



Nabídku spojů do Polska rozšíří z Ostravy nová autobusová linka Do Krakova pohodlně ČD Busem

Cestování do polského Krakova se pro zákazníky Českých drah výrazně zjednoduší. Starobylé město, proslulé mnoha historickými památkami, spojí s Ostravou nová speciální autobusová linka ČD Bus. Pilotní projekt nabídne klientům tuzemského národního dopravce v hlavní sezóně od března do konce října nejrychlejší přímé spojení severomoravské metropole s turisticky oblíbeným Krakovem, zajíždět bude i na žádané krakovské letiště.

V neděli 1. března zahájí České dráhy provoz nové autobusové linky ČD Bus z Ostravy do Krakova. Pojede i na krakovské letiště. Trasu mezi Ostravou a Krakovem v délce 170 km spoj zvládne za 2 hodiny a 20 minut. Jízdné bude stát od 256 Kč (9 eur). Autobus mohou využít cestující i z jiných míst republiky, zajištěny jsou vlakové přípoje z/do Prahy, Vídně, Bratislavy či Budapešti.

Povinné místenky

Pravidelná autobusová linka Ostrava – Krakov a zpět pojede denně, a to po celou hlavní turistickou sezónu, tedy až do 31. října. Spoj vyjíždí z ostravského hlavního nádraží v 11.15, příjezd na krakovské hlavní nádraží je plánován na 13.35. Zpět se vrací z Krakova v 14.20 a do Ostravy dorazí v 16.45. Dopravcem je společnost Arriva Morava, vítěz tendru z loňského podzimu. Nasazovat bude moderní autobusy MAN Lions Coach s kapacitou 49 míst, s klimatizací, wi-fi, TV a WC. Spoj je povinně místenkový.

„Naším cílem je nabídnout alternativu k chybějícímu dennímu přímému vlakovému spojení s Krakovem. Vlakem bez přestupu mohou cestující zamířit z/do Krakova pouze nočním spojem, přes den je nutný přestup v Katovicích, což logicky prodlužuje jízdní dobu,“ vysvětluje Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu. „Nová autobusová linka je bezpochyby velmi lákavá pro cestující ze severní Moravy, ale zajištěním přestupů na kvalitní spoje SC a EC Českých drah z/do Os-

travy z atraktivní nabídku i pro zájemce z dalších míst České republiky.“

ČD Bus z Ostravy je přípojem od vlaku SuperCity Pendolino 503 z Prahy a také od vlaku EC 104 z Vídně, respektive díky možnosti přestupu cestujících EC 174 v Břeclavi i od Bratislavy či Budapešti. V opačném směru pak navazují po příjezdu autobusu spoje SuperCity Pendolino 502 do Prahy a EC 105 do Vídně, cestující do Bratislavy a Budapešti mohou v Břeclavi přestoupit na EC 175. „Nejrychlejším se díky této nabídce stává i spojení Praha – Krakov, jízdní doba je přibližně šest hodin,“ dodává Michal Štěpán.

Jednosměrné jízdenky Ostrava – Krakov jsou v nabídce za cenu od 9 eur (cca 256 Kč). Lístek lze samozřejmě zakoupit také z kterékoliv stanice v ČR. Například jízdenku z Prahy do Krakova si mohou cestující pořídit za cenu od 19 eur (přibližně 540 Kč). Platí, že čím dříve si jízdní doklady koupíte, tím levněji pojedete. Předprodej začal ve čtvrtek 19. února.

Při odbavení v mezinárodním tarifu bude ze základní ceny poskytována sleva 25 % držitelům In Karty se slevou Rail plus, popř. karty s jakoukoliv platnou zákaznickou aplikací ČD (IN 25, IN 50, IN 100, IN Senior, IN Business), a další slevy vycházející a garantované z mezinárodního tarifu SCIC-NRT (Rail plus 25 %, Skupinová sleva 30 %, 100 % pro asistenci nevidomých). Ze základní ceny s odbavením v mezinárodním tarifu se poskytují sleva 50 % dětem od 6 do 15 let, děti do 6 let se přepravují bezplatně.

KATEŘINA ŠUBOVÁ, PETR SLONEK

SLOUPEK

Podnikatelský plán počítá s nižší ztrátou

Dozorčí rada na svém posledním jednání schválila podnikatelský plán Českých drah na rok 2015. Pro nás je to velice důležitá zpráva, protože jde o základní materiál, podle něhož budeme celý letošní rok hospodařit. Můžeme s klidem říci, že plán je to konzervativní a realistický. Také proto v něm nepočítáme s penězi za prodej nádraží SŽDC. Pokud k němu nicméně letos dojde, půjde o mimo-



Pavel Krtek
předseda představenstva Českých drah

řádný výnos. Stanovené cíle předpokládají, že dosáhneme kladného provozního výsledku hospodaření (EBIT) v řádu stovek milionů korun. Měl by být dokonce dvakrát lepší, než je očekávaná skutečnost za loňský rok. Také celkový výsledek hospodaření (EBT) bude úspěšnější, nicméně i tentokrát ještě záporný. Je to primárně dáno finančními náklady spojenými s půjčenými penězi. Je to podobné jako s hypotékou, vždy vrátíte o něco víc, než jste si půjčili. U nás dosahují tyto náklady cca 800 milionů až jednu miliardu korun ročně. Nebýt jich, byli bychom již letos na nule nebo v mírném zisku. Takový výsledek hospodaření bychom rádi měli za tři až čtyři roky. Pro nás to v každém případě znamená několik kroků. Především je potřeba zefektivnit fungování firmy, snížit náklady a zvýšit tržby. V plánu letos počítáme například s úsporami v oblasti marketingu, poradenských a právních služeb, ušetříme i na energiích a na režijních nákladech. Dohromady to jen na vyjmenovaných položkách představuje 75 milionů korun. Tržby zvýšíme podle plánu o zhruba 200 milionů. Další cestou, jak postupně docílit vyrovnané hospodaření, je snižování úrovně zadlužení a refinancování stávajících půjček za výhodnějších podmínek, k čemuž zčásti dojde zřejmě již letos.

INFORMUJEME

Revoluční projekt má zvýšit zájem krajů o železnici

Budoucnost železnice nejsou jen rychlovlaky na vysokorychlostních tratích a mezinárodní koridory. Také infrastruktura regionálního významu může plnit klíčovou roli jako součást fungujícího systému celé drážní sítě. K tomu je však zapotřebí správně určit potenciál i zapadlé lokálky, úlohu, jakou má plnit, a na základě této analýzy určit směr pro následující roky i desetiletí. Železnice je především služba a jako taková se řídí zejména poptávkou. Ta je přímo závislá na několika faktorech, které následně zohlední subjekt, který rozsah dopravy v konkrétní lokalitě objedná. V naší legislativě jsou to krajské úřady, a protože úspěch či debakl každé služby závisí na správném nastavení parametrů, je více než žádoucí diskutovat problematiku popsanou na předchozích stránkách mezi objednateli dopravy, dopravci, správcem železniční infrastruktury i dopravními experty, kteří se otázkami v konkrétním regionu dlouhodobě zabývají.

Rozprádní debatu nejen o budoucnosti jednotlivých regionálních tratí je jedním z cílů projektu Železniční doprava pro kraje, který společně připravily České dráhy a Správa železniční dopravní cesty. Setkání formou diskuzních „kulatých stolů“ a odborných seminářů za účasti národního dopravce, správce infrastruktury, politických špiček konkrétního kraje a dopravních expertů startuje v těchto dnech a letos zavítá do všech 13 krajů České republiky a Prahy. Nad projektem převzal záštitu premiér Bohuslav Sobotka a předseda Asociace krajů Michal Hašek.

Premiéra v Plzni

První destinací, kde diskuzní setkání proběhne, bude Plzeň. Děje se tak možná i v tuto chvíli, kdy držíte výtisk v ruce, protože termín akce byl stanoven na 19. února (stejně jako datum distribuce tohoto čísla Železničáře). Tematicky se účastníci dotknou řady otázek, které Plzeňský kraj tíží. Kromě diskuze nad přínosem a budoucím využitím 3. tranzitního koridoru, který by měl Plzeň významně přiblížit Praze – cesta vlakem do hlavního města by po dokončení měla tr-

vat méně než hodinu – je dalším tématem přestavba železničního uzlu Plzeň, která bude vyžadovat pomoc vedení Plzeňského kraje i samotného krajského města, přičemž úzká spolupráce při stavebních a územních řízeních je vždy klíčová.

Organizátoři chtějí otevřít i další otázku, která úzce souvisí s objednávkou dopravy v regionu. Jde o přípravu modernizace přejezdů na trati Chrást u Plzně – Radnice, které řeší zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Z důvodů nízkého počtu cestujících však nepatří mezi sledované priority krajské samosprávy pro navýšení rozsahu objednávky, což má negativní dopad pro ekonomické hodnocení plánované investice.

Zúčastnění se chtějí podívat také do vzdálenějšího horizontu – za rok 2018. Na toto období je plánována modernizace tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice. V tomto případě jde o snahu vyvolat intenzivnější jednání s německou stranou, která zatím nezpracovala do spolkového plánu rozvoje dopravních cest modernizační opatření na německém území na této důležité spojenci Česka a Bavorska.

Vše se zhodnotí v listopadu

Podobně konkrétními neduhy železniční sítě, legislativními problémy všech projektů, optimálním rozsahem železniční sítě pro další zajištění dopravní obslužnosti v rámci kraje, ale i v kontextu s celorepublikovým, resp. mezinárodním výhledem, se budou zástupci jednotlivých stran zabývat po většinu roku. Výsledky setkání v regionech budou zhodnoceny na závěrečné konferenci na počátku listopadu v Praze za účasti zástupců ministerstva dopravy, životního prostředí a pro místní rozvoj. Protože nastínění řešení problémů železnice, lepší provázanost spojů včetně návaznosti na páteřní železniční síť, jakož i otázka směřování infrastruktury jsou zásadními premisami, budeme se výstupům věnovat v Železničáři častěji. Lze předpokládat, že prolomení bariér mezi jednotlivými stranami přinese kýžený pohyb k smysluplnosti rozhodování o budoucnosti železnice.

VÁCLAV RUBEŠ

Redakční test vozidel: souboj 363.5 a 361.1

Jak se s omlazením Peršingů poprali v Plzni a co vymysleli pod Tatrami ve Vrútkách?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



PRO ZAMĚSTNANCE

**Pozor na prodloužení jízdních výhod!**

Pokud jste tak již neučinili, neodkládejte to! Blíží se poslední únorový den a s ním i poslední možnost uhradit prodloužení poplatku jízdních výhod na rok 2015. Provedením úhrady prodloužení částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období. Tarifem jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy, jsou stanoveny prodloužení částky pro rok 2015 pro kategorie držitelů železničních průkazek takto:

- zaměstnanci – 1 000 Kč
- rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři) – 1 000 Kč
- pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků) – 1 000 Kč
- důchodci – 500 Kč
- děti do 26 let (dětí zaměstnanců, důchodců a sirotků) – 500 Kč.

Prodloužení částku lze uhradit u pokladní přepážky ČD nebo v eShopu, kde lze úhradu provést prostřednictvím platební karty nebo systémem PaySec na adrese <https://www.cd.cz/eshop/>. (op)

Na FIP do polského EIP pouze s příplatkem

Na základě sdělení železniční společnosti PKP Intercity oznamujeme, že polský dopravce zavádí novou kategorii vlaků Express Intercity Premium (EIP). Použití těchto spojů držitelé jízdních dokladů FIP je podmíněno nákupem místenky a příplatku.

Vlaky EIP jezdí v následujících relacích:

Warszawa – Gdynia/Gdaňsk/Sopot
Warszawa – Kraków
Warszawa – Wrocław
Warszawa – Katowice
Gdynia/Gdaňsk/Sopot – Kraków
Gdynia/Gdaňsk/Sopot – Katowice

Na těchto relacích jezdí též další vlaky, u nichž se podmínky odbavení nezměnily. Podrobnější informace o podmínkách využití nových spojů jsou k dispozici u personálních útvarů dle evidence držitele jízdních výhod nebo na intranetové adrese <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody. (šp)



V tichosti a bez průtahů zamířily do běžného provozu starší, leč modernizované vagony, výhodně nakoupené v několika vlnách od rakouského národního dopravce ÖBB. Než ale tyto vozy začnou vozit cestující, musejí projít důkladným vyčištěním interiéru a také různými zkouškami. Do korporátních barev se obléknou v rámci větších oprav. Jak to tedy vypadá v depech při jejich zprovoznování?

Je to poněkud zvláštní, ale o „ojetých“ rakouských vozech od ÖBB, nedávno pořízených Českými drahami, se na rozdíl od těch zcela nových mluví a píše relativně málo. Většinou bez větší publicity zamíří urychleně do provozu. Přitom většina těchto vagonů splňuje nejpřísnější kritéria pro moderní cestování – nechybí v nich klimatizace, mohou do zahraničí a zvládnou rychlost 160 až 200 km/h.

To je i případ většiny z dvačtyřiceti vozů druhé třídy Bmz²³⁵ včetně dvanácti s dětským kinem (Bmz²³⁹), stejného počtu kombinovaných 1. a 2. třídy (ABmz²⁴⁶) a devíti lehátků (Bcmz²³⁴). Co se s těmito vagony dělo, jakmile byly od našich jižních sousedů převezeny na české území



BEZ PRODLEVY. Nákup pomohl již předvánočnímu posílení spojů Českých drah.



Jednou z prvních aktivit v depech bylo „obrandování“ logem dopravce.

Čím procházejí vozy z Rakouska, než vyrazí s cestujícími?

a jak rychlý byl jejich návrat na koleje? Po jejich příjezdu na území Česka se většina těch s platnou revizí po „oživení“ a nezbytných úpravách prakticky ihned dostala zpět na koleje.

V depech vyčistili interiér a přelepili stará loga

Jakou procedurou ale musely projít a co to pro zaměstnance DKV Praha, DKV Olomouc, PJ Bohumín, a DPOV, PSO Nymburk, obnášelo? „Především důkladné vyčištění interiéru a nahrazení některých starých samolepek s logy, technologickými nápisy a instrukcemi, pokud nešlo o mezinárodně platné a srozumitelné obrazové piktogramy, příslušnými českými. Na skříň bylo nalepeno logo ČD s označením příslušného depa a domovské stanice,“ vysvětluje Karel Boček z Odboru kolejových vozidel ČD.

Než začaly vagony vozit cestující, musely podstoupit testy. V depech, kam spadají, se po připojení na stacionární zdroje napětí ověřovala správná funkce elektrické výzbroje na našich systémech napětí. „Zatímco předchozí vlastník ÖBB neznal pojem revize elektrozařízení, tady musejí mít všechny přístroje doklad o zkoušce určeného technického zařízení,“ vysvětluje odlišnost Karel Boček. Následovala technická kontrola, jejíž zdárný konec stvrzuje samolepka s datem provedení. Vozy jsou i nadále vedeny v národním registru Rakouska – před číslem mají označení A-ČD a nikoli CZ-ČD. Subjektu spravujícímu registr se musí nahlásit změna vlastníka. Vagony pak byly co nejdříve zařazovány do provozu převážně na vlaky Praha – Bohumín – Žilina.

Za devět dní do provozu

Vozy Bmz²³⁹ s dětským kinem nejlépe dokumentují, jak rychle rakouské „ojetiny“ šly do provozu. Dva z nich ČD převzaly 18. prosince a po nezbytné pro-



DO LAKU. V Nymburce dostanou vozy korporátní nátěr. FOTO MARTIN NAVRÁTIL (4x)



Počesit se musí také interiér. To se děje prostřednictvím nových štítků.

hlídce jeden z nich vyjel už 27. prosince. Ze zbylých osmi přijatých 8. a 16. ledna mělo sedm do začátku února technickou kontrolu a vozily pasažéry. Jed-

ný 91 056 s propadlou revizí na koleje zatím nesmí. Od 19. ledna bylo turnusově několik vagonů řady Bmz²³⁹ nasazeno místo vozidla číslo 370 typu Bmz²³² (nebo Bmz²³⁵) na většinu vlaků EC Praha – Bohumín/Žilina a na spoj 531. Místo Aee²⁴⁴ číslo vozu 372 jezdí od stejného data na vlacích 144/145/148/149/532 kombinované ABmz²⁴⁶.

Hlídky se najeté kilometry

Jiná situace je u kusů, které nemají doklady, tedy jsou „propadlé“ kilometricky nebo časově. Pro ně ČD vypisují soutěž na periodické opravy (rozsahu PVY, PH). Do režimu běžné periodické opravy postupně zamíří všechny vagony od ÖBB. Záleží na tom, jaké kilometrické omezení si dovezly z Rakouska. Existují doporučené proběhy, v nichž zvlášť zásadní bezpečnostní limit určují ložiska – s nimi lze nechat vůz provozovat do ujetí 750 000 km, maximum je 800 000 km, to už znamená „červenou stopku“.

Série vagonů exÖBB dodaných v roce 2014

- ABmz²⁴⁶ – 12 vozů 1. a 2. třídy (výrobek SGP Simmering 1978–79, modernizace ÖBB Technische Services v letech 2001–2009)
- Bmz²³⁵ – 25 + 17 vozů druhé třídy dodaných ve dvou sériích (výrobek SGP Simmering/SGP Graz/Fiat Torino 1978, modernizace ÖBB Technische Services v letech 2002–2010)
- Bmz²³⁹ – 12 vozů 2. třídy s hracím koutkem a dětským kinem (výrobek SGP Simmering/SGP Graz/Fiat Torino 1977, modernizace ÖBB Technische Services v letech 2002–2010)
- WRmz²³⁷ – 4 restaurační vozy (výrobek SGP Simmering 1988/89, modernizace ÖBB Technische Services v letech 2005–2010)
- Bcmz²³⁴ – 9 lehátkových vozů (výrobek firmy Jenbacher 1981, modernizace 2004–2010)

Vagon Bmz²³⁹ 91 031 s oddílem dětského kina je v podstatě pilotním projektem pro další postup v opravách rakouských EC-vozdů této řady. Počátkem února zamířil do DPOV, PSO Nymburk, kde dostal nový venkovní lak podle platného manuálu pro korporátní design a také příslušné polepy. Pracovníci DKV Praha poté upravili dětský koutek, takzvané kinder kino.

Přehrávač DVD nahradilo jiné zařízení a sjednoceno tak bylo s vybavením dětského koutku ve vlacích railjet. Dodělány byly „hravé“ venkovní a vnitřní polepy a v polovině měsíce mohl být představen veřejnosti. V budoucnu bude tmavěšedý zátěžový koberec na podlaze nahrazen novým rovněž v korporátních barvách ČD (pro 2. třídu). Kromě tohoto vozu se opravy rozsahu Lak II provádějí v Nymburce na prvních vozech z rakouské „rodiny“. Za první poleptí by jich odtud mělo do provozu vyjet osmadvacet. **MARTIN NAVRÁTIL**

Jídelní lístek nyní prozradí nutriční složení všech pokrmů

Zákazníci Českých drah se snadno dozvědí nutriční složení pokrmů podávaných v restauračních zařízeních a nemusí je tak pátrat po hodnotách cukrů, tuků a bílkovin. Tuto změnu přinesla nová zimní sezonní nabídka, která klade důraz na roustoucí trend zdravé výživy. Zimní menu jídelních vozů a bistrovozdů ve vlacích ČD, v nichž gastronomické služby provozuje společnost JLV, navrhli odborníci z Československého svazu kuchařů a zaměřili se na zdravou a nízkokalorickou stravu.

Zdravé může být i chutné

Přestože zdravé stravování je nyní hodně „in“, nejčastěji si cestující v jídelních vozech objednávají klasickou svíčkovou s knedlíkem, což potvrdil i šéf představenstva Československého svazu kuchařů Jaroslav Sapík „Ti, kteří chtějí shodit nějaké to přebytečné kilo, se novou nabídkou novoročnímu předsevzetí nezpronevěří. To však neznamená, že si nepochutnají,“ zdůrazňuje šef-

kuchař a autor receptů. Gurmáni ocení loupanou plec s houbovou omáčkou nebo pečená husí prsíčka s kapustou. Zajímavé jsou i přílohy k jídlu jako krupicové knedlíčky se špenátem k plec. „Před hlavním chodem doporučím dýňovou polévku. V našich zemích není příliš rozšířená, ale třeba v Rakousku patří k tradičním jídlům. Věřím, že rakouští zákazníci si ji na ‚modrých‘ vlacích railjet Českých drah objednájí třeba už jen proto, aby ochutnali českou verzi,“ říká šéfkuchař Sapík. Pokud budou lidé mít chuť jen na něco malého, mohou si objednat těstovinový salát nebo sendvič s lososem.

Vyvážená jídla pro děti a pokrm pro diabetiky

Autoři jídelníčku pamatovali také na děti. „Potřebu kvalitních pokrmů si našťastí začínají rodiče uvědomovat a určitě je potěší nabídka jídel obsahujících důležité živiny, vitamíny a minerální látky,“ říká výživová poradkyně Ivana Bedná-



řová Častvavová, která se na skladbě jídel ve vlacích podílela. „Když dětem objednáte celozrnný těstovinový salát se zeleninou a bylinkovým dresinkem nebo pappardelle s tomaty, lilkem, cuketou, žampiony a parmazánem, tak víte, že jim dáváte nutričně vyváženou a zdravou stravu. Nabídka zahrnuje i doporučená jídla bez cukru pro diabetiky, jako jsou plátky rostbífů s čerstvým křenem a dijonská majonéza,“ dodává poradkyně.

Podle marketingového ředitele společnosti JLV Jana Valeše jsou jídla připravena z čerstvých surovin. „Nakupujeme je výhradně od domácích producentů a dohlížíme na to, aby neobsahovaly zbytečnou chemii. Díky tomu gastronomický servis ve spojích Českých drah pod názvem ČD Restaurant získal certifikát CEFF – Vaříme bez zbytečné chemie.“ Od nového jídelního řádu 2015 se mohou cestující setkat s českou kuchyní ve všech jídelních a bistro vozech, v nichž gastronomické služby provozuje společnost JLV. **MARTIN HARÁK**

Jsme hlavně dopravce, nikoli opraváři nebo developeři

KRÁTCE

Můžete porovnat podnikání ve společnosti ČD Cargo s privátní sférou, kde jste dlouhá léta působil?

Ve společnosti ČD Cargo dosud trvalo splnění pokynů k obchodnímu případu delší dobu, než na jakou jsem byl zvyklý v soukromé firmě. Čas jsou ale peníze! Princip podnikání se nicméně v ČD Cargo od privátní sféry zásadně neliší, protože tvorba zisku pro firmu je principem každého obchodu, ať je jejím vlastníkem soukromá společnost nebo stát. Kdo je ale rychlejší, má velkou výhodu...

Jste dlouholetý železničář a máte také zkušenosti ze soukromého sektoru. Určité víte, jak pomoci v ČD Cargo vylepšit hospodářské výsledky...

Hlavní náplní našeho podnikání je doprava zboží po železnici a na tento aspekt je potřeba neustále myslet. Nechceme se stát například developery, skladníky nebo opraváři železničních vozů, abychom nakonec nezapomněli na to, co nás živí a co musíme a budeme i nadále rozvíjet.

Na českém železničním trhu nákladní dopravy začíná být „těsno“. Příklad za všechny: jednoho z největších konkurentů ČD Cargo, firmu AWT, koupil polský národní dopravce PKP Cargo a navíc na domácím trhu funguje řada dalších „žraloků“. Má šanci vaše firma obstát v tak silné konkurenci?

Jedním slovem: má! Jinak bych od jednoho takového „žraloka“ sám dobrovolně neodšel, pokud bych nebyl přesvědčený, že to nejen s kolegy z vedení a pochopitelně všemi zaměstnanci z ČD Cargo nezvládneme. Důležitým faktorem je vybudování důvěry našich zaměstnanců k vedení společnosti. Ve firmě musíme prosadit zásadní změny reagující na konkurenční boj, což je nás nejdůležitější úkol. Myslím, že k tomu máme poměrně dobře „našlápnuto“ a právě na obchodním úseku bude ležet největší tíha dobře připravených a projednaných obchodních případů.

V ČR existuje řada potenciálních zákazníků, kteří by rádi vozili výrobky po kolejích. Někteří třeba i služby ČD Cargo využívali, ale po špatných zkušenostech odešli. Dají se takové firmy získat zpět? Můžete jim něco nabídnout, aby přešli od kamionů?

Pohybujeme se v tvrdém konkurenčním prostředí, to je neoddiskutovatelný fakt. Uspěli jsme ve výběrovém řízení na dodávky energetického uhlí do Chvaletic, místo společnosti AWT vozíme černé uhlí do hutí AcellorMittal v Ostravě a podařilo se nám uspět při realizaci řady spotových přeprav v různých komoditách, například v přepravách kapalných paliv. Situace na trhu se však dynamicky vyvíjí, takže je přirozené, že některé přepravy jsme nejen získali, ale jiné naopak ztratili. Pro letošní rok se nám třeba nepodařilo uhájit přepravy černého uhlí na

Především přepravám po železnici a obchodní činnosti s ní související by se podle člena představenstva ČD Cargo odpovědného za úsek obchodu Bohumila Rampuly měla věnovat tato dceřiná společnost Českých drah. Služby jako železniční opravárenství, stavba překladištních terminálů nebo developerství by podle něj měly provádět společnosti, které jsou k tomu primárně určeny.

Slovensko pro firmu US Steel, kde ji převzal dopravce PKP Cargo. Zároveň ale usilujeme o získání řady dalších nových přeprav, díváme se po možnostech v zahraničí. Na jedné dopravní konferenci loni v Ostravě jsem si vyslechl, že přepravy just in time je možné zajistit pouze kamionovou přepravou, že to železniční přeprava nedokáže. To je pochopitelně nesmysl. Na našem obchodním odděle-

ní byl proto vytvořen útvar business development, který má za úkol vyhledávat nové zákazníky, navrhnout jim kompletní logistický systém zajištění přeprav včetně takzvané poslední míle. Být v úzkém kontaktu se zákazníkem a znát jeho potřeby, to nám pomáhá k získání ztracených přeprav zpět. Musíme je oslovit skutečně cílenou nabídkou – nestačí jen navrhnout zabezpečení přepravy po

Česku. Budoucnost naopak mají návrhy na celou přepravní cestu, tedy včetně zahraničního úseku. Je třeba do detailu poznat požadavky a potřeby zákazníků a ušít jim nabídku přepravy přesně na míru. Není ani tak důležitá doba transportu jako garance doby dodání, kterou je nutné dodržet. Zákazníka také nemůžeme nutit, aby měl s námi několik smluvních vztahů. Platební podmínky, ceny i další věci musí mít pouze v jednom dokumentu. Vše by mělo být srovnatelné s podmínkami silniční dopravy, jen tak budeme úspěšní.

Na železnici se hodně staví a modernizuje, ale je to současně velká zátěž pro vlakovou dopravu. Nákladní kvůli různým prostojům třeba dodá zboží později, než zákazník požaduje. Jak to berou klienti?

Očekáváme těžký rok zvláště kvůli masivním výlukám, které plánuje manažer infrastruktury. Proto jsme vypracovali technologické postupy tak, aby naše spoje jezdily včas a pokud možno bez větších zpoždění. Jen tak přesvědčíme zákazníky o profesionalitě a solidnosti. Navíc nabízíme i variantní trasy přepravy a chceme rozvíjet systém jednotlivých zásilek. Tím bychom rádi konkurovali silniční kamionové dopravě. Zákazníci jsou trpěliví a chápaní, pokud zpoždění nemají vliv na jejich výrobní proces a tím i na jejich případné vícenaklady. Modernizace koridorů a tratí je pochopitelné i v zájmu našich zákazníků, což velká řada z nich naštěstí chápe. Moderní, rychlé tratě s sebou přinesou i zvýšenou tranzitní přepravu a tím další práci pro naše zaměstnance.

Plánuje ČD Cargo investice do vlastních kontejnerových terminálů? Existuje jeden v Brně, který je společným podnikem více firem, kde má ČD Cargo podíl. Hodně se mluví o Lovosicích. Tyto terminály by mohly třeba zcela nahradit seřadovací nádraží...

Rozvoji terminálů se věnují jiné společnosti, které jsou našimi zákazníky a jsou specialisty v tomto oboru podnikání. Jak jsem již zdůraznil, ČD Cargo je především dopravce, který potřebuje investovat do prostředků, jež umožňují zabezpečovat naši primární činnost, tedy přepravu zboží. **MARTIN HARÁK**

BOHUMIL RAMPULA

Po studiu Střední průmyslové školy strojnické v roce 1978 a absolvování náhradní vojenské služby začal pracovat na bývalých Československých státních drahách v různých profesích, například jako výpravčí, později vlakový dispečer Provozního oddělu Brno. Od roku 1992 pracoval v privátní spediční sféře a 1. listopadu 2014 se stal členem představenstva ČD Cargo odpovědným za úsek obchodu.



FOTO AUTOR

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ OPRAVÍ ZA 15 MILIARD SEKÝRA GROUP

Smíchov Station Development, která je společným podnikem developera Sekyra Group a Českých drah, chce začít s revitalizací smíchovského nádraží na jaře 2017, kdy plánuje zahájit stavbu první etapy rozsáhlého projektu. Potvrdil to ředitel pro development společnosti Sekyra Group Leoš Anderle, jenž je zároveň místopředsedou představenstva Smíchov Station Development. Investor už vybral vítěze architektonické soutěže na severní část území, jeho jméno zveřejní ve středu. Náklady na celý projekt developer odhaduje na 15 miliard korun. „Územní rozhodnutí bychom rádi získali v první polovině příštího roku, poté bychom zahájili prodej bytů a komerčních ploch. Zahájení stavby očekáváme na jaře 2017,“ upřesnil Anderle. Na místě smíchovského nákladového nádraží má vzniknout nové centrum. Na ploše kolem 210 000 metrů čtverečních chce Sekyra Group ve spolupráci s ČD postavit kancelářské, obchodní a rezidenční budovy, které bude rozdělovat široký zelený bulvár. Počítá se i s přesunem terminálu Na Knížecí blíže k smíchovskému nádraží, čímž vznikne nový dopravní uzel propojující železniční a autobusové nádraží se stanicí metra a tramvajovou zastávkou. **ČTK 3. 2. 2015**

STÁT LONI ZA NAŘÍZENÉ SLEVY ZAPLATIL PŘES 88 MILIONŮ

Přes 88 milionů korun zaplatil loni stát třem dopravcům přetahujícím se o zákazníky na trati mezi Prahou a Ostravou za státem nařízené slevy studentům, postizíženým či dětem do šesti let. Data z ministerstva dopravy ukazují velký pokles plateb Českým drahám a současně nárůst oběma soukromým dopravcům: Regiojetu a LEO Expressu. Podle dat za loňský rok klesl objem kompenzací Českým drahám o 30 procent ze 42 na 29 milionů korun. Důvodů k poklesu může být více. Stát například začal vyžadovat i od Českých drah, aby nároky na kompenzace dokládaly jízdenkami, zatímco dosud se jízdenky vyplácely jen podle přepravních průzkumů, tedy nikoli přesně podle skutečnosti. ČD si pokles kompenzací vysvětluje několika faktory včetně změny metodiky ministerstva. Podle ČD hraje nezanedbatelnou roli i demografický vývoj – jezdí méně studentů ze slabších ročníků z 90. let. Celkový objem kompenzací nahrává kritikům otevřené konkurence na železnici. Do vstupu Regiojetu totiž stát platil za linku mezi Prahou a Ostravou jen sedm milionů korun Českým drahám, v ceně byly i kompenzace. Teď platí jedenáctinásobek. Cestující však mají větší výběr a železnice přetáhla lidi z aut. **MF DNES 5. 2. 2015**

ZAUJALO NÁS

„Já se neobávám o budoucnost Českých drah. Otevíráme asi jenom 10% trhu. ... Na druhé straně České dráhy nejsou zas tak špatný podnik a já předpokládám, že uspějí aspoň v jednom nebo možná ve více těchto tendrech. ... Jsem přesvědčený, že České dráhy mají do roku 2019 zabezpečený docela slušný revenews neboli tržby. Chci, aby se zaměřily na zákazníka, na šetření nákladů a na to, aby opravdu byly ziskové.“ **Ministr dopravy Dan Ťok v rozhovoru o otevření trhu dálkové železniční dopravy.**

ČT24 6. 2. 2015

ŠKODA DODÁ DO NĚMECKA 38 VLAKŮ ZA DESET MILIARD

Plzeňská Škoda Transportation dodá britskému dopravci National Express 38 nízkopodlažních elektrických vlaků RegioPanter. Budou jezdit v Norimberku a okolí. Hodnota kontraktu je deset miliard korun, firma má na výrobu vlaků čtyři roky. Jde o druhou zakázku, kterou firma v Německu získala. V roce 2013 podepsala s Deutsche Bahn smlouvu na dodávku šesti moderních elektrických vlaků za 2,6 miliardy korun. Plzeňská Škoda zároveň společně s francouzským koncernem Alstom usiluje o dodávku 80 elektrických vlaků pro Severní Porýní-Vestfálsko za tři miliardy eur (zhruba 83 miliard korun). V kontraktu je zahrnutá výstavba obrovského depa v Německu. Skupina firem kolem Škody Transportation se zhruba 5 000 zaměstnanci utrhla předloni 14,6 miliardy korun, což bylo oproti roku 2012 o téměř pět procent méně. Seskupení snížilo v roce 2013 čistý zisk meziročně o téměř 42 procent na 1,75 miliardy korun. V Česku zaměstnává zhruba 700 inženýrů a vývojářů. Do výzkumu a vývoje nových produktů dává skupina každoročně kolem jedné miliardy korun. Hlavními produkty jsou nízkopodlažní tramvaje, elektrické lokomotivy, metro, příměstské vlakové jednotky či trolejbusy. **IDNES.CZ 2. 2. 2015**

DO VÍDNĚ CESTUJÍCÍ DOJEDOU ZA NECELÉ ČTYŘI HODINY

Cestující na železnici by se z Prahy do Vídně měli dostat za méně než čtyři hodiny, přesněji za 3 hodiny a 45 minut. Takovou dohodu podepsal ve Vídni ministr dopravy Dan Ťok s rakouským kolegou Aloisem Stögerem. Vlaky by tak rychle měly jezdit nejspíše v roce 2024. Současný nejrychlejší spoj na trase je railjet, který cestu podle jízdního řádu urazí za čtyři hodiny a deset minut. Cílem je, aby se mezi Prahou a Břeclaví jezdilo za méně než tři hodiny. Slabými místy na prvním koridoru jsou zastaralé uzly, nejhorší je situace v Brně. Rovněž je třeba dodělat úsek Úvaly – Běchovice. Na některých místech, například v rovině kolem Břeclavi, by se mohla rychlost zvýšit až na 200 kilometrů v hodině. Prozatím zůstává tuzecké maximum na 160 kilometrech v hodině. Ministři jednali i o druhé železniční větvi do Rakouska, tedy o spojení Praha – České Budějovice – Linec. Kvůli špatným dojezdovým časům odtamtud už před lety zmizely expresní spoje kategorie EuroCity. Bude se však čtvrtý koridor, který by měl srazit dobu jízdy rovněž pod čtyři hodiny, a to na 3 hodiny a 40 minut. Rakušané proto chtějí znovuzavedení vlaků EuroCity na této trase. Nejdříve se tam objeví v prosinci 2017. **E15 12. 2. 2015**

Pohled pod pokličku s webem BlueTrains

Zajímavý počín uskutečnilo sesterské periodikum – magazín ČD pro vás. Pro železniční příznivce připravila redakce magazínu novou fanouškovskou stránku obsahující elektronický katalog vozidel Českých drah. To by samo o sobě nebylo nikterak revoluční, ovšem ojedinělé je zpracování, kdy má návštěvník možnost díky 360stupňovým fotografiím stanout na stanovišti strojevedoucího, navštívit strojovnu, v případě tažených vozidel absolvovat detailní prohlídku interiéru. Aktuálně je připravena jednotka railjet, elektrická lokomotiva ady 380 nebo klasika – Eso řady 362. Ovládání je jednoduché, stačí k tomu myš a běžný internetový prohlížeč. Autoři chtějí každý měsíc uveřejňovat minimálně dvě nová vozidla, přičemž jedno z nich bude prezentováno také na stránkách ČD pro vás. Novinku najdete na www.bluetrains.cz, web má i svůj facebookový profil. **(rub)**

Na MS v cyklokrosu přijelo vlakem 600 lidí

Podruhé v tomto tisíciletí se konalo mistrovství světa v cyklokrosu v Táboře. Nejlepší cyklokrosaři zde změnili síly v poslední lednový a první únorový den. Na závodech se vystřídalo dvacet tisíc návštěvníků. České dráhy, které se staly oficiálním dopravcem, přivezly pravidelnými osobními vlaky, ale i rychlíky, které mimořádně zastavily na zastávce Tábor-Čáplův Dvůr, více než šest set diváků, přičemž nejvíce jich přicestovalo z Prahy. Národní dopravce tak přispěl k propagaci světové uznávaného sportu a úspěšná akce se ukázala jako vhodná propagace sportu a veřejné dopravy. **(kaf)**

Patrové vozy Bmto čeká omlazovací kúra



České dráhy vyhlásily veřejnou zakázku na modernizaci 12 patrových vozů řady Bmto. Patrové vagony čeká „omlazovací kúra“, po níž budou nasazeny v rámci Pražské integrované dopravy. Díky tomu zmizí z kolejí starší elektrické jednotky řad 451 a 452, takzvané pantografy. Kompletně se opraví interiér vozu a sedačky dostanou nové textilní čalounění. Osvětlení vytvoří tělesa integrovaná do stropu, informační systém pak osm LCD displejů. Cena kontraktu má činit zhruba 120 mil. Kč a termín dodání je jeden rok od podpisu smlouvy. **(pes)**

KNIHY



Historie výtopny a depa v Žatci

Autor knihy Pavel Korbel se ve 120stránkové publikaci s bohatou fotografickou a výkresovou dokumentací věnuje historii žateckého depa, které sice nebylo svojí rozlohou jedno z největších v bývalém Československu, ale mělo zásadní provozní význam nejen pro tamní region. Žatecká výtopna byla služebnou provozně významnou, neboť tam přicházely těžké a silné parní lokomotivy například řad 534.03 nebo 556.0. V další éře se v depu zabydlely motorové stroje původních řad T 669.1 a T 679.1 a ve zcela poslední fázi existence žateckého depa se tam objevily i elektrické mašiny. S prudkým úbytkem výkonů po roce 1989 poklesla v Žatci výrazně i potřeba těchto strojů. Výtopnu opustily v letech 1997 až 1998 poslední kusy a objekty depa začaly chátrat. Žatecká topírna patřila k těm, které takřka výhradně vystavovaly lokomotivy pro dopravu nákladních vlaků. Dnes by zájemci o železniční historii depo v Žatci už neobjevili, neboť bylo srovnáno se zemí. Publikace je k dostání za 259 Kč.



Železniční vzpomínky nejen na Přerov

Monotematický „speciál“ Dušana Šimka je především fotografickým vzpomínáním autora na železnici. Od dětského okouzlení železnou dráhou přes studium na dopravní škole až po působení v samotném provozu. Speciální číslo se oproti jiným podobným publikacím v této edici věnuje detailně technice nebo historii tratí, nicméně řada dobových, leckdy velmi vzácných záběrů zavede čtenáře po železnici od pravého břehu Labe přes České středohoří přes Moravu až po východoslovenské Košice. Nejprůroznější akcent je ale kladen na významný železniční uzel Přerov, autorovo bydliště. Na 100 stranách je vedle řady zajímavých fotografií k dispozici autorův text, který prošel jen minimální redakční úpravou a byly ponechány jak slangové výrazy, tak i prvky hanáckého nářečí či autorova větná stavba. Text tak působí autenticky a vhodně doplňuje fotografický doprovod. Knihu je možné zakoupit za 220 Kč. Obě publikace si můžete pořídit v řadě knihkupectví s odbornou a technickou literaturou nebo přímo v prodejně nakladatelství Corona, která se nachází v pasáži Hybernská centrum v Praze 1 naproti Masarykovu nádraží. (mh)

Propojení s auty má zelenou, P+R u nádraží přibude

Záchytná parkoviště u tuzemských železničních nádraží najdeme na různých místech – v Českém Brodě, Studénce, České Třebové, Blansku nebo ve Vyškově. A další přibývají. Například u stanice ČD v Nymburce má příští rok vzniknout nové stání pro zhruba osmdesát automobilů. Na stavbu Park+Ride bude město, které by se mělo zároveň stát provozovatelem parkingu, žádat dotaci z evropských fondů. Z původní odstavné plochy pro vozidla v budoucnu vznikne park. Takových míst je ale v Česku mnohem více.

Parkování u železničních stanic není nic nového. Tato forma dojíždění především do práce byla ve vyspělých zemích západní Evropy, ale i v USA, rozšířena už v průběhu minulého století. Země jako Švýcarsko nebo Rakousko zavedly takzvaný systém Park+Ride prakticky u každého většího vlakového nádraží. Někde je zpoplatněný, jinde zdarma. A podobně je tomu nyní i v Česku. K tomu navíc funguje služba ČD Parking, která je určena speciálně zákazníkům národního dopravce a plánuje se i její rozšíření.

V nedávné době se proto na celkem 194 železničních stanicích a zastávkách po celé České republice uskutečnil průzkum, při němž se zjišťovala například užitná plocha, kapacita či majitelé pozemků. Na základě těchto závěrů vznikne systém ČD Parking dle reálných možností příslušných lokalit. Zástupci Odboru obchodu osobní dopravy již vytypovali konkrétní lokace, kde by se dala teoreticky vybudovat parkoviště na pozemku Českých drah nebo by se případně vstoupilo do jednání s provozovatelem stávajícího stání pro auta.



STUDÉNKA. Příměstské vlaky jsou v současnosti stále využívány takzvanými pendlery, kteří při cestě za prací volí kombinaci auto–vlak.



ČESKÝ BROD. Vznik záchytného parkoviště pomohl vyřešit akutní nedostatek parkovacích míst u nádraží. FOTO AUTOR (2x)

Služba první a poslední míle

Možnost zaparkování vozidla v blízkosti železničního nádraží je jednou ze služeb v rámci takzvané první a poslední míle. „Vnímáme tím, že jízda cestujícího nezačíná až na nádraží, ale už doma, v kanceláři, hotelu nebo na letišti. Je to jedna ze služeb, která má zákazníkovi nabídnout přidanou hodnotu a rozhodnout o využití služeb národního železničního dopravce. Průběžně analyzujeme možnosti a pak se na ně snažíme reagovat. Jednou z možností je například zřízení vlastního parkoviště, další pak dohoda s provozovatelem o slevě pro cestující Českých drah, což se nám podařilo na pražském hlavním nádraží nebo v České Třebové. V jiných případech odkazujeme na existující parkoviště v blízkosti nádraží, která má v režii soukromý provozovatel,“ říká Jiří Sádovský z Odboru obchodu osobní dopravy ČD.

Parkoviště Park+Ride

P+R

Park+Ride, česky „zaparkuj a jed“, jsou záchytná parkoviště sloužící pro využívání kombinace individuální automobilové dopravy a veřejné hromadné dopravy. Parkoviště P+R se staví v blízkosti železničních nádraží, stanic metra a velkých terminálů veřejné dopravy. Výstavbou parkovišť P+R se významným způsobem podporuje využívání veřejné hromadné dopravy, zvláště pak kolejové dopravy a integrovaných dopravních systémů.

Jak to funguje ve Vídni

- Parkoviště jsou v provozu 24 hod.
- Poplatek za 1 den činí na každém parkovišti 3,40 eur.
- Seznam P+R s návazností na kolejovou dopravu (S = příměstská železnice, U = metro): Erdberg (U), Spittelau (U), Hütteldorf (S, U), Ottakring (U), Heiligenstadt (S, U), Aderklaaer Straße (U), Leopoldau (U), Donaustadtbrücke (U), Siebenhirten (U), Liesing (S).

Pilotní projekt v Pardubicích by měl přinést dvacet míst

České dráhy navíc v současné době připravují pilotní program, kterým by mělo být přibližně dvacet vlastních automobilových stání před pardubickým hlavním nádražím. V současnosti vzniká projektová dokumentace tohoto projektu a ladí podmínky, za kterých bude možné parkoviště využít. Mělo by být

určeno cestujícím, kteří si v eShopu ČD zakoupí jízdenku na vzdálenost minimálně 120 kilometrů. „Zvažujeme, že ke vnitrostátní jízdence bude parkování na den zdarma, druhý den za poplatek, k mezinárodní jízdence budou dva dny parkování zdarma. Zákazník obdrží voucher s čárovým kódem, jehož načtením dojde k otevření závozu parkoviště, u In Karet bude stačit jejich čárový kód,“ doplňuje Sádovský.

V Praze a České Třebové funguje ČD Parking

Služba ČD Parking je určena speciálně zákazníkům Českých drah, kteří momentálně cestují ze stanic Praha hlavní nádraží a Česká Třebová, a podle Odboru obchodu osobní dopravy by se její působnost měla v budoucnosti rozšiřovat. V Praze na hlavním nádraží je v současné době umožněno zvýhodněné parkování v garážovacím a parkovacím komplexu Wilsonova. V nabídce je aktuálně pětasedmdesát míst na krytém a hlídaném parkovišti s non-stop provozem. Určitě zajímavá je i cena 99 Kč za 24 hodin stání – oproti standardní ceně se pro zákazníky Českých drah jedná o slevu ve výši neuvěřitelných 861 Kč! Tato možnost platí pro jízdenky s výchozí stanicí Praha hlavní nádraží a se shodným datem parkování.

V železničním uzlu Česká Třebová je v podzemním parkovacím komplexu provozovaném společností Eko Bi, umístěném přímo pod nádražím Českých drah, k dispozici 10 parkovacích míst pro zákazníky národního dopravce za zvýhodněné ceny. Například den parkování přijde na pouhých 70 korun a automobily navíc nepřetržitě monitoruje městský kamerový systém. Nabídka v České Třebové platí pouze v rámci eShopu ČD, kde si zákazníci k využití služby musí obstarat předem rezervaci. MARTIN HARÁK

V interiérech „Hyder“ zkoušejí jiné osvětlení

Na počátku bylo několik stížností členů vlakových čet na to, že v některých typech osobních vozů je při zhasnutí většiny světel nad čtyřsedadly ve večerních a nočních hodinách tma a nelze tak zodpovědně provádět revizi jízdenek. Na konci je instalace středového osvětlení do zkušební vzorku vagonů s tím, že po schválení se dodatečné úpravy provedou na všech vozech řad 054, 854 a 80-29 2XX (954).

„Šlo o zhoršení bezpečnosti cestujících a vlakových čet v těchto typech vozů,“ vysvětluje úpravy prezident Federace vlakových čet Jan Fridrich. Podle něj zvláště průvodčí menšího vzrůstu museli při snaze dosáhnout na vypínač nad čtyřsedadlem vkročit mezi sedící lidi. Zakopnout mohli jak oni, tak i cestující nastupující, vystupující nebo třeba jen jdoucí na toaletu. Na druhou stranu když si průvodčí rozsvítili, aby dobře viděli na kontrolované jízdní doklady, často byli

verbálně napadáni zákazníky, kteří si zhasli, aby mohli během jízdy spát.

První podněty k řešení osvětlení přišly počátkem loňského roku. V létě, kdy je dlouho světlo a tudíž i dobrá viditelnost, se však řešení problému odložilo. Teprve na podzim zástupci federace zahájili jednání s O12 a členem představenstva odpovědným za osobní dopravu Michalem Štěpánem.

Namontují přídatná světla

Pak se věc rychle pohnula dopředu. Na žádost FVČ se na vozidlech 854.210-2, 21-29 351-3 a 80-29 212-5 DKV České Třebová, PJ Trutnov, navrhla a zkušebně provedla úprava osvětlení tak, aby i při individuálním zhasnutí zářivek byla zajištěna dostatečná intenzita světla v uličce mezi sedadly, tedy v pracovním prostoru vlakových čet.

Na stropní podhled byly nově namontovány přídatná světla CD12068 XM-L,



Problém s viditelností ve vlacích mají vyřešit přídatná světla. FOTO PJ TRUTNOV

které svítí vždy společně s hlavním osvětlením a nelze je z velkoprostorového oddílu zhasnout. Zařízení má asymetrický vyzařovací úhel, aby osvětlení nerušilo cestující. Jeho intenzita byla zvolena tak, aby vyhovovala příslušné normě. Do kolektoru pod středním stropním krytem na nově dosazené DIN lišty technici umístili proudové zdroje napájené společným přívodem z elektrického rozvaděče a na DIN lištu svorkovnice elektrického rozvaděče byl instalován dvoupólový jistič. Pro usnadnění ovládání vlakovými četami vznikl návod k obsluze.

Nyní je na trojici trutnovských vozů nový systém v ověřovacím provozu a dopravčův systém se dokumentace tak, aby mohla být na DÚ podána žádost o schválení úpravy. A jaké jsou první zkušenosti? Zatím podle PJ Trutnov výborné. S výjimkou jedné prasklé pojistky proudového zdroje nemuseli technici přídatné osvětlení nijak opravovat. MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE



Stavební společnost N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o., dále N+N, oznamuje čtenářům Železničáře, že po dlouholeté spolupráci ve vedení společnosti skončil generální ředitel Ing. Radek Kudrnáč ke konci roku 2014.

Nově zvoleným generálním ředitelem se stal jednatel společnosti N+N Ing. David Novák a obchodním ředitelem byl jmenován Ing. Tomáš Novák.

Těšíme se na budoucí spolupráci.



KRÁTCE

Společnost usiluje o nové přepravy

První zkušební vlak naložený kontejnery s rozloženými automobily značky Dacia vyjel v noci ze soboty 31. ledna na neděli 1. února po tratích Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC). Jízda vlaku byla vyvrcholena několika měsíci trvajících obchodních jednání, neboť až doposud byl vlak z Rumunska do přístavu Hamburk veden po trase přes Maďarsko a Rakousko. Na cestu se zkušební vlak vydal z rumunské stanice Ciumești 29. ledna v půl sedmé ráno, do cílové stanice dorazil 1. února v 18.45. Doba jízdy je tak plně srovnatelná s rakouskou variantou přepravy. Pro naši firmu je velmi důležité, že vlak přes Českou republiku projel bez větších provozních obtíží a i doprava po Německu, kterou zajišťuje ČD Cargo ve spolupráci s dalšími partnery, probíhala hladce. Věříme, že kvalitou a přesností přepravy zákazníka přesvědčíme a podaří se nám tyto přepravy získat natrvalo. **MICHAL ROH**

Podílíme se na opravě hlavního nádraží

ČD Cargo získalo zakázku na privátní odvoz materiálu pro rekonstrukci zastřešení kolejí ve stanici Praha hlavní nádraží. Obnova bude zahrnovat nové nátěry kovových částí, výměnu skel a podobné práce. Stavbu má na starosti společnost Metrostav. Ta je zároveň objednatel přepravy a na zajištění této služby by si od ČD Cargo pronajala několik vozů nezbytných pro transport. Bohužel v naprosté většině případů se materiál do železničních vozů bude nakládat v Praze-Libni, kam se bude dovážet nákladními automobily. Po nakládce budou vozy směřovat na hlavní nádraží, kde se přistaví k příslušnému nástupišti k vykládce. Poprvé se tak stalo 4. února letošního roku. Celá rekonstrukce haly by měla trvat přibližně 2,5 roku. **MARTIN KAŠPAR**

Balený kaolin vozíme do zemí bývalého SSSR

Zajímavou přepravou, a to ani ne tak z hlediska přepravovaného zboží, jako spíše z pohledu přepravního obalu, jsou přepravy kaolinu těžební a zpracovatelské firmy Sedlecký kaolin a. s. do států bývalého Sovětského svazu přes slovenské překladiště Čierna nad Tisou. Tyto zásilky jsou realizovány ve speciálních velkoobchodních baleních ve vacích „Big Bag“, jako je tomu i v tomto případě. V České republice najdeme kvalitní ložiska především v severozápadních Čechách, přičemž vůbec nejvyšší leží v okolí Karlových Varů, což potvrzuje i to, že zdejší kaolin určuje mezinárodní normu pro kvalitu této horniny v průmyslovém využití při výrobě porcelánu. Česko je jedním z největších producentů této důležité suroviny, například v roce 2010 ji byly v nás vytěženy téměř 3 miliony tun, což byl čtvrtý největší objem na světě po Spojených státech, Uzbekistánu a Německu. Zboží dodávané na postsovětské trhy je expedováno ve skupinách vozů Eas několikrát ročně. Vozy putují z odesílací stanice Chodov přes hraniční přechod Horní Lideč na překladiště Čierna nad Tisou, kde jsou „Big Bagy“ přeloženy do širokorozchodných vozů Ukrajinských železnic (UZ). Ty pak zamíří k příjemcům na Ukrajině a případně i do jiných států. **MARTIN BOHÁČ**



NÁVRAT. Na vlcích osobní dopravy jezdily Laminátky řady 340 již v letech 2008 a 2009. Nyní jsou zpět a pomáhají s mezistátními vlaky do Gmündu. FOTO AUTOR (2X)

Laminátky pomáhají s mezistátními spoji do Rakouska

Málo vídaný jev na tuzemské železnici je nyní k vidění na jihu Čech. Spěšný osobní vlak do Rakouska tam dopravují mašiny ČD Cargo. Jedná se o tři stroje řady 340, jež vznikly postupně přestavbou z Laminátek série 240. Ačkoli se jedná o starší lokomotivy, jsou všechny v provozu dodnes.

Každou neděli jede vlak do Gmündu a zase zpátky

Osvědčený dvoufrekvenční stroj ČD Cargo si tedy každou neděli „zapůjčí“ některý z určených strojevedoucích DKV Plzeň a odveze s ním večerní spěšný vlak 2149 z Českých Budějovic přes České Velenice do dolnorakouského Gmündu. „Tady končí a cestující je umožněn třímínutový přestup na přímý spoj Waldviertel Express do Vídně. Zpět lokomotiva řady 340 odváží vlak 2168 z Českých Velenic do Českých Budějovic. Mezistátní vlak vznikl na přání kraje jako jedna z možností nedělního návratu z akcí konaných v Plzni, která byla letos vyhlášena evropským městem kultury.“ vysvětluje obchodní ředitel Regionálního obchodního centra ČD v Českých Budějovicích Jiří Kafka.

Stroje řady 340 mají za sebou již dvě prvenství. Jeden z těchto strojů, konkrétně 340.062, slavnostně zahajoval dopravu na trati Rybník - Lipno s nově provedenou elektrizací 25kV/50 Hz 17. června 2005 a druhý v červnu 2010 odvezl první elektrický vlak z Českých Velenic do Gmündu. Ač jsou stroje 340 určeny prioritně pro nákladní dopravu, objeví se příležitostně, letos dokonce pravidelně, na vlcích osobní dopravy.

Dvoufrekvenční Laminátky pravidelné osobní vlaky pod hlavičkou ČD Cargo odvozdily již v grafikonu 2008/2009. „Tedy stroje 340 zabezpečovaly dopravu na vlcích 8505/8514 z jihočeské metropole do hornorakouského Summerau a zpět. Dnes se pohybují nejčastěji na přetazích nákladních vlaků mezi Horním Dvořištěm a Summerau, případně jedou až do

Lokomotiva ČD Cargo ve službách mateřské firmy táhnoucí mezistátní osobní vlak. Vtip? Nikoli, od nového jízdního řádu skutečnost. Dopravu na jednom nedělním spěšném spoji od prosince zabezpečuje dvoufrekvenční lokomotiva řady 340 této dceřiné společnosti Českých drah. Vše způsobil nedostatek rakouských hnacích vozidel řady 1116 nebo 1216, které jsou schopny zajíždět od našich jižních sousedů na české území.

Českých Budějovic. Lze je zahlédnout i na trati České Budějovice – České Velenice – Gmünd, kde vozi jeden pár průběžných nákladních vlaků 45513/68800,“ dodává vedoucí lokomotivních čet českobudějovické PJ ČD Cargo Luboš Klečatský.

Laminátka řady 340 byla přechodným řešením

Vznik lokomotiv řady 340 byl podle jednoho z tvůrců této lokomotivní řady Jiřího

Bečváře dočasným řešením. „Vozidla měla zajistit vozbu mezi pohraničními stanicemi Horní Dvořiště a Summerau pouze po překlenovací období. V době dokončené elektrizace tohoto pohraničního přechodu ani rakouská strana nedisponovala dostatečným počtem vhodných dvousystémových vozidel schopných jezdit na proudových systémech 25 kV/50 Hz a 15kV/16,7Hz. Hledalo se tedy provizorní a co nejrychlejší řešení, především pro

nákladní dopravu, kde se měla nahradit přetahová vozidla řady 771. Osobní doprava v té době byla minoritní, řešila se hlavně nákladně, proto vznikla řada 340. Po ukončení přechodného období měly být tyto stroje nahrazeny univerzální třísystémovou lokomotivou z české produkce,“ vzpomíná Bečvář.

A proč se vybrala právě řada 240? Jiří Bečvář tehdy s kolegy hledal vozidlo vhodné k přestavbě. Jako nejvýhodnější se jevila lokomotiva řady 163, do níž by se prakticky jen doplnil lokomotivní dvoufrekvenční transformátor s příslušnými obvody. Tím by vznikl třísystémový stroj, jenž by měl uplatnění na všech elektrifikovaných pohraničních přechodech. Bohužel tehdejší vedení ČD neuvolnilo pro tento účel žádný stroj s odůvodněním, že je jich nedostatek. ČD proto v červenci 2000 vyhlásilo tendr na přestavbu lokomotiv řady 240, byt se uvažovalo ještě o strojích řady 230 nebo Plecháčích řady 242. Pro modernizaci se zvolilo sice starší vozidlo, než je řada 242, ale technicky vyspělejší. A tím byla právě „dvěstěčtyřicítka“, vybavená spádovou EDB, již lze na sklonových poměrech jihočeských tratí využít.

Mašina vznikla kooperací Škodovky a Českých drah

V srpnu 2001 byla uzavřena smlouva mezi ČD a plzeňskou firmou Škoda Dopravní technika, přičemž při realizaci modernizace mělo rozhodující podíl tehdejší DKV České Budějovice. Jeho zaměstnanci prováděli nejen vlastní přestavbu, ale dodali i komponenty výkonové elektroniky. Práce trvaly do března 2003. Jako první byl přestavěn stroj 340.055, v krátké době následovaly ještě dvě laminátky – 340.049 a 340.062. „Tato trojice měla být nouzovým řešením na krátkou dobu. Vozidla jsou ale stále v provozu a ve srovnání s jinými lokomotivami vykazují po více než deseti letech vysokou spolehlivost,“ dodává Jiří Bečvář. **MARTIN HARÁK**



STANOVIŠTĚ. Modernizací prošel před lety i ovládací pult lokomotivy.

ČD Cargo vylepšilo své webové stránky

Zcela novými webovými stránkami se od ledna 2014 může pochlubit akciová společnost ČD Cargo. Navržené jsou tak, aby co nejlépe naplňovaly potřeby zákazníků a zároveň byly přehledné. Proto bylo uspořádání jednotlivých záložek zvoleno tak, aby každý návštěvník našel informace co nejrychleji.

Tvůrci nezapomněli ani na nejnovější trendy v této oblasti, současně přihlíželi k přehlednosti a hlavně jednoduchosti webu. Původní stránky společnosti byly již zastaralé, pro mnohé i nepřehledné. Proto se v rámci projektu zákaznického portálu EROZA rozhodlo i o tvorbě zcela nového webu. Stránky vznikly tak, aby jejich aktualizace byla co nejrychlejší a nejjednodušší. K tomu přispívá také nová platforma, na níž jsou tyto stránky navrženy. Jedná se o systém LIFERAY,

který umožňuje snadné a rychlé úpravy podle aktuálních potřeb bez nutnosti dalšího programování.

Některé aplikace mají nyní mnohem více funkcí

Při tvorbě stránek jejich tvůrci sloučili některé aplikace, což umožňuje vyhledávání více informací na jednom místě. Rozšířila se i jejich funkčnost. Například v aplikaci „Stanice a disponenti“ lze nyní nalézt veškeré informace o dané stanici, a to včetně jejího zobrazení na mapě. Dále je také možné plynule přejít k vyhledávání spojení do/ze stanice.

Loni v prosinci ČD Cargo spustilo část zákaznického portálu EROZA, jenž se klientům zpřístupní po jejich zaregistrování. Najdou zde mimo jiné smluvní přepravní podmínky či tarif pro přepravu vo-

zových zásilek, které již nejsou přístupné. Od ledna loňského roku už ČD Cargo není veřejným dopravcem a nemusí tyto dokumenty povinně zveřejňovat. Zaměstnanci mají tyto dokumenty prozatím k dispozici na portálu společnosti v interních normách pod záložkou „Přepravní-obchodní podmínky a tarify“.

Plánuje se rozšíření služeb zákaznického portálu

V současnosti se intenzivně pracuje na rozšíření služeb webu – na zákaznickém portálu EROZA. Ten bude k dispozici zákazníkům, kteří mají s ČD Cargo uzavřený smluvní vztah o elektronické výměně dat. Tato část internetových stránek se rozdělí do tří základních částí: před realizací – v průběhu realizace – po realizaci. Přínosem pro klienty se stane pře-

hled vlastních objednávek: přehled zásilek a přihlášek nakládky, zobrazení jejich stavu, aktuální poloha vozu či předpokládaný příjezd do stanice. Počítá se i s možností zadání objednávky přes webové rozhraní. K dispozici bude rovněž přehled faktur nebo seznam uzavřených smluv. Samozřejmostí je i správa účtu nejen s možností změny hesla.

ČD Cargo průběžně vyhodnocuje návstěvnost jednotlivých sekcí webu. To firmě pomáhá stránky dále vylepšovat. Ze statistiky zobrazení vyplývá, že čtenáři stránek nejvíce využívají aplikace. Velkou návštěvnost má i sekce kontaktů, informací o společnosti nebo část nazvaná „Čím se řídíme“. **LEONA PECKOVÁ**

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TEST VOZIDEL

4/2015

zeleznicar.cd.cz

7

Česko-slovenský duel staronových obožřivelníků

363.5 ČD CARGO 361.1 ZSSK

V rubrice Test vozidel zpravidla porovnáváme vozidla, která jsou nasazována na podobné výkony. Tentokrát však uděláme výjimku a podíváme se na „zoubek“ dvěma lokomotivám, které – ač každá slouží k dopravě diametrálně odlišných vlaků – mají stejné kořeny a jejich modernizace je koncepčně prakticky totožná. Jak se omlazením Persingů řady 163 poprali v Plzni a jak na to šli ve Vrutkách? Potvrdí se platnost rčení, že když dva dělají totéž, nikdy to není totéž? Síly změní stroje řady 363.5 ČD Cargo a 361.1 slovenského dopravce ZSSK.



Hlavní důvod, proč jsme si do redakčního motorového článku vybrali tyto dva vozidla, spočívá v jejich podobnosti. Oba jsou modernizací staronových lokomotiv, které byly původně navrženy v 60. letech 20. století. Přestože se jedná o dva různé typy lokomotiv, jejich konstrukce a modernizace jsou velmi podobné. V testu se budou srovnávat dva typy lokomotiv, které jsou v provozu v České republice a Slovenské republice. První z nich je lokomotiva řady 363.5 ČD Cargo, druhá je lokomotiva řady 361.1 ZSSK. Oba typy lokomotiv jsou v provozu v České republice a Slovenské republice. První z nich je lokomotiva řady 363.5 ČD Cargo, druhá je lokomotiva řady 361.1 ZSSK.



HLUČNOST
363.5: 100 dB (v 50 m) / 100 dB (v 50 m)
361.1: 100 dB (v 50 m) / 100 dB (v 50 m)



HODNOTNÍ: 363.5 - 10 bodů, 361.1 - 10 bodů



TRAKČNÍ A BRZDOVÁ CHARAKTERISTIKA
363.5: 100 kN / 100 kN
361.1: 100 kN / 100 kN



HODNOTNÍ: 363.5 - 10 bodů, 361.1 - 10 bodů



ERGONOMIE A UŽIVATELSKÁ PŘÍVĚTIVOST
363.5: 100 bodů / 100 bodů
361.1: 100 bodů / 100 bodů



HODNOTNÍ: 363.5 - 7 bodů, 361.1 - 6 bodů



HODNOTNÍ: 363.5 - 7 bodů, 361.1 - 6 bodů



HODNOTNÍ: 363.5 - 6 bodů, 361.1 - 6 bodů



OVLÁDÁNÍ A ŘÍDICÍ SYSTÉM
363.5: 100 bodů / 100 bodů
361.1: 100 bodů / 100 bodů



HODNOTNÍ: 363.5 - 7 bodů, 361.1 - 6 bodů



HODNOTNÍ: 363.5 - 7 bodů, 361.1 - 6 bodů

TRAKČNÍ A BRZDOVÁ CHARAKTERISTIKA

363.5: Lokomotiva disponuje maximální výkonem 1,7 MW na osmákových kolech (1,7 MW na osmákových kolech). To je podobné například lokomotivě řady 163.5 ČD Cargo, která má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech. Lokomotiva řady 363.5 ČD Cargo má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech. Lokomotiva řady 361.1 ZSSK má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech. Lokomotiva řady 363.5 ČD Cargo má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech. Lokomotiva řady 361.1 ZSSK má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech.

361.1: Tato lokomotiva má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech (1,7 MW na osmákových kolech). To je podobné například lokomotivě řady 163.5 ČD Cargo, která má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech. Lokomotiva řady 361.1 ZSSK má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech. Lokomotiva řady 363.5 ČD Cargo má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech. Lokomotiva řady 361.1 ZSSK má maximální výkon 1,7 MW na osmákových kolech.

HODNOTNÍ: 363.5 - 9 bodů, 361.1 - 8 bodů

JAK JSME TESTOVALI

- ověřili a vyzkoušeli charakteristika
- charakteristika
- ověřili a vyzkoušeli systém
- hlučnost
- ergonomie a uživatelská přívětivost

V rámci testování stroje, když je v provozu, bylo třeba ověřit jeho charakteristiku. To bylo provedeno v reálných podmínkách. Lokomotiva řady 363.5 ČD Cargo byla testována v Plzni a lokomotiva řady 361.1 ZSSK byla testována ve Vrutkách. Testování bylo provedeno v reálných podmínkách. Lokomotiva řady 363.5 ČD Cargo byla testována v Plzni a lokomotiva řady 361.1 ZSSK byla testována ve Vrutkách. Testování bylo provedeno v reálných podmínkách.



VERDIKT

ŘADA 363.5: 39 bodů

Výsledkem modernizace z Plzně je příkladem toho, že potenciál původních řad 163 je s minimem vkladů pro další využití spíše v nákladní dopravě. Trakční je z malých výtěžných maximum, i přes výrazný přiblížení informací pro řídicí systém, která byla bez zásadních problémů. Chodové vlastnosti jsou pro nákladní stroje dostatečné, byť za současných trendů zanedbatelné. Komfort obsluhy řídicího panelu (bohužel ani pozitivní) a na logice ovládání je zkrát, že se vzhledem k původnímu stroji vyvíjel a původní vypracovaný design. Mezi modernizačními postupy patří i povolení jiných projektů.

ŘADA 361.1: 36 bodů

Povleč slovenskou novinku předcházející a nová vůle: ochotná. Výsledkem testu je proto velmi příjemným přehledem a odpovídá ve větší podobě řídicího panelu. Přidání nových údajů řešení. Lepší než u konkurence je podle nás koncepce řídicího systému a zejména zpráva, jakým způsobem je postavena. Pokud by se podařilo přidat některé detaily, zejména v ovládání a logice rozmístění některých ovládacích prvků a odstranění prodávací přechodu mezi režimy brzdění, byla by řada 361.1 vůči české nákladní lokomotivě vyzrálou skupinou. Z hlediska produktivity poměrně rozšířené modernizace lokomotiv pro rychlost 160 km/h a osobní vozby u vlaků střední a nízké rychlosti, nahrazení na tomto segmentu hradící vozidel porostu rychlosti než u nákladní dopravy a reálné možnosti, jak řadu 361.1 ještě vyvíjet, prakticky neexistují.

POD ČAROU

Testy byly provedeny v reálných podmínkách. Lokomotiva řady 363.5 ČD Cargo byla testována v Plzni a lokomotiva řady 361.1 ZSSK byla testována ve Vrutkách. Testování bylo provedeno v reálných podmínkách. Lokomotiva řady 363.5 ČD Cargo byla testována v Plzni a lokomotiva řady 361.1 ZSSK byla testována ve Vrutkách. Testování bylo provedeno v reálných podmínkách.

TEST: VIKTOR BUREŠ, FOTO: VILHELM JANKOVIC, AUTOM 7/10

Předplatte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090

Přesně padesát let trvalo, než se cestující na severní Moravě dočkali nové železniční tratě. Nedávno byl dokončen úsek ze Sedlnice do nové stanice Mošnov, Ostrava Airport, který se zároveň stal historicky prvním vlakovým spojením na letišti v České republice. Ostrava tak drží primát v moderní kombinované dopravě vlak–letadlo. Trať si ve zkušebním provozu v pátek 6. února vyzkoušely dvě elektrické lokomotivy řady 163. Šlo o speciální ověřovací jízdu, která měla prokázat bezpečný provoz s ohledem na řízení leteckého provozu.

První únorový pátek se stal malým železničním svátkem. Byl to den, kdy se úplně poprvé vydaly po nové trati na ostravské letiště v Mošnově dva Peršingy, konkrétně stroje 163.046 a 163.047. Technici Elektrizace železnic otestovali provoz elektrických strojů, které nesmí rušit rádiovou komunikaci mezi piloty a leteckými dispečery. Další podobná zkouška se odehrála v pondělí 9. února s elektrickou jednotkou řady 471 CityElefant. Ta prozatím bude od dubna na letišti pravidelně zajišťovat.

Bez razítek by to nešlo

Úřední povolení pro novou trať na letiště nabylo právní moci letos 3. ledna a provozovatelem dráhy je na základě smlouvy uzavřené s Moravskoslezským krajem státní organizace SŽDC. „Je to takřka neuvěřitelné, ale nová železniční trať vznikla v našem kraji přesně po padesáti letech. Právě v roce 1964 byly uvedeny do provozu poslední nové úseky spojující dráhy Ostrava-Svinov – Havířov – Český Těšín,“ připomněl náměstek ředitele pro techniku z Oblastního ředitelství SŽDC Ostrava Libor Tkáč.

Novou trať na letiště v Mošnově otestovaly dva Peršingy



V CÍLI. Moderní nástupiště mošnovského letiště přivítalo dvojici Peršingů.



Historický okamžik nastal v pátek 6. února, kdy se na ostravské letiště v Mošnově vydaly první dvě elektrické lokomotivy vlastní silou.

zkoušky a současně se budoucí traťové těleso musí odvodnit. Teprve pak se společně se zřízováním železničního spodku a svršku v případě elektrizované tratě pomalu začínají stavět trakční stožáry, mosty a propustky, transformační stanice včetně pokládky inženýrských sítí a osvětlení stanic,“ vysvětluje náměstek.

Výstavba úseku začala na konci roku 2013

Samotná stavba elektrizované tratě na ostravské letiště začala v závěru roku 2013 a trvala až do loňského října. Následovaly různé revize a ověřování, například zda vše bylo provedeno přesně podle za-

držení rozkazu k jízdě v režimu „Posun mezi dopravními“ (PMD) vyjely oba stroje po stávající, leč nově elektrizované trati do zastávky Sedlnice. Odtud lokomotivy pokračovaly po nové dráze na ostravské letiště Mošnov. Pak absolvovaly měřicí jízdu do výhybny Bartošovice a zpět, kdy vždy jeden stroj táhnul a druhý vytvářel zátěž.

Při jízdě podél letiště v kilometru 1,0 až 2,9 technici měřili intenzitu rušení VHF leteckého rádiového pásma v řízení leteckého provozu železniční trakcí 3 kV. „Tato měření byla nutná, aby bylo jasné, že případné jiskření sběračů nebo jejich odskoky od troleje či pulzní regulace hnacích vozidel nebudou rušit rádiovou komunikaci mezi piloty a jejich dispečery. Šuma a praskot v radiopojítkách leteckých společností by mohly znemožnit čistý poslech a tím by mohla být narušena bezpečnost letového provozu. První měření s oběma Peršingy dopadla na výbornou,“ říká Jaroslav Večeřa ze společnosti Elektrizace železnic Praha.

Od prosince vyjedou na trať nové RegioPantery

Trať ze Sedlnice do nové stanice Mošnov, Ostrava Airport je majetkem Moravskoslezského kraje. Právě na náklady kraje byla s přispěním evropských peněz po-



FOTO: AUTOR (6x)

MĚŘENÍ. Oba bohumínští strojvedoucí jezdili podle pokynů techniků EŽ.

dání. Pak už podle Tkáče přišlo povolení Drážního úřadu, který vydal razítko na zahájení zkušebního provozu.

„Loni na podzim se konala technicko-bezpečnostní zkouška, kdy náš servisní vůz prověřil provozuschopnost všech zařízení. To byl vlastně poslední krok před zahájením zkušebního provozu a historický okamžik nastal 6. února, kdy se na letiště vydaly první dvě elektrické lokomotivy vlastními silami. Do té doby se po nové dráze projela několikrát pouze neelektrická vozidla,“ dodává Tkáč.

Měřila se míra rušení letadel

Dva vybrané stroje, konkrétně polonizované Peršingy 163.046 a 163.047 s elektronickou regulací výkonu, vedené kontrolerem vozby Kamilem Marcalíkem a strojvedoucím Petrem Marcalíkem, se vydaly 6. února z bohumínského depa přes Ostravu do Studénky, kam dorazily okolo desáté hodiny dopoledne. Po ob-

stavena. „Jde o historicky první železniční spojení na letišti v Česku, takže Ostrava drží primát v této moderní kombinované dopravě vlak–letadlo. Jsem přesvědčen, že kolejová doprava přispěje nejen k dalšímu rozvoji samotného letiště a přiláká nové cestující, ale stranou nezůstanou ani přílehlé průmyslové zóny, kam by časem mohly zajíždět i nákladní vlaky,“ říká vedoucí Odboru dopravy Moravskoslezského kraje Ivo Muras.

Pravidelný provoz na letišti podle něj začne 13. dubna, kdy se na trati objeví patrové jednotky CityElefant linky S2. „Výbor regionální rady Moravskoslezského kraje schválil finanční podporu Českým drahám na nákup dvou elektrických jednotek RegioPanter. Ty by měly být od jízdního řádu 2016 nasazeny v novém dopravním konceptu na ostravské letišti, kde je český národní dopravce licencovaným provozovatelem drážní dopravy,“ potvrdil Muras.

MARTIN HARÁK



NASAZENÍ. Stroje absolvovaly měřicí jízdu podél mošnovského letiště.

Začátky každé nové tratě jsou velmi pragmatické. Majitel či provozovatel dráhy musí získat řadu povolení a vyvolat správné řízení například s majiteli pozemků a inženýrských sítí či Drážním úřadem, což je časově náročné a administrativně velmi složité. Pak se provede

geologický průzkum. „Zjišťuje se, zda bude drážní těleso postaveno na stabilním podloží a v následném projektu se musí navrhnout odpovídající technologické postupy a skladba konstrukčních vrstev při stavbě traťového spodku i svršku. Musí se udělat různé vrty a tlakové

Leos Janacek
Ostrava Airport



Výpravčí ve Studénce předává strojvedoucímu rozkaz k jízdě na letiště.

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

MĚLNÍK – VŠETATY: ZLEPŠENÍ VIDITELNOSTI STANIČNÍKŮ

Od strojvedoucích DKV Praha, PJ Ústí nad Labem, jsme obdrželi několik hlášení na špatně viditelné staničníky na trati 072 v úseku Mělník – Všetaty. Správce infrastruktury závady odstranil, zdržení bylo způsobeno déletrvajícím zajištěním vodě a mrazu vzdorné barvy na kamenné podklady. Správa tratí Nymburk zvažuje umístění kilometrických poloh na sloupy trakčního vedení v úseku Mělník – Všetaty – Dřísy – Stará Boleslav po provedení těžkých středních oprav kolejí, které jsou plánované na měsíce duben a srpen tohoto roku. V úseku Stará Boleslav – Lysá nad Labem přichází v úvahu umístění kilometrických poloh mezi koleje při těžké střední opravě koleje, která by měla proběhnout v září roku 2015. Osazení na sloupy trakčního vedení považujeme za nejvhodnější z důvodu velmi dobré viditelnosti a také proto, že zde tolik nehroby vyvrácení vandaly. Umístění na sloupech trakčního vedení je výhodnější rovněž z důvodu lepší viditelnosti. Staničníky umístěné na zemi jsou totiž často zarostlé bujnou vegetací.

STROJVEDOUČÍ UŽ NEBUDOU RUŠENI ZBYTNÝMI SMS

Strojvedoucí již delší dobu upozorňují na krátké textové zprávy (SMS) týkající se uzavření pokladny nebo čekárny. Tyto zprávy jsou strojvedoucím doručovány na služební mobilní telefony, přestože tato informace má pro ně nulovou hodnotu a naopak je ruší při řízení vlaku. Informace o uzavření pokladen a čekáren odesílá Kontaktní centrum Českých drah prostřednictvím portálu PARIS, který čerpá údaje o personálu ze systému EDO (elektronické docházkové úlohy). Tam se shromažďují informace ze systému APS (automatizovaného pracoviště strojmistra). Odbor informatiky Českých drah již řeší změnu nastavení systému, která by měla být realizována v druhém čtvrtletí tohoto roku. Poté budou krátké textové zprávy doručovány pouze strojvedoucím vlaků, pro něž mají význam. Tedy těm vedeným v samoobslužném způsobu odstavování cestujících, kde cestující bez jízdenky nastupují do vlaku pouze dveřmi u stanoviště strojvedoucího. U vlaků s doprovodem bude informováno pouze vlaková četa.

NÁHRADA ÚSEKOVÝCH DĚLIČŮ V LIBICI NAD CIDLINOU, MĚLNÍKU A ÚSTÍ N. L.

Dle informací od strojvedoucích pana Jaroslava Makrlika z DKV Praha, Provozní jednotky Ústí nad Labem, a pana Martina Diáka z DKV Česká Třebová, Provozní jednotky Pardubice, dochází při přejezdění úsekových děličů mezi 1. a 2. staniční kolejí ve stanicích Libice nad Cidlinou, Mělník a v Ústí nad Labem-Střekov – zde na staniční koleji 3a – k masivnímu jiskření a odskakování sběrače hnacího vozidla. To vede k prudkému výkyvu úrovně trakčního napětí a následná napěťová vlna v některých případech způsobuje zásah ochranných pulzních měničů pomocných pohonů na elektrických lokomotivách s tyristorovou regulací (typicky řady 162/163 a 362/363). K těmto projevům dochází zřejmě kvůli tomu, že úsekový dělič staršího typu UDT 3 již není zcela vyhovující současným požadavkům na pojíždění rychlostí 60 km/h. Správa železniční dopravní cesty proto již zařadila do plánu opravných prací náhradu těchto nevyhovujících typů úsekových děličů modernějšími, které lépe plní současné požadavky.

BUDOU ROZKAZY PŘI NAPĚŤOVÝCH VÝLUKÁCH PŘESNĚJŠÍ?

Strojvedoucí DKV Praha pan Sehnal upozornil na výskyt návštěvidla s návštěví „Stáhněte sběrač“ v úrovni vjezdového návštěvidla stanice Praha-Radotín, ačkoli tato návštěvka nebyla předvedena a ve všeobecném rozkaze nebyla uvedena informace o napěťové výluce. Nebyla umístěna ani návštěvka „Zdvihněte sběrač“. Inkriminovaný den se sice konala napěťová výlučka, měla však být zahájena až po průjezdu dotčeného vlaku, proto strojvedoucí nebyl zpraven všeobecným rozkazem. Uvědomujeme si, že je nutné návštěvidla pro elektrický provoz v předstihu před zahájením výluky osadit, respektive po ukončení demontovat, nicméně by bylo vhodné tyto situace předpísovat vyřešit. Pro strojvedoucí je totiž nepřijemná situace, kdy spatří „stahovačku“, aniž by byl o ní informován. V úvahu přichází informace ve všeobecném rozkaze i pro vlaky jedoucí před zahájením výluky, případně i o časovém vymezení instalace návštěvidla a jejich neplatnosti mimo uvedenou dobu. Problematiku řešíme s manažerem infrastruktury.

PAVEL ROVENSKÝ



KRÁTCE

RAKOUSKO
Loňská přesnost vlaků činila 96,7 procenta

Rakouské železnice ÖBB v loňském roce jezdily s přesností 96,7 procenta. Považují se tak za nejpřesnější evropské železnice. Denně zajistily včasný provoz více než 6 000 vlaků. Tolerance pro včasný odjezd nebo příjezd v Rakousku je 5 minut 29 vteřin. V regionální dopravě byla přesnost spojů dokonce 97,1 procenta. Nejspolehlivěji jezdily vlaky ve Vorarlbergu (98,6%) a nejméně naopak v Horních Rakousích (95,5%). K nejhorším co se přesnosti týče patří mezistátní spoje. Více než třetina jejich zdržení ale připadá na zahraniční železnice. (Pešť)

NĚMECKO
Dráhy a policie posilují bezpečnostní kontrolu

Německé dráhy DB a Spolková policie pokračují v šestiletém projektu modernizace a rozšíření bezpečnostních kamerových systémů na železnici. Do roku 2016 bude do kamerových systémů investováno celkem 60 milionů eur, z toho 15 milionů na straně policie. Letos by mělo být namontováno přibližně 700 kamer na stovce zdejších železničních stanic. Tyto bezpečnostní systémy v současné době pokrývají 640 nádraží a disponují 4 800 kamerami. Další 18 tisíc snímacích přístrojů je zavedeno v regionálních vlacích. Bezpečnostní kamerové systémy aktuálně sledují pohyb přibližně 80 procent cestujících. (Pešť)

SLOVENSKO
V jízdním řádu 2015 přibýlo 105 spojů

Nový jízdní řád drah na Slovensku zlomil dosavadní trend rušení spojů. V souvislosti se zavedením bezplatné přepravy pro studenty a seniory došlo po letech k navýšení rozsahu dopravy o 105 vlaků, z toho čtyřadvacet je dálkových a ostatní regionální. V počtu míst k sezení jde o nárůst 25 000 sedáček denně a v objemu realizovaných výkonů o 1,4 milionu vlakových kilometrů za rok. Slovenský národní dopravce ZSSK tak v novém jízdním řádu vypraví denně 1 642 vlaků, z toho je 224 dálkových a 1 418 regionálních. Údaje ale nezahrnují komerční spoje InterCity. (Pešť)

POLSKO
Pendolino slaví u sousedů úspěch

Polské dráhy PKP Intercity jsou spojeny s nástupem nové kategorie vlaků Express Intercity Premium operované novými rychlovlaky Pendolino. Vlaky poprvé v polské historii nabídnou cestovní rychlostí 200 km/h a zkrátily cestovní časy. Z Varšavy do Gdaňska trvá cesta 3 hodiny, z Varšavy do Krakova a Katowic přibližně 2,5 hodiny a zcela bezkonkurenční rychlost do Vratislavi – 3,5 hodiny. Už druhý den provozu bylo prodáno přes 60 000 jízdenek a 97 procent cestujících by podle průzkumu cestu doporučilo svým přátelům a známým. Pendolina dokonce mají certifikace na rychlost 250 km/h, kvůli tratím ale mohou jezdit „jen“ 200 km/h. (Pešť)



Lůžkové vozy pro Brity přijdou na sto milionů liber

Noční vlaky spojují britskou metropoli Londýn s řadou skotských měst již od roku 1873. V současnosti je takto přímo obsluhováno 46 železničních stanic ve Skotsku a jen v roce 2013 spojů Caledonian Sleeper využilo okolo 270 tisíc cestujících. Jejich provoz není vždy „v černých číslech“, a tak jsou noční vlaky finančně podporovány, neboť představují významné spojení Anglie a Skotska. V oblíbě je mají při jízdách do Londýna na zasedání britského parlamentu například skotští poslanci.

Boj o koncesi vyhrála společnost Serco

Od privatizace britských železnic v 90. letech minulého století a zániku národní společnosti British Rail (BR) spadaly tyto spoje do všeobecné železniční koncese pro Skotsko. V letech 1997 až 2004 zajišťovala provoz nočních vlaků společnost National Express, která je současně provozovatelem řady autobusových linek. Následně provoz převzala firma Scotrail včetně obchodní značky Caledonian Sleeper. V roce 2012 však rozhodl Skotský dopravní úřad noční vlaky vyjmout ze všeobecné dopravní koncese a od roku 2015 tyto spoje provozovat pod samostatnou licenci po dobu patnácti let. Do výběrového řízení se kromě britských společností First Group a Serco, která například zajišťuje přepravu na základě požadavků skotské vlády, přihlásila také třeba Arriva, dceřiná společnost německé dráhy Deutsche Bahn.

Jsou oblíbené a mají dlouholetou tradici. Nyní speciální noční vlaky spojující Londýn s mnoha skotskými městy čeká kompletní obnova. Nový provozovatel těchto spojů, známých pod označením Caledonian Sleeper, objednal 72 nových lůžkových vozů v hodnotě 100 milionů liber. Na tuto investici přispěje skotská vláda šedesáti procenty sumy a vozy by se v provozu měly objevit do konce roku 2018.

Tendr na vlakové spoje Caledonian Sleeper a koncesi platnou od dubna letošního roku vyhrála loni v květnu společnost Serco. Její navržená koncepce se podobá transkontinentálnímu hotelovému vlaku The Ghan, který jezdí v Austrálii. Toto bezmála tři tisíce kilometrů dlouhé spojení z Darwinu do Adelaide je provozováno dceřinou společností Serco, společností Great Southern Rail.

Stávající vagony z 60. a 70. let do tří let nahradí moderní

Serco chce zapojením špičkového šéfkuchaře, jenž vlastní „michelinskou hvězdu“ a řídil restaurace v řetězci luxusních hotelů Inverloch Castle, „oprášit“ image nočních vlaků. U španělského výrobce CAF bylo objednáno 72 nových lůžkových vozů v hodnotě 100 milionů liber (asi 3,5 miliardy Kč). Na tuto investici přispěje skotská vláda úhradou šedesáti procent nákladů a vozy by měly být dodány do konce roku 2018. Lůžkové vozy mají zvětšené oddíly v nabídce

Premium, v níž nechybí samostatná sprcha. Odpočinková sedadla mají vylepšenou ergonomii a poskytují více prostoru pro nohy.

Vozy budou vybaveny wi-fi připojením a velkou atrakcí má být i odpočinkový vůz ve stylu pivnice. Současných 75 provozovaných vagonů typu Mark II a Mark III je sice klimatizovaných, ale byly vyvinuty a vyrobeny v šedesátých a sedmdesátých letech minulého století. I přes stáří ale nabízejí stále vysoký standard cestování, i když zvnějšku vypadají spíše jako retro vozy.

Z Londýna jezdí pravidelně dva páry nočních spojů

Z londýnského nádraží Euston nyní například vyjíždějí dva noční vlaky Caledonian Sleeper do Skotska. Takzvaný Highland Train je sestaven z 16 vozů a vyrazí z hlavního města pondělí až pátek ve 21.15 h., v neděli již ve 20.57 h. Zhruba za 6,5 hodiny jízdy je vlak v Edinburghu rozdělen. Přední část, doplněná o barový

vůz a vůz k sezení, pokračuje do Fort William, střední část vlaku jede do Aberdeenu a zadní do Inverness. Aby se obsloužilo co největší území, vlaky z Edinburghu stávají v téměř všech skotských stanicích. Naopak druhý vlak, Lowland Train, vyjíždí z Londýna až těsně před půlnocí a dělí se na jihu Skotska v uzlové stanici Carstairs. Přední část pokračuje přes Motherwell do Glasgowu a zadní jede přímo do Edinburghu. Hnací vozidla zajišťoval na tyto noční vlaky nákladní dopravce EWS (od roku 2009 DB Schenker Rail UK), který používal elektrické lokomotivy řady 90, případně motorové stroje řady 67.

Nově společnost Serco pověří vozbou nočních vlaků nákladního dopravce Railfreight, který připravuje nasazení moderních elektrických lokomotiv řady 92 a na neelektrifikovaných tratích pak re-motorizované lokomotivy řady 73. I nadále nebudou noční vlaky jezdit ze soboty na neděli, kdy se prováná údržba infrastruktury. (Pešť)

STANISLAV HÁJEK
Zdroj: E-R International, 11/2014

Pomohou evropské noční dopravě v budoucnu dotace?

Budoucnost noční železniční dopravy v Evropě je značně nejistá. Počet nočních spojů na starém kontinentu klesá už od 90. let minulého století. Mohou za to především společenské a ekonomické změny, nástup nízkonákladových leteckých společností, rozvoj dálniční sítě, otevření mnoha vysokorychlostních tratí a také významné zkrácení cestovních časů. Zatím poslední ranou nejen této službě je nedávné otevření dopravního trhu dálkovým autobusům v Německu.

Švýcaři jako první zůstali zcela bez lůžek

Jedna z prvních železničních společností, která se zcela stáhla z noční dopravy, byla švýcarská SBB. Podíl v mezinárodní společnosti DACH Hotelzug AG, která provozovala komfortní noční vlaky mezi Německem, Rakouskem a Švýcarskem, prodala partnerům, stejně jako

své lůžkové a lehátkové vozy. Následně se omezila noční doprava z Itálie a zrušeny byly komfortní hotelové vlaky Talgo ze Španělska.

Dominantním provozovatelem noční dopravy ve střední Evropě se staly německé dráhy DB AG s dceřinou společností DB AutoZug GmbH, jež nabízel produkt CityNightLine (CNL). Díky ně-



Lůžkové vlaky v Německu přestaly jezdit do Kodaně či do Paříže. FOTO DB

mu se společnost dlouhá léta rozvíjela a rozrůstala jak v Německu, tak směrem do zahraničí. Jedná se o síť nočních spojů s řadou přímých vozů mezi jednotlivými destinacemi, které jsou přefazovány ve vybraných uzlových stanicích. Na konci loňského roku ale začalo ořezávání této noční sítě.

Němci šetří, ruší vlaky a propouštějí zaměstnance

První skončily vlaky do Kodaně. Stalo se to už šest týdnů před novým jízdním řádem na konci turistické sezony. Další omezení přišlo s novým jízdním řádem. Padlo noční spojení Německa s Paříží, podle některých velmi dobře obsazené, a také do Amsterdamu. Podle zpravodajského portálu Süddeutsche.de prodělaly tyto tři spoje 12 milionů eur ročně při obratu kolem 48 milionů eur.

S novým jízdním řádem DB zastavily provoz více než třicetky sotva dvacet

let starých patrových lůžkových vozů WLABm a WLBm. Veškerou noční dopravu DB tak bude zajišťovat 42 nových lůžkových vozů WLABm od Siemensu. V rámci úspor došlo také k uzavření pracoviště DB obsluhujícího noční spoje v Curychu, kde bylo zaměstnáno 115 lidí, a před uzavřením je podobné pracoviště v Dortmundu. O práci tam může přijít až sto lidí.

Navzdory protestům části veřejnosti a cestujících proti rušení noční dopravy je další budoucnost lůžkových vlaků v Německu nejistá. Souvisí to mimo jiné s dosluhujícím vozidlovým parkem lehátkových vozů. O jejich případné náhradě nebo zrušení těchto služeb bude nutné rozhodnout v blízké době.

Ve Velké Británii dopravci vydrželi jen díky podpoře

O poznání příznivější zprávy jsou slyšet z Velké Británie, kde má noční doprava

zajištěnu budoucnost minimálně do roku 2030, ovšem za cenu miliardových dotací. Kontrakt na provoz dvou párů nočních vlaků z Londýna do Skotska pod tradičním názvem Caledonian Sleeper získala u nás prakticky neznámá společnost Serco. Ta patří do skupiny, která provozuje trajektové spoje ve Skotku nebo vlaky v Austrálii. Skotská vláda bude provoz nočních vlaků subvencovat po dobu 15 let celkovou dotací ve výši 800 milionů liber (což v přepočtu činí přibližně 28 miliard Kč).

Completní výměnou projde během následujících tří let vozidlový park nočních vlaků. Vozy Mark II a III ze 60. a 70. let nahradí nové soupravy od španělského výrobce CAF. Podrobnosti o tomto velkém kontraktu přináší úvodní článek na této straně. I zde pomůže s financováním skotská vláda. Závazala se uhradit celkem 60 procent nákladů.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

NABÍDKA ČD TRAVEL



Itálie

Silvi Marina – Elena Club Resort Aparthotel ****

Apartmány vybavené kuchyňkou, soc. zařízením, pračkou, balkonem s výhledem na moře, TV, klimatizace za poplatek.

Rezidence má k dispozici bazén, solární terasu, fitness, parkování a pláž v ceně.

Stravování vlastní nebo možnost dokoupení polopenze na místě: dosp.: 18 €/den, 6–12 let: 13 €/den, 2–6 let: 9 €/den, do 2 let zdarma.

Cena s dotací od 1 250 Kč/os./týden, možnost autobusu za 1 200 Kč.



Kypr

Alanya, hotel Tac Premier ****

11/12denní pobyty s odletem z Prahy a Brna v termínech od 29. 5. do 2. 10.

Luxusní hotel s all inclusive za příznivé ceny, pláž přes místní komunikaci cca 70 m.

Dotované ceny od 17 000 Kč za osobu ve 2lůžkovém pokoji, možnost přistýlky.



Kypr

Po loňském roce našimi klienty nově ověřená destinace Kypr, ve které nabízíme hotel Mimosa*** v romantickém, klidném prostředí poblíž střediska Protaras za cenu od 14 600 Kč na 11/12 dní s polopenzí, hotel Chrystala*** na okraji rušnějšího střediska Protaras za cenu od 14 600 Kč na 11/12 dní s polopenzí a také nově hotel Cavo Maris*** přímo u pláže za cenu od 21 200 Kč na 11/12 dní s polopenzí a možností dokoupení all inclusive. Pobyty v období od 28. 5. 2015 do 12. 10. 2015. Všechny ceny jsou po dotaci od zaměstnavatele.



Řecko – Santorini

Nová destinace pro letošní rok, nabízíme penzion Lefteris, hotel Blue Sea a hotel Atlas Boutique.

Stravování: bez stravy nebo se snídaní. Pobyty jsou na 11/12 dní s odletem z Prahy, Brna a Ostravy.

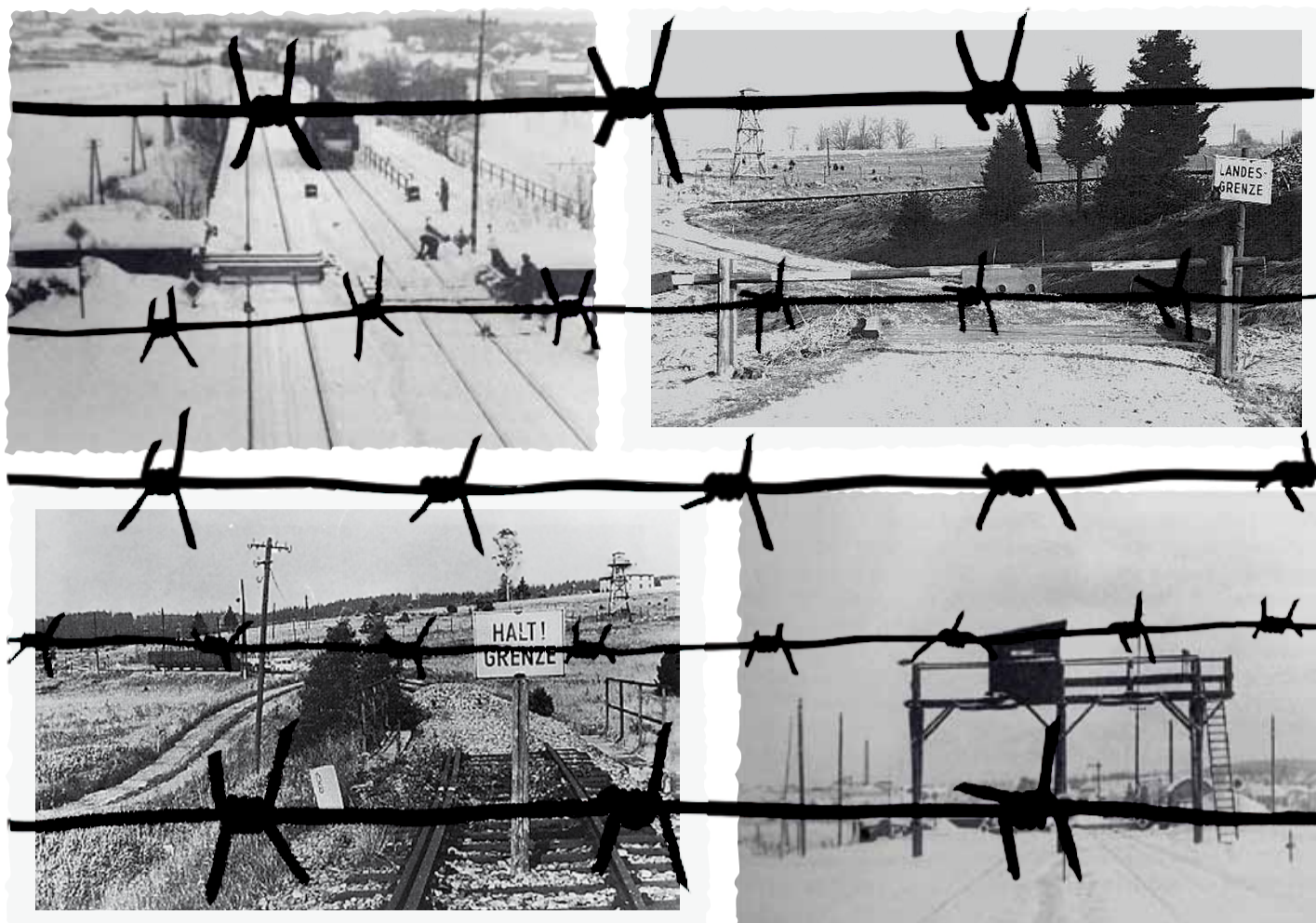


Bulharsko

Slunečné pobřeží – hotel Yunona

11/12denní pobyty s nástupem od 14. 6. do 6. 9. 2015, letecky z Prahy a Brna.

Hotel all inclusive s bazénem, v centru městečka, 200 m od pláže s dlouhou promenádou, od 11 600 Kč (po dotaci od zaměstnavatele) za osobu ve 2lůžkovém pokoji. Možnost 1–2 přistýlek formou rozkládacího gauče.



OPEVNĚNÍ. Někde pohraničníci na koleje instalovali speciální zátarasy, jinde je rovnou vytrhali.

FOTO STIFTERŮV POŠUMAVSKÝ ŽEL. SPOLEK VIMPERK

Nejslavnější únos vlaku proměnil hranice v pevnost

Byla to událost, která vyvolala celosvětový ohlas. A zároveň přiměla komunistické úřady bývalého Československa k vybudování neprostupné železné opony. Vlak svobody, jak se později spoji někdejších státních drah z Chebu do Aše přezdívalo, osudného 11. září roku 1951 místo zastavení v Aši projel do německého Selbu. Šlo o jeden z nejznámějších masových útěků na západ. V reakci na něj se ze všech hranic ČSSR stala pevnost, aby se „únos“ vlaku nemohl opakovat. Jak tedy pohlavňáři bránili útěkům do zahraničí?

Více než čtvrtstoletí po pádu režimu jsou na hranicích k vidění pozůstatky betonových základů zábran sloužících proti ujetí vlaku přes železnou oponu. Nejinak je tomu i v případě železniční tratě u Aše na západě Čech. Právě toto místo se v padesátých letech minulého století stalo dějištěm nejslavnějšího masového „únosu“ vlaku za západ. Nicméně většina ze 110 cestujících se za hranice dostala naprosto nečekaně a sedmasedmdesát z nich se vrátilo zpět domů. Většinou šlo o žáky gymnázia v Chebu a pacienti z Františkových Lázní.

Na některých přechodech preventivně vytrhali koleje

Přesto úspěšná akce několika odpůrců režimu zásadně ovlivnila zahájení budování neprostupné hranice komunistického Československa. Aby se podobnému incidentu zabránilo, byly například vytrhány koleje na mnoha nevyužívaných hraničních přechodech. A také se v roce 1951 začaly budovat ženiné technické zátarasy (ŽTZ) podél celé západní hranice.

Dřevěné sloupky tvaru T, na nichž byly napnuty ostnaté dráty (signální stěna), kontrolní pás a ochranný plůtek s pomocnou signalizací vytvořily působivou „ozdobu“ krajiny a na dlouhých čtyřicet let uvěznily obyvatele do pomyslné klece. Od roku 1953 do poloviny 60. let byly některé úseky ŽTZ napájeny napětím 3–6 kV. Na silnicích vyrostla střežena stanoviště a ŽTZ tvořily závory s betonovou výztuží, různé mobilní či vysouvací zábrany a protitankové ježci. Zátarasy nechyběly ani na vodních tocích.

Jak to ale vypadalo na tratích, kudy běžně projížděly osobní či nákladní vlaky? Případ z 11. 9. 1951, kdy strojvedoucí Konvalina a topič Kalabza, domluvení s dalšími pomocníky, projeli v zásadě bez problémů s osobním vlakem 3717 z Aše do německého Selbu, se totiž už nikdy nesměl opakovat.

Na mnohých tratích, kde byl provoz přerušen, nechali komunisté pro jistotu vyjmout celé kolejové pole. Do příslušných pojižděných traťových úseků byly instalovány výkolejky uzamykatelné nikoli železničáři, ale pohraničníky. Protože i to se strážcům socialistických pořádků zdálo málo, namontovaly se k tomu ještě zábrany vysunované z masivních betonových bloků. Udačně se přes koleje natahovala i tzv. signálka – slabý drátek, jenž při dotyku aktivoval světlice. V těchto místech měla stanoviště Pohraniční stráž (někde s věží, tzv. špačkárnou) a nad kolejemi se tyčila prohlídková lávka. Tento relikv se leckde nachází i dnes.



Kontroly vlaků ozbrojenými pohraničníky se služebními psy byly na denním pořádku.

Každý spoj čekala důkladná kontrola pohraničníků

Jak asi průjezd vlaku do prostoru hraničního pásma, umístěného ještě 4–10 km před samotnou hranicí, probíhal, podrobně popisuje Roman Kozák v publikaci věnované železnici v Novém Údolí. „Náčelník stanice byl povinen den před jízdou vlaku nahlásit na velitelství praporu PS jména těch, kteří manipulační vlak do Nového Údolí povevou. Rozumí se samo sebou, že tam z volarských železničářů směli jezdit jen ti, kdož byli tzv. prověřeni a byla jim vydána propustka. ... Kilometr za střežkou stanicí před výkolejkou Vltava vlak zastavil. Pokud fungovalo vše normálně, dostavili se vojáci stráže ke kontrole vlaku. Leckdy ovšem čekal vlak na pohraničníky dlouhé chvíle. Drážní předpis počítal i s tím, že pohraničníci nedorazí vůbec, hlavně při narušení – poplachu. Pak výpravčí po dohodě s PS rozhodoval o dalším postupu, čímž je myšleno ukončení jízdy vlaku a návrat zpět do Stožce,“ píše autor.

Velitel stráže zkontroloval propustky, samopaly vyzbrojení vojáci prohledali celý vlak. „Někdy si dokonce zvolili vlak za místo zkoušky služebního psa. Mezi náklad ukryli hadr s lidským pachem a poté zkoušeli, zda pes stopu najde. ... Po kontrole vlaku pohraničníci odemkli a sklopili výkolejku, nasadili do vlaku a vydali se s ním k železné oponě. Na mostě před ploty v km 68,9 vlak znovu zastavil, pohraničníci odemkli vrata a vpustili vlak do vlastního hraničního pásma,“ pokračuje. A stejně to podle autora knihy vypadalo i při cestě zpět a také u vlaků osobní přepravy jezdoucích přes hranici, jen toho pasažéři měli vidět a vědět „co nejméně“.

Nejdokonalější zátarasy budovali východní Němci

Skutečnými mistry železničních zátarasů byli pravděpodobně východní Němci. Vedle běžných tratí si opatření zabraňující přejetí hranice vlakem „nacvičili“ v Berlíně rozděleném 13. srpna 1961. Východoněmecká správa DR obstarávala nejen veškerý provoz včetně vlaků S-Bahnu na území Západního Berlína, ale starala se i o 145 km linek S-Bahnu, asi 1 000 km kolejí, 78 stanic a 1 038 ha ploch v sousedním Západním Berlíně.

Železniční literatura po roce 1989 podrobně popisuje, jak železnice v rozdělené metropoli fungovaly, a to včetně zábran. Důkladní Němci používali vedle výkolejek hlavně krátké odvrátané koleje (u nás například směr Schirnding). Někde nainstalovali úvratě, aby vlak při případné jízdě „proti čáře“ nemohl vyvinout vyšší rychlost.

A pro zajímavost – méně už se ví, že deset let po „vlaku do Selbu“ zažil také Berlín úspěšný průjezd Vlakem svobody. Stalo se tak 5. prosince 1961 u Oranienburgu, kdy se jeho strojvedoucí s celou rodinou rozhodl emigrovat. Opatření na kolejích byla po této události ještě více zdokonalena.

Autor textu má vlastní zkušenosti „pouze“ s kontrolami státních hranic. V roce 1983 při poznávací cestě podél hranice na trati České Budějovice – České Velenice byl krátce po vystoupení z vlaku zajištěn a podroben mnoha hodinovému výslechu na útvaru Pohraniční stráže. Proto vyzýváme všechny současné i bývalé zaměstnance, kteří u tehdejších ČSD přes tato místa v západním pohraničí zajižovali, případně tato zařízení udržovali v provozu, aby se s námi podělili o své vzpomínky na práci ve stínu železné opony.

MARTIN NAVRÁTIL

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

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

CD Travel
Člen Skupiny ČD

Pomáhal zraněným, i když to nejvíc potřeboval sám

Na železnici působí třetím rokem. A spojuje ho s ní už víc než jen práce. Ve volných chvílích dvaadvacetiletý vlakvedoucí Josef Gargula rád fotografuje. Nejraději má zajímavé náměty z prostředí vlakové dopravy, zabývá se ale úspěšně i portrétní fotografií. A během svého relativně krátkého působení u Českých drah dokázal, že skvěle ob stojí i v krizových situacích.

Ač sám zraněn, významně se podílel na zajištění první pomoci zraněným po nehodě vlaku s nákladním automobilem. Proto byl Josef Gargula z Čáslavi jedním z oceněných generálních ředitelů Českých drah při loňském Dni železničářů. Josef pracuje jako vlakvedoucí ve Středisku vlakových čet v Kolíně a doprovází integrované linky takzvaného ESKA ve Středočeském kraji a Praze. Kromě toho je také vášnivým fotografem a svému hobby věnuje většinu volného času.



JOSEF GARGULA

Po studiu Střední průmyslové školy elektrotechnické v Kutné Hoře odešel v roce 2012 pracovat k Českým drahám do Střediska vlakových čet Kolín jako vlakvedoucí spoju regionální dopravy. Jeho velkým koníčkem se stalo fotografování.



POŠTA

Kolegové ze ZSSK nás vřele přijali



Koncem minulého roku jsme se s několika dalšími zaměstnanci Kontaktního centra ČD vypravili do Košic, kde sídlí Kontaktní centrum společnosti ZSSK. Naším cílem bylo navázat neformální kontakt s kolegy, vyměnit si pracovní zkušenosti operátora se zaměstnanci nám jazykově nejbližšího, profesně stejného pracoviště. Průběh jednodenní akce předčil nejen naše očekávání, ale i naše nejdělnější představy o jejím možném průběhu. Dopoledne jsme věnovali seznámení se s pracovištěm kolegů a výměně zkušeností. Hovořili jsme o spolupráci s vlakovými četami a dispečery, o dohledávání zapomenutých věcí, o organizaci práce na pracovišti. Následovala procházka městem s výkladem. Co jsme nestihli dopoledne, mohli jsme si dopovědět večer při neformálním setkání. Jeho součástí bylo i mezistátní utkání v bowlingu. Není důležité, kdo zvítězil, ale my jsme to nebyli. A pak už loučení, kdy nás někteří kolegové doprovodili až na nádraží. Už se těšíme, až na jaře přijedou na oplátku oni k nám.

Vít Calta

Profesionalita čtyř mě příjemně překvapila

Desátého ledna jsem jel vlakem 8366 ze zastávky Jihlava město s odjezdem v 17.11 do Havlíčkova Brodu, odkud jsem po přestupu pokračoval do Prahy. V Jihlavě průvodčí oznámil, že z důvodu pádu stromů na koleje u zastávky Kamenná je trať nesjízdna a do Havlíčkova Brodu proto budeme přepraveni autobusem. Na tom by nebylo nic zvláštního – vždyť takové mimořádnosti se dějí takřka denně. Co mi ale utkvělo v paměti a příjemně překvapilo, bylo příkladné chování průvodčího! Po celou dobu se věnoval cestujícím, ochotně poskytoval informace o nouzovém řešení. Zachoval se opravdu vzorně. Kdyby takto postupovali i další zaměstnanci, Českým drahám by jistě ubylo různých oprávněných stížností. Vzhledem k tomu, jak často vznikají v takových situacích zmatky a nervozita především z neinformovanosti, tak v tomto případě byl problém vyřešen kolektivem drážních zaměstnanců rychle a profesionálně. Proto bych zejména průvodčímu vlaku 8366 chtěl poděkovat.

Jaroslav Prášil

Poznámka redakce: Svědomitým a empatickým kolegou byl vlakvedoucí Jan Vrátil z RP ZAP Brno, SVČ Havlíčkův Brod. Patří mu velký dík za vzornou reprezentaci firmy a lidský přístup.

Proč jsou ceny jídla v railjetech rozdílné?

O zvýšení komfortu nasazením railjetů nelze pochybovat – sám jsem jej vyzkoušel v jednom dni, a to jak českou, tak rakouskou soupravou – obě s maximální spokojeností. Vznášším však připomínku na výrazně odlišné ceny za občerstvení. Zatímco v české jednotce je jejich výše nastavena přiměřeně a nikoho nezruinuje, platit 120 korun za párek v railjetu ÖBB se mi opravdu nechtělo. Neuvěřuji České dráhy o sjednocení cen v rámci produktu?

VOJTĚCH HERMANN

Odpověď: O této diferenci víme a snažíme se ve spolupráci s partnerským dopravcem ÖBB nalézt řešení v podobě podobného cenového modelu. Poskytovatelem cateringových služeb v railjetech ÖBB je však společnost Henri am Zug, která je smluvním partnerem rakouského národního dopravce ÖBB a České dráhy nemohou přímo její cenovou politiku ovlivňovat. Přesto s ohledem na standardizaci služeb v rámci tohoto společného projektu nadále s ÖBB jednáme a usilujeme o snížení cen alespoň vybraného sortimentu občerstvení, které by tak bylo pro zákazníky na palubě jednotek ÖBB railjet dostupnější.

Petr Vondráček

Odbor obchodu osobní dopravy

Bolest necítil, raději se staral o ostatní

Na 15. října roku 2013 vzpomíná Josef Gargula poměrně nerad. Byla to však pro něj velká zkušenost. Tehdy doprovázel jeden ze spojů zajišťovaných jednotkou Regionova, směřující z Kolína do Ledcečka. „Po odjezdu z Uhlířských Janovic jsem šel vykonávat revizi, když se najednou ozvala obrovská rána a vlak se téměř okamžitě zastavil. V ten moment jsem upadl na záda a bolestivě se uhodil do hlavy. Později mi lékaři oznámili nemilosrdný verdikt zranění – vyhnuta krční páteř a změny na páteři. To byl také začátek mé tříměsíční pracovní neschopenky. Krátce po karambolu jsem to ale ještě netušil, protože v první chvíli jsem nic necítil. Byl jsem v psychickém šoku. Bolest přišla až mnohem později večer: „líčí svůj první dojem z nehody mladý vlakvedoucí.“

Co se vlastně tehdy stalo? Vlak, naštěstí jedoucí sníženou rychlostí, narazil do korbey nákladního automobilu, jenž mu

vjel přímo do cesty. Strojvedoucí nemohl v žádném případě vlak zabrzdit. „Bylo to jako blesk z čistého nebe. Řidič nákladáku nerespektoval stopku před železničním přejezdem a vlak se o auto prakticky zastavil. Jedná se navíc o místo, kde jsou špatné rozhledové poměry, takže strojvedoucí nemá žádnou šanci vlak zastavit, i když jede dvacítkou,“ popisuje událost Josef Gargula.

Náraz v takové rychlosti přirovnal úderu do zdi. „Je skoro s podivem, že se kromě mne lehce zranil jen malý školák, který si udělal něco s kotníkem, a jedna paní. Ta měla odřeniny a stěžovala si na bolest v hrudníku. Jinak všichni ostatní, včetně strojvedoucího, měli štěstí v neštěstí a vůbec nic se jim nestalo. Ač jsem byl v šoku a také zraněný, což jsem v té chvíli ještě ani netušil, tak jsem ihned volal záchranné složky, výpravčí a dispečery a zjišťoval stav každého cestujícího. Nevěděl jsem, jestli se někomu něco nestalo. Postarat se o cestující považují stále za svou prioritu, takže jsem nepřemýš-

lel, že bych se měl věnovat nejprve sobě. Ostatně také proto jsem si práci vlakvedoucího kdysi vybral,“ vysvětluje průběh nehody vlakvedoucí.

Ve volném čase hledá náměty na snímky

Protože Josef pochází ze železničářské rodiny, byla jeho volba povolání poměrně jednoduchá. Ačkoliv úspěšně vystudoval elektrotechnickou průmyslovku v Kutné Hoře, rozhodl se pro železnici. Po absolvování zkoušek začal jezdit v roce 2012 jako vlakvedoucí na regionálních linkách S1 a S2, spojujících Kolín s Prahou přes Nymburk nebo Český Brod, nebo motorových vlacích směr Ledcečko a Sázava. Stranou nenechává ani spoje z Prahy do Milovic nebo do Strančic. A některé vlaky doprovází až do Havlíčkova Brodu, potažmo Žďáru nad Sázavou.

„Samozřejmě se střídám ve funkci vlakvedoucího vždy s druhým kolegou nebo kolegyní na vlaku, což je na regionálních spoji naprosto běžné. Všich-

ni děláme všechno. To jen pro vysvětlenou a obhajobu funkce vlakvedoucí a mého mladého věku,“ směje se Josef.

Člověk ale není živ jen svou prací, takže Josefa můžeme zahlédnout, jak ve volném čase hledá s fotoaparátem zajímavé náměty nejen ze železničního prostředí. K němu má pochopitelně nejbližší, zabývá se ale také portrétní fotografií. „Mám ochotné kamarády a přítelkyni z branže, kteří se mi občas stanou modelem. Fotografie posílám i na různá internetová fóra jako například do Železniční galerie. Jinak mě zajímají fotograficky nejvíce trakční vozidla a z nich pak Zmračené neboli Bardotky. Zvuk třístadesátkového motoru mě vždy dostane do kolen, obzvláště když je bez tlumičů. Snažím se umístit své fotografie na svoji vlastní facebookovou stránku Fotograf Josef Gargula mladší a mám také vlastní stránku JGCP na fotoservertu Flickr. Moje práce je možné spatřit i na stránkách ŽelPage,“ dodává Josef Gargula.

MARTIN HARÁK

KŘÍŽOVKA

Antonín Zápotocký, prezident Československa: TO, CO ODVOZÍ ŽELEZNICE, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: MIRA, OBOZ	BIBLIČKÝ PRAOTEC	USRKNUTÍ	VYROBENÁ Z BAVLNĚNÉ TKANINY	ZTRÁČET LISTI	FRANCOUZSKÝ MALÍŘ	VOZATAJSTVO (ZRUS.)	ODPADLICI	JEDNOHRBÝ VELBLOUD	ZAČÁTEK ZÁVODU	BUDDHISTICKÁ HROBKA	HROZNÝŠOVITÝ HAD	ODVOLÁNÍ (ODBORNĚ)	POPEVEK	NEPROVÁDĚT POČETNÍ OPERACI	EDĚM	ZAPOVĚZENÝ
SÍŤ PRODEJEN S NÁBYTKEM				VRAZDA (HOVOR.)				ZÁČÁTEK ZÁVODU					ANGLICKÝ ZÁPOR			
STEPNÍ PTÁK				NĚMECKÁ SPOJKA (ALE)				NÁPLŇ TISKÁREN					ZNAČKA ELEKTRO-SPOTREBICŮ			
ÚŘEDNÍ SPISY				VÝRAZ NAPOMENUTÍ KULEČNÍKOVÉ ÚDERY				SLEZSKÉ MĚSTO VÝKVĚT					SEVERSKÝ PAROHÁČ			
TAJENKA																
	SMYČKY	HORNÍ ČÁST CHODIDLA PROUD				ROSOLOVITĚ HMOTY AMER. ROCK SKUPINA			NÁPADNÍ ČÍSLOVKA						JUDSKÝ KRÁL	NÁTER
PATŘÍČÍ OTOVI					OCHOTNĚ			TA DRUHÁ				JIHO-EVROPAN				
POBJĚT KOVEM					ROZPOČET (EKON.)			ZKR. BÝV. SPRÁVY DOPRAVNÍ CESTY					POKLADNA			
TRNOVNÍKY					POLEDNÍ-KOVÁ ZNAČKA			SVĚTOZNÁMÁ HOUSLISTKA (VANESSA)					ÚTOK			

Dostupné pouze v tištěné podobě

Trať na pobřeží Srí Lanky vstala po úderu tsunami z popela (2)

Nejen romantické tratě mezi čajovými plantážemi vysoko v horách, ale také železnice na západním pobřeží poničená ničivou vlnou tsunami vyvolanou podmořským zemětřesením v roce 2004. Na to vše narazíte při jízdě vlakem po Srí Lance. Jak dnes více než deset let po obrovské přírodní katastrofě vypadá místo, které zcela zpusťošil řádící živel a kde zahynuly téměř dva tisíce cestujících?



Vánoce 2004. Od světelné pohody zima náhle přeměnila v prudký zářivý záblesk sloněhnědý. Křehká zaslíná pohledě zvláštních vlnách. Mezi tím, kde umírají desítky tisíc lidí, je Srí Lanka. Seba i tam systém včasného varování a akčního postupu. Člověk musel, na ne kypělosti lidí. Všeobecně se obává, jak, který vlna smetla z tratě. Zemělo vlnit více než 1,700 lidí, asi jako v hrozných železničních katastrofách.

Západní pobřeží se z místních katastrof uží vzpamatoválo. Bezpečná úroveň kilometrů dlouhá trať mezi Matara a Colombo. Vlna tsunami zničila na daleko než zbytek, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.



ZNOVU JEZDÍ. Návěť vlna trať z Colombo do Matary vše zrušila, dnes už ale opět slouží cestujícím.



Do obnovy tratí na Srí Lance se v rámci těchto let hodně investovalo.

Do Matary jsem přiletěl třetí předtím deset let po nehodě a postupu předtím vlakem až do Colombo. To vlna vlnit vše na západním pobřeží se už ztratila, ale vzhledem k tomu, že vlna a vlny, je to hodně horší.

Později jsem do Matary přiletěl, kde se ztratila vlna. Vlna tsunami zničila na daleko než zbytek, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.



Návěť vlna tsunami si z vagonů zničila jako zbytek. Některé byly dokonce...

Návěť vlna tsunami si z vagonů zničila jako zbytek. Některé byly dokonce... ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Podstatně v hrozných starých hrozných železničních stanicích.

začíná se měnit. Po krátké procházce...

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

Tratě jsou zničeny, jezdit na 50 let staré vlaky. Ztratila celá trať, ale ztratila celou. Dva miliony lidí proto téměř osmou ztráta, dnes je ale kompenzována a pravidelně v nejdříve dvou ze všech tratí na ostrově.

12 ZA POZNÁNÍM 4/2015

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090