



# ZPRAVODAJ

UNIVERZITY PARDUBICE

◆ mimořádné číslo, červen 1998 ◆

## Pět let Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice

*prof. Ing. Milan Lánský, DrSc.  
děkan Dopravní fakulty Jana Pernera  
prezident Nadace Jana Pernera*

Zdá se to neuvěřitelné, ale Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice je už pět let. Zahájila svoji činnost dne 1. dubna 1993, i když založení katedry dopravy na půdě Vysoké školy chemicko-technologické v Pardubicích, jako přípravného pracoviště nové dopravní fakulty, spadá do podzimu roku 1992. V té době také představitelé města Česká Třebová potvrdili zájem o vybudování dislokovaného pracoviště připravovaného dopravní fakulty.

Důvody vzniku dopravní fakulty byly především politické. V bývalé ČSFR zabezpečovala výchovu vysokoškolských dopravních odborníků Vysoká škola dopravy a spojů v Žilíně. Vzhledem k politické situaci, která na Slovensku signalizovala rozpad Československa, vznikly již v září 1990 první úvahy o možné nutnosti obnovit v České republice vysoké dopravní školství, jehož existence je pro každý suverénní stát nezbytností. Byla vytvořena skupina pedagogicko-vědeckých pracovníků, kteří zahájili přípravné práce. Skupina analyzovala několik alternativ možného řešení, které by umožnilo zabezpečit kontinuitu výuky i vědecko-výzkumné činnosti. V letech 1991 až 1992 bylo v ČR kontaktováno několik vysokých škol, proběhly konzultace na federálním ministerstvu dopravy, na Ústředním ředi-

telství ČSD, na některých oblastních ředitelstvích ČSD a na MŠMT ČR.

Zcela jednoznačný zájem o vytvoření dopravní fakulty projevil Vysoká škola chemicko-technologická v Pardubi-

cích a město Pardubice. V listopadu 1992 jsou zahájeny intenzivní přípravy na realizaci dopravní fakulty již pojmenované na počest Jana Pernera jeho jménem. Je vytvořena podrobná studijní dokumentace, připraveno personální zabezpečení pedagogické, vědecké, administrativní a technické činnosti fakulty. Vědecká rada VŠCHT projednala a schválila návrh na zřízení DFJP.

V únoru 1993 je evidováno 161 přihlášek do 1. ročníku stu-

dia na DFJP. Tito studenti společně se skupinou 80-ti českých studentů všech ročníků, kteří přišli se svými učiteli ze SR, vytvořily základ studentské obce nové fakulty. V březnu 1993 jsou všechny potřebné materiály předloženy Akreditační komisi ČR, ministerstvu školství, mládeže a tělovýchovy, ministerstvu dopravy a Radě vysokých škol. Dne

5. 5.1993 Akreditační komise ČR schválila Dopravní fakultu Jana Pernera jako fakultu inženýrského studia. DFJP má všechny atributy univerzitního pracoviště: doktorandské studium, habilitační právo a právo profesorského řízení.





DFJP realizuje svoji pedagogickou, vědeckou, výzkumnou a expertní činnost v rámci Univerzity Pardubice, která vytvořila všechny potřebné podmínky pro její náročnou činnost i pro další rozvoj. Je nesporné, že DFJP významně přispěla k založení Univerzity v Pardubicích. Mimo Pardubice má DFJP dislokovaná pracoviště již ve zmíněné České Třebové, dále v Praze a ve Starém Hradišti u Pardubic.

Ve skupině studentů, kteří přešli do Pardubic, bylo také 9 studentů, absolventů 4. ročníku studia na Vojenské fakultě VŠDS v Žilině. A tak o rok později, rok po založení dopravní fakulty, se na její půdě zpracovávaly první diplomové práce, konaly státní závěrečné zkoušky a promoce.

S Fakultou dopravní ČVUT v Praze, která byla společně s námi založena v roce 1993, tvoří Dopravní fakulta Jana Pernera základnu výchovy vysokoškolských odborníků pro oblast dopravy v České republice. Obě fakulty představují pokračování tradice založené Vysokou školou železniční v Praze a předtím Českým vysokým učením technickým v Praze.

Jaký je současný charakter dopravní fakulty, je uvedeno v následujícím textu. Dopravní fakulta Jana Pernera je fakulta charakteru obchodně-ekonomického a technologicko-technického, vychovávající absolventy, kteří se mohou uplatnit mj. v:

- ✓ soukromých a státních dopravních společnostech a podnicích,
- ✓ dopravních odborech a divizích výrobních, stavebních a obchodních firem,
- ✓ výzkumných, vývojových a projektových organizací,
- ✓ odborném středním a vysokém školství,
- ✓ ve státní správě a pod.

Absolventi Dopravní fakulty Jana Pernera na základě komplexních znalostí problematiky integrovaných i jednotlivých systémů vnitrostátní i mezinárodní dopravy, jejich subsystémů a prvků jsou podle svých oborů připraveni kvalifikovaně:

- ✓ řídit dopravní podniky a organizace a efektivně komunikovat s orgány státní správy a zákazníky,
- ✓ provádět akviziční, přepravně-obchodní a spediční činnost podloženou právními znalostmi,
- ✓ navrhovat, organizovat a optimálně řídit technologické procesy v dopravních a poštovních systémech,
- ✓ zabezpečovat provoz, údržbu a obnovu dopravních prostředků a dopravní infrastruktury.

Ve studiu se klade důraz na univerzálnost s potřebnou mírou specializace s cílem zabezpečit maximální uplatnění absolventů v tržním hospodářství.

Inženýrském studium je v denní formě pětileté a v dálkové formě šestileté a je možno studovat následující obory:

- ✓ Dopravní management, marketing a logistika (DMML)
- ✓ Technologie a řízení dopravy (TRD)
- ✓ Dopravní prostředky (DP)
- ✓ Dopravní infrastruktura (DI)

Ve všech uvedených studijních oborech lze získat odbornou orientaci pro oblast řízení jakosti, spolehlivosti a diagnostiky, která umožňuje kvalifikovaně pracovat v řídicích funkcích podniků nebo ve funkcích specialistů.

Bakalářské studium je dálkové čtyřleté a je zaměřeno tak, aby absolvent mohl v uvedených oborech ihned zastávat středně náročné funkce. Uskutečňuje se v těchto zaměřeních:

- ✓ DMML - Provoz pošt
- ✓ TRD - Provozování silniční dopravy
- ✓ DP - Dopravní prostředky silniční dopravy

Dopravní fakulta Jana Pernera je akreditována pro doktorandské postgraduální studium ve dvou oborech, které lze absolvovat v denní nebo distanční formě:

- ✓ Technologie a management v dopravě a telekomunikacích
- ✓ Dopravní prostředky a infrastruktura



děkan Dopravní fakulty Jana Pernera UPA  
prof. Ing. Milan Lánský, DrSc.

Dopravní fakultu Jana Pernera, i když pětiletou, je potřebné nadále rozvíjet. Pro řešení rozvojových problémů byl v roce 1997 přijat akademickou obcí DFJP program nového vedení fakulty pro blízký i dlouhodobější časový horizont. Cílem programu je:

1. Další upevnění vnější a vnitřní stability ekonomického postavení DFJP.
2. Vědecký a pedagogický rozvoj DFJP jako souhrn rozvoje jednotlivých kateder a pracovišť DFJP (fundamentální součástí rozvoje fakulty je budování laboratoří ve spolupráci s praxí a za pomoci sponzorů).
3. Další stabilizace vědecko-technického postavení DFJP v rámci ČR.
4. Další rozvoj společenského postavení DFJP v rámci ČR.
5. Příprava DFJP jako celku a jednotlivých kateder jako individuálních subjektů na integraci do evropského systému vysokých škol při vstupu ČR do Evropské unie.
6. Integrovaný přístup k sociálnímu, personálnímu a společenskému rozvoji DFJP, zahrnující všechny pracovníky a studenty.
7. Aktivnější boj o „právní“ legalizaci dopravy jako vědy.

# Katedra technologie a řízení dopravy, její činnost a záměry

*doc. Ing. Vlastimil Mojžíš, CSc.  
vedoucí katedry technologie a řízení dopravy  
člen prezidia Nadace Jana Pernera*

## Vznik a charakteristika katedry

Katedra technologie a řízení dopravy (TRĎ) vznikla 1. listopadu 1993 z původní katedry dopravy založené 1. 10. 1992 ještě na bývalé Fakultě územní správy Vysoké školy chemicko technologické v Pardubicích a transformací katedry technologie a marketingu, vytvořené při založení Dopravní fakulty Jana Pernera dne 1. 4. 1993. Katedra TRĎ je profilovou katedrou fakulty.

**Technologie dopravy** je cílevědomá, účelně organizovaná činnost, zaměřená na organizaci přemísťování věcí a osob. Posláním technologie dopravy je procesy v dopravě poznat a popsat s cílem tyto procesy efektivně uspořádat. K tomu účelu se v technologii dopravy využívají specifické metody a postupy, respektující jak předmět zkoumání, tak i vlastní a aplikované teorie, umožňující popis a modelování procesů, které se v dopravě uskutečňují.

**Řízení dopravy** se zabývá problematikou objektivního rozhodování se znalostí příčin a následků usměrněného vývoje pro dosažení optimálních výsledků v přemisťovacích procesech. Specifikem řízení dopravy je řízení složitých systémů a subsystémů ve velkém prostoru a v reálném čase ve standardních i krizových stavech.

**Předmětem technologie a řízení dopravy** je optimalizace a racionalizace procesů v dopravě, zejména specifické problémy lokační a alokační, čekací, koordinační, kapacitní, oběhové, distribuční, dále dopravní obslužnosti, integrované, intermodální a logistické systémy v dopravě. Při řešení problematiky se uplatňují principy logistiky a aplikovaná kybernetika, technická, ekonomická, energetická i společenská hlediska a zohledňuje vliv na životní prostředí. Technologie a řízení dopravy tak má interdisciplinární a současně integrující charakter.

**Prostředkem technologie a řízení dopravy** pro řešení těchto problémů je aplikovaná matematika, matematické modelování, simulace, informatika, telematika a další disciplíny. Z uvedeného vyplývá i úloha a místo katedry na Dopravní fakultě Jana Pernera.

## Organizační struktura katedry

Na postupně se rozvíjející katedře byla v roce 1995 vytvořena dvě oddělení: oddělení technologie dopravy a oddělení řízení dopravních systémů. S probíhající restrukturalizací

Dopravní fakulty Jana Pernera v roce 1998 dochází také k transformaci dosavadních oddělení i na katedře TRĎ. Od 1. 7. 1998 vzniknou tři oddělení, tj. oddělení technologie dopravy, oddělení teorie dopravy a řízení a oddělení logistických systémů. Organizačně je do posledně jmenovaného oddělení začleněna i problematika právních disciplín v dopravě.



*katedra spolu s Nadací Jana Pernera organizuje během roku řadu odborných akcí, seminářů a kolokvií*

## Pedagogická činnost katedry

Katedra TRĎ je garantem stejnojmenného studijního oboru denního a dálkového inženýrského studia. Dále se katedra podílí na výuce všech studijních oborů inženýrského studia na fakultě. Katedra má rovněž úlohu gestora pro doktorandské postgraduální studium v oboru Technologie a management v dopravě a telekomunikacích.

V současnosti na katedře působí 9 učitelů na plný úvazek, 13 pracovníků na částečný úvazek a 3 externisté. Na výuce se podílí také pět interních doktorandů katedry.

## Vědecko výzkumná činnost katedry

Po personální stabilizaci se katedra TRĎ zapojila i do řešení projektů Grantové agentury České republiky. V letech 1994 - 1996 to byl projekt Teoretické základy technologie a řízení kombinované dopravy, od roku 1997 se na katedře řeší projekt Teoretické základy řízení dopravy v krizových stavech a ve spolupráci s Fakultou managementu Vysoké školy ekonomické v Jindřichově Hradci projekt Optimalizace



dopravní obslužnosti veřejnou dopravou. Řešení obou projektů končí k 31. 12. 1998. Pro potřeby společenské praxe se na katedře řešily desítky úloh, zejména pro resort dopravy. Řešení dalších úkolů probíhá nebo se připravuje.

### Zahraniční spolupráce katedry

Od samého počátku existence katedry existuje živý kontakt s Evropským institutem postgraduálního studia na Technické univerzitě v Drážďanech, který se promítl do návrhu společného projektu Doprava a životní prostředí, přihlášeného do veřejné soutěže a tč. posuzovaného v Bruselu. Z dalších aktivit lze vzpomenout spolupráci s Universitou Osnabrueck, s Technickou univerzitou v Karlsruhe, s DB AG - Německými drahami a s SNCF - Francouzskými národními železnicemi při kolokviích ŽELVRS a při kolokviích LOGI, která katedra každoročně pořádá ve spolupráci s Výzkumným ústavem železničním v Praze, s Nadací Jana Pernera a s Asociací dopravních inženýrů. Katedra i nadále udržuje aktivní spolupráci se Žilinskou univerzitou, zejména s Fakultou speciálního inženýrství např. při pořádání konferencí o řízení dopravy v krizových stavech. Katedra má zastoupení ve vědecké radě této fakulty. V rámci projektu ERASMUS jsou v Bruselu schváleny tři projekty spolupráce se třemi univerzitami ve Spolkové republice Německo, které katedra předložila a pro něž bude institucionální smlouva uzavřena v červenci letošního roku.

### Ostatní spolupráce

Pracovníci katedry konají řadu odborných činností mimo fakultu - jako experti v Dopravní komisi Parlamentu ČR, jako předsedové nebo členové hodnotitelských komisí projektů vědy a výzkumu Ministerstva dopravy a spojů, jako členové státních komisí v inženýrském a doktorandském studiu na

Fakultě dopravní ČVUT, jako členové redakční rady Vědeckotechnického sborníku Českých drah, jako experti a konzultanti dopravních organizací, členové dozorčích rad, členové dopravní komise města Pardubic aj. O významné spolupráci s Nadací Jana Pernera je pojednáno dále.

### Základní úlohy a záměry katedry

Základní úlohou katedry je doplnit současný stav učitelů mladými pracovníky, především z řad vlastních absolventů doktorandského studia, a jejich další gradace s cílem stabilizovat kolektiv pedagogů. Vážným problémem však je mzdové ohodnocení mladých pracovníků.

Pracovníci katedry spatřují smysl své práce v dalším rozvíjení teorie dopravy a řízení, v rozvíjení nových technologií dopravy a logistických systémů a v uplatnění těchto poznatků ve výuce. K prioritám katedry bude i nadále patřit zdárné řešení grantových projektů. Důležitým úkolem je pokračování a další rozšíření spolupráce s našimi, ale zejména pak se zahraničními partnery. Pro katedru má rovněž zásadní význam dobudování dopravní laboratoře a vybudování dopravního sálu v prostorách dřívějšího učiliště.

Permanentní úlohou katedry je úspěšná evaluace a akreditace studijního oboru v inženýrském a v doktorandském studiu v národním i v evropském měřítku.

### Na závěr

Není snad neskromné na základě uvedeného, byť neúplného výčtu říci, že v uplynulých pěti letech existence katedry vykonali její pracovníci a spolupracovníci nemalou práci. Patří jim za to upřímné poděkování. Tato skutečnost však nemůže být důvodem k sebeuspokojení, ba naopak podnětem k dalšímu úsilí naplnit uvedené záměry katedry.

# Pohled od minulosti po současnost

*doc. Ing. Jaroslav Vonka, CSc.  
katedra technologie a řízení dopravy*

Katedra technologie a řízení dopravy jako profilová katedra Dopravní fakulty Jana Pernera v rámci pětiletého výročí společného vzniku DFJP v Pardubicích a Fakulty dopravní ČVUT v Praze si může právem připomenout své historické kořeny do roku 1953. V této době při zakládání Vysoké školy železniční v Praze vznikla na Dopravní fakultě zároveň katedra organizace vlakové dopravy. Vedoucím této katedry byl i pozdější děkan fakulty prof. JUDr. Josef Starý. Po dobu působení v Praze došlo ještě v roce 1957 k rozdělení na dvě katedry, katedru technického provozu železnic, jejímž vedoucím se stal prof. Ing. Jaroslav Racek, a na katedru železničního přepravního provozu.

Další etapa je spojena s působením v Žilině, kam se dokončilo přestěhování celé fakulty i školy v roce 1962. Došlo postupně i k přejmenování z úzce specializované Vysoké školy železniční na Vysokou školu dopravy a spojů. Podobně i následné změny na fakultě se promítly postupně nejen do přejmenování na Fakultu provozu a ekonomiky dopravy a spojů, ale i do založení provozně - ekonomických kateder, které se

odděleně specializovaly na problematiku silniční, městské a vodní dopravy, letecké dopravy a provozování spojů.

Nejsilnějším dopravním oborem zůstala železniční doprava. Až v roce 1981 došlo ke sloučení výše jmenovaných dvou kateder do katedry železniční dopravy a přepravy. Hlubší dopad než přejmenování kateder měla léta normalizace. Po nuceném odchodu prof. Racka v roce 1972 z funkce vedoucího katedry a po zákazu výkonu pedagogické činnosti Ing. Františkovi Brandalíkovi, CSc. byl vedoucím katedry jmenován doc. Ing. Bedřich Bureš. Odborné vedení tak stínově fakticky zastával doc. Ing. František Flodr, CSc. až do odchodu do důchodu v roce 1991.

Ve funkci vedoucího katedry se po odchodu doc. Bureše v roce 1982 vystřídali ještě doc. Ing. Henrich Klečka, CSc. a doc. Ing. Jan Daněk, CSc.

K poslední změně, ještě v Žilině v roce 1990 pod vedením doc. Ing. Jaroslava Vonky, CSc., došlo k přejmenování katedry na katedru železniční dopravy. Ještě výraznější zlom však nastal po rozdělení státu. Zatímco pro potřeby Slovenské

republiky zůstalo administrativní uspořádání katedry prakticky beze změn, došlo k postupnému odchodu značné části pedagogických pracovníků. Značným problémem však bylo vyhledání vhodného místa pro působení nově koncipované fakulty i katedry v českých zemích.

Jako nejvhodnější řešení se ukázalo pokračování v tradici výchovy dopravních odborníků v Pardubicích, za vstřícné podpory vedení Vysoké školy chemicko-technologické i Magistrátu města Pardubic.

Významný podíl na vzniku nové fakulty a hlavní podíl na založení nové katedry technologie a řízení dopravy přísluší doc. Ing. Vlastislavovi Mojžíšovi, CSc. Termíny pro zpracování veškeré potřebné dokumentace byly napjaté, pracovní podmínky i personální obsazení velice skromné. V rámci katedry však došlo navíc k radikální změně koncepce monotematického, jednooborového zaměření katedry na univerzální, víceoborové.

Odstup pěti let je pro hodnocení činnosti jakékoli organizace velmi krátký. Avšak dosud dosažené výsledky jsou nesporně povzbuzující. Zatímco první tři roky byly výrazně poznamenány přechodem určité části posluchačů ze Žiliny, nabíhají postupně absolventi, kteří započali studium v Pardubicích. Možno konstatovat zárodky vznikající tradice při předpokládaném počtu 30 - 40 absolventů všeoborového technologického dopravního zaměření. Záruku dalšího rozvoje představuje zájem o doktorandské studium. V letošním roce je ve dvou probíhajících ročnících zapsáno 5 interních a 13 externích doktorandů.

Lze si jen přát, aby potenciální zájemci, současní studenti i všichni absolventi našli plné uplatnění ve stávajících i nově vznikajících organizacích dopravního zaměření. Následný kontakt s katedrou je cestou, jak vytvořit zpětnou vazbu mezi potřebami a požadavky praxe a nikdy neukončenou teoretickou základnou, budovanou na katedře.

# Spolupráce Nadace Jana Pernera a katedry technologie a řízení dopravy

*doc. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc.*

*vedoucí katedry*

*člen Prezidia Nadace Jana Pernera*



Pětileté jubileum Nadace Jana Pernera, ale také i profilogie a garantské katedry technologie a řízení dopravy stejnojmenného studijního oboru Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice je vhodnou příležitostí pro krátké zamýšlení nad minulou, současnou i příští spoluprací nadace a jmenované katedry. Myslím, že mohu říci, že v uplynulém období byla tato spolupráce rozsáhlá a měla pozitivní výsledky v řadě oblastí. Následující bilance však není a ani nemůže být úplná.

Především to byla řada odborných akcí, z nichž bych vzpomněl spolupráci při pořádání už čtyř kolokvií ŽELVRS a dvou konferencí LOGI - vždy to bylo s mezinárodní účastí, dále seminář KOMBISYS pro odbornou veřejnost, dva šestidenní semináře Racionalizace železniční dopravy pro pracovníky Českých drah a také právě končící čtyřsemestrální licenční studium Právo v dopravě pro pracovníky dopravních organizací a firem.

Další spolupráce byla na projektech objednaných z praxe, při nichž nadace zajišťovala část smluvní a organizační a katedra pak část řešitelskou. Na tomto místě bych rád např. vzpomněl projekt Editor sítě, zpracovaný pro ministerstvo dopravy, úlohu Pevný přechod vozů mezi nákladními vlaky řešenou pro bývalou Divizi provozu Českých drah, dále dvě studie pro společnost AŽD, tj. studie Dálkové ovládání za-

bezpečovacího zařízení na trati Brno - Česká Třebová a studie Automatizované vedení dopravní dokumentace.

V současnosti Nadace zajišťuje smluvně a organizačně studii Rozvoj intermodálních přeprav pro společnost ESA, kterou katedra řeší, a státní projekt vědy a výzkumu Inteligentní systém určení polohy vozidel na principu GPS pro zvýšení bezpečnosti a efektivnosti řízení pozemní dopravy pro ministerstvo dopravy a spojů, na němž se řešitelsky podílí společnost Geoinvest české dráhy - o. z. Datis a katedra technologie a řízení dopravy.

Nadace a katedra tč. participují na přípravě a založení Asociace pro rozvoj intermodálních přeprav (ARIP) a na druhém běhu licenčního studia Právo v dopravě.

Z připravovaných odborných akcí obou pracovišť lze vzpomnět konferenci LOGI '98, která se uskuteční v říjnu t. r. a licenční studium Provozování dráhy a drážní dopravy, které začne letos na podzim.

Katedra je nadaci zvlášť povděčná za to, že přispěla resp. přispívá dvěma doktorandům katedry na jejich zahraniční studium na Evropském institutu postgraduálního studia na Technické univerzitě v Drážďanech. Jiný příspěvek poskytla nadace na počítačové vybavení dopravní laboratoře katedry a na sedm titulů skript katedry.



Dovolte mi, abych jubilující Nadaci Jana Pernera za katedru i svým jménem srdečně poděkoval za její dosavadní bohatou veřejně prospěšnou činnost, za dosavadní spolupráci, jakož i za podporu, kterou katedře dosud poskytovala. Současné bych se rád vyznal z toho, že si dnes vůbec neumím představit situaci, že by Nadace Jan Pernera neexistovala. Od samotného počátku jejího vzniku naplňuje své po-

slání, přínosy její činnosti jsou evidentní. Proto bych rád vyjádřil naději, že i v příštím období, po určitých změnách podle nového zákona o nadacích, který upravuje jejich činnost, bude v transformované Nadaci Jana Pernera dostatek prostoru pro další spolupráci. Katedra technologie a řízení pro to vyvine maximální úsilí. Při pětiletém jubileu přeji nadaci i do příštího období to nejlepší.

## Informatika v dopravě a účast DFJP na ní

*doc. Ing. Karel Šotek, CSc.  
vedoucí katedry informatiky v dopravě*

Doprava je svým zaměřením obor lidské činnosti, vyžadující pro svoji bezchybnou činnost poměrně značné množství informací pro každou svoji řídicí úroveň.

Na druhé straně je doprava zdrojem řady nových informací potřebných pro vlastní činnost a využívaných i dalšími na dopravu navazujícími systémy. Jsou to systémy tvořící zejména logistický systém. Doprava jako taková a zejména logistický systém jsou dnes systémy jednoznačně závislé na spolehlivém získávání, poskytování a zpracování informací.

Doprava u nás, především železniční, byla vždy svázána s uplatněním jednotlivých technických prostředků sloužících pro přenos informací (např. telegraf, telegram, dálhopis). Pro tyto systémy byly vždy vytvářeny podmínky pro celosíťové uplatnění. Podobným, i když poměrně složitějším způsobem se hledalo uplatnění pro zařízení výpočetní techniky.

Na rozšíření zařízení výpočetní techniky měly zásadní vliv především jeho technické vlastnosti. Je jasné, že sálový počítač nebylo možno instalovat v každé provozní jednotce, ale pouze tam, kde se našla odpovídající aplikace. I tak je historie uplatnění počítačů v dopravě, zejména železniční, poměrně bohatá a často znamenala absolutní prvenství vůči ostatním odvětvím:

- ✓ zavedení děrnoštítkových strojů HOLLERITH v roce 1928,
- ✓ instalace elektronového počítače URAL-2 ve VLD Praha v roce 1962,
- ✓ instalace a praktické využití samočinného počítače LEO-360 v oblasti dopravních statistik v roce 1964 v ÚVTD Praha,
- ✓ postupné zřizování strojně-početních stanic a později výpočetních středisek dráhy na všech řídicích stupních využívaných pro agendové činnosti (např. již v roce 1967 byly zpracovávány mzdy pro pracovníky služby dopravy a přepravy),
- ✓ první systém celosíťového charakteru INTERVOZ-ČSD v roce 1976 zaměřený na sledování pobytu cizích vozů na síti ČSD,

- ✓ systém ARES-1 (Automatizovaný rezervační systém), celosíťový systém, který už do roku 1985 využíval jednotnou přenosovou síť a pracující s některými informacemi v čase blízkém režimu reálného času,
- ✓ od roku 1997 došlo k realizaci počítačové sítě INTRANET-ČD na platformě JSPD-ČD (Jednotné síťové přenosu dat) a principech INTERNET. Tato síť je využívána nejen pro potřeby ČD, ale je otevřena i široké klientele, zejména přepravním.

Současný rozvoj informatiky v železniční dopravě probíhá odděleně v rámci jednotlivých divizí (DDC, DOP). Pouze systém SAP R/3 má naddivizní charakter.

Složitost dopravního procesu a jeho celosíťový charakter se projevovaly významně i v rozvoji informačních systémů, zejména v provozních podmínkách. Řada dopravních úloh si vyžadovala řešení na teoretické úrovni. Právě zde se vždy otevíral prostor pro vědecko-výzkumnou základnu výzkumných a vědeckých organizací, ve které měly své zastoupení i vysokoškolské instituce. Základ je možno hledat na VŠDS v Žilině (jednotlivých fakultách, zejména PEDAS a FR a do roku 1992 i ÚRK – Ústav rozvoje komunikací).

Na teoretické výsledky vědecko-výzkumných úloh základního výzkumu navazovala i řada úspěšných aplikací zejména v oblasti racionalizačních úloh lokačních, alokačních, svozně - rozvozných úloh, úloh dopravní obsluhy apod.

Na oblast vědy a výzkumu v dopravě měl značný vliv i historický vývoj, rozpad federace, vznik nových subjektů v dopravním školství i v dopravě jako takové. V silniční dopravě, po rozpadu podniků ČSAD, je zájem o dopravní vědu a výzkum v současnosti minimální. Podstatně větší šance (limitované stále více finančními možnostmi) jsou v dopravě železniční. Neméně významné okolnosti vznikly rozpadem federálního dopravního školství a ustavením nových dopravních fakult v ČR. Určitý čas trvala a ještě bude pokračovat stabilizace vědecko-výzkumné činnosti v těchto institucích. Některé činnosti v této oblasti se podařilo realizovat a postupně rozvíjet natolik, že byl zachován jejich kontinuální charakter. Jedná se zejména o úlohy z oblasti informatiky,

zaměřené na oblast racionalizace technologických procesů v dopravě, především železniční.

Dopravní fakulta Jana Pernera, zejména katedra informatiky v dopravě, se od svého zřízení zúčastňuje převážně formou vedlejší hospodářské činnosti buď přímo nebo ve spolupráci s Katedrou speciálních technologií Fakulty riadenia a informatiky Univerzity v Žilíně řady úloh pro potřeby Českých drah i Železnic Slovenské republiky.

Pro potřeby ČD jsou řešeny tyto úlohy:

- ✓ SENA-JŘ-VT (Sestava nákrasného jízdního řádu pomocí výpočetní techniky). Projekt je od roku 1997 v celosíťové realizaci a je postupně rozšiřován o další moduly,
- ✓ CEV (Centrální editor vlaků) je projekt, který je zaměřen na optimalizaci plánu vlakovorby v celosíťové podobě. Projekt je součástí systému SENA,

- ✓ EXPERT (Grafický editor standardních dat sítě ČD) umožňuje tvorbu databáze standardních dat o tratích a stanicích na síti ČD. Je součástí systému SENA,
- ✓ GTN-DOZ (Graficko technologická nadstavba dálkového ovládacího zařízení). Projekt umožňuje interaktivní spojení člověka s elektronickým dálkovým zabezpečovacím zařízením,
- ✓ PEPŘ (Pevný přechod zátěže). Projekt, který je zaměřen na pevné trasování nákladních vlaků a zásilek.

Výsledky této činnosti se pozitivně projevují i ve vlastním pedagogickém procesu. Jsou dokladem toho, že náplň i zaměření Dopravní fakulty Jana Pernera je živý a otevřený proces, který vyžaduje neustálou inovaci směřující k naplnění základního poslání vychovávat a na vysoké úrovni připravovat dopravní inženýry.

## Katedra dopravních prostředků

*prof. Ing. Jaroslav Čáp, DrSc.  
vedoucí katedry dopravních prostředků*

Katedra dopravních prostředků je profilovou katedrou pro studijní obor Dopravní prostředky. Odbornou a pedagogickou činnost zaměřuje na problematiku železničních a silničních vozidel a jejich konstrukčních částí hlavně z hlediska provozu, údržby a obnovy, taktéž však z hlediska konstrukce, rekonstrukcí a modernizací dopravních prostředků. Pět let budování katedry dopravních prostředků postačilo k tomu, že se vyprofilovala do stavu, jenž snese dosti přísná měřítka na své hodnocení:

- ✓ katedra má 3 profesory, 7 docentů a 7 odborných asistentů, jeden ze zmíněných sedmi docentů bude ve velmi krátké době jmenován profesorem,
- ✓ katedra má tři oddělení: kolejových vozidel, silničních vozidel a materiálů; po stránce personální je však potřebné dobudovat oddělení silničních vozidel,
- ✓ s katedrou spolupracují jak na poli pedagogickém, tak i výzkumném význační odborníci z Ministerstva dopravy a spojů ČR, Českých drah, výzkumných a vývojových ústavů v ČR, vysokých škol jak v rámci ČR, tak zahraničních,
- ✓ členové katedry spolupracují s význačnými zahraničními institucemi a výzkumnými ústavy, zejména ze SRN, Slovenska, Polska, ale i Irsko, atd.,
- ✓ členové katedry jsou zapojeni do řešení mezinárodních výzkumných projektů, např. v rámci INCO-COPERNICUS, Q-REC, zaměřeného na řešení problematiky recyklace starých a havarovaných osobních automobilů,
- ✓ katedra je zapojena též ve velké míře do řešení projektů v rámci Grantové agentury ČR, rozvojových projektů VŠ,
- ✓ katedra spolupracuje nebo má navázány úzké kontakty s praxí v oboru dopravních prostředků železniční a silniční dopravy, a to jak s výrobcí vozidel, tak zejména se sférou údržby a oprav vozidel, dozorování nad technickým stavem vozidel (silniční dopravy -STK, SME), atd.,

- ✓ pracoviště katedry jsou umístěna jak v Pardubicích, tak na dislokovaných pracovištích v České Třebové a ve Starém Hradišti (areál Podniku speciálních prací, a.s.); na všech pracovištích je postupně dobudována nebo v rámci areálu PSP, a.s. stále více využívána jejich vlastní experimentální základna, a to jak pro potřeby výuky, tak pro potřeby výzkumu, zpracovávání diplomových, doktorandských a habilitačních prací,
- ✓ katedra se postupně připravuje na budování specializovaných učeben v prostorách bývalého učiliště nacházejícího se v areálu univerzity; zabezpečuje pro výuku potřebné důležité prvky a agregáty železničních a silničních vozidel, přístrojové vybavení, atd.

V oboru Dopravní prostředky (jak již bylo dříve částečně uvedeno) se studium zaměřuje na provoz (po stránce technické), dozorování nad technickým stavem, údržbu, opravy a obnovu dopravních prostředků železniční a silniční dopravy, včetně integrované péče o dopravní prostředky (informační a řídicí systémy spolehlivosti a diagnostiky, diagnostické systémy), zařízení pro údržbu a opravy dopravních prostředků, ale též na konstrukci, rekonstrukce a modernizace dopravních prostředků (důraz je kladen na využití výpočetní techniky v aplikaci na konstrukci a projektování vozidel), ekologii provozu dopravních prostředků, atd.

Ve 4. ročníku oboru Dopravní prostředky se studenti dělí na dvě zaměření: kolejová vozidla a silniční vozidla (užitková a autobusy). Pro studenty prvního zaměření zabezpečuje katedra výuku předmětů: Teorie kolejových vozidel, Konstrukce kolejových vozidel, Spalovací motory, Rychlá kolejová vozidla, Teorie údržby, Vozové hospodářství, Provoz hnacích vozidel a další, pro studenty druhého zaměření potom: Teorie a konstrukce silničních vozidel, Spalovací motory, Moderní směry v provozu a konstrukci silničních vozidel, Zkoušení silničních vozidel, Teorie údržby, Údržba a opravy silničních vozidel, atd.



Výzkumné práce katedry řeší otázky kvality a bezpečnosti jízdy kolejových vozidel, vysokých rychlostí v dopravě, ekologie provozu dopravních prostředků, recyklace starých a havarovaných osobních automobilů, nových konstrukčních

materiálů prvků železničních a silničních vozidel. Výsledky prací jsou v poměrně velkém počtu publikovány v odborných časopisech a sbornících seminářů a konferencí, o čemž svědčí např. 22 publikací členů katedry za rok 1997.

# Katedra provozní spolehlivosti, diagnostiky a mechaniky v dopravě

*doc. Ing. Jaroslav Menčík, CSc.*

*katedra provozní spolehlivosti, diagnostiky a mechaniky v dopravě*

Katedra, kterou vede prof. Ing. Milan Lánský, DrSc., děkan Dopravní fakulty Jana Pernera, zajišťuje výuku a provádí výzkum ve třech oblastech:

- ✓ diagnostika, spolehlivost, jakost a měření v dopravě,
- ✓ mechanika, hydromechanika a termodynamika v dopravě,
- ✓ ekologické aspekty v dopravě a diagnostice.

V souladu s tím je katedra rozdělena do tří oddělení (OD-SJMD, OMHTD a OEADD). Na katedře působí celkem 20 pracovníků, z toho 3 profesori, 4 docenti a 10 odborných asistentů. Většina pracovníků katedry působí v univerzitním areálu na Stavařově, část výuky však probíhá také na dislokovaném pracovišti v České Třebové a v Univerzitním ekologickém centru v Doubravících.

Výuka zahrnuje jak předměty společné pro všechny studenty dopravní fakulty (např. Technická mechanika v dopravě a Životní prostředí), tak i velké množství odborných předmětů pro studijní obory Dopravní prostředky, Dopravní infrastruktura, Technologie a řízení dopravy a Dopravní management, marketing a logistika. Sem patří mimo jiné Statika, Dynamika, Pružnost a pevnost, Metoda konečných prvků, Hydromechanika a hydraulické stroje, Termomechanika a tepelné stroje, Měření a experimentální metody, Provozní spolehlivost, Informační a diagnostické systémy, ale i Řízení jakosti, Provozní hmoty nebo Přeprava nebezpečného zboží; podrobný přehled lze najít ve Studijním programu DFJP.

V postgraduálním doktorandském studiu zajišťuje katedra vyučování speciálních předmětů jak v oboru Dopravní prostředky a infrastruktura, tak i Technologie a management v dopravě a komunikacích.

Kromě výuky „jednotlivých“ předmětů je katedra garantem studijní orientace "Jakost, spolehlivost a diagnostika v dopravě", určené pro studenty všech studijních oborů. Vhodnou kombinací alternativních předmětů v rámci tohoto zaměření tak studenti mohou získat znalosti, které uplatní jako manažeři nebo specialisté pro řízení jakosti a spolehlivosti nebo pro vytváření a řízení informačních diagnostických systémů v dopravních i výrobních podnicích.

Vědeckovýzkumná činnost je zaměřena na oblasti odpovídající uvedenému členění katedry. Jedná se o grantové projekty GA ČR nebo MŠMT, dále o úkoly aplikovaného výzkumu ve spolupráci s výrobními podniky nebo dopravními organizacemi a interní granty Univerzity Pardubice. Pro dosažení větší účinnosti se často využívá spolupráce s pracovní-

ky jiných kateder fakulty (např. KDP nebo KDI), ale i jiných fakult (např. FES) nebo institucí (FM VŠE J. H., Škoda Plzeň a j.). Jako příklady lze uvést úspěšně oponovaný projekt GA ČR „Metody zvyšování spolehlivosti dopravní obsluhy území“ a probíhající projekty GA ČR „Vliv technických poruch dopravních prostředků MHD na prostoje a provozní spolehlivost“ (řešitel v obou případech prof. Ing. M. Lánský, DrSc.) a „Výpočtové modely pro posuzování spolehlivosti dopravních prostředků“ (doc. Ing. J. Menčík, CSc.), nebo spolupráce na projektu „Spolehlivost a životnost konstrukcí dopravních staveb“ (spolu s pracovníky KDI DFJP a ÚTAM AV ČR). V oblasti spolupráce s podniky byly v poslední době úspěšně vyřešeny úkoly „Problematika odhlučnění železničního dvojkolí“ (prof. Ing. R. Kaloč, CSc., pro Železárny a drátovny Bohumín), dále „Expertiza uspořádání hydraulických systémů rypadel“ (doc. Ing. J. Koreis, CSc., pro Uničovské strojírní - UNEX), a „Analýza silových poměrů a dimenzování radlice zemního stroje“ (prof. Ing. R. Kaloč, CSc. a doc. Ing. J. Koreis, CSc. pro Transportu Chrudim). Výstupem z jednotlivých úkolů jsou buď publikace v odborných časopisech a na konferencích doma i v zahraničí, nebo konkrétní dokumentace a know-how, umožňující spolupracujícím organizacím provádět zásadní inovační změny ve výrobě nebo provozu.

V rámci interních grantů univerzity nebo fakulty jsou řešeny především úkoly sloužící ke zkvalitnění výuky a vytváření didaktických pomůcek. Úkolem z jiné oblasti, avšak mimořádně důležitým pro univerzitu, byl projekt MŠMT „Připojení dislokovaných pracovišť DFJP na počítačovou síť UPa“. Na jeho řešení se z KPSDM podílela doc. RNDr. J. Machalíková, CSc., která značně přispěla k tomu, že dislokované pracoviště v České Třebové již slouží jako uzel CES-NETu.

Pokud se týče celkového hodnocení činnosti a života katedry, bylo by možné na první pohled říci, že všechno je v nejlepšímu pořádku: pracovní kolektiv je stabilizovaný, jen s občasnými mírnými změnami (k lepšímu; postupně se zvyšuje počet pracovníků na plný úvazek a snižuje věkový průměr), pracovníci učí, vedou doktorandy, zkoumají, publikují, mladí asistenti se účastní doktorandského studia... Přesto má na činnost i výsledky katedry značný vliv skutečnost, že katedra je stále ještě v období svého utváření a růstu. Konkrétně to v současné době znamená např. budování laboratoří pro mechaniku a laboratoře pro spolehlivost a diagnostiku



v nově získaných prostorách. Situace je o to složitější, že se jedná o budování „z ničeho“ a s (téměř) nulovými finančními prostředky. Přitom náklady na pořízení běžných měřicích přístrojů pro diagnostiku, demonstračních modelů pro mechaniku, ale i výkonného software pro analýzu deformací a napětí v konstrukcích dopravních prostředků nebo staveb se pohybují ve statisících. Pracovníci katedry provozní spo-

lehlivosti, diagnostiky a mechaniky v dopravě proto musejí trvale prokazovat velkou vynalézavost a vytrvalost. V tomto zápase mají - podobně jako pracovníci ostatních kateder DFJP - k dispozici jenom jedinou zbraň, avšak účinnou: houževnatost a vědomí, že pomáhají budovat něco užitečného a trvalého.

## Vznik nové katedry na DFJP

*prof. Ing. H. Šertler, DrSc.*

*Ing. E. Kvítek, CSc.*

*Ing. J. Konečný*

Při akreditaci DFJP v r. 1993 vznikla jako jedna z pěti kateder katedra dopravní infrastruktury (KDI), zaměřená na výchovu studentů studijního oboru Dopravní infrastruktura. Původním záměrem akreditačního projektu bylo vychovávat odborníky pro stavbu, rekonstrukci a údržbu dopravní cesty včetně elektrotechnické infrastruktury, tj. sdělovací a zabezpečovací techniky a elektrické trakce. To vyžadovalo odborníky pedagogy stavebního i elektrotechnického zaměření. Záhy se ukázalo, že problematika je tak široká a odlišnost stavebního a elektrotechnického oboru tak značná, že bylo třeba přistoupit k vnitřní diferenciaci katedry. Ta vyústila ve zřízení dvou oddělení, tj. oddělení dopravní cesty stavebního zaměření a oddělení elektrotechnických zařízení v dopravě a k diferenciaci učebních plánů pro dva korespondující podobory.

S platností od 15. 5. 1998 bylo rozhodnutím děkana DFJP UPa z této katedry vyčleněno oddělení elektrotechnických zařízení v dopravě a převedeno na samostatnou katedru elektrotechniky, elektroniky a zabezpečovací techniky v dopravě, zatímco původní katedra dopravní infrastruktury bude zaměřena na dopravní stavitelství. Pedagogická a vědecko-výzkumná činnost nové katedry bude zaměřena na veškerá elektrotechnická a elektronická zařízení sloužící k provozování všech druhů dopravy, zvýšení její bezpečnosti a efektivnosti, jakož i k omezení škodlivých vlivů na okolní prostředí.

V rámci elektrotechniky je možno studovat:

- ✓ zabezpečovací techniku,
- ✓ pohony, trakci a energetiku dopravy,
- ✓ sdělovací a komunikační techniku.

Výuka elektrotechniky na Dopravní fakultě UPa probíhá již od r. 1993. Elektrotechnika se vyučuje ve druhém ročníku (kdy studenti ještě nejsou plně rozděleni podle specializací),

je zařazená do studijního programu ve třetím a vyšších ročnících neelektrotechnických studijních oborů a hlavně se vyučuje ve studijním zaměření na elektrotechniku. Protože z VŠDS v Žilině nepřešli do Pardubic žádní pedagogové zaměřeni na elektrotechniku, bylo nutné zázemí pro elektrotechniku budovat postupně, v souladu s tím, jak přibývalo ročníků se studenty přijatými ke studiu v Pardubicích. Vedle již zavedených předmětů se připravuje rozšíření specializace o předměty týkající se komunikační a navigační techniky. Využití této techniky v dopravě nabývá stále větší význam v souvislosti s rostoucí hustotou dopravy a nutností využívání kombinované dopravy.

To je v souladu se snahou o ekonomický rozvoj řady podniků východních Čech, které se touto problematikou zabývají. Studenti budou mít možnost spolupracovat s těmito podniky během studia a po absolvování studia nalézt zde své uplatnění.

Nová katedra organizuje v tomto školním roce 1997/98 poprvé státní závěrečné zkoušky pro studenty, kteří již celé pětileté studium absolvovali na DFJP UPa. Úspěšné složení těchto zkoušek bude jedním z prvních konkrétních výsledků činnosti katedry. Očekáváme, že se v dalších letech počet zájemců o studium zvýší, což umožní další rozvoj katedry a posílení počtu pedagogických pracovníků.

Na DFJP je možné studovat elektrotechniku s uplatněním při:

- ✓ navrhování provozu, rekonstrukci a údržbě elektrických zařízení na dopravní cestě,
- ✓ konstrukci, vývoji, výzkumu a výrobě nejrůznějších elektrotechnických zařízení.

Poslední úpravy studijních programů sledují to, aby elektrotechniku mohl na DFJP studovat i ten, kdo po absolvování bude chtít pracovat v jiném než dopravním oboru.



# Pedagogická a vědeckovýzkumná činnost katedry DMML

*doc. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry*

*prof. Ing. Bohumil Řezníček, CSc.  
garant studijního oboru DMML*

Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky (DMML) vyvíjí **pedagogickou činnost** na Dopravní fakultě Jana Pernera (DFJP), která má charakter ekonomicko-technologický a technický.

Katedra organizuje denní studium a dálkové studium. Je garantem studijního oboru DMML a zajišťuje výuku vybraných předmětů na studijních oborech Technologie a řízení dopravy, Dopravní infrastruktura, Dopravní prostředky a na fakultě Fakultě ekonomicko-správní UPa. Přednášky a cvičení zajišťují profesori a docenti, případně odborní asistenti kandidáti věd a také významní odborníci z MDS ČR, GŘ ČD, Celní správy ČR, Výzkumně vývojové základny, České pojišťovny a poradenských organizací. Denní inženýrské studium je 5-ti leté, dálkové 6-ti leté. První ročník studia je společný pro všechny studijní obory. Na denním i dálkovém studiu se v rámci alternativních předmětů od třetího ročníku zajišťují tři zaměření, a to na železniční, silniční a leteckou dopravu.

Bakalářské studium se řídí samostatným studijním plánem, který je sestaven tak, aby po absolvování studia mohli absolventi zastávat odpovídající funkce v praxi. V současné době probíhá dálkové bakalářské studium zaměřené na provoz pošt.

Na inženýrské studium v oboru DMML navazuje doktorandské studium v oboru Technologie a management v dopravě a telekomunikacích, které je současně i doktorandským studiem pro absolventy studijního oboru Technologie a řízení dopravy na dopravní fakultě.

Ve studijním oboru DMML doposud v období 1994 - 1997 ukončilo denní inženýrské studium celkem 124 posluchačů, na dálkovém 31. Pracovníci katedry v rámci zajišťování doktorandského studia školí 6 interních a 19 externích doktorandů. V současné době nejsou pro absolventy DMML nabízeny další formy studia, ale v budoucnosti hodlá katedra nabízet rekvalifikaci a inovační kurzy z oblasti dopravního managementu, marketingu a logistiky.

Katedra se v rámci fakulty podílí ve spolupráci s Nadací Jana Pernera na zabezpečování výuky pro Univerzitu 3. věku a na zabezpečení speciálních přednášek pro pracovníky ČD a MDS ČR. Pracovníci katedry se dále podílejí na organizaci odborných seminářů a kurzů především pro pracovníky v sektoru dopravy. Pro zajištění výuky literaturou vydala katedra 11 titulů skript, podílí se na zpracování vysokoškolských učebnic s Žilinskou univerzitou pro management v dopravě a na odborném titulu ABC logistiky v podnikání.

Kontakt s absolventy studijního oboru DMML v praxi udržuje katedra prostřednictvím Asociace dopravních inženýrů ČR.

**Vědecko-výzkumná činnost** na katedře DMML se zaměřuje na oblasti managementu, marketingu a logistiky v dopravě a také na oblasti ekonomiky dopravního podniku, financování, analýz a provozování hospodářské činnosti dopravního podniku a dopravní politiku. Tvůrčím způsobem se na vědecko-výzkumné činnosti katedry podílejí všichni pracovníci v kategorii profesorů a docentů a také ostatní asistenti s CSc., včetně doktorandů. Ostatní pracovníci se podílejí na činnosti jako spoluřešitelé.

Výzkumné projekty řešené na katedře DMML lze rozdělit do následujících oblastí:

- ✓ grantové úlohy řešené v rámci GA ČR,
- ✓ grantové úlohy řešené v rámci 4. rámcového programu výzkum a vývoj EU pro dopravu,
- ✓ grantové úlohy řešené v rámci rozvoje vědecko-výzkumné činnosti na DFJP, grantové úlohy řešené v rámci interních grantů UPa.

V období od roku 1994 do 1998 katedra řešila 3 grantové úlohy GA ČR, 1 úlohu v rámci 4. rámcového programu EU (SONERAIL), 3 projekty interních grantů UPa a 7 projektů interních grantů DFJP.

Ve školním roce 1998/99 řeší katedra následující grantové úlohy:

- ✓ grantový projekt GA ČR č. 103/98/0245 „Analýza a prognóza faktorů ovlivňujících dopravu v pohraničním regionu (termín řešení 1998-2000),
- ✓ pokračuje řešení mezinárodního projektu v rámci 4. rámcového programu EU „SONERAIL“, který je řešen ve spolupráci s University of North London, Netherlands Economics Institute (Rotterdam), Technische University Dresden, TMT Pragma srl. (Roma), ZEUS European Economics Interest Group (Athény),
- ✓ interní granty UPa:
  - Aplikace metodologie hodnocení sociální potřeby na vybrané tratě v ČR, její úprava na současné podmínky v ČR a srovnání její použitelnosti ve vybraných zemích EU,
  - Závislost ekonomických a sociálních podmínek občanů na dopravní obslužnosti jejich místa bydliště ve vybraných regionech,
  - Stávající organizace kombinované dopravy, její analýza a prognóza s orientací na relaci česko-italské cesty.

Katedra spolupracuje v rámci pedagogické a vědecko-výzkumné činnosti s následujícími vysokými školami a univerzitami.

- ✓ Žilinská univerzita v Žilině
- ✓ Vysoká škola obchodní Warszawa
- ✓ Dopravní fakulta Gdaňské univerzity v Sopotech
- ✓ Technická univerzita Drážďany
- ✓ Technická univerzita Zürich
- ✓ Univerzita Basilej
- ✓ London North University
- ✓ Polytechnika Krakow

Výstupy vědeckovýzkumné a publikační činnosti za roky 1993 až 1997 lze v rámci přehledu dokumentovat následujícími souhrnnými údaji:

- ✓ knižní publikace: 1
- ✓ články v zahraničí: 18
- ✓ články v tuzemsku: 105
- ✓ vystoupení na konferencích v zahraničí: 14
- ✓ vystoupení na konferencích v tuzemsku: 23
- ✓ prezentace na seminářích v tuzemsku: 31

Na závěr předložené prezentace pedagogických a vědecko-výzkumných činností katedry DMML lze konstatovat, že v rámci učebního plánu na studijním oboru DMML je nabídnuto bohaté spektrum dopravních disciplín opírajících

se o teoretické předměty, které jsou předpokladem pro studium a pochopení speciální aplikované problematiky v odborných profilujících předmětech. Vzhledem k tomu, že doprava je součástí logistického managementu, vychází výchova a vzdělávání dopravních manažerů z podrobných znalostí techniky a technologie a na to navazujících provozně ekonomických disciplín. Zaměření studia na studijním oboru DMML je v souladu s aktuálními požadavky a potřebami jak na úrovni sektoru dopravy, tak i na podnikové úrovni.

Studijní obor DMML byl akreditován v roce 1993 a v roce 1997. Přitom je však třeba konstatovat, že se jedná o kontinuální vědecko-výzkumnou a pedagogickou činnost, protože většina učitelů přešla na DFJP z VŠDS Žilina nebo jsou jejími absolventy.

Absolventi studijního oboru DMML nacházejí uplatnění v dopravních podnicích a firmách, hlavně v řídicích činnostech a také při komunikaci s orgány státní správy a zákazníky, při provádění přepravní obchodní a zasilatelské činnosti.

Odborná úroveň absolventů je nejenom srovnatelná s podobnými fakultami u nás i v zahraničí, ale vyznačuje se svojí specifičností v tom směru, že schopnosti a znalosti absolventů z oblasti DMML spočívají ve znalostech provozně-ekonomických disciplín, ale rovněž ve znalostech z dopravní technologie, dopravní techniky a informatiky v dopravě.

## PRÁVO V DOPRAVĚ

**Ing. Vojtěch Kladívko, pracovník Českých drah, s. o.  
absolvent licenčního studia Právo v dopravě**

(diskusní příspěvek k semináři dne 21. května 1998 v Praze k příležitosti 5. výročí založení DFJP UPa)

Je neradostným konstatováním, že úroveň právní kultury, nemluvě o znalosti právních fenoménů, je u nás stále nízká. A přitom se dnes a denně setkáváme s nejrůznějšími povinnostmi nahlížet do zákonů a podle nich se rozhodovat, neznajíce téměř nic o právním myšlení a formální logice, která nemá s tolik zprofanovanou formalitou zhora nic společného.

Při vědomí nutnosti zvýšit úroveň právního myšlení připravila cíleně pro pracovníky Českých drah Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice na svém detašovaném pracovišti v Hybernské č. 5, Praha 1, čtyřsemestrální licenční studium pod názvem Právo v dopravě. A protože zájem byl překvapivě velký, je připraven k otevření nový ročník se stejným zaměřením a možností rozšíření studia pro absolventy právě končícího studijního běhu.

Původně se předpokládala účast asi 20 až 30 posluchačů, především z řad pracovníků Českých drah. Skutečnost však byla jiná. Zájem ze strany Českých drah byl zprvu skutečně značný, ale fakticky přihlášení železničáři tvořili v I. běhu studia drtivou menšinu. Velice překvapil zájem o studium ze strany soukromých firem, především vedoucích pracovníků, podnikajících v autodopravě. Zajímavé je, že kupř. Česká pošta má v ročníku více studentů než České dráhy. Plánovaný stav se podařilo naplnit, dokonce bylo nutno některé zájemce o studium odmítnout. Proto byl pro rok 1998 otevřen

nový ročník. Bohužel se ukazuje, že soukromé firmy mají o zvyšování kvality právního myšlení svých zaměstnanců výrazně větší zájem než státní sektor. Je zřejmé, kdo bude ve výhodě při manažerské práci, při prosazování zájmů či uzavírání smluv. Možná i tady je odpověď na otázku, proč železnice oproti autodopravě ztrácí tempo.

Každý semestr licenčního studia má v průměru 10 výukových dnů po 8 vyučovacích hodinách, které probíhají na Vzdělávacím a informačním pracovišti (VIP) Univerzity Pardubice v Praze. Začalo se úvodem do právního myšlení a všeobecnou teorií práva. Postupně se ve zkrácených časech probíraly základy občanského práva hmotného, obchodní a pracovní právo, živnostenské právo, nebo třeba i občanské právo procesní a trestní právo. Důležitost je dáována na témata, týkající se především závazkového práva, tedy znalostem nezbytným pro uzavírání smluv, mezinárodního práva a právních vztahů v dopravě. Lektory jsou nejen univerzitní odborníci, ale třeba i právníci z legislativního odboru ministerstva dopravy a odborníci z praxe. Zjednodušeně lze říci, že se účastník studia v průběhu dvou let setká ve zkratce s tím, co je obsahem studia na právnické fakultě. Cílem není vychovat ve zkráceném termínu klasické právníky, ale umožnit odborníkům nahlédnout do právního know-how, když pro nic jiného, tak aby s právníky mohli lépe komunikovat při úspěš-



ném hájení zájmů svých či podnikových. Pokud by někoho studium zaujalo a chtěl by u nás začít třeba dálkové magisterské nebo bakalářské studium (možností je samozřejmě víc), bude mít při zkouškách nesporně výhodu.

Výuka je založena na důvěře a korektnosti. Protože se posluchači chtějí něco dozvědět a jedná se o rozumné lidi ve věku okolo 40 roků, není je třeba do ničeho nutit. Jelikož se za studium platí, sami posluchači si hlídají, aby nebyli o nic ošizeni. A i pracovníci Nadace Jana Pernera a pedagogové se snaží s ohledem na jejich zájmy vymyslet pro ně něco zajímavého, kupř. je čeká dvoudenní soustředění spojené s prověrkou znalostí pomocí testů, které se uskutečnilo v Krkonoších na boudě ministerstva dopravy a rehabilitačním středisku ČSPLO v Lázních Libverda.

Zájemce o studium by měl mít ukončené vysokoškolské vzdělání, výjimky se posuzují individuálně. Měl by mít jistou praxi, ale není to bezpodmínečně nutné. Licenční studium zajišťuje VIP Dopravní fakulty Jana Pernera, Hybernská 5, 110 00 Praha 1. Cena za jeden semestr je 7.500 Kč včetně studijních materiálů. Čtyřsemestrální studium se platí po jednotlivých semestrech.

Právo je uměním dobra a slušnosti, a co zákon nezakazuje, to se dá pokládat za dovolené. Ale nezapomeňme, že ne všechno, co je dovolené, je také čestné. Tak praví teorie práva. Pamatujme na to. Snad si potom lépe uvědomíme, jak důležité je pěstovat nejen kondici fyzickou či odbornostní, ale i právní. Pomáháme tím nejen sobě, ale i všem, kterým své služby chceme nabízet. Ať už jsme z Českých drah, nebo odkudkoli.

## Evropské integrační studium EIPOS

*Ing. Jaroslav Matuška, doktorand KTRD, absolvent studia EIPOS*

Dopravní fakultu Jana Pernera jsem absolvoval v roce 1995 a v současné době jsem interní doktorand na katedře technologie a řízení dopravy.

Tímto příspěvkem bych rád veřejně poděkoval prezidentu Nadace Jana Pernera prof. Lánskému i všem ostatním pracovníkům Nadace Jana Pernera za finanční podporu, díky níž jsem mohl absolvovat studium na institutu EIPOS v Drážďanech.

Jak již bylo řečeno, jednou z aktivit Nadace Jana Pernera je i podpora studentů Dopravní fakulty Jana Pernera, kteří mají možnost studovat v zahraničí. Díky finanční podpoře jsem mohl i já studovat 4 semestry v rámci Evropského integračního studia

na institutu EIPOS při TU Dresden.

EIPOS je zkratka pro Evropský institut postgraduálních studií, na kterém studují mimo domácích i studenti ze zemí střední a východní Evropy - mými spolužáky byli kolegové z univerzít a vysokých škol v Ra-

kousku, Slovensku, Maďarsku a Polsku.

Studium bylo distanční a probíhalo v šestidenních soustředěních v Drážďanech. Motto celého studia bylo „Vývoj dopravy v Evropě“. Přednáškový kurz byl rozdělen do 5 modulů:

1. Hospodářství a doprava
2. Plánování, stavba a údržba dopravních cest
3. Dopravní systémy a logistika
4. Informační systémy v dopravě
5. Dopravní prostředky

Přednášejícími byli profesori z TU Dresden, ale i některých dalších univerzít a vysokých škol, jakož i přední odborníci z praxe - např. Dr. Breimeier z DB AG, prof. Thum z Deutsche Post nebo prof. Braess z výzkumného a vývojového oddělení automobilky Mercedes Benz.

Po úspěšném složení zkoušek ze 3 modulů, komplexní zkoušky a obhájení závěrečné práce na téma „Ekologické aspekty variant dopravního spojení České republiky a Saska“ jsem studium ukončil 25. 10. 1997 slavnostním vyřazením a obdržením vysvědčení a certifikátu „Evropský diplom“.

Hlavní přínos zmíněného studia vidím v:

- ✓ prohloubení teoretických znalostí v oboru,
- ✓ zdokonalení v odborné konverzaci,
- ✓ získání zkušeností a poznatků o německém vysokém školství a v neposlední řadě v navázání kontaktů s kolegy působícími na univerzitách v sousedních zemích jakož i s některými profesory z dopravního Institutu Lista v Drážďanech.

V současné době probíhá již 3. ročník tohoto studia, kterého se opět účastní zástupce dopravní fakulty, resp. katedry technologie a řízení dopravy.



Technische Universität Dresden

# Jan Perner

**se narodil jako „neduživé“ dítě, ale dokázal spojit  
Pardubice železnou dráhou s Olomoucí i Prahou**

**Květoslav Plešinger**  
*absolvent Univerzity třetího věku*

Jan Perner je prvním dítětem manželů Johana (Jana) Pernera (9. 7. 1792 - 14. 4. 1863) a Kateřiny rozené Kazdové (1791 - 31. 5. 1876) z Popovic, 3 km před Jičínem. Narodil se v Bratčicích u Čáslavi ve čtvrtek 7. září 1815 a téhož dne byl také pokřtěn v kostele v nedalekých Potěhách (2 km) kaplanem Františkem Gabrielem. Svědčí o tom jeho zápis v matrice narozených.

**V matričním zápise jsou pouze tři křížky.**

Datum je zde vyznačeno zlomkem 7/7, to znamená v čitateli den narození a ve jmenovateli den křtu. V témže dni byl pokřtěn zřejmě proto, že se zdál být při narození neduživým, tedy aby nemohl bez pokřtění zemřít zatížen dědičným hříchem, což bylo tehdy zvykem. Matrika je psána ještě kurentem. Jako otec je v matrice uveden Johan Perner Mlinář a matka Kateřina, dcera Janna Kazdy z Popowitz. Jako svědkové jsou zapsáni Josef Kezler Bratčický Hospodský a jeho podpis a Kateřina, manželka Wáclawa Slavíka z Bratčic, Mistra tesařského, podepsaná třemi křížky.

**Stavitel železnice měl být původně mlynářem.** Někteří z historiků se v datu narození zmýlili, a proto je také dnes chyba v narození na desce budovy Chemingu čp. 168 v Pernerově ulici v Pardubicích. Na nápravu této chyby byly úřady upozorněny několikrát.

Jan Perner navštěvoval pět let elementární (obecnou) školu v Potěhách do roku 1827. Zpočátku mu učení nešlo, ale později vynikal. Jeho učitel kaplan P. Moucha ho proto připravoval na hlavní školu. Tu navštěvoval v Praze v Týnské ulici čtyři roky. Podle přání otce se měl vyučit mlynářem a později převzít mlýn. Proti vůli otce se rozhodl, že bude studovat tříleté stavovské technické učiliště v Dominikánské ulici při pražské univerzitě, proti kostelu svatého Jiljí, bývalém svatováclavském semináři. Dnes je to Husova ulice. Otec se studiem nesouhlasil. Vyprávělo se, že mezi otcem a synem vznikla roztržka, která byla řešena v Bratčicích na návsi, kde mu otec musel vyplatit jeho podíl na mlýně.

**Poprvé se seznamuje s koněspřežkou do Lince.** Při nástupu do této školy osobně poznal jejího ředitele a zakladatele rytíře Františka Josefa Gerstnera, který ho měl učit. Pro jeho nemoc k tomu však nedošlo. Výuka na škole probíhala

v němčině a v této řeči bylo vyhotoveno i vysvědčení. Jan Perner studoval na učilišti s výborným prospěchem. V prvním semestru druhého ročníku ho učil syn zakladatele školy rytíř František Antonín Gerstner, který se vrátil ze své stavby první koněspřežní dráhy České Budějovice - Linec. Byl vynikajícím inženýrem pro stavbu železnice, nadaný nezkrotnou energií a prozíravostí. S tímto učitelem se Perner dobře seznámil, protože mu denně přednášel dvě hodiny statiku a mechaniku. Jak se později ukázalo, osvojil si Jan Perner jeho jednání a vzal si ho za vzor být mezi prvními vedoucími pracovníky stavby a tvrdě vyžadovat plnění vytýčených úkolů.

**Vlastenecké schůzky u rodičů básníka Máchy.**

V Praze se Jan Perner také plně zapojil do vlasteneckého hnutí významných osob, mezi které patřili: Karel Hynek Mácha, Josef Kajetán Tyl, Karel Sabina, František Cyril Kampelík, František Ladislav Rieger a později dokonce i Karel Havlíček Borovský. V přátelském kruhu se scházeli většinou u rodičů Karla Hynka Máchy na Dobyčím trhu, nyní Karlově náměstí, kde měli krupařský krámk.

Po absolvování učiliště nemohl sehnat práci odpovídající jeho kvalifikaci. Nakonec díky pomoci Kazdovy rodiny z Popovic u Jičína získal místo aktuára u knížete Trautmannsdorfa v Kumburku a v Radimi u Jičína. Tato práce ho vůbec neupoutala a snil o rozvoji techniky, který ho přivedl ke studiu na učilišti. Se svými přáteli vlastenci v Praze udržoval písemný styk a s Prahou ho spojovaly „Časopis zemského músea“ a „Tylové květy“.

Uvítal proto oznámení svého učitele Františka Antonína Gerstnera o nábore českých techniků pro stavbu dvou železných drah v Petrohradské gubernii v Rusku. Byl přijat. Dne 28. dubna 1836 se vydává vozem spěšné pošty do Bruselu, kde se s Gerstnerem sešel. Byl vyslán na studijní cestu do Anglie, kde si měl prohlédnout a zdokumentovat stavby železnice. Podle ruského kalendáře pak Jan Perner dorazil 17. 6. 1836 do Petrohradu. Zde se ihned zapojil plně do práce a snažil se při ní využít svých znalostí. Protože měl s Gerstnerem přibližně stejnou až panovačnou povahu, vznikaly mezi nimi rozpory.





rodný dům Ing. Jana Pernera - Bratčice u Čáslavi

Panovačnost, rozhodnost a energičnost Jana Pernera, vlastnosti, které si osvojil od F. A. Gerstnera, se také u něho projevíly záporně, což se mu také stalo v Rusku osudným. V době nepřítomnosti Gerstnera, když byl v Nižním Novgorodu, dal totiž Jan Perner jednomu dohlížiteli nad nevolníky na stavbě přímo na místě vysázet přítomným vojákem deset tvrdých ran holí za to, že se na něho vrhl při prohlídce stavby, kde se mu něco nelíbilo. Stalo se tak za přítomnosti dalších vojáků a to bylo pro carské úřady přespříliš. Kdyby bylo zbito několik mužů, chudáků pracujících na stavbě, nic by se nestalo, ale potrestat tak dozorce, to se nesmí. Věci se rychle ujala carská policie a její šéf Benkendorf, nepřítel železnice, nepřítel Gerstnera a všech cizích inženýrů.

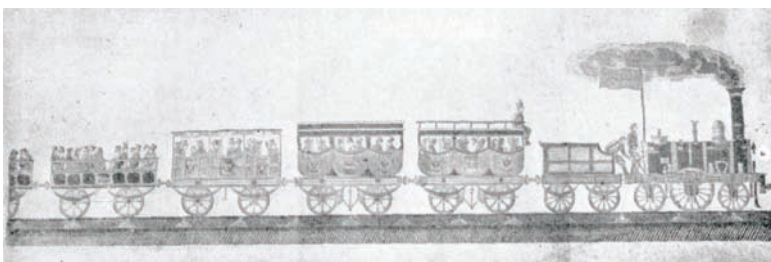
Začalo vyšetřování a příkaz, že Perner nesmí opustit Rusko do skončení záležitosti u soudu. Před pokoutou a vězením ho zachránilo jen to, že musel dozorce vyplatit odškodné ve výši 300 rublů, aby vzal žalobu zpět, a na to si musel vypůjčit od kolegů. Dnem 21. října 1836 propustil F. A. Gerstner Jana Pernera ze služby. Podle ruského kalendáře musel dle smlouvy z 20. listopadu 1836 ihned opustit Rusko a během dvou roků, tj. do 20. listopadu 1838, měl zakázáno se do ruské říše vrátit. Pracoval tedy ve vedoucí funkci v Rusku jen 127 dní, tedy přibližně 4 měsíce. Z Petrohradu se vrací Jan Perner zcela bez prostředků přes Moskvu a Lvov, převážně pěšky. Jeho hrdost mu nedovolila vrátit se domů poražen a proto přijal místo diurnisty, tj. písaře u stavebního ředitelství ve Lvově. Zde pracoval jen tři měsíce (od února do května 1837). Cítil se být pomalu doma.

**Budování Severní dráhy císaře Ferdinanda.** Ještě v Rusku se dozvěděl o stavbě Severní dráhy císaře Ferdinanda. O přijetí na tuto stavbu písemně požádal a vedoucí inženýři Francesconi a Ghega jeho žádost uvítali. Věděli, že není nováčkem. Jan Perner dorazil ze Lvova přes Moravu do Vídně, aby nastoupil do služeb Severní dráhy císaře Ferdinanda od 1. června 1837. Bylo mu svěřeno vedení stavby dráhy z Břeclavi do Brna, kde pracoval do léta 1839. Pak byl pověřen trasováním, vyměřováním a projekčními pracemi v úseku dráhy z Ostravy do Osvětimi. Výstavba Severní dráhy císa-

ře Ferdinanda s odbočkami z Břeclavi do Brna a z Přerova do Olomouce skončila v roce 1841.

**Přiměl svého otce opustit mlýn Bezlejov.** Jan Perner se zúčastnil velkých trasovacích prací pro spojení Vídně s Prahou. Uvažovalo se o spojení drahami sedmi směry, z nichž trasa přes Olomouc a dále Polabím byla nejdlejší. Tuto trasu považoval Jan Perner za svou, vždyť ji trasoval a znal ji dokonale, všechny potůčky, strže, samoty a cestičky. Věřil v tuto trasu tak bezmezně, že již na počátku ledna 1841 prozíravě přiměl svého otce, aby opustil mlýn Bezlejov u Chotěboře a koupil na Zeleném předměstí v Pardubicích usedlost čp. 86/83 s velkým mlýnem a pilou za vypůjčené peníze od jakéhosi lékárníka. Současně ho nabádal k nakupování pozemků a velkého množství dříví k pozdějšímu využití pro stavbu dráhy. Obracel se i na své další nejbližší příbuzné, mlynáře a pilaře, aby mu v tomto směru pomáhali. Na tyto nákupy jim poskytoval peníze. Šlo o jeho velkou podnikatelskou činnost, která byla provázena rizikem.

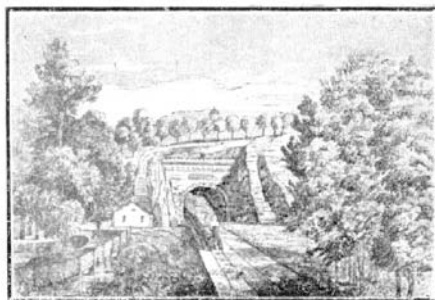
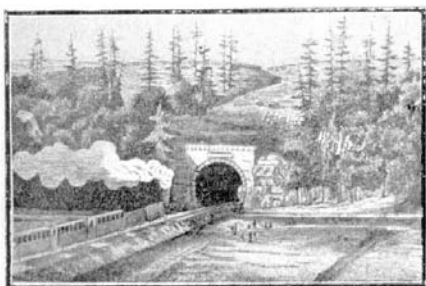
Před vánocemi roku 1841 rozhodl císař Ferdinand I., že výstavbu kmenových drah převezme do svých rukou stát. Jan Perner se již těšil, že brzo oblékne císařskou úřednickou uniformu se šavlí a byl na to hrdý. Dočkal se a dnem 1. března 1842 byl přijat jako vrchní inženýr státních drah. Jeho příjmy se podstatně zvýšily a měl zajištěn postup jako státní úředník. Byl již vynikajícím zeměměřičem, trasérem, projektantem i vedoucím stavby. Ve své práci jednal rychle, rozhodně až panovačně a trval bez výhrad na plnění úkolů, které pracovníkům vytýčil v zájmu zrychlení projektových i stavebních prací.



Detail plakátu první ruské dráhy z Petrohradu do Carského Sela z r. 1837. (Originál majetkem Technického muzea)

Jan Perner brzy získal oblibu a údiv u svých nadřízených a jako takového ho znal i císařský dvůr a samotný císař. Byl proto pověřován významnými úkoly, jako vyhledáváním nejvhodnějších tras, návrhem trasy z Prahy do Drážďan, určením nejvhodnějšího místa v Praze pro umístění nádraží (stalo se jím dnešní Masarykovo nádraží).

Podle vyhodnocení sedmi tras a odborného doporučení rozhodl císař 3. srpna 1842, že Vídeň bude spojena s Prahou dráhou přes Olomouc a později i přes Brno, v obou případech přes Českou Třebovou a dále Polabím. Splnilo se přesně to, co Jan Perner předpokládal a prozíravě prosazoval. Stavba úseku Olomouc - Zábřeh byla zahájena v září 1842. Později byl Jan Perner dokonce pověřen vedením stavby úseku z Pardubic do Prahy.



Choceňský tunel: vlevo vjezd z pražské strany, vpravo z olomoucké strany

Dne 26. listopadu 1842 schválil císař Pernerův návrh na dráhu z Prahy do Drážďan. Ten se pak ihned se svým oddílem ujal práce na projektech dráhy z České Třebové do Prahy. V roce 1843 bydlel Jan Perner se svým synovcem Františkem Kazdou z Popovic v Praze v domě čp. 1025 na rohu Jezdecké ulice a Florencí, nedaleko budovaného nádraží Praha - střed, dnes nádraží Masarykova, a rohu ulic Havlíčkova a na Florenci. Spolu s nimi bydleli v tomto domě i čtyři sourozenci Jana Pernerera, které vzal k sobě, aby jim pomohl doplnit vzdělání, výchovu a uvedl je do společenského života.

**Trasa Olomouc - Praha za 15 miliónů zlatých.** Stavba dráhy Olomouc - Praha rychle pokračovala a ve středu 20. srpna 1845 již po ní jel slavnostní vlak. Stavba této dráhy dlouhé přes 250 km byla provedena za 35 měsíců a praco-

valo na ní téměř třicet tisíc lidí převážně jen rukama za pomoci krumpáčů, lopat, kladiv, sekáčů, koleček a kár. Nejproduktivnější byl střelný prach. Náklady na stavbu z Olomouce do České Třebové činily přes 3 milióny zlatých a do Prahy pak přes 12 miliónů zlatých.

Jan Perner při kontrole konečných prací na této dráze utrpěl 9. září 1845 úraz. Po projetí choceňským tunelem sestoupil na poslední stupeň schůdků vagonu a narazil o sloup vjezdových vrat. Přesto se zraněním hlavy a pravé

paže nastoupil do vlaku a pokračoval do Pardubic. Zde vystoupil, ale po několika krocích se zhroutil. Byl odvezen do domu otce, kde druhý den o jedenácté hodině zemřel. Pohřeb se konal v pátek 12. září 1845 za účasti velkého počtu lidí.

**Takový muž je pro každý národ štěstím.** Básník Karel Sabina uveřejnil na jeho počest v časopise Květy 13. září 1845 pietní báseň. Josef Bojislav Pichl v České včele o Pernerovi na závěr článku uvedl: "Takový muž je pro každý národ štěstím. Lidé, od nichž si to zasluhoval, slibovali již tehda postavit mu pomník. Bohužel jen slibovali - slibovali."

Jan Perner se tedy dožil jen věku 30 let a 3 dnů. Ačkoliv byl mlád, dokázal za svůj krátký aktivní život vykonat mnohokrát více, než jiní za celý dlouhý život. Svými výsledky práce je vrchní inženýr Jan Perner příkladem hodným následování.

## Do latinky převedený doslovný přepis dopisu psaného kurentem, který Jan Perner poslal bratrovi Václavovi, mlynáři do Bezlejova u Chotěboře

*Já tobě oznamuji, že se železná silnice přes Pardubice povolila a již hned na jaře začne. Ta sama se bude na císařské outraty až do Drážďan stavět, z čehož následuje, že se možná všechny císařskými ouřednítkami staneme. Já tobě k tomu říjti píši, aby jso od nenička už wijce neprodávala, nýbrž foroty na kládách a prknách dělal co jen nejwijce můžješ, neb za půl roku bude všechno ještě jednou tak drahý a ukrutný wejdělek se dělat můžješ. Kup lesy a klády, kde jen můžješ a já tobě peněz zašlu, co jen chlit budeš, třeba pár tisíc stříbra. Druhý werk na pile ty hned začni, aby se na jaře zawěsit mohl a dále se na blýzku něja-*

*ká pila pachtowat nebo koupit tak mi o tom opiš. Prkna můžješ furt do Pardubic posýlat, neb tam chci na jaře stawět a welké foroty tak mýt.*



*Pantátowi jsem dnes 600 zł. k.m. zaslat a 1000 zł. k.m. dřuwe dostal, nabádej ho aby hodne dřuwí obzwláště dubový nakoupili a pentze darmo ležet nenechal - on tobě má z těch peněz dýl dát, jak sám widět bude. Strýc někdy také pomohl kupowat a na jeho službu si píši, tam to je nejblíže, neb nypni mi můžješ pojistit zimou. Odepíš mi hned co mnitť budeš a mnoholy peněz tobě odeslat mám.*

*Tvůj bratr Jan*



# Pět let dislokovaného pracoviště Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice v České Třebové

*doc. Ing. Břetislav Till, CSc.  
vedoucí pracoviště*

Dislokované pracoviště Dopravní fakulty Jana Pernera (DP DFJP) Univerzity Pardubice bylo zřízeno v souladu s akreditačním projektem současně se založením fakulty. Je organizační jednotkou fakulty zřízenou pro plnění úloh ve vzdělávací, vědecko-výzkumné a v oblasti praktické výuky v laboratořích a provozních útvech dopravy.

Dislokované pracoviště (DP) tvoří pracovníci různých kateder, kteří jsou na toto pracoviště dislokováni svými katedrami nebo rozhodnutím děkana fakulty. Jsou to zejména pracovníci katedry dopravních prostředků, katedry dopravní mechaniky a provozní spolehlivosti a katedry informatiky v dopravě. Na pracovišti působí celkem 16 pracovníků; 5 docentů, 6 odborných asistentů, 2 doktorandi, 2 techničtí pracovníci a 1 administrativní pracovníce. V letošním roce proběhne jedno profesorské řízení a jedna habilitace na docenta.

Na DP studuje v současnosti celkem 52 studentů denního studia a 8 studentů dálkového studia, specializace Dopravní prostředky. Tito studenti absolvují první dva ročníky studia v Pardubicích a v České Třebové pokračují ve třetím, čtvrtém a pátém ročníku a své studium zde končí obhajobou diplomové práce a státní závěrečnou zkouškou. Za dobu existence tohoto pracoviště zde ukončilo svá studia a bylo promováno 27 inženýrů. Promoce v České Třebové probíhaly pod záštitou Městského úřadu a měly velmi důstojný a slavnostní charakter. V letošním roce bude promovat 11 inženýrů a jejich promoce bude i součástí oslav pátého výročí založení Dopravní fakulty Jana Pernera.

DP zabezpečuje také odborné praxe studentů I. ročníku. Od zahájení výuky na DFJP se tyto praxe uskutečnily již čtyřikrát, a to vždy pro devět studijních skupin. To znamená, že praxe v provozních útvech dopravy v České Třebové absolvovalo více než 800 studentů DF, což organizačně bylo poměrně náročné a vyžádalo si značné pracovní úsilí.

DP DFJP je umístěné v budově bývalé svářečské školy, nacházející se asi 3 minuty od železniční stanice. Jedná se o třípatrovou budovu s přílehlou přízemní prostornou stavbou, ve které se budují těžké laboratoře. K zabezpečení pedagogického procesu je na DP DFJP k dispozici 6 učeben s kapacitou od 12 do 28 míst. Z toho jedna učebna je již od začátku zařízena jako počítačová pro 8 studentů. V roce 1997 se začalo s přípravou druhé počítačové učebny. Vzhledem k morální a technické opotřebovanosti stávajících počítačů bude nutná modernizace, což si vyžádá značné finanční prostředky. Je to však nutné, abychom neztratili kontakt se současným vývojem, protože si uvědomujeme, že konečně nastává i určitá renesance technických oborů. O absolventy zaměření Dopravní prostředky je ze strany podniků veliký zájem a naši absolventi, pokud využijí nabídek těchto podniků, se nemusí obávat nezaměstnanosti.

Během pěti let se DP stalo i významným výzkumným a vědeckým pracovištěm fakulty. Především se zde vytvořilo specializované pracoviště pro měření a vyhodnocování kontaktní geometrie ve vztahu dvojkolí-kolej vedené doc. Ing. Jiřím Izerem, CSc. Pracoviště je zaměřeno na zpracová-



*budova dislokovaného pracoviště  
DFJP Univerzity Pardubice v České Třebové*

vání jízdních obrysů kol a jízdních profilů kolejnic jak v jejich podobě teoretické, tak i praktické. Jako špičkové pracoviště oboru - vedle vlastní tvůrčí výzkumné činnosti - též sleduje související světové trendy.

Pro zajišťování reálných provozních podmínek obrysů kol a jízdních obrysů kolejnic je pracoviště vybavené moderní přístrojovou technikou. K základnímu přístrojovému vybavení patří profilometry pro měření jízdních obrysů kol železničních dvojkolí a pro měření jízdních profilů kolejnic jsou to elektronická měřicí zařízení, která ve spojení s notebookem umožňují vlastním softwarovým vybavením vytvořit soubory souřadnic jízdního obrysu kola a kolejnice pro jejich další počítačové zpracování. Oba měřicí systémy pracují s přesností 0,05 mm. Na přístrojové vybavení pracoviště navazuje prog-



ramový systém Kontakt 3 pro vyhodnocení a protokolární záznam charakteristik geometrie kontaktu dvojkolí-kolej. Specializované pracoviště pro potřeby českých drah v akutních případech ve velmi krátké době provádí měření přímo v provozu. Výsledky je možné získat již do tří dnů. Výsledky práce slouží nejen k vývoji nových a rekonstrukci starších vozidel, ale především ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Dalším pracovištěm je laboratoř měření a elektroniky vedená Ing. Michalem Musilem. Pracoviště je zaměřené na provádění tenzometrických měření na kolejových vozidlech. Přístrojové vybavení umožňuje provádět libovolná tenzometrická měření, měření sil, zrychlení, teplot atd. Přitom veškerá měření je možné provádět ve statickém i dynamickém režimu, včetně digitálního záznamu naměřených dat. Laboratoř je vybavena dynamickou mířicí ústřednou Hottinger Baldwin Mestechnik DMC Plus, včetně řídicího a statického měniče 12V/220 V. Pro oblast elektroniky je laboratoř vybavena digitálními osciloskopy, generátory, počítači, napájecími zdroji atd. To umožňuje provádět testování a měření analogových a číslicových elektronických součástek a systémů dopravních zařízení.

V postupném rozvoji je metalografická laboratoř vedená doc. Ing. Františkou Pešlovou, CSc. Laboratoř je prozatím vybavena světelným metalografickým mikroskopem Neoptot II a několika tvrdoměry. V současnosti se zaměřuje na vývoj nových železničních materiálů a na vyhodnocování nehod vzniklých selháním materiálů. Úzce spolupracuje s podnikem DT výhybkárnou a mostárnou Prostějov na vývoji nové oceli pro výhybky, především v městské kolejové dopravě.

Na DP DFJP je také zřízeno Regionální ekologické informační, poradenské a školicí středisko vedené doc. Ing. Jaroslavou Machalíkovou, CSc. Středisko spolupracuje s českými drahami při řešení konkrétních problémů, s ekocentry v ČR, zejména ve východočeském regionu, i s podobnými institucemi v zahraničí, především v oblasti snižování negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Významnou akcí regionálního střediska a dislokovaného pracoviště je napojení na Internet. Tím se vytvořily podmínky v České Třebové pro postupné napojování středisek, odborných škol a významných podniků. V současné době je připojeno 23 externích uživatelů.

DP DFJP pod redakcí Ing. Jaromíra Zelenky, CSc. vydává publikaci "Technické zprávy" z oblasti historie železniční do-

pravy, o které je mezi příznivci železnice velký zájem. Během uplynulých pěti let bylo již vydáno 13 těchto publikací.

Pracovníci DP v průběhu tohoto krátkého období uspořádali v České Třebové i několik významných konferencí a seminářů, z nichž některé navazovaly na tradici založenou již na VŠDS v Žilině. Jsou to např. Mezinárodní konference „Současné problémy v kolejových vozidlech“ (1995 a 1997), Konference „Svařování v železniční dopravě“ (1994 a 1997), Seminář „Biologicky odbouratelné kapaliny pro dopravní a průmyslová zařízení“ (1995), Seminář „Železnice“ a Mezinárodní kolokvium k materiálovým problémům, konstrukci a údržbě kolejových vozidel s partnerskými školami v Budapešti, Drážďanech a v Žilině. Kromě toho pracoviště uspořádalo i několik kurzů výpočetní techniky pro pracovníky organizací v regionu.

Jak již bylo uvedeno, dislokované pracoviště Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice není jen pracovištěm pedagogickým, ale i pracovištěm vědecko-výzkumným. V roce 1997 se zde řešily čtyři grantové úkoly - 1 univerzitní a 3 fakultní. V letošním roce se pracovníci budou podílet na řešení významné úlohy Grantové agentury ČR „Optimalizace a součinnost brzdových systémů kolejových vozidel“. Zodpovědným řešitelem je doc. Ing. Jaroslav Janda, CSc.



*Ing. Michal Musil - vedoucí laboratoře měření a elektroniky na pracovišti v České Třebové*

V rámci této úlohy chceme vytvořit specializované pracoviště pro výzkum brzdových procesů a adheze, počítá se s projekcí a stavbou zkušebního zařízení (brzdového stavu), na kterém bude možné ověřovat teoretické poznatky vedoucí k výběru vhodných materiálů odolných proti vzniku tepelných trhlin.

Při své práci se pracovníci DP potýkají samozřejmě i s celou řadou problémů, které brání rychlejšímu rozvoji pracoviště, především finančních problémech při obstarávání výpočetní a měřicí techniky, problémů s financováním studentů (III. - V. ročníků) studujících v České Třebové. Přitom tento způsob studia se ukazuje jako velice efektivní.

Město Česká Třebová, které má velký podíl na zřízení DP v České Třebové, si toho váží a poskytuje v rámci svých možností tomuto pracovišti svou podporu. Společenský význam se odráží i v tom, že dva pracovníci DP - doc. Izer a Ing. Zelenka - jsou členy městského zastupitelstva.

Závěrem je možné konstatovat, že dislokované pracoviště DFJP v České Třebové si během pětiletého působení vybudovalo své místo a šíří dobré jméno Univerzity Pardubice i v tomto regionu.



## Dislokované pracoviště DFJP UPa, Staré Hradiště

*doc. Ing. Milan Graja, CSc.  
vedoucí pracoviště*

Kořeny spolupráce mezi DFJP Univerzity Pardubice a PSP a.s. Pardubice - Staré Hradiště sahají do roku 1993.

Jaká je situace po pěti letech, v jejichž průběhu byl podnik PSP a.s. privatizován a poté změnil majitele, je uvedeno v tomto krátkém příspěvku.

Na základě Dohody o spolupráci a později Smlouvy o zřízení dislokovaného pracoviště je realizováno dokonalejší propojení teoretické, seminární a praktické výuky studentů v oblasti provozu, údržby a opravárenství, zkoušení vozidel, diagnostiky, měření a sledování provozní spolehlivosti silničních dopravních prostředků a strojů.

PSP a.s. umožňuje studentům a pedagogům katedry dopravních prostředků a katedry provozní spolehlivosti, diagnostiky a mechaniky DFJP přístup na pracoviště emisních kontrol (Stanice měření emisí, vybavená diagnostickým zařízením firmy Bosch), homologační zkušebnu (výkonová válcová zkušebna a přístrojové vybavení pro analýzu výfukových plynů AVL ZÖLLNER) a do opraven motorových vozidel (dílny pro opravy nákladních automobilů a jejich nástaveb, karosářská dílna a lakovna pro osobní automobily, atd.). Postupně se pracuje na dalších aktivitách; při-

pravuje se výuková místnost s možností použití šaten, umývárny a sociálního zařízení.



*pohled z ovládacího stanoviště do prostoru zkušebny  
- laboratoře exhalací*

Využíváním odborných kapacit pracovníků a technických zařízení PSP a.s. je umožněno, jak bylo již výše naznačeno, konání výuky, odborných praxí na všech přístupných pracovištích, získávání praktických znalostí z oboru zkoušení silničních vozidel, zpracovávání semestrálních, ročníkových, diplomových, doktorandských, ale i habilitačních prací. Do této doby byly na tomto pracovišti, kromě již několikrát realizované výuky, zpracovány dvě diplomové práce a zpracovávají se dvě práce doktorandské.

Dislokované pracoviště (DP) DFJP Staré Hradiště bude dále realizovat odbornou, expertní, výzkumnou a vědeckou spolupráci DFJP a PSP a.s. V tomto smyslu bude DP-Staré Hradiště společným pracovištěm PSP a.s. a DFJP Univerzity Pardubice. V rámci reciprocity je umožněn pracovníkům PSP a.s. přístup k odborné dokumentaci a k předpisům DFJP, zabývajícími se dopravní problematikou; formou semestrálních prací a projektů, ročníkových nebo diplomových prací je umožněno řešit technické úkoly PSP a.s.

## Vzdělávací a informační pracoviště DFJP UPa v Praze

*Ing. Milena Foglarová  
vedoucí pracoviště*

Samostatné dislokované pracoviště Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice v Praze plní úkoly v oblasti dálkového studia včetně celoživotního vzdělávání, podává informace o studiu na Dopravní fakultě Jana Pernera a zabezpečuje kontakty na podnikovou sféru a státní správu.

Vzdělávací a informační pracoviště bylo dlouhá léta součástí Vysoké školy dopravní, která byla roce 1962 přestěhována z Prahy do Žiliny. V době rozdělení Československa tvořilo silnou vzdělávací základnu pro dopravu i spoje, s více než 200 studenty všech ročníků a studijních směrů. Zřízení a akreditace Dopravní fakulty Jana Pernera na celou šíři problémů charakterizujících dopravu a zařízení pražského

pracoviště do její organizační struktury vytvořilo jedinečnou šanci pro ucelenou vzdělávací a výzkumnou činnost v této oblasti. V České republice se tak Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice stala jedinou vysokou školou, která nabízela dálkovou formu studia pracovníkům, kteří si chtěli doplnit své vzdělání a získat potřebnou **vysokoškolskou kvalifikaci v dopravě**.

Doplnění svého vzdělání vyžadovali také **hotoví inženýři** a další pracovníci, setkávající se ve své praxi se zcela novými problémy vyplývajícími také ze změn, kterými naše společnost prošla. Společně s formou řádného studia byly proto připravovány a realizovány **další formy celoživotního vzdě-**

**lávání**, přizpůsobované zájmu, podmínkám a možností jejich účastníků.

Věcná náplň a organizace vzdělávacích projektů musela respektovat skutečnost, že pracoviště je součástí vysoké školy vázané svou **akreditací i odpovědností vůči svým studentům**. Zaměření vzdělávacích akcí proto vycházelo nejen z analýzy potřeb praxe, ale i požadavků rozvoje jednotlivých studijních oborů a předmětů zabezpečovaných dopravní fakultou v rámci řádného vysokoškolského studia.



*pohled do učebny nultého ročníku na VIP DFJP Praha*

Jako příklad je možné uvést projekt zaměřený na výchovu **podnikatelů v silniční nákladní i osobní dopravě**, jehož produktem byly studijní materiály užívané jak v řadě soukromých školicích zařízení, tak i při samotné výuce a prověřování znalostí posluchačů řádného studia na naší vysoké škole.

Specializovaný kurz zaměřený na výchovu **vnitrostátních a mezinárodních zasílatelů** umožnil podnikatelům získat osvědčení o odborné způsobilosti, které bylo podkladem pro udělení licence na provozování této činnosti ve smyslu živnostenského zákona. Zkušenosti se rovněž promítly do obsahu a zaměření výuky i struktury státnicových předmětů.

Značné úsilí si vyžádala příprava a organizační zajištění dvouletých t. zv. **licenčních studijních programů**, zaměřených na hlubší seznámení posluchačů s vybranými předměty přednášenými na fakultě. **Právo v dopravě** přineslo pracovníkům v dopravě - technikům i řídicím pracovníkům - zvýšení právního vědomí a schopnost kvalifikovaněji řešit provozní problémy. Dvouleté studium **Specialista pro kontrolu určených technických zařízení** doplnilo znalosti pracovníkům připravujícím se na výkon funkce inspektora určených technických zařízení.

Zájem byl soustředěn i na ty, kteří teprve uvažovali o vysokoškolském studiu, stejně tak jako na ty, které od školních lavic dělila již řada let. Místo krátkodobých kurzů, připravujících zájemce o studium na přijímací zkoušky z matematiky a fyziky, byl pro uchazeče o studium, zejména dálkové, otevřen **přípravný - nultý ročník** v délce dvou semestrů. V průběhu studia měli posluchači možnost oživit si své znalosti ze střední školy zopakováním matematiky a fyziky, současně ale byli seznámeni s nároky kladenými na znalosti používání výpočetní techniky, s požadavky na ovládnutí dvou světových jazyků, s pojetím dopravy jako studijního i vědního oboru,

ale také se schopnostmi zvládat stresy, upravit svůj denní režim a připravit se i po psychologické stránce na budoucí studium.

Pracovníkům dopravy - důchodcům byla určena **univerzita třetího věku**, která měla zvlášť výrazný úspěch jak mezi posluchači, tak i mezi pedagogy. Svou aktivitou, zájmem, znalostmi i touhou po dalších poznatcích překvapili její účastníci všechny své vyučující, kteří před ně předstupovali s nebývalou odpovědností a zájmem.

Současně se zajišťováním výchovně vzdělávacích akcí bylo nezbytné **dobudovat pracoviště i po technické stránce** a připravit je na využití nejmodernějších forem výuky. Díky projektu INFRA, financovaného MŠMT, bylo pražské pracoviště dovybaveno výpočetní technikou, byla zkompleťována multimediální výuková linka umožňující bezprostřední propojení počítače, videorekordéru a televizní obrazovky, pracoviště bylo napojeno na INTERNET a počítače propojeny do sítě.

Další rozvoj a činnost pracoviště bude zejména ovlivněna novým vysokoškolským zákonem, který začne platit od 1. července t. r. Zvláštní důraz se v něm klade především na **programy celoživotního vzdělávání**, jejichž postavení se svým významem dostává na stejnou úroveň jako vlastní vysokoškolská výuka. Správně orientovat odborné zaměření vzdělávacích programů bude vyžadovat daleko užší spolupráci s významnými podniky při sestavě těchto programů a prohloubit i spolupráci s představiteli zaměstnavatelských i odborových svazů. Společné úsilí by mělo směřovat k vytvoření **systému atestací pracovníků** vykonávajících špičkové činnosti.

Rovněž zavedení **distanční formy vysokoškolského studia**, se kterou nový vysokoškolský zákon počítá, bude znamenat vynaložení obrovského úsilí ze strany pedagogů i změnu organizace studia. Připravit pro tyto studenty všechny podmínky pro přechod na distanční studium, odlišující se od dosavadního způsobu výuky dálkových studentů zejména existencí speciálních studijních materiálů, jinou organizací studia a přístupem ke studentům založeným na individuálním posuzování podmínek a možností dalšího studia, bude vyžadovat samostatný projekt zřejmě celouniverzitního charakteru.



*absolventi Univerzity 3. věku na VIP DFJP v Praze se svými pedagogy*



Společně s činností Vzdělávacího a informačního pracoviště v Praze působí na tomto pracovišti i pražská část Agentury Nadace Jana Pernera. Bezprostřední kontakt obou subjektů umožnil společné uskutečňování řady projektů, u nichž dopravní fakulta představovala odborného gestora a nadace prostředníka, organizátora a podporovatele těch akcí, na které škola neměla buď kapacity, nebo jejichž uskutečnění bylo spojeno s nezbytnou finanční pomocí. Za 5 let si Nadace

Jana Pernera získala důvěru i dobré jméno a společně s dopravní fakultou vytvořila dělný tým.

V souladu s novým zákonem o nadacích se připravuje transformace Nadace Jana Pernera na **Nadační fond Jana Pernera** a změna agentury nadace na obecně prospěšnou společnost s názvem „**Institut Jana Pernera**“. Posláním nadačního fondu bude i nadále poskytování podpor. Institut Jana Pernera bude svou činnost zaměřovat na výchovně vzdělávací, vědecko-výzkumné a poradenské projekty.

## Aktivity Asociace strojních inženýrů

*doc. Ing. Jiří Izer, CSc.*

*Ing. Michael Lata, PhD.*

Asociace strojních inženýrů České Republiky je sdružení občanů, jehož hlavním cílem je napomáhat rozvoji strojního inženýrství v ČR. Jeho historie sahá do dob prvorepublikových. Již samotné členství bylo záležitostí prestižní a zároveň bylo jakýmsi měřítkem kvalit osobnosti každého jednoho člena. Na tuto tradici je jistě nutno navázat. Ve vyspělých státech rovněž existují podobné prestižní organizace. Asociace strojních inženýrů České republiky je právnická osoba se statutem občanského sdružení. V jejím čele se objevují čelné osobnosti českých strojírenských podniků, vědy, vysokého školství. Její struktura je tvořena ústředními orgány na ČVUT v Praze a dále kluby, které vznikly na některých pracovištích a mají možnost získání právní samostatnosti. Asociace strojních inženýrů České republiky je zastřešena Svazem průmyslu České republiky. Usiluje o certifikaci v rámci evropské FEANI.

Jedním z takovýchto klubů je právě ASI - klub Česká Třebová, který byl založen při Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice, resp. na jejím dislokovaném pracovišti v České Třebové. V minulém roce získal klub právní samostatnost se statutem občanského sdružení. Členové klubu jsou pedagogové a doktorandi katedry dopravních prostředků a katedry diagnostiky a provozní spolehlivosti. Z toho pramení profesní zaměření i hlavní okruhy aktivit klubu, schválené Českým statistickým úřadem. Jsou to: řešení výzkumných projektů v oblasti strojního inženýrství, pedagogicko-vzdělá-

vací činnost a publikační činnost. Členové ASI-klubu Česká Třebová se snaží prostřednictvím svých aktivit při styku s odbornou veřejností na co nejlepší odborné i společenské úrovni prezentovat Dopravní fakultu Jana Pernera a Univerzitu Pardubice.

Z podnětu technické ústředny ČD vzniklo na dislokovaném pracovišti v České Třebové specializované pracoviště pro měření a vyhodnocování kontaktní geometrie dvojkolí-kolej a simulační výpočty jízdy železničních vozidel. K základnímu přístrojovému vybavení patří Profiloměr, určený k digitalizovanému snímání tvaru jízdních obrysů kol a snímání profilů hlav kolejnic. Pracoviště je vybaveno rovněž vyhodnocovacím softwarem. Výsledkem jsou protokoly o kontaktní geometrii mezi dvojkolím a kolejí, s praktickým využitím k dlouhodobému sledování opotřebení kolejí a kol, objasnění příčin vlastností konkrétního vozidla na konkrétní

trati, nehod, závazný dokument pro schvalování vozidel do provozu a vstup do počítačových simulačních výpočtů. Zde se uplatňují softwarové produkty vlastní výroby. Simulační výpočty slouží jako poměrně levná možnost určení dynamického chování vozidla při jízdě. Prakticky lze simulačními výpočty odhadovat dynamické chování nového vozidla, rekonstruovaného vozidla, za změněných podmínek provozu, optimalizovat vypružení a objasňovat nehody.

Další problematika řešená pracovištěm je experimentální měření mechanických veličin, většinou na vozidlech. Nezávislé napájení přístrojů a digitální ústředny umožňuje práci v terénu. Prakticky je možno měřit síly, výchylky a zrychlení, a to jak statické, tak dynamické povahy. Je možno rovněž provádět tenzometrická měření.

Do ASI – klubu Č. Třebová patří rovněž tým odborníků materiálového inženýrství – katedra dopravních prostředků, oddělení materiálů. Provádí odbornou a expertní činnost v oblasti hodnocení ocelí a grafitických litin. Jedná se o provádění zkoušek rázem, tvrdosti, tahu, metalografické vyšetřování, fraktografii, kavitační a korozní zkoušky. Dále pracoviště provádí ověřování a návrh tepelného zpracování ocelí, sledování únavových charakteristik konstrukčních materiálů, makroskopické zkoušky a hodnocení svařitelnosti materiálů.

V krátké době se připravuje další obor působnosti, a sice problematika hydraulických systémů. Zde se jedná zejména o projektování a posuzování elektrohydraulických mechanismů, řízených převodových mechanismů a vysokotlaké hydrauliky všeobecně.

Lze uvést namátkově některé konkrétní výzkumné úlohy, řešené v loňském roce: Hodnocení nitridovaných vrstev součástí průmyslových armatur z hlediska odolnosti v korozním prostředí, Měření kontaktní geometrie kol podvozku Y25 vozu Rbns, Provedení metalografických zkoušek a rozborů navařovaných vzorků kolejnic, Vyhotovení souboru dat střední hodnoty změřených jízdních obrysů kol vozidel. Klub spolupořádal třídní mezinárodní konferenci „Současné problémy v kolejových vozidlech“. Na semináři si odborníci vyměnili zkušenosti z oblasti vývoje, výzkumu, konstrukce, ale i výroby a opravárenství železničních kolejových vozidel. Součástí programu byla i prezentace našich a zahraničních firem. V tomto roce jsou zatím podepsány smlouvy na 3 výzkumné úlohy, řešené pro přední firmy českého průmyslu. V květnu jsme pořádali v České Třebové odborný seminář

„Aktuální problémy speciálních strojů pro práci na železničních tratích“. K hlavním tématům patřily otázky obměny parku těchto vozidel na tratích ČD, modernizace stávajících vozidel a schvalování nových, dovezených či rekonstruovaných vozidel do provozu. Během roku budou pořádány některé další odborné akce.

Získané prostředky ASI-klub Česká Třebová jsou uvážlivě vynakládány jednak na zkvalitňování výzkumného technického zázemí (měřicí a vyhodnocovací technika, výpočetní technika) a jednak na zkvalitnění výuky na fakultě (výpočetní technika pro studenty). V minulém roce byl z prostředků klubu zakoupen počítač pro studenty a doktorandy, na kterém je možno provádět pevnostní výpočty a pracovat v systému AutoCAD, který je prvním počítačem nové počítačové učebny. Dále byl zakoupen speciální laboratorní přístroj pro leštění metalografických vzorků, sloužící při laboratorní výuce předmětů z oblasti materiálového inženýrství. ASI-klub Čes-

ká Třebová se snaží ze svých zdrojů postupně vybavovat na dislokovaném pracovišti knihovnu pro studenty i pedagogy odbornými publikacemi a v neposlední řadě financuje část drobných nákupů na dislokovaném pracovišti v České Třebové, čímž se snaží alespoň částečně odtížit fakultní rozpočet.

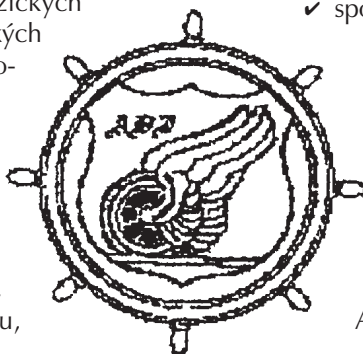
Členy našeho klubu jsou: doc. Ing. Jiří Izer, CSc. (předseda), doc. Ing. Bohumil Culek, CSc. (tajemník), Ing. Michael Lata, PhD. (hospodář), prof. Ing. Milan Lánský, DrSc. (děkan DFJP), doc. Ing. Jaroslav Janda, CSc. (prorektor UP), prof. Ing. Jaroslav Čáp, DrSc. (vedoucí katedry dopravních prostředků), doc. Ing. Břetislav Till, CSc. (vedoucí dislokovaného pracoviště v České Třebové), prof. Ing. Jaroslav Trnka, doc. Ing. Františka Pešlová, CSc., Ing. Jaromír Zelenka, CSc., Dr. Ing. Libor Beneš, Ing. Eva Schmidová, Ing. Petr Kaván, Ing. Tomáš Oppolzer.

## Asociace dopravních inženýrů

V květnu 1996 byla založena Asociace dopravních inženýrů jako profesní občanské sdružení fyzických osob, kteří chtějí přispět ke kultivaci lidských zdrojů pro rozvoj bezpečné a spolehlivé dopravy s minimálními negativními účinky na životní prostředí v ČR.

Snahou Asociace je sledovat tyto základní cíle:

- ✓ trvalý kontakt vysokoškoláků, kteří jsou profesionálně činní v oblasti dopravy (ve státní správě, pedagogickém, výzkumném a projektovém procesu, v dopravní praxi a podnikání,
- ✓ podpora odborného růstu a profesionálního zájmu svých členů. Praktická činnost Asociace se zaměřuje na:
- ✓ odborné akce (konference, semináře, diskuse a aktuální témata),



- ✓ konzultační a poradenskou činnost,
- ✓ spolupráce se státní správou, vysokými školami, podnikovou sférou,
- ✓ spolupráce s obdobnými organizacemi v zahraničí, společenské a další akce podle přání svých členů.

Podrobnější specifikace činnosti Asociace je uvedena v prozatímních stanovách.

Kontaktní adresa:

Asociace dopravních inženýrů

Hybernská 5  
110 00 Praha 1  
tel/fax: 242 287 98

(KP)

## Oslavy 5. výročí založení Dopravní fakulty Jana Pernera v Praze

U příležitosti pátého výročí založení Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice a Nadace Jana Pernera se dne 21. května 1998 uskutečnil v kulturním sále na hlavním nádraží v Praze odborný seminář a společenský večer, který uspořádalo Vzdělávací a informační pracoviště Praha společně s Uníí železničních zaměstnanců a Asociací dopravních inženýrů.

Přítomné absolventy všech forem studia, které se uskutečnily v průběhu uplynulých pěti let na pražském pracovišti Dopravní fakulty Jana Pernera, pozdravili ministr dopravy prof. Ing. Petr Moos, CSc., rektor Univerzity Pardubice prof. Ing. Oldřich Pytela, DrSc., děkan Dopravní fakulty Jana Per-

nera prof. Ing. Milan Lánský, DrSc. a proděkan Dopravní fakulty Jana Pernera prof. Ing. Jaroslav Čáp, DrSc., dále prezident Unie železničních zaměstnanců Vladimír Honzák a člen prezidia Asociace dopravních inženýrů Ing. Petr Koucký.

Při této příležitosti byly přítomným významným spolupracovníkům dopravní fakulty uděleny pamětní medaile Jana Pernera, vydané k 5. výročí založení školy a zahájení výuky. Oceněnými byli ministr dopravy a spojů ČR prof. Ing. Petr Moos, CSc., náměstek ministra dopravy a spojů Ing. Karel Sellner, CSc., Ing. Ferdinand Gottmann, Ing. Zdeněk Maruna a Ing. Jiří Šponer.



pozdavný projev rektora UPa prof. Ing. O. Pytely, DrSc.  
v kulturním sále Hl. nádraží v Praze

Na semináři, který byl zaměřen jak na zhodnocení dosa-  
vadních pěti let činnosti dopravní fakulty i Nadace Jana Per-  
nera tak i na úkoly budoucích let, odezněly vesměs kladné  
příspěvky, vyzdvihující vykonaný kus práce na poli vzdělá-  
vání i výzkumu a jeho podpory ze strany nadační činnosti.

V diskusi vystoupili představitelé významných spolupa-  
racujících organizací - zejména ředitel personálního odboru  
AŽD Ing. Miroslav Sitter, náměstek ředitele DATIS Praha Ing.  
Vladimír Horský, pracovník Ústavu státu a práva AV ČR JUDr.  
Jan Pinz, dále pracovníci dopravní fakulty a absolventi studia  
(doc. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc., doc. Ing. Jaroslav Vonka,  
CSc., doc. Ing. Karel Šotek, CSc., Ing. Jaroslav Matuška a dal-  
ší). S kritickým příspěvkem na nekoncepční obchodní politi-  
ku Českých drah vystoupil absolvent Univerzity třetího věku  
Ing. Antonín Kúst, dlouholetý a zapálený železničář.

Společenský večer završil přátelskou atmosféru při hudbě  
skupiny FONTANA ze Stodu u Plzně, kterou vedl jeden z ab-  
solvantů dálkového studia v Praze Ing. Karel Souček. Úspěš-  
ný večer podtrhl pocit sounáležitosti s mateřskou fakultou  
a ukázal, že vzdělávání dovede spojovat i různé generace.  
Vzhledem k tomu, že řada účastníků by si tento večer ráda  
zopakovala častěji než jednou za pět let, uvažuje Nadace  
Jana Pernera o jeho každoročním uspořádání.

(MF)

## Předání medaile prof. F. J. Gerstnera

Na veřejném slavnostním zasedání Vědecké rady a Aka-  
demického senátu Fakulty dopravní Českého vysokého uče-  
ní technického k 5. výročí založení Fakulty dopravní ČVUT  
převzal za přítomnosti rektora prof. Ing. Petra Zuny, CSc.  
z rukou děkana RNDr. Miroslava Vlčka, DrSc. pamětní me-  
daili prof. F. J. Gerstnera děkan Dopravní fakulty Jana Perne-  
ra Univerzity Pardubice prof. Ing. Milan Lánský, DrSc. Pa-

mětní medaile vyjadřuje ocenění významné zásluhy o rozvoj  
Fakulty dopravní ČVUT. Prof. Lánský ve svém pozdravném  
vystoupení vyslovil přání, aby dobré vztahy obou dopravních  
fakult dále pokračovaly a stávající spolupráce se všestranně  
rozdvíjela.

(JK)

# Páté výročí založení Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice

Od 1. dubna až do počátku července se na Dopravní fa-  
kultě Jana Pernera uskutečnily akce spojené s oslavami páté-  
ho výročí založení fakulty v Pardubicích. Patřily k nim slavnostní  
jednání a shromáždění na půdě fakulty a jejích pracovišť,  
uspořádání seminářů a konferencí, včetně závěrečných  
promocí letošních absolventů.

Po rozdělení Československé republiky mohla tehdejší  
Vysoká škola chemicko-technologická v Pardubicích nabídnout  
potřebné provozní, organizační, ekonomické a sociální  
podmínky pro vznik dopravní vysokoškolské instituce v nové  
ČR a zároveň zázemí pedagogům přicházejícím z Vysoké  
školy dopravy a spojů v Žilině. Akademický senát VŠCHT po-  
čátkem roku 1993 vyslovil souhlas se zřízením dopravní fa-  
kulty nesoucí jméno významného železničního odborníka  
a stavitele dráhy Praha-Olomouc Jana Pernera. 1. dubna  
1993 byla zahájena výuka a Dopravní fakulta Jana Pernera se  
stala třetí fakultou vysoké školy po Fakultě chemicko-tech-

nologické a Fakultě ekonomicko-správní. (Rok nato byla Vy-  
soká škola chemicko-technologická přejmenována na Uni-  
verzitu Pardubice.) Dnes studuje na fakultě 1154 studentů,  
což je více než na ostatních fakultách univerzity. Mohou vy-  
užít nabídky ze čtyř studijních oborů denního či dálkového  
inženýrského studia a tří oborů studia bakalářského dálkové-  
ho. Doktorandské studium je možné ve dvou specializacích.  
Fakulta během uplynulých let získala významné postavení jak  
v rámci univerzity, tak z celostátního hlediska právě pro svoji  
specifiku studijní nabídky. Fakultě bylo v uplynulém roce při-  
znáno i právo habilitací a profesorských řízení a úspěšně byl  
evaluován studijní program Dopravní management, marke-  
ting a logistika. Na fakultě působí na šesti katedrách (a vzni-  
kající sedmé) kolem 115 pedagogů (z cca 370 na celé UPa).

Významným okamžikem letošních oslav bylo slavnostní  
shromáždění v zasedací místnosti děkanátu DFJP v Polabi-  
nách, které pořádala DFJP spolu s Nadací Jana Pernera ve

**středu 29. dubna.** Děkan fakulty profesor Milan Lánský předal na dvacet pamětních medailí Jana Pernera těm, kteří se významným podílem zasloužili o vznik, organizaci a utváření fakulty v Pardubicích, rovněž tak jako těm, kteří vytrvale pokračují v započatém díle či jinak napomohli budování a vybudování stabilní fakulty s vynikající úrovní výuky a pověstí. Slavnostní události byl přítomen rektor Univerzity Pardubice profesor Oldřich Pytela, kterému rovněž byla udělena jedna z medailí.

Součástí dne bylo i **slavnostní odhalení pamětní desky "50. rovnoběžky"**,



*zleva: rektor UPa prof. O. Pytela, děkan DFJP prof. M. Lánský a proděkan prof. J. Čáp*

kteřá byla umístěna pod pamětní deskou Jana Pernera v hale nádraží Českých drah v Pardubicích. Na základě měření provedených studenty dopravní fakulty vznikla myšlenka ztvárnění padesáté rovnoběžky, která prochází právě Pardubicemi a spojuje je tak s dalšími světovými městy směrem na západ i východ. Deska tak bude připomínat nejen tuto geografickou polohu města, ale právě pětiletí dopravní fakulty v Pardubicích, ve městě s rozvíjejícím se využíváním všech čtyř existujících dopravních systémů - dopravy železniční, silniční, letecké i lodní.

(VV)

## Pozdravný projev rektora University Pardubice k 5. výročí založení DFJP UPa

Vážený pane děkane, vážení hosté, kolegyně a kolegové, paní a pánové,

chtěl bych jménem svým i jménem vedení Univerzity Pardubice krátce pozdravit toto slavnostní a významné shromáždění. Shromáždění slavnostní a významné proto, neboť se koná při příležitosti oslav pětiletého trvání vaší, ale samozřejmě i naší fakulty při vysoké škole v Pardubicích. Nemohu říci univerzity, neboť v době utváření třetí fakulty to byla ještě Vysoká škola chemicko-technologická, která poskytla přístřeší pro nově vznikající dopravní vysokoškolskou instituci v Čechách. A že počátky vzniku fakulty nebyly nikterak jednoduché, vědí nejlépe ti, kteří stáli u jejího zrodu, ti, kteří se neúnavně podíleli na jejím budování, růstu a na upevňování jejích pozic v českém vysokém školství. Za pětileté období se podařilo vybudovat vnitřně konsolidovanou instituci s více než tisícem studentů a řadou graduovaných učitelů. Během krátké doby Dopravní fakulta Jana Pernera podchytila zájem studentů o dopravní obory tak, že v tomto akademickém roce na ní studuje nejvíce studentů ze všech fakult naší univerzity. Budiž to všem, nejen nám, kteří máme to potěšení s vámi spolupracovat, nejen vašim studentům, kteří mají tu čest na Dopravní fakultě Jana Pernera studovat, ale především Vám, kteří jste

se o to zasloužili a svojí prací tak činíte každodenně, tedy budiž to všem zadosťučiněním, jakousi osobní a pracovní odměnou a motivací pro další činnost a plány do budoucna.

Ne vždy vše bylo - a jak se v letošním roce potvrzuje - možná ani nebude dle našich představ. Mám tím na mysli především představy o možnosti naplňovat optimální personální, vzdělávací, vědecké a výzkumné záměry. Přesto věřím, že s vaším plným nasazením a invencí se vám podaří těžké zkoušky a momenty v životě fakulty překonat tak, jak tomu bylo v minulosti a jak je tomu doposud.



*rektor prof. O. Pytela zdraví slavnostní shromáždění k 5. výročí založení DFJP v Pardubicích*

Přeji vám, vážení kolegové, abyste svou pověstnou dobrou organizací práce, kolegií a soudržností překonali všechny problémy a pokračovali tak v úspěšně započatém díle. Současně jsem přesvědčen, že budete s vytrvalostí sobě vlastní zasévat semínka úspěchů dalších desetiletí existence fakulty. Měřítkem těchto úspěchů vám pak budiž vynikající připravenost absolventů a výsledky aktivit v oblasti vědy a výzkumu. Vaše práce je jedinečnou součástí jedinečného celku, jakým je Univerzita Pardubice.

Jsem vám osobně vděčen a jménem Univerzity Pardubice Vám velice děkuji za vykonané a současně vám přeji hodně zdu v konání budoucím.

REKTOR UNIVERZITY PARDUBICE  
prof. Ing. Oldřich Pytela, DrSc.



ze slavnostního odhalení pamětní desky 50. rovnoběžky na nádraží v Pardubicích



z předávání pamětních medailí J. Pernera v zasedací místnosti DFJP

## Seznam příspěvků

### **Pět let Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice**

prof. Ing. Milan Lánský, DrSc.  
děkan Dopravní fakulty Jana Pernera  
prezident Nadace Jana Pernera

### **Katedra technologie a řízení dopravy, její činnost a záměry**

doc. Ing. Vlastimil Mojžíš, CSc.  
vedoucí katedry technologie a řízení dopravy  
člen prezidia Nadace Jana Pernera  
garant studijního oboru Technologie a řízení dopravy

### **Spolupráce Nadace Jana Pernera a katedry technologie a řízení dopravy**

doc. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc.  
vedoucí katedry technologie a řízení dopravy  
člen Prezidia Nadace Jana Pernera

### **Informatika v dopravě a účast DFJP na ní**

doc. Ing. Karel Šotek, CSc.  
vedoucí katedry informatiky v dopravě

### **Pohled od minulosti po současnost**

doc. Ing. Jaroslav Vonka, CSc.  
katedra technologie a řízení dopravy

### **Katedra dopravních prostředků**

prof. Ing. Jaroslav Čáp, DrSc.  
vedoucí katedry dopravních prostředků

### **Katedra provozní spolehlivosti, diagnostiky a mechaniky v dopravě**

doc. Ing. Jaroslav. Menčík, CSc.

### **Vznik nové katedry na DFJP**

prof. Ing. H. Šertler, DrSc.  
vedoucí katedry dopravní infrastruktury

### **Pedagogická a vědeckovýzkumná činnost katedry DMML**

doc. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry dopravního managementu, marketingu a logistiky  
prof. Ing. Bohumil Řezníček, CSc.  
garant studijního oboru DMML

### **Právo v dopravě**

(diskusní příspěvek)  
Ing. Vojtěch Kladívko  
absolvent licenčního studia Právo v dopravě

### **Evropské integrační studium EIPOS**

Ing. Jaroslav Matuška  
absolvent studia EIPOS

### **Jan Perner**

Květoslav Plešinger  
absolvent Univerzity třetího věku

### **Pět let Dislokovaného pracoviště DFJP UPa, v České Třebové**

doc. Ing. Břetislav Till, CSc.  
vedoucí pracoviště

### **Dislokované pracoviště DFJP UPa, Staré Hradiště**

doc. Ing. Milan Graja, CSc.  
vedoucí pracoviště

### **Vzdělávací a informační pracoviště DFJP UPa v Praze**

Ing. Milena Foglarová  
vedoucí pracoviště

### **Aktivity Asociace dopravních inženýrů**

doc. Ing. Jiří Izer, CSc.  
Ing. Michael Lata, PhD.

### **Asociace dopravních inženýrů**

### **Oslavy 5. výročí založení Dopravní fakulty Jana Pernera v Praze**

### **Udělení pamětní medaile prof. F. J. Gerstnera**

### **Páté výročí založení Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice**

### **Pozdravný projev rektora univerzity Pardubice k 5. výročí založení DFJP UPa**

Uzávěrka tohoto mimořádného čísla 15. června 1998.

Vydává Univerzita Pardubice. Adresa redakce: Univerzita Pardubice, Rektorát, Studentská 95, 532 10 Pardubice, tel: 040-603 6555, fax: 040-603 6361, E-mail: promotion@upce.cz. Šéfredaktor: doc. Ing. Jan Čapek, CSc. Výkonný redaktor: Ing. Valerie Wágnerová. Redakčně se na mimořádném čísle podíleli pracovníci DFJP, zejména Ing. Milena Foglarová, doc. Ing. Milan Graja, CSc. Jazyková úprava: PhDr. Tomáš Jiránek. Grafická úprava a sazba: Ing. Alena Komárková.

Tisk: Tiskařské středisko Univerzity Pardubice, červen 1998, náklad 800 ks.