstavě. To platí i o AŽD Praha, jejíž přítomnost na této akci byla vzhledem k záměrům na tureckém trhu velmi potřebná a přínosná. O naši firmu byl velký zájem jak ze strany Tureckých železnic, tak i místních firem nabízejících spolupráci. Náš stánek navštívila i delegace Tureckých železnic pod vedením generálního ředitele Karamana. Počáteční fáze navázání kontaktů a budoucí spolupráce se subjekty tureckého železničního trhu se nám podařila.

Ing. Svatopluk Němec
Zahraniční marketing a obchod

BRUSELSKÉ OKÉNKO

● V rámci přípravy na půlroční předsednictví ČR Radě EU se v září uskutečnila pracovní schůzka ACRI, UNIFE a Ministerstva dopravy ČR na téma priorit ČR pro předsednictví v oblasti železniční dopravy. Náměstek ministra dopravy Emanuel Šíp tyto priority prezentoval a zástupci UNIFE mu vysvětlili postoj železničního průmyslu k jednotlivým tématům.



● Česká národní technologická platforma – Interoperabilita železniční infrastruktury, která sdružuje průmyslové podniky, výzkumné ústavy a univerzity a jejímž je AŽD Praha zakládajícím členem, se stala součástí ERRAC – Evropské rady poradců pro oblast železničního výzkumu. Oblast Zlepšení zabezpečení a bezpečnosti zastupuje za tuto platformu Ing. Kampík. A tak máme v oblasti železničního výzkumu podporovaného Evropskou komisí možnost informace nejen získávat, ale hlavně ovlivnit jeho priority a tím udávat směr budoucí evropské železnice.

● AŽD Praha podpořila v Bruselu v prostorách Českého centra při Stálém zastoupení ČR v EU výstavu výběru fotografií ke knize Desátá planeta/L'exorbitée významného českého umělce Jiřího Chmelaře. Výstava potrvá od 30. 10. 2008 do 9. 1. 2009.



● Do roku 2020 by mělo být vybaveno systémy ETCS a GSM-R všech 6 evropských nákladních koridorů (A až F) včetně spojení do přístavů a nákladních terminálů. Koridor E, který vede přes ČR v trase 1. koridoru, je prodloužen až do rumunské Konstancie a jeho nová trasa, navržená v tomto dokumentu, je Drážďany–Praha–Budapešť–Konstancie. Příslušný pražský nákladní terminál bude muset být těmito systémy vybaven do roku 2015. Všechny ostatní tratě na síti TEN-T, a sem patří i český 1. a 2. koridor, musí být vybaveny systémem ETCS nejpozději do roku 2024. Dále musí být všechna hnací vozidla, uvedená do provozu v EU po roce 2012, vybavena palubní částí ETCS s výjimkou těch, které budou jezdit výhradně mimo koridory a pouze v rámci daného členského státu.



● Projekt ze 7. rámcového programu EU s názvem INESS, jehož cílem je specifikovat a navrhnout elektronické stavědlo plně spolupracující a integrující prvky ETCS, byl v říjnu oficiálně zahájen. Startovací jednání v sídle UIC v Paříži se za AŽD zúčastnili Ing. Tuháček (RSP-ZMO), Ing. Pavel, Ing. Diviš (oba ZTE-VAV) a Ing. Kampík.

Ing. Vladimír Kampík



Pohled za aktivací uzlu Praha hl. n.

Nerad chodím pozdě, proto jsem se zdráhal v dubnu naskočit do rozjetého „rychlíku“ a jako předseda komise koordinovat výstavbu zabezpečovacího zařízení v uzlu Praha. Texty oslavných článků již odezněly, a proto se pokusím přiblížit realitu řešení „kostlivců“, kteří postupně vypadávali.

Základní dokumenty pro projektování, tj. situační schémata a závěrové tabulky, zpracovával SUDOP Praha. Ty odpovídaly pouze řešení pro žst. Praha hl. n. a Praha-Holešovice. Ostatní se muselo dohledávat a dodělat. Například na vypracování dokumentace pro reléové zabezpečovací zařízení (RZZ) žst. Libeň byl použit současný program, ovšem RZZ bylo postaveno před cca 20 lety, kdy platily jiné normy a podle těchto bylo nutné upravit i závěrové tabulky pro současný stav. Nepodařilo se mi vypátrat autora nebo důvody nešťastného rozhodnutí o použití jednotné zábrzdové vzdálenosti 1000 m a zjednodušené návěštní soustavy v uzlu Praha, která je v současnosti předmětem kritiky hlavně funkcionářů Federace strojuvůdců. Řadovým strojevodoucím to nevadí. Předělání však již není reálné, a bude se tak muset pokračovat i v dalších dopravních v Praze.

Vývojáři a projektanti AŽD přišli s operativním řešením pro zabezpečovací zařízení

Kolejové řešení Prahy hl. n. jak na Novém spojení, tak i na stávajícím Vršovickém hlaví bylo navrženo pouze z pohledu železničního svršku, při vlastní montáži vzniklo mnoho neprofilových izolovaných styků (někde ani nebylo možné izolované styky namontovat), ke kterým však při vhodnějším uspořádání kolejí nemuselo dojít. Neprofilový styk má negativní vliv na bezpečnost a plynulost dopravy při poruchách. Vývojáři moderního zabezpečovacího zařízení předběhli při zajištění bezpečnosti neprofilových styků i zaměstnanci SŽDC, kteří dosud nestanovili pravidla pro řešení těchto složitých případů. Vyjadřuji poklonu vývojářům ze závodu Technika a projektantům AŽD, jak operativně tento problém vyřešili, neboť na prověření závěrové tabulky osm týdnů před uvedením zařízení do provozu již nebyl čas. Celková koncepce zabezpečovacího zařízení ESA 11 s panely EIP a integrovaným traťovým zabezpečovacím zařízením přináší v tomto stupni vývoje velké nároky na přezkušování jak při uvádění do provozu, tak i při změnách dopravního procesu.

Věřím, že další generace zařízení bude již stavebního typu, s přesně definovaným rozhraním mezi staniční a traťovou částí, případně s nějakým satelitem. Zde opět předběhl vývoj AŽD platnou legislativu.

Zprovoznění zabezpečovacího zařízení není možné rozdělit do jednotlivých staveb

V průběhu výstavby zabezpečovacího zařízení pro Nové spojení došlo k jeho rozšíření o stavbu „Modernizace západní části“, tj. modernizace nástupiště, a dále o stavbu „Oprava Vyšehradského tunelu“. Uvedením zabezpečovacího zařízení do provozu pro celé hlavní nádraží se dělá zároveň stavby, kdy se počítají veškeré časové skluzy a dluhy všech dodavatelů a subdodavatelů. Jeho zprovoznění není možné rozdělit podle jednotlivých staveb, což řada politiků i stavebních dozorů, kteří stanovili termín 1. 9. 2008, nemohla dlouho pochopit.

Rozjetý „rychlík“ měl v červnu vlivem změny pravidel asi tří- až čtyřměsíční zpoždění a na dojezd do cíle tři měsíce a navíc zákoník práce (přesčasy), dobu dovolených, neznalost místních podmínek a všech zúčastněných lidí. Takový byl začátek. Počáteční nedůvěra až aroganci a pokusy o výměnu členů zkušební komise naštěstí během měsíce vystřídaly standardní vztahy, které se v srpnu změnilly v prosby. Pokusy o řešení problémů svoláváním krizových štábů vedly pouze ke ztrátám času zkušební komise, protože stavební dozor si je přizpůsobil na svoje kontrolní dny. Využití všech osobních vztahů a vyhledání nových bylo nezbytností při řešení vzniklých problémů. Bylo nutné vytvořit podmínky a systém pro zkoušení, protože čas byl náš nepřítel a nebylo možné odhadnout, co nás čeká a odpovědět na časté otázky manažerů, zda se plánovaný termín stihne. Na jednom počítači mohl zkoušet pouze jeden člověk, ale bylo třeba, aby zkoušeli současně dva – zhotovitel a člen zkušební komise. Osvědčil se jediný možný systém společného nepřetržitého dodavatelsko-odběratelského zkoušení, kdy jeden zkoušel a druhý kontroloval a po nějakém čase se vyměnili.

Správné tempo prací přinesl až jednoduchý tabulkový systém

Hlavní priorita – přezkoušení zařízení ESA s cca 1200 cestami – se za pomoci vybraných zkušebních techniků z celé republiky povedlo do začátku srpna, kdy se pracovalo nepřetržitě v sobotu i v neděli. Jakákoliv motivace pracovníků byla velice obtížná: nařízení nepřicházelo do úvahy, dobrá slova již nepůsobila, únava byla značná, mnohdy však stačil úsměv ve správnou chvíli, a to jsme netušili, že přijdou ještě daleko pernější chvíle. Řešení zjištěných problémů při zkoušení probíhalo souběžně. Realizace venkovní výstroje měla také skluz,



Ukolejnění – ochrana před úrazem elektrickým proudem

kteří ještě o týden prodloužil subdodavatel kabelizace a zemních prací. Přesunutí montážních kapacit z jiných staveb narazilo na nepřipravenost řízení prací středním managementem, kdy nebylo dostatek dokumentace pro jednotlivé montážní práce, z nouze nebo omylem se použila neplatná montážní dokumentace, nebylo rozplánováno nasazení kapacit tak, aby se dala kontrolovat kvalita a množství provedené práce. Zavedený kontrolní systém plně nefungoval a na každodenní osobní obcházení stavby nebyl čas. Teprve zavedením jednoduchého, přehledného tabulkového systému

nabrala realizace venkovních prací to správné tempo. V případě využívání subdodavatelů je nutné již v období projekce připravovat určité celky, kde je možné zkontrolovat jak množství, tak i kvalitu provedené práce i v potřebných časových termínech.

Investor přesouvá odpovědnost na zhotovitele

Vypracování harmonogramů aktivit zařízení bylo z pohledu mnoha členů zkušební komise ztrátou času, protože stanovené termíny se neplnily, ale harmonogram alespoň ukázal množství nedodělané práce a motivoval k dalšímu pracovnímu úsilí. Koordinace prací v závěrečné fázi „brnkala“ všem na nervy – bylo nutné částečně vyhovět elektrikářům při napínání trolejového vedení, kteří potřebovali koleje po celé délce, dále stavaři dodělávali železniční svršek a stezky, přezkušovalo se zabezpečovací zařízení. V tomto finiši je důležitý kvalifikovaný koordinátor, znalý alespoň částečně technologií všech profesí, který všechny zhotovitele určí. Při současné praxi se investor zbavuje odpovědnosti a přesouvá ji na zhotovitele. Rovněž poklesl význam i pravomoce Regionálního centra řízení provozu, které dříve aktivaci řídilo, avšak nyní nemá dostatečné kapacity ani patřičné pravomoce.

Zabezpečovací čest

S odstupem času děkuji kamarádům z odboru provozu, kteří mi do „rychlíku“ pomohli nastoupit a zajistili mi opravdu adrenalinovou dovolenou, osobním přátelům a spolupracovníkům, kteří mě v tom nenechali. Nejedná se mi o osobní zviditelnění, ale o profesní „zabezpečovací čest“. Kdyby se totiž termín nesplnil, nikdo by neviděl změněné podmínky a průšvihy ostatních, ale jen a pouze chyby zabezpečováků, kteří jsou poslední v řadě. Je velké neštěstí, když se politici snaží měnit přírodní zákony a technické normy. Tentokrát se to ještě povedlo, ale vícekrát již neopakovat.

Ing. Rudolf Půlpán

Technická ústředna dopravní cesty, SŽDC, s.o.



Slavnostní přestřižení pásky nově otevřeného kilometrového úseku komunikace Pobřežní v Praze 8; zleva: Ing. Luděk Dostál, ředitel TSK hl. m. Prahy, Ing. Josef Nosek, starosta Prahy 8, MUDr. Pavel Bém, primátor hl. m. Prahy, Radovan Šteiner, radní hl. m. Prahy pro oblast dopravy

Pokračování našich aktivit na významných dopravních stavbách v Praze

V září a říjnu letošního roku byly v Praze slavnostně ukončeny a do užívání předány dvě významné dopravní stavby, na jejichž realizaci se dodávkami technologií podílela naše firma. Obě stavby byly svým významem zahrnuty do programu spolufinancování Evropskou unií, resp. Evropským fondem pro regionální rozvoj. Jejich slavnostního otevření se zúčastnil primátor hl. m. Prahy Pavel Bém a jednotliví představitelé příslušných městských obvodů, významných institucí a firem.

Pobřežní III

Cílem tohoto projektu, jehož hlavními dodavateli byly společnosti Stavby silnic a železnic a Skanska, je převedení stísněné automobilové dopravy z ulice Sokolovská do moderní čtyřproudé komunikace podél Vltavy a tím zklidnění dopravy ve stávající zástavbě v Sokolovské ulici a zrychlení průjezdu Karlínem.

Druhá etapa projektu zahrnovala výstavbu nového úseku komunikace v Praze 8-Karlíně, která je prodloužením ulice Pobřežní, resp. Rohanského nábřeží. AŽD vybavila všechny čtyři nové křižovatky veškerou moderní technologií pro řízení a regulaci silničního provozu. Na křižovatkách jsou instalována LED návěstidla, která se vyznačují optimálnějšími provozně-ekonomickými vlastnostmi a nahrazují dosud používaná žárovková. Doprava je regulována pomocí propojení videodetekce s řadičem, který ovládá světelnou signalizaci a určuje délku trvání signálů v závislosti na hustotě provozu. Součástí vybavení křižovatek jsou bezbariérové přechody pro chodce, aktivace návěstidel a dlažba upravená pro zrakově postižené a v neposlední řadě i barevně zvýrazněné cyklostezky.

Prodloužení tramvajové tratě Laurová–Radlická

V rámci tohoto projektu jsme se velkou měrou podíleli na významné technologické dodávce. Naším úkolem, formou subdodávky ČKD Praha DIZ, bylo vybudovat tři provozní soubory v prodlouženém úseku. Konkrétně se jedná o vybavení nové křižovatky u smyčky tramvaje poblíž stanice metra Radlická, dále vybavení rekonstruované křižovatky v rámci prodloužovaného úseku a o dodávku dispečerské řídicí techniky do nové měnirny Radlice pro napájení tratě a řízení tramvajového provozu.

Prodloužením tramvajového úseku Laurová–Radlická a jeho napojením na metro došlo ke zkvalitnění dopravní obslužnosti v oblasti Radlic. Současně se tak nahradilo na dnešní dobu již nevyhovující obracení vlakových souprav na kolejovém trojúhelníku Laurová.

Ing. Ivana Černá, STM

DCom – špička v rádiové komunikaci

Firma DCom, spol. s r.o., vznikla v roce 1994 a od svého založení se zaměřuje na vlastní vývoj zařízení pro digitální bezdrátový přenos dat a hlasu a jejich integraci s technologiemi předních světových firem. Díky komplexně poskytovaným řešením jsme se vypracovali do pozice jedné z předních firem v oblasti dodávek radiokomunikačních prostředků v České republice.



Návštěva z HYT Science & Technology Co., Ltd.; zleva: Ing. Rudolf Toužín (junior), vedoucí vývoje softwaru, Xiao Rainbow, Ing. Rudolf Toužín, ředitel DCom, Wu Derrick, Bc. Tomáš Handl, vedoucí obchodu DCom

Hlavní vývoj firmy směřoval ke zdokonalení vlastních komunikačních produktů a tak vylepšením našeho původního radiomodemu MC12 vznikl nový produkt – radiotelemetrická jednotka RTU MC13. Tato zařízení umožňují přenos dat a informací z digitálních i analogových vstupů, ovládání digitálních a analogových výstupů a přenos pagingových zpráv ve formátu POCAG. Jednotky MC13 umožňují přenos dat ve spojení s radiostanicí pomocí rádiové sítě a s využitím jednotky MC-GPRS také prostřednictvím GSM sítě. Využívány jsou v sítích 22 kV DOV v energetických provozech, v plynárenských a vodárenských aplikacích.

Kompletně dodávek komponent firma DCom nabízí a dodává i komplexní řešení včetně dodávek řídicích a informačních systémů. Příkladem těchto úspěšných řešení je unikátní protipovodňový varovný systém pro kotlinu Klodzko (www.lsop.powiat.klodzko.pl) nebo komplexní dodávka telemetrického řídicího systému pro společnost Vodovody a kanalizace Náchod.

Unikátní hlasový systém RadioVoice

Důležitou oblastí našeho podnikání jsou také hlasové rádiové sítě s technologiemi firem HYT a Motorola. Své zkušenosti s digitálními technologiemi a budováním hlasových rá-

diových sítí jsme spojili ve vývoji unikátního dispečerského systému RadioVoice, který nabízí současné ovládání skupiny radiostanic z několika dispečerských pracovišť a digitální přenos hlasu pomocí VoIP technologie. Tento systém používají například České dráhy, hasičské záchranné sbory či jednotky záchranné služby. Digitální dispečerský systém RadioVoice 3 umožňuje vzdálené ovládání různých komunikačních zařízení prostřednictvím počítačové sítě LAN, WAN s využitím VoIP. Vzhledem k použité technologii mohou být ovládaná zařízení umístěna prakticky kdekoli, kde je dostupná počítačová síť v požadované kvalitě. Systém umožňuje současné ovládání radiostanic, rozhlasu a telefonů z několika dispečerských pracovišť. Počet připojených a ovládaných zařízení je omezen výkonem řídicího serveru a kvalitou přenosové sítě. Dispečeri systému mají možnost využívat všechny běžné funkce připojených zařízení. U ovládaných radiostanic systém umožňuje přepínat kanály radiostanic, vysílat a přijímat selektivní volby, využívat funkce SCAN. Podporovány jsou radiostanice Motorola řady Professional GM160, GM360, GM380, trunkové radiostanice GM660, GM680, radiostanice systému Tetra Motorola MTM700/MTM800.

Nový traťový rádiový systém

Dalším nově integrovaným systémem je traťový rádiový systém, který využívají České dráhy. Pro přenos hlasu je využívána VoIP technologie, hlas je digitálně zakódován a přenesen, takže nedochází ke ztrátě kvality. Pro přenos hovoru počítačovou sítí se využívá protokol H.323. Systém RadioVoice 3 obsahuje VoIP konferenci, která umožňuje sdílení a distribuci hovoru z jednoho zařízení několika dispečerům současně. Systém je vybaven XML rozhraním, které umožňuje ovládání systému prostřednictvím aplikací externích dodavatelů. Novinkou je modul dohledu s podporou protokolu SNMP, který poskytuje dohledovému centru okamžité informace o provozu a případných poruchách systému. Pro záznam hovorů je k dispozici softwarový modul, který zaznamenává hovory ve formátu mp3 a údaje o souborech poskytuje aplikacím přes XML rozhraní. Případně je také může zapisovat do SQL databáze. K dispozici je také podpora záznamového zařízení Redat 3 od firmy Retia.



Mikrovlnná zařízení

Významnou částí aktivit firmy je výroba speciálních mikrovlnných zařízení (vysílače, mikrovlnné spoje, zesilovače TWT, LNA, PA), zejména pro potřeby armády, letectví, měření EMC, EMI a vědecké aplikace. Rozsáhlé přístrojové vybavení měřicí laboratoře umožňuje provádět prakticky všechna potřebná měření na rádiových a datových zařízeních v pásmu do 40 GHz (s externími směšovači přes 110 GHz). Zcela komerční aktivitou je prodej WLAN, WiFi zařízení prostřednictvím elektronického obchodu www.wifi-obchod.cz. Samozřejmostí je technická podpora v oblasti rádiových systémů, sítě LAN, WAN a instalací.

Ing. Rudolf Toužín
ředitel společnosti DCom

RADOM

Přední výrobce systémů centralizované ochrany

Společnost RADOM, s.r.o., byla založena v prosinci roku 1992 a aktivní činnost zahájila v dubnu 1993. Již od samého počátku zaujala významné postavení mezi výrobci a dodavateli hardwaru i softwaru systémů pultů centralizované ochrany (PCO) proti nepovolaným vniknutím do objektů a PCO protipožárních. Dodnes patří mezi dva nejvýznamnější dodavatele pro městskou policii, bezpečnostní agentury, hasičské záchranné sbory a podniky s velkým areálem (např. ŠKODA AUTO Mladá Boleslav, SYNTHESIA Semtín, Letiště Praha Ruzyně atd.), ale i významné úřady, např. Úřad vlády ČR.

V devadesátých letech patřila společnost RADOM i mezi významné dodavatele telemetrických systémů hlavně pro oblast vodárenství. V roce 1995 vyšla jako první v ČR na trh se systémem lokalizace vozidel na bázi GPS. Významné byly i vývojové práce v oblasti dopravních systémů, a to zvláště pro odvětví kolejových vozidel. V této oblasti společnost RADOM navázala úzkou spolupráci se společností AŽD Praha. Ta v roce 2003 získala po vzájemné dohodě většinový podíl ve společnosti RADOM. Od roku 2004 je společnost RADOM držitelem certifikátů systému řízení jakosti dle ČSN EN 9001:2001 pro procesy vývoj, projekce, výroba, montáž a servis telekomunikačních zařízení. V současné době společnost zaměstnává cca 50 pracovníků.



Ing. Jiří Máša

Hlavní oblasti podnikání společnosti RADOM jsou:

- bezdrátové přenosy dat
- radiotelemetrické systémy a rádiová dálková ovládání
- zabezpečovací a monitorovací systémy
- protipožární a zabezpečovací systémy

- systémy určení polohy na bázi GPS s využitím GPRS pro přenos dat
- speciální komunikační technika pro kolejová vozidla
- vysokofrekvenční a anténní technika.

V těchto oblastech zajišťuje RADOM komplexní škálu činností od vývoje a výroby hardwaru i softwaru přes dodávky a montáž až po servisní služby.

Společnost RADOM je členem:

- Asociace technických bezpečnostních služeb (AGA)
- Cechu EPS (elektrická a požární signalizace)
- Hospodářské komory ČR
- Sdružení pro dopravní telematiku (SDT).

Představujeme: Vozidlový terminál FXM20

Zařízení určené primárně pro hlasovou komunikaci, a to v sítích GSM-R, GSM-P a TRS. Funkčně je rozděleno do dvou samostatných částí – ovládací skříňky FCB20 a bloku rádia FRB20. Navrženo je jako modulární systém, jehož jednotlivé bloky jsou mezi sebou propojeny sériovou sběrnicí RS 485 pro přenos informací mezi:

- ovládací skříňkou FCB20
- jednotkou pro přenos hlasu
- jednotkou pro přenos dat
- skříňkou logiky VL47 analogové radiostanice systému TRS
- duplexní radiostanicí VR47 systému TRS
- simplexní radiostanicí VR49 systému TRS.

Ovládací skříňka FCB20

Ovládací skříňka FCB20 slouží jako uživatelské rozhraní mezi strojvedoucím a zjednodušeným mobilním terminálem FXM20. Osazena je gra-

fickým transflexivním LCD displejem 240 × 128 bodů s bílým podsvětlením. Přední panel je vybaven fóliovou klávesnicí s kovovými žabkami. V případě nevhodných světelných podmínek je možno zapnout nebo vypnout osvětlení klávesnice, které je ve formě pásků z LED diod osazených nad horní a pod spodní hranou klávesnice.

Lokomotivní souprava se vybavuje dvěma ovládacími skříňkami, přičemž aktivní je vždy pouze jedna z nich. Ovládací skříňka je ve směru k systému TRS vybavena rozhraním, které je elektricky zcela ekvivalentní stávajícímu rozhraní ovládací skříňky VO47, kterou nahrazuje. S okolím FCB20 komunikuje pomocí semiduplexní sériové sběrnice RS 485. FCB20 je dále vybavena jedním sériovým portem RS 232, který slouží pro nahrávání firmwaru ovládací skříňky, vyčítání diagnostických dat a ke konfiguraci zařízení.



Blok rádia FRB20:

- napájecí zdroj pro palubní síť 48 Vss, 110 Vss a 24 Vss
- modul GSM-P
- modul GSM-R 2 W nebo 8 W
- přijímač GPS
- diagnostika a změna firmwaru
- vazba externích aplikací pro datové přenosy.

Ing. Jiří Máša
obchodní ředitel
společnosti RADOM

Cílem našeho působení v Bruselu je rozšiřovat povědomí o AŽD Praha jako významném evropském hráči v oblasti zabezpečovacích a řídicích systémů pro železnici

říká Ing. Vladimír Kampík, ředitel zastoupení AŽD při EU v Bruselu.



► **Od 1. ledna 2008 má naše společnost svoji kancelář v „hlavním městě EU“ v Bruselu. Proč se firma rozhodla vyslat do Bruselu svého člověka a čeho se snažíte dosáhnout?**

Cílem rozhodnutí bylo mít ještě užší kontakt s legislativním procesem v oblasti železniční techniky, která tvoří hlavní obor podnikání naší společnosti. Náročnost technického schvalování a výše normativních požadavků je v oblasti technologií pro řízení železniční dopravy enormně vysoká. A protože naše společnost investuje do oblasti výzkumu a vývoje každoročně vysoké finanční částky, potřebuje mít znalost nových specifikací a směrnic již v době jejich vzniku, a nikoliv až když projdou celým legislativním procesem. Tato znalost nám umožní včasnou adaptaci nových specifikací do našich produktů již v průběhu legislativního

procesu trvajícího až tři roky, čímž získáme konkurenční výhodu. Ještě větší výhodu ovšem získáme, jestliže se na tvorbě těchto specifikací přímo podílíme. Obecně lze říci, že cca 75 % zákonů, které jsou na národních úrovních přijímány, mají svůj původ v Bruselu. Pro naši společnost proto platí dvojnásob motto „Co se dnes v Bruselu vaří, to budeme za tři roky v Čechách jíst“ a já k němu dodávám: „Aby nám to alespoň trochu chutnalo, píšme recepty a vaříme společně s nimi.“

► **Jaké máte zkušenosti s institucemi EU?**

Instituce EU působí na první pohled byrokraticky, ale jen do té doby, než lépe poznáte principy jejich fungování. Při osobním jednání jsou úředníci a představitelé unie otevření a vstřícní. Téměř každý může přijít se svým námětem či

přípomínkou k projednávanému tématu nebo navrhnout téma nové. EU ovšem spravuje peníze, projekty a legislativu pro obyvatele všech členských států a to je velmi náročný úkol. Časté změny a úpravy nařízení však v praktickém životě přinášejí určité obtíže. Například když se každý rok změní metodika výplaty a kontroly peněz pro vývojové úkoly, tak to pro AŽD znamená nastudovat úplně všechny materiály od počátku. Pokud bychom totiž udělali chybu, museli bychom veškeré takto získané finanční prostředky vrátit.

► **Kdo jsou vaši partneři při prosazování těchto cílů?**

Vzhledem k tomu, že AŽD je členem nejen národní asociace podniků železničního průmyslu ACRI, ale i evropské průmyslové asociace UNIFE,



kteřá prosazuje zájmy celého železničního odvětví, je jedním z hlavních partnerů právě UNIFE. Dalšími partnery je světová federace železnic UIC se sídlem v Paříži. Dále to je zastoupení ČR při EU, regionální zastoupení českých a moravských krajů a česká podnikatelská reprezentace CEBRE. Pro některé příležitosti využívám také spolupráce s českými poslanci Evropanu. Pokud jde o společné stanovisko celého železničního sektoru, spolupracuji i s komunitou evropských provozovatelů železnic a vlastníků infrastruktury CER a s evropskými správci železniční infrastruktury EIM. Spoluhráčem na druhé straně nám je Evropská komise a Evropská železniční agentura (ERA).

► **V jakých dopravních komisích a pracovních skupinách EU má ČR své zastoupení? Jaké jsou jejich pravomoce a jak probíhá legislativní proces?**

Myslím, že zde není prostor na to, abych dopodrobna vysvětlil principy jednotlivých komisí a pracovních skupin. Obecně řeknu, že ČR má své zastoupení v oficiálních komisích pracujících při ERA, kde působí lidé z ministerstva dopravy nebo najatí experti. K těmto skupinám existují ještě tzv. podpůrné skupiny v organizaci CER a tam jsou zastoupeny jak ČD, tak i SŽDC. Další skupiny pracují také v rámci UNIFE, jehož členem je AŽD a další společnosti z ČR nejen přímo, ale i prostřednictvím České asociace železničního průmyslu (ACRI). Pravomoce těchto skupin nejsou oficiálně veliké, ale fakticky připravují technickou legislativu. Ta je samozřejmě schvalována nejprve agenturou ERA a následně Evropskou komisí. Poté legislativa putuje na národní úroveň do členských států k připomínkování a vrací se zpět do EK.

Výsledný dokument musí projít ještě Evropskou radou a Evropským parlamentem. Pak putuje do parlamentů členských států a vydává se jako zákon. To se týká například směrnic EU Technické specifikace interoperability. Při každém z těchto kroků lze dokument komentovat a upravovat.

► **Zmínil jste asociaci UNIFE. Proč je pro nás tak významná?**

UNIFE je jednou ze šesti organizací, která je orgány EU zařazena mezi neopominutelné partnery při projednávání různých vyhlášek a nařízení týkajících se železniční dopravy.

UNIFE koordinuje několik pracovních skupin, které mají na starosti nejen projednávání různých záležitostí s orgány EU, ale také evropský železniční výzkum a vývoj. Do práce některých z těchto pracovních skupin jsou přímo zapojeni naši experti ze ZTE-VAV. Otevření zastoupení AŽD v Bruselu bylo podnětem pro vznik nových pracovních skupin. Jednou z nich je například „Brussels Representatives“, která sdružuje bruselské zástupce velkých železničních firem a umožňuje jim (tj. i nám) vzájemnou výměnu informací a spolupráci při komunikaci s orgány EU. Další novou skupinou je „Signalling“ (zabezpečovací zařízení), která sdružuje členské firmy vyrábějící zabezpečovací zařízení. Náplní práce skupiny je interoperabilita v zabezpečovací technice kromě ETCS, které plně spadá do kompetence sdružení UNISIG.

UNIFE mi zpočátku hodně pomohla a našel jsem v ní významného spoluhráče a partnera při prosazování našich cílů. Pro některé instituce nebo významné osobnosti nemá jméno AŽD Praha ještě patřičnou váhu. V těchto případech je spojení sil s UNIFE účinným způsobem k dosahování našich cílů. Rád bych tímto poděkoval generálnímu řediteli UNIFE Michaelu Clauseckerovi a celému jeho týmu za podporu, kterou poskytuje nejenom mé práci, ale zejména celé naší firmě.

► **V Bruselu jste již téměř rok. Jak hodnotíte výsledky vašeho působení?**

Na úplném počátku to byla ohromná výzva. Velmi se zvažovalo, zda je firma již připravena začít ovlivňovat chod dění na železnicích EU. Já jsem se zamýšlel, zda svou misi zvládnou. Výsledky prvního roku práce kanceláře však potvrzují správnost rozhodnutí reprezentací



AŽD v Bruselu zřídil. Podařilo se zapojit naši společnost do práce ERRAC, což je poradní skupina pro oblast železničního výzkumu, která de facto stanovuje priority výzkumu pro Evropskou komisi – Ředitelství výzkumu. Tímto se podílíme na směřování a tvorbě zadání úkolů a priorit v dalších rámcových programech výzkumu a vývoje EU. Za skutečně mimořádný úspěch považuji přijetí AŽD do sdružení UNISIG, které bylo stvrzeno slavnostním podpisem smlouvy 2. prosince 2008 ve výstavní síni Českého domu při Stálém zastoupení ČR při EU v Bruselu.

► Co členství v UNISIG AŽD přinese?

Vstup do skupiny UNISIG je pro AŽD krokem historického významu. Naším odborníkům dává možnost podílet se na dalším rozvoji systému ETCS a AŽD posouvá z evropského středu pelotonu na jeho čelo. Získáváme i ohromný obchodní potenciál, který už kolegové z oddělení zahraničního obchodu pocítují nyní. Členství v UNISIG je totiž nejen v Evropě, ale hlavně mimo ni považováno za významnou záruku kvality.

Když jsem před více než rokem zpracovával rozbor potenciálního přínosu kanceláře AŽD v Bruselu, vstup do UNISIG jsem uvedl jako jeden z cílů, ovšem s poznámkou, že jde o výrazně dlouhodobý úkol. Vnitřně jsem si říkal, že pokud tohoto cíle dosáhnu do tří let, bude moje mise v Bruselu velmi úspěšná. To jsem ještě netušil, jak celou záležitost může urychlit právě osobní kontakt. Aby mohlo dojít k našemu přijetí, muselo konsorcium UNISIG přebudovat celou strukturu a zřídil svůj právní statut, což samo o sobě zabralo hodně času. Moje intenzivní spolupráce s vedením UNISIG však vedla k urychlení tohoto procesu a již letos v květnu jsme dostali pozvánku k jednání o přistoupení do skupiny. To byl ten zásadní okamžik a zbývající práce už byla „technická rutina“. Ne nadarmo říká jeden z významných bruselských lobbistů Tony Long: „V Bruselu je vliv osobní.“

► Děkuji za rozhovor.

Eva Zídková, DiS.
ředitelství společnosti

ING. VLADIMÍR KAMPÍK

Narodil se v roce 1974 v Mladé Boleslavi. Po absolvování Střední průmyslové školy železniční v České Třebové – obor zabezpečovací a sdělovací technika a následně Západočeské univerzity – obor dopravní elektroinženýrství a zabezpečovací technika nastoupil v roce 1998 do AŽD na ZTE-VAV, kde pracoval do roku 2002 jako vývojový pracovník. V letech 2000–2002 působil ve švýcarském Curychu jako zástupce AŽD v projektu Euro-Interlocking. V roce 2002 přešel do odboru zahraničního obchodu a v roce 2004 byl jmenován jeho vedoucím. V průběhu let 2003–2005 pracoval za AŽD v organizaci AEIF, která připravovala směrnici EU Technické specifikace interoperability pro oblast řízení a zabezpečení (TSI CCS CR). V roce 2007 byl jmenován ředitelem zastoupení AŽD při EU v Bruselu. Dlouhodobě zastupuje společnost AŽD v UNIFE, UIC a dalších organizacích činných v železniční sféře.

Blahopřání jubilantům

Vedení společnosti a odborové organizace OSŽ děkují všem spolupracovníkům, jejichž životní a pracovní jubilea připadla na 4. čtvrtletí roku 2008, za vykonanou práci a přejí jim hodně štěstí, osobní spokojenosti, rodinné pohody a především pevné zdraví.

ŽIVOTNÍ VÝROČÍ

70 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Milan Šrotýř

65 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Jaroslav Buchta, Jan Bubák

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Karel Šampalík

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ
ZÁVOD OLOMOUC
Jan Ambros

60 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Miroslav Spousta,
Jan Beneš, Jitka Samcová,
Marie Zemanová,
Ing. Jan Stejskal

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Jiří Šlehobr, Jindra Krejčíková,
Miroslav Macků

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Milan Otípká

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Oldřich Myška

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Ferdinand Páleníček

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ
ZÁVOD OLOMOUC
Vít Juračka

55 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Mgr. Jiřina Labantová

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Pavel Doubek,

Ing. Lubomír Štangler

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Hana Tábořská

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Pavla Králíková, Ludmila

Klímešová, Libuše Hromádková

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Jan Svoboda

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Alice Nováková, Jiří Červený

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ
ZÁVOD OLOMOUC

Jarmila Kratěnová

50 LET

ZÁVOD TECHNIKA
Ing. Marta Vávrová

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Jana Holmanová

DTI PRAHA
Rudolf Kořán

VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Jiří Vrba

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Alena Mazalová

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Lenka Schifflerová

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Ing. Josef Ludrovský

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ
ZÁVOD OLOMOUC

Jana Kristová, František

Sedláček

DO STAROBNÍHO DŮCHODU ODEŠLI, RESP. ODEJDOU

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Miroslava Svobodová,

Ing. Jiří Schauer

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ
ZÁVOD OLOMOUC

Milan Horák, Anna Antoňová,

Danuše Koubková

PRACOVNÍ VÝROČÍ

VÍCE NEŽ 40 LET

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Petr Synek

40 LET

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Václav Řeřucha

VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Jiřina Černá

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Miroslav Suchý

35 LET

DTI PRAHA
Ladislav Jarmola

VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Jaroslava Traxlová, Josef Bauer

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Jiří Mikita

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Věroslav Zlámal

30 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Miroslav Kozák,

Dana Lipovčanová

ZÁVOD TECHNIKA
Lubomír Mazal

VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Mária Hořavová, Rolf Bednář

VÝROBNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Mojmír Zlámal

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Zdeněk Merta

25 LET

VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Helena Novohradská

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Viktor Dobrecov

ZÁSOBOVACÍ A ODBYTOVÝ
ZÁVOD OLOMOUC
Dušan Ťuka

20 LET

ŘEDITELSTVÍ SPOLEČNOSTI
Ing. Roman Juřík

VÝROBNÍ ZÁVOD PRAHA
Milan Lehečka

DTI PRAHA
Petr Vošický

VÝROBNÍ ZÁVOD BRNO
Ing. Jolana Horsáková,

Helena Otrusínová,
Zdeněk Navrátil

MONTÁŽNÍ ZÁVOD KOLÍN
Alena Poláková

MONTÁŽNÍ ZÁVOD OLOMOUC
Tomáš Rybařík

**K poděkování a přání
pevného zdraví a životní
pohody se připojuje
i redakční rada.**



Radioamatérské vysílání – sport jako každý jiný

Tisíce radioamatérů z různých zemí celého světa spojuje touha navázat spolu spojení, které se potvrdí vzájemně QSL lístky. Je úžasné „sáhnout“ si elektromagnetickou vlnou vyslanou z vlastního vysílače prostřednictvím antény do volného prostoru, někam do tisíce kilometrů vzdáleného místa, kde vás uslyší jiný radioamatér a odpoví vám. K tomu je potřeba dosti nákladné zařízení, antény a především hodně píle ke zvládnutí náročného koníčku. Proto s potěšením vítáme finanční pomoc, kterou AŽD Praha již několik let věnuje Radioklubu Lysá nad Labem, který je členem Sdružení radioamatérů železničářů (FIRAC).



Je nutné alespoň částečně ovládat angličtinu, která se v této činnosti celosvětově používá. V některých provozech se neobejdete bez morseovky, které ještě zdaleka není „odzvono“no. Musíte složit dosti náročné zkoušky z radio-techniky, dále prokázat znalosti mezinárodních zkratk a Q kódů, předpisů a především zvládnout provoz. Potom obdržíte vlastní koncesi a je vám přidělena volací značka. Ta moje je OK1DG a zná ji už více než 60 000 radiamatérů z celého světa, se kterými jsem navázal spojení.

Šíření rádiových vln je věda sama o sobě

Je to úžasné! Nasadíte sluchátka a jste rázem v jiném světě, bez běžných starostí a problémů. V praskotu a šumu atmosférického rušení lovíte někdy sotva slyšitelné signály tisíce kilometrů vzdálených stanic z exotických zemí, kde u radiostanic sedí stejní nadšenci (pro někoho cvoci, stejně jako je pro někoho rybář tichý blázen). Snažíte se spolu navázat spojení. Dost často se to nepovede. Vše je totiž ovlivněno slunečním zářením, denní a noční dobou, ročními obdobími a jedenáctiletým cyklem. A takovou vzdálenou a mnohdy vzácnou stanicí volají stovky dalších radioamatérů z jiných zemí. Touží také navázat spojení... najednou se podmínky šíření rádiových vln změň a vzácná stanice je nenávratně pryč. Snad se to povede někdy příště. To znamená: až budete mít čas, až se vytvoří správné podmínky pro šíření rádiových vln a až tam ve stejný čas bude radioamatér.

Co se mě týká, nejraději pracuji na krátkých vlnách o délce od 160 do 10 metrů, protože se tak dovolám nejdále. Využívá se k tomu ionosféra, která se vlivem slunečního záření vytváří ve výšce okolo 250 km. Od ní se rádiové vlny odrážejí zpět k Zemi a zase zpět k ionosféře.

Jeden takový skok je dlouhý asi 3500 km. To znamená, že na 18 000 km vzdálený Nový Zéland se rádiové vlny dostanou pěti skoky rychlostí téměř 300 000 km za vteřinu.

Úspěšná česká expedice na turecký ostrov Kosrelik

Samostatnou kapitolou jsou mezinárodní závody, kde pod značkou OK reprezentujete Českou republiku. To předpokládá vysokou odbornost, znalost morseovky vysokými rychlostmi a dokonale zvládnutý provoz. Za tím vším jsou samozřejmě dlouhá léta učení a zdokonalování se. Tak se na přelomu dubna a května letošního roku uskutečnila expedice českých radioamatérů na turecký ostrov Kosrelik, ze kterého ještě nikdy nikdo nevysílal. Vše bylo dlouhodobě a pečlivě připravováno ve spolupráci s naší ambasadou v Ankaře, kde je v současnosti velmi aktivní radioamatér Pavel (OK1MU). Výhodou bylo i to, že manžel paní velvyslankyně Václav (OK1DAA) je také radioamatér. Když jsme se konečně dostali po mnoha hodinách cesty autem na místo, nastala první komplikace. Z ničeho nic se objevili dva Turci v sáčkách, byli hrozně důležití a přestože jsme měli potřebné dokumenty, zakázali místním rybářům převést nás na ostrov s tím, že nemáme povolení ministerstva kultury a že ostrov Kosrelik je posvátný a svým pobytem bychom ho zneuctili. Pomocí mobilního telefonu nastalo dvouhodinové vyjednávání s naší ambasadou. Na místo přijel i velitel policie tohoto regionu, který se nakonec postaral o naši přepravu na ostrov s tím, že budeme pod policejním dohledem. A potom to začalo... Jakmile jsme se pod značkou TB0DX objevili na radioamatérských pásmech, nastalo hotové peklo. Neskutečné množství radioamatérů z celého světa mělo zájem navázat spojení se vzácným ostrovem.

Naše firma dlouhodobě podporuje celou řadu společenských aktivit. Podporu kultury, vzdělávání a sportu vnímáme jako jeden z velmi důležitých znaků vyspělé společnosti. Svým podílem tak přispíváme k významnému procesu, ve kterém je možno navazovat a rozvíjet naše národní tradice v jejich celospolečenské pestrosti.

Během čtyř dnů nepřetržitého provozu jsme navázali 19 000 telegrafních a fonických spojení a na další tisíce amatérů se nedostalo. Naše přání, navázat alespoň 10 000 spojení, tak bylo vysoce překročeno. Expedice se z celosvětového hlediska stala velmi úspěšnou a podařilo se jí vzorně reprezentovat Českou republiku.

Hledají se mladí nadšenci rádiových vln

Samozřejmě i do tohoto sportu vstoupila tržní ekonomika. „A co za to máš, když vyhraješ nějaký závod?“ ptají se mě lidé z okolí. „No přece radost z vítězství, diplom a někdy i pohár.“ „Auto nebo alespoň dolary, ne?“ diví se onen dobrák a pokračuje: „To tě ani nepozvou třeba do Austrálie? A proč se tak namáháš, když stačí vzít mobil a jsi tam hned? A můžeš si popovídat. Nebo pošli e-mail.“ Nepochopil to. Těžko se vysvětluje, že po linkách nebo přes družici to není ono. Je to prostě záliba pro potěšení. Bohužel čím dál tím méně – novou dobou vychovaných – mladých lidí má zájem o tento náročný koníček. Vždyť jde plno věcí udělat tak snadno. A tak i stanic reprezentujících naši republiku v poslední době spíše ubývá.

*Karel Otava alias OK1DG
Radioklub Lysá nad Labem*



AŽD na veletrhu InnoTrans 2008 v Berlíně

Po dvou letech se na výstavní areál v Berlíně opět vrátil největší mezinárodní odborný veletrh dopravní a kolejové techniky InnoTrans, který se zde pořádá již od roku 1996. Během čtyř dnů, od 23. do 26. září, ho navštívilo více než 80 000 zájemců ze 101 zemí, převážně odborníků a špičkových manažerů. Polovina vystavovatelů a téměř 45 % návštěvníků bylo ze zahraničí.



Tradiční účast naší firmy proběhla opět velmi úspěšně na společném stánku, který již podruhé zařadila Asociace českého železničního průmyslu (ACRI). Velmi zajímavě řešený prostor o rozloze 600 m² byl téměř dvojnásobkem výstavní plochy let minulých. Díky umístění našeho stánku v pavilonu zaměřeném na řízení železniční dopravy zajistila ACRI všem českým společnostem vysokou návštěvnost. Samozřejmě že nejenak tomu bylo i v případě AŽD, a tak jsme s potěšením zaznamenali mnoho zájemců o naše dopravní technologie. Kromě našich tradičních spolupracujících zákazníků z evropských zemí a oblasti Středomoří jsme tentokrát měli tu čest uvítat na našem stánku delegace z Číny, Malajsie, Indie, USA a Brazílie.

Výroční cena ACRI již podruhé

Druhý veletržní den proběhlo na společném stánku slavnostní vyhlášení 2. ročníku Výroční ceny ACRI. Český železniční průmysl tak potvrdil své nezastupitelné místo ve vývoji a v perspektivě železniční dopravy jak v České republice, tak i v zahraničí. Posláním soutěže, nad níž převzal osobní záštitu ministr dopravy Ing. Aleš Řebíček, je podpořit český železniční průmysl, jenž má na našem území velmi dlouhou a významnou tradici a který v posledním období prošel složitým procesem revitalizace a dnes opět zaujímá své důležité postavení v české ekonomice. AŽD získala cenu v oblasti sdělovacích, zabezpečovacích a telekomunikačních systémů za úspěšný vývoj systému ESA 33. Cenu převzal generální ředitel AŽD Ing. Zdeněk Chrdle.

Až o pětinu více vystavovatelů než na minulém ročníku

Letošní veletrh byl výsledkem dvouletého úsilí berlínského výstaviště, které umožnilo rozšíření výstavní plochy o 50 % a tím i nárůst počtu

vystavovatelů nejméně o pětinu. Velký zájem odborných návštěvníků prokazovala o 25 % vyšší účast v porovnání s rokem 2006. Přitažlivé expozice letos svými produkty naplnilo 1912 vystavovatelů ze 41 zemí. Pro velký zájem průmyslových firem byla krytá výstavní plocha rozšířena na 100 000 m² v osmi pavilonech. Dále bylo k dispozici 20 000 m² venkovní plochy s rozvětveným kolejištěm o délce 2000 metrů, zasahujícím hluboko do výstavního areálu, které bylo do posledního metru zaplněno kolejovými vozidly a nejnovějšími tramvajemi a lokomotivami.

Vedle podniků železničního průmyslu se veletrhu účastnili také drážní dopravci, podniky veřejné dopravy a výrobci informačních technologií pro železnici. Po velkém úspěchu v předchozím ročníku se opakoval speciální výstavní segment vyhrazený stavbě tunelů, tentokrát s účastí stavebních společností z 18 zemí. Z hlediska zabezpečovací techniky je obtížné vyzdvihnout jednotlivé výrobky vystavovatelů. Stejně tak jako většina výrobců přivezla i AŽD do Berlína nové produkty. V našem případě se jednalo o nové LED návěstidlo pro hlavní tratě a systémy pro nadcházející systém ETCS. Stánky ostatních firem nabízely „laskominy“ subsystémů, zabezpečovacích zařízení a efektivnější formy inovovaných produktů.

Bohatý doprovodný program veletrhu sloužil

Všudypřítomná armáda reportérů technických časopisů a fotografů procházejících výstavními halami byla zárukou, že se se všemi vystavenými exponáty setkáme na stránkách technických publikací v nadcházejících měsících. Přitažlivost veletrhu InnoTrans podtrhoval bohatý doprovodný program, jehož součástí bylo i Dialog Fórum, zastřešené firmami Německé dopravní Fórum, VDV, Asociace německých dopravních společností, UNIFE, VDB a Německá železniční asociace. Během třídních diskusí

a prezentací se delegáti soustředili na inovační směry v železniční dopravě, na novinky řešení moderních vlakových vozidel a jejich subsystémy. Další akcí, která stojí za vyzdvihnutí, byla konference s názvem Sympozium: Evropa–Asie: Od první zkušební jízdy k pravidelnému provozu, kterou připravila Organizace pro spolupráci železničních společností (OSShD). Zúčastnili se jí ministři dopravy, provozovatelé a pozorovatelé z desítek evropských a asijských železničních organizací. Zajímavé bylo také menší fórum uspořádané mezinárodní organizací UNIFE o programu IRIS (International Railway Industry Standards) věnované pokroku, kterého bylo dosaženo v posledních dvou letech v oblasti zajištění a růstu kvality výroby i provozu ve členských zemích.



InnoTrans 2008: potvrzení technického i technologického pokroku

Z pohledu vystavovatelů i návštěvníků byl letošní InnoTrans velkým úspěchem. Vystavovatelé a výrobci hodnotili veletrh velmi pozitivně, zvláště z pohledu objemu kontraktů uzavřených přímo na veletrhu – jejich celková hodnota překročila 2 mld. EUR. Chválou nešetřili ani představitelé EU z Bruselu. Antonio Tajani, první viceprezident Evropské komise a komisař pro dopravu, zhodnotil InnoTrans 2008 těmito slovy: „Na týden se berlínské výstaviště stalo středem světového obchodu železničních produktů. Zvláště si vážím tematického zaměření veletrhu na přelomové železniční technologie versus klimatické změny. Na vlacích a technologiích nové generace byl zcela zřejmý pokrok, kterého bylo dosaženo v posledních několika letech, a dále zvyšující se efektivnost a úspory energie v masových dopravních prostředcích.“

Ing. Petr Liška

Zahraniční marketing a obchod

V letošním roce se v rámci společné expozice představily také následující společnosti:

ČD – Telematika, ČKD Kutná Hora, DT – Výhybkárna a strojírna, Hanácké železárny a pérovny, IGE – cz, MSV elektronika, MTH Praha, Pars Nova, Pars Komponenty, VÚKV, VÚŽ, Viamont Doprava a ZKL. Z České republiky se výstavy InnoTrans účastnilo celkem 48 společností. Řada významných členů ACRI vystavovala samostatně, jako např. Škoda Transportation, BONATRANS GROUP, CZ LOKO, DAKO-CZ a další.



Jubilejní 50. MSV v Brně

Ve dnech 15.–19. září proběhl na brněnském výstavišti jubilejní 50. ročník Mezinárodního strojírenského veletrhu. Celkový počet vystavujících firem z 29 zemí světa se vyšplhal na magické číslo korespondující s aktuálním letopočtem, tedy 2008. Exponáty byly vystaveny na 66 562 m² čisté výstavní plochy a počet návštěvníků, který si je prohlédl, dosáhl úctyhodných 97 482 z 57 zemí. Tolik statistika...

Zahájení jubilejního „strojíráku“ se zúčastnil také prezident ČR Václav Klaus, který mimo jiné řekl: „Jsem velmi rád, že veletrh žije, že je to věc současná a ne pouze tradice, že se naše strojírenství opět stalo dynamickou částí našeho hospodářství. Mezinárodní strojírenský veletrh jasně dokazuje, že se naše strojírenství po určitém zakolísání na počátku devadesátých let opět chytl a dokáže se ve světě prosadit. Chci pogratulovat veletrhu, který je dobrou příležitostí potkávat se a poznávat, a popíťat našemu businessu, aby se mu dařilo.“

Představili jsme elektronické stavědlo ESA 33

AŽD Praha se jubilejního Mezinárodního strojírenského veletrhu zúčastnila jako již tradičně spolu se svými dceřinými společnostmi Signal Mont, AK Signal, RADOM a nově také se společností DCom, která se zaměřuje na vlastní vývoj zařízení pro digitální bezdrátový přenos dat a hlasu a jejich integraci. Naším hlavním výstavním artiklem bylo nejnovější zařízení – elektronické stavědlo ESA 33 s plně elektronickými vstupními a výstupními jednotkami EIP, které bylo premiérově nasazeno na trati Bakov nad Jizerou–Česká Lípa. Dále bylo k vidění železniční návěstidlo s novými LED diodami a prezentace centrálního dispečerského pracoviště v Přerově.



Divize Automatizace silniční techniky přijela s celou řadou produktů pro řízení silničního provozu

Divize Automatizace silniční techniky představila ze svého portfolia výrobků a technologií pro řízení silničního provozu mikroprocesorový řadič MR 16, silniční návěstidlo, detektor povrchu vozovky Surface Patrol, SpeedCon Mobil včetně CCD kamery a infračerveného reflektoru s praktickou ukázkou detekce registračních značek vozidel a také prezentaci systémů pro řízení provozu v tunelech.

*Eva Zídková, DiS.
ředitelství společnosti*

KŘÍŽOVKA

Nejlepší kvalitou peněz...

Dokončení citátu nizozemského filozofa Benedikta de Spinozy, který žil v letech 1632–77, naleznete v tajence.

AUTOR JIŘÍ ZVOLÁNEK	STOJ NA HLAVĚ	PAPÍR K POKRÝVÁNÍ STĚN	KAZETY (TÉŽ ETUE)	NĚMECKÝ LITERÁT	TYP MALÍŘE (KRAJINY)		TECHNICKÉ SLUŽBY	ČERVENÝ (NĚMECKY)	JEMENSKÝ PŘÍSTAV	POLEPENÍ	VELKÝ SVĚTADÍL	DECHOVÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ
TESKNÁ TOUHA						SPOLEČENSKY NEPŘÍJEMNÁ SITUACE						
ASIJSKÝ NÁJEZDNÍK						ČESKÝ ZPĚVÁK (VIKTOR)						
						SÁZENKA						
OTÉKAT							DÁLNOPIŠ					
							INTERNETOVÁ KOMUNIKACE					
ZAČÁTEK TAJENKY								ŘÍMSKÝ KRUTOVLÁDCE				
								NEVĚSTA VINNETOUA				
SPZ KLATOV				AVIVÁŽNÍ PŘÍPRAVEK					CITOSLOVCE VÝSTŘELU Z PISTOLE			
				ASIJSKÝ SOKOLÍK					PONECHAT SI			
AUTORSKÝ ARCH			PATŘÍCÍ ANETĚ							SPZ KOLÍNA		
			SMRT							VYŠŠÍ HRA V MARIÁŠI		
	ZIMNÍ LYŽAŘSKÁ SPORTOVNÍ POTŘEBA	POSTLAT (ZASTARALE)					ZNAMENÍ ZVĚROKRUHU					
		ANNA (DOMÁCKY)					JEMNÝ ODSŤÍN					
VÝROBCE KRÁTKÝCH KABÁTŮ						VÝŠE NEŽ					ZAČÁTEK ZÁVODU	VRSTVY VE SPOLEČNOSTI
						LACHTAN						
TĚSNĚ (NÁREČNĚ)					MĚSÍC (BÁSNIČKY)					SPORTOVNÍ KLUB		
					KABÁT (ZASTARALE)					SEVEROEVRÓPANKA		
MEZINÁRODNÍ KÓD INDONÉŠIE				KONEC TAJENKY								
				MEZINÁRODNÍ METEOROL. ORGANIZACE								
ČESKÉ CITOSLOVCE		JMÉNO ZPĚVAČKY ČSAKOVÉ							ZLÝ ČLOVĚK			
		NEBO (ANGLICKY)							CITOSLOVCE ŠUMĚNÍ			
MORAVSKÉ MĚSTO (SYNONYMUM PRO SYREČEK)								ŠKRUTNUTÍ				
BAROKNĚ (SLOVENSKY)								OBLEK				

POMŮCKA: IMO, KLOK, RIBANNA, SACHE, TELEX

Ceny pro tři vylosované výherce jsou:

1. cena – webová kamera
2. cena – dárková kazeta s čajem
3. cena – zimní šála.

Tajenku zasílejte do 27. února 2009 společně se svým jménem a telefonním kontaktem na e-mailovou adresu reporter@azd.cz, nebo písemně na adresu: AŽD Praha s.r.o., Reportér, Žirovnická 2/3146, 106 17 Praha 10, heslo: KŘÍŽOVKA.

Tajenka křížovky z minulého čísla je doplněním citátu:
„Obrať obličej ke slunci a stíny budou... padat za tebe.“

Vylosování výherci:

1. cena – Dagmar Milerová, RSP (luxusní karafa na víno)
2. cena – Sylva Moravcová, DAST Brno (sada dezertních misek)
3. cena – Květa Šťastná, RSP (hrneček s podšálkem).

Den železnice 2008

Druhá polovina září patřila tradičním akcím, které České dráhy každoročně připravují v rámci oslav Dne železnice, který letos připadl na sobotu 27. září. Téměř ve všech regionech byl pro fanoušky železnice, rodiny s dětmi a milovníky historických jízď připraven zajímavý program. AŽD Praha tentokrát podpořila tyto akce v Ústeckém a Českobudějovickém kraji, z nichž vám na této straně přinášíme malou reportáž.

Ústí nad Labem

Oslava 150. výročí původní Ústecko-teplické dráhy byla jednou z hlavních událostí letošního Dne železnice. Historicky je vznik této tratě datován rokem 1856, kdy císař Ferdinand I. udělil stavební koncesi a přesně po dvou letech byla tato trať slavnostně uvedena do provozu. Akce, pořádaná pod záštitou ministra dopravy ČR Aleše Řebíčka, se uskutečnila ve dnech 26.–28. září ve Středisku oprav kolejových vozidel ČD Cargo v Ústí nad Labem-Předlicích. Třídenní oslavy byly zahájeny v pátek 26. září ve 14 hodin příjezdem protokolárního vlaku vedeného parní lokomotivou Albatros z Prahy-Holešovic. Pro návštěvníky byl připraven bohatý program v podobě nostalgických jízď, expozice historických i současných kolejových vozidel, dále zde byly k vidění železniční modely různých velikostí, jízda drezín a mnoho dalšího.

České Budějovice

Další významnou událostí byla oslava 140 let dráhy císaře Františka Josefa na trati České Budějovice–Plzeň a 115 let provozu tratě Strakonice–Vimperk, které se konaly 20. září. Na českobudějovickém nádraží již od rána vyhrávala dobová hudba a přítomné hosty vítal dobrý voják Švejk k nerozeznání podobný svému slavnému filmovému představiteli. Před přistavenou soupravou zvláštního vlaku Vojtěcha Lanna, taženou parní lokomotivou Štokr, nastoupila vojenská jednotka v historických uniformách c. k. rakousko-uherské armády, která na palubě vlaku přivítala významné hosty z řad krajského zastupitelstva a Českých drah. Společně s dalšími speciálními vlaky z Plzně a Vimperka se všichni přesunuli do centra oslav – města Strakonice, kde byl připraven bohatý doprovodný program.

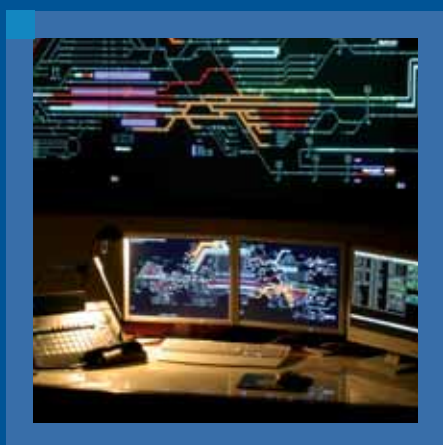
*Lubica Jáglová
odbor propagace*



AŽD Praha



Tradiční český dodavatel moderních řídicích
a zabezpečovacích systémů pro dopravu



Bezpečně k cíli

www.azd.cz

