

Železničář

18. ÚNOR 2016 | CENA 15 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



4
ROČNÍK XXIII

Z OBSAHU

6-7 ROZHOVOR

Pavol Gábor, generální ředitel a předseda představenstva ZSSK



10-12 TÉMA

LIBERALIZACE TRHU. S čím počítá IV. železniční balíček? Diskuze se vedly o tom, zda bude liberalizace trhu železniční dopravy v zemích EU povinná, či nikoli.

14 TECHNIKA A PROVOZ

Peršingy ČDC do Polska. Osvědčená série stejnosměrných lokomotiv řady 163 se vrací zpět k nákladní dopravě.

15 LIDÉ A PŘÍBĚHY

Aleš Prášil vyhrál anketu o nejoblíbenějšího vlakového průvodčího v Libereckém kraji.



16-17 RECENZE

TOP 5 doplňků pro vyšperkování Train Simulátoru. Jaké jsou?

18-19 CESTOPIS

Pojďte se s námi podívat do míst, které se na konci 19. století stalo dějištěm legendární zlaté horečky. Jak nyní vypadá známý **Klondike**, který leží v severozápadní Kanadě?

20-21 HISTORIE

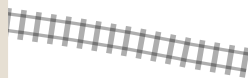
Balkánský vlak neměl dlouhý život. Přesto se toto „válečné dítě“ stalo legendou. Dálkový spoj jezdil během první světové války a jeho trasa procházela i obsazeným Srbskem a propojovala území válečných spojenců, Německa, Rakouska-Uherska a Osmanské říše.



Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz
ŠÉFREDAKTOR: Václav Rubeš | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Milan Matoušek | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE: České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002



Hledáme

Ředitel/-ka odboru právního

České dráhy, a.s. hledají vhodného kandidáta na pozici ředitele/ředitelky odboru právního.

Požadavky:

Vzdělání - vysokoškolské v oboru právo, absolutorium minimálně ve studijním programu Mgr.
Odborná praxe - minimálně 5 letá praxe v oblasti práva obchodního se zaměřením na segment železniční dopravy

Specifické znalosti:

- minimálně 5letá praxe v oblasti drážního prostředí
- schopnost komunikace v jazyce anglickém, včetně odborné terminologie a vedení jednání
- znalost prostředí drážní dopravy ve vazbě na dopravce, přepravce, infrastrukturu
- vedení obchodních jednání, porad a řízení pracovního kolektivu

Klíčové odpovědnosti a aktivity:

- schopnost manažerského řízení a rozhodování
- metodické usměrňování právních útvarů ve skupině ČD
- včasná a kvalifikovaná podpora představenstva v rámci obchodního vedení
- sledování trendů a adekvátní reakce na vývoj korporátní legislativy, jejich rychlé zapracování do interního prostředí ČD
- nastavení kontrolních mechanismů a metodiky pro usměrňování spolupracujících externích právních subjektů

Termín nástupu - 1. duben 2016, nebo dle dohody

Místo výkonu práce - ČD, a.s., GŘ se sídlem v Praze 1, Nábř. L. Svobody 1222/12

Strukturovaný životopis a motivační dopis zasílejte výhradně v el. podobě na adresu e-mail: Carmine@gr.cd.cz, uzávěrka pro podání přihlášek je 5. 3. 2016, zaslané podklady se nevrací, vyhledávatel provede jejich likvidaci.

VŘ bude probíhat ve dvou kolech:

1. kolo - výběr dle splnění kvalifikace bez účasti přihlášených
2. kolo - osobní pohovor s kvalifikanty

Výsledky VŘ ani důvody odmítnutí se nesdělují; vyhledávatel má právo VŘ zrušit.

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,
píšeme rok 2016 a leckdo by si mohl říci, že tři roky, které zbývají do konce desetiletých závazků veřejné služby v regionech i se státem, představují ještě hodně času. Opak je však pravdou. České dráhy si velmi dobře uvědomují, že za tři roky musí být stoprocentně připraveny nabídnout krajům vše, co se od moderního dopravce očekává. Prvotřídní služby, odpovídající vozidlový park a samozřejmě i výhodný poměr cena/výkon. Na přípravu takového know-how nestačí ani tři roky každodenní práce. Národní dopravce se proto na rok 2019 důsledně připravuje.

Je nasnadě, že zejména modernizace vozidlového parku je během na dlouhou trať a otázkou nemalých investic. Jen pro ilustraci – od roku 2008 do konce loňského roku byla do obnovy parku vozidel pro regionální dopravu investována celková částka dosahující bezmála 27 miliard korun! Tak zásadní investice byla realizována hned z několika důvodů. Jedním z nich byla snaha co nejrychleji dosáhnout požadovaných standardů ze strany objednatelů, tedy krajů a dokázat tak, že plnění smluv je pro národního dopravce jasnou prioritou. Pustit se do tak razantní obměny ale pomohly i evropské dotace z Regionálních operačních programů. Za období trvání smluv v závazku veřejné služby s jednotlivými kraji (2010 – 2015) České dráhy pořídily nebo modernizovaly v rámci obnovy vozidlového parku pro regionální dopravu vozidla v celkové hodnotě 18,8 miliardy korun. Z toho bylo 7,7 miliardy Kč v rámci projektů ROP a hodnota dotace dosáhla 2,9 miliardy korun.

Dnes disponuje národní dopravce 175 novými (83 CityElefantů, 31 RegioSharků, 28 RegioPanterů a 33 RegioSpiderů) a 550 modernizovanými vozidly (např. řady 842, řídicí vozy řady Bfhp-vee⁹⁹⁵, Regionovy řady 814 a dalšími). Investice však zdaleka nekončí.

V následujících letech předpokládáme investici do vozidlového parku pro regionální dopravu ve výši přesahující 11 miliard korun s využitím další evropské dotace, a to z Operačního programu Doprava 2, za které budou nakoupeny zejména nízkopodlažní elektrické a motorové jednotky nebo nízkopodlažní netrakovní soupravy splňující požadované kvalitativní standardy – klimatizace, uzavřené bezbariérové WC, zásuvky 230 V, elektronický informační systém, wi-fi, možnost nákupu občerstvení z automatu, přeprava kol, kočárků a vozíčkářů, možnost nákupu jízdních dokladů z jízdenkového automatu na palubě atd.

Jsem proto přesvědčen, že národní dopravce bude připraven zajišťovat dopravu v závazku veřejné služby i po roce 2019 a že v této velké výzvě obstojí České dráhy se ctí.



Ludvík Urban

místopředseda představenstva
Českých drah



Až do 3. dubna se v Muzeu hlavního města Prahy na Florenci můžete vrátit do doby před rokem 1972 a prostřednictvím několika desítek fotografií z 60. až 80. let a litografií Jiřího Boudy zavzpomínat na těšnovské nádraží, kterému se v minulosti říkalo Denisovo či Vltavské. Láká i kolejiště H0 s majestátní budovou těšnovského nádraží a provozem vlaků. Nejkrásnější nádražní budova v Praze byla otevřena před 140 lety a zbourána před 30 lety. (MN)

Nádraží na Těšnově znovu ožilo

Přepravili jsme více lidí v dálkových spojih

Počet přepravených cestujících ve vlacích Českých drah se již třetím rokem drží na čísle 170 milionů. Výluky a uprchlická krize sice loni způsobily mírný pokles oproti roku 2014, zdánlivý úbytek je však způsoben tím, že po významnou část roku bylo nasazováno i 500 autobusů náhradní dopravy a ne všichni pasažéři tak prošli přepravní kontrolou. Meziročně rostl přepravní výkon i tržby. Služeb národního dopravce v roce 2015 využilo celkem 169,716 milionu zákazníků. Pozitivní vývoj vykázala dálková doprava. Mezi Prahou a Ostravou národnímu dopravci meziročně přibýlo cestujících, růst vykázala i linka Praha – Brno a mezinárodní doprava s Rakouskem se díky railjetům rovněž zvedla. Tržby z přepravy meziročně vzrostly v řádu desítek milionů korun. Stalo se tak i díky tomu, že lidé začali vlaky více využívat pro dlouhé cesty a průměrná přepravní vzdálenost meziročně vzrostla o 3,4 % na 42,25 km. (RED)



Na tratích v PID lze jezdit na papírové jízdenky

Všechny papírové jízdenky, které cestující používají v Pražské integrované dopravě (PID), jim od začátku února poslouží

i na železničních tratích PID. Výjimkou je dvoupásmová jízdenka na 15 minut za 12, respektive 6 Kč. Novinka pomůže těm, kteří již mají jízdenku PID označenou například z pražské MHD nebo z návazného příměstského autobusu a na mnoha příměstských tratích jim dosud tato jízdenka ve vlacích neplatila. (RED)

Pražské hlavní nádraží se ocitlo v zajetí lásky



Druhou únorovou neděli patřilo pražské hlavní nádraží všem zamilovaným. Na den svatého Valentýna připravily České dráhy program pro všechny, kteří chtěli své city vyznat v nezvyklém prostředí a neotřelým způsobem. Halou se nesly zamilované melodie z hrdla gospelové zpěvačky Leony Gyongyosi, cestující dostávali drobné dárky v podobě perníčků ve tvaru srdce. Nechyběly ani květinové symboly nejsilnějšího citu – růže. Akce přilákala několik stovek lidí. (RUB)

Zpěvák Chris Norman jel na ples rychlíkem

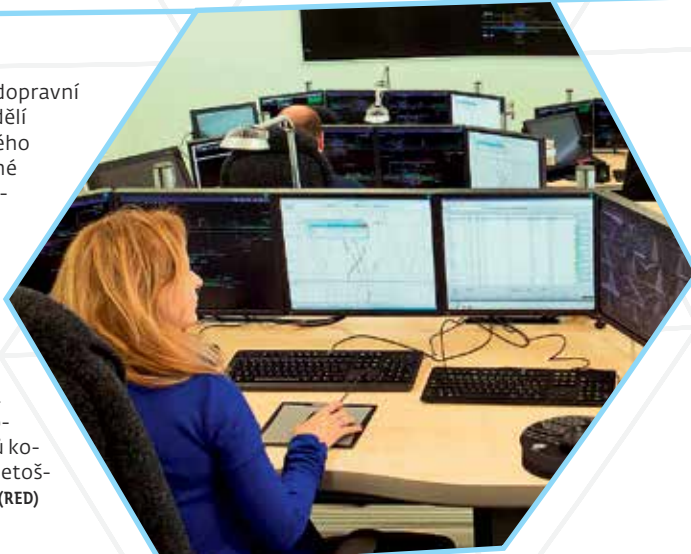


Nestárnoucí poprocková hvězda a někdejší člen slavné skupiny Smokie Chris Norman se v pátek 5. února vydal vlakem Českých drah do Ústí nad Labem. Pětašedesátiletý Angličan zde vystoupil jako hlavní hvězda Plesu severočeských patriotů 2016. Bývalý lídr kapely na sever Čech zamířil rychlíkem z vládního salónku pražského hlavního nádraží. Jízda naším spojem se mu prý velice líbila. (RED)



Cvičný sál na Balabence zahájil provoz

Správa železniční dopravní cesty spustila v pondělí 1. února provoz cvičného sálu v nedávno dostavěné budově Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Praze na Balabence. Jde o jeden z dalších kroků k zahájení komplexního dálkového řízení železničního provozu v Čechách. Výstavba zcela nového pracoviště řízení provozu začala v dubnu roku 2014. Dokončení projektu s celkovými náklady 365 milionů korun je naplánováno na letošní duben. (RED)



Velkoprostorové vozy Apee mají nová sedadla

Cestující již vozí první modernizované velkoprostorové vozy řady Apee. Setkat se s nimi mohou například na trase Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. Změn a několika vylepšení se dočkal především interiér vagonů, kde jsou instalována zcela nová čalouněná sedadla a koberce. Úpravy se týkají celkem deseti vozů Apee, poslední z nich by měly být hotovy nejpozději během dubna. Už před tímto faceliftem však vozy prošly obnovou, samozřejmostí v nynější výbavě je wi-fi či elektrické zásuvky. (RED)



KLÍČOVÝM PARTNEREM pro nás zůstávají České dráhy

Osobní doprava na Slovensku loni čelila mnoha nepříznivým okolnostem. Železniční společnost Slovensko (ZSSK) nejprve bojovala s nárůstem milionů cestujících, kteří začali využívat bezplatné přepravy, navíc prohrála v nerovném boji s privátním konkurenčním dopravcem na trase Bratislava – Košice a musela zrušit všechny vlaky kategorie InterCity. Nejen o negativních událostech jsme hovořili s generálním ředitelem a předsedou představenstva ZSSK Pavlem Gáborem.

MARTIN HARÁK | FOTO: ARCHÍV ZSSK

Jaké novinky připravila společnost ZSSK ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě?

V mezinárodní dopravě se cestuje na ose Bratislava – Brno – Praha rychleji a poprvé také kratší dobu než čtyři hodiny. Současně jsme zatraktivnili autovlak mezi Prahou a Košicemi na víkendovém spoji EC Roháče, kde ceny poklesly o sedmáct procent. Nabízíme i nový spoj EuroCity Varsovia z Budapešti přes Bratislavu a Ostravu do Varšavy, který spojí země visegrádské čtyřky a v letní sezoně budou na tomto vlaku k dispozici přímé lůžkové vozy dokonce do devíti evropských států. Změny se dotýkají i dálkové a regionální dopravy v rámci Slovenska, kde se zkvalitňuje současná nabídka spojů. Nově jezdí ucelené rychlíky v celé trase z Bratislavy přes Zvolen až do Banské Bystrice, nikoli jen do Zvolena s několika přímými vozy do Bystrice. Tuto změnu si objednalo Slovensko, které se tak připravuje na liberalizaci linky z Bratislavy do Banské Bystrice, kde byla vyhlášena první soutěž na železničního dopravce. Ve vnitrostátní regionální dopravě se v JŘ 2016 plně využijí vozidla nakoupená s finanční pomocí z fondů EU ve výši 400 milionů eur. Díky této obnově je již 50 procent výkonů regionálních vlaků, tedy třetina všech výkonů ZSSK, klimatizovaných a s wi-fi.

V lednu jste skončili s vlaky kategorie IC na trase Bratislava – Košice a trasu „obsazuje“ těmito spoji privátní dopravce. Co se stane s vlakovými soupravami a posádkami? Jak vnímáte tento ostrý konkurenční boj?

ZSSK provozovala vlaky InterCity 22 let, z toho poslední čtyři roky na vlastní obchodní riziko. Spoje sice byly ve ztrátě, ta se ale každým rokem snižovala a měli jsme stále lepší výsledky. Od prosince 2014 jsme navíc museli obstát v ostrém konkurenčním boji s IC vlaky soukromého dopravce, který na trh nastoupil s extrémně nízkými cenami a celou trasu z Bratislavy do Košic o délce 445 kilometrů jezdí v cenách začínajících na pouhých devíti eurech (cca 243 Kč). Nástup konkurence naopak přiměl naši společnost k rychlejšímu a zásadnějšímu zlepšení kvality. Nabídli jsme až čtyři vozové třídy a například v té nejvyšší bylo v ceně jídlo o třech chodech. V ceně jízdenky byl i parking a zatraktivnili jsme ceny přes internet, ne však na cenovou hladinu našeho konkurenta. Současně jsme ale čelili šetření antimonopolního úřadu, kam na nás poslal podání konkurent s vykonstruovaným obviněním z podnákladových cen a údajného zneužívání dominantního postavení na trhu. Myslím, že způsob konkurenčních praktik tohoto soukromého dopravce u vás v Česku se dostal i k nám na Slovensko. Nedokázali jsme snížit ztrátu na hodnotu požadovanou naším akcionářem, státem. Proto jsme nabídku vlaků InterCity zprvu zredukovali o 40 procent

a letos 17. ledna jsme provoz těchto spojů ukončili zcela. Kvalitní vozy a vlakový personál přešel na rychlíkové spoje provozované ve veřejném zájmu na trase Bratislava – Žilina – Košice.

Bezplatné přepravy pro určité skupiny obyvatel celé EU se zcela nestandardně poskytují od konce roku 2014 na většině spojů ZSSK. Bude se tato nemalá skupina obyvatel ještě dále rozšiřovat?

Nápor cestujících na přelomu let 2014 a 2015, tedy v období zavedení bezplatné přepravy, patřil historicky k těm největším, jaké jsme kdy zažili. Myslelo se provozně i finančně. O šest procent vzrostly výkony objednané státem, přibýlo sto nových spojů a kapacitně se navýšily spoje na leckeřích linkách. Skokově se navýšila vytíženost a meziročně přibýlo ve vlacích dvacet procent cestujících. Loni jsme navýšili počet přepravených lidí ze 47 na 56 milionů. Nyní z deseti cestujících šest platí a čtyři jedou bezplatně. Letos ale už nepočítáme s žádným větším růstem. Naší prioritou je získat spíše více platících cestujících. Bezplatná přeprava byla velkou výzvou, kterou pocítili především naši pokladníci a jízdní personál. Za rok se nám podařilo do systému bezplatné dopravy zaregistrovat více než milion cestujících a v provozu bez větších problémů zvládnout o devět milionů lidí více.

Jak jste financováni státem, včetně dotací na bezplatné přepravy? Stačí vám na zajištění provozu finanční kompenzace nebo musíte vlaky redukovat či zcela rušit?

Dotační systém za realizaci služeb ve veřejném zájmu je v oblasti osobní železniční dopravy na Slovensku odlišný od ČR. Stát si objedná výkony v rámci celého Slovenska, stanoví ceny jízdného a poskytne dotaci na pokrytí rozdílu mezi ekonomicky oprávněnými náklady a dosaženými výnosy. Slovenské ministerstvo dopravy poskytuje v průběhu roku zálohy a dotace a po skončení roku jsou náklady na realizované služby a výnosy podrobené nezávislému auditu. Následně se určí, zda byly zálohy dosta-

„ Velkým plusem je zkvalitnění noční dopravy mezi Prahou a východním Slovenskem. Lůžkové a lehátkové vozy jsou na spoji Bohemia řazené výhradně z klimatizovaných vozů a pár vlaků se posunulo do vyšší kategorie EuroNight.



PAVOL GÁBOR

Předseda představenstva
a generální ředitel ZSSK, a. s.

V roce 1993 začal pracovat na různých pozicích v železničním odvětví. Po rozdělení unitární železnice na dvě společnosti působil od ledna 2002 jako ředitel kontrolingu na ústředí Železniční společnosti, kam spadala osobní a nákladní doprava. Po dalším rozdělení železnice v roce 2005 přešel do nově vzniklé Železniční společnosti Slovensko (ZSSK), kde krátce vedl Úsek služeb, poté až do března 2011 působil na pozici ředitele Úseku ekonomiky. Od dubna 2012 zastává post předsedy představenstva a generálního ředitele ZSSK.

čující, nebo je potřebné něco doplatit. Pro loňský rok se zvýšily zálohové dotace ze 198 na 210 milionů eur a celková bilance bude jasná po auditu v průběhu několika týdnů. V souvislosti s bezplatnou přepravou stouply náklady – denně jezdí více vlaků, takže se více platí za dopravní cestu, energie a pohonné hmoty. Na druhé straně poklesly tržby, protože část cestujících jezdí zdarma. Vlaky se ale neredukují ani neruší, protože poptávka po železnici je stále vysoká.

Je stále nejbližším železničním partnerem společnost České dráhy? Změnila se nějak významně vzájemná spolupráce mezi oběma státy, například vystavováním jiných vlakových souprav?

Český národní dopravce je pro nás stále nejdůležitějším obchodním partnerem. Velkým plusem je zkvalitnění noční dopravy mezi Prahou a východním Slovenskem. Lůžkové a lehátkové vozy jsou na spoji Bohemia řazené výhradně z klimatizovaných vozů a pár vlaků se posunulo do vyšší kategorie EuroNight. Celoročně je navíc možná přeprava automobilů z Prahy do Košic, potažmo Humenného. Zkrátily se i trasy vybraných vlaků z Prahy, které již nepokračují do Zvolena, ale končí v Žilíně, kde jsou ale zajištěny k těmto mezinárodním spojům vnitrostátní přípoje. Jde o dočasnou změnu vynucenou pracemi na koridoru mezi Púchovem a Žilinou.

Pendolino jezdí na Slovensko několikátou sezónou. Po úspěšné Bratislavě následovala méně vydařená Žilina, kterou nahradilo oblíbené přímé spojení Prahy s Tatrami a Košicemi. Jak je vlak na Slovensku využíván? Očekávají se nějaké novinky?

Pendolino představuje pro dopravu na Slovensku dva velké bonusy. Jde o nejrychlejší železniční spojení východního a severního Slovenska s Prahou a také o vlak s vysokou kvalitou služeb. V současnosti tvoří většinu klientely mezinárodní cestující, přičemž polovina z nich využívá Pendolino při cestách do Vysokých Tater. Nově rychlovlak zastavuje i na Štrbě s přípoji na ozubnicovou železnici směr Štrbské Pleso. Vycházíme tak vstříc návštěvníkům Tater, kteří mohou do hor dojet jak přes Štrbu, tak i Poprad. Pro lepší využití vlaku v rámci vnitrostátní dopravy platí už několik měsíců snížená cena místenky na druhou třídu za jedno euro pro plně placené cestující. Pro zásadní růst vytíženosti jsou v nabídce balíčky služeb v Tatrách, které jsou určeny pro tři až sedmidenní pobyty českých cestujících. Kumulují výhodnou cenu za cestu vlakem z kterékoli stanice v Česku do Popradu nebo Liptovského Mikuláše s volnými jízdenkami na tatranské elektricky a slevami na ubytování až do patnácti procent.



Mírná zima přilákala do Velimi I NĚMECKOU LEGENDU

Závěr roku ve Velimi bývá většinou poznamenán stavební činností, protože je očekáván nižší zájem o zkušební jízdy, zejména kolem vánočních svátků. Samozřejmě hrozí riziko nevyhovujících klimatických podmínek, což ale letos neplatilo, protože prosinec byl extrémně teplý. Tentokrát ale počet klientů i jejich zájem o zkoušení rozhodně nebyl zanedbatelný a proto bylo nutné zkoordinovat výluky s klasickým provozem.

DANIEL LOS | FOTO: AUTOR A VLADIMÍR FIŠAR

Gigant Bombardier se po celý rok přetahoval se Siemensem v počtu projektů testovaných ve ZC. Před koncem roku se prvně jmenovaný dostal opět do těsného vedení. Po několikaměsíční pauze pokračovaly zkoušky elektrických jednotek Regio2N (R2N), které vyrábí ve čtyřech délkových variantách francouzský Bombardier v Crespin. Určeny jsou pro různé francouzské regiony a ve většině případů mají maximální rychlost 160 km/h. Na začátku listopadu byla ve ZC k vidění jedna desetivozová jednotka s délkou 135 metrů. Aby francouzský výrobce nezaostal za německo-švýcarskými kolegy, vyslal na konci listopadu ke zkouškám další, tentokrát osmivozovou, 110 metrů dlouhou jednotku, jejíž maximální rychlost je 200 km/h. Objednáno je zatím 13 kusů těchto rychlých jednotek. Ty by měly zajišťovat přepravu cestujících v regionu plném nádherných zákmků Pays de la Loire, v jehož barvách se jednotka na zkušebním okruhu prohání.

Stroje Traxx s novým podvozkem

Také lokomotivy TRAXX si daly pauzu, přesto za necelý měsíc bylo provedeno několik rozličných zkoušek. V poslední třetině listopadu přijely do ZC dva kusy – AC3 147.002 a 147.004. Oproti dříve zkoušeným strojům ř. 187 nejsou vybaveny pomocným dieselagregátem, nesou barvy německého národního dopravce DB a mají nový typ

podvozků, který umožňuje jízdu rychlostí až 200 km/h. Jelikož touto rychlostí v minulosti tyto lokomotivy nejezdily, museli specialisté Zkušební laboratoře VUZ nejprve provést vstupní zkoušky jízdních vlastností zjednodušenou metodou podle UIC 518, teprve poté dostal výrobce pomyslnou zelenou k provádění zkoušek touto rychlostí. Na přelomu listopadu a prosince proběhly dílčí zkoušky protiskluzových ochran. Při zkouškách trakční charakteristiky na začátku prosince byla použita jako pomocná i lokomotiva Siemens Taurus 182.515-7.

Zkoušky elektrických jednotek TWINDEXX měly skončit začátkem listopadu, ale klient již dříve avizoval zájem o pokračování spolupráce. Ve zkouškách zůstávají dvě osmivozové jednotky. Výrobce uplatnil při jejich konstrukci některé nové prvky. Pro snazší nástup, výstup cestujících a pohyb v obou patrech jsou jednotky opatřeny širokými dveřmi, schody jsou výrazně osvětleny a je zajištěn bezproblémový přístup do všech částí vlaku. Velkorysé uspořádání sedadel v první a druhé třídě by mělo proměnit cestování těmito vlaky v relaxační zážitek. Všechny vozy jsou plně klimatizované.

Na testech i vozidla pro DB

Ve ZC Velim je v poslední době při zkouškách možné vidět více vozidel, která jsou určena pro německého národního dopravce DB. Kromě již zmíněných lokomotiv TRAXX ř. 147 se jedná

hlavně o nejdelší vozidlo v historii VUZ, téměř 350 metrů dlouhou elektrickou jednotku ICx. U této nové generace vlaků, které jsou označovány také jako ICE4, je vidět úzká spolupráce výrobce vozidla firmy Siemens a budoucího provozovatele DB, kdy specialisté obou firem společně navrhli upravený koncept vlaků s použitím nových systémů diagnostiky a dalších konstrukčních prvků, přičemž uplatnili zkušenosti z konstrukce a provozu vlaků ICE3 a Velaro. Jednotky ICx by měly nahradit starší jednotky ICE první a druhé generace na Vysokorychlostních tratích, která spojují nejvýznamnější německá města Hamburk, Frankfurt a Mnichov. Návrhem nových technologií by se mělo dosáhnout nižších nákladů na provoz a údržbu, což je pokládáno za hlavní výhodu těchto nových jednotek.

Na den výročí sametové revoluce 17. listopadu přijela do ZC nová jednotka. Tentokrát se nejednalo o žádný prototyp, ale o předchůdce výše zmíněného vlaku ICx. Dvorní zkušební laboratoř německých drah DB Systemtechnik provedla během následujících tří týdnů zkoušky modernizované elektrické jednotky Siemens ICE2. Jelikož se při modernizaci zasahovalo i do trakční části jednotky, byly zkoušky prováděny ve spolupráci se specialisty z Mitsubishi Electric, dodavatelem trakčních komponentů.

I když se mnoho dopravců už rozhodlo pořídit si pro vedení svých vlaků lokomotivy Vectron,





německý národní dopravce jako by tomuto vábení stále odolával. Několik stejnosměrných strojů bylo sice pořízeno pro polskou odnož nákladního dopravce DB Schenker (DB Schenker Rail Polska), ale v osobní dopravě v Německu se zatím dává přednost jiným hnacím vozidlům. Je ale zřejmé, že výrobce Siemens má zatím dostatek zájemců o různé typy těchto modulárních lokomotiv a stále je na nich co zkoušet a upravovat. Ostatně za poslední dva měsíce roku 2015 se ve ZC uskutečnily zkoušky na všech možných verzích Vectronů.

Během listopadu bylo ve ZC k vidění až sedm kusů lokomotiv Siemens, postupně ale začaly jednotlivě odjíždět. Na svátek 17. listopadu odjela lokomotiva 193.902-4, která se přesunula do německého zkušebního centra Wegberg-Wildenrath, aby zde pokračovala ve schvalovacím procesu pro provoz v Holandsku. ZC Velim opustily i dvě stejnosměrné lokomotivy, nejprve to byla 19. listopadu lokomotiva 170.034-o následovaná 18. prosince strojem 170.021-7, aby mohly být prezentovány dalším zákazníkům v Polsku. Tím se po delší době ustálil počet těchto lokomotiv na třech kusech.

Souprava Talgo trhá rekordy

Pomalu rekordmanem v opakovaných návratech ke zkouškám se stává dvacetivozová souprava Talgo. Tentokrát to mělo být pouze na tři jízdní



směny, nakonec to bylo o jednu směnu více. Souprava přijela 19. listopadu z polského zkušebního okruhu Żmigród a ihned začali technici TÜV SÜD Rail a Patentes Talgo s náročnou přípravou zkoušek protismyku, kdy museli nainstalovat na všech 21 dvojkolů vstříkovací zařízení. Souprava odjela ještě před koncem listopadu do Německa, ale hned začátkem prosince klient požádal o další kapacitu VZO. Vzhledem k plánované výluce toto bylo odloženo až na leden.

Slovenský výrobce nákladních vozů Tatravagonka Poprad (TVP) byl v posledních měsících, co se týče zkoušek a různých činností na vozích, velmi aktivní. Technici TVP provedli začátkem listopadu převaz podvozků hlubinných vozů, které mají typové označení MTF 17 a MTF

24. Zkoušky na těchto speciálních vozech provádí VÚKV, ale některé dílčí činnosti technického rázu se provádí ve ZC s využitím hal HPZ a DZS. Začátkem prosince

přijel vůz Snps, na kterém byly plánovány brzdové zkoušky ve třech stavech ložení. I když času na provedení těchto zkoušek bylo málo, vše se nakonec povedlo dokončit. Sice na jeden den, resp. jednu čtyřhodinovou směnu kvůli vykonání zkoušky

TBZ, přijel do ZC Velim modernizovaný lůžkový vůz WLA-

Bmee/200/NG, jako hnací vozidlo byla použita okruhová elektrická lokomotiva 124.601-6. Celkem třicet těchto vozů vyráběných v 90. letech v Německu odkoupil od Ruských železnic (RŽD) slovenský dopravce Wagon Service Travel. Vozy byly dále podrobeny dílčími modernizacím v ŽOS Vrútky a mají být nasazeny kromě vnitrostátních linek i na nočních mezistátních vlacích z Prahy do Košic a Humenného.

Z českých zástupců ještě zbývá jmenovat společnost CZ LOKO, která na přelomu listopadu a prosince společně se ZL VUZ provedla typové zkoušky na modernizované lokomotivě řady 723.7. Provedeny byly trakční, brzdové a hlučivé zkoušky a další dílčí zkoušky.

Šumperská Pars nova pokračovala i v tomto období s vyvazovacími opravami lokomotiv řady 380. Po každé z dokončených oprav byla provedena zkušební jízda na VZO, lokomotiva byla převzata přejímačem ČD. Tečku za všemi zkouškami v roce 2015 obstarala dne 13. prosince lokomotiva 380.002-6. Mohlo by to být tak trochu symbolické ukončení roku, protože tento stroj byl úplně první z celé dvacetikusové série, který dorazil 5. září 2008 do ZC Velim, a otevřel rozsáhlou knihu plnou různých testů a 13. prosince 2015 pak jeden díl této knihy uzavřel.

Závěrem nezbyvá než se poohlédnout za rokem 2015, který se zpočátku nevyvíjel dobře, co se týče počtu zákazníků a směn na zkušebních tratích, ale byly i měsíce, kdy poptávka převyšovala nabízenou kapacitu. Kromě velkých klientů, kteří zde zůstávali nebo zůstávají po delší období, tu proběhly zkoušky řady menších výrobců, v roce 2015 tu byla k vidění velká rozmanitost všech různých drážních vozidel. Vše, co jsme si předsevzali, se nakonec podařilo splnit a za to patří dík všem, kteří přispěli k vytvoření podmínek pro zkoušky zákazníků.

INFORMUJEME

Začala platit mimořádná změna JŘ

SŽDC připravila od pondělí 8. února mimořádnou změnu jízdního řádu 2016 na celkem deseti tratích a také u tabulky Zvláštních vlaků Praha – Křivoklát – Lužná u Rakovníka. Stalo se tak na základě požadavků Českých drah.

Na tratích 010 a 270 se změnila přepravní kategorie vlaků SuperCity 502, 503, 508 a 509 na kategorii SuperCity Pendolino. Na tratích 010, 270, 280, 330, 331, 340, 341 se u vlaků EC 126, EC 127, EC 128, EC 129, EC/Ex 220, EC/Ex 221 a IC 550, IC 551, IC 560, IC 561 mění typ vozu pro přepravu cestujících na vozíku na vůz nevybavený zvedací plošinou. Obě tato opatření byla již dříve zohledněna vydáním vyhlášky ČD.

Dále byly na základě žádostí národního dopravce a krajů provedeny některé drobné úpravy jízdního řádu osobní železniční regionální dopravy. V Jihočeském kraji na trati 199 byl zrušen vlak 8703 v úseku České Velenice – Borovany, upravila se časová poloha vlaku 2154 v souvislosti s prodloužením spoje 2181 v nové časové poloze již z Českých Budějovic pro zajištění přepravy studentů do škol v Českých Velenicích a změnil se jízdy vlaku 2153 vzhledem k jeho alternativní poloze k vlaku 2181. Na trati 226 je spoj 8703 ukončen ve stanici České Velenice.

Ve Středočeském kraji na trati 223 jde o minutové úpravy časové polohy vlaků 26118 a 26120 v úseku Štětkovice – Sedlčany, které byly vyvolány změnou u nákladních vlaků dopravce ČD Cargo na této trati.

Ve Zlínském kraji na trati 341 nastala změna u přípojných vlaků na Slovensku v úseku Vlárský průsmyk – Trenčianska Teplá, kde stávající přípoje u vlaků 1727 a 4380 pojedou pouze do 26. února. Od 4. března budou tyto přípoje vedeny v upravené časové poloze od vlaku 1727, resp. nově místo k vlaku 4380 k vlaku 4382.

V tabulce Zvláštních vlaků na trati Praha – Křivoklát – Lužná u Rakovníka u příležitostných nostalgických vlaků vedených parní lokomotivou se mění kalendář dnů jízdy u vlaku 7701 a dále časová poloha a dny jízdy vlaku 7702. Zavádí se nový vlak 7700, který pojedou pouze 6. srpna 2016.

Všechny tyto změny jsou zveřejněny na internetových stránkách www.szdc.cz nebo www.cd.cz a dále v příslušných železničních stanicích. Další informace lze získat v osobních pokladnách a informačních střediscích Českých drah.

(RED)

Liberalizace trhu na železnici: BRUSEL MĚNÍ NÁZOR

Není to tak dávno, co se na půdě Evropské unie vedly poměrně vášnivé debaty o osudu tzv. IV. železničního balíčku. Jedná se o zatím poslední souhrn návrhů nové respektive novelizované legislativy EU se zásadním dopadem na celý evropský železniční trh. Předmětem diskuzí bylo zejména to, jestli bude liberalizace trhu veřejné železniční dopravy v členských státech Unie povinná, či nikoli.

AUTOR: MARTIN HARÁK | FOTO: ARCHIV ČD

Čtvrtý železniční balíček, u kterého se předpokládá, že jeho finální podoba vstoupí v platnost v polovině roku 2016, je dosud nejkontroverznějším materiálem, který kdy Evropská komise v předmětné oblasti vydala. Jeho první verze spatřila světlo světa před třemi roky. Teď se zdá být řada věcí jinak. Je všeobecně známo, že některé členské státy EU, zejména Německo, Rakousko, Francie a země Beneluxu stejně jako země mimo Unii, například Švýcarsko, měly od prvopočátku k úvahám o povinné liberalizaci poměrně negativní postoj. Toto se naplno projevilo ve druhé polovině roku 2015, kdy se Rada EU v říjnu usnesla na tom, že přímé zadání v přepravě po železnici zůstane i nadále zachováno, a to po dobu následujících deseti let.

Přímé zadání je zcela přípustné

Tento fakt, znamenající do jisté míry obrat původního postoje EU, je odrazem požadavků jednotlivých členských států, kdy se naplno projevuje to, že železniční trhy jsou značně rozdílné a myšlenku povinné liberalizace tak nelze paušalizovat. Přímé zadání, mnohdy nesprávně prezentované jen jako řešení pro případy časové tísně, tak zůstává v drážní dopravě i nadále zcela přípust-

nou a standardní formou sjednání objednávky veřejných dopravních služeb. Povinná liberalizace se tedy pravděpodobně nebude konat po dobu minimálně příštích 10 let od začátku platnosti IV. železničního balíčku s tím, že takové smlouvy mohou platit dalších deset let. Pokud by tedy balíček vstoupil v platnost letos v červnu, skončí platnost posledních smluv uzavřených formou přímého zadání v červnu roku 2036.

Původní myšlenka povinné liberalizace spočívala v tom, že měla být jediným způsobem, jak nastartovat renesanci železnice. EU předpokládala, že konkurenční prostředí vyburcuje dominantní dopravce k většímu zájmu o cestujícího, což povede k růstu komfortu, zvýšení úrovně služeb a probudí se zájem cestujících o železnici. Na jednu stranu není divu. Před třemi lety tisková zpráva Evropské komise uváděla, že železnice si z celkového dopravního „koláče“ jen „uždibuje“ (10 procent z celkového počtu přepravených osob). Jenže jen zájem cestujících železnici nespasí. Minimálně stejně důležitá je podpora státu a samosprávních celků. Jinými slo-

vy: železnici je nutné vnímat nejen jako jeden z dopravních modů, ale jako ucelený systém. Nyní, zdá se, nastává v této klíčové otázce konečný obrat.

EU nebude státům mluvit do výběru dopravců

Nový návrh IV. železničního balíčku tak umožňuje jednotlivým členům Evropské unie liberalizovat trh veřejné železniční dopravy s ohledem na jejich specifické požadavky. Rada EU se tedy svým usnesením z října 2015 rozhodla jednotlivým členským státům výrazněji nemluvit do systému výběru dopravců, kteří budou provozovat státem objednané spoje. Zda to bude opět státní dopravce či dopravce privátní a zda-li stát vypíše pro příslušnou linku nebo soubor linek nabídkové řízení, nebo ne, je ponecháno na rozhodnutí každé členské země.





NÁZOR



VÁCLAV CEMPÍREK
dopravní expert

Základem každé liberalizace musí být kvalitní a dlouhodobě závazná dopravní politika státu, která se nemůže měnit po každých parlamentních volbách. Z dopravní politiky musí vyplývat, jaké segmenty železniční dopravy a za jakých podmínek se budou soutěžit, a které naopak ne. V současné době jsou již známé příklady špatně uskutečněné liberalizace osobní železniční dopravy v některých zemích. Můžeme uvést Velkou Británii, kde i přes zvyšující se počet přepravených cestujících jsou velmi nespokojeni s poskytovanými službami. Poukazují na značně předražené jízdné a velká zpoždění vlaků. V Británii jsou vlaky osobní dopravy provozovány systémem licencí. Privátní firmy soutěží ve výběrových řízeních konkrétní trať a na nich následně zajišťuje provoz společnost, která vyhraje. Protože zde není využíván přestupní doklad a jednotný tarif, ozývají se hlasy veřejnosti, která chce některé trasy vrátit zpět do státního vlastnictví. V sousedním Německu mají zkušenosti s několika soukromými dálkovými dopravci, ale opět je přestupujícími cestujícími kritizován nesítový přístup. Takový systém je výhodný pouze pro zákazníky využívající přímou přepravu na dané lince. V Německu již dvacet let existuje konkurence ve veřejné regionální železniční osobní dopravě. V kontextu privatizace regionální železniční dopravy předala spolková vláda v roce 1996 odpovědnost za tuto dopravu spolkovým zemím včetně finančních prostředků, aby u železničních dopravců nakoupily výkony regionální železniční dopravy. Přesto je DB Regio, dceřiná společnost Deutsche Bahn AG, s tržním podílem kolem 70 procent stále největším regionálním dopravcem v zemi a současně má podílovou účast i ve všech privátních dopravních společnostech. Tento model umožňuje jistou formu kontroly a zároveň i prosazování státního zájmu, kterým je nejen síťovost, což je uznávání jízdních dokladů, společný tarif, ale i ochrana životního prostředí s cílem převést veřejnost z osobních automobilů do vlaků. Liberalizaci musíme vnímat jako velkou výzvu s odpovědností nejen z hlediska cestující veřejnosti, ale i systémovosti dopravy, zaměstnanosti, technického a společenského rozvoje.

Názory na tento obrat v postoji Bruselu se různí. Zatímco část odborné veřejnosti tvrdí, že jedině silný národní dopravce dokáže obstát v mezinárodním boji s velkými operátory a oslabení jeho pozic konkurencí doma jej může stát konkurenceschopnost v mezinárodním měřítku, odpůrci poukazují na fakt, že posunutí povinné liberalizace o desítky let výrazně zvýší nechuť států řešit tarifní integraci a další otázky soužití několika dopravců. Pravdu mají svým způsobem obě strany, ovšem je nutno podotknout, že chceme-li říci B, bez A to nepůjde.

Mnoho odborníků tvrdí, že dokud nebude konkrétně v České republice pro úplnou liberalizaci vytvořen právní a ekonomický prostor a stát v tomto nejasně uchopitelném prostředí bude i nadále vypisovat nabídková řízení na vybrané tratě, a to bez vyřešení tarifní integrace a vzájemného uznávání jízdních dokladů, institutu regulátora či systému koncesí na dané linky, tak liberalizace kýžený efekt rozhodně nepřinese.



Soutěžit se má celý balík tratí

Důvodové zprávy a komentáře, které doprovázejí IV. železniční balíček, jednoznačně hovoří o tom, že by nikdy neměla být soutěžena jen jedna trať, ale vždy celý komplex tratí, kde vedle lukrativní trasy bude dopravce nucen zabezpečit provoz na často méně atraktivních regionálních přípojních drahách nebo spojích.

Na resumé této zásadní změny je ještě brzy, nicméně faktem zůstává, že argumentační strategie, díky které nový návrh Rady EU může odsunout plnou liberalizaci v členských státech Unie až do horizontu následujících dvaceti let, je podstatně silnější než léta trvající diskuze o celé problematice.

V první fázi se musí dopravní síť celostátně integrovat, což neznamená jen tarifní integraci, ale zejména je nezbytné vyřešit otázku vzájemného uznávání jízdních dokladů, vybudovat clearingová centra a až pak lze plošně soutěžit jednotlivé dopravce, aby byl celý proces fair-play.

V prostředí České republiky musí rovněž urychleně vzniknout nezávislý regulátor trhu, tedy úřad, který by liberalizaci železniční dopravy koordinoval. O zřízení tohoto úřadu se usiluje již čtyři roky. Vláda již schválila jeho založení, ale návrh leží stále pouze ve sněmovně navzdory tomu, že termín pro transpozici příslušné směrnice, která zřízení tohoto nezávislého regulátora nařizuje, uplynul už v první polovině roku 2015.





TERORISMUS A ŽELEZNICE: Evropa hledá klíč k bezpečí

Aktuální bezpečnostní situace v Evropě je tématem číslo jedna nejen na politické scéně. Sílicí hrozba terorismu nutí k diskuzi o bezpečnostních opatřeních také železniční dopravce zejména poté, co byl loni v srpnu učiněn pokus o teroristický útok ve vlaku Thalys. Stanou se z nádraží a vlaků pevnosti? A jaký dopad mohou mít bezpečnostní opatření na plynulost a kapacitu železniční dopravy? Tato problematika byla jedním z hlavních témat pracovního setkání nejvyšších představitelů evropských osobních dopravců (CER/UIC High Level Passenger Meeting) v Paříži, mezi kterými nechyběl ani generální ředitel ČD Pavel Krtek.

AUTOR: VÁCLAV RUBEŠ | FOTO: ARCHIV ČD

V srpnu 2015 chyběl jen krůček k dalšímu krvavému podpisu teroristů v Evropě. Jen odvahou a duchapřítomností dvou amerických vojáků v civilu nedošlo ve vlaku Thalys na lince z Amsterdamu do Paříže k masakru. U útočníka byly nalezeny dvě automatické zbraně a devět zásobníků. Evropa byla zděšena a následovala logická otázka: lze tomu nějak zabránit?

Bezpečí versus atraktivita

Železniční doprava má na rozdíl od letecké, kde je ochrana proti násilí na palubě řešena řadou let, jednu zásadní nevýhodu. Tou je počet lidí, kteří denně vlakem cestují. Pro ilustraci – v Česku by muselo projít důkladnou kontrolou přes půl milionu cestujících denně. V sousedním Německu dokonce sedm milionů! Dopad na rychlost odbavení by byl proto fatální. Dopravci si navíc velmi dobře uvědomují, že to, co jsou cestující ochotni akceptovat u letecké dopravy na delší vzdálenosti, je u každodenního využívání železnice velmi problematické. Společnosti evropských železničních společností (CER) proto prosazuje princip rovnováhy mezi zajištěním bezpečnosti a zachováním atraktivity železniční dopravy. Evropská komise za-

dala vypracování studie Bezpečnost vysokorychlostní a mezinárodní dálkové železniční dopravy v Evropě s termínem zpracování do června 2016. Některé návrhy, jak bezpečnost zvýšit, však již padly.

Dokonalější kontrola cestujících

Prvním z nich je návrh, aby byly jízdenky v EU zároveň nosiči údajů o cestujících, kteří na ně jezdí. Vlakové čety by pak podle schengenského informačního systému (do kterého by získaly přístup) snadněji zjistily, zda se ve vlacích



Na setkání v Paříži diskutoval Pavel Krtek (vpravo) s generálním ředitelem UIC Jeanem-Pierrem Loubinouxem.

NÁZOR



PAVEL KRTEK
generální ředitel
Českých drah

Zavedením kontrol jako na letišti na nádražích by železnice ztratila velkou konkurenční výhodu. Nadměrná opatření na železnici mohou znamenat přesun zákazníků na silnici. V tuto chvíli neexistuje rychlé a univerzální řešení, důležitá je výměna zkušeností a vzájemná informovanost členských států a dopravců.

nepohybují osoby podezřelé z terorismu. Podobné zjištění však ještě nemusí znamenat odvrácení nebezpečí. Zvažuje se proto instalace speciálních kamer se schopností automatické detekce osob v databázi hledaných lidí. Ani to ale není prostředek, který zajistí výrazně vyšší procento bezpečnosti.

Jak ochránit tratě?

Na pracovním jednání v Paříži se šéfové evropských železnic shodli na tom, že bezpečnostní otázka naráží na řadu překážek. Například ve Francii a zemích Beneluxu jsou aktuální zvýšená bezpečnostní opatření, kdy se zapojují do ostrahy ozbrojené složky, velmi drahá a nekomfortní. Orgány EU se zatím zaměřují na hrozbu v dálkové dopravě, vrcholní představitelé železnic ale upozorňují, že nelze segregovat cestující dálkové dopravy od ostatních klientů. Další nezodpovězenou otázkou je, jak efektivně ochránit tratě. Sebelepší kontrola cestujících nezamezí možnosti provést sabotáž na infrastruktuře. Hledání správného klíče k bezpečí na evropských železnicích se neobejde ani bez legislativních zádrhelů. Vývoj řady nových technologií k zajištění bezpečnosti totiž naráží na svobodu pohybu a ochranu osobních údajů. ◆

TECHNIKA A PROVOZ

Osvědčená série stejnosměrných lokomotiv řady 163, pocházející z druhé poloviny osmdesátých a začátku devadesátých let, se vrací zpět k nákladní dopravě. Dceřiná společnost ČD Cargo získala koncem loňského roku třicet těchto strojů, které České dráhy již nepotřebují. Třináct Peršingů je určeno pro mezinárodní provoz do Polska a zbývající kusy postupně nahrazují dosluhující zastaralé lokomotivy řady 122.

PERŠINGY v barvách Carga jezdí do Polska



MARTIN HARÁK | FOTO AUTOR

Podívejme se ve zkratce na historii řady 163 v nákladní dopravě. Třicetka strojů, jež původně sloužila na tratích se stejnosměrnou proudovou soustavou, byla před několika lety postupně přestavěna na dvousystémové mašiny 363.5. Dnes je ČD Cargo provozuje v řadě evropských zemí. Dceřiná společnost Českých drah tak pro stejnosměrnou vozbu zbyly jen Hrbouny řady 130 a také například Šestikoláky 181 a 182 nebo starší Bobiny řad 122 a 123. A právě posledně jmenované lokomotivy budou částečně nahrazeny deseti Peršingy, které jsou dislokovány v SOKV Ústí nad Labem.

Zcela jiná situace panuje v Ostravě na druhém konci republiky. Tamní SOKV dostalo třináct z větší části polonizovaných strojů, které se Českým drahám vrátily po vypršení kontraktu z pronájmu od polského osobního dopravce Przewozy Regionalne. V polské Toruni si lokomotivy pronajali na několik let hlavně kvůli naprostému nedostatku vlastních vozidel a byly používány v expresní a rychlíkové vozbě. Na těchto strojích technici již provedli některé úpravy pro provoz v Polsku. Ty společnost ČD Cargo částečně převzala, zbytek si zařídila ve vlastní režii sama.

Nutností jsou nové radiostanice

Prioritou polonizace uvedených strojů je jejich přizpůsobení pro provoz jak v Česku, tak i v Polsku. Vladimír Hranoš z ostravského SOKV řekl, že základem je dosazení odpovídajícího národního zabezpečovacího zařízení, včetně radiostanice. Pro provoz na tratích polského manažera infrastruktury, firmy Polskie Linie Kolejowe, je zásadním bezpečnostním prvkem systém CA (Czuwak aktywny), což je zařízení kontroly bdělosti strojvedoucího, které se u nás lidově nazývá „živák“. Nedílnou součástí je i systém SHP (Samoczynne hamowanie pociągów), což znamená samočinné brzdění vlaku. Odborníci z SOKV Ostrava řešili i problematiku nejen počtu, ale zároveň i umístění radiostanic. Právě ty jsou z pochopitelných důvodů rozdílné jak pro provoz v Česku, tak v Polsku. Podle Hranoše se v Ostravě rozhodli pro zástavbu duálního provozu pouze českých radiostanic VS 67, avšak vybavených duálním provozem pro ČR a Polsko, protože tím ušetří nejen místo na stanovišti strojvedce, ale zároveň bude mít lokomotivní obsluha větší komfort při obsluze jen jednoho jediného přístroje. Duální stanice je navíc vybavena polským systémem radiostop, umožňujícím v případě nouze zastavení vlaku

na dálku právě pomocí této stanice. Aby byl výčet úprav na polonizovaných Peršinzích úplný, je ještě nutné zmínit úpravy sběrače proudu a výměnu pozičních světel na obou čelech lokomotiv.

Trvale jsou k dispozici dva strojvedoucí

Vedoucí skupiny lokomotivních čet ostravské Provozní jednotky ČD Cargo Aleš Kika potvrdil, že většina tamních strojvedoucích, kteří vlastní osvědčení k řízení elektrických lokomotiv, zná vozidla řady 163 ještě z minulosti. Navíc řízení Peršingů není nijak zvlášť odlišné od dvousystémových strojů řady 363, které jsou v provozu na Ostravsku v hojném počtu. V lednu se doškolilo na polonizovanou řadu 163 posledních patnáct strojvedoucích, což byla otázka jedné výcvikové směny. Ostravští mají denně k dispozici dva stálé posty pro strojvedoucí, kteří vyvážejí vlaky s Peršingy z ostravské aglomerace buď do polských Chałupek nebo Petrovic u Karviné, kde žezlo přebírají jejich polští kolegové z dceřiné společnosti Koleje Czeskie. Ti pak ucelené vlaky odvázejí například až do polských přístavů u Baltického moře, ale i jinam. Protože těchto vlaků stále přibývá, má řízení provozu plno práce s operativním předisponováním jednotlivých strojvedoucích na vlaky, které se blíží například k českým hranicím. Aleš Kika upřesnil, že lokomotivy mířící do Polska jsou z větší části vybaveny systémem GPS, který umožňuje online sledovat pohyb stroje po polském nebo našem území. „GPS je v běžném provozu již na Hrbounech řady 130, Peršingy, které jsme nedávno obdrželi, jsou touto technologií teprve postupně vybavovány,“ doplnil vedoucí skupiny lokomotivních čet.



Oceněný průvodčí miluje železnici a hudbu

Anketu o nejoblíbenějšího řidiče autobusu a současně vlakového průvodčího v Libereckém kraji jednoznačně vyhrál rodák z Lomnice nad Popelkou Aleš Prášil. Tohoto vlakvedoucího za železniční dopravu loni nominovalo přibližně tři sta účastníků pravidelného každoročního hlasování.

MARTIN HARÁK | FOTO AUTOR

Anketu Aleš Prášil pochopitelně zná, ale jeho umístění ho prý velmi překvapilo. O to větší šok prožil, když mu novinou zatelefonoval přednosta. „Ceremoniál se odehrál na Krajském úřadu Libereckého kraje a byla to pro mě zcela nová zkušenost. Přišli totiž zástupci všech celostátních médií, samosprávy a také dopravních firem. Společně s neoblíbenějším řidičem linkového autobusu našeho kraje jsme dostali věcné dary a stali jsme se na chvíli tak trochu proti své vůli celebritami,“ připomněl s úsměvem loňský 8. prosinec.

Hlavní je péče o cestující

Bude to znít jako klišé, ale pro vlakvedoucího Aleše Prášila je jeho práce opravdu koníčkem, kterému podřizuje takřka vše. „Myslím, že většina našich zákazníků je příjemná a alespoň ve vlacích, které doprovázím já, se ke mně řada lidí chová slušně. Ale vím, že občas nastane situace, kdy jsou cestující nervózní. Tak se děje hlavně při zpožděních, nebo pokud jede za vlak náhradní autobusová doprava. Od toho jsme tady my, provozní personál, který má lidem pomáhat, a hlavně je uklidnit nebo pro ně vymyslet schůdné řešení,“ vysvětlil vlakvedoucí. Snaží se zmírnit nebo eliminovat jakékoli negativní napětí ze strany pasažérů. „Mám dojem, že to většina zákazníků oceňuje a pro mě je to ta nejlepší odměna. Dnes bych mohl napsat knihu zážitků na toto téma, ale pozitivní převažují. Jsem za tuto práci rád a vážím si každého našeho zákazníka. Každému chci dopřát bonus v podobě mého slušného a vstřícného chování. Nic to nestojí a lidé to určitě ocení,“ doplnil Aleš Prášil.

Na dráhu přišel díky dědovi

Rodák z Lomnice nad Popelkou je ovlivněn železnici už od dětských let. S vděčností vzpomíná na svého dědečka z Jičína, který byl sám milovníkem dráhy. Aleše od mala vodil okukovat lokomotivy a „cvrkat“ na nádraží a vůbec nejraději vzpomíná na výlety vlakem. Malého Aleše fascinovala železniční tematika natolik, že po vyučování trávil každou volnou chvíli na nádraží v Lomnici nad Popelkou. Vzpomíná i na škol-

ní exkurze, na které se jezdilo většinou vlakem, nejdále to bylo až do Brna. Šlo o nezapomenutelný zážitek. „Svátkem pro mě byla jakákoli historická jízda parním vlakem, a když to okolnosti umožnily, cestovali jsme s kamarády od nás ze severu za drážními zajímavostmi třeba až na západ Čech.“

I Aleše Prášila okouzly modely vláček. Pořídil si železnici v měřítku Ho a v dětském pokoji ji měl vedenou vitrínami na zdi. „Každý rok se nás na základní škole ptali na naše budoucí povolání a moje odpověď byla vždy jasná a krátká – chtěl jsem být strojvedoucí. Nicméně jsem zvolil učební obor mechanik opravář kolejových vozidel na železničním učilišti v Nymburce. Po jeho absolvování jsem nastoupil do vozového depa Turnov, potom v roce 1989 přišla základní vojenská služba ve Valašském Meziříčí a následně v Pardubicích u železničního vojska. Po návratu do civilu v roce 1991 jsem nastoupil v Turnově jako průvodčí osobních vlaků,“ popsal své začátky Aleš Prášil.

Dalším milníkem v práci u železnice se stal rok 1993, kdy na dva roky opustil dráhu, aby se k ní po dvou letech vrátil. A také na původní místo průvodčího osobních vlaků. „Při zaměstnání jsem vystudoval střední integrovanou školu v Českých Velenicích a složil zkoušky na vlakvedoucího. Zůstal jsem věrný Turnovu, kde jsem doprovázel vlaky nejen na své oblíbené trati do Prahy přes Mladou Boleslav, ale třeba i na spojích do Liberce nebo německé Žitavy a Varnsdorfu. Doprovázel jsem i rychlíky na jednom z nejdleších vozebních ramen z Liberce do Chomutova.“



Spolužák Jaroslava Rudiše

Protože Aleš Prášil pochází z Lomnice nad Popelkou, nejspíš nikoho nepřekvapí, že se zná s několika slavnými osobnostmi, které z tohoto malého městečka v Podkrkonoší pocházejí. „Moje o dva roky mladší sestra Šárka chodila do třídy s velkým nadšencem do železnice, kterým není nikdo jiný než slavný spisovatel a performer Jaroslav Rudiš. Tak jako já i Jaroslav se netajil tím, že chce být strojvedoucí. Po základní škole v Lomnici se ale naše cesty rozešly, protože Jaroslav zamířil studovat vysokou školu a dokončil ji jako promováný učitel němčiny a historie, zatímco já se šel učit na dráhu. Dohromady nás navíc dala i společná vášně k hudbě. Nadšeně jsme si předávali informace o kapelách U2, The Cure, Kraftwerk či Precedens. Vzpomínám si na den, když jsem doprovázel jeden z prvních vlaků jako průvodčí do Prahy. Tehdy mi Jaroslav Rudiš přinesl přímo do vlaku nově zakoupené cédečko skupiny Oceán. Spojil nás také zájem o skupinu Priessnitz a nikoho tenkrát nenapadlo, že se Jaroslav stane nejen spisovatelem, ale že bude spolupracovat na slavném železničním komiksovém románu Alois Nebel s frontmanem Priessnitzu Jaromírem Švejdílkem, známým pod pseudonymem Jaromír 99,“ řekl Aleš Prášil. A dalšími sousedy z Lomnice nad Popelkou byli pánové Petr Pýcha, který píše s Rudišem divadelní hry a Kamil Brož, známý regionální železniční historik, o němž jsme psali před pár lety v Železničáři.

„Myslím, že většina našich zákazníků je příjemná a alespoň ve vlacích, které doprovázím já, se ke mně řada lidí chová slušně.“



ALEŠ PRÁŠIL

Vlakvedoucí ZAP RP Pardubice (OS Liberec)

Po vyučení na Středním odborném učilišti železničním v Nymburce v roce 1988 nastoupil jako opravář ve vozovém depu v Turnově. Po absolvování povinné dvouleté vojenské služby začal v roce 1991 pracovat jako průvodčí vlaků osobní dopravy v Turnově. V letech 1993 až 1995 působil v soukromém sektoru a poté složil zkoušky na vlakvedoucího a studoval ISŠ Českých Velenic. Od roku 1995 jezdí jako vlakvedoucí ve středisku vlakových čtětí stanic Liberec.

RECENZE

1 DB BR103 od Virtual Railroads



CENA: 22,95 eur



Legenda TEE, šestinápravové spojení elegance a síly, sen strojevodoucích mnoha generací. Superlativů pro předlohu bychom našli více, než pojme tato dvoustránka. Faktem je, že uveřejněním komerčního add-onu, které přináší do Train Simulatoru tento věhlasný stroj v několika barevných mutacích, udělalo německé studio Virtual Railroads pořádný rozruch. A právem. Perfektně zpracovaný 3D model s mnoha detaily zvenčí rámuje podrobně zpracované stanoviště. Dojem umocňují skvěle synchronizované zvuky nahrané zvláště pro každý provozní stav. Od dotyku smykadla s trolejí, přes běh kompresoru, až po aerodynamický randál ve dvoustovce. Podobně jako u jiných strojů tohoto producenta umožňuje i „stotrojka“ (při nastavení úrovně obtížnosti na expertní) zprovoznění úplně „studeného“ stroje. Všechny nezbytné úkony a postupy oživení, než je mašina připravená k jízdě, zaberou bezmála 2 minuty. Simulace trakčních vlastností je podobně precizní, díky rozložení trakce do šesti náprav si mašina nechá hodně líbit, je příjemně rozbíhavá, poradí si hravě i s osmivozovým EC. Ovšem pozor, když ji nebudete šetřit a hlídat teplotu trakčních motorů, využívat přepínač pro změnu chlazení do 120 km/h a nad 140 km/h, mašina se přehřeje a bez ostychu vás nechá jet výběhem, než podvozky vychladnou. A to se v případě, kdy jedete aktivitu s dost „našlápanými“ jízdními dobami na trati Hamburk – Hannover, nevyplácí. Až hnidopišsky přesně vymodelovaný stroj doplňují oba německé zabezpečovače PZB a LZB, opět bezchybně zpracované. Zamrzí snad jen vyšší hardwarová náročnost, ale tu vzhledem k opojení, které DB 103 nabízí, rádi odpustíme.

TOP 5 doplňků pro vyšperkování Train Simulatoru

V prvním letošním Železničáři jsme recenzovali Train Simulator 2016. Někteří čtenáři se ozvali, že jsme byli moc přísní a že se simulátor dokáže – po doplnění komerčními, ale i neplacenými doplňky – posunout do zcela jiné dimenze. S tím musíme souhlasit, a proto jsme připravili žebříček add-onů (vozidla a utility, tratě si necháme na příště), které podle nás patří do TOP 5. Některé doplňky navíc potvrzují okřídlené rčení, které tvrdí, že nejlepší věci jsou zadarmo.



2 Siemens Taurus od HRQ



CENA: od 14 eur (donate)

Vám, kdož se na virtuálním stanovišti raději než volantem kontroléru oháníte pákou automatické regulace rychlosti, byl ušit na míru další podařený doplněk. Série Taurusů ES 64U/U2/U4 od vydavatele HRQ je podobně sofistikovaná jako produkty Virtual Railroads, i když první verze obsahovaly řadu chyb a nedodělků. Vývojáři ale vyslyšeli připomínky početné komunity příznivců tohoto zástupce moderních vozidel pro Train Simulator a po více než dvou letech patří k tomu nejlepšímu, co komerční sféra nabízí. Technokrati si přijdou na své. Mašina zvládá nejen zmíněnou automatickou regulaci rychlosti (AFB), ale i řadu dalších vychytávek. Funkční jsou vyklápěcí zpětná zrcátka, detailistické ocenění volby správných sběračů (u verze U4) pod stejnošměrnou resp. střídavou napájecí soustavou. Model je zpracován obstojně, i když textury některých variant (např. zbarvení ÖBB railjet) vypadají jako omalovánky. Podobného dojmu jsme nabylí na stanovišti, kruhový tvar „budíků“ je dosti kostřbatý, barvy nepříliš přirozené. Hodně se během vývojových verzí zlepšil zvuk. Zatímco po vydání první verze se zvukové efekty nejvíce podobaly „nastydlé mašině Tomáš“, poslední verze už disponuje uvěřitelnou kulisou. Co Taurusy od HRQ ztrácejí na grafice, ale bohatě vynahradí fyzikou a funkcionalitami. LZB, PZB, Sifa, sofistikovaná volba osvětlení stroje, ožívování stroje, famózní dynamika... A navíc, v čele railjetu mu to prostě sekne.

3 Xpadder



99%

CENA: ZDARMA

Tenhle prográček na první pohled vypadá, že nemá s Train Simulátorem nic společného. Pokud ale hledáte způsob, jak ovládní virtuálních vlaků ještě více přiblížit realitě a nechce se vám platit částky v řádech tisíců dolarů za specializované periferie či nemáte možnost si postavit svůj skoro reálný ovládací pult, pak zbystřete. Stačí joystick, volant nebo gamepad (nebo vše dohromady) a s tímto programem máte kontrolér, brzdič či AFB. Xpadder totiž dokáže namapovat libovolně zvolená tlačítka klávesnice (nebo jejich kombinace) na polohu zmíněných periferií nebo jejich další ovládací prvky. Na obyčejném joysticku to pak může fungovat zhruba takto: od sebe – zvýšení poměrného tahu, k sobě – snížení poměrného tahu, doprava – zvýšení brzdného účinku, doleva – snížení brzdného účinku. Tlačítka pak mohou ovládat sběrače, hlavní vypínač, blokování dveří... Kombinacím periferií se meze nekladou. Intuitivní ovládní a možnosti profilování umožňuje nastavit princip pro každou trakci zvlášť. Jde jen o to, kolik budete mít fantazie. A to nejlepší na konec – tenhle modifikovatelný virtuální „rajčák“ je zadarmo!



5 Řada 150/151 ČD a 350 ZSSK (freeware)

85%

CENA: ZDARMA

Jedním z prvních českých přídatků pro Train Simulator (Railworks) bylo ztvárnění řad 150 a 151 ČD resp. 350 ZSSK. Ačkoli se známý český stroj ocitl na virtuálních kolejích již před několika lety, dodnes patří mezi „počítačovými“ strojvedoucími k oblíbeným. Modelář, který se skrývá pod nickem Vlastík, vytvořil velmi pěkný externí model, obzvláště je zpracované i stanoviště a pult. Funkcionalitami sice nedosahuje kvalit později vydaných add-onů, ale rozhodně se nemá za co stydět. Samozřejmostí je možnost zprovoznění lokomotivy ze „studeného“ stavu (i když trochu zjednodušeně), uspokojivě naskriptovaný je vlakový zabezpečovač MIREL VZ1. Potěší možnost volby podsvícení přístrojů (plně/tlumené), stejně jako osvětlení stanoviště. Model se přibližuje skutečnosti i v trakční charakteristice, když nebudete hlídat proudy motorových skupin, mašina se vám „odvděčí“ vypnutím hlavního vypínače. Zvukově je na tom add-on spíše průměrně, nenadchne, ani neurazí. Na druhou stranu je ovšem zcela zdarma, na místě je proto spíše vděčnost, že někdo ve svém volném čase vytváří zábavu pro spoustu nadšenců bez nároku na odměnu.



4 Řada 362/363 ČD/ČDC (freeware)

95%

CENA: ZDARMA



Pro opravdu hardcore „hráče“ (protože s hraním má tento doplněk jen pramálo společného) je určen model nejpočetnějších „elektrik“ na našich kolejích. Autor Michal Tuček sice deklaruje, že jde pořád o betaverzi a řada funkcionalit je stále mimo provoz (např. automatická regulace rychlosti), ale i tak se málokdo s tímto strojem rozjede bez prostudování manuálu. Nezbytností je totiž správný postup při ožívování lokomotivy, počínaje přepnutím správných jističů v pojistkové skříně, baterie, spínače řízení na pultu a dalších ovladačů. Funkční jsou kontrolky diagnostiky nad čelním oknem i její zvukový projev. Sběrače se nezvednou bez otevření kohoutů a na virtuální strojvedoucí čeká řada dalších vychytávek. Precizní je simulace trakčních i brzdových charakteristik. Podobně jako modely řad 150/151 a 350 i Eso trochu deklasuje zvuk, ale i přesto je zatím nejdokonalejším českým add-onem. Tím spíše, že za jeho pořízení autor nepožaduje žádnou odměnu a svůj um nabízí zcela zdarma.



VZHŮRU NA KLONDIKE

aneb vzpomínka na zlatou horečku

Je to místo, které se na konci 19. století stalo dějištěm legendární zlaté horečky. Klondike, který leží v severozápadní Kanadě v teritoriu Yukon, se v roce 1896 stal zásadním nalezištěm a rýžovištěm zlata a celá oblast zažila jednu z největších masových migrací v dějinách. Zlatá horečka byla zvěčněna na mnoha fotografiích, v knihách i filmech. Jak to zde vypadá nyní?

JAN DVOŘÁK | FOTO: DANIEL NOVÁK

Je rok 2015 a na Klondiku vládne léto. Podnebí v létě je mírné, zato v zimě panuje pořádný mráz. Davy zlatokopů už tady dávno nejsou, ale zlato se zde stále doluje. Panuje tu klid, o rozruch se starají už pouze turisté. Sídla jsou zde roztahána daleko od sebe, až několik desítek kilometrů. Pro nás, Evropany, nezvykle odlehlá města a obce tu spojují silnice a vodní toky, na kterých pulzuje život. Je tu však i jedna železnice, která dala podnět zlatokopům, aby se vydali vzhůru na Klondike.

Trať vznikla díky zlatokopům

Železnice s názvem White Pass (Bílé sedlo či Bílý průsmyk) je pojmenována podle předělu mezi Kanadou a USA a spojuje města Skagway, Carcross a Whitehorse. Vznikla díky zlatokopům, kteří připlouvali po moři do tehdejší osady Skagway ležící hluboko v zátce na jihu Aljašky. Odtud se vydávali na obtížnou cestu do hor a podél řeky Yukon do zlatokopecských center. Z americké přístavní osady Skagway se brzy stalo městečko, kde v roce 1900 žilo 1800 obyvatel a další tisíce lidí jím proudily na naleziště zlata.

Zlatá horečka tedy dala vzniknout železnici o délce 172 km, aby ulehčila dopravu hledačům žlutého kovu. Trať byla otevřena v roce 1900 a její stavba trvala 26 měsíců. Vzhledem k úzkému prostoru kudy vede, byl zvolen rozchod 914 mm. Mezi třemi městy ležícími na trati a několika obcemi byl udržován provoz do roku 1982, pak zájem opadl. Ovšem rozvoj turistiky na Aljašce vedl v roce 1988 k obnově provozu. Znovuotevření trati si vyžádalo některé úpravy, rekonstrukce i nové stavby.

Stopa éry parních strojů

Nasedáme na nádražíčku v kanadské obci Fraser. Už to není ten obyčejný osobní vlak, ale turistický, který přijel od severu. Nádraží ovšem připomíná zašlou slávu parní traktice. Ve vysoké dřevěné stavbě natřené tmavočervenou barvou se skrývá vodní rezervoár. Na stěně je připevněn vodní jeřáb, lokomotiva k němu ovšem přijela diesellová, natřená žlutozeleně, a za ní snad více než deset historizujících šedivě hně-

dých osobních vagonů s červenými střechami. Vlak se rozjel z kanadské Britské Kolumbie do americké Aljašky. Široko daleko jediná trať tady. Kolem vlaku se míhají skály, zakrslé jehličnany a on stoupá do hor, kde lze tušit její vrchol, aby pak klesal až k mořskému zálivu neboli k Tichému oceánu. Cestou projíždí i teritoriem zdejších černých medvědů, kteří se vlaku nebojí a klidně pózují před aparáty turistů, které cvakají z oken vlaku. Černý medvěd se jen za vlakem otočí, aby

Vlak nad strží se blíží ke starému nikam nevedoucímu železničnímu mostu, který je tvořený železnou a dřevěnou konstrukcí a pamatuje časy tzv. zlaté horečky.



Hlavní ulice ve Skagway. Lokomotiva turistického vlaku zastavila pozemní dopravu a stojí na konečné. Za ní není místní mrakodrap, ale několikpatrová osobní loď u přístavního mola.

ukázal cestujícím svou bílou skvrnu na spodní části krku, pak se rozejde po skalisku, kde občas něco sezobne z nějakých keříků.

Vlak v zimě vytápějí kamna

Ve vagoněch jsou zabudovaná velká kamna. Je léto, takže se v nich netopí, ale v zimě se rozehvívají do ruda. Nad nimi visí za sklem v jakési polici s nápisem o nouzovém použití velké sekerky a ruční pila. Ve vlaku jsou moderní toalety a lidé sedí na koženkových sedadlech hnědé barvy. Venku se míhají vrcholky hor, které tu dosahují výšky přes 2000 metrů. A už je to tady: White Pass, sedlo v nadmořské výšce 888 m a železniční výhybna. Hranice dvou států – Ka-

Vnitřek turistického vagonu s kamny, pilou a sekerami nad sebou.



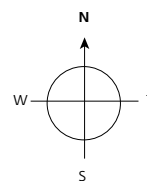
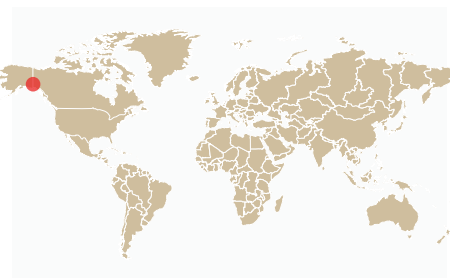
nady a USA, hranice mezi Britskou Kolumbií a Aljaškou. Tento průsmyk je místo proslulé „Stežky mrtvého koně“, kudy nyní vede úzkokolejná železnice a silnice. Venku vlají státní prapory, fouká studený letní vítr, nikde ani noha a vlak začíná klesat. Do cíle u mořské hladiny ho čeká 32 kilometrů v serpentinách a míjí jedno z nalezišť zlata: Klondike Gold Fields. Je zde vidět rypadlo na břehu řeky a dopravníky do třídírniny. V této zlaté oblasti jsou po stránkách mezi stromy roztroušeny i původní domky zlatokopů, které jsou ovšem zrenovované a obydlené.

Skagway plný historických domků

Za tři minuty už vlak projíždí kolem místního depa, kde stojí další motorová lokomotiva v barvách dráhy a jedna zatopená historická černá parní mašina, která občas vyjíždí na trať s turisty – má číslo 73 a říká se jí Mikádo. Pak už

následuje nádraží v městečku Skagway, odkud vede vlečka do přístavu. Na místní železniční stanici stojí jako pomník další parní stroj a také zaskříňovaná parní lokomotiva s rotačním sněžným pluhem, která je stále nezbytným pomocníkem železničářů. Náš vlak je dlouhý a do kolejiště se nevejde, proto lokomotiva (vlastně dvě spojené zády k sobě) zastavují až na hlavní ulici. Než cestující vystoupí, stojí i automobilová doprava. Tady se nespěchá, protože není kam.

Skagway je městečko plné zachovalých historických domků se spoustou obchodů. Na hlavní ulici Broadway Avenue je i turistické infocentrum, které vzniklo v dvojpodlažním domku vystavěném z naplaveného dříví. Ulice vede od přístavu, kam připlouvají velké zaoceánské lodě, do severní části městečka. Několikapatrové lodě se vypínají nad místními nízkými malebnými domky a dominují konci hlavní ulice, ale pod horskými skalními veličány zase působí miniaturně. V současné době v městečku žije 1 000 obyvatel, ale v roce 1930 zde žilo pouhých 490 lidí, což bylo nejméně za celou jeho více než stoletou existenci. Městečko je východiskem do zlatokopeckého ráje (Klondike Gold Rush National Historical Park), zlatokopové tu mají i svůj pomník. Vlaky mířící do Skagwaye nabízejí cestujícím pohledy na zasněžené hory, ledovce, jezera a jiné přírodní scenérie spojené s romantickým zážitkem a atmosférou tehdejší zlaté horečky.



Železniční stanice Fraser má historický charakter zlatokopecké dráhy.



Rýžoviště zlata.

HURÁ ZA ZLATEM

Zlatá horečka na Klondiku byla migrace více než 100 000 lidí do pusté oblasti Klondike u dnešního města Dawson City v kanadském teritoriu Yukon v letech 1896 a 1899. Zlato zde bylo objeveno 16. srpna 1896 a poté, co zprávy o objevu následující rok dorazily do měst Seattle a San Francisco, vyvolaly masový přesun lidí toužících zbohatnout. Některým se to podařilo, ale naprostá většina zůstala chudá. Zlatá horečka skončila v roce 1899 poté, co bylo zlato objeveno u aljašského města Nome. Objev zlata tam způsobil exodus hledačů z Klondiku.



ZDROJ: WIKIPEDIA

BALKÁNSKÝ VLAK by oslavil sto

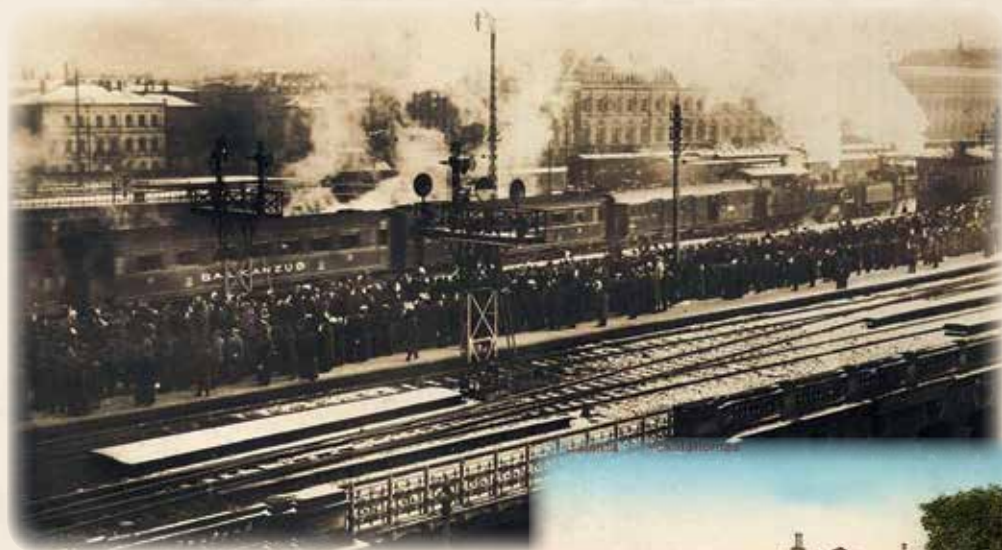
Válečné dítě s jepičím životem. Tak by se s nadsázkou dal charakterizovat Balkanzug – dálkový vlak, který během první světové války provozovala německá společnost Mitropa mezi Berlínem a někdejší Konstantinopolí. Jeho trasa procházela i obsazeným Srbskem a propojovala území válečných spojenců – Německa, Rakouska-Uherska a Osmanské říše. Dojezdil však velmi brzy.

MARTIN NAVRÁTIL | S VYUŽITÍM KNIHY A. KNIPPINGA
EISENBAHNEN IM ERSTEN WELTKRIEG (EK 2004)

První vyjel 15. ledna roku 1916 a až do poloviny října 1918 dvě z jeho ramen vedly i přes české země. Na našem území se jednalo o vůbec první spoj, který dostal jméno. Letos tedy uplynulo od jeho premiérové cesty rovných sto let.

Válečný pohrobek Orient expresu

Odmyslíme-li si příslušnou dávku propagandy, musela to být významná událost. Když 15. ledna 1916 první Balkanzug směrem na jihovýchod projížděl Drážďany, prodalo se těžko uvěřitelných 1 500 vstupenek na nástupiště. Z Drážďan také pochází jedna z nejznámějších fotografií tohoto dálkového spoje, který se za dva a půl roku života, navíc za války, zrovna moc často nefotografoval. Jakýsi válečný pohrobek Orient expresu jezdil dvakrát týdně, částečně využíval luxusních vozů CIWL. Určen byl především pro vojáky mířící z dovolené a zpět, ale i pro civilisty. Jízdenky si bylo nutno předem rezervovat.



Vedle politiků, diplomatů, důstojníků a obchodníků, v něm nechyběli ani špióni a dobrodruzi a svezli se jím i vrcholní státníci. Hned v lednu 1916 například pruský císař Vilém II. jezdící na prohlídku nového mostu přes Sávu u Semlinu, jenž projel přes Niš až do Makedonie. Například cesta z Mnichova do Istanbulu trvala podle prvního jízdního řádu 67 hodin a 20 minut. Balkanzug ze Štrasburku vyjížděl vždy ve středu a v sobotu okolo půl druhé v noci, z Berlína stačilo vyrazit v 7:20, týž den večer se přepojily vozy ve Vídni, respektive Galantě, další den ráno byli pasažéři v Bělehradě, večer v Sofii a za další den brzdy vlaku skřípěly na instanbulském nádraží Sirkeci. Odsud se Balkanzug vracel v sobotu a úterý okolo 15. hodiny, aby do Berlína dospěl v úterý a pátek těsně před půlnocí.

Trasa vlaku měla tři ramena

Trasa se skládala ze tří křídel. První vycházelo z Anhaltského nádraží v Berlíně a přes Drážďa-



ny vedlo do Čech. Z Prostředního Žlebu zamířilo na Severozápadní dráhu, po ní přes Děčín východ, Kolín a Jihlavu dorazilo na vídeňské severní nádraží. Sem mířila i dvě výchozí ze Štrasburku, spojující Karlsruhe, Stuttgart a Mnichov a dál po západní dráze dorazivší přes Wien West opět na Wien Nord. Tady se obě ramena po dvacáté hodině večer spojovala a vedla dál společně přes Gänserndorf a Marchegg do slovenské Galanty, jakéhosi centrálního bodu Balkanzugu. V Galantě se připojoval díl třetí



let života

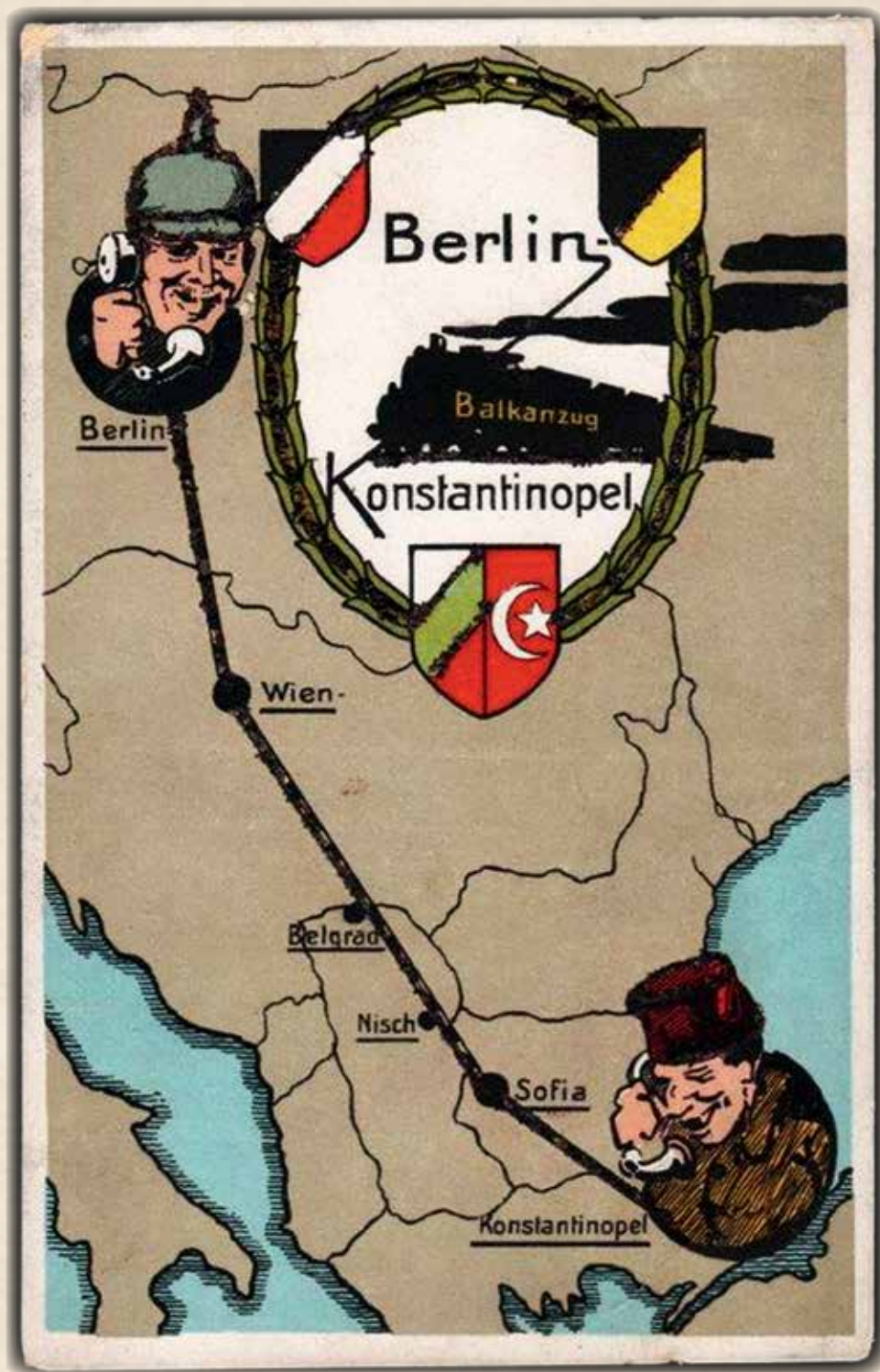
opět z Berlína jedoucí přes dnešní Wrocław a Bohumín a dál po „Ferdinandce“. Z Galanty vlak pokračoval přes Budapešť, Bělehrad, Sofii až do tehdejší Konstantinopole (od roku 1930 Istanbulu).

V průběhu let se trasy spoje několikrát změnilly – v roce 1917 odpadl například úsek Štrasburk – Mnichov. Nakolik byly trasy vlaku zvláště na Balkáně exotické, se skoro vymyká představivosti. Málokdo třeba ví, že Balkanzug supěl třeba na dnes vysloveně lokální trati přes Stařeč, Moravské Budějovice a Olbramkostel do Znojma. A to v čele s takovými elitními stroji, jakými byly řady 106, 209, 429, 110, 910 nebo v případě vyšší zátěže (toto křídlo mohlo mít až 10 vozů) dokonce Hrbouni řady 310 rakouských státních drah. Když jej do Děčína východu vozily vídeňské 110 nebo 310, šlo o vůbec nejdelší vozební rameno v historii rakouských státních drah v rámci celé monarchie.

Nehody se mu nevyhýbaly

Vlakům se při tak extrémně dlouhé trase nevyhnula zpoždění ani početné mimořádné události. Ta nejtragičtější z nich se stala 11. listopadu roku 1916 mezi stanicemi Rahmsdorf a Wilhelmshagen u Berlína, kde vlak v rychlosti 80 km/h smetl skupinu mladých dělnic ze Slezska pracujících na údržbě svršku. Celkem 19 jich bylo usmrceno.

První světová válka naštěstí po krvavých čtyřech letech dospěla ke svému konci. Dne 6. října 1918 vyjel naposledy Balkanzug z Konstantinopole, poslední protisměrný vlak 11. října odjel z Berlína, dojel pouze do Niše, odkud se 15. října vrátil zpět. S koncem války dojezdil i Balkánský vlak, aby jej zanedlouho opět nahradily spoje pro mírové doby. Vrátil se také Orient expres a od 15. 5. 1930 křížovaly republiku i luxusní vlaky 147/148 jezdící přes Prahu, které měly rovněž přímé vozy do Istanbulu. Ale to už je zas jiný příběh.





Rubrika ČD Cargo v Železničáři nekončí, mění se jen její podoba

Patřím mezi dlouholeté odběratele a vášnivě čtenáře Železničáře. Vždy mě zajímala problematika nákladní dopravy. Po přečtení prvních dvou nových vydání jsem zjistil, že jste zrušili rubriku ČD Cargo. Rád bych se zeptal, jestli se v novém vydání budete ČD Cargo věnovat. Děkuji za odpověď. **VÁCLAV KALOUSEK**

Odpověď redakce: Děkujeme za připomínku a dotaz. Rubrika ČD Cargo neskončila, pouze se mění její podoba. V nové koncepci Železničáře není zařazována pravidelně, jako tomu bylo doposud. Příspěvky a články k problematice nákladní dopravy se však v našem časopise objevují i nadále. Například v čísle 3 to byl rozhovor s předsedou představenstva ČD Cargo Ivanem Bednářem, v aktuálním vydání si zase můžete přečíst materiál o lokomotivách řady 163 v barvách Carga a jejich nasazování do mezinárodní přepravy. A podobně tomu bude i v následujících číslech čtrnáctideníku.

Oprava

V minulém čísle Železničáře jsme v příspěvku Poděkování za pokus o záchranu lidského života naší cestující omylem uvedli nesprávně jméno vlakvedoucí, která ve vlaku EC 125 pomáhala ženě s vážnými zdravotními problémy. Správně mělo být uvedeno Lenka Poláková. Za chybu se omlouváme. **REDAKCE**

Útěk do Německa ve vlaku svobody nemusel být politickou záležitostí

Děkuji za krásný článek v Železničáři číslo 25/2015 o znovuoživení provozu osobních vlaků na trati z Aše do Selbu po dlouhých sedmdesáti letech. Jen bych si dovolil malé doplnění k části textu o vlaku svobody a útěku několik jedinců do sousedního západního Německa. Pan Karel Truksa nikdy nebyl ve funkci přednosty v Chebu, jako výpravčí byl v roce 1947 přeložen do Aše pro podezření ze zavinění srážky vlaků v Rakovníku, kde tehdy zemřelo pět lidí a několik dalších se zranilo. Dále byl v roce 1949 vyšetřován policií v souvislosti s podvodem s přídatkovými potravinovými lístky v železniční stanici Aš, jak vyplývá z hlášení chebského přednosty stanice. Vzhledem k těmto faktům není zcela jisté, zda byl jeho útěk motivován politiky. Ale to je jen drobná připomínka k jinak zajímavému článku. Závěrem bych ještě chtěl zmínit, že jsem již třetím rokem v důchodu po odpracování celkem dvačtyřiceti roků u bývalých ČSD a nyní Českých drah a patřím mezi pravidelné a pozorné čtenáře Železničáře. Chtěl bych vám tímto poděkovat za krásný časopis se zajímavými články ze současnosti i minulosti našich drah. **JIRÍ SCHWARZ**

Na stav železničního průmyslu doplácet i České dráhy

Dovolím si reagovat na článek v minulém čísle Železničáře, konkrétně na úvodní slovo člena představenstva ČD a náměstka pro osobní dopravu Michala Štěpána. Zaujal mě závěr otištěného příspěvku, kde jeho autor píše, že ne vše mohou České dráhy ovlivnit. Zcela se ztotožňuji s tím, že jakýkoli podnik je vždy závislý na svých dodavatelích, a je tudíž vystavován oprávněné kritice zákazníků, které vůbec nezajímá, proč se to či ono nepodařilo včas a v odpovídající kvalitě dodat. Konkrétně mám na mysli stav českého železničního průmyslu, který byl po dlouhá desetiletí živěn velkými zakázkami za mnoho milionů korun od někdejších ČSD potažmo ČD. A nyní není schopen dodat vozidla včas a podle předem domluvených podmínek. Zajímalo by mě, jak by se k podobné situaci postavil privátní dopravce, kterého dobré vztahy a dlouhá tradice rozhodně nebudou nijak zajímat. Se shovívavostí a velkou dávkou trpělivosti by se v takovém případě jistě nedalo příliš počítat. A zcela oprávněně. Přeji týmu Železničáře i Českým drahám samotným hodně úspěchů nejen v tomto roce. **RUDOLF TOMAN**

Odpověď redakce: Díky za podporu a jen doplníme, že problém se týká dodavatelů i z dalších odvětví.



Své příspěvky a náměty zasílejte na redakční e-mail: zeleznicar@cd.cz

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Miliardy korun investuje SŽDC do modernizace železničních tratí na jihu Čech. Nejvíce bude stát další etapa modernizace IV. rychlostního koridoru, který spojuje jižní Čechy s Prahou. Letošní oprava koridorové trati ze Sudoměřic u Tábora do Votic vyjde na téměř 5,4 miliardy korun. Stavba má začít v srpnu a její ukončení je naplánováno na rok 2020. „Výluk by ale mělo být na jihu Čech méně než loni,“ uvedl ředitel ROC ČD v Českých Budějovicích Jiří Kafka. Kvůli modernizaci IV. koridoru musí cestující počítat s přestupy do náhradních autobusů v úseku Veselí nad Lužnicí- České Budějovice. Na výluky a náhradní autobusy se musí připravit také v létě mezi Českými Budějovicemi a Borovany. Nyní mohou vlaky mezi Sudoměřicemi a Voticemi jezdit rychlostí 60 až 100 km/h. Aby i zde mohly vlaky dosahovat rychlosti až 160 km/h, je potřeba vést tuto část koridoru v nové stopě. **ČTK 1. 2. 2016**

Řídicí výbor Českých drah, který ve firmě plní funkci valné hromady, schválil chystaný převod nádražních budov na SŽDC. Výbor se nezabýval cenou ani jinými parametry, odsouhlasil pouze samotný záměr. Členové výboru ale transakci podmínili tím, že musí být ekonomicky výhodná, v souladu s obchodními zájmy ČD a principy péče řádného hospodáře. To musí podle výboru zajistit představenstvo a dozorčí rada. Do majetku správy železnic má přejít na 1500 nemovitostí, z toho je zhruba tisícovka nádražních budov. Dráhy by za to měly inkasovat 3,24 miliardy korun. „Suma 3,24 miliardy korun je cena, za kterou by transakci realizoval tržně se chovající investor. Je tedy cenou odpovídající reálné hodnotě převáděného majetku a její případné navýšení nad tuto hodnotu by mohlo být vnímáno ze strany Evropské komise jako neoprávněná veřejná podpora,“ řekl šéf Českých drah Pavel Krtek. **E15, ČTK 5. 2. 2016**

Pendolino poškozené při loňské nehodě ve Studénce se do provozu vrátí až koncem příštího roku. České dráhy ale našly způsob, jak ho alespoň částečně v provozu využít. Zatímco těžce poškozené dva články elektrické jednotky budou čekat na přestavbu, zbytek se vrátí na koleje již nyní. To ČD umožní lépe zorganizovat průběh povinných oprav Pendolin, během kterých jezdí na některých spojích náhradní soupravy. Neúplná jednotka se nejprve pohybovala na odstavném nádraží, později vyjela i na běžné trati. Jde o pět ze sedmi článků soupravy 680.003 poškozené při nehodě u Studénky. Budou sloužit jako dílčí záloha – příležitostně je dráhy spojí se dvěma „cizími“ články z jiných jednotek, zatímco jejich zbytek bude v depu. **ČTK 24. 2. 2016**

Až 160kilometrovou rychlostí by měly jezdit vlaky po železniční trati č. 290 z Olomouce do Šumperka, jejíž modernizaci a elektrizaci za více než pět miliard korun připravuje SŽDC. Důležitá regionální trať, po které nyní můžou jezdit pouze motorové vlaky, má být opravena v letech 2019 a 2020. Stavba zahrnuje nové trakční vedení, výměnu kolejí, rekonstrukci mostů i propustků na trati. Modernizováno bude i staniční a traťové zabezpečovací zařízení. Součástí projektu je rekonstrukce železničních přejezdů. Podle šéfa SŽDC Pavla Surého bude modernizace šesti desítek kilometrů dlouhé železniční trati mezi Olomoucí a Šumperkem stát přibližně 5,4 miliardy korun. Většinu nákladů mají pokrýt dotace z evropských fondů. Trať z Olomouce do Šumperka je důležitým spojením mezi střední Moravou směrem do podhůří Jeseníků. Díky modernizaci budou moci vlaky po trati jezdit rychlostí až 160 km/h. **ČTK 8. 2. 2016**



Bulharsko

Pro velký zájem o delší pobyty u moře je nyní možné objednat 14denní dotované letecké zájezdy do Pomorie, Nesebaru, Slunečního pobřeží a Svatého Vlasu. Všechny hotely jsou z katalogu Dovolená 2016 až do vyčerpání kapacit. Odletové dny jsou v sobotu. Více na www.cdtravel.cz nebo na tel. číslo 972 243 053.

NABÍDKA ČD TRAVEL



Slovensko, Orava hotel Studnička

Klídná dovolená ve vyzkoušeném hotelu s domácí kuchyní termíny 18. 6. – 17. 9. 2016, pokoj je 2–4lůžkové s vlastním soc. zař. a balkonem, **cena po dotaci do 2 650 Kč za osobu a 7 nocí s polopenzí, slevy pro klienty 55+ a děti 3–15 let.**



Slovensko, hotel Sorea MÁJ^{***}, Liptovský Ján

Hotel se nachází v malebné Jánské dolině nedaleko Liptovského Mikuláše. U hotelu je venkovní termální koupaliště, v červenci a srpnu je pro ubytované vstup zdarma, a vnitřní termální bazén s celoročním provozem. Dvoulůžkové pokoje s možností jedné přistýlky mají vlastní soc. zařízení, TV, wifi. **Cena po dotaci na 6 nocí pro dospělého je od 3 670 Kč, dítě do 8 let neplatí, je-li ubytované se z plně platícími osobami.**



Švýcarsko léto v Bernských Alpách

Poznávací zájezd

Prožijeme čtyři dny v Bernských Alpách pod hvězdným trojvrším Eiger, Mönch a Jungfrau. Uvidíme městečko Brienz u Trümmelbašských vodopádů, průsmyk Velkého svatého Bernarda a hlavní město Švýcarska, Bern. **Termín zájezdu je 19. – 24. 7. 2016. Cena 5 990 Kč zahrnuje 4x místenku, 3x nocleh se snídaním, služby vedoucího zájezdu, cena nezahrnuje vlakovou dopravu, místní dopravu – lanovky, loď, autobus, případnou úschovu zavazadel a pojištění, za příplatek jsou lehátka T6 (T4) Wien-Zürich-Wien.**



ČD travel, s.r.o., 28.října 372/5, 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

INZERCE

NÁBOR NOVÝCH ZAMĚSTNANCŮ ČD

Elektromechanik Mechanik elektronických zařízení

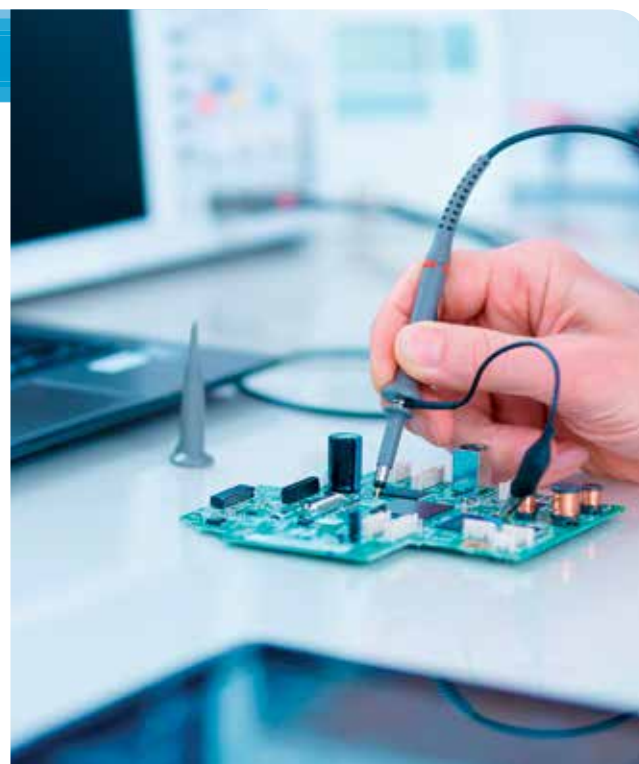
Na uvedené pracovní pozice hledáme pro Depo kolejových vozidel Praha vhodné kandidáty.

Úloha pozice:	práce na údržbě a opravách železničních kolejových vozidel
Minimální stupeň vzdělání:	SO vzdělání (vyučen v oboru)
Odborná praxe:	vítána
Specifické požadavky:	ochota dalšího vzdělávání a školení
Pracovněprávní vztah:	hlavní pracovní poměr
Vlastnosti volného místa:	stabilita zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
Platové podmínky:	nástupní TS 5, zvýšení po zapracování
Termín nástupu:	dohodou
Místo pracoviště:	DKV Praha, provozní jednotka Odstavné nádraží Praha jih
Nabízíme výhody:	pravidelná mzda, příplatky za režim práce, zvýšená dovolená, jízdní výhody, příspěvek na penzijní a životní pojištění, příspěvek na stravování

Pokud Vás tato nabídka zaujala, zašlete nám Váš strukturovaný životopis a motivační dopis v elektronické podobě na e-mail: brzicka@gr.cd.cz nebo prochazkovai@gr.cd.cz.

Telefonický kontakt: p. Brzická Jana: 972 229 008 p. Procházková Ilona: 972 229 009

Depo kolejových vozidel Praha, Praha 4, Chodovská 1476/3b, PSČ 141 00, IČ: 70994226



Jedeme
vlakem!



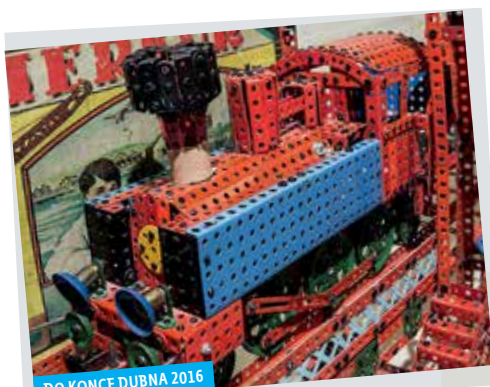
PO CELÝ ROK

Plnou parou do Žitavských hor

Jedinečným zážitkem je jízda po Žitavské úzkokolejné železnici (Zittauer Schmalspurbahn). Po této romantické dráze, která vede přírodním parkem Žitavské hory, vozí parní vlaky výletníky už od roku 1890. Ze žitavského nádraží se vlaky vydávají táhlým obloukem kolem historického centra starobylého města, projedou podél rekreačního vyhledávaného jezera Olbersdorfer See a po zhruba osmi kilometrech a několika zastávkách dorazí do stanice Bertsdorf's historickou nádražní budovou a depem lokomotiv. V Bertsdorfu máte na výběr. Buď můžete dál jet parním vlakem do Lázní Oybin (Kurort Oybin), kde si lze mj. prohlédnout malé železniční muzeum s expozicí o historii žitavských úzkorozchodných drah, nebo se svézt jiným parním vlakem do Jonsdorfu, idyllického lázeňského městečka s mnoha původními podstávkovými domy. Více informací na www.parnizazitkasko.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Zittau

FOTO: © BERND KELICHAUS | DREAMSTIME.COM



DO KONCE DUBNA 2016

FOTO: ARCHIV EP LINE, SE



OD 28. ÚNORA 2016

Do Skutče na hudební festival

Letošní ročník Tomáškovy a Novákovy hudební Skutče, který se koná od 28. února do 8. května, nabízí opět řadu vynikajících koncertů a představení. Už slavnostní zahájení festivalu bude zážitkem. Zpestří ho cyklus symfonických básní Bedřicha Smetany Má vlast v podání Symfonického orchestru Českého rozhlasu. V programu festivalu si najdou své nejen milovníci klasické hudby, ale také příznivci operety, muzikálů nebo nových hudebních žánrů. S představením Krásná Helena od J. Offenbacha se festivalu zúčastní Severočeské divadlo Ústí nad Labem, znamenitá Radka Fišarová vystoupí v tanečním muzikálu Edith – vrabčák z předměstí a Slezské divadlo v Opavě se bude prezentovat inscenací opery L. Janáčka Její pastorkyňa, s níž získalo titul Opera roku 2015. Na zimním stadionu se uskuteční dva velké hudební projekty – Vivaldianno: Město zrcadel a Pink Floyd Classic.

Nejblíže železniční stanice:
Skutče



OD POLOVINY BŘEZNA 2016

FOTO: ARCHIV ČESKOSLOVENSKÉ OBCE LEGIONÁRSKÉ

Na výstavu o stavebnici Merkur

Do konce dubna si můžete v druhém patře pražského Domu hraček v Havířské ulici č. 2 prohlédnout výstavu o historii nejnámější české hračky – stavebnice Merkur. Vyrábí se od roku 1925 a v minulém století nechyběla snad v žádné české domácnosti. Na výstavě je k vidění jedna z největších soukromých sbírek modelů z Merkurů na světě. Mezi více než 520 unikátními exponáty najdete například funkční modely kolotočů či slunečních hodin, ježka v kleci, ale také několik modelů železničních jeřábů a vlaků. K vidění jsou i plechové elektrické vláčky Merkur, jejichž výroba v tehdy hojně rozšířené velikosti začala kolem roku 1930. Součástí výstavy je dílna, v níž si mohou zájemci sami nějaký model z Merkur sestavit. Výstava je otevřena každý den od 10 do 19 hodin. A kolik zaplatíte za vstupné? Dospělí 99 Kč, děti do 15 let a senioři 49 Kč. Rodinné vstupné (2+2) stojí 199 Kč.

Nejblíže železniční stanice:
Praha-Masarykovo nádr./Praha hl. n.

V březnu opět vyjede Legiovlak

I letos budete mít možnost prohlédnout si věrnou repliku legionářského vlaku z let 1918–1920, který sloužil jako pojízdná kasárna při válečných operacích čs. legií na transsibiřské magistrále v Rusku. Legiovlak se vydá na celoroční pouť po krajích Česka v polovině března. Do konce června tato unikátní souprava zavítá například do Strakonice, Písku, Příbrami, Berouna, Kladna, Ústí nad Labem, Teplic, Chomutova nebo Karlových Varů. Legiovlak bývá zpravidla složen z vozu polní pošty, tzv. teplušky, plukovní prodejny, ubytovacího, zdravotního, štábního, obrněného a krejčovského vozu a dvou vozů plošinových. Největším lákadlem je replika plně vyzbrojeného obrněného vozu, který sloužil k ochraně vlakových ešalonů. V letošním roce bude Legiovlak zkompletován o zbývající dva vozy – promítací a obytný. Ve vybrané dny je součástí legionářského vlaku také parní lokomotiva.

Nejblíže železniční stanice: Trasu jízdy Legiovlaku v roce 2016 najdete na www.legiovlak.cz.