



KOLÁŽ MICHAL MÁLEK

Vlaky přístupné vozíčkářům tvoří více než polovinu spojů

České dráhy jsou dnes podle všeho jediný dopravce v republice, který nabízí široké možnosti pohodlného meziměstského cestování vozíčkářů. Se zavedením nového jízdního řádu jsme navýšili počet bezbariérových spojů o více než čtyři sta, což souvisí i s nárůstem nových a modernizovaných vozidel. V prosinci jsme rovněž inovovali objednávkový systém pro přepravu vozíčkářů na internetu.

V jízdním řádu na rok 2014 najdete již 4 404 bezbariérových spojů Českých drah. Jedná se o regionální i dálkové vlaky, které jsou přizpůsobené pro přepravu vozíčkářů – nízkopodlažní vozidla nebo vozidla s mobilní plošinou. V předchozím grafikonu to bylo o 415 vlaků méně. Při celkovém počtu 8 411 vypravených spojů ČD představují vlaky přístupné vozíčkářům již přes polovinu (asi 52 procent) naší nabídky! Některé spoje jsou navíc bezbariérové, i když toto oficiální označení v jízdním řádu nemají. Týká se to například Kraje Vysočina, kde České dráhy v regionální dopravě hojně nasazují nízkopodlažní motorové vozy Stadler Regio-Shuttle RS1 (RegioSpider).

Snadný nástup a výstup

V průběhu roku 2013 uvedly České dráhy do provozu hned několik desítek nových jednotek RegioPanter a RegioShark pro regionální spoje. Především díky nim došlo k podstatnému rozšíření bezbariérového cestování. Pokračuje také dlouhodobý proces modernizace dalších typů vozů, které zlepšují pohodlí cestování vozíčkářů i na dálkových linkách. Nově bezbariérovým způsobem cestují například z Plzně do Domažlic nebo ze Šumperka do Olomouce a Nezamyslic.

České dráhy nyní provozují již téměř 600 vozidel snadno přístupných pro vozíčkáře. Vozy a jednotky přátelské ke zdravotně postiženým jsou vybaveny speciálně upraveným prostorem pro umístění vozíku cestujícího. Zde jsou buď sklopné sedačky pro ostatní cestující, nebo jsou sedačky zcela odstraněny,

aby měl vozíčkář potřebný prostor pro svůj pohyb. Součástí vozidel jsou standardně bezbariérové toalety.

Ve vozidlovém parku ČD se nacházejí více než čtyři stovky (aspoň částečně) nízkopodlažních vozidel, ať už elektrických nebo motorových. Nástup a výstup je tak skutečně bez bariér. Díky tomu cestující vozíčkář v mnoha případech ani nepotřebuje asistenci dopravce, takže nemusí svou cestu nahlásit dopředu. Počet nízkopodlažních souprav v České republice je vysoký i ve srovnání se zahraničím. Například v Rakousku disponují dráhy přibližně třemi stovkami takových jednotek a na Slovensku jich mají všichni dopravci dohromady jen asi šedesát kusů. Další skupinu o téměř 200 vozidel tvoří vozy s podlahou v klasické výšce a nástup, resp. výstup, je zajištěn prostřednictvím plošin, které jsou buď přímo součástí vozu, nebo se využívají mobilní plošiny na nástupištích.

Do dalších destinací

Také v roce 2014 bude pokračovat modernizace a nákup nových, pro vozíčkáře přístupných vozidel, která budou nasazena v dálkové i v regionální dopravě. Nový komfort čeká na všechny cestující včetně vozíčkářů například na lince Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Vídeň – Craz, kde budou nasazeny jednotky Railjet od společnosti Siemens. Zcela nové bezbariérové elektrické jednotky z rodiny RegioPanterů jsou objednány pro Jihomoravský kraj, kde by měly jezdit na lince S2 z Břežovic nad Svitavou přes Letovice, Blansko, Adamov a Brno hl. n. do Křenovic. → Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Elektronické aukce spoří stovky milionů

Nákup trakčních energií patří mezi investice, bez kterých se České dráhy neobejdou. Proto jim Odbor centrálního nákupu a logistiky věnuje maximální pozornost s poměrně logickým cílem zajistit spolehlivého dodavatele, který bude disponovat odpovídajícím know-how. Jeho výběr má však další, stejně důležitý aspekt. Je jím dnes často zmiňovaný faktor poměru cena/výkon.

V současnosti, kdy je výraz efektiv-

**Filip Potůček**

ředitel Odboru centrálního nákupu a logistiky

ta skloňován ve všech pádech, si ani národní železniční dopravce nemůže dovolit toto hledisko upozadit.

České dráhy však mají k naplnění podstaty tohoto zaklínadla doby velmi účinný nástroj. Jde o elektronické aukce a my již třetím rokem dokazujeme, že právě tímto způsobem jsme schopni náklady stlačit opravdu významně. První elektronickou aukci jsme vyhlásili v roce 2011 a nakupovanou komoditou byla právě trakční elektrická energie. Také při hledání dodavatele nafty pro motorová vozidla jsme dosáhli díky e-aukci radikální úspory, která činila na první pohled málo: 3–4 procenta za jeden litr. Ovšem v objemech, ve kterých se pohybujeme, šlo o finální úsporu čtvrt miliardy korun! Jsem proto přesvědčen, že i nastávající „boj“ o nejlepšího dodavatele životně důležitých energií pro provoz našich spojů bude mít jediného vítěze – České dráhy.

INFORMUJEME

Dodávky nafty a elektřiny mají stát 10 miliard

Na přelomu roku vyhlásily České dráhy dvě klíčová výběrová řízení na dodávku trakčních energií. Jde o zajištění dodávek elektřiny pro vozidla závislé trakce a trakční nafty pro motorové vozy, jednotky a lokomotivy. U první komodity se jedná o zasloužení na období mezi lety 2015 až 2016 s předpokládanými náklady 3,4 miliardy korun. Nafta by měla od dodavatele přitéct v období od poloviny letošního roku (1. července 2014 vyprší smlouva s aktuálním dodavatelem, kterým je společnost Unipetrol RPA) až do roku 2017 a České dráhy předpokládají, že za ni zaplatí zhruba 6,6 miliardy.

Spotřeba nafty klesá

U trakční elektrické energie národní dopravce předpokládá, že ve výše uvedeném období spotřebuje dva a půl milionu kilowatthodin. Tento odhad vychází z předpokladu poměrně stabilní spotřeby tohoto druhu energie, jež se ročně pohybuje zhruba na úrovni 1 250 gigawatthodin.



Zatímco v letech 2008 až 2011 motorová trakce ČD zkonsumovala asi 290 milionů litrů nafty, aktuální kontrakt předpokládá odběr 270 milionů litrů a vyhlášený tendr počítá již jen s 234 miliony litrů.

Složitější je vyčíslení předpokládané spotřeby trakční nafty. Ta totiž meziročně neustále klesá. Zatímco v letech 2008 až 2011 motorová trakce ČD zkonsumovala asi 290 milionů litrů nafty, aktuální kontrakt předpokládá odběr 270 milionů litrů a vyhlášený tendr počítá již jen s 234 miliony litrů. Přesto jde pouze o rámcový odhad a definitivní hodnota kontraktu bude záležet na skutečném množství odebrané nafty.

Vlivem úspornějších vozidel zařazovaných do provozu, zejména motorových vozů a jednotek poháněných moderními spalovacími motory, a také radikálním útlumem nasazování velkých traťových

motorových lokomotiv a dalších úsporných opatření (např. konec Bardotek, provoz remotorizovaných Břevlovců) lze očekávat, že finální cifra spotřeby nafty se může dostat i pod zmiňovaných 234 milionů litrů. Dalším ekonomickým pozitivem pro České dráhy je soutěžení zakázek přes systém elektronických aukcí. Ty se v posledních letech velice osvědčily zejména jako prostředek ke snížení ceny.

Elektřinu dnes zajišťuje ČEZ

Trakční elektrickou energii odebírají České dráhy přímo od dodavatelů počínaje rokem 2008. Do té doby elektřinu odkupovaly od SŽDC. Správce infrastruktury však uzavřel tříletou smlouvu s dodavatelem před vypuknutím ekonomické krize, která následně způsobila pád cen energií obecně. Dražší elektřinu od SŽDC proto České dráhy odmítly odebrat, smlouvu vypověděly a vyhlásily výběrové řízení na její odběr přímo od dodavatele. Tím se stal energetický gigant

Když motorové lokomotivy vyrábějí elektrické teplo

Vývoj technologie zajišťující teplo z dieslových strojů se v historii dostal do mnoha slepých uliček. K jakému řešení se konstruktéři nakonec přiklonili?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



VÁCLAV RUBEŠ

PRO ZAMĚSTNANCE



Výzva autorům: pojdme vydat knihu



Milí Železničáři! Den za dnem se znovu a znovu přesvědčuji o tom, že je mezi námi spousta šikovných, literárně nadaných lidí, kteří nejenže umějí psát, ale mají také odvahu svoje dílo zveřejnit pro radost ostatních. Také je jistě mnoho těch, kteří píší jen pro sebe a takzvaně do šuplíku. Vím, je těžké vystavit svoji duši na milost či nemilost kritice čtenářů a ještě těžší je tento krok zrealizovat. Vydat vlastní knihu není v této době vůbec jednoduchá záležitost, a to už nemluvě o finanční stránce věci.

Proto jsem se rozhodl vás oslovit s návrhem. Vydejme knihu společně! Veškeré práce a náklady spojené s přípravou, editací a tiskem zajistím ve vlastní režii. Na vás je pouze dodání jedné až deseti stran textu a odkoupení alespoň jednoho výtisků za prodejní cenu. Vytvořme tedy společně antologii známých i neznámých literárních autorů na naší železnici! Kniha bude obsahovat základní údaje o jednotlivých autorech a ukázkou z jejich díla. Je jedno, zda přičete pohádky, povídky, romány či poezii, zda jste vedoucí pracovník, strojevedoucí, výpravčí, traťový dělník, závorář či důchodce, ostřílený autor nebo jste právě napsali svůj první literární pokus. I ti nejlepší nějak začínali a právě tato kniha může být váš první krok.

Přestože si vyhrazuji právo určitého výběru, věřím, že za rok najdete pod stromečkem svoji „první“ knihu i vy. Seberte tedy odvahu a poďte do toho! Více se dozvíte na frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle 776 582 331.

FRANTIŠEK TYLŠAR

V Nizozemí musíte chodit přes závoru

Na základě informací z jednání pracovní skupiny FIP oznamujeme, že od začátku roku 2014 je možné vstoupit a vyjít z nádražních budov železniční společnosti NS pouze přes závoru. K průchodu musí nizozemští cestující použít čipovou kartu, zahraniční cestující pak čárový kód. Tento způsob průchodu není možný pro držitele mezinárodních jízdních dokladů FIP. Železniční společnost NS poskytne všem členům sdružení FIP tzv. průchozí průkazy, které budou obsahovat čárový kód a informace pro cestující. Jelikož průchozí průkazy ještě nemají České dráhy v současné době k dispozici, doporučujeme všem držitelům jízdních výhod FIP zvážit z důvodu možných komplikací cestování do Nizozemí. Jakmile budou výše uvedené průkazy dodány na výdejnu FIP, všichni držitelé jízdních výhod FIP budou neprodleně informováni o dalším postupu jejich využití při cestování do Nizozemí.

SÁRKA PUPÍKOVÁ

Vlaky přístupné vozíčkářům tvoří více než...

→ Pokračování ze strany 1

Silící poptávka po našich službách

Vysoké tempo odstraňování bariér u spojů Českých drah stojí za rychle rostoucí poptávkou po těchto službách. Zatímco v roce 2009 bylo na centrální úrovni evidováno 933 přeprav, v roce 2011 to bylo již 1 962 cest a jen za 10 měsíců loňského roku to bylo více než 2 300 přeprav. Tyto údaje nezahrnují objednávky přeprav vozíčkářů na regionální úrovni a přepravy vozíčkářů bez objednání. Díky zavádění nových, nízkopodlažních vlaků a modernizaci řady stanic a zastávek je totiž cestování pro vozíčkáře stále snadnější a pro své cesty stále častěji nemusí vyžadovat asistenci dopravce. Výška moderních nástupišť a nástupní prostor nízkopodlažních vlaků jsou totiž ve stejné úrovni a vozíčkář se svým asistentem tak překonává pouze několikacentimetrovou mezeru mezi nimi, podobně jako např. v pražském metru. Podle odhadu našich



Mezi bezbariérová vozidla ČD budou patřit i Railjety. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

odborníků tak může v současnosti ročně využívat spoje Českých drah kolem pěti tisíc vozíčkářů.

Nový objednávkový systém

Spoje, ve kterých je garantovaná přeprava vozíčkářů, jsou v jízdním řádu označeny příslušným píktogramem. Na webových stránkách www.cd.cz můžete využít také vyhledávač spojení, ve kterém lze zadat jako podmínku pro vyhledání spojení cestování na invalidním vozíku. Vyhledávač pak nabídne pouze bezbariérové spoje. Na internetových stránkách www.cd.cz mají vozíčkáři

k dispozici i další podrobné informace o podmínkách přepravy, přístupnosti stanic a typech bezbariérových vozů (klidněte na sekci Vlákem po ČR a následně Vlákem bez překážek).

Pokud chce vozíčkář nahlásit svou cestu dopravci dopředu, může od roku 2009 mimo jiných způsobů využít i internetový objednávkový systém. K 15. prosinci 2013 České dráhy navíc spustily novou webovou aplikaci, která je určena nejen

Podmínky pro cestování vozíčkářů ve spojích ČD

BEZ NAHLÁŠENÍ

Nejjednodušší je případ, kdy cestující-vozičkář nepotřebuje asistenci od zaměstnanců dopravce.

Týká se to vlaků, které jsou v jízdním řádu označeny jako bezbariérové (např. Regionovy, CityElefanty nebo RegioPantery), nebo když má takový cestující zajištěný vlastní doprovod, který mu pomáhá s nástupem a výstupem (a nepotřebuje použít mobilní plošinu).



Přesné znění podmínek najdete na www.cd.cz v sekci Vlákem po ČR – Vlákem bez překážek.

S NAHLÁŠENÍM

a) 24 hodin před odjezdem vlaku z nástupní stanice

Týká se případů, kdy cestující-vozičkář chce použít vlak označený v jízdním řádu jako bezbariérový a současně požaduje asistenci dopravce nebo použití zdvihací plošiny ve stanici (která je jí vybavena).

b) 24 hodin před pravidelným odjezdem vlaku z výchozí stanice*

Vozičkář má v úmyslu použít vlak se služebním vozem nebo jiným vhodným vozem bez plošiny a vyžaduje asistenci dopravce.

c) 48 hodin před uskutečněním přepravy

Cestující-vozičkář požaduje zařazení vozu s plošinou (nebo jiného vhodného vozu pro přepravu vozíku), ačkoli podle jízdního řádu takový vůz není pravidelně řazen. České dráhy ale mohou žádost z provozních důvodů odmítnout.



Zatímco v roce 2009 bylo na centrální úrovni evidováno 933 přeprav, v roce 2011 to bylo již 1 962 cest a jen za deset měsíců loňského roku to bylo více než 2 300 přeprav. Tyto údaje ovšem nezahrnují přepravy vozíčkářů bez objednání.

Oproti jiným železničním dopravcům v zahraničí se České dráhy mohou pochlubit poměrně krátkou dobou pro nahlášení přepravy vozíčkáře před odjezdem vlaku. „Zde je třeba rozlišit, o jakou objednávku se jedná. Pokud cestující potřebuje pouze asistenci zaměstnance ČD při nástupu či výstupu, případně doprovod v rámci obvodu stanice, například při použití výtahů, plošin nebo přepravu ve služebním voze, stačí nám objednávka dvacet čtyři hodin předem. Pokud však potřebuje zařadit vhodný vůz do soupravy vlaku, kde takový standardně řazen není, pak jde o lhůtu čtyřicet osm hodin,“ upozorňuje Naďa Bludovská. Ještě před pár lety byla tato lhůta šestidenní. Ke zkrácení na dnešní stav došlo v roce 2010.

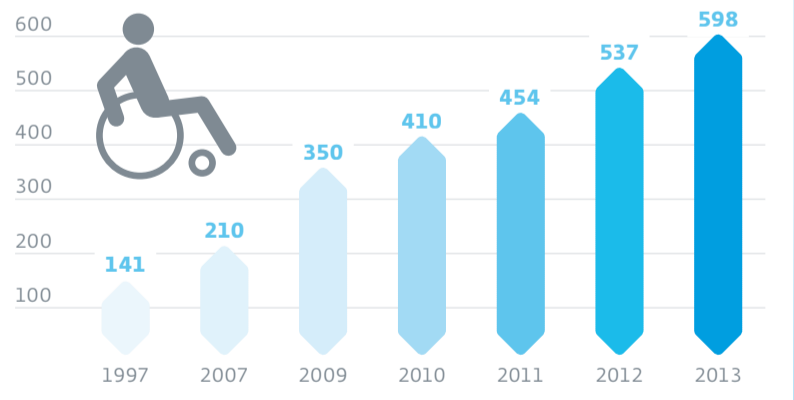
Kde jsme také rozšířili bezbariérové spoje

- Plzeň hl. n. – Domažlice (téměř všechny spoje)
- Mariánské Lázně – Cheb (téměř všechny spoje)
- Cheb – Karlovy Vary – Chomutov – Most (většina spojů)
- Most – Teplice – Ústí nad Labem hl. n. – Děčín hl. n. (téměř všechny spoje)
- České Budějovice – České Velenice (téměř všechny spoje)
- Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n. – Jaroměř (rozšíření na všechny regionální spoje)
- Šumperk – Zábřeh na Moravě – Olomouc hl. n. – Nezamyslice (asi 50% všech přímých spojů)
- Kojetín – Kroměříž – Hulín – Valašské Meziříčí (téměř všechny spoje)

V rámci zlepšování služeb také České dráhy spolupracují se zástupci organizací zdravotně postižených. V posledních měsících se uskutečnilo hned několik pracovních jednání, při kterých se průběžně řešily podněty a připomínky k samotné přepravě nebo k bezbariérovosti stanic a zastávek, a to i ve spolupráci se SŽDC. Informace o vybavenosti vlaků i nádraží, včetně poskytovaných služeb, najdou cestující na webových stránkách Českých drah i v jízdním řádu.

PETR HORÁLEK

Nárůst počtu bezbariérových vozidel ČD



pro zákazníky na webových stránkách, ale i pro veškeré objednávky přepravy jak na pokladních přepážkách, tak na Kontaktním centru ČD a umožňuje nové objednávky asistence. Původní objednávkový formulář na webu byl při této příležitosti aktualizován.

Vycházíme vstřícně připomínkami

„Nový způsob objednávkového systému byl spuštěn v pilotním provozu. Sbíráme připomínky a po jejich vyhodnocení pak zahájíme rutinní provoz. Věřím, že spuštěním nové aplikace přispějí České dráhy ke zkvalitnění a zrychlení vyřizování objednávek a ke zvýšení spokojenosti cestujících v této oblasti,“ říká Naďa Bludovská z Odboru obchodu osobní dopravy.

Na brněnské výstaviště zamířili cestovatelé

Cestování a České dráhy patří k sobě jako ryba a voda. Není proto divu, že se národní železniční dopravce účastnil veletrhu Regiontour a jeho „outcomingové“ verze GO. Akce se konala od 16. do 19. ledna v Brně (první den pouze pro novináře a odborníky) na největší výstavní ploše u nás. Expozice Českých drah se nacházela v pavilonu P, kde se zájemci mohli seznámit se všemi obchodními nabídkami dopravce. Dvě zkušební pokladničky brněnského ČD Centra také pomohly iPadu zdárně předváděly, jak probíhá proces prodeje jízdenek z mobilního eShopu.



Na stánku ČD se o návštěvníky staraly půvabné dámy. FOTO AUTOR

Fotografie Railjetu zaujaly

„Zájemcům jsme také ukazovali, jak se dají koupit doplňkové služby jako přeprava jízdních kol, zavazadel a přeprava psů. Jde vlastně o úžasnou výmogenost, neboť si dnes lidé mohou zakoupit jízdenku přímo ze svého mobilního tele-

fonu a navíc přitom ještě ušetří,“ říká Petra Nekuřová z Českých drah, která měla na starosti organizaci letošního veletrhu v Brně. Dodává, že celý stánek byl koncipován v duchu nových vozidel ČD – hlavní prim hrály fotografie jednotky Railjet, která už v letošním roce propojí Prahu a Brno s Vídní a Štýrským Hradcem. Nechyběly ale ani fotografie

nových vozidel pro regionální dopravu. „Touto jednoduchou formou dostáváme do povědomí lidí, jak takové vlaky vlastně vypadají, a mohli je později lépe identifikovat při svých cestách,“ vysvětluje Petra Nekuřová.

„Společnost České dráhy se na brněnském veletrhu Regiontour prezentovala svými komplexními obchodními nabídkami s možnostmi cestování jak v regionální, tak i dálkové dopravě. Jde o jeden ze dvou důležitých veletrhů cestovního ruchu v České republice, který využíváme pro setkávání jak s našimi obchodními partnery, tak se zástupci krajů, ale i starosty obcí a primátory měst, neboť jednotlivé kraje a řada měst mají na brněnském výstavišti své vlastní expozice,“ řekl na veletrhu náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Českých drah Michal Štěpán. Na prezentaci se přijel podívat i ředitel Krajského centra osobní dopra-

vy České Budějovice Jiří Kafka, který na stánku ČD přivítal i radního pro dopravu Jihočeského kraje Antonína Kráka.

Jižní Morava jako kulturní a společenské centrum Evropy

Veletrh v Brně, který zahájil premiér v demisi Jiří Rusnok, je největší prezentací průmyslu cestovního ruchu s akcentem na regiony ve střední Evropě. Zatímco Regiontour má podpořit vyšší návštěvnost domácích turisticky atraktivních míst (ať už z řad našich nebo zahraničních návštěvníků), veletrh GO se zaměřuje na výjezdovou turistiku (outcoming). „Není vůbec náhodou, že se tyto akce konají v Brně, protože jižní Morava je tradičním kulturně-společenským centrem Evropy. Letos nabízí řadu zajímavých nostalgických jízď včetně oblíbených cyklovlaků,“ řekl Michal Teplík z brněnského KCOD.

MARTIN HARÁK

INZERCE

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

Nabídka zaměstnání

SŽDC s.o., OŘ PHA,
Správa trať Praha východ hledá pracovníka s praxí v traťovém hospodářství pro funkci VPI (vrchní tratmistru)
Nástup možný po dohodě.
Bližší info na 602 224 380.

KNIHY



Parní lokomotivy řady 556.0 v obrazech

Nakladatelství Corona vydalo koncem loňského roku jako čtvrtý svazek v Galerii Světa železnice výpravou obrazovou publikaci Parní lokomotivy řady 556.0 z pera Vladislava Borjka. V knize o legendárních Štokrech, jak se tyto lokomotivy slangově nazývaly, najde na 256 stranách každý milovník železnice 34 barevných a 205 černobílých poutavých fotografií.

Obrazová kniha mapuje provoz strojů, kterých bylo v plzeňské Škodě vyrobeno v letech 1952 až 1958 přesně 510 kusů. Šlo o velmi výkonné stroje, které stály především v čele nákladních vlaků, výjimkou ale nebylo jejich řazení na leckteré osobní vlaky nebo rychlíky. Lokomotivy vznikaly v době, kdy nebylo moc času na rozmýšlení, a tak konstruktérský tým některé části vozidla řešil převzetím osvědčených prvků ze zahraničí, což se později v provozu velmi osvědčilo. Štokry se staly jedněmi z provozně nejspolehlivějších lokomotiv, které kdy u ČSD jezdily. Kniha připomíná pamětníkům a prezentuje navíc mladší generaci poctivou práci škodováků z Plzně a nad obrázky si leckdo vzpomene na ostré, štěkavé výfuky Štokrů, které byly k vidění po celém Československu.

Pozoruhodnou knihu lze zakoupit za prodejní cenu 850 korun nejen ve firemním knihkupectví Corona v pasáži Hyberská centrum v Praze u Masarykova nádraží, ale i ve vybraných modelářských prodejních a také v řadě knihkupectví po celé republice.



Jak se měnila podoba Jablunkovských tunelů

Nedávno vyšla odborná kniha s názvem Jablunkovské tunely od Vojtěcha Hermanna, která pojednává o historii tunelů na trati původní Košicko-bohumínské dráhy. Dva jednokolejné tunely byly na hranicích Slezska a Slovenska postaveny v letech 1870 a 1916. Svoji polohou v náročném terénu způsobovaly při výstavbě i údržbě po celá desetiletí nemalé potíže. Kniha popisuje události kolem Jablunkovských tunelů od devatenáctého století až po žhavou současnost.

Publikace má především dokumentační charakter a zachycuje historický vývoj Jablunkovského průsmyku, kde byly oba původní tunely umístěny, a také podrobný popis výstavby slezské části Košicko-bohumínské dráhy. Zaměřuje se na postupné změny obou tunelů a přílehlé tratě mezi Jablunkovem a státní hranicí se Slovenskem. Publikace obsahuje také informace o výstavbě nového Jablunkovského tunelu, který vzniká za nelehkých okolností v posledních letech. Publikace o 220 stranách přináší kromě podrobné historie tunelů také mnoho dobových záběrů, faksimile stavebních plánů a dalších dokumentů. V příloze je navíc uveden nejnovější přehled všech železničních tunelů v České republice.

Zájemci o publikaci si ji mohou zakoupit buď v Železničním muzeu moravskoslezském ve stanici Ostrava střed nebo objednat na e-mailové adrese zmms@zmms.cz, případně zakoupit v knihkupectvích v Jablunkově nebo Třinci. Cena knihy bez poštovného činí 490 korun. (mh)

Dokážete si představit cestování se zavřenýma očima?



Zdeněk je devatenáctiletý nevidomý mladý muž, který studuje čtvrtý ročník Gymnázia pro zrakově postižené v pražských Jinonicích. Pochází ale z Plzeňského kraje, takže se každý týden dopravuje do Prahy a zpět vlaky Českých drah. Velkým pomocníkem je mu vodící fenka Ignés. V určitých situacích si ale musí poradit sám – našťastí s vymoženostmi techniky.

Kam vedou tyhle schody?

Už jenom koupě jízdenky představuje pro nevidomé cestující námahu. Například když hledají správné mince nebo bankovky u pokladny. Jejich ohmatání prostě nějakou dobu trvá. Normálně vidoucí člověk zjistí, z jakého nástupiště mu jede vlak, pohledem na informační tabule. Ale

Už jste někdy cestovali vlakem potmě? Možná se vám to stalo nedobrovolně, když nastaly technické problémy, ale naši nevidomí nebo slabozrací spoluobčané to považují za samozřejmost. Zvláště když používají železnici pravidelně. Jakákoli překážka ve stanici nebo ve vozidle pak může způsobit zdržení. Zkuste se na chvíli podívat na cestování jejich očima.

Další problém je hned na světě. Jak asi Zdeněk zjistí, že stojí u schodů vedoucích na „jeho“ nástupiště? O pár chvil později vytahuje z kapsy krabičku se šesti tlačítky, takzvanou vépeenu (VPN). Zmáčkne dvojku a z navigačního majáčku se ozývá: „Eskalátory, nástupiště číslo jedna. Právě jede nahoru, levý stoj.“ Jdeme tedy dále, zastavíme se u druhého nástupiště a na krabičce Zdeněk znovu stiskne dvojku. Chytré zařízení potvrzuje, že nyní již stojíme na správném místě. Před samotným výjezdem na nástupiště mi Zdeněk ukazuje, že ze strany zábradlí je napsáno Braillovým písmem „nástupiště č. 2“.

Sezame, otevři se!

Stojíme u osobního vlaku na druhém nástupišti. Protože pojedeme linkou S7, na které jezdí elektrické jednotky City-

Elefant, Zdeněk mi ukazuje ještě jeden „trik“. Přijde ke druhým dveřím prvního vozu, vytahuje opět „kouzelnou“ krabičku a zmáčkne jedničku, aby se navigační majáček ozval a Zdeněk věděl, kam má jít. Posledně zmáčkne čtyřku. A nic... A co se mělo stát, kdyby strojvedoucí měl pořádně zapnuté všechny funkce této moderní jednotky? Na povel čtyři by navigační majáček na dveřích vlaku automaticky otevřel dveře jednotky. Jenže někde se stala chyba...

Setkání s profesionálem

Jsme ve vlaku a nyní je opět řada na čtyřnohého pomocníka, aby našla volná místa k sezení. Fenka Ignés bez problému svůj úkol splní, takže si můžeme sednout. Vlak se rozjíždí a Zdeněk si připravuje průkaz ZTP/P, In Kartu, služební průkaz vodícího psa a jízdenku, aby ji za deset

minut mohl předložit ke kontrole vlakovému doprovodu. Přichází mladá slečna, která je velice slušná, a zeptá se Zdeňka, zda v Berouně, kde budeme přestupovat do rychlíku, nepotřebuje pomoci. Musím zdůraznit, že vlakvedoucí se chová velmi profesionálně a může posloužit za vzor všem svým kolegům.

Po hodině hlásí informační systém něco, co jsme nestihli zaznamenat. Proto se raději zvedáme a jdeme směrem ke dveřím, kde jsou dvě tlačítka popsaná Braillovým písmem. Opakování hlášení a zastávka na znamení. Zdeněk mačká první tlačítko a dozvídá se, že budeme v Srbsku, což je poslední stanice před Berounem, kde vystupujeme.

Vystupujeme z rychlíku, ale nástupiště nikde

Dnes ale Zdeněk necestuje domů, jelí jsme se jen projet, aby mi ukázal taje cestování po sluchu a s vodící fenkou. Se Zdeňkem přecházíme na nástupiště, odkud pojede vlak zpět do Prahy. V rychlíku je fazen nový služební vůz s oddílem pro imobilní cestující (Bdgmece²⁹⁸), který vypadá dobře, pohodlně se v něm sedí, má elektrické zásuvky, stolečky, ale také jeden veliký problém.

Když Zdeněk přijíždí k pražskému Smíchovu, loučím se s ním a přeji mu šťastnou cestu na internát. Informační systém vlaku informuje Zdeňka, že přijíždí do stanice Praha-Smíchov, proto již jde ke dveřím. Vlak zastavuje, Zdeněk slyší zvuk, který značí, že může otevřít dveře, proto zmáčkne tlačítko, kterým dveře otevře. Dveře se otevírají, Zdeněk vystupuje, ale do šterku! Jelikož je hlášení rozhlásováno GPS signálem a vlak se nachází ve vzdálenosti od železniční stanice, tak jednoduše řekl, že se nachází ve stanici Praha-Smíchov. Ovšem ve skutečnosti stál před vjezdovým návěstidlem.

Možná by stačilo, aby vlakvedoucí nebo průvodčí při takovém mimořádném zastavení informovali vlakovým rozhlásem o tom, že vlak se nenachází v prostoru pro nástup a výstup. České dráhy tedy ještě mají co zlepšovat...

MARTIN KRAMER

www. Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.



Vodící fenka Ignés dovedla nevidomého Zdeňka k prázdnému místu.

Zdeněk se musí orientovat pomocí sluchu. Informace poslouchá buď z nádražního rozhlasu, nebo z elektronického zobrazovače odjezdů a příjezdů, který mu jednoduše kliknutím přečte příjezdy a odjezdy vlaků, dokonce mu poví i z jakého nástupiště vlak jede. Pozjistění, že nám osobní vlak jede z druhého nástupiště, se vydáváme do podchodu.

CO JE TO VPN?

Nevidomý je vybaven miniaturním vysílačem rádiového signálu, jehož aktivací sám vstoupí do procesu informování a rozhodování. Vyžádá si například na nádraží venkovní akustické hlášení o číslu spoje a směru jízdy vlaku. Rozhodne-li se nastoupit, potvrdí nástup aktivací jiným tlačítkem svého povelového vysílače. Strojvedoucí uslyší



z vnitřního reproduktoru akustickou zprávu o nástupu nevidomého. Funkci podporují v prostředí ČD jednotky řady 471 CityElefant a 814 Regionova. Systém je založen na obousměrné komunikaci rádiového dotazu a akustické odpovědi a je vhodný pro nasazení i dopravě i pro městské informační a orientační systémy.

Videoamatéři rozebírali kompozici obrazu

Na pozvání slovenského zemského svazu se ve Středisku internátní přípravy ŽSR Strečno uskutečnil již 8. ročník mezinárodního filmového festivalu FISAIC. Prestižní akce se zúčastnila také reprezentace filmařů z Českých drah.

Pod dohledem režiséra

V Železničáři jsme již informovali o výsledcích 25. ročníku mezinárodní soutěže FISAIC v neprofesionální videotvorbě železničářů. Avšak mnohostranná soutěž nemůže nahradit tradiční dvoustranné setkání, lépe řečeno výukový seminář slovenských zemských svazů. Zvláště to platí, když lektorem a kritikem prací je známý bratislavský televizní režisér Ladislav Munk. Jeho vztah k amatérské tvorbě členů obou železničářských zemských svazů FISAIC je dostatečně znám. Vždyť po dlouhou dobu vykonává práci hlavního lektora sloven-

ské Letní filmové školy a například na mezinárodní soutěži FISAIC v belgickém Gentu v roce 2011 dovedl slovenské železničáře-videoamatéry k vítězství nad všemi soutěžícími zeměmi.

Pronikání do tajů geometrie

Loňský 25. ročník jednoznačně prokázal, že evropští železničáři-videoamatéři dokážou ztvárnit s vysokou uměleckou a technickou kvalitou takřka libovolný námět. Vždy je ale co zlepšovat. A to naznačil letošní podzimní festival ve Strečně. Ladislav Munk se tentokrát zaměřil na kompozici obrazu. Samozřejmě až po promítnutí výběru z medailových snímků 25. ročníku FISAIC konaného v Bavorsku. Rozbor těchto prací provázelo opakované promítnutí některých filmových sekvencí. Když účastníci festivalu pochopili chyby či nedostatky těchto snímků, obrátil jejich pozornost ke kompozici ve filmovém obraze.

Jistě – každý z účastníků znal „zlatý řez na obraze“, avšak málokdo si dovedl připomenout svoje dojmy po zhlédnutí či studii obrazů v některé ze světových galerií. Lektor nejprve teoreticky přiblížil základy Eukleidovy klasické geometrie doplněné o poznatky Leonarda Fibonacciho soustředěně v Knize o abaku (1205). Navíc třeba poměry délek úseček ve zlatém řezu umocnil projekcí obrazů. A tak například na známých obrazech Leonarda da Vinciho (zemřel 1519) nebo El Greca (zemřel 1614) vložil záměry mistrů, dodržování zákonitostí i možné odchylky.

Příprava do Francie

Odbornou diskuzi nad vítěznými soutěžními snímky doplňovala projekce nové tvorby slovenských a českých železničářů-videoamatérů. Vždyť každý z autorů se chce zdokonalovat a využít možnosti mezinárodního hodnotitel-

skeho fóra. Důvodem je i to, že příští ročník této slovensko-české akce FISAIC se bude konat v České republice. Navíc nejbližší svátek evropských železničářů-videoamatérů, členů zemských svazů FISAIC, se na pozvání francouzského svazu FISAIC (UAICF) bude konat v Obrnáně v září 2015. A být se svojí prací vybrán do kolekce Zemského svazu FISAIC ČD je opravdovým oceněním.

Nejbližší filmařskou akcí organizovanou slovenským svazem FISAIC je Letní filmová škola, konaná v internátním středisku ŽSR Strečno od 18. do 27. července 2014. Organizátoru akce na Strečně je nutně poděkovat za perfektní přípravu prostředí a za získání profesionálního, vynikajícího lektora. A také našemu Zemskému svazu FISAIC ČD za umožnění účasti českých železničářů na této akci.



IVO LANIČEK

Cargo

KRÁTCE

Webové stránky v novém hávu

Intuitivnější, působivější a praktičtější. Takové jsou nyní webové stránky ČD Cargo www.cdcargo.cz, které prošly na začátku ledna výrazným liftingem. A nejde jen o svěží grafickou podobu. Cílem změny bylo také zjednodušení orientace zejména pro zákazníky společnosti a jejich rychlé nasměrování do sekcí, kde najdou odpovědi na své otázky. Součástí webu je tak nejen katalog nákladních vozů poskytovaných k přepravě včetně všech důležitých údajů, ale také vyhledávač spojení (samozřejmě nákladní dopravy) nebo seznam stanic, manipulačních míst, přehled ZANů a další praktické informace. Sami tvůrci webu deklarují, že současná podoba není konečná a na webu se bude i nadále pracovat. V nejbližší době by měly být dostupné sekce pro registrované uživatele.

Reprezentační ples v Ostravě podeváté

V pátek 10. ledna 2014 proběhl v Clarion Congress Hotelu Ostrava reprezentační ples ČD Cargo. Večer plný překvapení, výborné zábavy a příjemné atmosféry. Tak by se dal ve stručnosti charakterizovat 9. ročník plesu. Téměř čtyři stovky návštěvníků provedli bohatým programem moderatoři večera Jolana Voldánová a Vojtěch Bernatský. Zejména ten dokázal všem přítomným, že je nejen výborným sportovním komentátorem či moderátorem, ale také zdatným zpěvákem a šoumenem.

Svoje pěvecké umění předvedl zejména při duetu s Bářou Basikovou, jednou z hudebních hvězd večera. Kromě ní se dále představila na Ostravsku velmi populární zpěvačka Heidi a po půlnoci i dvojice Petr Kotvald a Stanislav Hložek, jež dali přítomným vzpomínat nejen na oblíbené „Holky z naší školky“. Dalším z překvapení bylo i neplánované vystoupení baviče Miloše Knora, jehož repliky nenechaly nikoho chladným. Nechybělo samozřejmě ani předtančení, tentokrát ve stylu karibských tanců, půlnoční losování hlavních cen tomboly a pochoutky vyhlášené hotelové kuchyní.

Význam akce podtrhuje účast kompletního představenstva ČD Cargo v čele s jeho předsedou Oldřichem Mazánkem či přítomnost předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného. Letošní ročník ostravského cargoplesání nelze hodnotit jinak než kladně, o čemž svědčí i ohlasy z řad obchodních partnerů a zákazníků ČD Cargo, jimž byl především ples věnován.

Zvláštní přepravní podmínky od ledna

Dne 1. ledna 2014 vstoupily v platnost zvláštní přepravní podmínky pro přepravu z a do stanic se zvláštními podmínkami (ZPP). Akciová společnost ČD Cargo k tomuto kroku přistoupila z důvodu nutnosti optimalizace přepravy jednotlivých vozových zásilek ve vybraných tarifních bodech s malým obrátem zásilek. Výpravní oprávnění pro nákladní dopravu je v těchto stanicích zachováno v dosavadním rozsahu, přepravy z a do těchto tarifních bodů však musí být smluvně zajištěny. Pro každý z výše uvedených tarifních bodů je stanoven minimální počet vozů podaných k přepravě jedné obsluze tarifního bodu a výše poplatku doplňujícího ke každému vozu uvedenému v nákladním listě v případě nesplnění podmínek minimálního počtu vozů. Příslušné dokumenty najdou dopravci na www.cdcargo.cz v sekci Čím se řídíme – Přepravní podmínky.

(rub)



PŘÍPŘEZ. V poslední fázi svého „života“ byl stroj 753.301 nasazován společně s exletohradským Břejlovcem 753.229.

FOTO JAROSLAV CHARVÁT

Poslední původní Břejlovec odešel na zasloužený odpočinek

Každá řada vozidel si prožije své období slávy a následně pozvolného ústupu ze získaných pozic. To platí i pro legendárního Břejlovce 753.301 alias Třista-jedničku. V případě společnosti ČD Cargo dojezdila poslední motorová lokomotiva této řady bez modernizace loni v létě. Stalo se tak nedobrovolně a o něco dříve, než se čekalo.

Moje poslední setkání s Třista-jedničkou se může jevit tak trochu z říše fantazie. Byl nevídaný prosincový podvečer roku 2012, když jsem čekal na vlak v Dobrovinci. Tu impresi určitě ovlivnilo vdechování typicky nasládlé esence ze vzdáleného cukrováru, možná nad setmělou stanicí třepetající se duše zdejšího nejslavnějšího výpravčího Bohumila Hrabala. Kde by se tady zrovna teď vzal nákladní vlak. A přece, krátce před Regionovou do Nymburka do mrazivého ticha dlouhé staničky neslyšně zastavila dvojice světel – kaloun z Boleslavi. Čekal bych na něm jakoukoliv jinou lokomotivu, Kocoura nebo Katr, klidně i černokněžníka Zababu, ale určitě ne poslední Trojku. To byla 753.301.

Odstavil ji až požár u Chotětova

Tak trochu ve stínu posledních Bardotek v pravidelném provozu u Českých drah (14. prosince 2013) zůstal fakt, že u společnosti ČD Cargo už loni v srpnu dosloužila vůbec poslední nerekonstruovaná lokomotiva 753.301. Ac šlo nějaký čas o jediný stroj řady 753 národního nákladního dopravce, za definitivním koncem Trojek stála mimořádná událost. Dne 16. srpna 2013 došlo na nočním nákladním vlaku 47309 jedoucím z Mladé Boleslavi do Všetát k přeskoku na generátoru a následně zhruba v km 1,25 mezi



JAROMĚŘ. Ještě než byl poslední „trojkový“ Břejlovec ve Skupině ČD využíván v nákladní dopravě, sloužil dlouho na osobních vlacích.

FOTO AUTOR



Na sklonku roku 2007 přešlo několik posledních českých Trojek pod křídla národního dopravce ČD Cargo.

Krnskem a Chotětovem k požáru. Strojvedoucí sice pomocí hasičích přístrojů požár uhasil, ale lokomotiva již bohužel zůstala neprovozní.

Provozní potřeby se změnily

Potřeba motorových lokomotiv se snížila od 90. let, a to kvůli výraznému poklesu provozu nákladní dopravy na neelektrifikovaných tratích a později i kvůli dodávkám různých nových a modernizovaných vozidel pro osobní dopravu. Na sklonku roku 2007 přešlo

několik posledních českých Trojek pod křídla národního dopravce ČD Cargo. Lokomotivy 753.006, 073, 141, 187, 211, 229, 301 a 352 se zapojily do vozby nákladních vlaků mezi Libereckem a Nymburkem, ovšem ne nadlouho, protože s tím, jak klesaly přepravní výkony nákladního dopravce (a navíc byli zařazováni do provozu modernizovaní Břejlovci 753.7), snižovala se i potřeba starších motorových lokomotiv. Dlouhá léta elita drah, lokomotivy řady 753, začaly po stávat „v kopřivách“. Jako poslední vydržela v provozu právě zmíněná Třista-jednička.

Sedmatřicetiletá

Lokomotiva, tehdy T 478.3301, byla vyrobena v ČKD Praha s výrobním číslem 9844. Dne 31. května 1976 byla předána ČSD do Lokomotivního depa Hradec Králové. Z Hradce byla předislokována do LD Trutnov, kde strávila největší část svého života, aby tu vozila osobní vlaky nebo rekreační rychlíky v relaci Hradec Králové – Svoboda nad Úpou a Stará Paka – Trutnov. V červnu 2001 byla zpod Krkonoš předána tehdejšímu DKV, PJ Liberec.

Ještě krátce, od 1. července 2004, se honosila označením DKV Ústí nad Labem, Provozní jednotka Liberec, aby od 1. prosince 2007 přešla pod ČD Cargo, SOKV Ústí nad Labem, Provozní jednotka Nymburk. Naposledy jezdila ve dvojici s exletohradskou 753.229. Pak zůstala osamocena, protože další možná „partačka“ pro sprážení do dvojice, 753.352, stála odstavena, navíc s vykradenou kabeláží. Samotná 753.301 tak na boleslavských výkonech jezdila až do osudného 16. srpna 2013. Nyní už jen vzpomínáme.

MARTIN NAVRÁTIL

Dvojčata Katrů se v Libuni střídají s Kocourem

Turnovští strojvedoucí, ale i vozmistři a posunovači mladoboleslavského Provozního pracoviště ČD Cargo, zabezpečují náročnou přepravu písků z Libuně na Jičínsku až do Řetenic nedaleko Teplic v Čechách. Dva sprážené stroje řady 753.7 a zálohová lokomotiva řady 742 musí obstát v každé provozní situaci.

Sprážené Katry, jak strojvedoucí nazývají modernizovanou řadu 753.7, přivezou každý den mimo nedělní pracovní soupravu nákladních vozů z Řetenic do Turnova mezi půlnocí a půl jednou ranní. Když „dvojčata“ odstoupí, na soupravu najede zálohový stroj Kocour či Bangláda, jak se slangově nazývá motorový stroj řady 742, který odveze vlak do Libuně. Tam začíná strojvedoucí během brzkých ranních hodin s postupnou přípravou vozů na vlečku do nedaleké pískovny. Turnovští strojvedoucí ČD Cargo



Strojvedoucí ČD Cargo už znají trať jako vlastní boty.

FOTO AUTOR

musí být speciálně proškoleni z Důlního zákona, neboť se pohybují po teritoriu cizí firmy, která se zabývá těžbou a odstřepelem. Všichni se musí pohybovat pouze po přesně určených místech.

Dobře sladěná výměna

„Kocour jezdí z Libuně do pískovny především kvůli nedostatečné přechodnosti

ale, ale současně i sklonovým poměrům. Abychom sestavili ucelený vlak, musíme do pískovny zajet během rána a dopoledne minimálně čtyřikrát až pětikrát. Stroj řady 742 uveze na stoupání 28 promile tak maximálně čtyři plně naložené vozy. Vždy po dojezdu do Libuně na mě čeká voz mistr a pomáhá mi sestavovat vlak do ucelené soupravy. Mezitím náš kolega posunovač v pískovně pomocí mechanického vrátku připravuje další sadu vozů na odvoz,“ říká Jiří Houška, jeden z turnovských strojvedoucích.

Když je před polednem vlak sestavený, zpravidla ve stejný čas se objeví od Turnova „dvojče“ Katrů. „Tyto dva stroje pak celý vlak dovezou přes Bakov nad Jizerou, Českou Lípou, Děčín a Ústí nad Labem do Řetenic. Po vložení pak ještě celá souprava vrátí do Turnova,“ doplňuje Houška, který také upozorňuje, že na některých místech musí být obzvláště opatrní.

Pozor na stoupání i na přírodu

Týká se to například na stoupání o hodnotě 17 promile z Libuně do Jívan. Váha uceleného vlaku se totiž pohybuje mezi 1400 až 1600 tunami. Opravdovým průběžským kamenem je ale stoupání z Bělé pod Bezdězem do stanice Bezděz v úseku Bakov nad Jizerou – Česká Lípa. „Zabrat nám dává i ranní námraza nebo mrholení s padajícím listím na podzim. Ironií osudu nám nevádí déšť nebo sníh – ty adhezi udrží,“ říká strojvedoucí. Na rozmarý počasí jsou náchylně paradoxně i moderní stroje jako lokomotivy řady 753.7. Naproti tomu starší „osvědčené mašiny“ odolávají téměř všemu. „Nové stroje ale mají pěkné pracovní prostředí s přehledně uspořádaným pultem, klimatizací, malý, ale výkonný motor a další výmoženosti,“ uzavírá Houška.

MARTIN HARÁK

Cargo

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

02/2014

zeleznicar.cd.cz

7

Kouzlo techniky: cesta od Pegase k topnému alternátoru



Společný výhled do minulosti a budoucnosti: lokomotiva a vlak v Praze. Foto: M. Křížek

Teplu ve vlaku je dnes už pro každého z nás samozřejmostí. Málokdo se asi zamýšlí nad tím, odkud se bere všechna ta energie, která činí jízdu i v zimě příjemnou. Ovšem dostat teplo do vlaku obzvláště těžké-li ho motorová lokomotiva, byl ještě před půlstoletím problém, který nedal spát mnoha fundovaným odborníkům. Zverne vás na exkurzi do historie vlakového topení od kamen na dříví až po elektrické vytápění, které je tu již 40 let.

Zaměstnaní parních a později elektrických lokomotiv byl záležitostí energie pro vytápění vozů v podobě páry nebo elektrické energie. Vlastní zdroj tepla k dispozici, v motorových lokomotivách to byla kotle. Zpočátku se využívaly i výhledy z kotlů, jenže tato řešení nebyla v praxi moc úspěšná. Dále než do poloviny vyhládky interiéru stanicích motorových vozů.

Problém na křiži hlavních drahových souprav
Vlastní zdroj tepla v podobě páry nebo elektrické energie v podobě páry nebo elektrické energie. Vlastní zdroj tepla k dispozici, v motorových lokomotivách to byla kotle. Zpočátku se využívaly i výhledy z kotlů, jenže tato řešení nebyla v praxi moc úspěšná. Dále než do poloviny vyhládky interiéru stanicích motorových vozů.

Na scéně vstupuje Pegaz
Zásadní otázkou bylo, jak získat energii pro vytápění vozů v podobě páry nebo elektrické energie. Vlastní zdroj tepla k dispozici, v motorových lokomotivách to byla kotle. Zpočátku se využívaly i výhledy z kotlů, jenže tato řešení nebyla v praxi moc úspěšná. Dále než do poloviny vyhládky interiéru stanicích motorových vozů.

Elektrická inspirace z Francie
Po období technických studií a výhledů v oblasti elektrického vytápění vozů v podobě páry nebo elektrické energie. Vlastní zdroj tepla k dispozici, v motorových lokomotivách to byla kotle. Zpočátku se využívaly i výhledy z kotlů, jenže tato řešení nebyla v praxi moc úspěšná. Dále než do poloviny vyhládky interiéru stanicích motorových vozů.



Společný výhled do minulosti a budoucnosti: lokomotiva a vlak v Praze. Foto: M. Křížek



TERPOTVŮRCE. Nová úprava lokomotivní elektrické výbavy na lokomotivě odvozená od lokomotivy T 466.1001. Foto: M. Křížek

Kouzlo se stříhává proudem
Elektrické vytápění vozů v podobě páry nebo elektrické energie. Vlastní zdroj tepla k dispozici, v motorových lokomotivách to byla kotle. Zpočátku se využívaly i výhledy z kotlů, jenže tato řešení nebyla v praxi moc úspěšná. Dále než do poloviny vyhládky interiéru stanicích motorových vozů.

Sériové stroje u nás přijel až v roce 1978
Elektrické vytápění vozů v podobě páry nebo elektrické energie. Vlastní zdroj tepla k dispozici, v motorových lokomotivách to byla kotle. Zpočátku se využívaly i výhledy z kotlů, jenže tato řešení nebyla v praxi moc úspěšná. Dále než do poloviny vyhládky interiéru stanicích motorových vozů.

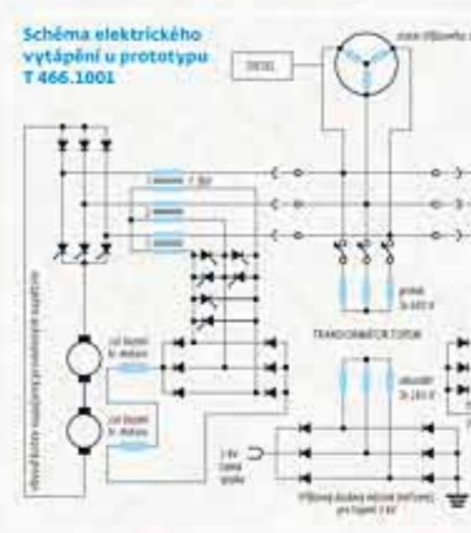


Schéma elektrického vytápění v prototypu T 466.1001. Foto: M. Křížek

Zapomenutí pionýři
Elektrické vytápění vozů v podobě páry nebo elektrické energie. Vlastní zdroj tepla k dispozici, v motorových lokomotivách to byla kotle. Zpočátku se využívaly i výhledy z kotlů, jenže tato řešení nebyla v praxi moc úspěšná. Dále než do poloviny vyhládky interiéru stanicích motorových vozů.

Teprve po rozdělení Československa v roce 1993
Elektrické vytápění vozů v podobě páry nebo elektrické energie. Vlastní zdroj tepla k dispozici, v motorových lokomotivách to byla kotle. Zpočátku se využívaly i výhledy z kotlů, jenže tato řešení nebyla v praxi moc úspěšná. Dále než do poloviny vyhládky interiéru stanicích motorových vozů.

Teprve po rozdělení Československa v roce 1993 dokončili obě nové vzniklé železniční správy své vlastní prototypy. Je sice už několik let, ale stále ještě není dostupné teplo v podobě páry nebo elektrické energie. Vlastní zdroj tepla k dispozici, v motorových lokomotivách to byla kotle. Zpočátku se využívaly i výhledy z kotlů, jenže tato řešení nebyla v praxi moc úspěšná. Dále než do poloviny vyhládky interiéru stanicích motorových vozů.

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

Zabezpečovač MIREL verze 04: konec tvrdých a bezdůvodných zastavení?



KÓDY INTERVENČÍ MIRELU VZ1

- NZ1 Nepotvrzení bdělosti ve stanoveném intervalu
- NZ2 Překročení kontrolované rychlosti
- NZ3 Nesoulad skutečného směru jízdy s navoleným
- NZ4 Dálkové zastavení dispečerem přes radiostanici
- NZ5 Nezabezpečení vozidla proti samovolnému pohybu

ZÁDRHEL. Stávající verze vlakového zabezpečovače MIREL VZ1 má problémy zejména v případě opakovaných výpadků kódu na zhlaví dopraven. FOTO VÁCLAV RUBEŠ (3x)

Vlakový zabezpečovač MIREL si nepříliš dobře rozumí s kolejovými obvody na tratích elektrizovaných stejnosměrnou trakční soustavou. Při jízdě rychlostí 160 km/h totiž dochází na zhlaví některých stanic k opakovaným výpadkům kódu. Podle manažera infrastruktury, tedy SŽDC, k těmto výpadkům dochází z důvodu rozdělených kolejových obvodů. MIREL na tyto krátké, po sobě jdoucí výpadky kódu reaguje, jako kdyby byla překročena brzdná křivka. Strojvedoucí nemá v tomto okamžiku prakticky žádnou šanci stihnout přepnout zabezpečovač do režimu MANUÁL a tím předejít úplnému zastavení vlaku vlivem jeho zásahu. V opačném případě dochází k zavedení rychločinného brzdění se všemi negativními důsledky pro cestující. Těm mohou při dobrzdování začít padat zavazadla na hlavu nebo notebooky ze stolků a v jídelním voze například servírované jídlo a nápoje na zem či přímo do klína.

155 km/h není 160 km/h

Strojvedoucí sice našli cestu, jak podobným situacím do jisté míry předcházet, rozhodně se však nejedná o systémové řešení. V současnosti se musí strojvedoucí rozhodnout, zda pojedě „naplno“, rychlostí 160 km/h, a bude riskovat případné zastavení, nebo přes „chronicky známá“ místa upraví rychlost jízdy na zhruba 155 km/h, při které již lze zavést takzvaný manuální režim, označovaný jako MAN. Je ovšem pikantní, že zařízení, jež má zabránit fatální chybě strojvedoucího, musí být samo pod jeho dohledem se značnou dávkou předvídatelnosti, jak preventivně zabránit tvrdému zastavení vlaku rychlobrzdou.

Není složité si domyslet, co takové zastavení vlaku znamená. Zpoždění až tři minuty, obrovský nárůst spotřeby trakční energie při rozjezdu, opotřebení brzdového systému a snížení komfortu jízdy pro cestující. Ačkoli vlak nezastaví na tak krátké vzdálenosti jako třeba automobil, je zpomalení u vozů vybavených elektromagnetickou kolejnicovou brzdou poměrně vysoké, takže vlak se zastaví „už“ po pár stovkách metrů.

Vlakový zabezpečovač MIREL VZ1 od slovenského výrobce HMH Bratislava dobře znají i čeští strojvedoucí. Je instalován mimo jiné na strojích řady 380, disponují jím bratislavské Gorily řady 350 a také rakouské Taurusy 1216.2. Všechny zmíněné řady strojvedoucí ČD pravidelně sedlají. A se stejnou pravidelností bojují se záludnostmi, které jim MIREL připravuje, zejména na zhlaví stanic. Nová verze MIREL 04 by měla některé problémy odstranit.

Nová verze zabezpečovače slibuje žádoucí zlepšení

Odbor kolejových vozidel GR ČD ve spolupráci s výrobcem zabezpečovače a Výzkumným Ústavem Železničním v současné době intenzivně zajišťuje nápravu v podobě instalace čtvrté verze softwaru zabezpečovače MIREL, které by se měli strojvedoucí v brzké době dočkat. Tato verze umožní vybavit vlakový zabezpečovač MIREL VZ1 po zásahu NZ1 až NZ5 mimo NZ4 (kódy podnětů, vyvolávající reakci MIRELU – viz horní box) za jízdy, po skončení restriktivní podmínky pro zastavení. V tomto případě strojvedoucí

potvrzovacím tlačítkem na ovládací skříňce zajistí přitah ventilu vlakového zabezpečovače a uzavření úniku vzduchu v brzdovém potrubí.

Zásah NZ4, což je Generální STOP radiostanic, vydávaný zpravidla v případě ohrožení, bude možno vybit až po skutečném zastavení vozidla, v některých případech při rychlosti pod 120 km/h. Podle informací od výrobce bude možné zásah zrušit v jakékoli rychlosti po pomnutí důvodu zásahu NZ1–NZ5 (vyjma NZ4). Další přínos čtvrté verze spočívá ve změně funkce tlačítek enter a minus při zamčení maximální rychlosti.



VE STŘEHU. Strojvedoucí mají vyzorována místa, kde zabezpečovač „zlíbí“. V těchto úsecích mu pak věnují zvýšenou pozornost. FOTO MARTIN HARÁK



Strojvedoucí nemá v tomto okamžiku prakticky žádnou šanci stihnout přepnout zabezpečovač do režimu MANUÁL a tím předejít úplnému zastavení vlaku vlivem jeho zásahu. V opačném případě dochází k zavedení rychločinného brzdění.

V současné verzi se zavádí takzvaný manuální režim MAN tlačítkem enter. Stejně tlačítko slouží zároveň k nastavení okamžité rychlosti jako maximální (tzv. uzamčení maximální rychlosti), která dovolí pouze snížení rychlosti. Tento problém by měl být odstraněn právě ve verzi 04, ve které se bude maximální rychlost nastavovat tlačítkem minus.

Jak do budoucna?

Čtvrtá verze by měla mít oproti předešlé třetí přínos v tom, že při nouzovém zásahu MIRELU zcela nezastaví a po ukonče-

MIREL VZ1 versus ETCS

MIREL VZ1 vznikl jako určitá nadstavba standardního liniového vlakového zabezpečovače LS. Stávající traťová část národního vlakového zabezpečovače LS pracuje na základech analogových systémů. Na tuto stacionární část navázal MIREL VZ1 palubní části vozidel, který pracuje již na principu digitálních přenosů a provádí kontrolu přenosu signálů 2 ze 3. Hlídká, porovnává, má menší tolerance a navíc má nastavenou brzdnou křivku pro zvýšení bezpečnosti. Oproti tomu ETCS umí vyřešit veškeré pro-



blémy s volností vlakové cesty a strojvedoucímu zobrazuje maximální rychlost a omezení na trati po tratových úsecích. Také ETCS využívá brzdnou křivku, ale její sklon se řídí parametry vlaku. Závady typu NZ2 vznikající opakovaným přerušením kódu na výhybkách u tratového systému LS nelze řešit odstraněním příčiny v kolejových obvodech. Na koridorových tratích však bude postupně zaváděn evropský zabezpečovač ETCS, který má jednu velkou výhodu oproti stávajícím zabezpečovačům: využívá přímého dálkového dohledu vlaku prostřednictvím sítě GSM-R a podle volnosti vlakové cesty mu uděluje oprávnění k jízdě. Návěstní opakovač pak strojvedoucímu zobrazuje vlakovou cestu až na vzdálenost 4 km s profilem povolené rychlosti a význačných bodů na trati, jako jsou mosty, tunely, stažení sběrače apod.



ní podmínky vyžadujících zastavení buď možné za jízdy zapnout vlakový zabezpečovač a ukončit režim brzdění. Nicméně lze očekávat, že k určitému poklesu rychlosti stejně dojde. Z diskuze se strojvedoucími a kontrolory vozby, kteří s MIRELEM přicházejí do styku, lze uvést zajímavou myšlenku, že v případě jízdy na „zelenou“ nemůže nastat nebezpečný stav vlivem ztráty kódu na dobu do 5 sekund, a proto by MIREL na tyto výpadky kódu neměl reagovat zavedením nouzového brzdění. Nechme se překvapit, jaké zlepšení se povede ve spolupráci s výrobcem a správcem infrastruktury prosadit.

MARTIN HARÁK, PAVEL ROVENSKÝ, MILOSLAV MACHÁČEK

ZELEŇÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

KOLÍN: ZASTAVOVÁNÍ NA KOLEJI Č. 110 U CESTOVÉHO NÁVĚSTIDLA

Strojvedoucí DKV Brno, kteří zajišťují vozbu rychlíků na relaci Brno – Havlíčkův Brod – Praha, upozorňovali na časté zastavení části vlaku mimo nástupiště ve stanicích Kolín. Část vlaků byla totiž vedena po koleji č. 110, kde se nachází cestové návěstidlo. V případě ukončení vlakové cesty u tohoto návěstidla se pak soupravy delší než šest vozů v celé délce nevešly k nástupišti. Tato situace je sice řešena v prováděcím nařízení k předpisu D7 v části B, kde jsou uvedena opatření pro výstup cestujících u vlaků delších, než je délka nástupiště (obsluha vlaku má povinnost u těchto vlaků informovat cestující, který vůz/vozy zastaví mimo nástupiště), domnívali jsme se však, že existuje vhodnější řešení. Oslovili jsme proto kolegy ze Správy železniční dopravní cesty, kteří nám vyšli vstříc, takže většinu předmetných vlaků nyní vedou po jiné staniční koleji (zpravidla po koleji číslo 112 nebo 114).

PROSENIC: DOSAZENÍ RYCHLOSTNÍKU

Na základě upozornění kontrolora vozby DKV Praha p. Svobody byl osazen opakovací rychlostník N 130 km/h v Prosenicích. Zde se sbíhají čtyři koleje, přičemž dvě krajní koleje vedou do Dluhonic a dvě vnitřní do Přerova. Po zavedení pravostranného provozu jsou vlaky z Dluhonic vedeny po koleji č. 2S a v Prosenicích zpravidla na dluhonicím zhlaví pokračují na kolej č. 1. Při jízdě z Dluhonic je poslední rychlostník (100 km/h) na začátku čtyřkolejného souběhu. Další rychlostník 110/120 km/h (dolní/horní) se nachází až před zastávkou Osek nad Bečvou, a tak některé vlaky jezdily rychlostí 100 km/h místo 130 km/h. Proto byl osazen opakovací rychlostník v Prosenicích za první výhybku na 1. SK (výh. č. 29), a vlaky tak mohou využít rychlost 130 km/h. Podobné řešení je možné spatřit např. při jízdě ze stanice Brno-Horní Heršpice směrem do Modřic, kde se připojuje trať z Brna dolního nádraží, proto je zde osazen opakovací rychlostník 120 km/h.

NYMBURK: PADNE TABU PRO TAURUSY?

V letošním roce nás čekají náročné výluky v úseku Praha-Běchovice – Úvaly kvůli výstavbě koridoru. Dopad na provoz bude velmi citelný. Proto jsme se na SŽDC obrátili s žádostí o opětovné posouzení možnosti jízdy vozidel řady 1216.2 ÖBB z Kolína do Prahy přes Nymburk hl. n. Z vyjádření SŽDC vyplynulo, že stroje této řady „si nerozumějí“ s kolejovými obvody instalovanými na nymburském hlavním nádraží. Jenže jsme zjistili, že se toto omezení týká jen některých kolejí. Po kolejích číslo 1, 2, 3, 4, 6 a 8 by Taurusy jezdily mohly! Odbor kolejových vozidel Českých drah požádal Výzkumný Ústav Železniční o zpracování stanoviska. To bude následně nutné projednat se správcem infrastruktury. V jedné věci je i varianta provozu Taurusů nejen z Nymburka přes Lysou n. L., ale i variantou přes Sadskou do Poříčian. Doufáme proto, že i toto omezení odpadne, takže vlaky v čele se stroji řady 1216.2 ÖBB zde budou jezdřit podobně jako po odklonové trati číslo 250 přes Havlíčkův Brod.

ZÁMRSK, UHERSKO: BOČNÍ OCHRANA VLAKOVÝCH CEST

Těžkou „podpásovku“ dostaly naše vlaky v podobě zavedení funkcionality nových nebo modernizovaných zabezpečovacích zařízení (např. ve stanicích Zámrska a Uhersko). Jedná se o boční ochranu vlakových cest při tratové rychlosti vyšší než 120 km/h. V kostce jde zhruba o následující modelovou situaci: Rychlík jede ve sledu za osobním vlakem, v Zámrsku osobní vlak vjede na 3. staniční kolej. Rychlík vjíždí na 1. staniční kolej na návěstidlo ukazuje návěst „100 km/h a volno“. Rychlík musí brzdit ze 160 na 100 km/h a poté se znova rozjíždět. Negativní důsledky není nutno dlouze popisovat (dopad na jízdni dobu, energie, opotřebení vozidel). Přínos v otázce zvýšení bezpečnosti železničního provozu je z našeho pohledu velmi diskutabilní, a proto budeme usilovat o změnu stavu ve spolupráci se správcem infrastruktury.

PAVEL ROVENSKÝ





EVROPSKÁ KURIOZITA. Ve středu německého města Zwickau jezdí po stejné dráze jak tramvaje, tak železniční vozidla.

Do centra Zwickau vlak a tramvaj na stejném tělese

Stotisícové saské město Zwickau se v dřívějších dobách proslavilo patrně nejvíce výrobou bakelitových vozítek Trabant. Veřejnou dopravu na jeho území zajišťují nejen autobusy, ale i několik páteřních tramvajových linek s vozidly většinou českého původu. Zatímco tramvaje jsou provozovány na úzkém rozchodu 1 000 mm, evropskou specialitou je tříkolejnicový splítkový úsek úzkého a standardního rozchodu 1 435 mm mezi stanicemi Stadthalle a Zentrum, kde jezdí i motorové železniční vozy společnosti Vogtlandbahn.

Kombinovaný systém kolejové dopravy ve Zwickau je typickým příkladem koncepce TrainTram neboli vlakové tramvaje. Podobný koncept se nachází i v nedalekém Chemnitzu. Tam je ale dnes běžná kombinace společného provozu elektrických železničních jednotek a tramvají podobného typu – a dokonce na stejném rozchodu. Ale zpět ke Zwickau. Regionální vlaky systému TrainTram, vyjíždějící z přestupního dopravního terminálu, který se nachází nedaleko hlavního náměstí, pokračují nejen na tamní hlavní nádraží, ale posléze až do českých Kraslic, potažmo Sokolova.

Nejrychlejší spojení mezi centrem města a nádražím

V městských ulicích se nacházejí dvě stanice, které mají vlastní nástupiště odpovídající železničním předpisům. Motorové vlaky neobsluhují nácestné tramvajové zastávky, takže mezi centrem a Stadthalle jezdí v režimu expresních spojů. K tomu je nutné dodat, že jak ve vlaku, tak v tramvaji platí stejné jízdenky. Pokud se chce někdo rychle dostat ze středu města na železniční nádraží, neexistuje rychlejší spoj! Smíšená sekce (neboli splítka), kde se v každém směru nacházejí tři kolejničky, dosahuje délky 1 100 metrů. Dráha je postavena



RegioSprinter VT47

- 18 vozidel (VT 31 – VT 48) vyrobených v letech 1996 a 1997
- Délka 25 170 mm • Šířka 2 970 mm • Výška 3 350 mm • Počet náprav: 4
- Počet spalovacích motorů: 2 (jmenovitý výkon 456 kW)
- Podíl nízkopodlažní části: 75% • Míst k sezení: 77

v zadlážděné ulici, která je tím pádem použitelná například pro náhradní autobusovou dopravu nebo záchrannářská vozidla či běžný silniční provoz.

Ze Sokolova bez přestupu

První vlaky společnosti Vogtlandbahn přijely do centra Zwickau 28. května 1999. Nejprve se jezdilo do města z ně-



Smíšená sekce neboli splítka, kde se v každém směru nacházejí tři kolejničky, dosahuje délky 1 100 metrů.

mecké pohraniční stanice Klingenthal a přesně o rok později, konkrétně 28. května 2000, byl již propojen Klingenthal s Kraslicemi po obnovené trati, která předtím celá desetiletí chátrala bez provozu. Vlaky se tak v roce 2000 rozjely na 73 kilometrů dlouhé trase, dnes označené jako linka VL 1, vedoucí z Kraslic do Zwickau přes Klingenthal a Falkenstein. Začalo se jezdit v hodinovém intervalu a celková jízdní doba činila 110 minut.

Město Zwickau mělo pro tento pilotní projekt kombinované železniční a tramvajové dopravy různých rozchodů potřebnou politickou podporu, což dokazuje fakt, že stavba na území města byla sto procentně financována z ve-

Vlakotramvaj na území Zwickau

- Zahájení provozu 28. 5. 1999
- Motorová trakce
- 1,1 km trasy vede v ulicích ve smíšeném provozu s tramvají

řejných zdrojů. V prvních letech provozu jezdily německé motorové jednotky pouze do Kraslic a v nácestné stanici Zwententhal se změnila německá obsluha vlaku za české zaměstnance. Z Kraslic dále do Sokolova se muselo následně pokračovat staršími českými soupravami. Dnes se však lze z centra Zwickau dostat do českého Sokolova pohodlně jedním vlakem a bez zbytečných a nepohodlných přestupů.

Dopravci museli upravit vozidla pro kolejovou dráhu

Na trase Zwickau – Sokolov se využívá řada z 18 jednotek RegioSprinter o délce 25 metrů, které byly vyrobeny v letech 1996 až 1997 společnostmi Siemens a Düwag. RegioSprinter je ze 75 procent nízkopodlažní vozidlo s nástupní výškou 53 cm. Železniční vozidla musela být posléze upravena pro provoz na městské tramvajové dráze a doplněna výstražnými zvonci, zadními brzdovými a odrazovými světly, ovladačem pro přestavování výhybek, ale také omezovačem pro maximální rychlost 40 km/h či signálním čidlem pro postavení „zelené vlny“ na průjezdných křižovatkách. Nedílnou součástí je i rádiové propojení s dispečinkem městské dopravy a také společnost Deutsche Bahn.

MARTIN HARÁK

KRÁTCE

NĚMECKO

Soupravy Velaro D směji do provozu

Německý drážní úřad EBA v prosinci 2013 vydal souhlas s provozem souprav Velaro D, řady 407 DB, ve vnitrostátním provozu. Schvalování vlaků ve Francii a v Belgii, kam mají jezdit v rámci mezistátní vysokorychlostní dopravy, ještě pokračuje. Celkem 16 vícesystémových souprav o osmi vozech s kapacitou 460 míst si objednala společnost DB AG už v roce 2008. Cena byla stanovená na přibližně 500 milionů eur. Jednotky mají výkon 8 000 kW a mohou dosahovat rychlost 320 km/h.

RUSKO/FINSKO

Spojení z Helsinek do Petrohradu je úspěšné

Vlaky Pendolino provozované pod obchodní značkou Allegro mezinárodním rusko-finským joint venture Karelian Trains mezi Helsinkami a Petrohradem slaví úspěch. Počet cestujících od zavedení v roce 2010 roste a letos se jich očekává okolo 450 000. To je asi dvojnásobek oproti provozu původních vlaků do roku 2010. Vlaky zkrátily cestovní čas na 450 km dlouhé trase ze 6 na 3,5 hodiny hlavně díky modernizaci tratí (ve Finsku jezdí až 220 km/h, v Rusku až 200 km/h), rychlejšímu průjezdu oblouků a zkrácení pobytu na hranicích.

POLSKO

Arriva expanduje na regionálních linkách

Dceřiná společnost DB AG Arriva získala dvouletý kontrakt na provoz čtyř regionálních linek v polském Kujavsko-pomořském vojvodství. Celkem 12 souprav a 80 zaměstnanců bude obsluhovat síť o přibližně 50 zastávkách. Finanční objem zakázky je 22 milionů eur. Arriva působí na polské železnici od roku 2007. Dosud tam provozovala 18 motorových vlaků a s novým kontraktem dosáhne dopravního výkonu 3,8 mil. vlakokilometrů za rok.

ŠVÝCARSKO

Značková kavárna jezdí po kolejích

Světová premiéra Starbucks na železnici se odehrála ve Švýcarsku. První Caffee House s touto značkou je součástí jedné soupravy IC 2000, která zajišťuje dvakrát denně spojení na lince Ženeva/Fribourg – St. Gallen. V dolním patře mají cestující k dispozici občerstvení do ruky a mohou si ho odnést na své místo, v horním patře funguje klasičká kavárna. V minulosti jezdil na švýcarských kolejích například také vůz se službami McDonald's.

ČÍNA

Otevírají nové tratě jak na běžícím pásu

Pobřežní trať mezi městy Xiamen a Shenzhen na jihozápadu země byla 28. prosince otevřena pro komerční provoz. Původně se na trati dlouhé 514 km jezdilo 13 hodin, dnes už jen 3,5 hodiny. Na konci prosince byl zahájen provoz rovněž na dalších čínských tratích: z Hengyangu do Liuzhou, z Liuzhou do Nanningu, z Nanningu do Beihei, ze stanice Qinzhou do města Fangchenggang a poslední úsek koridoru východ–západ spojující města Wuhan a Chongqing společně s vysokorychlostní tratí mezi Xi'an a stanicí Baoji.

USA

Výroba lokomotiv přinese nová místa

Ministerstvo dopravy státu Illinois v polovině prosince oznámilo, že pro dodávku přibližně 35 dieselelových lokomotiv s maximální rychlostí 200 km/h vybralo a uzavřelo smlouvu s firmou Siemens. Všechny komponenty dieselelektrických lokomotiv by měly být údajně vyrobeny v USA. Jejich montáž bude probíhat v Sacramentu. „Tato smlouva vytváří pracovní místa, podporuje hospodářský růst a dále vytváří základ pro udržitelnou, dlouhodobou železniční síť osobní dopravy ve Spojených státech,“ komentoval sdělení federální ministr dopravy Anthony Foxx. **(Pešř, acři)**

Trať Budapešť – Bělehrad: made in China?

Železniční trať z Budapešti do srbského hlavního města Bělehradu se zřejmě dočká zásadní modernizace. A i když se na tuto investiční akci nedostanou evropské peníze, není to žádný problém. Pomohou čínské investice. Došli se na tom v Bukurešti na setkání politiků ze střední a východní Evropy na straně jedné a Čínské lidové republiky na straně druhé nejvyšší vládní představitelé Maďarska, Srbska a Číny na konci listopadu 2013.

Čína má dodat peníze i materiál

Viktor Orbán za Maďarsko, Ivica Dačić za Srbsko a Li Ke-čchiang, čínský ministerský předseda, se dohodli na spolupráci při realizaci plánu zrychlit železniční spojení ze střední Evropy směrem na Balkán. Tento projekt by byl přínosem nejen pro země, kterými trať prochází, ale také pro celou Evropskou unii. Konkurenceschopné kolejové spojení by mohlo vznik-



NA BALKÁN. Maďarská železnice spoléhá na čínské investice. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

nout díky čínským investicím, které přislíbil právě premiér Li Ke-čchiang.

V květnu 2013 Maďarské státní dráhy (MÁV) a Srbské železnice (ŽS) podepsaly memorandum o společném projektu obnovy železniční tratě dlouhé celkem 384 kilometrů. Modernizací by mohl projít celý úsek z Budapešti až po Bělehrad přes Kelebiu a Subotici. Železniční

spojení mezi maďarským a srbským hlavním městem by z čínských peněz a patrně i čínských materiálů měla být zdvoukolejněna, po celé délce zelektifikována a taktéž vybudována moderní zabezpečovací zařízení vyhovující platným evropským normám.

Vlaky po rekonstrukci pojedou na trati až 160kilometrovou rychlostí za ho-

dinu. Současný stav je dost choulostivý, zvláště na srbské straně působí trať značně opotřebeně: železniční svršek i další infrastruktura jsou zastaralé, mnohdy vede jedna koleje. Přestavbou tratě by se cestovní doba mezi oběma hlavními městy výrazně zkrátila ze současných sedmi až osmi hodin na necelé tři hodiny.

Politické sliby – chyby?

Srbský premiér zdůraznil, že považuje tento projekt za klíčový pro dosažení větší konkurenceschopnosti v rámci kontinentu a také pro zlepšení hospodářských a obchodních vztahů s dalšími částmi kontinentu. Je hodně pravděpodobné, že by se do projektu zapojily i další státy v regionu, čímž by se mohlo zlepšit spojení celého Balkánu se zbytkem Evropy. Na konkrétní kroky si ovšem zatím musíme počkat, na setkání totiž nezažnělo žádné datum, kdy by se mohlo s pracemi začít.

GABRIEL KORCSMÁROS

NABÍDKA ČD TRAVEL

RODINNÉ A DĚTSKÉ REKREACE PRO ZAMĚSTNANCE SŽDC, ČD A ČD CARGO

je od 22. 1. 2014 zveřejněna na www.cdtravel.cz, kde najdete i závaznou objednávku.

Vytištěná stručná nabídka rekreací spolu se závaznou objednávkou je distribuována od 21. 1. 2014 na adresy podle zadání zaměstnavatelů.



Česká republika

Liberec – Hotel Centrum Babylon ****

VÝHODNÁ NABÍDKA PRO KLIENTY CK ČD travel, s.r.o.
Termín: 4. 1.–31. 3. 2014

Cena: 2 690 Kč/osoba/2 noci, dítě do 13,99 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby

Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x polopenzí, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin. Možnost prodloužení pobytu za příplatek 1 100 Kč/osoba/noc.



Česká republika

Lázně Vráž u Písku – hotel Vráž

Valentýnský víkend pro 2 na zámku s vyjíždkou v kočáře
Termín: 14. 2.–16. 2./13. 2.–16. 2. 2014

Cena: 3 490 Kč/2 noci nebo lze i na 3 noci za 4 490 Kč

Cena zahrnuje: 2/3 noci s polopenzí, 1x slavnostní večeři při svíčkách s lahvi sektu, 1x klasickou částečnou masáž společnou, 1x zábal dle výběru, 1x floating, romantickou vyjíždku v kočáře, taneční večer, prohlídku zámku s výkladem, vycházku k Jezírku lásky.



Slovensko

Lázně Sliach – LD Palace ***

LÁZEŇSKÝ BENEFIT – ZKRÁCENÝ/KLASIK

Cena: 2 950 Kč/6 390 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 3/7 nocí, 3x/7x plnou penzi (snídaně – bufet, oběd + večeře – výběr ze 4 menu, salátový bar, pitný režim), balneo-rehabilitační program: 7/14 léčebných procedur/pobyt, BONUS: volný vstup do rehabilitačního bazénu (voda 31 st.).



Itálie

Neapolský záliv a jeho okolí

Vlakový poznávací zájezd na staré FIPI!!

Termín: 19.–24. 3. 2014, cena: 5 590 Kč

Cena zahrnuje: 3x ubytování v hotelu nebo penzionu se snídaní, 2x místenku, služby vedoucího zájezdu. Jeden z nejlákavějších koutů Itálie – Neapolský záliv a jeho okolí – navštívíme antické Pompeje, zámek a rozlehlé zahrady v Casertě, antické chrámy v Paestu, celodenní výlet na nekrásnější ostrov v zálivu – Capri.

Více informací na telefonním čísle 972 243 051 – Veronika Žebrakovská

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

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

CD Travel
Člen Skupiny ČD



EŠALON. Vlaky legionářů byly složeny z tzv. těplušek. Nacházely se v nich nejen sklady proviantu, ale třeba i redakce novin.

FOTO ARCHIV ČSLO

Českoslovenští legionáři se probjovali domů přes Sibiř

V letošním roce si připomínáme dvě významná jubilea, která se vztahují k první světové válce. Zatímco v červenci to bude již sto let od jejího zahájení, kdy Rakousko-Uhersko jako první vyhlásilo válku Srbsku, po celý letošní rok bude aktuální 95 let staré výročí bojových akcí československých legionářů na Transsibiřské magistrále v Rusku a jejich složitého návratu domů přes Vladivostok.



Během roku 1919 přijížděl z východní fronty do dálného Vladivostoku jeden vlak s našimi legionáři za druhým v různých časových rozestupech. Byly to desítky a desítky vlakových souprav, jejichž osazenstvo čekalo i několik měsíců v přístavu na vyplutí na moře, což byla jediná přístupná cesta domů, do nově vzniknuvšího státu Čechů a Slováků. A když se legionáři konečně dostali do Evropy, pokračovali dál samozřejmě zase vlakem.

Cestování v těpluškách

Jak vlastně vypadaly ty různě sestavené ešalony, tj. vojenské vlaky, které se prodíraly Sibiří během občanské války? Z mnoha již publikovaných snímků víme, že sestávaly z tzv. těplušek. Byly to vlastně vagony pro dobytek přebudované pro vojsko. Nacházely se v nich palandy a kamínky, která byla důležitá nejen v zimních měsících. Některé vlaky byly obrněné – nejnámější a nejvíce fotografovaný byl Orišek. Na jiných vagoncích se vezla dě-



Bitvy byly neúspěšné, jak dokládá snímek legionáře, který padl v bojích o Samaru.



SIESTA. Legionáři měli během jízdy čas na odpočinek a vzdělávání.

FOTO ARCHIV AUTORA (2x)

la, koně, auta, ale i letadla. Ve vagoncích jste našli i dílny (obuvnické, kovářské i krejčovské), pekárny, kuchyně, zdravotnické ošetřovny, poštovní a dokonce i tiskárny a redakce novin...

Bojovali za svobodu

Naše železniční snímky ovšem patří k těm méně známým a ukazují život našich předků na Sibiři, na cestě k domovu, kterou prožili převážně ve vagoncích a v krajíně podél kolejí. Byli to podceňovaní vojáci, z kterých se rázem stali největší hrdinové. Bili se jako lvi. Při výpadech se hnali nepřátelskou dělostřeleckou clonou jako stíny, pohrdající smrtí; vnikli do

dobytých zákopů překvapených nepřátel skoro jako pohádkoví boží bojovníci. Svou energií, obětavostí, rychlostí i kamarádstvím plným neohroženosti, hraničící s šílenou odvahou, budili obdiv vojenských odborníků. Kde nebylo zbraní nebo munice, vrhali se tito odvažlivci na nepřítel holými rukama, zdolávali jej kamením, dobyli vojenské arzenály, kde se ozbrojili, a pak zasahovali do dalších a dalších vítězných bojů. Bojovali a umírali za nezávislost Československa i za návrat domů.

Nebyli ani rudí, ani bílí

Cesta ke svobodě nebyla snadná a mnozí se domů už nepodívali. Jenom od 1. střeleckého pluku Jana Husi padlo 486 jeho příslušníků. Mnozí z nich zemřeli v bojích, kde hrála železnice důležitou roli. Nutno dodat, že mezi léty 1914–1920 se uvádí celková ztráta u legií něco přes 4 100 mužů. Jejich ostatky jsou roztroušeny na tisícikilometrových prostorách celého Ruska.

Pro ilustraci si dovoluji poznamenat slova mého dědy, který vše zažil a přežil: „Bílí, tedy menševiči-bělogvardějci, viděli nás červenými. Červení, tedy krasnoarmějci, viděli nás bílými. Jenom těch zničených mostů od Rusů, co jsme museli znovu postavit a opravit, a těch zavalených tunelů znovu prokopat. A oni někdy po nás klidně při tom stříleli.“ Z vyprávění dědy také vím, že legionáři museli bojovat vlastně proti všem, aby se vůbec dostali domů. Zbraně tedy zvedali jak proti Němcům a Maďarům, tak domácím Rusům. **JAN DVOŘÁK**

VZPOMÍNKY Z DOBOVÉHO TISKU

Na začátku cesty...

Slíbené tři těplušky nebyly připraveny a část bratří se pustila do zuřivého jejich vytápění, což se neobešlo bez náležitého hromování, neboť zevně i uvnitř jsou vozy pokryty silnou vrstvou ledu a jinovatky, která po roztopení kamínků mění se v tekuté pramínky zaplavující palandy i podlahu a kapající vesele se stropu jak s poloucpaného cedítka za krky kvartýrníků. „Už nás mají za starou veteš, o níž se nemíní nikdo starat nebo co?“ rozkřikl se ramenáč od jízdní rozvědky a přirazil dveře, až petrolejové svítilny ustrašeně zablikaly.

Na konci cesty...

Vlak blíží se letem po svazích k mořskému pobřeží, malebně ozářenému podvečerním sluncem. Míjíme tiché mořské lázně a v 6 hodin večer vjíždíme podzemním tunelem do hlavního nádraží. Brzdy vagonů zasténaly, hrklo to naposled pod našimi nohama, naposledy v Rusku, na samém konci nedozírné Sibiře. Vyskočili jsme do vířivé hemženice na prostorném nástupišti a posledním pohledem, skoro tesklivým, pohladili jsme vlak, který nás dovezl k cíli naší tužby, k spasné bráně do vlasti – Vladivostoku.

Učí stevardy v Pendolinu nejen servis, ale i technické ovládání

Pětadvacetiletý Rostislav Kuča z Ostravy se před šesti lety upsal železnici. Ta se mu stala nejen prostředkem k obživě, ale především jeho obrovským hobby. Vyučený kuchař ze Střední školy společného stravování v ostravské Hrabůvce dnes pracuje jako interní lektor JLV pro vlaky SuperCity Pendolino. Nové zaměstnance zaškoluje a současné seznamuje s novými technologiemi či s nabídkami v jídelních menu.

ROSTISLAV KUČA



Po absolvování Střední školy společného stravování v Ostravě-Hrabůvce se v roce 2007 přihlásil do výběrového řízení na pozici stevard-steamdka u společnosti Jídelní a lůžkové vozy (dnes JLV). Nejříve začal jezdit jako stevard na jídelních vozech klasické stavby, posléze přešel na vozbu vlaků SuperCity Pendolino, se kterými jezdil z Prahy do Bratislavy, Ostravy a Vídně. Od roku 2012 vykonává funkci interního lektora pro posádky JLV se sídlem v Bohumíně.

Ač je původně kuchař, vždy ho přitahovala práce číšníka nebo stevarda. „Když jsem v devatenácti letech přišel k výběrovému řízení na doplnění posádek jídelních vozů, nevěděl jsem pomalu, co znamená Pendolino, natož jak vypadá,“ směje se Rostislav Kuča. Po úspěšně zvládnutém výběrovém řízení se záhy dostal na mezinárodní spoje, vlakem EuroCity či Pendolinem začal jezdit do Rakouska nebo na Slovensko. „Naučil jsem se tehdy hlavně samostatnosti. Když jste sám v cizině a něco se přihodí, musíte si umět poradit. Byla to obrovská škola, za kterou jsem vděčný. Na vlacích do Rakouska jsem se navíc naučil překonávat jazykovou bariéru. Zdokonalil jsem se v němčině, angličtině, ale i v zákaznickém přístupu k práci.“

Co dělat, když vysadí elektřina

Rostislav Kuča zastává názor, že je nutné v každé situaci zachovat chladnou hlavu a rozvahu a současně je potřeba mít v sobě velkou dávku asertivity. „Například při jedné cestě Pendolinem z Bratislavy zcela vypadla dodávka elektrické energie. Přestaly jít toalety, kávovar, lednice a osvětlení se přepnulo na nouzový režim. Venku byl navíc silný mráz a ve vlaku začala být pomalu zima. V Pendolinu byla v té chvíli méně zkušená slovenská průvodčí, takže všechno zůstalo na mně a kolegyni, stevardce Janě. Ces-

tujícím jsme co nejrychleji roznesli teplé nápoje, které nám zbyly, a informovali je, co se vlastně stalo, a dál se jim snažili zpříjemnit čekání. Takové mimořádné příhody jsou nejlepší školou života a zároveň lidsky i odborně prověří všechny zaměstnance ve vlaku.“

Většina cestujících v Pendolinu si podle něj zvykla obracet se právě na stevar-

kové obehnané klíše, ale funguje to. Jde mně o to, aby byli naši zákazníci opravdu spokojeni, a to je alfa a omega mého snažení,“ komentuje.

Napůl číšník, napůl průvodčí?

Interní lektor nebo také kouč či trenér musí být schopen nejen zvládnout nejrůznější technologické postupy. Musí se

nové lidi učím i technické základy fungování vlaku. Říkám jim například, jak obsluhovat klimatizace, osvětlení a podobná důležitá zařízení. Informuji je také o zastávkách našich vlaků a jejich základních přípojích. Naši zaměstnanci by totiž měli být tak trochu polovičními železničáři, bez toho to dnes opravdu nejde. Ve vlaku musíte znát nejen číšnícké řemeslo, ale současně musíte být tak trochu i průvodčím,“ vysvětluje část svojí práce Rostislav Kuča.

Líná huba, holé neštěstí

A jak nejraději tráví pan Kuča svůj volný čas? „Nejraději s rodinou a nejlepšími přáteli. V jejich přítomnosti se nejlépe uvolním, vypnu, začnu myslet na úplně jiné věci, než je práce, poslouchám jejich nejrůznější vyprávění a prostě si to jen tak užívám. To pro mě znamená ten nej-



PROZÁKAZNICKY. Rostislav Kuča učí své podřízené, že musí poskytovat cestujícím plný servis.

FOTO AUTOR (2x)

dy JLV, kteří jsou přítomni nejen na baru, ale projíždějí jednotkou s minibarem. „Své lidi se snažím naučit, aby byli prozákaznickí, optimističtí a aby byli v práci vždy dobře naladěni. Jeden úsměv dovede udělat divy i s leccjakým morosem, zvláště když je jeho nositelem hezká a sympatická dívka. Možná je to ta-

le vyznat třeba i v technice různých zařízení, barem počínaje v vlakem jako takovým konče. „V nedávné době jsme například pořídili zcela nové pojízdné minibary. Mou úlohou je postupně během jízdy seznámit posádky s jejich provozem a naučit je určité vychytávky při eventuálních poruchách. Zároveň naše

větší relax. Ale pak zazvoní služební telefon a jsem zpátky v realitě,“ směje se Kuča a dodává, že mu tato situace nevadí. Je tu proto, aby stevardům a stevardkám dokázal poradit, kdykoli nastane problém, a zastává pravidlo, že když nevíš, zeptej se, nebo raději dej pět dotazů než jednu chybu.

MARTIN HARÁK

POŠTA

Na spadané listí ocelové kartáče



Dovolují si reagovat na váš článek Nejen v Jeseníkách vlaky kloužou po spadanech listech. Pracuji u SŽDC jako návěstní mistr a s podzimním listím mám následující zkušenost: Na svém úseku mám asi tři kilometr dlouhý úsek, kde spadané listí ohrožuje provoz tím, že hnací vozidla více, než je zvykem, sypou písek mezi kola a kolejniče. Tento písek s listím a mlhou nalepí filmovou kašičku na kolejniči, takže další vlaky nespolehlivě vybavují kolejevoje obvody v příslušném úseku, což ohrožuje bezpečnost na kolejích i na přilehlých PZZ. Řešení s tryskající vodou se mi zdá nákladné. Myslím, že by stačily namontované ocelové kartáče před nákolky hnacích vozidel. **JŘÍ K.**

Chválím vlakvedoucího za nález telefonu

Přeji vám dobrý den a obracím se na vás s prosbou. Rád bych uveřejnil poděkování od mého syna. Váš vlakvedoucí totiž našel a vrátil jeho mobilní telefon. Syn cestoval 20. prosince 2013 vlakem IC 551 z Prahy do Pardubic. Ve vlaku zapomněl telefon a prostřednictvím CZS se spojil s vlakvedoucím Josefem Vaňkem z DSVČ Vsetín. Druhý den mu pak přístroj skutečně předal. Prostřednictvím Železničáře mu ještě jednou děkuji. **MICHAL SCHOLZE**

Vánoční dárek mi odjel v Pendolinu

Chtěl bych prostřednictvím vašeho čtrnáctideníku poděkovat dvěma pracovním ČD, které měly službu v pátek 20. prosince 2013. Jedná se o paní Bidmonovou z informací na pardubickém hlavním nádraží a průvodčí z posádky SC Pendolino, spoje 506 Ostrava – Praha, a zpětného spoje 515 Františkovy Lázně – Bohumín. (Bohužel jsem opomenul napsat si číslo z vizitky.) Při cestě z Olomouce do Pardubic jsem v Pendolinu zapomněl balíček s dárkem pro vnučku v ceně 2 000 korun. Speciálně jsem ho jel koupit do Olomouce, protože nikde blíž nebyl k sehnání. Ztrátu jsem si uvědomil až v podchodu. Rychle jsem se vrátil na nástupiště, avšak Pendolino se již rozjízďelo. Byl jsem v šoku a záchrana hledal na informacích pardubického nádraží, kde se mě ujala zmíněná paní Bidmonová. Okamžitě se spojila s posádkou vlaku a po chvíli mi sdělila, že dárek je v opatrování průvodčí, která mi ho přiveze spojem SC 515 s příjezdem do Pardubic v 18.30 h. Ohromně jsem si oddechnul. Dárek jsem skutečně získal zpátky, jak bylo domluveno. **JOSEF HORÁK**

V jízdním řádu postrádám ceník



Dokud vydávaly jízdní řád ČSD/ČD, byl jeho samozřejmou součástí ceník obyčejného jízdného a hlavních slev. Dnes vydává jízdní řád SŽDC a ceny jízdného hlavních dopravců na většinu tratí jediného dopravce tam uvedeny nejsou. Různé letáky či reklamy nabízejí slevy na některé tratě, v určité dny, pro skupiny cestujících, na vybrané akce... Moc se v tom nevyznám. Nabízí se třeba sleva z Prahy do Brna, ale proč ne z Říčan do Tišnova? Z jízdního řádu už nevyčtu jízdné podle km z místa A do místa B. Za touhle informací musím do pokladny. Snad nejsem jediný, komu ceník v jízdním řádu chybí. Zajímalo by mě, zda je někdo ochoten uvažovat o změně.

JOSEF JELÍNEK

Dopis jsme předali k vyřízení.

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

H. L. Mencken (1880–1956) – americký novinář a kritik: SVĚDOMÍ JE VNITŘNÍ HLAS, KTERÝ NÁS VARUJE, ... (dokončení v tajence).

POMŮČKA: AAK, OLES	STÍRAČ PRACHU NA HOLI	SMYČKA	NATRĚTÍ (PLODY)	OŽIVIT ZELENÍ	VRHÁN (KNIŽNĚ)	DRUH PEPRÉ	LEGENDÁRNÍ ARGENTINSKÝ FOTBALISTA	NA ONO MÍSTO (ZASTAR.)	PATŘÍČÍ RADIMOVÍ	KELTSKÁ KRÁLOVNA VÍL	KRÁTKÁ POVIDKA	NEMOCNÝ (HOVOR.)	CHOVNÝ DOMÁČÍ HLODAVEC (ZDROB.)	RÝNSKÝ CLUN	SOUBORY ČTYŘ HRAČŮ	RANNÍ VLAHA	RÝŽOVÁ PÁLENKA	
MATEMATICKÝ JEDNOČLEN					BŮŽEK LÁSKY				RODIČKA (EXPR.)								KUS LEDU	
PŘÍLEŽITOSTNÁ KOUPE					KOUPACÍ NÁDOBA				DRUH PAPOUŠKA								PRIMITIVNÍ PRAVIDLO	
MNOŽSTVÍ NA KUSY					RUMUNSKÉ MĚSTO SASKA				DŮM (EXPR.) JAMKA								JUDSKÝ KRÁL FRANCOUZSKÝ FYZIK	
	KŘEMENNÁ HORNINA (GRANIT)	NADSENÍ STÁTNÍ POKLADNA			DERIVÁT AMONIAKU ABELŮV BRATR				ZÁL (KNIŽNĚ) ŠPRÝM				HUSTSKÁ ZBRÁNĚ HLE					
TAJENKA																	POKOLENÍ	PLOŠNÉ MÍRY
RADIOAKTIVNÍ PRVEK					ČÍNSKÉ JMÉNO			JMÉNO PROZAÍKA HONČARA				ČILÝ CLOVĚK						
HUBOVATI					ZNAČKA KANCELÁŘSKÝCH POTŘEB			NÁRADÍ (SLANG.)				VYDAVATEL						
ŠESTERECNÝ NEROST					STARÉ VZTAŽNÉ ZJMÉNO			ŘEDNÍ SPISY				TĚŽKÉ VOJENSKÉ BOTY						

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

02/2014

Poetické zastavení v Zastávce s fotoaparátem vždy po ruce

Už několikrát se mi stalo, že se nejen mezi železničáři stočila řeč na stanici Zastávka u Brna. Nikdo z nás nevědí, co si vlastně pod názvem představí, a tak jsem se nakonec rozhodl o tomto místě něco napsat a následně se tam zajít podívat. Vždyť to mám z Brna kousek a občas si rád odpočívám od neustálého sezení u počítače.

Obrázek: Jan Růžička. Je první zastávka v Zastávce se stanicí z roku 1875. Jmenoval se tak zájezdní hřiště na Křídovské cestě do Roudce, Třančovic, Němčičky a Vítkovic. Samotná zastávka vznikla až o něco později, když v roce 1882, kdy se v jejím okolí našlo těle zavražděného císaře Rudolfa, byl název až do roku 1921 mění na Polní náves, následně se převzala právě název zájezdního hřiště Zastávka. Na začátku roku však se začal opět používat originální lokomotivní a z nové stanice vyjel první ústeční vlak.

Na trati tu vládou převážně motorové vozy
„Přítel stanice Zastávka u Brna,“ říká stávkový rozhodce a má se rádo načechraně vyhlásit. Vídková spížíka v první třídě kárá se skutečností první třídy není se tu zastávka možná více než neprospěšná mluva se skvěle. Volavina před dveřmi skutečně není tak pro mě. Ale když už se mi podaří vstoupit a postela, vyhledám z vln. Venku náleží nečistota, jak se zdá.



Bývalý oficiální název obce Zastávka, v pravém háku napoleónská Zastávka u Brna. Opulitnější barokní budova v 18. století původně sloužila jako obecní škola.



Prostředím tu patřily vlny a mlha. Nyní je tam i moderní 7507.

A vypadá to, že se mlha pomalu rozpouští. Vlny jsou nyní nádherně matné a světlo má pláči trachobrkových dnů.

Ze svého neštěstí si pořádně koupil káru malého a veselá, a tak upouštím náhled a můžu sledovat s klidnou sláms. Můj předpoklad byl například správný a obchod se nachází právě tam. Děje to tu má střešeno v sobota. Nemájí sice tu z toho, na co mám rádo chuť, ale brzy se mně se svým jaké nepotěšit. Vlny se opět je stáží, jak si ve čerstvé atmosféře má ka. Snadná do kape a vlny se rozpouští. Vlny se na odpuštění ráno tady komunisti. Ježíši tu osobní vlaky skutečně každou hodinu, abych pak nemám obyčejně žitného čekat.

V současně době jsou na mojí vlaky mezi Brnem a Zastávkou (a dále do Němčičky a Třančovic) zastávky převážně soupravy osobní motorové vozy čad řka nebo řka, často s příslušným třídním vozem, jen výjimečně se na nich objeví klasická souprava s motorovým a terčovním strojem v čele. Já jsem by ale měla začít elektrizace a celková modernizace trati mezi Brnem a Zastávkou, kterou SŽDC kvůli správnému provozu a řadě vln dokončit nejpozději do konce příštího roku. Da se

ZIMNÍ ROZJÍMÁNÍ

Čím dál tím více lidí slyší o nové vlakové lince, a to je správně. Vlny se rozpouští a stáží se stáží. Vlny se rozpouští a stáží se stáží. Vlny se rozpouští a stáží se stáží. Vlny se rozpouští a stáží se stáží.

prote předpokladat, že příměstským vlakovým osobním vlaky pak bude vedle na elektrické jednotkami, nebo stávající soupravy hraniční elektrické lokomotivy.

Když slunce rozpustí mlhu

Jako zážitek se na oběd má obědové slunce a rozpouští vlny mlhy. Krajina se tak stává skutečně pohádkovou a jí jsem, neboť za slunka se přiblíží.

Chybí už jen charakteristický štokot štokra, který se rozjízdi s těžkou uhlíkovou soupravou ze stanice.



Na trati číhá SŽDC vlaková společnost motorové vozy řady 834.

ce jen řka a má mlhu se vlny stáží. Náležitě čerstvá slunka se stáží. Náležitě čerstvá slunka se stáží. Náležitě čerstvá slunka se stáží. Náležitě čerstvá slunka se stáží.

Trpělivě čekání u koleji
Opulitním čerstvým slunkem po malé pětice se vydám ke koleji. Vlny se rozpouští a stáží se stáží. Vlny se rozpouští a stáží se stáží. Vlny se rozpouští a stáží se stáží.

SPROŠTĚNÍ	ŠOTOKRTO	SPROŠTĚNÍ
<ul style="list-style-type: none"> ● Společnost: SŽDC ● Linka: Brno - Zastávka u Brna ● Vlak: 834 ● Vlny: 1800 - 1900 ● Vlny: 1800 - 1900 ● Vlny: 1800 - 1900 ● Vlny: 1800 - 1900 	<ul style="list-style-type: none"> ● Společnost: SŽDC ● Linka: Brno - Zastávka u Brna ● Vlak: 834 ● Vlny: 1800 - 1900 ● Vlny: 1800 - 1900 ● Vlny: 1800 - 1900 ● Vlny: 1800 - 1900 	<ul style="list-style-type: none"> ● Společnost: SŽDC ● Linka: Brno - Zastávka u Brna ● Vlak: 834 ● Vlny: 1800 - 1900 ● Vlny: 1800 - 1900 ● Vlny: 1800 - 1900 ● Vlny: 1800 - 1900

Železničář
Vydává se jednou týdně. Cena za rok: 120 Kč (včetně poštovního poplatku). Kontakt: redakce@zeleznicar.cz, tel: 972 233 090. Adresa: redakce, Štáblova 25, Brno.

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090