



Pražské hlavní nádraží čeká rekonstrukce zastřešení haly

Rok extrémních výluk začíná

Pro cestující to nejspíš v tuto chvíli není dobrá zpráva, ale na konci všeho bude komfortnější a rychlejší jízda vlakem. Už v únoru začne první z řady mnoha výluk, které letos v rámci modernizace za desítky miliardy korun naplánovala SŽDC. Jedná se o rekonstrukci opláštění haly pražského hlavního nádraží. Množství všech chystaných oprav bude rekordní a kvůli tomu je připravena i mimořádná změna jízdního řádu. Stavět a modernizovat se totiž bude prakticky na celém území České republiky.

Mimořádná změna jízdního řádu, která začne platit už 2. února, se dotkne hlavně pražského hlavního nádraží. Změna však ovlivní i další stanice a tratě, které budou letos zasaženy neobvykle masivní stavební činností. Manažer infrastruktury SŽDC připravuje řadu mnohaměsíčních výluk, kdy bude částečně nebo dokonce zcela přerušena železniční doprava. V některých případech, jako třeba v Českém Těšíně nebo Olomouci, se naopak modernizace uskuteční bez zásadních dopadů do osobní dopravy.

Nejdéle potrvá oprava zastřešení „hlaváku“

Jedna z nejviditelnějších a nejdelších výluk na české železniční síti začne v pondělí 2. února na pražském hlavním nádraží a potrvá dva roky. Na tomto uzlu se musí zrekonstruovat zastřešení haly nad prvními až čtvrtým nástupištěm. Aby byla regionální i dálková doprava narušena co nejméně, budou stavební práce na základě požadavku Českých drah a společnosti ROPID rozfázovány na několik etap do let 2015 až 2017. Rychlejší stavební postup by sice umožnil zkrátit čas oprav, ale muselo by současně být vyloučeno více kolejí.

„Další změny ve vlakové dopravě nastanou během oprav. UVědomujeme si závažnost omezení, která zákazníkům způsobí,“ uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu. „Je nešťastné, že takto rozsáhlou

akci nedokázal správce infrastruktury připravit včas tak, aby omezení byla zanesena již do jízdního řádu platného od prosince. Neuběhl ani měsíc a jsme nuceni jej měnit. Znamená to řadu komplikací. Jako dopravce se musíme přizpůsobit a zajistit plynulý provoz a bezpečnost cestujících,“ dodal.

Změní se dálková i regionální doprava

Všechny rychlíky v relaci Praha – Děčín a zpět budou odkloněny ze zastávky v pražské čtvrti Podbaba na Masarykovo nádraží a nebudou zajižďet na holešovické a hlavní nádraží. Většina rychlíků z jihu Čech, směřujících přes Tábor do Prahy, pojedou až do stanice Praha-Holešovice, neboť na pražském hlavním nádraží nebude dostatek volných kolejí na delší pobyt souprav. Navíc bude několik rychlíkových souprav ze směru Olomouc ve vybrané dny zkráceno tak, aby se vešly na takzvanou půlenou kolej v nástupiště.

V regionální dopravě je zásadní změnou „roztržení“ přímé linky S7 Revnice – Úvaly na samostatné linky Praha hl. n. – Revnice a Praha Masarykovo nádraží – Úvaly. Díky vozebnímu provázání s vlaky do Kralup nad Vltavou budou na vybrané vlaky do Úval nasazeny starší pantografové jednotky 451 a naopak stoupne počet vlaků vedených jednotkami 471 směrem na Kralupy. Důležitou změnou je odklonění spěšného vlaku Sp 1904 z Nymburka do stanice Praha hl. n.

→ Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Opravy jsou nutné, dopady jsme snížili

Čeká nás zcela mimořádný rok, přinejmenším co se oprav a modernizace železničních tratí a stanic týče. Již za několik dní začne dlouho připravovaná a náročná akce, jakou je kompletní rekonstrukce zastřešení haly pražského hlavního nádraží. To se bohužel neobejde bez zásadního dopadu na pohodlí našich cestujících.

Připravit takovou opravu vyžadovalo náročnou přípravu zahrnující rovněž stovky hodin strávených nad minimalizováním dopadů na plynulost a komfort osobní dopravy. O její složitosti konečniců nejlépe vypovídá fakt, že i kvůli ní musí být již v únoru vydána mimořádná změna jízdního řádu.



Jiří Jeřeta
ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

Na stole samozřejmě leželo několik variant. V každém případě jsme ale chtěli, aby dopad na naše zákazníky byl co nejmenší. I proto jsme nakonec akceptovali pomalejší tempo prací, na druhou stranu však zůstane na nejdůležitějším nádraží země v provozu převážná část nástupiště. Pokud bychom odsouhlasili rychlejší postup, znamenalo by to sice zkrácení termínů ze dvou let zhruba na polovinu, ale množství a hlavně důsledky výluk by byly nesrovnatelně vyšší. To by nakonec odnesli právě cestující Českých drah.

Jsem si vědomi toho, že přichystaná opatření související s touto akcí mohou při jízdě vlakem přinést řadu nepříjemností – zpoždění, přeplněné spoje či odklony linek. Naším zákazníkům proto předem děkujeme za trpělivost, již bude po celou dobu zapotřebí. Stejně jako při realizaci dalších napláňovaných výluk v letošním roce, kterých bude opravu hodně. Pevně věříme, že bude brzy bohatě odměněna rychlejší, komfortnější a pohodlnější cestování vlaky Českých drah.

INFORMUJEME

Letos vypravujeme přes 4 600 bezbariérových spojů

Odstaňování bariér pro cestující s omezenou pohyblivostí věnují České dráhy tradičně velkou pozornost. Od jízdního řádu 2015 je jako bezbariérových označeno dalších 208 spojů Českých drah. Počet vlaků přístupných cestujícím na vozíku tak dosáhl čísla 4 612, a to zejména díky pokračující obnově vozidlového parku národního dopravce, při které je na hledisko bezbariérovosti velmi přísně dohlíženo.

Dalším faktorem ovlivňujícím komfort pro tělesně postižené zákazníky je možnost jednoduché a rychlé objednávky přepravy bez zbytečných průtahů pomocí on-line objednávkového formuláře. Ten je v provozu již rok a také díky tomuto kroku počet přepravených cestujících s omezenou pohyblivostí roste.

Bariéry bojí RegioPantery a nové multifunkční vozy

Více garantovaných bezbariérových vlaků je v dálkové i v regionální dopravě. Nově se dostanou vozíčkáři například do motorových rychlíků mezi Libercem a Ústím nad Labem a podstatně se rozšiřuje jejich počet také na lince z Prahy přes Havlíčkův Brod do Brna a z Brna přes Přerov do Ostravy a Bohumína. Též ve všech spojkách na těchto důležitých rychlíkových linkách jsou zařazeny multifunkční bezbariérové vozy. Jedná se o moderní vagony s klimatizací nebo elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících.

Jihomoravskému kraji. Díky dodávkám nových elektrických jednotek RegioPanter na regionální lince S2 z Břežovic nad Svitavou přes Letovice a Blansko do Brna a dále do Křenovic je v tomto regionu nárůst garantovaných bezbariérových spojů velmi markantní.

Nárůstu garantovaných bezbariérových regionálních spojů se dočkali také handicapovaní cestující v Ústeckém a Karlovarském kraji. Například mezi Mostem a Chomutovem se tak stalo díky prodloužení linky S1 (dříve Děčín – Most) až do Chomutova, na které jsou též nasazeny nízkopodlažní RegioPantery. V pracovní dny tato linka zajižďí až do

Kadaně-Prunéřova. Více spojů bez bariér jezdí také z Žatce do Mostu a z Karlových Varů do Potůčků (motorové jednotky Regionova). Nová nebo modernizovaná vozidla přitom jistě neocení jen cestující se zdravotním postižením nebo sníženou pohyblivostí. Podstatně zjednoduší cestování také seniorům a malým dětem, respektive cestujícím s kočárky, koly nebo objemnými zavazadly.

Objednat cestu lze jednoduše prostřednictvím internetu

Kromě rostoucího počtu bezbariérových vozidel, který v současné době dosahuje čísla cca 600, bylo dalším krokem usnadnění cestování vozíčkářům spuštění webové aplikace pro objednávání přeprav cestujících na vozíku a zajištění asistence ostatních osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Důvodem pro zavedení této aplikace bylo nejen zkvalitnění a zrychlení vyřizování objednávek cestujících a zajištění monitoringu objednaných přeprav, ale slouží i k následnému řešení objednávek, k jejich centrální evidenci a tím sjednocení objednávkového systému do jednoho místa. Aplikace sama zašle žadateli e-mail o přijetí objednávky s rekapitulací. Po vyřešení požadavku systém prostřednictvím přenosných osobních pokladen a systému osobních pokladen, takzvaných UNIPOK, včetně pokynů pro zajištění požadovaných služeb.

Systém byl spuštěn v prosinci 2013 a do začátku dubna 2014 probíhalo jeho testování v rámci pilotního provozu. Následný ostrý režim ukázal, že novinka vyvolala kýžený ohlas. Za první rok provozu bylo pomocí systému přijato přes pět tisíc objednávek. Prostřednictvím toto rozhraní proběhlo na 70 procent objednávek. ČD chtějí možnosti aplikace ještě rozšířit o další funkcionality, kterou bude formulář zpětné vazby. Ten umožní uživatelům předání jejich zkušeností, případně zaslání námětů. K tomu má dojít v průběhu roku 2015.

PETR ŠTĀHLAVSKÝ, VĀCLAV RUBEŠ

Vícekojné tratě jako z nouze ctnost?

Většina tratí se stavěla jako jednokolejná. Teprve rozmach provozu si vynutil rozšíření.

VNĀTRNĀ DVOUSTRANA 6–7





HLEDÁME

Síťový dispečer osobní dopravy

České dráhy, Odbor provozu osobní dopravy, hledají zaměstnance na pozici Síťový dispečer osobní dopravy. Místo práce je v Praze. Počet volných pracovních míst je 5.

Požadavky:

- středoškolské vzdělání s maturitou
- znalost práce se služebními pomůckami JŘ, železničního zeměpisu, znalost vozidel, problematiky provozu
- minimálně dvouletá praxe na pozici výpravčí, strojníř, komandující vlakových čtět
- znalost práce s výpočetní technikou, kombinační a komunikační schopnosti, práce v kolektivu, odolnost vůči stresu, znalost NJ výhodou.

Pracovní doba je dvanáctihodinová v nepřetržitém provozu. Platové podmínky – tarifní skupina 12–13. Termín nástupu je 1. 3. 2015 nebo dle dohody.

Regionální dispečer osobní dopravy

České dráhy, Odbor provozu osobní dopravy, hledají zaměstnance na pozici Regionální dispečer osobní dopravy. Místo práce je v Praze (5 míst), Brně (5 míst) a Plzni (3 místa).

Požadavky:

- středoškolské vzdělání s maturitou
- znalost práce se služebními pomůckami JŘ, železničního zeměpisu, znalost vozidel, problematiky provozu
- minimálně dvouletá praxe na pozici výpravčí, strojníř, komandující nebo studentů dopravních škol se vztahem k železniční dopravě
- znalost práce s výpočetní technikou, kombinační a komunikační schopnosti, práce v kolektivu, odolnost vůči stresu, znalost NJ výhodou.

Pracovní doba je dvanáctihodinová, v Praze a Brně v nepřetržitém provozu, v Plzni denní směny. Platové podmínky – tarifní skupina 12. Termín nástupu je 1. 3. 2015 nebo dle dohody.

Výběrová řízení budou probíhat ve dvou kolech, v prvním kole bez účasti kandidátů, druhé kolo bude probíhat formou pohovoru.

Přihlášky s uvedením telefonického a e-mailového spojení, přílohami musí být kopie dokladu o nejvyšším dosaženém vzdělání, strukturovaný životopis a motivační dopis, přehled praxe, doklad o zdravotní způsobilosti u ČD, ČD Cargo nebo SŽDC. Přihlášky zasílejte e-mailem na O111sek@gr.cd.cz nebo písemně na adresu České dráhy, Generální ředitelství Praha, Odbor provozu osobní dopravy – sekretariát (O11 GR), nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Obálku označte – Výběrové řízení O11 GR. Přihlášky zasílejte do 5. 2. 2015.

Odb. lektor – technolog svářečské školy

Dopravní vzdělávací institut, a.s., hledá zaměstnance do hlavního pracovního poměru na pozici Odborný lektor – technolog svářečské školy. Místo výkonu práce je v České Třebové. Nástup 1. 3. 2015.

Požadavky:

- úplné středoškolské odborné vzdělání technického směru
- profesní odborné vzdělání mezi národního nebo evropského technologa svařování (IWT/EWT)
- znalost práce na PC (MS Windows, MS Word, MS Excel, MS Power Point)
- spolehlivost, preciznost, aktivní přístup k práci, loajalita
- časová flexibilita
- komunikativnost, vynikající vyjadřovací schopnosti jak slovem, tak i písmem
- trestní bezúhonnost.

Nabídka doplněná profesním životopisem a motivačním dopisem zasílejte do 4. 2. 2015 na adresu helena.dymicova@dvi.cz.

Pražské hlavní nádraží čeká rekonstrukce...

→ Pokračování ze strany 1

V tarifní oblasti platí, že doklady vydané v předprodeji do 1. 2. 2015 ve směru od Kralup nad Vltavou a z nížící do/z žst. Praha-Holešovice platí bez doplatku jízdného při jízdě do/z žst. Praha-Masarykovo nádraží, což je o 3 kilometry delší trasa. Ve vlacích Rx 753 a 777 v úseku Praha-Smíchov – Praha hl. n. a ve vlaku R 1250 platí v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov jízdní doklady PID.

O mimořádnostech se cestující dozvědí

Informace o mimořádné změně jízdního řádu a konkrétních změnách v dálkové i regionální dopravě budou po dobu zhruba jednoho měsíce zveřejňovány prostřednictvím systému „Výluky a mimořádnosti“ na webových stránkách ČD. Na webu bude také upozorňující „aktualita“, která cestující vizuálně navede na poznámku, že vlak jede jinak, než jsou zvyklí. Protože jde o standardní změnu jízdního řádu, i když provedenou v mimořádném termínu, budou změny zaneseny v jízdních řádech a internetovém vyhledávacím spojení. Informace budou non-stop podávat také zaměstnanci Kontaktního centra ČD.

MARTIN HARÁK

VYJÁDRĚNÍ SŽDC

Pracovní doba je dvanáctihodinová, v Praze a Brně v nepřetržitém provozu, v Plzni denní směny. Platové podmínky – tarifní skupina 12. Termín nástupu je 1. 3. 2015 nebo dle dohody.

Pracovní doba je dvanáctihodinová, v Praze a Brně v nepřetržitém provozu, v Plzni denní směny. Platové podmínky – tarifní skupina 12. Termín nástupu je 1. 3. 2015 nebo dle dohody.

Pracovní doba je dvanáctihodinová, v Praze a Brně v nepřetržitém provozu, v Plzni denní směny. Platové podmínky – tarifní skupina 12. Termín nástupu je 1. 3. 2015 nebo dle dohody.

VYJÁDRĚNÍ ROPIDU

Při projednání návrhu jízdního řádu 2014/2015 jsme si byli vědomi, že i upravený projekt výstavby si v silně zatížené stanici vyžádá zásadní dopravní opatření, kde dopady budou směřovat především do regionální dopravy. Při přidělování kapacity dopravní cesty se postupuje vyhradně podle kategorií vlaků bez ohledu na to, zda se jedná o vlaky objednané státem či kraji v rámci jednotného systému dopravní obslužnosti nebo o komerční spoje. Komerční vlaky vyšších kategorií (EC, IC, Ex, R) tak mají přednost před kraji objednanými osobními vlaky. Proto jsme SŽDC žádali, aby již při přípravě grafikonu 2014/2015 zapracovala předpokládané omezení kapacity na hlavních nádražích a omezila její přiděl. To však SŽDC odmítla s argumentem, že jízdní řád sestavuje na celé období platnosti grafikonu a kromě toho není jisté, zda stavba bude realizována. Snad jen díky vstřícnosti dálkového objednatelů, Ministerstva dopravy ČR, které souhlasilo s převedením rychlíků Děčín – Praha na Masarykovo nádraží, a odložení rekonstrukce Negrelliho viaduktu nejsou dopady do regionální železniční dopravy vyšší. Dopravci provozující na hlavních nádražích komerční vlaky (Regiojet, LEO Express, ale ani České dráhy) dobrovolně k omezení vlaků nepřistoupili, a tak bylo jasné, že linka S7 bude omezena. Z pohledu objednatelů proto nezbyvá než konstatovat, že SŽDC přípravu značně podcenila.

FILIP DRÁPAL



NÁVRAT. Stavbaři se na pražské hlavní nádraží vrátí po zhruba pěti letech. Tentokrát se zaměří na konstrukci haly zastřešující 1.–4. nástupiště.

STAVĚT SE BUDE PO CELÉ ČESKÉ REPUBLICCE

Výluky se letos bohužel nevyhnují ani zbytku republiky. Na trati Praha – Kolín, kde se modernizuje úsek Běchovice – Úvaly, bude od 3. března do konce srpna probíhat rekonstrukce, která výrazně omezí kapacitu tratě a dojde ke zpždění vlaků.

Na Moravě bude asi nejnáročnější výluka na trati Brno – Tišnov, kde se připravuje rekonstrukce tratě v úseku Brno-Maloměřice – Kuřim, a to v obou tratových kolejkách současně. Všechny vlaky budou nahrazeny náhradní dopravou – jak autobusovou, tak i částečně tramvajovou. Na čtyři měsíce bude zastaven provoz v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm, kde trať projde modernizací, a revitalizovat se bude i trasa Opava východ – Krnov ve Slezsku, kde vlaky nepojedou deset měsíců. Stejný osud čeká i horskou dráhu v úseku Bludov – Jeseník.

V Čechách bude opět dominovat výluková činnost na trati Praha – České Budějovice se stavební činností v úsecích Praha-Vrsovice – Praha-Hostivař, Sudoměřice u Tábora – Tábor a Soběslav – Veselí nad Lužnicí – Dynín. Na západě Čech se omezení nevyhnují úseku z Rokycan do Plzně a také plzeňskému hlavnímu nádraží. Půl roku potrvá revitalizace na trati z Prahy do Vraného nad Vltavou, Dobříše a Čerčan, kde ale v létě stavbaři práce přeruší. Část roku budou jezdit autobusy náhradní dopravy i na některých úsecích mezi Chomutovem, Žatcem a Plzní. Rekonstrukce tunelů na 220 dní omezí dopravu na takzvané Českých drahách v úseku Kofenov – Harrachov. Z důvodu modernizace tratě bude také na tři měsíce zastaven provoz v exponovaném úseku z Liberce do Jablonce nad Nisou, kde vlaky nahradí autobusy.

MARTIN HARÁK

ZMĚNY V DÁLKOVÉ DOPRAVĚ

Rychlíky Praha – Děčín

▲ Většina rychlíků v relaci pojedou na Masarykovo nádraží a nebude zajižďet do stanice Praha-Holešovice a Praha hl. n. Výjimkou jsou poslední večerní rychlíky 670 a 691, které nadále pojedou do/ze stanice Praha hl. n.

▲ Ranní chomutovský rychlík R 601 pojedou ze stanice Praha-Holešovice odklonem do stanice Praha Masarykovo nádraží.

Rychlíky z Českých Budějovic přes Tábor do Prahy

▲ Většina rychlíků (kromě prvních ranních, posledních večerních a dopoledního spoje) pojedou přes hlavní nádraží až do stanice Praha-Holešovice.

Mimořádná změna u vlaků Rx 766 a 767

▲ Rx 767 (Cheb 18.34 – Plzeň 20.08 – Praha hl. n. 21.43 – 22.05 – Pardubice hl. n. 23.15) bude veden bez lůžkového vozu Cheb – Košice, vůz bude veden až ze stanice Praha hl. n. na vlaku EN 445. Dále bude u vlaku ve stanici Praha hl. n. mimořádný přestup do náhradní soupravy.

▲ Rx 766 (Pardubice hl. n. 5.03 – Praha hl. n. 6.12 – 6.14 – Cheb 9.26) bude rozdělen na dva samostatné vlaky Pardubice hl. n. – Praha hl. n. a Praha hl. n. – Cheb. Ve stanici Praha hl. n. nebude zajižďen přestup mezi vlaky z Pardubic na vlak ve směru Cheb. Vlak bude veden bez lůžkového vozu Košice – Cheb, vůz bude veden pouze do stanice Praha hl. n., a to na vlaku EN 444.



Omezení čekají i Plzeň hlavní nádraží

Po téměř celý letošní rok budou mezinárodní rychlíky ve směru od Domažlic mimořádně zastavovat ve stanici Plzeň-Jižní předměstí. Od 25. ledna nepřetržitě do 12. prosince bude probíhat rozsáhlá výluka ve stanici Plzeň hl. n. U vlaků EC a Expres na trase Mnichov – Plzeň – Praha budou probíhat výměny lokomotiv již ve stanici Plzeň-Jižní předměstí. Vlaky budou zastavovat pro nástup a výstup cestujících ve stanici Plzeň-Jižní předměstí a přijedou na plzeňské hlavní nádraží o 10 minut později a nebude zde zajižďen přestup na přípojně vlaky. V opačném směru Praha – Plzeň – Mnichov pojedou tyto vlaky bez omezení a bez mimořádného zastavení na jižním předměstí.

Tyto masivní opravy tratí budou nejen velkou zkouškou trpělivosti cestujících, ale také provozního personálu, především pak průvodčích a vlakvedoucích. Těm nezbude nic jiného než vysvětlovat zákazníkům, že při výlukách není dodržena stejná kvalita pohodlí jako při běžném provozu, ale že modernizace budou přínosem pro rychlejší cestování.

MARTIN HARÁK

ZMĚNY V REGIONÁLNÍ DOPRAVĚ

▲ Budou roztrženy průjezdné vlaky linky S7 (Beroun) – Řevnice – Praha-Radotín – Praha hl. n. – Úvaly na dvě samostatné linky, a to (Beroun) – Řevnice – Praha hl. n. a Praha Masarykovo nádraží – Úvaly. Jedná se o vlaky 8803, 9905, 9907, 9911, 9915, 9919, 9923, 9943, 9945, 9947, 9949, 9951, 9953, 9955, 9957, 9959, 9961, 9963, 9902, 9904, 9908, 9912, 9916, 9918, 9920, 9922, 9950, 9952, 9954, 9956, 9958, 9960, 9962, 9964, 9966. Časové polohy se kromě odjezdu z Prahy Masarykova nádraží nemění, z Masarykova nádraží do Úval se odjíždí o 1 minutu dříve než z hlavního nádraží.

▲ V pracovní dny nepojedou 2 páry vlaků z/do Berouna v úseku Praha-Smíchov – Praha hl. n. a zpět. Jedná se ráno o vlaky 8813 a 8816, odpoledne 8845 a 8848.

▲ Spěšný vlak 1904 z Nymburka do Prahy Masarykova nádraží (přij. 7.05) pojedou nově na hlavní nádraží (přij. 7.01).

▲ Osobní vlaky 9625 a 9629 z Kralup nad Vltavou do Prahy Masarykova nádraží (přijezdy v 7.01 a 8.01) pojedou v celé trase o 3 minuty dříve.

Stali jsme se inspirací pro litevské kolegy

Litvu čeká v letošním roce velká železniční událost. Dojde k dokončení první fáze projektu Rail Baltica, který napojí pobaltské státy na síť evropských železnic o standardním rozchodu 1 435 milimetrů. Litevci se tak připravují na otevření části tratě od polsko-litevských hranic do Kaunasu a chtějí díky projektu hrazeného z velké části z fondů Evropské unie změnit poměr cestujících ve veřejné dopravě. Železnice v Litvě totiž v současné době prohrává boj s autobusovými dopravci. A inspiraci, jak co neefektivněji dosáhnout tohoto cíle, hledali u českého národního dopravce.

Litevce oslovila česká profesionalita

Čtyři zástupci Litevských železnic (LG) přiletěli do Prahy na tří denní návštěvu poslední listopadový týden loňského roku s jasným úkolem – načerpat informace od kolegů z Českých drah o tarifní politice, marketingových aktivitách

a samozřejmě i samotném provozu. Zkušenosti k předávání bylo tolik, že zcela naplnily první den kolotočem prezentací, přednášek a workshopů. Probírala se prakticky celá osobní doprava – tarify, doplňkové služby, mezinárodní doprava, prodejní kanály jízdních dokladů, rezervací systémy, dispečerské řízení, vozidla a další témata. „Libilo se nám, jak jednotlivé segmenty činnosti Českých drah do sebe logicky zapadají, ostatně to byl také důvod, proč jsme si jako vzor vybrali právě českého národního dopravce.“

Důvodem naší volby byla i jistá podobnost historie našich zemí a železničních systémů a také fakt, že čeští kolegové pro nás nejsou neznámí. Setkali jsme se již před čtyřmi lety u nás v Kaunasu, kde jsme pochopili, že jde o opravdové profesionály,“ popisuje Inga Liekienė, vedoucí oddělení mezinárodních vztahů Litevských drah důvod, proč se delegace Litevců přijela učit právě do Česka.

Následující den byla hutná teorie vystřídaná praktickými ukázkami. Ráno začalo předvedením práce Kontaktního centra na Masarykovo nádraží následované exkurzí do ČD Centra na pražském hlavním nádraží. Poté se zástupci litevského dopravce s doprovodem zaměřili na dálkovou dopravu – nejprve se svezli raijjetem z Prahy do České Třebové. Do hlavního města se vrátili na palubě Pendolina, kde jim byly předvedeny možnosti palubního portálu a úroveň cateringu.

Okusili i Regionovu

Odpolední program byl věnován exkurzí do regionální dopravy. Jelo se do Berouna příměstskou jednotkou řady 471 (tu ostatně v Litvě dobře znají – na trati Vilnius – Kaunas provozují jednotky řady 575 odvozené od našich CityElefantů), jako typické vozidlo pro místní trať byla předvedena Regionova na spoji do Nížboru a zpět. Návrat z Berouna do Prahy absolvovala výprava rychlíkem R 763.

Během jediného dne tak zástupci ČD umožnili litevským protějškům vyzkoušet úroveň prakticky všech druhů spojů. A nebyla by to využitá šance na prezentaci, kdyby k přesunu na Letiště Václava Havla následující den nebyl nabídnut Airport Express jako jedna z doplňkových služeb ČD.

A co si litevští železničáři odváželi domů? „Vědomí, že se rozhodně máme co učit, ale víme od koho. Jsme přesvědčeni, že z postsocialistických států je železnice v ČR nejdál a České dráhy plní úlohu národního dopravce výtečně. Některé nápady, jako například marketing zaměřený na nejmenší cestující nebo abonentní systém podobný In Kartě, hodláme aplikovat zhruba v ročním horizontu. Další projekty, které dožijí, ponese výrazný český rukopis, budou vyžadovat čas, ale rozhodně pomohou posunout úroveň Litevských železnic kýženým směrem,“ zhodnotila stáž Inga Liekienė.

VÁCLAV RUBEŠ

Rychlíkovým jednotkám dáme to nejlepší z Panterů

V současné době vyrábíte pro českého národního dopravce dálkovou verzi Panterů. Jak daleko jste ve výrobním procesu?

V závodě v ostravských Vítkovicích bylo začátkem ledna v různém stadiu rozpracovanosti prvních osm vozů pro „dálkové“ Pantery, z nichž některé již byly opatřeny korporátním nátěrem národního dopravce. Pro laiky je při samotné stavbě na první pohled k nerozeznání jak čelní, tak vložný vůz nové jednotky. Vložený vůz má „rovné“ čelo, naopak čelní, kde se nachází kabina strojvůdce, má na jednom konci crashový modul, který se ke skeletu vozu šroubuje a současně lepší speciálním lepidlem. Takovým nárazu odolným čelem musí být ostatně vybaveno každé nové hnací vozidlo, které je pořízováno v zemích EU.

Znamená to, že dálkové jednotky budou stejné jako vozidla z rodiny RegioPanterů?

Ne tak docela. Zásadně se bude lišit interiér především uspořádáním, jinými sedačkami s podhlavníky, většími poliemi na zavazadla a do nich integrovaným rezervačním systémem. Ostatní parametry jako klimatizace, wi-fi, audiovizuální informační systém nebo maximální rychlost 160 km/h budou obdobné jako u regionálního provedení. Základ každého vozu tvoří spodek, tedy podlaha s předstávkou, na který se navazují bočnice s otvory pro okna a vstupní dveře, následně střecha a čela vozů. Po svaření hrubé stavby následuje příprava povrchové úpravy tryskáním, pak vlastní povrchová úprava, montuje se kabeláž, interiér, elektrická výzbroj, jejíž rozhodující prvky jsou umístěny na střeše jednotky, a jako poslední úkon se takzvaně zavazují trakční podvozky. Do doby finalizace se vozy po výrobním závodě pohybují na pomocných podvozcích. Nespornou zajímavostí jsou stovky kabelů, jichž se v jednom voze najde přes dvacet kilometrů. Jsou rozděleny do tří základních sekcí – první je v podlaze, druhá ve stropních kanálech a třetí na střeše vozidla.

V halách ostravské Škody Vagonky se rodí první vozy v rámci zakázky na deset pětivozových a čtyři třívozové elektrické jednotky pro České dráhy. Konstrukčně navazují na úspěšné RegioPantery, na rozdíl od nich ale budou nové jednotky, jejichž komerční označení vzejde z právě vyhlášené soutěže pro veřejnost, jezdit na rychlíkových spojích národního dopravce. Byť se na první pohled od Panterů liší jen menším počtem dveří, radikálních změn se dočkal zejména interiér. Nejen o novince, ale také o perspektivě CityElefantů jsme hovořili s manažerem realizace firmy Jiřím Paruzou.



JIŘÍ PARUZA

Po absolutoriu Vysoké školy báňské v Ostravě, oboru Systémové inženýrství, nastoupil v roce 1977 do tehdejšího podniku Vagonka Studénka, kde působil zejména v oblasti řízení jakosti. Na tuto oblast se zaměřil i v postgraduálním studiu na ČVUT v Praze. V letech 2000 až 2003 pracoval ve společnosti Thrall, která koupila část firmy Vagonka Studénka a výrobní program zaměřila zejména na nákladní vozy. Od roku 2003 působí ve Vagonce Škoda v Ostravě v různých funkcích ve vedení firmy. V současnosti zastává pozici manažera realizace společnosti Škoda Vagonka Ostrava.

Od některých cestujících i čtenářů Železničáře občas zaznívá kritika na tepelnou pohodu a proudění vzduchu v RegioPanterech. Jak je zabráněno unikem tepla v zimě a nežádoucímu ohřívání interiéru v horkých dnech?

RegioPanter je koncipován – stejně jako podobná moderní regionální vozidla předních evropských výrobců – jako otevřený a plně průchozí. To zajišťuje maximální urychlení nástupu a výstupu cestujících na vytížených příměstských linkách. V rámci zajištění tepelné pohody jsme u RegioPanteru použili takzvanou „vzduchovou clonu“, kde směrování vzduchu podél vstupních dveří omezuje při jejich otevření unik teplé-

ho vzduchu z vozidla v zimě a naopak v létě ohřátí klimatizovaného interiéru. U dálkového provedení jsou navíc nástupní prostory odděleny od prostor pro cestující příčkami a dveřmi, které spolu s topením či klimatizací vytvoří příjemnou tepelnou pohodu.

Cestující mají Škodu Vagonku spojenou zejména s patrovými CityElefanty, tedy řadou 471 Českých drah. Protože jste stál u zrodu tohoto nízkopodlažního vlaku moderní koncepce, můžete zhodnotit jeho úspěšnost a trochu vzpomenout i na historický vývoj? Musím se vrátit zpět o téměř dvacet let, kdy po prvních zkouškách dvou proto-

typů (řada 470 – poznámka redakce), tehdy ještě s použitím ocelové skříně, jednopodlažním uspořádáním trakčního vozu a po mnoha dalších pokusech, bylo rozhodnuto o použití moderní hliníkové stavby skříně a principu regulace trakčních měničů na bázi IGBT. Následně se ukázalo, že zvolená koncepce elektrické jednotky našla své opodstatnění zejména v oblasti velké pražské aglomerace. CityElefanty postupně nahrazovaly dosluhující jednopodlažní pantografy a celkem 83 třívozových jednotek u Českých drah už za dobu provozu přepravilo miliony cestujících, kteří si v nich pochvalují zejména tiché a pohodové cestování.

CityElefanty a jejich mutace zaznamenaly i exportní úspěchy, a to nejen jako jednotky, ale i soupravy push-pull pro provoz s lokomotivami. Jaké jsou největší rozdíly mezi jednotlivými provedeními?

Doposud dodávané soupravy koncepčně vycházely z tuzemské řady 471. Nejvýznamnější rozdíly cestující neregistruje, neboť se týkají trakce a variant napájecího systému – může jít o stejnosměrné pro napětí 3kV i střídavé o napětí 25 kV. Vizually se nejvíce odlišovalo provedení pro Ukrajinu, které bylo šestivozové, složené ze čtyř vložených a dvou hlavových trakčních elektrických vozů. Jiné je i zmiňované provedení push-pull pro Slovensko, kde jeden řidič a dva vložené vozy mají na konci elektrickou lokomotivu, například řady 381 ze Škody Transportation. O spokojenosti s danými elektrickými jednotkami v provozu svědčí fakt, že se zákazníci vracejí s požadavky na dodání dalších souprav.

Otázka na závěr: České dráhy a Škoda Transportation právě vyhláší soutěž na název nové jednotky určené pro mezikregionální a dálkovou dopravu. Máte svůj tip, jaké jméno by novému vlaku nejvíce slušelo?

Nerad bych ovlivňoval soutěžní porotu, to nemám v žádném případě v úmyslu. Nechme se překvapit, s čím přijdou soutěžící z řad široké veřejnosti, kteří už takto pojmenovali jeden z našich známých výrobků – oblíbenou jednotku řady 471. O úspěchu svědčí fakt, že název CityElefant přešel velmi rychle do krve železničářům i cestujícím. **MARTIN HARÁK**

KRÁTCE

ČD Body přilákaly více než deset tisíc lidí

Věrnostní program Českých drah pro zákazníky ČD Body, který byl spuštěn v neděli 14. prosince 2014, přilákal už přes deset tisíc zájemců. Reakce uživatelů jsou vesměs příznivé, nejvíce využívaným benefitem je vstupenka do Království železnic. K využití této exkluzivní slevy ve výši 260 Kč (!) stačí v eShopu ČD utratit pouhou pětistovku. Další zákazníci zase dali přednost čerpání bodů na získání Skupinové víkendové jízdenky. Tvůrci věrnostního programu připravují zařazení dalších benefitů, zvažují též extra bonifikaci při využití určitých vlaků. Kompletní a aktualizovaný přehled možností a podrobné informace jsou k dispozici na www.cd.cz/cdbody.

Další vlakové čtyři mají smartphony



Loni byli zaměstnanci vlakového doprovozu v dálkové dopravě a vlakoví revizoři vybaveni novými chytrými telefony, které zjednodušily získávání provozních informací, mimo jiné také díky speciálně navrženým aplikacím. V první vlně nakoupily ČD 2 170 přístrojů. Nyní přebírají nové telefony i vlakové čtyři doprovázející regionální spoje, celkem 297 přístrojů míří na Regionální pracoviště Zákaznického personálu (RP ZAP) v Ostravě, Českých Budějovicích, Ústí nad Labem a Olomouci. Zaměstnanci prvních tří jmenovaných RP ZAP tak budou plně vybaveni, stoprocentního stavu vybavenosti chytrými telefony bude dosaženo nejspíše do konce března. Rozšíření se dotklo i softwaru smartphonů – po aplikaci Můj vlak se distribuuje aplikace Dynamický adresář, která vyhledá kontakty na čtyři a strojevedoucí.

České dráhy hledají jméno pro nový vlak

České dráhy a Škoda Transportation vyhláší soutěž, jež určí název nové elektrické jednotky. Výrobce a její provozovatel ČD hledají pro vlak název, a to v duchu tradice předchozích jednotek. Ty nesou označení CityElefant, RegioPanter či Regionova. Půjde celkem o deset pětivozových a čtyři kusy třívozových jednotek pro dálkovou dopravu s kapacitou 350 a 200 sedících cestujících. Dodány budou během příštích dvou let. Na první se mohou cestující těšit už v závěru tohoto roku. Návrhy lze zasílat do 31. března na e-mailovou adresu novyvlak@skoda.cz. **(rub, pes)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

KORIDOR DO MNICHOVA JE PODLE POLITIKŮ NEZBYTNÝ

Výstavba železničního koridoru Plzeň – Domažlice – Schwandorf – Mnichov je naprosto nezbytná pro rozvoj hospodářských vztahů mezi Českem a Bavorskem, které je nejdůležitějším obchodním partnerem České republiky. Vyplývá to z rezoluce, kterou v průběhu ledna schválili náměstek hejtmana Plzeňského kraje Jaroslav Bauer a člen německého spolkového sněmu a místopředseda výboru pro dopravu Karl Holmeier. O stavbě, na niž je deset let hotová studie, budou jednat ministři dopravy České republiky a sousedního Německa už 12. února. Úsek z Prahy do Plzně už je z větší části hotový. Železniční trať z Prahy do Mnichova je podle představitelů obou zemí důležitější než dokončovaný koridor Praha – Plzeň – Cheb. Plánované zdvoukolejnění a elektrifikace tratě si má na německé straně vyžádat podle místopředsedy výboru pro dopravu Karla Holmeiera sumu 350 milionů eur a část z Plzně na česko-bavorskou hranici by měla podle nejněvšších odhadů přijít přibližně na 106 milionů eur.

ČTK 13. 1. 2015

MONGOLSKÝ PREZIDENT PŘIJEL DO ČESKA SPOJEM EURO CITY

Netradičně vlakem přicestoval v neděli 18. ledna na oficiální státní návštěvu Česká mongolský prezident Cachjagin Elbegdorž. Na pražském hlavním nádraží ho uvítali zástupci prezidentské kanceláře, ministerstva zahraničí a mongolské ambasády. Elbegdorž přijel do Prahy těsně před půl osmou večer běžným vlakem EuroCity z Berlína. V soupravě pro něj byl vyhrazen vůz první třídy, který byl zařazen jako první za lokomotivu. Vůz zastavil na prvním nástupišti přímo před vládním salonkem. Na nástupišti pro návštěvu rovinuli červený koberec. Delegation se pak odebrala do vládního salonku, který střežili vojáci hradní stráže. Většina cestujících si nečekanáho hosta vůbec nevšimla. Zaregistrovali zřejmě jen to, že v druhém voze byly pro výstup z vlaku uzavřeny dveře, které se nacházely nejbližší prezidentskému vagonu. Představitelé cizích států zpravidla do ČR létají. Aby někdo z nich přijel vlakem, je velmi netradiční. Poslední podobná oficiální návštěva cizího prezidenta nebo panovníka se konala asi před 30 lety.

ČTK 18. 1. 2015

ZAUJALO NÁS

O koupi některé z pěti nevyužívaných železničních tratí, které SŽDC nabídla k odprodeji, neprojevil zájem žádný zájemce. Důvodem jsou podle potenciálních zájemců ceny, za které SŽDC nepotřebné tratě nabízí. Například 22 kilometrů dlouhou trať z Kopidlna do Dolního Bousova správa prodávala za minimální cenu 98 milionů korun.

ČTK 8. 1. 2015

SŽDC LETOS DÁ 36 MILIARD NA OBNOVU INFRASTRUKTURY

Na nové investice do tratí má Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) v letošním roce připraveno celkem 36 miliard korun, tedy skoro trojnásobek sumy utracené loni. Je to nejvyšší suma v historii. „Nikdy v minulosti jsme neměli k dispozici tolik finančních prostředků pro modernizaci železniční sítě,“ prozradil mluvčí správy Marek Illiaš. Rekordní částka je však částečně výsledkem souhry šťastných okolností. Díky připraveným menším náhradním projektům si železniční správa může sáhnout i na evropské peníze, které byly původně určeny pro silnice. Na tučné sousto se mohou těšit stavební firmy. Vedle již běžících projektů totiž stáť plánuje letos rozjet zcela nové stavby v celkové hodnotě zhruba 20 miliard korun. Jde například o napojení čtvrtého koridoru z Hostivaře na pražské hlavní nádraží za 4,5 miliardy. Pokud se podaří vykoupit všechny pozemky, bude také zahájena výstavba koridoru Sudoměřice – Votice na stejné trati za šest miliard. Celkem 3,5 miliardy korun má stát trať Soběslav – Doubí. **E15 15. 1. 2015**

TRAŤ DO BEROUNA ZMODERNIZUJE AŽD PRAHA

Nevyhovující trať do Berouna přes Rudnou opraví za 641 milionů AŽD Praha. Jednokolejný úsek má sloužit pro odklon železniční dopravy z koridorové tratě vedoucí z pražského Smíchova přes Dobříčovice a Beroun dále na Plzeň a do Německa. V současnosti ale trasa vedoucí náročným terénem nedokáže pojmout dostatečné množství spojů. Kvůli dlouhému úseku mezi stanicemi Smíchov a Řeporyje mohou trasu do hodiny projet jen čtyři vlaky. Po vybudování výhybny v Hlubočepích, kde by se měly projíždějící vlaky míjet, kapacita tratě vzroste na šest vlaků za hodinu. To umožní snížit interval příměstské dopravy na 20 minut a rovněž vést na trati potřebné množství odklonových spojů. Se stavbou se podle správy železnic už začíná a práce by měly zabrat celkem asi deset měsíců. Zvýšit by se měla rovněž maximální rychlost, kterou budou vlaky projíždět, a to až na 80 kilometrů v hodině v úseku z Rudné do Řeporyjí. Trať dostavěnou na konci 19. století v současné době využívají pouze osobní vlaky na příměstské lince S6. **ČTK 16. 1. 2015**

KNIHY



Úzkorozchodné železnice 1 – Řepařky

Publikace o historii řepařských železnic na bývalé Severozápadní a České obchodní dráze z pera Jiřího Strnady spatřila světlo světa již před nějakou dobou, ale až koncem roku 2014 byla uvolněna do běžného prodeje. Autor se na 206 stranách věnuje rozvoji cukrovarských drah především v oblasti dnešního Středočeského kraje například ve Vlkavě nebo třeba Kolíně, kde byla tato dráha nadšenci zachráněna a dnes je zčásti zachován historický provoz. Autor, který si knihu vydal vlastním nákladem a není již bohužel mezi námi, se pečlivě věnuje zvláště každé dráze řadou dobových fotografií, nákresy staničních budov nebo traťových úseků, ale i mapovými podklady. Knihu oživují i reprodukce dobových reklam na různé výrobky spojené s malodráhami. Publikaci lze pořídit za zvýhodněnou cenu 399 Kč v Pragomodelu v Klimentěské ulici v Praze.

Plány kolejí III – Inspirace v prostoru

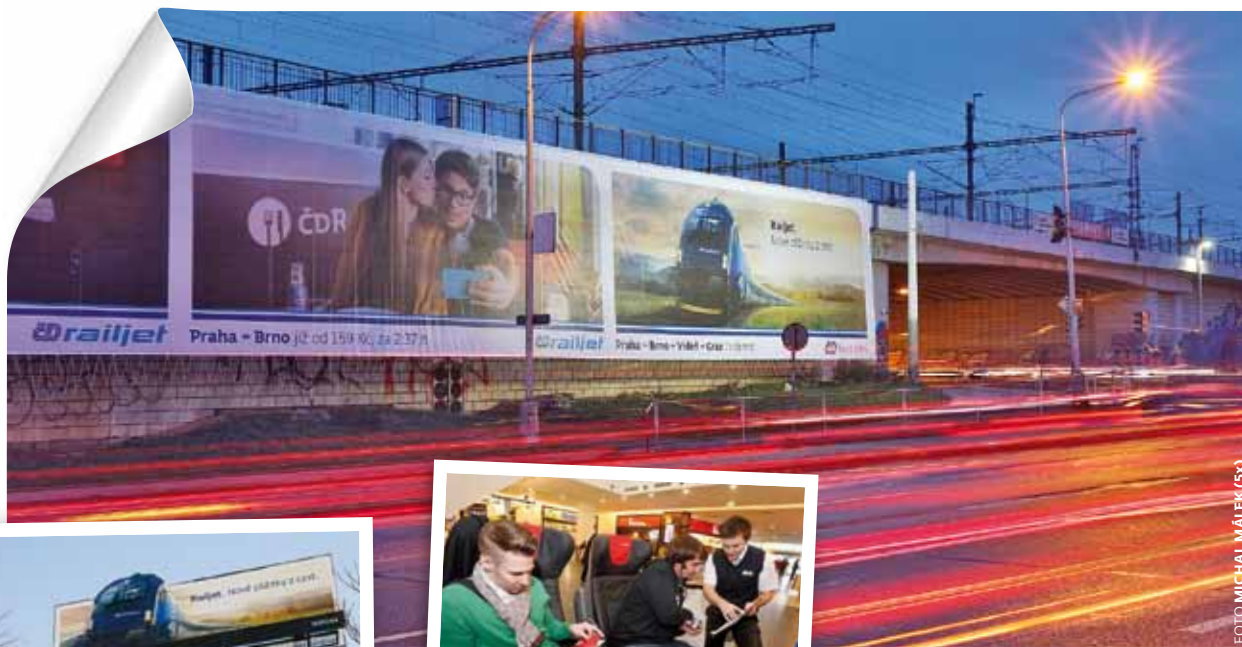
Pražská společnost Chameleon Print vydala ke konci loňského roku specializovanou knihu formátu A4, která se již potřetí věnuje realizaci železničních modelových staveb. Autor knihy Milan Ferdián, který je specialistou na geometrii modelového kolejíva a plánování modelových kolejí, přináší v nové publikaci celou řadu inspirací nejen pro stavbu klasických kolejí, ale také pro stavbu modulů, ať už normovaných nebo jen těch pro domácí užití. Autor v knize o 128 stranách s fotografiemi Daniela Buchtely nezapomíná ani na modelářské začátečníky, kterým je věnována kapitola Dětská kolejí. Publikace nese podtitul Inspirace v prostoru, neboť přináší celou řadu nápadů, jak lze i na malé ploše postavit zajímavé kolejí a zároveň prostor využít.

Zmizelá Praha: Nádraží a železniční tratě, 3. díl

Známý železniční historik Ivo Mahel navázal třetím dílem Nádraží a železniční tratě, vydaným v edici Zmizelá Praha, na podobnou publikaci vydanou v roce 2013. Oba díly edice z nakladatelství Paseka jsou následovníky první knihy „Nádraží a železniční tratě – Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby“ z pera Kateřiny Bečkové z roku 2009. Autor v třetím díle o 188 stranách s 210 černobílými fotografiemi pokračuje v dokumentování změn, kterými procházejí pražská nádraží a zastávky. V knize se zaměřil na velká nádraží v jižních oblastech jako například Smíchov a Vrsovice, ale také Odstavěná nádraží jih. Stranou nezůstalo ani hlavní nádraží. Ač byly některé dokumenty otištěny v prvním díle z roku 2009, proměny v dotčených lokalitách jsou od té doby tak zásadní, že je nutné je opět připomenout. (mh)

Railjet v éteru, metru i ulicích útočí na všechny smysly

Jednotky railjet vyjely do ostrého provozu na české a rakouské koleje. Pro řadu zaměstnanců Českých drah to bylo vyvrcholení jejich několikaměsíční snahy o realizaci větších či menších úkolů, které nová prestižní značka národního dopravního prostředku přinesla. Pro tým marketingového oddělení Českých drah však práce zdaleka nekončí. Jeho úkolem je dostat produkt do povědomí stávajících i potenciálních zákazníků a vřít se jim pod kůži. Kampaň ČD railjet nabírá na obrátkách.



PODZEMÍ. Reklamní polep v přestupovém tubusu metra mezi linkami B a C na pražské Florenci zaujme nejen provedením, ale i délkou 37 metrů.

Il jejich „mise“ je jasný – připravit kampaň, která railjety ukáže v tom nejlepším světle. Má přinést jednoduché, ale zcela zásadní sdělení: railjet znamená komfort na trase Praha – Brno – Vídeň – Graz stejně jako spoje SC Pendolino na lince z Prahy do Ostravy a souvisejících destinací. Je proto nutné představit benefity jednotek, které budou takovou motivací, aby se přívrstevka prestižní stal naprostou samozřejmostí portfoliu produktu.

Čtyřměsíční cesta od nápadu k realizaci

Od hlavní myšlenky kampaně až do první inzerce v tisku a variabilních reklamních poutacích na nádražích uplynulo více než čtyři měsíce. Na přípravě kampaně se podílely desítky lidí. Jen za vznikem fotografií do klíčových vizuálů kampaně stojí tým zhruba 20 profesionálů. I díky nim mohou lidé railjet vidět nejen v novinách a časopisech, na internetu a v železničních stanicích, slyšet o něm v rádiu,

ale celá komunikace je rovněž doplněna netradičními formáty reklam a polepů dopravních prostředků. Motívem produktu bude polepena tramvaj v Brně a trolejbus v Pardubicích. Částečně je polepeno také několik autobusů Airport-Express, které spojují pražské hlavní nádraží s Letištěm Václava Havla v Ruzyni. Railjet se dostal až do metra – velkoformátový polep se stal součástí tubusu při přechodu z linky B na linku C na Florenci. Na řidiče zase působí reklamní plachta na pražské křižovatce U Bulhara. A vizuální podoba kampaně má úspěch – byla oceněna jako čtvrtá nejlepší v aktuálním systému testování Sujet FOCUS Print v konkurenci šestnácti nejsilnějších reklam.



Na vlastní kůži nejen na kolejích

Kampaň také doprovází promo akce, která proběhla loni v prosinci na nádražích v Praze a Pardubicích a během ledna putuje dál po obchodních centrech v Praze a v Brně (konkrétní termíny viz Železničář č. 1/2015). Tady mají zájemci možnost vyzkoušet si pohodlí interiéru jednotky na vlastní kůži, byť kilometry vzdáleni od nejbližšího nádraží. A k posezení dostanou šálek kávy, která je součástí palubního servisu v opravdovém railjetu. Chcete okusit výhled strojvedoucího? Není problém – trasa Praha – Brno z čelní kamery se odehrává na instalovaném LCD monitoru. A na památku působivá „placka“ railjet do klopů... I to je součástí marketingové kampaně.

Doslova oslňující

Za denního světla je velmi efektivní provedení bigboardů, které poutají pozornost řidičů u dálnic a hlavních silnic, ale nejpoutavější je asi za tmy – svítící reflektor, návštěvní světla okna jednotky září do dálky. Další částí kampaně je fotosoutěž, jejíž hlavní výhrou je jeden z nejoblíbenějších modelů chytrých telefonů – Apple iPhone6. Fotosoutěž, která byla spuštěna před několika dny prostřednictvím mobilního webu m.cd.cz/railjet, cílí zejména na mladé cestující. Railjet tak útočí doslova na všechny smysly napříč generacemi.

EVA PLÁNIČKOVÁ



Označovací kleště na jízdenky se vrací zpět

Prvních pětatřicet kusů označovací kleště nového typu od německé firmy ZIFA už několik týdnů slouží břeclavským a pražským vlakovým četám. Ty je nyní testují na vlacích

vyšší kvality včetně vlaků railjet, v nichž převažují cestující s mezinárodními jízdenkami. Zatím ke všeobecné spokojenosti, jak ukazují výsledky pilotního provozu uzavřeného 15. ledna.

Současné jsou ve spolupráci s Odborem centrálního nákupu a logistiky připravovány podmínky pro vybavení celé sítě kleštěmi. Proč návrat k tomuto legendárnímu nástroji? Používání razítka se snad neosvědčují? Vysvětlení je prosté. Samonamáčecí „štemple“ Mini-dater společnosti COLOP jsou sice poměrně levné (závady se řešily nákupem nových), ale nástup nových materiálů jízdenek, používání termotechniky a také stále větší vynalézavost padělatelů a rostoucí počet neoprávněných reklamací drahých jízdenek vedly drahý k rozhodnutí vrátit se ke kleštím.

Nejen údaje, ale nově i otvor

„Zejména z mezinárodních jízdenek tištěných na speciálním lesklém podkladu s řadou ochranných prvků šly otisky razítek setřít, údaje se stávaly nečitelnými, což napomáhalo podvodníkům. Obdobně na dokladech InterRail flexi, EuRail a některých dalších zase není dostatek prostoru na otisk razítka. Řešilo se to i s komisí CIT, která stanovuje jednotlivé normy v mezinárodní přepravě, a na základě toho vydali doporučení vrátit se zpátky ke kleštím. Loni v červenci

o tom rozhodlo představenstvo společnosti,“ vysvětluje Jan Vávra, systémový specialista O16. Další nevýhodou razítka je podle něj skutečnost, že pro spolehlivé pořízení otisku je potřeba rovná pevná plocha, což vестоje v jedoucím vlaku není vždy snadné zajistit. Na rozdíl od minulého provedení nové kleště jízdenku i perforují otvorem, který jednoznačně prokáže fakt, že jízdenka už byla použita.

Snazší doplňování barvy

Výhodou kleští ZIFO, používaných také u sousedních DB či ÖBB, je nízká hmotnost, zároveň robustnost, lehký stisk a nekomplikované nastavení údajů. A chválí si je i vlakové čety. Oproti kleštím minulé generace používají nové kleště kazetový barvicí systém bez nutnosti



Údaje zaznamenané kleštěmi na jízdenku: číslo kleští (zaměstnanec), datum, číslo vlaku. FOTO ZIFA

Okénko do historie

Dějiny označování (znehodnocování) jízdenek jsou staré jako jízdenky samy. Kleště zanechávají v jízdence otvor, který nemusel být zdaleka jen kruhového tvaru, se dodnes používají v řadě zemí. Kleštěmi ČSD při kontrole děroval průvodčí poloviční jízdenku jednou dírkou a celou jízdenku dvěma dírkami, žádný údaj se na jízdenku neotiskoval. Součástí těchto kleští byl masivní klíč na čtyřhran, jenž sloužil k zamykání kupé, toalet či oken. Kleště ČD vyráběné AŽD a používané donedávna (1994–2007) už čtyřhran neměly. Podobně jako ty dnes zaváděné na jízdenku otiskly číslo kleští, vlaku a datum. Kvůli jejich značné poruchovosti způsobené nevhodnou technologií posunu a tedy i vysokým nákladům na opravy se v roce 2007 přešlo na samonamáčecí razítka Mini-dater.

komplikovaného ručního doplňování barvy. První dodávky kleští lze očekávat už v květnu s tempem zhruba 100 kusů měsíčně podle kapacit výrobce. Nějaký čas tedy budou v souběžném provozu razítka i kleště. MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE

CK Praděd Inter Zábřeh pořádá zájezdy vlakem

Pro fanoušky železnice (šotouše)

Drážďany – setkání parních lokomotiv I	17.–19. 4.	Cena: 4 290 Kč
Drážďany – setkání parních lokomotiv II	17.–18. 4.	Cena: 2 790 Kč
Malebné štreky v pohoří Harz	14.–17. 5.	Cena: 4 290 Kč
Durynským lesem	6.–9. 8.	Cena: 4 990 Kč
Budapešť – středoevropská GP parních lokomotiv	18.–20. 9.	Cena: 2 890 Kč
Rakousko – kolem jezer historickými vlaky	25.–28. 9.	Cena: 5 790 Kč
Poznávací zájezdy vlakem Berlín a Postupim	7.–10. 5.	Cena: 4 990 Kč
Města jižního Bavorska – Mnichov, Pasov, Landshut	3.–6. 7.	Cena: 5 290 Kč
Údolím Mosely a Rýna	13.–16. 8.	Cena: 5 990 Kč

- V ceně vždy nocleh dle programu, průvodce, pojištění léčebných výloh, místní doprava po uvedených měsících a zvláštní jízdné po soukromých tratích dle programu.
- Pro účastníky, kteří nemají jízdní výhody (FIP) zajistíme pro jízdu po Německu a Rakousku zvýhodněné jízdenky (skupinové, zemské...) za velmi příznivou cenu.
- CK Praděd Inter je dle zákona č. 159/1999 Sb. pojištěna pro případ krachu u UNION Pojišťovny. Člen AČCKA.

Cestovní kancelář Praděd Inter, Valová 2, 789 01 Zábřeh, tel.: 583 411 083, 583 455 596
e-mail: valnoha@ckpraded.cz, www.ckpraded.cz nebo www.zeleznicni-zajezdy.cz

Cargo

KRÁTCE

Po českých tratích projela jednotka Link

O den později proti původním předpokladům byla 11. prosince loňského roku převzata v polské pohraniční přechodové stanici Międzyzlesie k přepravě první trojdielná motorová jednotka z typové rodiny motorových jednotek Link od polského výrobce PESA Bydgoszcz. Ta je určená pro DB a nese označení 633.001. Přes naše území tato jednotka směřovala na zkoušky do klimatické komory Rail Tec Arsenal ve Vídni. ČD Cargo zajistilo mimo přepravy této jednotky v trase Międzyzlesie – Lichkov – Břeclav za použití lokomotivy 363.051 také její otočení v České Třebové pro požadovaný směr přistavení do testovacího tunelu. (čdc)

ČD Cargo přepravilo zahraniční vojáky

Uplynulý rok byl poměrně bohatý na mezinárodní armádní přepravy. ČD Cargo přepravilo vojsko do Německa, Nizozemska a Polska. V Česku opět cvičili Nizozemci a Belgičané. Následovaly přepravy do německého Parsbergu a polského Orzysze. Poslední loňskou přepravou našich vojáků byl transport strakonických „protiletadlovců“ do Pobaltí, kde se zúčastnili mezinárodního cvičení pod záštitou NATO, pojmenovaného Iron Sword 2014. Cvičení se uskutečnilo v litevské Rukle. Z jihočeských Dívčic do polských Suwałek Cargo armádu dopravilo za 51 hodin. Na nízkopodlažním voze TWA 800 B byl také poprvé přepraven „RACCOS“, což je na podvozku nákladního automobilu naložené místo bojového velení protiletadlové raketové baterie. Zbýlých 170 kilometrů do Ruky urazila kolona vojenských vozidel po vlastní ose za pouhé tři hodiny. Nizozemská armáda tradičně zamířila do Vyškova. Největší akcí však byla přeprava Nizozemců a Belgičanů na společné cvičení do vojenského výcvikového prostoru Hradiště. Při této akci ČD Cargo do a z Podbořan přepravilo 28 vlaků s vojenskou technikou a 4 vlaky prázdných vozů TWA. Ty musely být kvůli chybějící volné kapacitě odeslány zpět na nakládku další techniky a opět dovezeny do Podbořan pro zpětnou nakládku do Nizozemska.

MICHAEL ANDRLE

Kontejnery z Číny do ČR zamířily vlakem

Čína patří k zemím s nejrychlejší se rozvíjející ekonomikou. Logiky proto představuje významný potenciál i pro železniční dopravce. Nejinak je tomu i v případě ČD Cargo, neboť na území ČR se nacházejí dvě pobočky čínské společnosti Foxconn. Ta na našem trhu působí od roku 2000 a v Pardubicích a Kutné Hoře montuje počítače různých značek. Donedávna byla do Česka většina zboží z Číny dopravována po moři do severoevropských přístavů a odtud po železnici na některé z tuzemských kontejnerových překladišť. Na podzim 2012 byla pro přepravu kontejnerů vyzkoušena železniční doprava v celé trase. Zkušební vlaky byly ukončeny v terminálech v Mělníku a v Praze na Žižkově, neboť v blízkosti Pardubic nebyl žádný vhodný k dispozici. Vyhovující řešení se našlo v podobě terminálu společnosti České přístavy v Pardubicích, odkud je možné přímé zásobování výrobního závodu. Jeho součástí je dočasný celní sklad, kde se i odbavuje. A 2. července 2014 dojel do Pardubic první kontejnerový vlak z čínského Wu-chanu, přičemž vzdálenost 10 500 km překonal za 16 dní. Rychlost přepravy je také jednou z největších výhod železniční dopravy oproti přepravě po moři. Na naše území vlaky vstupují v Petrovích u Karviné.

MICHAL ROH



Pro Elektrárnu Opatovice jsou dodávky uhlí naprosto nezbytné. Teplem zásobuje několik měst včetně Pardubic a Hradce Králové. Po vlastnických změnách v tomto podniku se změnil i dodavatel suroviny nezbytné pro výrobu elektřiny a tepla. Palivo přestala dodávat společnost Czech Coal a surovina nyní putuje převážně od severních sousedů z Německa a částečně také z Polska nebo ze severních Čech.

Uhlí pro Opatovice přijíždí hlavně z Německa a Polska

Od loňského září se do Elektrárny Opatovice poblíž Hradce Králové vozí černé uhlí z polské hornoslezské pánve. Soupravy wapek převážejí přes Petrovice u Karviné, Olomouc, Choceň, Týniště nad Orlicí a Hradec Králové náležitosti ČD Cargo, nasazované na ně jsou poslední lokomotivy řady 181 a 182. Uhlí sem ale míří i z jiných zdrojů.

Opakované změny vlastníka podniku

Několik posledních let existence elektrárny provázely časté změny jejího vlastníka. Po kuponové privatizaci se jím dočasně staly Elektrárny Opatovice, od 1997 International Power. V roce 2005 přišlo přejmenování na Power Opatovice, o rok později, po vytěsnění minoritních, zůstal tento podnik jedinému akcionáři, jenž prodal společnost skupině J&T. Od 1. ledna 2010 se společnost přejmenovala zpět na Elektrárny Opatovice, v srpnu téhož roku byla rozdělena a vlastníkem elektrárny se stal Energetický a průmyslový holding (EPH). Ještě v roce 2013 se vlaky ČD Cargo ze severočeské přípojové stanice Třebošice vozilo okolo 1,8–2 milionů tun hnědého uhlí ročně.



Vozbu na cizím území zajišťují partnerští dopravci. V Německu je to firma ITL, na jejichž lokomotivách jezdí strojvedoucí ČD Cargo.

Czech Coal nahradili zahraniční dodavatelé

Po změně vlastnických vztahů se nepodařilo uzavřít dohodu o dodávkách paliva s firmou Czech Coal – tato kauza se v minulosti také často objevovala v médiích – a odběratel proto musel hledat jiné dodavatele. V současnosti uhlí do elektrárny putuje hned z několika míst. Náhradními zásobárnami paliva se staly jednak vlastní zdroje v zahraničí – v Německu se jedná o doly v Profenu u Lipska, odkud byl v roce 2014 do Opatovic dovezen přes jeden milion tun hnědého uhlí. Vlaky přepřahají v Děčíně hlavním nádražím a jedou úvratí přes Ústí nad La-

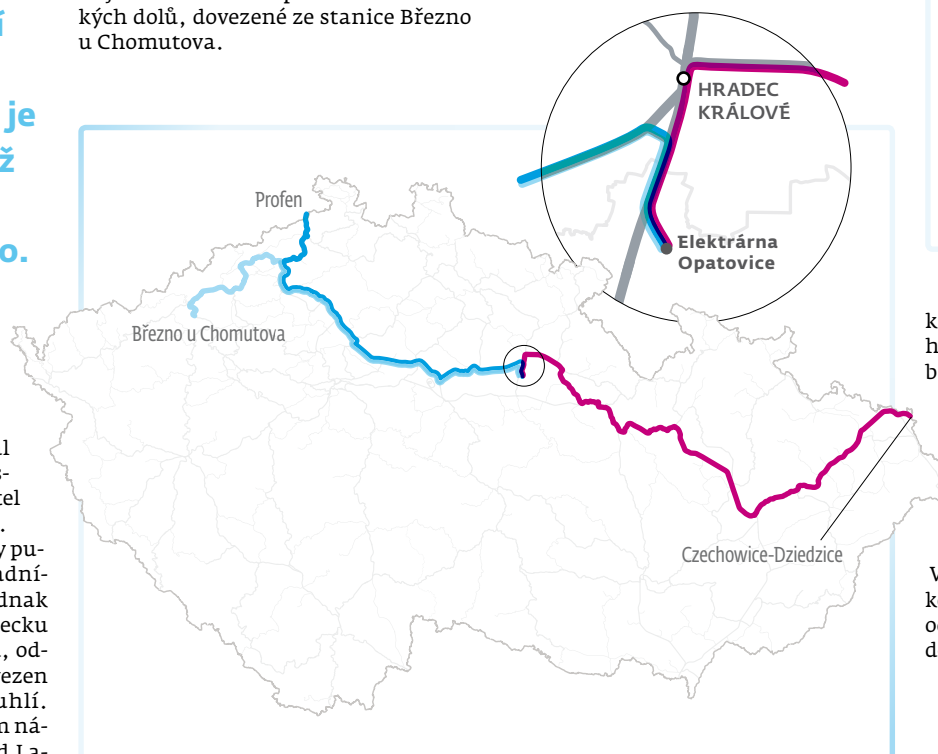


V LABSKÉM ÚDOLÍ. Vlak s uhlím z Profenu právě přetnul státní hranici a blíží se do první stanice na území ČR, Dolního Žlebu. FOTO MICHAL ROH

berm západ. Dále také vlastní černouhelný důl KWK Silesia v Polsku (přípojová stanice Czechowice-Dziedzice), odkud vlaky ČD Cargo dovezly asi 350 tisíc tun tohoto paliva. Po zkušebním provozu byly ze Slezska od loňského dvacátého září vedeny zhruba tři páry vlaků denně. Tyto dodávky ještě doplňuje hnědé uhlí koupené od Severočeských dolů, dovezené ze stanice Březno u Chomutova.

Přepravu surovin zajišťuje několik firem

Dopravcem všech vlaků pro opatovickou elektrárnu tvořených českými soupravami vozů Falls je ČD Cargo. „Koncový zákazník, kterým je EP Cargo, má od ČD Cargo vždy cenu za celou přepravu, to znamená i včetně zahraničního úseku,



Proč byla postavena Plačická spojka?

Stanice Opatovice n. L. - Pohřebačka, jak se staronově od 14. 12. 2014 jmenuje, byla na Pardubicko-liberecké dráze coby Opatovice-Opatowic otevřena už 4. 11. 1857, tehdy jako jediná stanice mezi Pardubicemi a Hradcem. Roku 1924 byla přejmenována na Pohřebačka-Opatovice n. L. a počátkem 60. let na Opatovice n. Labem. Tepelná elektrárna, produkující jak elektřinu (svorkový výkon je 363 MW), tak teplo pro okolní obce a zejména pro města Hradec Králové (od roku 1974), Pardubice a Chrudim (tepelný výkon 698 MW), byla postavena v letech 1959 až 1960. Má šest fluidních kotlů, které ročně spolkají cca 1,9 mil. tun uhlí. Původně se sem vozilo hnědé mostecké uhlí. Aby vlaky s energetickým uhlím mohly jezdit mimo úvratí v Hradci Králové, byla 21. 6. 1960 uvedena do provozu Plačická spojka (mezi tratěmi 020 a 031). Zpočátku ještě částečně v parní trakci, od roku 1965 v režii elektrických lokomotiv ústeckého depa. Zhruba 2 000 tun těžké vlaky vedené po labské pravobřežní magistrále se v úsecích Poley – Hoštka a Choťovice – Převýšov neobejdou bez postrkové služby.

Z Petrovic u Karviné na vlečku Elektrárny Opatovice (EOP) jezdí stroje: 181.008, 181.069, 181.084, 181.115, 181.150, 182.134, 182.168 SOKV Ostrava.

který si nakupujeme v různém rozsahu,“ vysvětluje Michal Roh, ředitel Odboru podpory prodeje. Podle něj jsou na zahraniční části tras nasmlouvání různí dopravci. V případě sousedního Německa je to smlouva s ITL, na jehož lokomotivách jezdí strojvedoucí ČD Cargo. V Polsku to jsou různí dopravci, mimo jiné například Lotos kolej.

Věříme, že i přes různé veletoce vlastnické struktury těžařů i energetiků, které se odehrály, spokojenost s kvalitou a cenou dovozu „černého zlata“ vydrží.

MARTIN NAVRÁTIL

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

2/2015

zeleznicar.cd.cz

7

Dvoukolejná z nouze ctnost aneb (ne)výstavba dalších traťových kolejí

Na nejdůležitějších tepnách je vnímáme jako samozřejmost, často voláme po jejich rozšíření. Už si ale neuvědomujeme, že (až na výjimky) nebyly součástí železnice od samého začátku. Rodily se na základě rostoucí potřeby větší kapacity trati, zanikaly jako důsledek válečného běsnění. Reč je o druhých (případně třetích) traťových kolejích, jejichž výstavba byla nákladnou investicí, realizovanou často po kratších úsecích. Fenomén (ne)výstavby druhých kolejí je dodnes jedním z aspektů, který může železniční trať vyzdvihnout nebo poňbit. Z dnešního pohledu už řešíme jen nejpalčivější místa a zatím čekáme na rozhodnutí, zda sníženou kapacitu nahradí zcela nově VRTky.

Začíná zahájení provozu na křižce u „Horního Dvora do Třebíže“...
Více o stavbě v článku: [Dvoukolejná trať](#)



Více o stavbě v článku: [Dvoukolejná trať](#)



Německo, řádových linek...
Němečtí provizivníci, zastaviva je ale Versailleská smlouva

Němečtí provizivníci, zastaviva je ale Versailleská smlouva...
V Německu je v současnosti spousta...
Němečtí provizivníci, zastaviva je ale Versailleská smlouva...
V Německu je v současnosti spousta...
Němečtí provizivníci, zastaviva je ale Versailleská smlouva...
V Německu je v současnosti spousta...



Vrtky nebo další kolejí? To je, co je BEEI

Vrtky nebo další kolejí? To je, co je BEEI...
Přítelna převládá dvojkolejná...
Vrtky nebo další kolejí? To je, co je BEEI...
Přítelna převládá dvojkolejná...
Vrtky nebo další kolejí? To je, co je BEEI...
Přítelna převládá dvojkolejná...

Manarchie dvojkolejky čelila jejich stavbu natřívola...
Zřízení dvojkolejky...
Manarchie dvojkolejky čelila jejich stavbu natřívola...
Zřízení dvojkolejky...
Manarchie dvojkolejky čelila jejich stavbu natřívola...
Zřízení dvojkolejky...



IDEVOL, tak v současnosti...
IDEVOL, tak v současnosti...
IDEVOL, tak v současnosti...

jak na to si soustředí...
Těžiště...
jak na to si soustředí...
Těžiště...
jak na to si soustředí...
Těžiště...



Zastoupení dvou- a tříkolejných úseků

Válečné reparace nejvíce omezovaly výhledy...
Válečné reparace nejvíce omezovaly výhledy...
Válečné reparace nejvíce omezovaly výhledy...
Válečné reparace nejvíce omezovaly výhledy...

Dvoukolejní úseky...
Dvoukolejní úseky...
Dvoukolejní úseky...
Dvoukolejní úseky...

Bludné je stavění...
Bludné je stavění...
Bludné je stavění...
Bludné je stavění...



Bludné je stavění...
Bludné je stavění...
Bludné je stavění...

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

Konec roku ve Velimi: zkoušky ovlivnila také ledovka

Navzdory toho času blížícím se vánočním svátkům ruch ve Zkušebním centru Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) neutichl ani v závěru uplynulého roku. Na poslední zkoušku v prosinci do Velimi dorazila například elektrická jednotka Škoda RegioPanter 640.006. Testy dopadly úspěšně a po předání zástupcům Českých drah se cestující tímto vozidlem mohli svést ještě před Vánoci.



1. Stroje 386.010 a 386.011 ve Velimi po Technicko-bezpečnostních zkouškách.

2. V listopadu došlo na ZC VUZ k podbití kolínského oblouku velkého okruhu.

3. Na sklonku roku se na okruhu krátce objevila i jednotka Siemens Desiro ML.

ČTYŘSPŘEŽÍ. Podzemní nadvládu německých výrobců dokumentuje snímek zachycující lokomotivy firmy Bombardier. Šlo o stroje 187.001, 187.003, 187.101 a 146.552.

FOTO AUTOR (4x)

Na konci listopadu odjela po úspěšných zkouškách druhá nejdelší jednotka v novodobé historii VUZ – Siemens Thameslink. Pozitivní je, že by se měla do Velimi ještě v roce 2015 vrátit, a to v osmivozové verzi. Nejdelší, více než čtvrt kilometru dlouhá dvacetivozová netrakovní souprava Talgo, si odjezd načasovala až do období těsně před Vánoci, takže ji zpátky v berlínském závoďe Talgo měli jako dárek pod stromeček. I ta se na okruhu možná ještě objeví, protože nebyly z různých důvodů dokončeny zkoušky protismyku. Záleží na tom, jaké dohodě dospějí zhotovitel zkoušek TÜV SÜD Rail a výrobce vozidla, společnost Patentes Talgo.

Převaha německých projektů pokračuje

Siemens je jednou ze stálých klientů VUZ. Po celý rok byly očekávány zejména zkoušky lokomotiv. Přím hrála samozřejmě lokomotiva Vectron, která byla v různých počtech a modifikacích ve ZC

Velim celých 52 týdnů. Nejvíce kilometrů ujela při zkouškách soupravy Talgo, kdy byla pronajata společnosti TÜV SÜD.

Druhá polovina roku patřila spíše elektrickým jednotkám. Kromě jednotky Thameslink se ve ZC na sklonku roku objevila i jednotka Siemens Desiro ML. Ve Velimi se testovala už v letech 2010 a 2011. Tým specialistů Siemensu z domovského zkušebního centra Wegberg-Wildenrath měl během pouhých tří směn na VZO v předvánočním týdnu ověřit nové funkce a jízdní odpor jednotky při jízdě v zastávkovém režimu.

Převahu německých firem ve Velimi představuje nadnárodní koncern Bombardier, jehož závod v Kassel zde má aktuálně dva projekty – jedná se o dlouhodobé testy lokomotiv Traxx AC3 a na podzim započaté Technicko-bezpečnostní zkoušky (TBZ) vícesystémových lokomotiv řady 186, zakoupených nákladním dopravcem Metrans. Pro provoz v České republice jsou přeznačeny na řadu 386. Premiérové testy TBZ na prototypové lo-

komotivě 386 001 se odehrály na konci října. Za poslední dva měsíce roku 2014 se stihly úspěšně provést technicko-bezpečnostní zkoušky ještě na dalších deseti lokomotivách. Posledními byly stroje 386.010 a 011 v předvečer Štědrého dne.

Lokomotivy v zajetí ledu

Německý Bombardier byl vlastně jediným zákazníkem, kterého negativním způsobem ovlivnilo ledové počasí, jež Českou republiku sevřelo na začátku prosince. Například lokomotiva 386.008 nebyla kvůli ledovce na traktčním vedení schopna odjet z Prahy, zkouška TBZ se nakonec uskutečnila bez jakýchkoli obtíží o týden později spolu s lokomotivou 386 009. Problémy s námrazou na traktčním vedení se nevyhnuly ani ZC Velim. Naštěstí se jednalo pouze o jednu směnu na VZO při zkouškách lokomotivy Traxx 187.101 v inkriminované úterý 2. prosince, kdy na hlavních tratích bylo možné kromě fotografií spatřit podivně poskládané soupravy tažené lokomoti-

vami nezávislé trase a v mnoha stanicích postávaly odstavené a provozu neschopné vlaky a jednotky.

Lokomotiva Traxx 187.101, která se oproti svým kolegyním vyznačuje sytým červeným nátěrem německého národního dopravce DB, přijela ke zkouškám do ZC Velim na konci listopadu. Podstatný rozdíl je v tom, že lokomotiva není, podobně jako její kolegyně z řady 187.0, vybavena diesellovým agregátem a má jen dva sběrače. Počítá se totiž s jejím nasazením pouze po síti DB Netz. Na lokomotivě technici ve ZC nastaví brzdové systémy, udělají zkoušky protismyku a homologaci traktčního měniče.

Testy vozidel pro České dráhy

Na poslední loňskou zkoušku TBZ dorazila v prosinci do ZC Velim také elektrická jednotka Škoda RegioPanter 640 006. Samotná zkouška dopadla úspěšně, předání zástupcům Českých drah z DKV Brno se po vyřešení technických nedostatků nakonec podařilo na druhý pokus, tak-

že se tímto vozidlem mohli cestující svést ještě před Vánoci. V novém roce zbývá dokončit TBZ a předat vozidla zákazníkovi na jednotkách 640.007 a 008. Poté by již měl přijít na typové zkoušky prototyp pětivozové elektrické jednotky pro dálkovou dopravu vycházející z konceptu RegioPantera.

Kompletace brzdových zkoušek

Španělský CAF sice není úplnou novinkou, ale nikdo na začátku roku nepočítal s tím, že by tento klient, byť s celkem třemi projekty, mohl ve ZC Velim zkoušet téměř tři čtvrtě roku, navíc ukončení zkoušek zatím usnulo jakýmsi zimním spánkem. V současné době se to samozřejmě týká pouze třetího projektu – elektrické jednotky ETR 564 pro mezistátní dopravu mezi Itálií a Rakouskem. Během listopadu skončily zkoušky brzd a protismyku, které provedli specialisté Zkušebního laboratoře VUZ. Ve zkouškách hodlá CAF pokračovat i v roce 2015. **DANIEL LOS**

Autor je vedoucím ZZO.

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

INSTALACE INDIKÁTOROVÝCH TABULEK VE VYSOČANECH

V říjnu minulého roku jsme informovali o jednání mezi Generálním ředitelstvím ČD a SŽDC ve věci zavedení rychlosti 50 km/h místo 40 km/h v železniční stanici Praha-Vysočany. Dle námi zjištěných informací totiž pouze výhybky č. 4, 14–20 vyhovují nejvyšší rychlosti 40 km/h při jízdě odbočným směrem. Správce infrastruktury naše informace potvrdil, zajistil změnu závěrové tabulky a pár dní před Vánoci osadil indikátorové tabulky s číslicí „5“ na vjezdová návěstidla HS, 302S, 301S (od Prahy-Libně a Balabenky), na odjezdová návěstidla L3, L1, L2, L4, L6, L8 (do Prahy-Libně a na Balabenku) a S3 a S1 (při jízdě do Prahy-Horních Počernic a Prahy-Satalic). Vyšší rychlost využijí zejména vlaky ve směru do Prahy-Horních Počernic. Tyto jsou totiž pravidelně vedeny po 3. staniční koleji, tudíž rychlostí 50 km/h mohou jet od vjezdového návěstidla až po poslední výhybku na odjezdovém zhlaví. Poděkování patří zejména kolegům ze SŽDC, OŘ Praha. Bohužel instalace světelných indikátorových tabulek také na vjezdová návěstidla 1L, 2L, 101L (od Prahy-Horních Počernic, resp. odb. Skály) je zřejmě nereálná kvůli vyšší finanční náročnosti.

BUDOU ROZKAZY O POMALÝCH JÍZDÁCH PODROBNĚJŠÍ?

Zajímavý námět jsme obdrželi od strojvedoucího provozního pracoviště Břeclav pana Kozáka. Při jízdách na Slovensku mezi stanicemi Štúrovo a Kúty si všiml, že slovenský správce infrastruktury ŽSR uvádí ve všeobecném rozkaze i označení zhlaví u pomalé jízdy přes výhybku v obvodu stanice. To je praktické zejména v případech, kdy je pomalá jízda nově zavedena nebo je přechodných omezení vícero. Strojvedoucí se hned po přečtení všeobecného rozkazu dozví, ve kterém místě stanice je pomalá jízda zavedena. V našich všeobecných rozkazech je sice uvedena kilometrická poloha, nalezení staničníků v kolejišti však může být problematické z důvodu jejich absence nebo také ve tmě při nemožnosti použít dálkový reflektor kvůli oslnění. Oslovili jsme tedy správce infrastruktury s návrhem uvádění zhlaví nebo části stanice, ve které se pomalá jízda nachází. Jsme přesvědčeni, že tento krok bezpochyby povede k větší přehlednosti a ve svém důsledku bude znamenat zvýšení nejen bezpečnosti, ale i plynulosti provozu. Nyní vyčkáváme na stanovisko SŽDC a věříme, že v tomto ohledu doženeme Želence Slovenské republiky.

TRVALÉ SNÍŽENÍ RYCHLOSTÍ NA TRATÍCH Č. 072, 231 A 071

Se začátkem platnosti nového GVD došlo k převedení dlouhotrvajících pomalých jízd na trvalé omezení rychlosti na trati Ústí nad Labem západ – Lysá nad Labem – Kolín. Jde o pět úseků v 1. traťové koleji, kde se rychlost snížila ze 120 na 70 km/h (ve dvou případech dokonce na 50 km/h), a jeden úsek ve 2. traťové koleji, kde došlo k ponížení ze 120 na 70 km/h. SŽDC předpokládá, že k zavedení původních rychlostí dojde ve druhé polovině roku 2015. V plánu výluk je nutná výměna kolejnic, svařování a výměna pražců. Výsledkem omezení je rozpad přestupních vazeb nebo řetězovitý přenos zpoždění zejména v Lysé nad Labem, Kolíně, Všetatech a v Mladé Boleslavi. Navíc jsme obdrželi upozornění od strojvedoucích, že o změně traťové rychlosti nebyli informováni. Správce infrastruktury změnu Tabulek traťových poměrů zveřejnil na Portálu provozování dráhy 21 dní před dnem její účinnosti a dopravce musí zajistit, aby byli strojvedoucí o těchto změnách zpraveni.

SKÁLY UŽ NEBUDOU ZPOMALOVAT VLAKY U DĚDOVSKÉHO ZÁŘEZU

Na trati Týniště nad Orlicí – Meziměstí se mezi stanicemi Česká Metuje a Teplice nad Metují nachází propad rychlosti z 60 na 20 km/h, který je zaveden z důvodu padání skal v zářezu poblíž obce Dědov. Dle SŽDC proběhne v letošním roce sanace skal a letitě omezení traťové rychlosti tak bude moci být odstraněno k jízdnímu řádu 2016. Mělo by tak dojít nejen k úspoře nafty, ale i ke zvýšení stability jízdního řádu. Jedná se o další odstranění rychlostních propadů, které trvaly několik let. Lze zmínit také omezení rychlosti z 90 na 40 km/h ve Zdětíně u Chotětova (trať Tanvald – Turnov – Praha) zavedené z důvodu nižšího stupně zabezpečení výhybek (trvalá výluka dopravní služby však znamenala nárůst spotřeby nafty o 45 tisíc litrů za rok). Toto omezení se podařilo odstranit v roce 2010 převedením pro křižování již dlouho nepoužívané stanice na zastávku. Další rychlostní omezení se nacházelo u čertovských skal. Vlaky zde několik desítek let musely mařit energii snižováním rychlosti z 80 na 30 km/h (v 1. koleji na 50 km/h). Teprve před několika lety byla provedena sanace skal a rychlostní omezení bylo odstraněno. **PAVEL ROVENSKÝ**





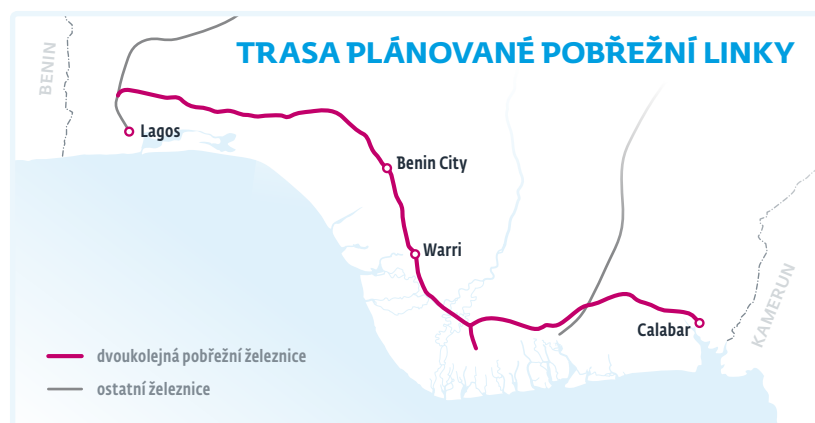
EXPANZE. Čínské firmy stále více ovládají výstavbu a rekonstrukci železniční sítě v Nigérii. Právě rozvoj infrastruktury má pomoci průmyslu země. FOTO PROFIMEDIA (4x)



Slavnostní poklepání na koleje v Nigérii je často multikulturní záležitostí.

Železniční projekty v Nigérii ovládly čínské firmy

Pokud se dnes mluví o Nigérii, pak většinou jako o neklidném africkém státu s nepříliš fungujícím průmyslem a velkou korupcí. To se však brzy může zcela změnit. Prezident Goodluck Jonathan chce zemi dostat mezi dvacítku hospodářsky nejvyspělejších mocností a k tomu nutně potřebuje moderní infrastrukturu. Proto se nyní zaměřil na rozvoj zastaralé a zcela nevyhovující železniční sítě.



lioniů tun zboží a na miliony stejný počet cestujících. V následujících 45 letech se však železnice jako dopravní prostředek stále více zanedbávala, takže v roce 2005 se přepravilo po dráze již jen 15 tisíc tun

zboží a asi jen půl milionu cestujících. Poté nastal zlom a v roce 2014 vlaky ročně odvezly více než čtyři miliony cestujících, přičemž jejich počet neustále narůstá, podobně jako přeprava zboží.

Už od roku 2006 úzce spolupracuje na modernizaci nigerijských tratí čínská firma China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC). Nigerijská železniční společnost Nigerian Railway Corporation a tamní vláda plánují v rámci pětadvacetileté strategické vize modernizaci stávajících úseků a výstavbu nových tras. Chtějí tak odlehčit silniční síti a část objemu dostat na železnici. Nigérie u svých projektů sází na partnerství soukromého a státního sektoru (PPP).

Drastický propad přepravy osob a nákladů

Nigérie disponuje železniční sítí o délce téměř 3 800 kilometrů, která je po JAR nejhustší sítí v celé Africe. Trate směřují z Lagosu na jihozápadě země přes Kadunu do Kaura Namody a do Nguru na severu. Paralelně s tím vede na východě země železniční trať z města Port Harcourt přes Jos do Maiduguri. V roce 1960 se v Nigérii přepravilo po železnici okolo tří mi-



DĚDICTVÍ ZE ZÁMOŘÍ. Současný zastaralý vozidlový park zdejších drah má svůj původ většinou ve Spojených státech.

Vláda v Nigérii se v posledních letech záměrně zaměřila opět na železnici. Důvodem je nejen silně rostoucí počet obyvatel – do roku 2050 by měl vzrůst ze současných 174 na 389 milionů (!), což je více než dvojnásobek, ale i rozvoj hospodářství, především v oblasti plynárenství a ropného průmyslu, silně přetěžující silniční síť. Železnice má do budoucna zajistit zvýšení mobility obyvatelstva v zemi. Nigerijský prezident Goodluck Jonathan si ostatně stanovil ambiciózní cíl. Pokud by bylo po jeho, měla by Nigérie do roku 2020 patřit k dvaceti největším hospodářským mocnostem na světě. A moderní infrastruktura je podmínkou pro dosažení tohoto cíle.

Koncern získá největší zakázku v zahraničí

China Railway Construction Corp. (CRCC), což je mateřská společnost CCECC, a nigerijská spolková vláda podepsaly nedávno v hlavním městě Abudža smlouvu o výstavbě 1385 kilometrů dlouhé železnice s názvem Nigerian Coastal Railway. Čínská firma CCECC má vybudovat dvojkolejnou pobřežní železnici a propojit hospodářskou metropoli Lagos na jihozápadě s přímořským městem Calabar, které se nachází blízko kamerunské hranice. Trať má vést z Lagosu přes Benin City a Warri, deltou řeky Niger přes Port Harcourt až do města Calabar, a sloužit



Každodenní obrázek z nigerijských železnic. Nakupovat se dá přímo z vlaku.

by měla především nákladní přepravě. Objednávkou za zhruba 11,97 miliardy amerických dolarů se jedná o zatím největší zakázku čínského koncernu CRCC v zahraničí. Během výstavby by tak mělo vzniknout celkem 200 tisíc zcela nových pracovních míst. Po uvedení tratě do provozu by pak mělo být vytvořeno dalších 30 tisíc míst. Dále by Nigérie měla podle projektu nakoupit čínskou železniční techniku jako lokomotivy, vozy či stavební stroje v celkové hodnotě více než čtyři miliardy dolarů.

Obnova železniční sítě přijde na miliardy

CCECC a společnost CRCC jsou zapojeny do plánů nigerijské vlády v oblasti oživení a obnovy železniční infrastruktury. Tento čínský státní podnik je tak například angažován při výstavbě 187,5 km dlouhého úseku tratě mezi hlavním městem Abudža a městem Kaduna, jakož i na projektu Lagos Rail Mass Transit Systems (LRMT). Spolupráce Nigérie s čínskými podniky pro výstavbu železnic vychází z dohody uzavřené v roce 2006, která obsahovala smlouvu na sanaci 1124 km dlouhou železniční trať z Lagosu do Kana, jejíž platnost vypršela v roce 2012. Z 85 procent je dokončen také železniční projekt Abudža – Kaduna za 874 milionů dolarů a zbývajících 32,5 km tratě mělo být předáno v provincii 2014. CCECC má kromě toho další smlouvu na výstavbu části tratě Lagos – Ibadan. Výstavba 180 km dlouhé dvojkolejné tratě má stát 1,5 miliardy dolarů a má být uskutečněna v průběhu následujících čtyř let.

Kromě velkých železničních projektů dostala CCECC příslib na výstavbu takzvané „Blue Line“ v lagoském regionu. Trať takzvané lehké příměstské železnice je dlouhá 27 kilometrů a kontrakt má hodnotu 1,2 miliardy dolarů. Trasa je v současnosti ve výstavbě a v budoucnu spojí místa Okokomaiko (Amuwo Odofin) a Marina (Lagos Island). Jedná se o projekt lagoské aglomerace a je součástí takzvaného strategického dopravního plánu (STMP). Měl by zmírnit dopravní chaos v této přístavní metropoli. Kromě „Blue Line“ má být vybudováno šest dalších tras, jež by měly zlepšit veřejnou dopravu v této jedenáctimilionové metropoli. Výstavba je však velmi nákladná, proto se ještě uvažuje o alternativě rychlé městské autobusové dopravy systému Bus Rapid Transit Systems (BRT).

STANISLAV HÁJEK
Zdroj: MoneyMo

KRÁTCE

VELKÁ BRITÁNIE

První jednotka Hitachi IEP míří k provozovateli

První předseriová jednotka Hitachi IEP Class 800, kterou si v rámci programu Intercity Express před časem objednaly Britské železnice, opustila 7. ledna letošního roku výrobce Kasado Hitachi v Japonsku a zamířila do Velké Británie. Z japonského přístavu Kobe záslužka vyrazí po vodě 22. ledna a do místa určení by měla dorazit v březnu. Pětidílná hybridní vlaková souprava bude mimo jiné vybavena měřicími systémy pro uskutečňování nejrůznějších zkoušek, kterým bude podrobena na legendární trati East Coast Main Line. Předseriová jednotka bude podle výrobců použita také pro výcvik jednotlivých zaměstnanců. Rutinní provoz jednotek má začít v průběhu roku 2016.

TURECKO

Soupravy metra pro Istanbul dodá Hyundai

Hyundai Rotem zvítězil v tendru na 17 vlakových čtyřvozových souprav metra pro trasu M2 istanbulského metra. Nabídka korejské společnosti zvítězila i přesto, že čínský výrobce CNR Čchang-čchun nabídl nižší cenu. Výroba by se podle plánů měla realizovat v tureckém městě Adana pod hlavičkou firmy Eurotem – společného podniku Hyundai Rotem a místních partnerů Túvasaş. Dodávky nových souprav podzemní dráhy odstartují nejspíše na konci roku 2017. Vlakové soupravy mají mimo jiné disponovat zařízením pro automatický provoz bez strojvedoucího, i když samotná traťová část zařízení na dotčené devatenáctikilometrové lince není dosud instalována.

NĚMECKO

Rekordní investice do infrastruktury

Německé dráhy (DB) chtějí investovat do obnovy železniční sítě miliardy eur. DB hodlají v roce 2015 sanovat kolem 80 míst na železničních tratích a proinvestovat cca 5,3 miliardy eur. Do roku 2019 by se tato částka měla vyšplhat až na 28 miliard eur, což bude největší modernizační ofenziva v historii německé infrastruktury. Přibližně 11,4 miliardy eur zafinancují DB z vlastních prostředků a zbývajících částku poskytne německá vláda. V současné době každoročně poskytuje vláda na údržbu železniční infrastruktury zhruba o miliardu eur více, než tomu bylo v minulých letech. DB v roce 2015 plánují výměnu 3 800 kilometrů kolejnic, dva tisíce výhybek a 2,5 mil. pražců. Kromě toho by mělo být rekonstruováno 125 mostů.

RUSKO

Financování projektu VRT je prioritou roku

Ruská vláda našla ve federálním rozpočtu 6 miliard rublů pro financování rozvoje plánované vysokorychlostní tratě Moskva – Nižnij Novgorod – Kazaň. Ruské dráhy již v září 2013 dokončily přípravné studie včetně přezkumu potenciálních investičních zdrojů, nezávislého auditu technologií, nákladů a přípravy zadávací dokumentace. Podle ruské vlády je vyhlášení výběrového řízení na dodavatele konečného projektu hlavní železniční úkol roku 2015. To má totiž otevřít veřejné i soukromé finanční zdroje pro financování, výstavbu a provoz linky. Očekává se, že vysokorychlostní trať bude mít 15 stanic, které obsluží populaci asi 25 milionů lidí, přičemž některé cestovní časy se zkrátí až o 75 procent.

RAKOUSKO

Loňská přesnost vlaků dosáhla 96,7 procenta

Rakouské železnice (ÖBB) v loňském roce jezdily s přesností 96,7 procenta. Považují se tak za nejpřesnější evropské železnice. Deně pro své zákazníky zajistily včasný provoz prostřednictvím více než 6 000 vlaků. Tolerance pro včasný odjezd nebo příjezd v sousedním Rakousku činí 5 minut 29 vteřin. V regionální dopravě byla přesnost spojů dokonce 97,1 procenta. Nejspolehlivěji jezdily vlaky ve Vorarlbergu (98,6 procenta) a nejméně spolehlivě naopak v Horních Rakousích (95,5 procenta). Nejnižší spolehlivost vykazují podle předpokladů mezistátní spoje. Více než třetina jejich zdržení totiž připadá na vrub zahraničních železničních dopravců. Důvodem je rozsáhlá výluková činnost. (sh, rub, PeŠT)

NABÍDKA ČD TRAVEL



Egypt

V naší nové destinaci, egyptské Hurghadě, nabízíme hotely Sea Gull, Host Mark a Caribbean World. Jedná se o velmi pěkné hotely s kvalitními službami. Čeká vás all inclusive na 8, 11 a 12 dní s odletem z Prahy, Brna i Ostravy.



Maďarsko

Bükfürdő – hotel Répce ***

4denní pobyty v období od 22. 1. do 3. 4. 2015

Relax s koupáním v teplé termální vodě, 11 krytých, 4 polokryté bazény, zážitkový bazén nejen pro děti.

Cena 4 500 Kč zahrnuje: 3 noci s polopenzí (formou bufetu), 3x celodenní vstup do lázní, volný vstup do hotelového wellness ostrova, zaplácení županu, lázeňskou taxu, pojištění CK.



Česká republika

Krkoněše – Dolní Mísečky – Wellness hotel Idol ***

Zimní balíček – last cena 2 745 Kč na osobu zahrnuje: ubytování na 4 noci s polopenzí, nástup libovolný den v termínu 5. 1.–2. 4. 2015, k 1 večeři karafa vína pro 2 osoby, 1x za pobyt horký nápoj pro 2 osoby v hotelové restauraci, 1x privátní vstup na 20 min. do whirlpoolu, 1x 400 Kč kredit na wellness služby a zábaly, wi-fi připojení, 15% slevu na balneo služby, úschovu lyží, parkování zdarma.



Itálie

Jaro na zeleném ostrově Ischia

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd – NA STARÉ FIP

Termín: 20.–26. 3. 2015, cena zájezdu: 7 490 Kč

Nočním přejezdem přes Vídeň do Říma, odtud se přesuneme do Neapole. Lodí se dopravíme na ostrov Ischia. Další dny následuje okružní jízda po ostrově Ischia (v ceně zájezdu), ochutnávka místních likérů, pizza party s konzumací a možností připravit si vlastní pizzu (v ceně), výstup na horu Monte Epomeo, výlet na ostrv Procida a mnoho dalších míst, které poznáte na dovolené při okružních cestách a návštěvách vybraných měst.

Cena zahrnuje: 4x nocleh s polopenzí, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: vlakovou dopravu, vstupy do objektů (např. Aragonský hrad), fakultativní výlet, komplexní pojištění.



Česká republika

Jizerské hory – Lázně Libverda (hotel Nový dům, hotel INN)

Valentinský pobyt pro dva za 4 950 Kč na 3 dny (2 noci) kdykoli ve dnech 9.–15. 2. 2015.

Pobyt zahrnuje: 2 snídaně, 2 večeře, 3 procedury, 1 hod. whirlpool + saunu, volný vstup do fitness, 1x poukaz na kávu a moučník, 1x ovocný košíček na pokoj, 1x láhev perlivého vína.

Osvobození Osvětimi: železnice místem utrpení

Je to místo, kde se odehrála jedna z největších tragédií v novodobé historii. Koncentrační tábor v polské Osvětimi zůstává i bezmála sedmdesát let po skončení druhé světové války varovným mementem. Ve zdejším komplexu nacisté bez milosti během tří let zlikvidovali přes 1,5 milionu lidí, převážně Židů. Dramatické však nebyly jen osudy nešťastníků, kteří v něm trpěli, ale i jeho osvobození v lednu roku 1945.

Ozvěstvech, jež se v letech 1942 až 1945 odehrávala za přísně střeženými branami komplexu vyhlazovacích táborů v Osvětimi, se popsaly stohy papíru a odvysílaly tisíce nejruznějších dokumentů a filmů. Přesto je nutné si tuto tragédii neustále připomínat. Letos je k tomu o důvod více – přesně před sedmdesátí lety, 27. ledna 1945, vojáci prvního ukrajinského frontu koncentrák osvobodili. Předcházely tomu však nelítostné zabíjení a hrůzné transporty vězňů.

Vlaky smrti stěhovaly vězně na západ

Právě železnice se stala dějištěm mnoha smutných událostí, které převoz nešťastníků provázely. „V únoru jsem sledoval v České Třebové zastávku transportu z Osvětimi. Tvořilo ho asi padesát otevřených uhládků, kde bylo namačkaných sedmdesát až osmdesát většinou stojících a nedostatečně oblečených vězňů. To vše při zhruba dvanáctistupňovém mrazu. Lidé byli hladoví a žízňiví, takže i přes zákaz esesáků vystupovali nenápadně z vozů, aby je hlídající vojáci nespapali, a lízali sníh na zemi. Spatřil-li některý z příslušníků SS vězně mimo vagon, skočil na něj, dal mu facu takovou silou, že upadl, a když se vězeň pokoušel vstát, pažbou pušky jej opět srazil k zemi. Utýraného vězně hodili na brzdářskou budku u jednoho vagonu,“ vzpomíná dnes na utrpení lidí jeden z pamětníků, strojuvůdce Jaroslav Řepa.

„Nešťastníky později cestou z České Třebové vyhazovali za jízdy podél tratě. Jel jsem služebně dalším vlakem z tímto transportem do Kolína a nepochítal jsem asi 150 mrtvých. Jen v Moravanech jich bylo sedmadvacet. Dostal jsem rozkaz k jízdě zpět: „Na trati se nacházejí mrtví a živí vězňové, jedte opatrně. Žádného z nich nesmíte přejet a při odstranění z tratě nesmíte nikoho z těchto vzít na stroj nebo do vlaku.“ Dlouhou dobu se mi stále zjevoval obraz tohoto nelidského zacházení,“ vypověděl strojuvůdce v říjnu 1945 na výzvu ministerstva dopravy poskytnout zaměstnancům svědectví o transportech v lednu až dubnu 1945 směřujících přes protektorát na jihozápad. Je to přitom jedno z těch méně emotivních písemných svědectví. Většinu těch ostatních, které byly v opisech uloženy v archivu, plných sadismu, hladu a zimy, hrůzy a smrti, ale také nezájmu, papír jen těžko unese.



BOLEST. Podmínky lidí při transportu byly strašlivé. Často zůstávali celé dny bez jídla, pití a mnohdy i ve velkých mrazech na otevřených vozech. FOTO ČTK (2x)



VLAKY SMRTI. Ilustrační snímek zobrazuje transport maďarských Židů v létě 1944.

Děsivá svědectví železničářů

A na druhou stranu už několikátý měsíc média přinášejí zprávy o neustálém handrkování o tom, který politik nepřijede na vzpomínkovou akci k osvobození vyhlazovacího tábora Osvětim-Březinka, aby si náhodou nemusel podat ruku s jiným. Jak známo, v lednu 1945 kvůli postupu Rudé armády nařídilo velení SS evakuaci osvětimských táborů. Část vězňů byla přinucena k pochodům smrti a část odvezena vlaky přímo do uzlu Auschwitz, bližších i vzdálených stanic (Gleiwitz).

Svědectví železničářů všech profesí pocházejí z nejrůznějších stanic, především z Plzeňska a Domažlicka, kde byly některé transporty rozpouštěny a vězni nuceni k pěším pochodům do tábora ve Flossenbürgu, nebo později naopak zadrženy. Tyto tábory se totiž dostaly už do rukou Američanů a Němci chtěli vězně poslat zpátky na sever. Ředitelství drah Praha vypo-

četalo, že v době mrazů od ledna do března 1945 jejich obvodem projelo 14 transportů s „evakuovanými“ vězni a nejméně jeden z nich, P Wn 2090 Amstetten – Mauthausen, 25. ledna za nejhorších mrazů převážel asi 4 000 vězňů v 53 uhládkách. Všichni v té době prchali před frontou, a tak už prostě došly uzavřené vozy.

Lidé mrzli na otevřených vozech

Husí kůži dodnes nahání popis transportů v Kolíně, kde za asi desetistupňových mrazů 24. ledna kvůli technickým problémům či výměně lokomotivy nebo čtyř stál sedmatřicetivozový vlak 6226 na koleji 7/9 (u peronů) a 90858 Osvětim – Výmar na 44. koleji (u droždárny). Po jejich odjezdu našli šest mrtvol, které město nechalo pohřbit. Všude byl přísný zákaz se k vlakům přibližovat nebo dokonce vězňům házet jídlo. Přesto se místní snažili převážnějším většinou pomoci. Několika šťastlivcům, kteří

utekli, pomohli přežít do konce války. V Kolíně se z úkrytu kdesi na budově lihovaru nebo cukrovary někomu podařilo natočit krátký film o průjezdu jednoho takového vlaku s vězni zmrzlými na otevřených vozech. Záběry později posloužily v Norimberku jako jeden z důkazů při obžalobě nacistických špiček. Tratě lemují nenápadné pomníčky na počest těch, kteří cesty hrůzy nepřezili a jejichž jména v mnoha případech ani nejsou známa.

Datum osvobození táborů v Osvětimi, 27. ledna 1945, je v kalendáři pevně uváděno jako významný den a už řadu let se připomíná jako památka obětí holocaustu a předcházení zločinům proti lidskosti. **MARTIN NAVRÁTIL**

CESTA ZA SVOBODOU

Nacistický koncentrační a vyhlazovací tábor Osvětim osvobodili vojáci 60. armády 1. ukrajinského frontu v sobotu 27. ledna. Tolik čekávané svobody se dočkalo 7 000 bývalých vězňů, převážně Židů, kromě dospělých také děti a nemluvnata narozená v táboře. Vojáci našli asi 600 mrtvol vězňů, které nacisté zastřelili během svého útoku nebo kteří zemřeli vysílením. Konečnou likvidaci Osvětimi zahájili nacisté jen krátce před příchodem Sovětů v polovině ledna 1945. Mezi 17. a 21. lednem bylo z Osvětimi a pobočných táborů v evakuačních pochodech vyhnáno na západ okolo 56 000 vězňů. Ve městě Gliwice a na dalších místech byli vězni naloženi do vlaků a deportováni do Mauthausenu, Buchenwaldu a dalších táborů v Říši. Tisíce vězňů během těchto takzvaných pochodů smrti zahynuly nebo byly zastřeleny. Koncem ledna byla vyhozena do povětří osvětimská krematoria. V táboře zůstali nemocní a vězni vyčerpaní natolik, že nebyli evakuačních pochodů schopni.

Bratry Radka, profesí informatika, a strojaře Michala Bednářovy spojuje obdiv k historické technice a také skvělá technická a organizační zdatnost. Zatímco jiní parní lokomotivy opravují, což lze označit rovněž za velké umění, oni si hned vyrobili novou! Tedy repliku historické parní úzkokolejné lokomotivy podle vzoru firmy Orenstein a Koppel.

RADEK BEDNÁŘ



(°1974) absolvoval Fakultu informatiky MU Brno a od poloviny 90. let se věnuje informačním technologiím a telekomunikacím.

MICHAL BEDNÁŘ



(°1980) vystudoval tři ročníky strojařiny na brněnském VUT, v letech 1995–2000 opravil první parní lokomotivu v životě, dnes se plně věnuje opravám historické techniky. Žije v Žamberku.



NADŠENCI. Oba bratři se od roku 1995 věnují parním lokomotivám a další historické technice. Roku 2005 založili První českomoravskou restaurátorskou dílnu na stroje a přístroje, v roce 2012 pak 1. Kolínskou lokomotivní společnost.

Bratři si postavili repliku úzkorozchodné parní lokomotivy

Někdo se na lokomotivy rád dívá, jiný si je dokáže i sám vyrobit. To je případ bratrů Radka a Michala Bednářových. Tito fandové vlastními silami sestavili repliku historické parní mašiny a loni na konci října ji předvedli veřejnosti v chodu u Národního technického muzea na Letné. Předtím ji zkoušeli na kolínském řepaře, poté na přehlídce úzkokolejek až v lotyšském Ventpilsu. Jde o vůbec první novostavbu mašiny na našem území po šedesáti letech.

Nákresy sháněli v Německu

Co je k tomu vedlo a jak dlouho se mašinka rodila? „Myšlenka je více než deset let stará, oba jsme chtěli věnovat se ‚šestistovkám‘ a kraussky a orenštajnky se nám moc líbily a v Česku nejsou. Přemýšleli jsme, co by šlo postavit, a nakonec jsme zvolili konstrukci firmy Orenstein a Koppel (OaK), protože má jednoduchá konstrukční řešení. Její výrobky navíc putovaly i do Asie, Oceánie, kde byl pak problém se servisem. A tak společnost rychle přešla k typizaci. Mašiny od výkonu 20 do 50 koňských sil mají díly shodné. Dalo se z toho vyjít,“ vysvětluje Michal Bednář.

Katalog dílů ani výkresy však neexistovaly, pouze plány od lokomotiv jiného typu. Bratři nakonec sehnali knížky v Německu, ale trvalo to. „Před dvanácti lety vznikl náčrtek kotle, rámu, základních celků, pak to usnulo, protože jsme se věnovali jiným věcem a neměli v té době takové možnosti – jak technické, tak finanční,“ přibližuje zrod lokomotivy.

V roce 2005 založili První českomoravskou restaurátorskou dílnu na stroje a přístroje, která se věnuje hlavně parním strojům, ale i jiné staré technice. Před čtyřmi lety začali spolupracovat s firmou SEA CZ Kolín, specializující se na opravy parních kotlů, a založili dceřinou 1. Kolínskou lokomotivní společnost. Ta se věnuje výhradně stavbě a opravám lokomotiv. „To asi byl ten první impulz, že jsme si troufli na novostavbu parní mašinky,“ vzpomíná Radek.

Hlavní slovo měl počítač

A jak se taková funkční pára vyrábí? Samozřejmě složitě. Hlavním výrobním či vývojovým nástrojem byl počítač, na němž museli lokomotivu coby 3D model navrhout. „Kotel je relativně jednoduchý, ale mechanika parního stroje je těž-

ká, a ze všeho nejhorší je rozvod. Mechanicky to muselo fungovat nejprve v 3D modelu, kde jsme to namodelovali a ověřili základní funkčnost,“ říká.

Cennými zkušenostmi se pro ně staly opravy dvou úzkorozchodných Brigadelok do Lotyšska, u nich se zrodila spolupráce se SEA CZ, a pak rekonstrukce normálně rozchodné lokomotivy Princ Erich pro SAZ Sázava. „Ta krauska byla ve špatném stavu, plechy zkorodované a dělaly se komplet nové. Ale i třeba rám, kde se vyvažovaly nové plotny, chyběl také rozvod. Shodou okolností jsem měl součástky na kraussácký rozvod z podobné mašiny. Koupil jsem je kdysi od kamaráda, který je našel někde na půdě zrušené výtopny. Použít je sice chtěl jinde, ale nakonec šly částečně využít zde,“ vzpomíná Radek.

Michal přibližuje úskalí výroby. „Nejobtížnější, což jsme ostatně čekali, byl složitý odlitek bloku parního válce. Problém, který nás zdržel o tři týdny, bylo seřízení tří náprav orenštajnky tak, aby kola byla otočena přesně o 90 stupňů. Ono se to zdá jako banalita, ale když jsme prostudovali skripta o parních lokomotivách a zjistili, jakou tam mají povole-

nou toleranci, řádové úhlové vteřiny, tak bylo jasné, že to nebude jednoduché.“

Mašina může do provozu

Ale povedlo se. Následovalo schvalování, které je jednodušší tím, že se staví replika něčeho již existujícího. Samozřejmě vše je přepočítané podle současných norem a využívá se moderních materiálů a poznatků. „To je jiná písnička. Nový kotel je svařovaný, spočítaný na 14 atmosféry, tedy s bohatou rezervou. Původní vzor měl kotel nýtovaný s měděnou pecí a byl na 12 atmosfér,“ říká Radek Bednář.

Po vyčtyání drobných problémů se mašinka předvedla odborné veřejnosti na kolínském řepaře a pár dní nato až v dalekém Lotyšsku na mezinárodním srazu. Oba bratři už řešili různé konstrukční věci a připravovali dokumentaci repliky parní lokomotivy do Rakouska pro jednoho zákazníka. Orenštajnka je první projekt dotažený do realizace, jenže bratři Bednářové mají do budoucna plány hodně odvázně. Sen o novostavbě repliky normálně rozchodné rychlíkové lokomotivy se dvěma velkými spřaženými nápravami prý není nereálný.

MARTIN NAVRÁTIL

POŠTA

Fotografové z FISAIC uspěli v zahraničí

Zhodnotit činnost v uplynulém roce a připravit akce pro ten nový – to byla hlavní náplň schůzky členů skupiny FOTO ZS FISAIC ČD. Ti se sešli na konci prosince v Praze na pravidelném výročním jednání. Skupina se také schází na odborných seminářích, které se v roce 2014 uskutečnily dva. Jarní s výhradně železniční tematikou byl v prostorách DHKV Lužná u Rakovníka, zimní v pardubickém ateliéru GM foto pod vedením profesionálního fotografa Petra Moška.

Členové týmu se pravidelně prezentují fotografiemi na společných výstavách. V květnu byla uspořádána expozice společně s výtvarným uměním v prostorách GR ČD. Fotografie si mohli zájemci prohlédnout i na Slovensku v rámci mezinárodní přehlídky modelové železnice FISAIC v Muzeu dopravy Bratislava. Od října do prosince byly v příbramské Galerii gaudii grata umístěny snímky zaměřené k 175. výročí železnice na území ČR. Stálá výstava fotografií členů skupiny je u kinosálu v 1. patře budovy GR ČD v Praze.

Rada členů se prezentuje fotografiemi na výstavách a soutěžích v rámci individuální činnosti v dalších fotografických spolcích na regionální i celostátní úrovni. Hlavní soutěží pro fotografy-železničáře je mezinárodní salon fotografie FISAIC, který se odehrává každé dva roky v různých členských zemích mezinárodní federace FISAIC. Na 35. ročník, jenž tentokrát organizoval švýcarský zemský svaz, členové skupiny poslali více než stovku fotografií od jedenácti autorů. Odborná porota vybírala z více než dvou tisíc děl od autorů z dvanácti zemí Evropy. Na výstavě ve švýcarském Brigu si návštěvníci mohli prohlédnout 320 fotografií. Pro nás je potěšující, že naši železničáři zde měli šest snímků. Diplomů od poroty získali Ivan Gavenda a Jan Týc. Pořadatelé připravili bohatý program spojený s prohlídkou pamětihodností Brigu, Zermattu a okolí. Fotograficky nejzajímavější byl výlet na Moosalp (1 720 m n. m.) a vrchol Gornergratu (3 090 m n. m.). Další salon fotografie uspořádá francouzský zemský svaz. Informace o činnosti skupiny a fotogalerie je na internetových stránkách www.fisaic-foto.cz.

JAN TÝC

Sběratelé jízdenek si volili nového šéfa

Stejně jako každý rok se 10. až 12. října 2014 uskutečnilo setkání sběratelů jízdenek – členů mezinárodního klubu CTC e.V. Jako místo setkání pořadatelé tentokrát vybrali německé městečko Moritzburg nedaleko Drážďan. Jednání klubu se odehrálo v hotelu Churfürstliche Waldschänke. Účast byla malá – sešlo se pouze 18 sběratelů z pěti států. Klub přitom tvoří 80 sběratelů a tři instituce.

Jedním z důvodů malého zájmu byla volba místa v odlehle části Německa, zvyšující se průměrný věk členů klubu a klesající zájem o sběratelství jízdenek. Vedle tradičních bodů, jako přednesení zprávy předsedy klubu o uplynulém roce, se volili noví členové výboru klubu. Vybrat si delegáty museli i nového předsedu. Dosavadní, Manfred Herzog, si už ze zdravotních důvodů na funkci netroufl. Nástupce se vybíral těžko, nikdo o post nejevil zájem. Předsedou se navíc podle nepsaného pravidla musel stát opět Němec. Nakonec byl po půlhodinové debatě zvolen Ralf Schrepfer. Poté se řešilo, jak klub více zpopularizovat a jak přilákat nové členy.

V odpolední části si sběratelé tradičně vyměňovali jízdenky. Všechny překvapilo rozhodnutí rodiny po zemřelém sběrateli z Německa věnovat jeho pozůstalost – rozsáhlou sbírku – ve prospěch klubu. Část této pozůstalosti byla předána do archivu klubu a zbytek věnován sběratelům. Zaměření sběratelů jízdenek z klubu CTC je rozmanité: stále vedou lepenkové jízdenky, které ale v praxi vytlačily elektronicky vydávané jízdenky. Nezapomnělo se ani na manželky členů. Navštívit mohly lovecký zámeček a projet se po Moritzburgu, kde se také natáčela legendární Popelka, v kočáře taženém koňmi.

OTA HRBÁČEK

KŘÍŽOVKA

Antonín Dvořák: VŠECHNY SVĚ SYMFONIE BYCH DAL ZA TO, KDYBYCH UMĚL ... (dokončení v tajence).

POMŮČKA: RIS	FÁZE MĚSÍCE	SYMETRIÁLY	ZVNITŘKU PRVÝ	NAPADAT	VŮNE (KNIŽNĚ)	NEKLOVATI	VÝCHODNÍ SLOVAN	NEVELKÝ OTVOR	AMBALÁŽ	NA KTERÉ MÍSTO	MINIATURNÍ VERZE HRY S MÍČKEM	JÍRAŠKOVA KRONIKA	POHYB VZDUCHEM	POHROMA	PROVÁDĚT CHIRURGICKÝ ZÁKROK	VESNICE
ERUPTIVNÍ HVĚZDA				TA DRUHÁ			LAHODNÝ NÁPOJ			GÁZA				KUJNÝ NEROST		
PCHÁČ				24 HODIN			BEDUJNÝ PLÁST			DŮRAZNÝ ZAPOR ASIJSKÝ STÁT				INDICKÝ CHLEB		
ZAČÁTEK TAJENKY							VRSTVENÁ UM. HMOTA							POROST STROMŮ		
	SLOVENSKÁ PREDLOŽKA	LEHKÝ TERÉNNÍ KRYT	KOSTKOVÝ VZOREK				LITINOVÝ PLÁT			ŠVĚD. POČ. JEDNOTKA			BŘEZNO (GEOL.)			TISÍC KILOGRAMŮ
ŘÍČKA			ZNAČKA LIMONÁD		KELTSKÝ LID. PĚVEČ		RÝŽOVÁ PÁLENKA		KOUZELNÍK	HEŠLO		ZÁRUVZD. MATERIÁL		DŮSEVNÍ OTŘESY		
VĚDRO U STUDNY				KONEC TAJENKY					TEXTILNÍ SUROVINA							
VE SVĚM BYTĚ										DOUŠEK				MEZINÁR. KOD TANZANIE		
PREDSTAVENÝ KLÁŠTERA										ANGLICKY MOUCHA				ZNAČKA CISTICHO PRAŠKU		

AUTOR PETR HAJNÍŠ

Dostupné pouze v tištěné podobě

Cestování po exotické Etiopii s příchutí dobrodružství a smrti

Jaké je cestování po Etiopii? Zapomeňte na rychlost, pohodlí, komfort či přesnost. Tato exotická africká země je ideálním cílem pro cestovatele s dobrodružnější povahou. Kdo touží po jedinečném zážitku, by však neměl s návštěvou této krajiny otálet – připravuje se zde radikální modernizace železniční sítě za miliony eur. Brzy se tak Etiopie stane cílem cestovních kanceláří a skupinových výprav.



Umi na jaře jsme podnikli náročnou Etiope, neověřitelně romantická země na východní Africe. Rozhodnutí co zkusitova bylo otáčené, neboť je zde výhledově vše – od vysokých hor, jezera a odlišných národních parků až po pouště, jevištní obřady a divoké, otáplivé výhledy do daleka. Konečně jsme se dostali do Etiopie, země, která je pro nás jako žádná jiná. Bylo to se zde více než sedmkrát. Byly to: Norsko, jak Etiopie a historická Etiopie. Bylo to: Etiopie jako jediná v Africe, která je tak krásná i poměrně v blízkosti oceánu, a proto si uchovála svévojnou krásu a tradici.



KOLJEV BUŠT, jediné kampaně železniční trati v celé zemi národní park Awash

Asfalt je luxus, jezdí se pomalu
Po vyjetí z patrového posilování Sankara jsme se jeli vejet do pravého do dvířek. Jednoho dne jsme se jeli do Addis Abeba, jednoho dne do Lalibela. Asfalt je luxus, jezdí se pomalu a nepříjemně. Asfalt je luxus, jezdí se pomalu a nepříjemně. Asfalt je luxus, jezdí se pomalu a nepříjemně.

Nahé vlny proužíte. Na dráze je to jenom železnice. Auto, jediné, které je v této zemi. Na to se zavazet při vyjetí na kraji a přerušit se plně rychlostí. Zelená autobus se plně rozjel a zkusil cestující – ti, co měli být a nejsou vyšetř. Za řízení vlny byla poslední vlna v životě. Počáteční incidenty v životě během čtyř hodin náhod.



POHODLÍ Dvorní hřiště s 2. třídy. Občerstvení je jen v jednom místě výhledu.



se ale z Dže Dže do hlavy měra. Jednoho dne jsme se jeli do Lalibela, jednoho dne do Lalibela. Jednoho dne jsme se jeli do Lalibela, jednoho dne do Lalibela.

V noci se nikam nedostanete
Po sedmém zátěhu v Lalibela milíme do 100 kilometrů vzdálené Addis Abeba. To bylo v životě, když jsme se jeli do Addis Abeba, jednoho dne do Lalibela. Asfalt je luxus, jezdí se pomalu a nepříjemně.



SEZÁVA MINULOST. Starý autobus Fiat od deseti let. Připravená vlna s kampaně vlny tohoto druhu dopravy na zlatých kontinentu.

starý autobus do vyhledávání. Po několika letech se jeli do Lalibela, jednoho dne do Lalibela. Jednoho dne jsme se jeli do Lalibela, jednoho dne do Lalibela.

Modernizace trati za miliony
Zato modernizace trati v Etiopie. Jednoho dne jsme se jeli do Lalibela, jednoho dne do Lalibela.



DOBRODŘUŠTÍ Cestující v této zemi je vždy dobrodružství. Někdy spíše, zla, když se jedná o dobrodružství.

V Hararu krmí hyeny masem
Z Addis Abeba pokračujeme dále do Hararu. V Hararu krmí hyeny masem. Jednoho dne jsme se jeli do Lalibela, jednoho dne do Lalibela.

Nepomalejší železnice na světě
Z Hararu pokračujeme dále do Hararu. V Hararu krmí hyeny masem. Jednoho dne jsme se jeli do Lalibela, jednoho dne do Lalibela.

ŠOTINFD
Cestující v této zemi je vždy dobrodružství. Někdy spíše, zla, když se jedná o dobrodružství.

SMĚLÍ PLÁN
Cestující v této zemi je vždy dobrodružství. Někdy spíše, zla, když se jedná o dobrodružství.

Železnice
VYDÁVATEL: Česká železnice, s. r. o. VYDÁVATEL: Česká železnice, s. r. o. VYDÁVATEL: Česká železnice, s. r. o.

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090