

Rozšiřujeme počet spojů s nabídkou služeb pro nejmenší Oddílů s dětským kinem přibývá

Cestování rodičům a především jejich potomkům už brzy zpříjemní nové oddíly s dětským kinem. Ty si odbyly českou premiéru v railjetech a nyní se rozšiřují do spojů na lince z Prahy přes Ostravu na Těšínsko a do Žiliny. Národní dopravce chce postupně rozšířit počet vlaků a destinací, kde bude tato služba dostupná. V dalších vlacích se cestující s dětmi zase mohou setkat s dětskými zónami, ve kterých je umístěna stolní hra Elfíkova cesta.

Národní dopravce se letos hodlá ještě více zaměřit na nejmenší cestující. V jízdním řádu 2015 České dráhy vypraví celkem 346 vlaků denně s oddíly nebo místy pro cestující s dětmi do 10 let. Na lince Praha – Pardubice – Brno – Břeclav ČD rozšiřují dětské kino do každého druhého spoje. Tuto službu tak budou mít pasažéři k dispozici každé dvě hodiny. Ve vlacích SuperCity Pendolino mají malí pasažéři zase k dispozici palubní elektronický portál nebo stolní hru Elfíkova cesta. Tu najdou děti i v railjetu. Nabídka palubního portálu umožní rodičům přehrát na svých tabletech nebo notebooku pohádky nebo si s dětmi zahrát některou z nabízených online her. Nechybí ani osvěta, jak se chovat na železnici či přejezděch.

Dalších dvanáct vagonů pochází z Rakouska

Vlaky s vyhrazenými oddíly nebo místy pro cestující s dětmi do 10 let jsou nyní řazeny na všech důležitých rychlíkových a expresních tratích v České republice. V modernizovaných multifunkčních vozech mají cestující k dispozici i větší rozkládací stoly, které lze využít při různých stolních hrách nebo kreslení, jimiž si mohou děti krátit cestování. Nechybí ani elektrické zásuvky 230 V pro napájení notebooků a dalších elektronických zařízení cestujících, na nichž mohou sledovat například pohádky. Ve vagonech jsou rozšířené prostory s místem pro uložení kočárků a na WC je připraven sklopný přebalovací pult.

Novinkou letošního roku jsou ale především dětská kina. Jejich počet se rozšiřuje i díky zatím dvanácti vozům získaným na konci loňského roku od ÖBB. Jedná se o vagony řady Bmz²⁹, které v nymburském pracovišti DPOV dostávají nový korporátní nátěr a příslušné polepy. Pracovníci DKV Praha poté upravili dětský koutek, takzvané kinder kino. Vyměněn byl například DVD za modernější přehrávač na CF karty – stejné je i v railjetech. Ve většině vozů je instalován i nový LCD monitor. V kupé bude položen nový koberec a instalován speciální polep.

Program kinovozů sází na dětské evergreeny

V „kinooddílu“ nejsou sedačky, ale dva schůdky k sezení, vedle části s kinem je z každé strany vyhrazen oddíl pro cestující s dětmi a kupé je rovněž z uličky označeno výraznou samolepkou. Kapacita je přibližně deset dětí, za něž pochopitelně zodpovídá jejich doprovod. Programová skladba sází na jistotu. Děti budou bavit mimo jiné Pat a Mat, Krteček a další příběhy bez mluveného slova.

První nalakovaný vůz s kinem byl uveden do provozu 18. února, další budou zprovoznovány tak, aby do června změny jízdního řádu bylo nasazeno sedm vozů, jež budou řazeny do souprav pěti párů vlaků expresní linky Praha – Ostrava – Návsi/Žilina. U všech spojů s dětskými kiny se v jízdních řádech objeví nová značka upozorňující, že je ve vlaku tato služba poskytována.

→ Pokračování na straně 2

Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle plakát se zimní tematikou.



SLOUPEK

Osvěta je stejně důležitá jako zábava

České dráhy, jako národní železniční dopravce, jsou si velmi dobře vědomy faktu, že marketing zaměřený na nejmenší je velmi specifickou a zároveň vrcholně důležitou součástí jejich aktivit. Nejde totiž jen o snahu zaujmout cestující s dětmi a nabídnout jim více zábavných aktivit, ale také nenásilnou a populárně-naučnou formou upozornit na nebezpečí, které na nepozorné a neukázněné ratolesti na kolejích čeká. Tato prevence je o to důležitější, že rizika si často neuvědomují ani dospělí.



Jiří Jeřeta

ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

Tím se přirozený princip varování a výchovy přímo rodiči stává neúčelným. I to je důvod, proč České dráhy ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty již řadu let každoročně realizují projekt Preventivní vlak, který se snaží poutavým způsobem připomínat, že nesprávné chování na železnici může mít (a většinou bohužel skutečně má) fatální dovozní následky.

Preventivní vlak je ale zaměřen zejména na studenty středních škol a naším cílem je citlivě seznámit s problematikou i mladší ročníky. K tomu slouží nejen Elfíkův web a časopis Můj vláček, ale novinkou bude – v souvislosti s rozšířením dětských kin na další linky – i zařazení nově vznikajících animovaných preventivních filmů do programové skladby v kinooddílech.

Od tohoto kroku si slibujeme také další prohloubení preventivního působení na děti předškolního a raně školního věku. Pokračování v těchto aktivitách vnímáme jako vysoce důležitou část společenské odpovědnosti. Investice do našich dětí je přece investicí do budoucnosti nás samotných.

INFORMUJEME

Přestavba vozů pro linku do Hamburku má zelenou

Dvojici kontraktů na modernizaci celkem 93 osobních vozů EuroCity pro linku Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk právě uzavřely České dráhy. Vítězem obou mezinárodních soutěží, kterých se účastnili uchazeči z České republiky, Polska, Slovenska, Německa, Rumunska a Španělska je společnost Pars nova, člen skupiny Škoda Transportation. Celková hodnota smluv činí více než jednu miliardu korun.

V rámci prvního kontraktu bude modernizováno dvaadvacet osobních oddílových vozů řady Bmz vyrobených společností SGP v Rakousku, z toho u čtyř vagonů bude zachováno stávající rozdělení interiéru na jednotlivé oddíly (řada Bmz) a osmnáct vozů bude přestavěno na velkoprostorové (řada Bdmzp a Bhmpz).

„Devět vozů řady Bhmpz bude vybaveno pro cestování osob na invalidním vozíku a pro přepravu cestujících s dětmi, proto zde bude umístěna i bezbariérová buňka WC, speciálně vyhrazený prostor pro umístění ortopedických vozíků a oddíl pro doprovod vlaku. Vozy řady Bdmzp pak budou určeny pro přepravu až osmi jízdních kol,“ přibližuje rozsah přestavby těchto vozů člen představenstva odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán. Hodnota kontraktu je 553,6 mil. Kč.

Druhý kontrakt zajistí modernizaci 71 původních osobních vozů Českých drah 2. a 1. třídy a restauračních vozů typů Bmz, Ampz a WRmz z produkce společnosti Siemens, respektive konsorcia SGP/Vagonka Studénka z let 1997 až 2007. Hodnota této smlouvy činí 570,4 mil. Kč.

Interiéry budou omlazeny, přibude bezdrátový internet

Všechny modernizované vozy jsou určeny pro rychlost 200 km/h a jsou klimatizované. Po modernizaci budou určeny pro linku Praha – Ústí nad Labem – Drážďany – Berlín – Hamburk. „Při rekonstrukci bude podle jednotlivých typů vozů provedena oprava nebo výměna interiéru, čalounění nebo kompletně celých sedaček a stolků. Instalovány budou nové koberce. Bude dosazen audiovizuální informační systém a elektronický rezervační systém a wi-fi zařízení

pro provoz internetu,“ vyjmenovává Michal Štěpán nejdůležitější úpravy z pohledu cestujících. Opravou nebo výměnou projdou i technické celky jako centrální zdroj energie (CZE), klimatizace, toalety s uzavřeným systémem a další vybavení vozů.



Vozy procházejí modernizací i proto, aby České dráhy dostaly svému kvalitativnímu závazku vůči DB, s nimiž budou na lince z Prahy do Hamburku spolupracovat.

Vozy procházejí modernizací i proto, aby České dráhy dostaly svému kvalitativnímu závazku vůči Deutsche Bahn, s nimiž budou na lince z Prahy do Hamburku spolupracovat. DB daly této spolupráci přednost před konkurenčním soukromým dopravcem. Provozní zájmovosti je rovněž předpokládané nasazení strojů řady 380 do čela těchto vlaků. ČD proto očekávají, že Škoda Transportation dokončí rychle a kompletně schvalovací proces v Německu pro rychlost 200 km/h.

Národní dopravce loňským uzavřením dohody s DB upevnil svou pozici v mezinárodní přepravě a zajistil pro české cestující kvalitní, rychlé a komfortní spojení do sousedních států. Díky kooperaci s německými kolegy budou pro všechny pasažéry snadnější dostupné vlaky ICE a spoje EC/IC z Drážďan, Berlína a Hamburku do dalších míst v západní Evropě.

PETR ŠTĀHLAVSKÝ, PETR SLOŇEK

PRO ZAMĚŠTNANCE

**Novinky v odbavení na FIP do spojů na Balkán**

Jste-li držitelé zahraničních jízdních výhod a zvažujete jejich využití v sezonních spojích z Prahy do Splitu a Baru nebo z Budapešti do Varny a Burgasu, neopomeňte se seznámit s novinkami pro tento rok. Zveřejněn byl dokument (č. j. 439/2015-O10) pojednávající o odbavení držitelů zahraničních jízdních výhod do přírodních sezonních vozů Praha – Split a zpět, případně Praha – Bar a zpět, a dále na sezonní vlaky 1471/1470 v relaci Budapest – Varna/Burgas. Dokument obsahuje ceny a podmínky vystavení rezervních dokladů a také novinky v akceptaci jízdenek FIP Rumunskými železnicemi (CFR). Podrobné informace jsou k dispozici na personálních útvarcích dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu Českých drah na adrese <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody. Uživatelé Lotus Notes mohou využít cesty: Soubor/Databáze/Otevírat/server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální. Informace k jízdním sezonním spojům a ke službám v bytovacích vozech také najdete na webu www.cd.cz nebo vám je na požádání sdělí zaměstnanec ČD u pokladni přepážky s výdejem mezinárodních jízdenek. Využití lze také služeb Kontaktního centra ČD na telefonním čísle 840 112 113.

(šp)

HLEDÁME**Člen představenstva společnosti DPOV**

Dílny pro opravy vozidel, a.s., Přerov (DPOV) vypisují výběrové řízení na pozici Člen představenstva.

Úloha pozice: odpovědnost za úsek plánování, řízení a racionalizace výroby a procesů

Požadavky:

- VŠ vzdělání ekonomického či výrobního zaměření
- znalost firemních financí a manažerského účetnictví
- minimálně 5letá praxe ve výrobní organizaci na ekonomických/výrobně řídicích pozicích
- inovativní myšlení, schopnost týmové práce, zvládnutí zátěžových situací, komunikační dovednosti a organizační schopnosti
- aktivní znalost AJ
- zkušenosti se zaváděním racionalizačních projektů ve výrobě, racionalizace výrobních pracovišť
- zkušenosti s nastavováním systémů projektového a procesního řízení (procesní analýzy na principu trvalého zlepšování, využívající procesního řízení a prosazující rozhodování na základě analýzy dat)
- zkušenosti s nastavováním, řízením a kontrolou výkonových výrobních procesů
- znalost principů TQ (six sigma, lean production, 5 W atd.)
- extenzivní zkušenost práce v SAP
- znalost principů PPR a jejich revidování z pohledu ISO
- zkušenosti a praxe v TQM.

Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity:

- nastavování plánovacích procesů ve výrobě a racionalizace opravárenských pracovišť
- nastavování, řízení a kontrola vlastních výrobních opravárenských procesů
- zavádění racionalizačních projektů v oblasti opravárenství železničních kolejových vozidel
- nastavování systémů projektového a procesního řízení
- nastavování a harmonizace systémů řízení výroby se systémy firemní ekonomiky v SAP
- práce v SAP – provádění analýz na principu trvalého zlepšování, využívající procesního řízení a prosazující rozhodování na základě analýz
- zavádění TQ (six sigma, lean production, 5 W)
- nastavování mechanismů v ISO.

Termín nástupu: dohoda

Strukturovaný životopis a motivační dopis zašlete na: carmine@gr.cd.cz. Termín zaslání přihlášek je **16. 3. 2015**.

ČD DPOV
Člen Skupiny ČD



Modernizace tepny u Úval Odstartovala odklonová rošáda

Cestování na vytížené trati mezi Prahou a Kolínem se opět zkomplikovalo. Od úterý 3. března je kvůli pokračujícím stavebním pracím ve stanici Úvaly, souvisejícím s modernizací 1. tranzitního koridoru, část dálkové dopravy odkláněna přes Lysou nad Labem. Prodloužila se jízdní doba mnoha spojů a posunuty byly jejich odjezdové časy. Kvůli velkému množství linek vedených přes Lysou musely být upraveny časy odjezdů i u vlaků na okolních trasách. Omezení této etapy potrvají do konce června.

Jestliže loňské jarní výluky spojené s pracemi na modernizaci úseku Úvaly – Praha-Běchovice byly náročné a s nemalým dopadem pro cestující, nyní to platí dvojnásob. Kvůli vylovení nulté koleje a liché kolejové skupiny v Úvalech v kombinaci se souběžnou opravou dvoukolejného viaduktu přes údolí potoka Výmoly se výrazně snížila propustnost této stanice. Provoz byl ze tří kolejí sveden do jedné. Řada dálkových vlaků Českých drah je proto mezi Prahou a Kolínem vedena přes Lysou nad Labem. Komplikace potrvají až do 29. června, kdy má skončit další etapa modernizace této klíčové tratě.

Problémy tím ale neustanou. Na tuto fázi naváže rekonstrukce kolejí mezi Blatovcem a Úvaly, kdy budou postupně rekonstruovány 2. traťová kolej, poté první a na posledních čtrnáct dní v srpnu také nultá. S ohledem na bezpečnost se proto zastaví provoz na 1. koleji a vlaky pojedou opět jen po jedné koleji.

Dálkové vlaky jedou přes Lysou nad Labem

Změny nyní čekají cestující v příměstské i dálkové dopravě, vlaky ČD Cargo a další dopravce. Osobní vlaky Českých drah jedou nově v posunutých časech, některé jsou odřeknuty a poslední večerní spoj nahradil autobus z Prahy hl. n. do Českého Brodu. Redukce na hodinový interval nastala u vlaků linky S7 do Úval, které kvůli opravám haly na pražském hlavním nádraží už od začátku února končí na Masarykově nádraží. K obslužení frekvenčně silných zastávek cestující mohou využít spěšné vlaky.

Ovlivněna je i jízda osobních vlaků Kolín – Praha Masarykovo nádraží přes Lysou, takže je u odpoledních spojů z Ko-

Jak jedou vlaky ČD na tratích 010, 230, 270, 231

- Dva dopolední vlaky SuperCity Pendolino ve směru z Prahy na Ostravsko (503 a 505 s odjezdy z Prahy hl. n. v 7.39 a 9.39) budou z Prahy odjíždět o 17 minut dříve, tj. už v 7.22 a 9.22, a pojedou odklonem přes Lysou nad Labem. V opačném směru pojedou pět vlaků SuperCity Pendolino ve směru z Ostravska do Prahy (510, 508, 506, 504 a 502 s obvyklými příjezdy do Prahy hl. n. ve 12.21, 14.21, 16.21, 18.21 a 20.21) odklonem přes Lysou nad Labem a přijdou do Prahy cca o 20 minut později. Vlaky SuperCity 518 a 519 budou vedeny náhradní soupravou standardu EC.
- Noční rychlík R 442 Bohemia z Humenného do Prahy nebude z důvodu jízdy odklonem přes Lysou nad Labem zastavovat ve stanici Kolín (vlak se nevede k nástupišti, odkud se odjíždí do Lys nad Labem, a není proto možné zajistit bezpečný nástup a výstup cestujících).
- Vlaky EuroCity a railjet Praha – Brno a dále pojedou v obou směrech přes Úvaly (s výjimkou EC 276, jenž pojedou v pracovní dny odklonem přes Lysou nad Labem). U těchto vlaků je potřeba počítat se zpožděním cca 10 minut.
- Vlaky EuroCity a expresy Praha – Olomouc a dále pojedou ráno a dopoledne z Prahy dříve a odklonem přes Lysou nad Labem. Půjde o vlaky EC 145, EC 221, Ex 147, EC 123, EC 111 a EC 223, které pojedou oproti pravidelnému jízdnímu řádu o 12 minut dříve, tj. už v 6.07, 7.07, 8.07, 9.07,

lina uspišen odjezd o 9 minut, aby ho mohl předjet ve stanici Nymburk svazek dálkových vlaků jedoucích odklonem. Odpolední vlak z Milovic do Prahy projíždí méně frekventované zastávky Čelákovice-Jiřina, Zeleneč a stanici Praha-Horní Počernice, neboť ho následuje

- 10.07 a 11.07. V odpoledních hodinách pojedou odklonem přes Lysou nad Labem dálkové vlaky v opačném směru z Olomouce do Prahy. Půjde o vlaky Ex 150, EC 222, EC 110, EC 122, Ex 146, EC 220, Ex 144, které budou nově příjíždět o 15–20 minut později (v 16.00, 17.00, 18.00, 19.05, 20.00, 21.00 a 22.00).
- Rychlík Praha – Česká Třebová a dále pojedou v obou směrech odklonem přes Lysou nad Labem (výjimkou jsou brzké ranní a pozdní večerní spoje). Vlaky budou z Prahy odjíždět dříve a naopak sem budou příjíždět později. Rychlík R 879 pojedou odklonem přes Lysou nad Labem a nebude již zastavovat ve stanici Praha-Vysočany.
- Rychlík Praha – Havlíčkův Brod a dále pojedou ve směru z Prahy (kromě posledních dvou večerních vlaků) odklonem přes Lysou nad Labem a pojedou z Prahy dříve. Ve směru do Prahy pojedou rychlík R 990 odklonem, ostatní vlaky pojedou po pravidelné trase se zpožděním cca 10 minut.

DETAILNÍ INFORMACE

Jsou k dispozici na stránkách www.cd.cz/omezeniiprovozu, ve výlukovém jízdním řádu, který je k dispozici na www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/ko10vyjluKa02.pdf, u operátorů Kontaktního centra, ve všech dotčených stanicích a zastávkách a poskytnete je také personál Českých drah. (České dráhy navíc chystají aktualizované vydání kartičkových jízdních řádů.)

několik odkloněných expresů, které nesmí zbytečně brzdit.

Princip vedení vlaků dálkové dopravy je takový, že vlaky jedoucí ve špičce v preferovaném směru (tedy ráno a dopoledne směr Praha, odpoledne opačně) jsou směřovány přes Úvaly, dálkové v opač-

ném směru odklonem přes Lysou nad Labem. U vlaků na dojezd do Prahy se očekává mírné zpoždění, dálkové spoje z Prahy na východ ale vyrazí v časnějších časových polohách – třeba Pendolino o 17 minut. U vlaků mezi Německem a Rakouskem, respektive Maďarskem, zůstane zachován eurotakt, s výjimkou vlaku EC 276, který je v pracovní dny veden přes Lysou. Vlak 442 Bohemia s ohledem na délku soupravy a bezpečnost cestujících nezastavuje v Kolíně.

Na koridoru bude rušno stále

Na ztížené podmínky se musejí připravit v místě stavby i obyvatelé Úval. Uzavřen je přejezd na českobrodském zhlaví a zároveň i podjezd pod stanici. Cestující míří k vlakům na nové nástupiště budou moci procházet částečně zpřístupněným podchodem a provizorním cestou od přejezdu k podchodu. „Tady SŽDC přistoupila na náš návrh. Původní řešení bylo přecházet po provizorním dřevěném přechodu, což by však zhoršilo bezpečnost a ještě více zkomplikovalo plynulost provozu,“ říká Lukáš Landsinger z oddělení provozu Odboru provozu ČD. Podle něj podobných problémů řeší správce infrastruktury SŽDC ve spolupráci s ČD, dopravci, ROPIDem a zhotovitelem od provozu už desítky.

Zdar celé akce závisí mimo jiné i na tom, v jakém technickém stavu se podaří udržet odklonovou trať 231. Tu totiž značně zatíží odklony rychlíků a také nákladních vlaků, navíc její stav není ideální. „Proto jsme se dohodli s úsekem infrastruktury SŽDC, aby se na ní daly provádět nezbytné opravné práce. O víkendech se podle potřeby odklonové vlaky mohou vrátit na trať 010,“ upřesňuje Lukáš Landsinger. **MARTIN NAVRÁTIL**

Rozšiřujeme nabídku služeb pro nejmenší

→ Pokračování ze strany 3

Kdo si hraje, nezlíbí...

Speciální služby a marketing zaměřené na děti a jejich rodiče se však týkají mnoha dalších oblastí, ne jen dětských oddílů a kin. České dráhy vypravují i další speciální spoje pro cestující s dětmi. V turistické sezoně na lince Praha – Slaný je to například víkendový Cyklohráček, na Den dětí nebo v prosinci na Mikuláše jsou to pak různé speciální parní jízdy s programem. Národní dopravce provozuje také další speciální vozy, které se používají při různých akcích. Jedná se například o Vláček hráček nebo Kinematovlak.



FOTO 2M

Další aktivitou pro nejmenší cestující je vydávání dětského časopisu Můj vláček. Tento měsíčník vychází od roku 2008 a je určen dětem od 5 do 12 let. Originálně ilustrovaný časopis plný pohádek, soutěží, obrázků a vyprávění pomáhá k budování image ČD, ale také významně přispívá výchovnému procesu u dětí a mládeže. Svět na železniční je představován jako přátelské a barevné prostředí plné příjemných zážitků a milých lidí. Děti časopis bezplatně najdou na základních školách, ve veřejných knihovnách, na vybraných místech Českých drah nebo si jej mohou předplatit.

Ve kterých spojích se dětská kina objeví

- Ex 151/150 Petr Bezruč (Praha – Žilina a zpět)
- Ex 541/540 Ostravan (Praha – Návsi a zpět)
- Ex 153/152 Hukvaldy (Praha – Žilina a zpět)
- Ex 155/154 Jan Perner (Praha – Žilina a zpět)
- Ex 145/144 Odra (Praha – Žilina a zpět)

Úspěch u malých cestujících sklízí také Elfíkův web. Kreslený slon Elfík – maskot Junior programu ČD – je průvodcem po celém webu a aktuálně přináší novinky. Ta má podobu nové interaktivní hry zaměřené na prevenci. **PETR SLONEK**

Letos chceme v Praze otevřít další dvě železniční zastávky

Jaké novinky připravila společnost ROPID v letošním jízdním řádu?

Od 14. prosince loňského roku nově vyjely i o víkendů přímé osobní vlaky z Prahy do Milovic, což ocení nejen obyvatelé tohoto rostoucího města ve Středočeském kraji, ale i lidé navštěvující dětský zábavní park Mirakulum. V odpolední špičce pracovního dne je k tomu v úseku Praha – Čelákovice každou hodinu nově provozován vlak linky S9, dosud končící v Horních Počernicích. Je nutno zdůraznit, že iniciátorem posílení spojů letos byl Středočeský kraj a hlavní město Praha se k tomu připojilo rozšířením rozsahu dopravy na svém území.

Železnici v hlavním městě čeká řada výluk, přičemž ta na hlavním nádraží od 2. února provoz v Praze a okolí významně ovlivnila...

Letos se v metropoli a okolí potýkáme s rozsáhlou výlukovou činností, která je intenzivní kvůli dočerpání peněz manažerem infrastruktury SŽDC z dotačních programů EU. Kromě zmíněné opravy na hlavním nádraží, která mimo jiné znamenala přerušení provozu průjezdných spojů linky S7 z Řevnice do Úval, bude mít velké dopady do provozu modernizace úseku Praha-Běchovice – Úvaly, kde největší omezení v regionální dopravě nastanou od března do září. Letní prázdniny přinesou restriktce i na lince S9 v souvislosti s modernizací stanice Praha-Hostivař.

Je šance navýšit v oblasti Prahy a okolí rozsah železniční dopravy?

Počty cestujících, především v špičkových pracovních dnech, výrazně rostou. V nejnepříhodnějších vlacích a úsecích dosahuje v průměrný pracovní den obsazení nad 150 procent míst k sezení! Objednatelé dopravy na tyto skutečnosti budou muset ve spolupráci s Českými drahami reagovat posílením kapacity těchto spojů. Vypracovali jsme i mnoho rozvojových záměrů, jejich realizaci však brání rozměr vyčerpaná kapacita dopravní cesty. V plánu je další posílení provozu příměstských vlaků a novým úkolem bude vybudovat v okolí Prahy systém spěšných vlaků, které zajistí rychlou dopravní obsluhu významných středočeských měst, jako jsou například Benešov, Nymburk, Poděbrady či Kutná Hora. Do budoucna je připraven rozvoj městských linek vedených po tratích využívaných dnes pouze nákladní dopravou. Jejich zřízení ale nemá smysl bez nových železničních zastávek.

Co chystáte ve spolupráci se SŽDC pro nejbližší období v pražské aglomeraci?

Prioritní je dokončení modernizace dosud nerekonstruovaných koridorových úseků a jejich zaústění do Prahy. Zároveň první koridor by měl být dokončen na konci roku, zbývá dodělat zaústění čtvrtého koridoru mezi Hostivař a hlavním nádražím. K tomu je nutné

Železnici v Praze letos čeká zatěžkávací zkouška. Opravuje se střecha haly hlavního nádraží, stavbaři pracují na prvním tranzitním koridoru mezi Běchovicemi a Úvaly a modernizací projde i nádraží v Hostivaři. České dráhy jsou zapojeny do Pražské integrované dopravy již 22 let a po skromných začátcích dnes tvoří plnohodnotnou součást městské a příměstské dopravy. Nejen o problematice železnice v metropoli a jejím okolí jsme hovořili s Václavem Haasem, specialistou na železniční dopravu společnosti ROPID.



FOTO: AUTOR

VÁCLAV HAAS

Po ukončení Fakulty dopravní ČVUT v oboru Dopravní infrastruktura v území působí nepřetržitě od roku 1999 v pražské organizaci ROPID, kde se věnuje železniční dopravě. Do Prahy denně dojíždí ze svého bydliště v Poděbradech a využívá přitom vlaky Českých drah. Železnice je mu od raného mládí velkým hobby.

doplnit třetí koridor, kde není modernizován celý silně zatížený úsek z Prahy do Berouna, jenž je ve špatném stavu. Po dokončení prací v úseku Běchovice – Úvaly se snad již od příštího roku rozběhne modernizace úseku Praha-Vysočany – Lysá nad Labem a na tyto práce na-

váže modernizace pravobřežní tratě Kolín – Mělník – Děčín. Letos by měla být dokončena rekonstrukce tratě Praha – Rudná – Beroun, kde bude pro umožnění odklonové vozby vlaků dálkové dopravy při výlukách na koridoru zřízena výhybna Praha-Hlučobce. Po ukončení odklonů bude s její pomocí možné zkrátit interval vlaků na lince S6 ve špičkách na dvacet minut.

Městskou dopravu v Praze účinně začíná doplňovat železnice. Počítáte s výstavbou nových zastávek například typu „hrana-hrana“ a přestupních terminálů z železnice na MHD?

Loni se podařilo uvést do provozu dvě nové železniční zastávky na území Prahy, konkrétně v Poděbrabě a na Kačerově, a šest v oblasti Rudné a Hostivice. Pro letošek se rýsuje zřízení stanice Běchovice střed, jejíž výstavba byla již zahá-

jena v blízkosti centra městské části, a Hlučobce střed. Při modernizaci tratě mezi Hostivař a hlavním nádražím by měly vzniknout zastávky Zahradní Město a Eden, které nahradí strašnickou zastávku, a směrem na Beroun vznikne zastávka Radotín sídliště a Velká Chuchle by se měla přiblížit blíže k zastávkě. Velké diskuze vedeme o důležité stanici Praha-Výtoň. Při modernizaci tratě do Lysé nad Labem je odsouhlasena stanice Praha-Rajská zahrada a revitalizace kladenské tratě by měla přinést, kromě nových stanic na letišti a Dlouhé Míli, zastávky Liboc a Výstaviště. Stanice v Bubnech a Holešovicích by měla nahradit Vltavská u metra. Dvě by měly přibýt i na vřetatské trati – konkrétně Neratovice sídliště a Neratovice-Mlékojedy. Ta poslouží pro obsluhu odlehle části města, která je s centrem Neratovic spojena jen železničním mostem s lávkou pro pěši a cyklisty. Na městské lince S41 by měla vzniknout v Libni zastávka U Kříže a nástupiště na jižním zhlaví stanice Praha-Malešice, nazvané Depo Hostivař podle stanice metra.

Do centra Prahy se již dnes dá dojet vlakem sice pohodlně, ale kapacita tratí je prakticky vyčerpána. Co s tím? Nové vysokorychlostní tratě a odvedení dálkové dopravy na ně umožní další zkrácení intervalu vlaků na dnešních příměstských tratích. Potom bude nezbytný vznik nové tratě pod centrem města, dnes nazývané Nové spojení 2. O jeho podobě se diskutuje a snahou ROPIDu je, aby co nejvíce sloužilo nejen potřebám cestujících ze středočeského regionu do hlavního města, ale i přímo pro vnitroměstské cesty Pražanů.

Pražská dopravní integrace se má rozšířit na území Středočeského kraje. Je to reálné v nějakém krátkém časovém horizontu? Jednotný integrovaný dopravní systém pro území obou krajů se připravuje již delší dobu. Je zřejmé, že jeho páteří bude železnice. Před několika týdny se sešli představitelé Středočeského kraje a Prahy a vznikla dohoda o urychlení a zintenzivnění integrace v dalších oblastech Středočeského kraje. Nejdříve by tak měla být integrována oblast Mělnicka.

MARTIN HARÁK

KRÁTCE

Aplikaci Můj vlak si už stáhlo přes 100 tisíc lidí

Aplikace Českých drah s názvem Můj vlak určená pro chytré mobilní telefony, která přináší informační servis o spojích národního dopravce, sklízí velký úspěch. Od zahájení distribuce na podzim loňského roku přesáhl počet unikátních instalací magických sto tisíc. Uživatelé hodnotí aplikaci jako povedenou, a to nejen proto, že si jejím prostřednictvím mohou zakoupit jízdenku či sledovat, kde se vlak nachází. Líbí se jim, že vyvořili program vylepšují. Posledním počinem je funkce zobrazení řazení vlaku. Pokud ještě nemáte aplikaci v telefonu, můžete si ji zdarma stáhnout na Google play nebo App Store. (rub)



Další benefity pro věrné zákazníky

Věrnostní program ČD Body přilákal již téměř třicet tisíc zákazníků. Zákazníci, kteří nakupují v eShopu Českých drah, mají nyní možnost čerpat nové odměny. Mezi ně patří voucher na roční předplatné časopisu Můj vláček, určeného nejmenším. Za 380 bodů je možné získat porci zábavného čtení, luštěnek a poučení pro děti ze světa železnice, jehož průvodcem je modrý slon Elfík. Kdo rád čte sesterský magazín ČD pro vás a chtěl by ho dostávat až domů, má možnost využít voucher na roční předplatné za 400 bodů. Stačí si v eShopu ČD zvolit tento benefit a číslo vouchera zadat na stránkách www.cdprovas.cz/předplatne. (koc)

ČD mají zástupce v čele Svazu dopravy

V pátek 27. února proběhla volební valná hromada Svazu dopravy ČR, která vedle zhodnocení činnosti v posledních letech volila orgány svazu pro další období. Prezidentem Svazu dopravy byl opět zvolen Jaroslav Hanák, který je současně prezidentem Svazu průmyslu a dopravy ČR. Do představenstva Svazu dopravy ČR byli zvoleni někteří noví členové, mezi nimi i Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za úsek osobní dopravy. V další volbě byl zvolen i do užšího vedení – stal se jedním ze čtyř viceprezidentů Svazu dopravy ČR. Na jednání valné hromady byl rovněž v odborném bloku přítomen, kromě jiných, I. náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček, který vystoupil s příspěvkem na aktuální dění v oblasti dopravní infrastruktury. Část jeho příspěvku byla věnována i možnostem dočerpání dotačních prostředků z OPD 1, zejména na nákup železničních kolejových vozidel. (mš)

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

SŽDC DOLADILA PODOBU TRATĚ NA RUZYŇSKÉ LETIŠTĚ

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se na jednání se zástupci městských částí Praha 6 a 7 shodla na podobě tratě na letišti. Měla by být dvoukolejná a zahloubená pouze v kratším úseku u nádraží Praha-Dejvice a u Stromovky. Praha 6 tak odstoupila od dřívějšího požadavku, aby většina trasy na jejím území vedla pod zemí. Stavba tak bude levnější. Po zmírnění požadavku Prahy 6 může stát 18 až 22 miliard korun, s tunely by to bylo skoro 40 miliard Kč. „Kdybychom dál trvali na zahloubení, tak vlak na Ruzyň nikdy nepojede, protože to nikdo nebude schopní ani ochoten zaplatit,“ uvedla místostarostka Prahy 6 pro dopravu Petra Kolínská (SZ). Definitivně o trati rozhodne ministerstvo dopravy. Verdikt padne poté, co SŽDC předloží konečnou verzi studie proveditelnosti. Tak by se mohlo stát ještě letos na podzim. Plánovaná trať by měla vést po trase takzvané Buřtehradské dráhy. Cesta z Masarykova nádraží na letiště by měla zhruba půlhodiny 25 minut, do Kladna zhruba půlhodiny. V Praze by vlak jezdil maximálně rychlostí 60 až 80 kilometrů za hodinu, mimo ni pak i stovdvcátkou. Vlaky z Masarykova nádraží by ve špičkách mohly jezdit v pětiminutových intervalech.

AKTUÁLNĚ.CZ 20. 2. 2015

PLZEŇSKÝ KRAJ CHCE VSADIT NA MODERNĚJŠÍ VLAKY

Zástupci Plzeňského kraje by rádi, aby po tratích v regionu jezdily hlavně moderní vlaky. Hejtmanství proto zvažuje vypsaní tendrů na provozovatele regionální železniční dopravy, existuje ale i varianta, že přednost dostane stávající dopravce, tedy České dráhy. Rozhodnout by se mělo ještě letos. Klíč drží ministerstvo dopravy. „Slibuje, že vydá směrnici, kolik procent bude dávat z dotačního programu IROP na nákup nových souprav,“ řekl náměstek hejtmana pro dopravu Jaroslav Bauer. Na tyto evropské peníze dosáhnou jen stávající provozovatelé tratí, v případě Plzeňského kraje České dráhy. „Záleží na tom, jak bude dotace vysoká. Když to bude více než 40 procent, pravděpodobně vyjdeme vstříc stávajícímu provozovateli, protože získá tak obrovskou cenovou výhodu, že jiný dopravce nebude mít šanci,“ upozornil Bauer. Pokud bude dotace nízká, hejtmanství zřejmě vypíše tendry na hlavní tahy. „Každá trať by se soutěžila zvlášť. S výjimkou tratě Plzeň – Domažlice, kde u České dráhy moderní soupravy nasadily,“ upřesnil Bauer. Jde o vlaky typu RegioShark. „Lokálky bychom nabízelí na jednu v jednom balíku,“ dodal. Ministerstvo vydá stanovisko patrně v létě.

PRÁVO 13. 2. 2015

ZAÚJALO NÁS

„Může se stát, že vyhraje jen 80 procent linek, které nyní provozujeme, ale z hlediska zisku na tom budeme lépe. Ne každá trať je sama o sobě lukrativní, což by si měli uvědomit i ti, kteří budou tendry vypisovat. Aby to nedopadlo jako v Británii, kde po liberalizaci došlo k obrovskému roztříštění železniční dopravy, což cestujícími přineslo velké komplikace.“ Předseda představenstva ČD Pavel Krtek o tendrech na provozování dálkových linek.

EURO 19. 2. 2015

ČESKÉ DRÁHY ÚSPĚŠNĚ BOJUJÍ SE SPREJERY, ŠKODY POKLESLY

Policie řeší stále více případů sprejerství. Za poslední čtyři roky se počet evidovaných případů zvýšil o polovinu. Podle policistů to není proto, že by jich přibývalo, ale pachatelé se daří lépe odhalovat. Zatímco v roce 2011 evidovala policie 2 831 případů sprejerství, za které bylo stíháno 533 lidí, loni bylo takových případů už 4 273 a počet stíhaných se zvýšil na 670. Skutečný počet útoků sprejerů je samozřejmě mnohonásobně vyšší. Zejména dopravci, kteří jsou jejich nejčastějším terčem, proto berou odpovědnost do vlastních rukou. České dráhy se poslední čtyři roky mohou pochlubit trojnásobným snížením škod způsobených sprejery z 27,4 milionu korun v roce 2011 na 8,3 milionu za loňský rok. „Policii ale hlásíme jen ty větší rozsahy,“ uvedl vedoucí oddělení bezpečnosti Českých drah Ota Zachariáš. ČD loni zaznamenaly 4 850 případů sprejerství, tedy víc, než kolik policie za celý rok řešila. Jejich anti-graffiti týmu se přitom podařilo zadržet a předat policii několik desítek pachatelů. Nejdražší soupravy, známá Pendolina nebo railjety, jsou v depech přísně hlídány. Sprejeři se podle kriminalistů navzájem už hecovali, kdo první postříká Pendolino.

PRÁVO 24. 2. 2015

NA VLAK V RAKOUSKU MÁLEM SPADL MOST JAKO VE STUDENCE

Rakouskou železnici v sobotu jen o fous minulo obrovské železniční neštěstí podobné tomu, které se stalo ve Studence před šesti lety. Při neštěstí tehdy zemřelo osm lidí. V městečku Frohnleiten severně od Štýrského Hradce se na hlavní trať zřítil rekonstruovaný silniční most. Podle deníku Kurier se tak stalo jen zhruba minutu poté, co místem projel stokilometrovou rychlostí vlak InterCity s desítkami lidí na palubě. „Maximálně jedna minuta stála mezi pravděpodobně největší železniční nehodou v Rakousku a pouhou milionovou škodou,“ píše deník s odvoláním na své zdroje. Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) kvůli tomu musely mimo jiné přerušit provoz na vytížené trati z Vídně do Štýrského Hradce, což výrazně komplikuje cestujícím život. Vlaky ze severu končí a začínají ve stanici Bruck an der Mur, odkud musejí pasáží pokračovat autobusem. Výluka se přitom týká i Českých drah, jejichž rychlostní vlaky railjet jezdí z Prahy přes Vídeň do Štýrského Hradce. Nyní se otáčejí v Brucku. Dráhy se přitom musely až do dneška obejít bez jedné soupravy, která po pádu mostu zůstala uvězněna ve Štýrském Hradci. Rakušanům se jí podařilo „osvobodit“ až po několika dnech.

E15 26. 2. 2015

KNIHY



Lesné železnice a lanovka spol. J. Ph. Glesingera

Na přelomu roku vyšel ve slovenské edici Zaniknuté kofaje, kterou vydává Kysucké muzeum v Čadci, šestý svazek z pera Tomáše Haviara, který se věnuje mapování zpravidla úzkorozchodných železnic na Slovensku. Na publikaci o 159 stranách se autorsky spolupodílel i známý dopravní odborník Zdeněk Maruna. Kniha přibližuje jak úzkorozchodné železnice, tak i dráhy standardního rozchodu včetně průmyslových lanovek, které byly spojené se jménem J. Ph. Glesingera, rodáka z Českého Těšína. Brožovaná publikace je v ČR v omezeném množství k dostání na tradičních výměnných burzách železničních modelářů v sále menzy Karlovy univerzity v Praze.

VUZ posílila znovuzrozená legenda Vzkříšení Kyklopa



Vidět v pohybu vlastní silou nejrychlejší československou motorovou lokomotivu byl dlouholetý sen mnoha železničních fandů. Přes dvacet let však nezbývalo nic jiného, než se touto ideou opíjet. Až do 18. února 2015, kdy se sen změnil ve skutečnost. Rekordmanu Kyklopovi se díky úsilí vlastníka – Výzkumného ústavu železničního – opět rozeběhlo naftové srdce. Nestane se však jen nostalgickou ikonou. Jeho vzkříšení znamená novou aktivní éru jeho života pod výzkumnickou taktovkou.



KLENOT. Jediný dochovaný exemplář řady T 499.0 vyrazil na koleje vlastní silou po dlouhých 22 letech v polovině února.

FOTO ROSTISLAV KOLMAČKA

Železniční nehody na Slovensku (3)

Slovenský portál Vlaky.net vydává již třetí díl oblíbené knižní edice Železniční nehody na Slovensku z pera Jozefa Gulíka mladšího. Navazuje volnou formou na rozbraný první a druhý díl. Na 233 stranách formátu A4 nalezete přínášející publikaci řady velkoformátových černobílých záběrů z takzvané „černé kroniky“, počínaje rokem 1921 a konče dubnem 1989. Většinou jde o zatím nepublikované záběry, ke kterým autor přise zasvěcený komentář literární formou, nicméně plný faktů včetně technických a časových údajů.



Železniční nehody na Opavsku 1971–2010

Známy slezský železniční historik Jiří Valeček vydal na konci roku vlastním nákladem publikaci, která se věnuje nehodám na Opavsku. Publikace pojednává o závažnějších karambolech z let 1971 až 2010, kdy byl autor zaměstnán na dráze v opavském regionu. Často byl u šetření nehod, takže vychází z vlastních zkušeností. Text publikace je doplněn řadou černobílých a barevných fotografií a mapkami. Nechybí srovnávací tabulky všech nehod opavského obvodu, sahajícího z Ostravy-Svinova přes Opavu až po Krnov. (mh)

Výrazný žluto-modrý nátěr a nepřehlédnutelné „oko“ reflektoru na čele. Těmito znaky disponuje jen jedna mašina – Kyklop. Jediný dochovaný exemplář ze dvou prototypů řady T 499.0 stál dlouhá léta bez života v rotundě bohumínské depa a čekal na své znovuzrození. Variant, jak stroj s oprávněným puncem legendy zprovoznit, bylo několik, všechny však narážely na nedostatek financí. Nejrůznější se zdála možnost osazení spalovacího motoru a trakčního dynamu z některého z tehdy vyřazovaných Breljovců. Ani ta ale nevyšla a Kyklop T 499.0002 (o kterém kolovaly spekulace, že ve skutečnosti jde o první vyrobený, jež se ale ukázaly jako nepravdivé) se stále bez života přemísťoval na jaře 2012 z Bohumína do Muzea ČD v Lužné u Rakovníka, do jehož stavu ostatně od roku 2009 patřil.

Měl být jen unikátní „leštěnkou“ ...

Stal se jednou z hvězd muzejní akce, která mapovala lokomotivní legendy ČKD. Neušel pozornosti nejen tisíců návštěvníků, ale také tehdejšího náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonína Blažka. Někdejší strojvedoucí a známý milovník zejména šestiválců Bardotek chtěl umožnit uzít legendu alespoň v neprovozním stavu většímu počtu obdivovatelů než ve veřejnosti nepřístupném bohumínském depozitáři. Kromě vystavení v Lužné poutal v září 2012 pozornost návštěvníků regionálního Dne železnice v Nymburce a v drážních kuloárech se začínalo mluvit o myšlence legendu právě tam zprovoznit. Přelomovým se pak stal 4. prosinec 2012, kdy byla lokomotiva převzata k opravě v DPOV, PSO Nymburk.

...ale stane se opečovávaným dřičem

Vzkříšení Kyklopa trvalo dva roky. Opravy se dotkly prakticky všech konstrukčních celků, otázka vhodné náhrady původního spalovacího motoru byla vyřešena instalací exempláře stejného typu K 12 V 230 DR. Jeden z mála vyrobených zástupců poslední vývojové etapy agregátu

ÉRA JEDNOOKÉHO UNIKÁTU T 499.0002

- leden 1975** – výrobní dokončení v ČKD Praha
- srpen 1975** – vykonání technicko-bezpečnostní zkoušky, zahájení provozu na Ex Ostravan
- 1977–1979** – dislokace v LD Děčín, nasazení především v těžké nákladní vozbě
- 1980–1992** – využití jako zkušební vozidlo na okruhu VUZ ve Velimi
- 1994** – obnoven nátěr, dislokace v LD Nymburk jako neprovozní historické vozidlo
- 1997–2012** – deponován v Bohumíně, sporadicky vystavován jako neprovozní exponát
- prosinec 2012** – zahájení rekonstrukce v DPOV, PSO Nymburk
- prosinec 2014** – první zkouška nově zavázaného motoru K 12 V 230 DR
- únor 2015** – první zkušební jízda po 22 letech



DIREKTORSKÁ JÍZDA. Během první zkušební jízdy se řízení ujal generální ředitel VUZ Antonín Blažek, který si udržuje stovjůdčovskou licenci. FOTO AUTOR

ovšem pozor! Na jeho exteriéru ani interiéru to není vůbec znát. Tvůrci rekonstrukce v čele s Arnoštem Kohlem – vedoucím prací na projektu – si dokonce dali takovou práci, že všechny moderní prvky (LCD displej a klávesnice ARR) je možné buď demontovat, nebo zakrýt tak, aby stanoviště stroje vypadalo stejně jako v roce 1975 a přitom bylo možné Kyklopa plnohodnotně provozovat. Ostatně byla by škoda původní tvář stroje necitlivě narušit, tím spíše, že se dbalo třeba i na dobový vzhled čalounění sedadel na stanovišti nebo odpovídající linoleum na jeho podlaže.

Firemní flotila z rekordmanů

Jakkoli je zachrana unikátu velmi zásadní počín, Kyklop neprošel náročnou rekonstrukcí primárně proto, aby se stal provozuschopnou relikvií. Jeho využití tkví (vedle nasazení při nostalgických akcích) při náročném dřině v roli dalšího trakčního vozidla VUZ. „Hodláme jej využívat zejména v rámci brzdových zkoušek, protože disponuje výkonnou elektrodynamickou brzdou,“ vysvětluje sám generální ředitel VUZ Antonín Blažek, který se ostatně hned při první zkušební jízdě z Nymburka do Prahy-Vyšochaň a zpět 18. února posadil za kontrolér. Jak uznal, dvanáctiválec za zády sice nevyklazuje takový koncert jako šestiválec o vrtání 310 milimetrů v jeho oblíbené „desetidestce“ (T 478.1010, kterou má VUZ jako pronajatou též ve svém parku), trakčně je to ale úplně jiná káva.

Je tak trošku symbolické, že znovuzrozená legenda najde svůj domov tam, kde trávila velkou část předchozí životní éry a kde definitivně „vyhasl život“ sesterského prototypu T 499.0001 (zrušen po deformačních zkouškách v roce 1989). Společně s další legendou, strojem E 469.3030 (124.601), má VUZ ve firemní flotile už dva držitele tuzemských rychlostních rekordů. Chybí jen zástupce parní traktice – Albatros 498.106. Ale to už je jiný příběh... **VÁCLAV RUBEŠ**

ze zesílenými bloky, které by mu měly zaručit větší odolnost, se stal novým srdcem Kyklopa. Jeho výkon je aktuálně nastaven na 1 600 kW. Trakční alternátor a v době vzniku unikátní střídavě-stojněsměrný přenos výkonu zůstal zachován, původní nefunkční analogový řídicí systém nahradil nový mozek – ModuRail CRVDPV/759 od firmy MSV elektronika. Ten zajišťuje součinnost všech systémů lokomotivy, například řízení naftového motoru, bloku buzení trakčního alternátoru, ovládání jízdních a brzdových stykačů, brzdových měničů v režimu elektrodynamické brzdy nebo ovládání brzdiče DAKO-BSE v režimu jízdy ARR a ostatních brzdových zařízení. Kyklop je tedy napěchován moderními technologiemi,

Další fotografie a video najdete ve webové verzi Železničáře.

Pavouci úspěšně zdolávají evropské rozvodí na Poličsku

Třiapadesátikilometrová regionální trať Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče se nevyznačuje nijak výjimečnými terénními poměry. Málomluvně jí také označil za horskou dráhu a přece v zimě, zvláště při větru a čerstvém sněhu, se tu udržení provozu často zdá jako velice obtížný úkol. Není divu, dráha dosahuje nadmořské výšky až 680 metrů a v českém měřítku je rekordmanka, protože celkem čtyřikrát překonává evropské rozvodí. Se všemi nástrahami si však bez problémů poradily moderní RegioSpidery řady 841, které sem České dráhy nasadily s prosincovým novým jízdním řádem.

Vrcholový bod tratě se nalézá asi kilometr za Pustou Kamenicí zastávkou (681 m), podruhé přetnou koleje rozvodí u přejezdu silnice číslo 34 mezi Sádkem a Poličkou (576 m), dále v zastávce Pomezí (607,2 m) a počtvrté u podjezdu za Květnou (asi 590 m).

Trať je v současnosti celá dálkově řízená ze stanice Žďárec u Skutče. V minulých letech ji negativně proslavila změna dopravního konceptu – vyjma víkendů vlaky neobsluhují úsek Pustá Kamenice – Žďárec u Skutče. Naopak pozitivem je, že nově motoráčky tvoří přípoje od rychlíků/k rychlíkům Praha – Brno ve Svitavách.

Nové motoráčky díky výkonu hravě zvládají stoupání

Od loňského prosince na trať 261 DKV Česká Třebová nasazuje moderní RegioSpidery řady 841. K nezaplacení jsou v úseku mezi Svitavami a Pustou Kamenicí výkon a trakční vlastnosti. Díky výkonu 530 kW a pohonu na oba podvozky jsou Stadlerův na táhlých stoupáních živější a rovněž při rozjezdech je tu oproti stávajícím Regionovům výrazný rozdíl. Objevuje se zde vždy jeden z trojice turnusových vozů řady 841 skupiny 802, a to



DRAVEC. Vozy využívají výkonu 530 kW a pohonu na oba podvozky. FOTO AUTOR

ve třetím dni oběhu. Motoráčky dále zajišťují spoje z České Třebové do Lanškrouna a Zábřehu na Moravě s denním průběhem 378 km. Na poličské trati jediný dopolední pár vlaků 15326/15329 o ví-

kendech jede pouze do Borové u Poličky, kam je o víkendu přípoj od Žďarce i Pardubic, ostatní míří do Pusté Kamenice. Ranní pár 15322/15327 (Pustá Kamenice – Polička) je v provozu v pracovní dny.

Pohodlí moderních vozů z Berlína kvitují i cestující. A jak je hodnotí strojvedoucí? „Kromě některých nedostatků – třeba složitější elektroniky, která neumožňuje příliš improvizací při závadách, anebo pomalejšího zavírání a otevírání dveří kvůli vysouvání schůdků,“ má RegioSpider oproti Regionovům jen samé výhody,“ popisuje strojvedoucí Josef Bouška. Trakční vlastnosti jsou podle něj vynikající. „I na podzimním spadlém listí je u řady 841 jistota, že neuvíznu. K dalším výrazným výhodám patří kvalitní vypružení, čtyřnápravové podvozky, jež přináší jízdu bez rázů. Cestující oceňují klimatizaci, strojvedoucí prostorné a kvalitně vytápěné stanoviště,“ vypočítává Bouška. Od prosince, kdy jsou RegioSpidery na trati Svitavy – Žďárec u Skutče, se nesetkal s jedinou vážnější závadou. Uvítal by, kdyby i druhý turnusový vůz časem nahradil Stadler. **MARTIN NAVRÁTIL**

Cargo

KRÁTCE

Přepravce testoval kontejnery Innofreight

Zkušební nákladka paliva do kontejnerů Innofreight ložených na nových železničních vozech, takzvaných InnoWaggonch (Sggrrs), se uskutečnila v pátek 13. února na vlečce Sokolovské uhelné, a.s. Výhodou nasazení těchto vagonů do běžného provozu je především možnost plného využití ložného objemu přepravních jednotek. Nasazení do pravidelné nákladní dopravy v relaci Nové Sedlo u Lokte – Plzeň se očekává už na začátku března. (čdc)

Elektronické kurzy pro strojvůdce spuštěny

ČD Cargo připravilo moderní interaktivní kurzy pro strojvedoucí. Vznikly v rámci projektu dotovaného z prostředků Evropského sociálního fondu a státního rozpočtu. Po problémech při zpracování některých dílčích částí jsou lekce již hotovy a od začátku února se mohou zaměstnanci seznámit s jejich obsahem. Oproti původnímu záměru se budou moci seznámit s instruktážními videi i pro třetí lokomotivu, kterou je modernizovaná lokomotiva 742N, takzvaná Nůše, byt se při vzniku projektu počítalo pouze se dvěma kurzy pro dva inovované stroje. Díky změnám, které se podařilo realizačnímu týmu vyjednat, mohla být do projektu zahrnuta i tvorba třetího kurzu pro třetí typ hnacího vozidla. Kurzy jsou děleny do několika částí, každá z nich má odlišný charakter ve stylu předávání znalostí. Strukturu všech tří školení tvoří instruktážní videa, modelová vizualizace, interaktivní model, diskusní fóra a závěrečné ověření znalostí. V případě instruktážních videí se účastníci budou moci pomocí filmů seznámit s řešením některých případových studií. Ty jsou zpracovány tak, že kromě základních úkonů obdobných pro všechna tři hnací vozidla jsou řešeny i studie specifické pro konkrétní typ hnacího vozidla. Modelová vizualizace je část kurzu umožňující zaměstnancům podrobněji seznámení s lokomotivami pomocí procházení 3D modelem, v němž jsou znázorněny podstatné technické části lokomotivy včetně popisů. Ty budou postupně dále rozšiřovány a také doplňovány o odkazy na fotografie s reálným náhledem na vybrané části lokomotiv. Vzhledem k tomu, že se jedná o pilotní projekt, je cílem spíše ověřit, zda celý komplex vzdělávání bude možné využít při zaškolování nových strojvedoucích, kteří se budou připravovat na výkon profese na uvedených typech hnacích vozidel. (DUŠAN POUZAR)

Výzva čtenářům webových stránek

Společnost ČD Cargo se obrací na všechny čtenáře svého webu s následující výzvou. Pro větší pestrost a také získání většího množství důležitých informací z oboru nákladní přepravy uvítá jakoukoli pomoc široké veřejnosti s aktualizováním internetových stránek firmy. Na tvorbě webového portálu ČD Cargo se tak nyní můžete aktivně podílet i vy. Na e-mail web.aktuality@cdcargo.cz je možné zasílat například nejrušnější návrhy na aktuality nebo zajímavosti z vašeho okolí. (čdc)

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



PRUŽNOST. Ihned po přistavení z vlečky odjíždí ucelený vlak s cementem ze stanice Blažovice a míří do středočeského Berouna.

FOTO MICHAL ROH ML.

Jihomoravský kraj: brána na Slovensko a do Rakouska

S jižní Moravou si většina lidí spojuje především víno. Je proto zajímavé, že z hlediska nákladní dopravy se tato komodita jako jedna z mála po kolejích nepřepравuje. Jinak je totiž spektrum zboží nakládaného a vykládaného v Jihomoravském kraji velmi široké. Vedle silné tranzitní dopravy, která koresponduje s vysokým významem lokality jakožto křižovatky panevropských koridorů, se stále více prosazuje také kombinovaná přeprava.

Jihomoravský kraj se rozkládá v jihovýchodní části ČR při hranicích s Rakouskem a Slovenskem. Na ploše 7 196 km² žije cca 1 171 tisíc obyvatel. Centrem kraje je druhé největší město České republiky Brno.

Hlavně tranzitní region

Krajem procházejí dva panevropské koridory, které mají značný význam pro tranzitní přepravy ve směru sever-jih a východ-západ. Bohužel pozice ČD Cargo v těchto přepravách v posledních letech výrazně oslabila v důsledku konkurenčního boje s dalšími dopravci.

Nyní se zaměříme na jednotlivé komodity nakládané nebo vykládané v Jihomoravském kraji. V segmentu stavebnin je nejdůležitějším partnerem ČD Cargo akciová společnost Českomoravský cement. Její vlečka je na síť SŽDC napojena ve stanici Blažovice ležící na elektrizované trati z Brna do Nezamyslic a Přerova. Za rok 2014 jsme pro tohoto zákazníka přepravili cca 500 tisíc tun zboží, především cementu, uhlí a strusky. Téměř 100 procent nákladky představují vnitrostátní přepravy, nejvíce cementu je pak vlaky ČD Cargo přepraveno do Berouna. Velmi zajímavé byly v loňském roce přepravy cementu na rekonstrukci dálnice D1.

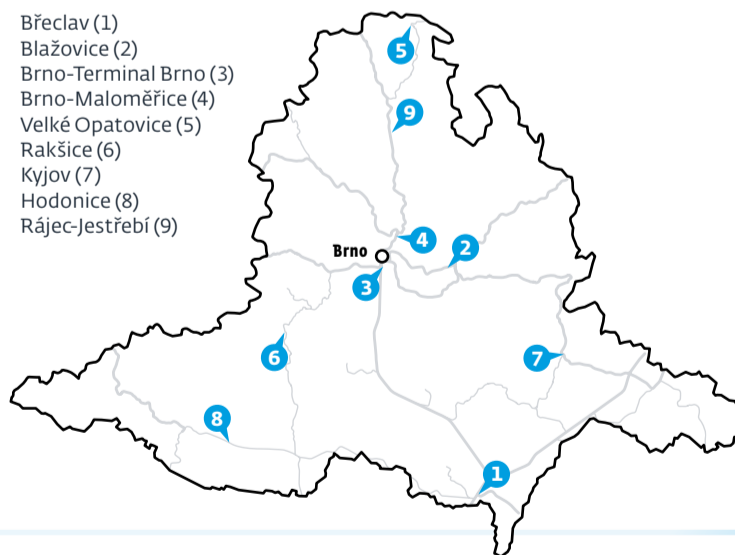
Významným zákazníkem jsou naftové doly

Ve větší míře se přepravují také pisky z Bzence-Přívouz, šterk z Vyškova na Moravě nebo Rakšic; pozoruhodná je i přeprava jílu a žáruvzdorných cihel z Velkých Opatovic od výrobce P-D Refractories CZ a.s. Pro tohoto zákazníka přepravujeme v nákladních vozech také vstupní suroviny – železné rudy a také suroviny ložené v kontejnerech. V oblasti přepravy nerostných surovin jsou významné i přepravy sklářských písků do sklárny Vetropack Moravia Glass v Kyjově. ČD Cargo podílí i na odvozu hotových výrobků – do českobudějovického Budvaru i do zahraničí. Když hovoříme o nerostných surovinách, nelze nezpomenout přepravy pevných paliv. V okolí Hodonína se nacházela poměrně rozsáhlá ložiska nejmladšího uhlí – lignitu. Bohužel těžba soustředěná v posledních letech na důl Mír v Mikulčicích byla v roce 2009 ukončena. Z regio-

DŮLEŽITÁ ŽELEZNIČNÍ KŘÍŽOVATKA

- Krajem procházejí dva panevropské koridory: 1. tranzitní koridor (úsek Letovice – Břeclav) a 2. tranzitní koridor (úsek Moravský Písek – Břeclav). Oba tyto koridory mají v Břeclavi napojení na Slovensko a do Rakouska. Celková délka železniční sítě Jihomoravského kraje činí 770 km tratí. Z této délky je 312 km dvoukolejových a 212 km elektrizovaných. Podíl regionálních tratí činí 26%.
- **Nakládka za rok** (včetně vstupu na PPS): cca 5,4 mil. tun zboží
- **Vykládka za rok** (včetně výstupu na PPS): cca 6,8 mil. tun zboží

Břeclav (1)
Blažovice (2)
Brno-Terminal Brno (3)
Brno-Maloměřice (4)
Velké Opatovice (5)
Rakšice (6)
Kyjov (7)
Hodonice (8)
Rájec-Jestřebí (9)



nálního pohledu zbyly pouze přepravy hnědého uhlí ze severních Čech do elektrárny Hodonín, kde uhlí doplňuje dřevní štěpku. Významným zákazníkem z oblasti nerostných surovin jsou Moravské naftové doly. Po dobudování ropovodu Uhřetice – Klobouky (napojení na ropovod Družba) v roce 2003 byla postupně ukončena přeprava ropy z lokality Uhřetice, ale pro ČD Cargo je velice zajímavá nákladka i v dalších lokalitách – Lužicích, Vlkoši nebo Nemotících.

Vozíme slad pro výrobu piva

Důležitě postavení mezi dalšími komoditami zaujímají v Jihomoravském kraji slady. Roční výrobní kapacita sladovny v Hodonících u Znojma dosahuje až 100 tisíc tun kvalitního sladu, který je používán k výrobě piva nejen v budějovickém Budvaru, ale i v řadě pivovarů v zahraničí – v Japonsku, Švýcarsku, Německu, Polsku i dalších zemích. Přibližně třetina vyrobeného sladu je ze závodu distribuována po železnici. Ve speciálních výsypných vozech zahraničních železničních dopravních podniků nebo přímo ve vozech patřících společnosti Sladovny Soufflet ČR, která je majitelkou sladovny. V různých stanicích se pak nakládají obilniny. Nejedná se vždy jen o přepravy do zahraničí nebo do přístavů. Např. pro Sladovny Soufflet ČR zajišťuje ČD Cargo přepravy ječmene z Ivanovic na Hané do nedaleké Kroměříže, kde je další významná sladovna. K jižní Moravě neodmyslitelně patří také víno. To se dnes po železnici bohužel nedopравuje, stejně tak jako řepa do cukrovarů nebo řepné řízky.

Podíl přeprav dřeva je v Jihomoravském kraji oproti jiným lesnatějším krajům samozřejmě nižší. Téměř 20 tisíc tun dřeva naloží odesílatelé ve stanici Rájec-Jestřebí, pomyslnou druhou příčku v nakládce dřeva zaujímá stanice Šebetov a třetí místo loni obsadila stanice Velká nad Veličkou. V Hlíně nedaleko Ivančic sídlí obchodní společnost Wood & Paper, jeden z celorepublikově nejvýznamnějších zákazníků ČD Cargo v přepravách dřeva.

Kombinovaná doprava má před sebou budoucnost
Provizorní kontejnerové překladiště ČSKD-INTRANSU bylo v Brně-Horních Heršpíicích otevřeno v roce 1973, 15. října 1976 pak bylo aktivováno nové překladiště. Bohužel odklon od tuzemské kontejnerové dopravy v 90. letech spolu s poklesem přeprav do země bývalého Sovětského svazu znamenal výrazný pokles jednotek zmanipulovaných v brněnském překladišti a uzavření terminálu v roce 2004.

Kombinovaná doprava má před sebou budoucnost

Změnu přinesl až červenec 2008, kdy byla do obchodního rejstříku zapsána nová společnost Terminal Brno, a.s., s kapitálovou účastí ČD Cargo. V brněnském terminálu je ročně odbaveno téměř 400 vlaků se silničními návěsy LKW Walter, které sem od roku 2011 zajíždí z Rostocku díky spolupráci s firmou ERS.

V závěru roku 2014 byly zahájeny přepravy bílého fosforu loženého ve speciálních tank kontejnerech. Ke koncovému zákazníkovi, kterým je Fosfa Břeclav, putují až z dalekého Kazachstánu. Mohly tak skončit přepravy v převážně širokorozchodných vozech.

Důkazem toho, že vlaky ČD Cargo lze přepravit různé zboží, jsou přepravy na vlečku Jaderné elektrárny Dukovany, která odbočuje ve stanicích Rakšice. Přistavujeme na ní také vozy ložené těžkými transformátory. O tom, že ČD Cargo umí zajistit logistické služby na míru, zase svědčí realizace přeprav reklamních letádků z Břeclavi ložených ve vlastních vozech České pošty. Bohužel obsluha brněnského poštovního uzlu „po dráze“ byla ukončena, a to z důvodu jeho nenapojení na železnici.

MICHAL ROH

Dostupné pouze v tištěné podobě

Od úvratí k úvratím

aneb nenápadná pozoruhodnost železnice

Není jich mnoho a vědí o nich spíše fandové železnice. Navíc jejich výstavba poměrně výrazně snížila význam jednotlivých tratí a stavitelé se k tomuto řešení uchýlili, jen pokud to bylo opravdu nevyhnutelné. Přesto jsou úvratě stanice nedílnou součástí tuzemské železniční sítě. Jak vlastně taková nádraží vypadají a kde je v současné době v českých a moravských krajích najdeme?



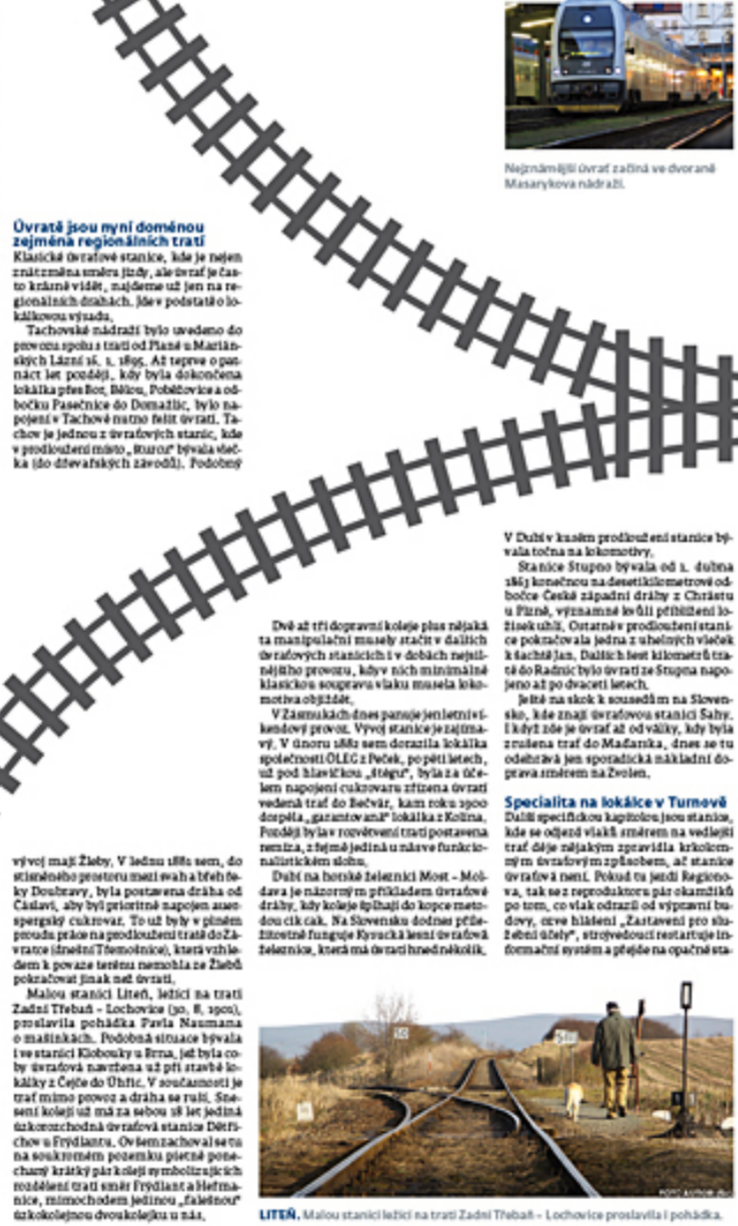
MASARYKOVŮ NÁDRAŽÍ. Ať to málokdo ví, úvratě má i tato stanice. Moc se zde však nevyskytuje, neboť jiná taká trať, že to byly koleni a zářijáci železničáři.

Slovo úvratě má v češtině hned několik významů. V železniční dopravě se jím označují místa, kde se křižují tratě, aby se mohlo pokračovat v jedné nebo druhé smyčce. Úvratě je pak místo, kde se křižují tratě, které mají přílohu nebo vedlejší trať, která má jinou směr. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr.



Stanice Stupňov byla kdysi křižovnicí na obvodu Česká a západní dráhy.

Všechny příklady jsou dopravní. Dřívější úvratě, jako je například úvratě v Praze, byly stavěny jako úvratě, aby se mohlo pokračovat v jedné nebo druhé smyčce. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr.



Například úvratě začíná ve stanici Masarykovo nádraží.

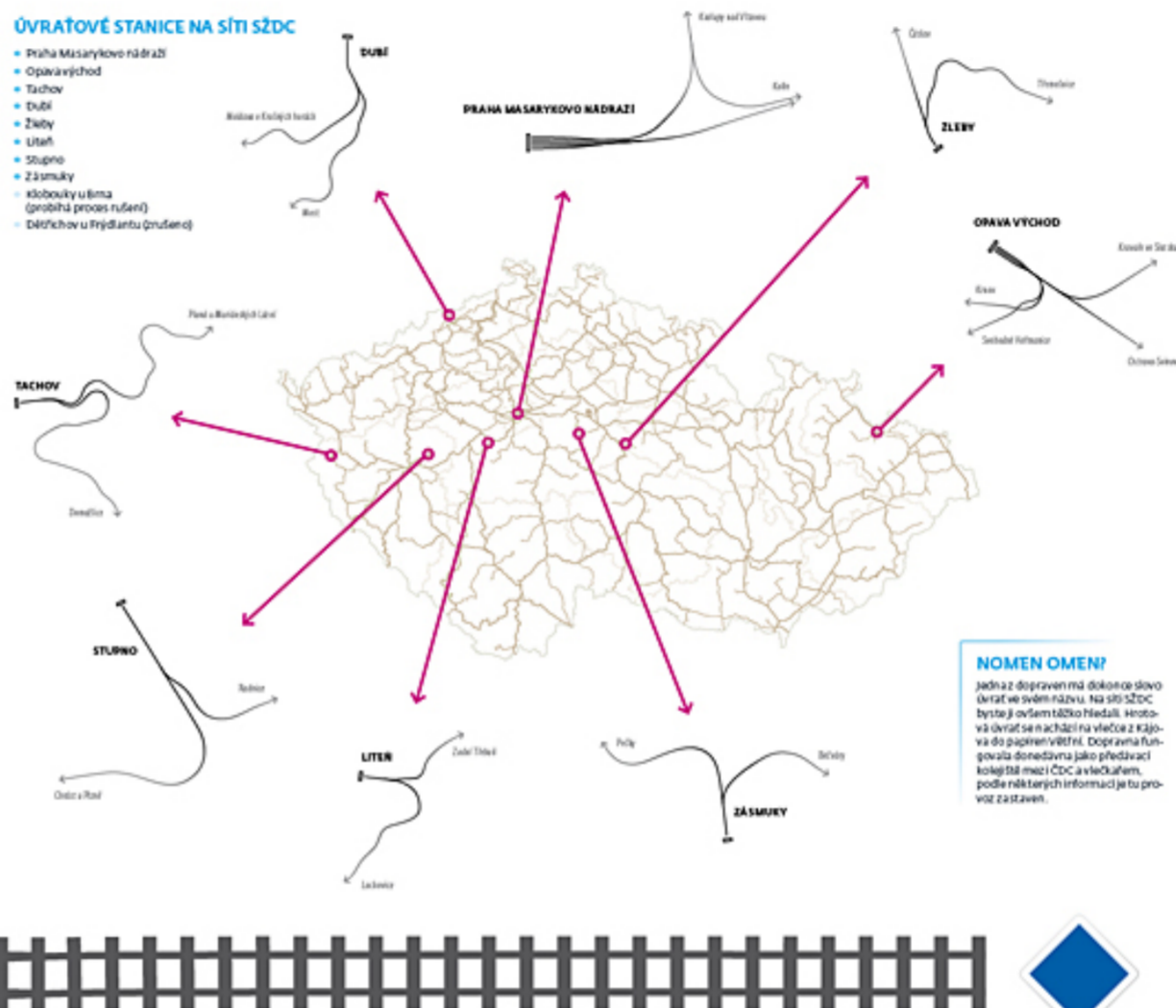
V Druhé v knize předvedl stanice by byla taková, jako je například úvratě v Praze. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr.

Nově, odkud postavení úvratě není tak jednoduché, jak se může zdát. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr.

Specialista na lokále v Turnově. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr.



LITĚŘ. Místní stanice leží na trati Zábřeh-Trojanov. - Loďkovské přelomky a jehlička.



Jinak než úvratě to má. Lokálka Čeství - Třebonice v 80. letech 20. století.



Úvratě. Trati spojují úvratě vlny. Stalo se tak již před předvedením do Závěru.

Některé úvratě mají speciální kapacity. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr.

- Neratovice - směr Bratčiny a L.
• Dálčičky, a. - směr Neratovice - jen občasní vlakové proudy
• Káňčice - směr Neratovice - jen občasní vlakové proudy
• Mladá Boleslav - směr Neratovice a směr Praha - jen občasní vlakové proudy
• Chodov - směr Neratovice - jen občasní vlakové proudy
• Turnov - směr Neratovice a L.

NOMEN OMEN! Jedná se o dopravní místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr.



Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr. Úvratě je tedy místo, kde se křižují tratě, které mají jinou směr.

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

Čeští strojvedoucí podstoupili zácvik na Slovenkách

O d dokončení elektrizace bývalého československého hlavního železničního tahu Praha – Žilina – Košice existuje dělba nejlídnějších vozebních výkonů v dálkové dopravě mezi Českem a Slovenskem. „Česká a moravská depa zajišťovala převážnou část hnacímí vozidel v trase Praha – Žilina – Košice – Čop/Bánovce nad Ondavou a naopak Rušňové depo Bratislava zabezpečilo stroje v relaci Stúrovo – Bratislava – Brno – Praha a od roku 1986 až do Děčína. Toto rozdělení se v zásadě neměnilo od grafikonu vlakové dopravy 1975/1976, tedy po dodávce sériových lokomotiv řady 350, dříve ES 499.0. Jednou výjimkou byla roční pauza po rozdělení Československa, tedy po 1. lednu 1993,“ vysvětluje David Rektor z Odboru kolejových vozidel ČD.

Se Slováci si Češi prohodili vozbu vlaků EuroCity

Protože lokomotivy řady 350 oslaví letos čtyřicátiny a nároky na ně kladené při vozbě EuroCity zvládají jen s vypětím všech sil, dohodli se zástupci Českých drah a Železniční společnosti Slovensko (ZSSK) na vzájemné výměně. „České dráhy postupně obsadily moderními a výkonnými lokomotivami řady 380 vozbu nejtěžších vlaků EuroCity na relaci Praha – Bratislava – Budapešť a slovenským partnerům přenechaly jízdy lehčích dálkových vlaků v relaci Praha

Částečně nahradily dosluhující lokomotivy řady 350 zvané Gorily a od 10. ledna se slovenské mašiny 361.1 objevují na pravidelných jízdách v relaci Praha – Vsetín – Žilina na mezinárodních spojích EC 124 a EC 126. Turnusový oběh pro české i slovenské strojvedoucí je naplánován na celkem čtyři stroje, z nichž jeden jezdí i na expresu 561/560 z Prahy do Starého Města u Uherského Hradiště a zpět. Jaké s nimi mají zkušenosti a co museli podstoupit, aby se s posilami co nejrychleji szili?

– Vsetín – Žilina, která je zajištěna modernizovanými lokomotivami řady 361.1 společnosti ZSSK,“ doplňuje Rektor.

Vznik lokomotivních řad 361.0 s rychlostí 140 km/h a následně 361.1 pro 160 km/h je reakcí slovenského národního dopravce ZSSK na rozhodnutí bývalého vedení ŽSR z přelomu tisíciletí přejít při modernizaci železniční sítě Slovenska ze stejnosměrného napájecího systému 3 kV na střídavý 25 kV/50 Hz. Přepnutí napájecího systému mělo být zahájeno v roce 2014 po ukončení modernizace stanice Púchov. Kvůli skluzu stavebních prací se uskuteční až letos na podzim. Do roku 2020 má být na střídavý napájecí systém přepnut uzel Žilina včetně obou tratí na hranici České republiky. „Protože ZSSK má ze střídavých lokomotiv k dispozici pouze Laminátky řady 240, které jsou navíc starší než naše střídavé Plecháče řady 242, a stejnosměrných lokomotiv řad 162 a 163 má relativ-



Slovenský stroj řady 361.1. jezdí na relaci Praha – Vsetín – Žilina na spojích EC.

ní přebytek, rozhodlo se vedení slovenských drah někdy kolem roku 2008 modernizovat patnáct lokomotiv řady 163 na dvousystémové stroje 361.0 a 361.1,“ říká David Rektor.

Učili se ovládat vylepšený stroj
Aby se čeští strojvedoucí, kteří od ledna zabezpečují provoz na vlcích EC 126 a 127, s modernizovanými stroji co nejlépe szili, pomáhal jim kontrolorů vozby Miroslav Svoboda z DKV Praha a Luděk Brhel z DKV Olomouc. Oba naučili kolegy z Prahy a Bohumína především zásadám správného ovládní této na českých kolejích prozatím nejnovějších hnacích vozidel.

A co je nevíc překvapilo? „Z pohledu strojvedoucího je obsluha lokomotivy řady 361.1 velmi podobná řízení vozidel řady 362, respektive 363. Zásadní změna je při nastavování provozních parametrů nebo při provádění nouzových manipulací, neboť se vše nově vykonává prostřednictvím terminálu řídicího systému. Z ovládacího pultu ubyly mnohé přepínače a klasické měřicí přístroje. Zadávání výkonu a obsluha brzd jsou stejné, jako tomu bylo doposud,“ přibližuje Miroslav Svoboda z pražského Depa kolejových vozidel.

Nevíc práce měli s obsluhou sběračů

Kolegům strojvedoucím přišla složitější problematika obsluhy sběračů. Podle Svobody je někdejší samostatný ovladač sběra-

čů nahrazen dvěma obslužnými prvky s odlišnými funkcemi, což však souvisí s koncepcí dálkového řízení. „Mně osobně při seznamování s lokomotivou 361.1 daly nejvíce zabrat záležitosti v zásadě principiální, neboť návod k obsluze vozidla nijak nevysvětluje fungování stroje z pohledu trakčních obvodových schémat. Od této letité zvyklosti se již dříve upustilo. Na základě poznatků z kontrolních jízd si řada 361.1 alespoň podle mě vede dobře. Je ale nutno říct, že každý nově zavedený systém či výrobek si musí prošlapat cestu po vanové křivce, v níž jsou zahrnuty například koncepční a konstrukční chyby či vady materiálu. Dříve se pro vyládní nedostatků vyrobily dva prototypy, dnes se například kvůli čerpání dotací nebo výrobní konkurenci touto cestou již nejde. Pak se může lehce stát, že různá vylepšení se objeví například až na desátém sériovém stroji a zpětně se vozidla mnohdy neupravují,“ dodává Svoboda.

Z pohledu strojvedoucího je jednoznačnou devizou lokomotivy řady 361.1 ticho v řídicí kabině, a to i při rychlosti 160 km/h. Též regulace výkonu je svižná. Obecně pomyslnou pružnost vozidla při vyšších rychlostech vždy ovlivňuje jeho výkon, resp. přebytek výkonu.

MARTIN HARÁK



Z ovládacího pultu ubyly mnohé přepínače a klasické měřicí přístroje. Obsluha brzd je ale stejná jako doposud.



Základní změny u stroje řady 361.1

Veškeré tyristorové pulzní měniče v původní koncepci byly nahrazeny moderními měniči na bázi IGBT prvků. V obvodu buzení trakčních motorů, který byl pro zvýšení spolehlivosti zdvojen, je vždy zařazen čtyřkvadrantní měnič, čímž je v zásadě umožněna bezkontaktní změna směru jízdy. Původní vstupní LC filtr byl rozdělen na více částí, konkrétně na část pro trakci a na část pro pomocné pohony. V důsledku tohoto uspořádání je v režimu brzdění nezávislou elektrodynamickou brzdou umožněno rekuperovat vyrobenou energii pro vlastní spotřebu lokomotivy. Velikost proudů tekoucích přes brzdové odporůky je mimo jiné regulována samostatnými brzdovými měniči. Trakčním motorům byla zvýšena tepelná třída izolace a v obvodech pomocných pohonů a obvodech vlastní spotřeby jsou až na výjimky použity asynchronní elektromotory. Strojovna lokomotivy je nově průchozí i se zdviženými sběrači.

Dispečerši rozširují svůj tým, posily si pořádně proklepli

Potřeba posily týmu dispečerů národního dopravce vyplynula ze stále se zvyšujícího rozsahu povinností, jež jsou dispečinkem Českých drah zajišťovány. Náročnost a rozsah řešených úkolů se razantně zvýšily po odčlenění řízení provozu od Českých drah na podzim roku 2011. Jednotlivá pracoviště začala zajišťovat rovněž mnohé nové povinnosti. V neposlední řadě na potřebu posily dispečinku ČD ukázaly také závěry analýzy ledovkové kalamity z počátku loňského prosince.

Vedení národního dopravce tedy rozhodlo o změnách v rozsahu činností jednotlivých pracovišť dispečinku Českých drah a o harmonogramu jejich realizace. Úpravy se týkají jak regionálních pracovišť v Brně, Plzni a Praze, tak síťového dispečinku. Nové postupy budou platit od 1. 5. 2015 s tím, že během přechodného období měsíců března a dubna dojde k jejich postupnému náběhu. Pro naplnění

nové koncepce je třeba přijmout 18 nových dispečerů. Úkol zní jednoduše, ale stupeň jeho obtížnosti si dovedla představit jen hrstka vedoucích zaměstnanců. Bylo zřejmé, že pro uchazeče o tyto posty musí být sestaveny náročné přijímací pohovory. Co tedy zájemce čekalo?

Provoz se brzy rozroste o osmnáct nových dispečerů

Výběrové řízení v sobě podle šéfdispečera Lukáše Zástěry zahrnovalo i praktické příklady řešení mimořádných situací, prvky prosincové kalamity nevyjímaje. „Sám jsem v té době na dispečinku sloužil, takže vím, že jsme všichni dělali, co bylo v lidských silách. Měli jsme jen dvě ruce a telefony zvonily nepřetržitě celý den a noc. Pomáhali nám i kolegové, kteří měli volno. Dost nás pak mrzelo, jak nás média kritizovala. To bylo opravdu nefér. Aby bylo možné náročné situace lépe zvládat, posílíme dispečink

a pro práci zde musíme vybrat ty nejlepší uchazeče, kteří se budou umět v krizových situacích rychle a dobře rozhodovat,“ vysvětluje Zástěra.

Posily přijdou na všechna pracoviště národního dopravce. Pět nových zaměstnanců nastoupí na síťový dispečink ČD, který určuje změny v celé dálkové dopravě jak v řešení vozů i lokomotiv, tak i personálu. „Dalších pět lidí posílí pražský regionální dispečink a šest zamíří na regionální dispečink do Brna a dvě položky obsadíme v Plzni, čímž zde vznikne navíc v denních směnách jeden dispečerský post. Na regionálních dispečincích v Praze a Brně chceme obsadit směny třemi dispečery po celých 24 hodin – k tomu by na denních směnách měl přibýt navíc ještě jeden post. Na síťovém dispečinku v Praze plánujeme tři posty v nonstop režimu a pět lidí by tam mělo sloužit v denních směnách,“ doplňuje Jan Sívek, vedoucí oddělení síťového dispečinku.

Zájemci o místo dispečera se rekrutovali především z řad výpravčích SZDC, komandujících ČD, stroj mistrů a také členů vlakových čet. Hlásili se ale i lidé z dalších profesí. „Naším podmínkám vyhovovalo opravdu málo uchazečů a výběr byl složitý. Adepty jsme testovali rovněž formou hry, kdy jsme simulovali běžné situace na dispečinku – od jednoduchých případů práce s pomůckami jízdního řádu až po řešení mimořádnosti většího rozsahu,“ říká Lukáš Zástěra.

„Překvapilo nás, jak se projevilo rozdělení železnice na ČD a SZDC ve znalostech zaměstnanců. Třeba výpravčí už téměř vůbec neznají naše pomůcky jako třeba „Řazení vlaků“ či základní podmínky k přepravě správkových vozů. Protože každý z uchazečů přišel s jinými znalostmi a dovednostmi, museli jsme zjistit, jak se staví k modelovým situacím, jak se je snaží řešit a zda dokážou zužitkovat znalosti. Během hodinových pohovorů

jíme s kolegy hodnotili typ osobnosti, rozhodnost, odolnost vůči stresu a nezdáním, zapojení se do týmu a pochopitelně kreativitu,“ doplňuje Lukáš Zástěra.

Bývalý výpravčí preferoval změnu a atraktivitu místa

David Řehák, jeden z účastníků výběrového řízení, nyní slouží jako výpravčí v Hostivaři a Uhlíněvsi a preferoval změnu a atraktivitu pracovního zařazení. „Práce v dispečerském aparátu by mě posunula nejen na vyšší pracovní příčku, ale byla by to vítaná změna. Působit jako výpravčí je zajímavé, ale samostatné rozhodování a operativnost člověk uplatní až třeba na postu dispečera. Pokud bych uspěl, počítám s pracovním stresem, na který jsem ale zvyklý a jsem i připraven na to, že se třeba nenajím v případě krizové situace v pravidelné hodině,“ říká s úsměvem výpravčí.

MARTIN HARÁK

Je to už bezmála čtvrtstoletí, kdy v Německu poprvé vyjely do provozu s cestujícími vysokorychlostní soupravy InterCityExpress (ICE). Jednotky první generace začaly pasažéry vozit na nově budovaných tratích v roce 1991. Brzy se začalo uvažovat, jak zvýšit rychlost i na starších tratích s horskými úseky plnými oblouků, a to pokud možno bez enormních investic. Mělo se tak stát prostřednictvím jednotek s naklápečí technikou. Bylo to ale šťastné řešení?



Naklápečí jednotkám ICE-T vrátí oprava v Norimberku

Bílé vlaky s šípovitým čelem se staly neodmyslitelnou součástí železniče v Německu i ve většině okolních států. První rychlovlak ICE vyjel 2. června 1991 z Hamburku do Frankfurtu nad Mohanem. Brzy se tyto elektrické jednotky rozjely po celém tehdy nedlouho sjednoceném Německu. Stroje využívaly nově postavených moderních tratí. Otázkou času pak bylo plánované zavedení jednotek s naklápečí technikou v dálkové dopravě tak, aby se zvýšila rychlost i na starších a členitějších úsecích.

Vysokorychlostní jednotky zkrátily jízdu o padesát minut

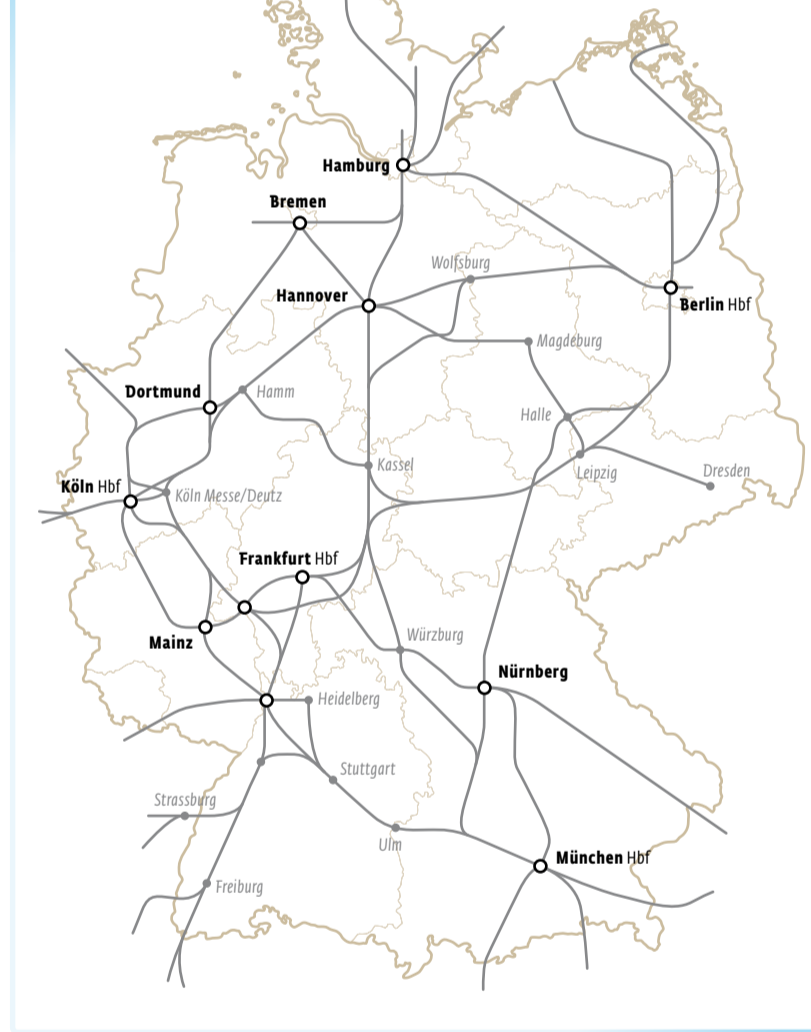
Zamýšlené jednotky s naklápečí technikou byly postupně nazývány InterCity, respektive InterRegio, následně IC-T (jednotka InterCity) nebo také IC-NT (InterCity s naklápečí technikou). Nakonec se Deutsche Bahn těsně před uvedením do provozu rozhodly tyto vlaky provozovat pod zkratkou ICE. Německé dráhy je charakterizovaly jako vysokorychlostní dopravu. Díky tomu v nich mohly požadovat zvýšené jízdné.

Do provozu bylo nejdříve uvedeno 11 pětidílných (řada 415) a 32 sedmidílných jednotek (řada 411). V letech 2005/2006 bylo nasazeno dalších 28 sedmidílných souprav. První pětidílné jednotky se na kolejích objevily 31. května 1999 na členitě trati Stuttgart – Curych, která se tak stala další tratí sítě ICE. Trasa byla rekonstruována pro vlaky s naklápečí technikou. Tím se cestovní doba zkrátila o 17 minut na 2 hodiny 45 minut. Protože pětidílná jednotka byla pro tento úsek málo kapacitní, nasadily DB od prosince 2006 místo vlaků řady 415 sedmidílné jednotky a následně je přechýšovaly. Řada 411 byla kvůli potížím s nápravami 21. března 2010 z této lokace trvale stažena.

Od 19. prosince roku 1999 byly poprvé nasazeny sedmidílné jednotky na ICE lince IC 10A Berlín – Postupim – Magdeburg – Braunschweig – Düsseldorf a od 28. května 2000 na tratích Berlín – Mnichov (jižní část linky IC 8) a Drážďany – Frankfurt nad Mohanem (východní část linky IC 9). Jízdní doba se zkrátila zhruba o padesát minut a linky byly nově vedeny jako ICE 28 a 50. Se změnou jízdního řádu 2000/2001 se zavedly vlaky s naklápečí technikou také mezi Frankfurt (M) a Saarbrückenem. Od následující změny spojily ICE Drážďany a Saarbrücken. ICE-T jezdily od 15. prosince 2002 také na lince ICE 51 Drážďany – Lipsko – Weimar – Erfurt – Kassel – Paderborn – Hamm – Dortmund – Düsseldorf – Kolín nad Rýnem.

V roce 2006 získaly Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) před nasazením vlastních vlaků ÖBB railjet od DB tři sedmidílné jednotky ICE-T pro trať Vídeň – Bregenz, resp. Mnichov. Údržba byla i nadále zajišťována v depu v bavorském Mnichově. Od následujícího roku se společně s německými vlaky ICE-T objevily

Síť vlaků ICE v Německu



na lince ICE 91 Vídeň – Frankfurt nad Mohanem. Tři páry vlaků pak zajížděly až do Düsseldorfu.

Trhliny na nápravě vyřadily ICE-T dlouhodobě z provozu

Pak ale přišel 9. srpna 2008, kdy technici při rutinní prohlídce našli na hnací nápravě vlaku ICE-T dvoumilimetrovou trhlinu. Proto se okamžitě zkrátily intervaly kontrol a vlaky ICE-T mohly jezdit jen s vypnutou naklápečí technikou. A 25. října 2008 byly všechny vlaky ICE-T odstaveny, což představovalo obrovské provozní problémy. Jednotky ICE-T proto nahradily klasické soupravy, které však nedosahovaly potřebných jízdních dob a spoje tak nabíraly velká zpoždění. Kýžené řešení se doposud nepodařilo nalézt. Jízda s nasazením naklápečí techniky není v současnosti možná. Aby vlaky ICE-T mohly být i nadále používány s využitím naklápečí, je nutná jejich



Stopku provozu vlaků ICE-T vystavily nebezpečné trhliny na nápravě. FOTO DB

modernizace v depu Norimberk, která potrvá minimálně do konce letošního roku. V rámci modernizace budou také dodána nová sedadla, koberce a zmodernizovány oba koncové vozy.

Tyto technické problémy všem připomněly nejčernější okamžik historie vlaků ICE. V červnu roku 1998 u nizozem-

ského Eschede na trati z Hannoveru do Hamburku praskla obruč kola druhého vozu jednotky ICE první generace. Souprava se roztrhla, její část vykolejila a narazila do betonové konstrukce mostu. Při havárii zahynulo 101 lidí, 88 bylo zraněno. Za příčinu nehody byla označena nevhodná konstrukce zkoušených obručových kol. DB jimi chtěly nahradit původní monobloková kola, neboť zaručovala pohodlnější jízdu. Po tragédii ale rychle zmizela a byla nahrazena monoblokovými koly, se kterými jezdily ICE předchozích generací.

Inovace umožnila rychlejší nástup a výstup pasažérů

Naklápečí technikou s podvozky vypruženými ocelovými pružinami vyrobila italská firma Fiat a jedná se o další vývojovou řadu Pendolin modelové verze ETR 460 a ETR 470. Naklápečí je umožněno až do osmi stupňů, což dovoluje průjezd oblouky až o 30 procent rychleji než u klasické soupravy. Zcela nově bylo naplánováno umístění nástupních prostor, a to podle takzvané „třetinové nástupní koncepce“. Vložené vozy, mimo bistro a restaurační vozy, mají místo běžných dvou nástupních dveří pouze jednu, ale zato velkoryseji koncipovanou. Tím se výrazně zrychlil výstup a nástup cestujících a mohla se oddělit funkční a optická oddělení velkoprostorových oddílů od servisních zařízení, jako jsou WC, telefonní kabiny nebo police na velkoobjemová zavazadla.

Vnitřní zařízení ICE-T kopíruje vnitřní zařízení jednotek ICE 3. Za stanovištěm strojvedoucího, které je odděleno skleněnou stěnou, se nachází prostor, z něhož je možno sledovat jízdu „z pohledu strojvedoucího“. Skleněná stěna se může ale na zásah strojvedoucího změnit na neprůhlednou. Sedadla jsou jako v ICE 2 a ICE 3 umístěna ve velkoprostorových oddílech s uličkou uprostřed (sedadla 2+1 v 1. třídě a 2+2 ve 2. třídě). Několik míst je umístěno proti sobě se stolkem. V první třídě jsou sedadla z kůže. Velkoprostorový vůz druhé třídy na špici a vůz uprostřed jednotky jsou uzpůsobeny pro umístění 39 jízdních kol a mají tak ještě 21 sklopných sedaček. Vozidla jsou vybavena inovativním informačním systémem pro cestující (FIS).

Rezervace místa je zajištěna za pomoci LED displeje. Všechna místa jsou vybavena pro připojení audio systémů. Na zadní straně sedaček v 1. třídě jsou zabudovány obrazovky. Jednotky jsou vybaveny anténním systémem a zesilovači pro přenos hovorů z mobilních telefonů. Automatické spřáhlo je zakryto a v případě spojení jednotek může být zakryt odklápěno na stranu. Barevné provedení jednotky odpovídá běžnému všech jednotek ICE s červeným pruhem po stranách.

STANISLAV HÁJEK
Zdroj: LOKMagazin, 1/2015

KRÁTCE

RAKOUSKO Sněhové pluhů vyrazily na koleje

Rakouské dráhy ÖBB mají v zimním období v pohotovosti veškerou techniku pro odklízení sněhu z vysoko položených horských tratí. Mezi nejvýznamnější patří zimní údržba v západním Rakousku na Arlbergbahn, která dosahuje nadmořské výšky přes 1 300 metrů. Na této trati se používají těžké pluhů s radlicí o výšce až 3 metry a šířce 2,5 metru. Třicetimetrová souprava poháněná lokomotivou Taurus má výkon až 10 000 koní. V Tyrolsku a Vorarlbergu může údržba tratí nyní využít šest takových pluhů. Železničáři zde mají k dispozici také dvě kolejové sněhové frézy. (Pešť)

NĚMECKO Každá druhá jízdenka koupena elektronicky

Se zajímavými statistikami ohledně prodeje jízdních dokladů přišli nedávno německí kolegové. Už každou druhou jízdenku v dálkové dopravě na Deutsche Bahn (DB) si lidé koupili samoobslužně elektronicky na internetu nebo přes mobilní telefon. Měsíčně to představuje skoro 3 miliony jízdenek. Nejvíce on-line jízdenek je koupeno pro trať Berlín – Hamburk, Berlín – Frankfurt a Mnichov – Frankfurt. Průměrná doba předprodeje je na internetu dva týdny, u mobilních telefonů tři dny. Dvě třetiny jízdenek koupěných na mobilu jsou ale použity v den nákupu. Průměrná vzdálenost elektronických jízdenek je přibližně 340 kilometrů. (Pešť)

ŠVÝCARSKO Prototyp modernizace řady Re 460 dokončen

Švýcarské SBB převzaly první prototyp modernizované lokomotivy řady Re 460 známé také jako Lok 2000. Jedná se o lokomotivu 460.084 pokřtěnou Helvetia. Druhý prototyp bude následovat v roce 2016 a další tři prototypy v roce 2017. Sériová modernizace se očekává do roku 2022. Řada 460 byla dodána v letech 1992 až 1996 v počtu 119 strojů. SBB investují do její modernizace 230 milionů švýcarských franků. Vylepšení přinesou také roční úsporu 27 GWh elektrické energie. Velkou revizí projdou například podvozky, chlazení, hlavní transformátor a pneumatická zařízení, sanována bude lokomotivní skříň, vylepšeno by mělo být také protipožární vybavení i zařízení stanoviště strojvedoucího. (Pešť)

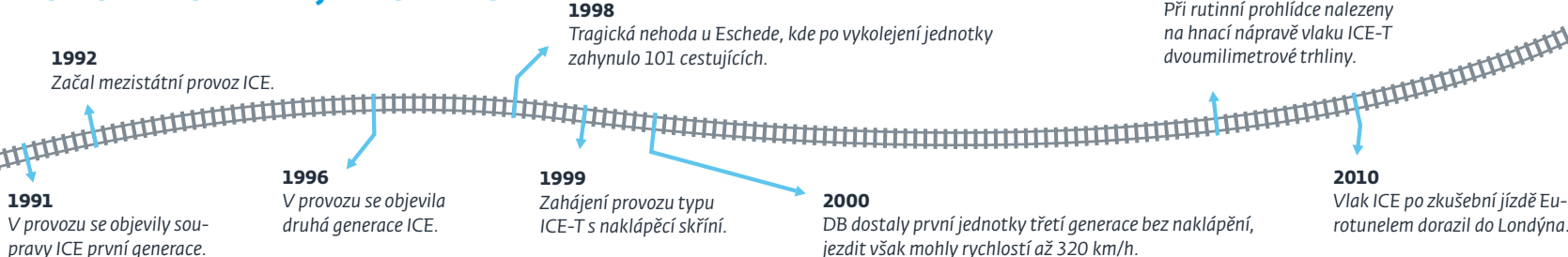
ITÁLIE Servis rychlovlaků zajistí Bombardier

Výrobce padesáti rychlovlaků V300 Zefiro, známých také pod komerčním provozním označením jako Frecciarossa 1000, společnost Bombardier společně s konsorciálním partnerem AnsaldoBreda získal od italských železnic Trenitalia desetiletý kontrakt na údržbu vysokorychlostních vlaků. Podíl připadající na Bombardier činí zhruba 154 milionů eur. Frecciarossa 1000 s maximální rychlostí 360 km/h je nejrychlejší evropský vlak. Bombardier se stal tradičním dodavatelem vlaků pro Trenitalia, například vyráběl lokomotivy E 464 nebo předchozí rychlovlaky ETR 500. (Pešť)

ŠPANĚLSKO Letos přibude 800 km rychlostních tratí

Španělský správce železniční infrastruktury ADIF chce letos uvést do provozu dalších 798 kilometrů vysokorychlostních tratí. Na severozápadě Pyrenejského poloostrova půjde například o trať Olmedo – Zamora – Sanabria (210 km) nebo Valladolid – León (163 km). Na jihovýchodě poloostrova jde mimo jiné o úsek Monforte del Cid – Murcia, který prodlužuje koridor Madrid – Alicante o dalších 62 kilometrů. Španělsko v současnosti provozuje nejrozsáhlejší vysokorychlostní síť v Evropě s délkou přes dva a půl tisíce kilometrů. Historie španělských vysokorychlostních tratí LAV sahá do roku 1992, kdy byla otevřena trať Madrid – Córdoba – Sevilla u příležitosti světové výstavy EXPO. (Pešť)

ZLOMOVÉ MOMENTY JEDNOTEK ICE



NABÍDKA ČD TRAVEL



Itálie

Silvi Marina – no name apartmány Macrinum

Šest apartmánů vybavených kuchyňkou, sociálním zařízením, balkonem nebo zahradou.

Všechny max. do 100 m od moře. Volné termíny červen – konec srpna. Ideální rodinná dovolená ve střední Itálii.

Doprava vlastní, vlakem (odvoz od žst. Silvi zdarma) nebo autobusem za 1 200 Kč. Dotovaná cena již od 1 150 Kč/1 os.

Obrázky najdete na stránkách www.cdtravel.cz pod odkazem pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.



Turecko

Alanya, hotel Tac Premier ****

11/12denní pobyt 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. Pobyt v období od 28. 5. 2015 do 12. 10. 2015. Všechny ceny jsou po dotaci od zaměstnavatele.



Rakousko

Poznávací zájezd vlakem – Z Bratislavy lodí do Vídně

Cenově přístupný zájezd i klientům bez nároku na volnou jízdenku je vypravován pouze z Brna (či Břeclavi) prvním ranním spojem. Po příjezdu do Bratislavy následuje plavba po Dunaji do Vídně. Zde proběhne prohlídka Stephansdomu, procházka po ulici Graben, v Hofburgu návštěva muzea císařovny Sissi a mnoho dalších zajímavých míst. Den bude zakončen krátkou zastávkou v zábavním parku Prater. V odpoledních hodinách opět nalodění na cestu zpět do Bratislavy, přesun na vlakové nádraží a ve večerních hodinách příjezd do Brna.

Termín zájezdu je 30. 5. 2015. Cena včetně 2 místenek, lodní dopravy a služeb vedoucího zájezdu je 1 190 Kč pro dospělé, 690 Kč pro dítě 6–15 let a 1 090 Kč pro seniory nad 60 let.



Bulharsko

Slunečné pobřeží – hotel Yunona

11/12denní pobyt 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.

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

Měl být rychlejší než konvenční železnice a konkurovat letadlům. Experimentální druh vlaku na principu vznášedla, vyvíjený ve Francii v letech 1965–1977 Jeanem Bertinem, byl svého času naprostým zázrakem. Aérotrain se pyšnil jedinečným designem a hravě zdolal hranici čtyřsetkilometrové rychlosti. Hřebík do rakve tomuto projektu nakonec zasadilo rozhodnutí vlády podporovat projekt TGV, ale také nedostatek peněz a smrt hlavního tvůrce.



ZÁZRAK. Experimentální vlak byl ve své době zjevením. Brzy překonal rychlost 400 km/h.

Fenomén Aérotrain: Experiment pohřbily peníze i TGV

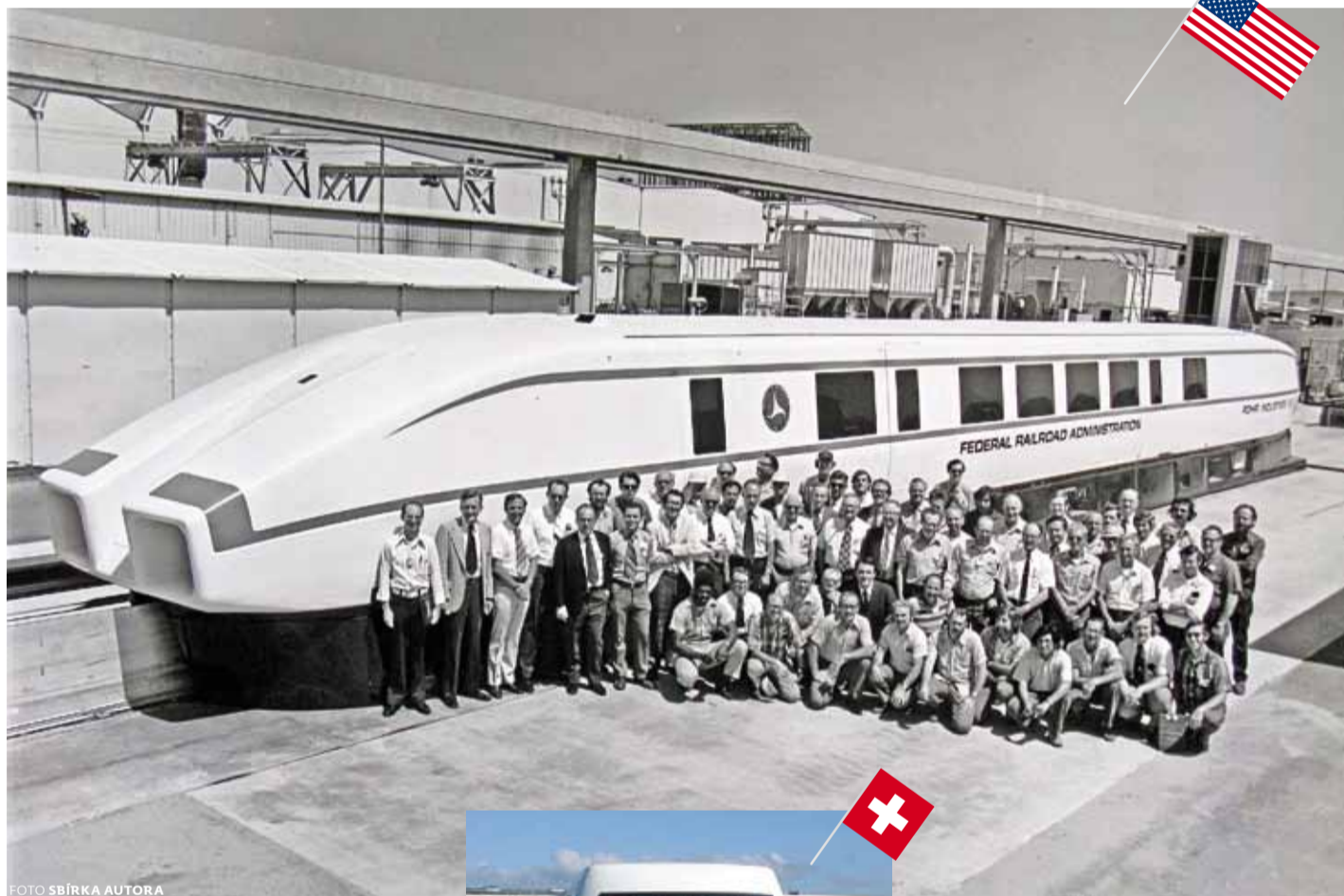


FOTO SBÍRKA AUTORA

Na počátku byla myšlenka speciálního stroje na jakémisi vzduchovém polštáři, který by dosahoval neuvěřitelných rychlostí. A výsledkem projektu se skutečně stalo futuristické zařízení, jež s klidem mohl využívat nepřemožitelný agent 007 James Bond. Co tomu ale předcházelo a proč nakonec neměla snaha inženýra Jeana Bertina dlouhého trvání?

Počátek najdeme v projektu vojenského vozidla Terraplan

Vše začalo v době, kdy se ve Francii rozvíjela nukleární technika, přílivové elektrárny, letadlo Concorde a hledal se dopravní prostředek pro vysoké rychlosti, jenž bude schopen konkurovat letadlům na vzdálenost 500 až 1 000 kilometrů. Šlo o podstatě o konkurenční boj mezi klasickou železniční prezentovanou vlaky označovanými TGV, hnanými elektrickými trakčními motory, a Aérotrainem.

Princip tohoto zařízení má svůj počátek ve vozidle na vodním polštáři, který už v roce 1880 navrhoval Louis Girard. V roce 1910 se nakonec změnil na vzduchový. V 60. letech minulého století nápad ve Francii oprávil inženýr Jean Bertin a na nový dopravní prostředek dokonce dostal subvenci. Díky státním finančním prostředkům byla u Gometz-le Châtel vybudována 6,7 kilometru dlouhá pozemní testovací trať.

Zanedlouho vyrostl mezi městy Assas a Saran na pět metrů vysokých sloupech osmnáctikilometrový úsek, který se měl později stát součástí plánované linky z Paříže do Orleansu. Bertin vlastně pokračoval v původním výzkumu vojenského projektu vozidla Terraplan BC4 pohybujícího se na vzduchovém polštáři a určeného pro nepevnou půdu, případně vodní plochy.

Betonová zkušební trať pro Aérotrain měla profil obráceného písmene T a na jejím konci bylo otáčecí zařízení, protože vlak nejedl „po-



Curyšské Skymetro se pohybuje na 0,5 mm vysokém vzduchovém polštáři.

zpátku.“ Vozidlo nejdříve poháněla vrtule, později raketový motor a nakonec zařízení známé z běžných proudových letadel. Hnací prostředky byly až na motor z proudových letounů velmi hlučné a k tomu se na začátku 70. let přidala naftová krize. Pro pohon Aérotrainu se proto uvažovalo ještě o pohonu elektrickým lineárním motorem. Zůstalo však jen u plánů.

Vlak bez problémů zdolával jeden rychlostní rekord za druhým

Rychlejší než železnice, s tímto sloganem vytáhl Aérotrain v šedesátých letech minulého století do boje a lámal rychlostní rekordy vozidel pohybujících se po pevné podložce, tedy především v kolejevodní dopravě, jako na běžícím pásu. Aérotrain ozpoháněný raketovým motorem byl vozidlo jako stvořené pro Jamese Bonda a dosahovalo na tehdejší dobu převratné rychlosti 427 km/h, v roce 1974 soupravě naměřili ještě o něco více – 430 km/h. Tvůrci uvažovali o vybudování tratě mezi Paříží a Lyonem či dokonce mezi Bruselům a Ženevou. Oproti letadlům mohlo být nádraží ve středu města, odpadlo odbavení a na krat-

ší vzdálenost stačila rychlost kolem 200 km/h, na tisícikilometrovou vzdálenost pak rychlost kolem 400 km/h. Takových rychlostních výkonů byl Aérotrain bez potíží schopen.

Počítalo se rovněž s uplatněním Aérotrainu v rozvojových zemích Afriky a Latinské Ameriky, kde kvůli špatným klimatickým podmínkám a velkým finančním nárokům na vybudování byla síť jak silnic, tak i železnic velmi řídká. Dopravní prostředek na vzduchovém polštáři by zde však dovolil přepravu zboží a cestujících jen rychlostí 60–80 km/h. A z projektu tak nakonec sešlo.

Později se sice podařilo podepsat smlouvu pro vybudování tratě Paříž – Orleans. Proti rozšíření Aérotrainu ale hovořily technické i ekologické aspekty, především nekompatibilita s tehdejší kolejevodní systémem provozovaným Francouzskými státními drahami. V polovině roku 1975 se ve Francii uskutečnila volba a nový prezident Giscard d'Estaing smlouvu anuloval. Má se za to, že Aérotrain ztroskotal ani ne tak na technických parametrech, ale především kvůli lobby Francouzských státních drah, jež propagovaly TGV. Vše skončilo 27. prosince roku 1977. V ten den vyjel Aérotrain na trať naposledy a byl potom schován v hangáru v Chevilly. Princip se však ujal v Curychu jako systém Skymetra.

Myšlenku vozidla se nyní pokoušejí oživit Japonci

Objevila se však další možnost jeho znovuzrození. Téměř po čtyřiceti letech oprávil myšlenku vozidla na vzduchovém polštáři v Japonsku. Zdejší výzkumný tým na univerzitě v městě Sendai vyvíjí vozidlo pohybující se několik milimetrů nad jízdni dráhou. Stroj se pohybuje v tunelu, má tvar letadla a je poháněn elektrickým lineárním motorem. Přenos elektrické energie je bezkontaktní a dodávají ji fotovoltaické články umístěné na střeše tunelu.

PETR VOKÁČ

Vypravoval vlaky, dnes se věnuje modelům

Nějaký čas pracoval u Českých drah jako výpravčí, dnes je grafikem ve své firmě věnující se reklamě. Martin Nožička nicméně dráze zůstává věrný a spolupracuje s Asociací Entente Florale na tvorbě webových stránek pro soutěž o Nejkrásnější nádraží. Jeho vášní jsou modely – při základní škole v Chebu založil Klub železničních modelářů, kde dokonce uspořádal s kolegy a partnery z bavorského Hofu výstavu.

Jenže školáky vláčky příliš nebavily a k tomu navíc přišel požadavek školy prostoru kvůli potřebě rozšíření učeben vyklídit. A začalo složité hledání náhrady, nastěší s dobrým koncem. „Přátelé z občanského sdružení Plzeňská dráha (PD), kteří provozovali na chebském nádraží historické lokomotivy Sergej, Hektor a Čmelák, přišli s tím, že by bylo možné modelové kolejiště umístit do železničního vozu řady BDs. Kvůli omezené kapacitě se kolejiště samozřejmě muselo upravit pro rozměry vozu. Některé části modelu jsme museli odstranit, některé opět znovu postavit. Vše se ale povedlo a vůz se moc líbí malým i velkým příznivcům železnice,“ říká Martin Nožička.

Na železnici pracovali otec i babička s dědou

Kde se u Martina záliba v modelářství objevila? „Myslím, že jde o rodinnou tradici. Můj otec a i babička s dědou pracovali na dráze. Táta jako strojvedoucí, děda dokonce ještě jezdil na parních lokomotivách, a babička byla dispečerka,“ vzpomíná. Coby malý kluk chodil na nádraží a pozoroval vlaky. Otec jim doma postavil model kolejiště v měřítku TT a vždy na Vánoce si doma hrávali na strojvedoucí a výpravčí. „Mělo to svou atmosféru a mně se tato profese samozřejmě zalíbila,“ říká grafik. Po absolvování střední ekonomické školy nastoupil k Českým drahám s tím, že se chce stát výpravčím. Tomu samozřejmě předcházely místo průvodčího a rekvalifikační kurz na funkci výpravčí, kdy si vyzkoušel i práci signalisty nebo informátora. Po dvou letech nastoupil jako hotový výpravčí do malé stanice Hazlov. Do té doby se také datuje založení Klubu železničních modelářů Cheb v prostorách družiny 1. ZŠ Cheb na Skalce.

Modely mašinek přestaly být hračkou pro děti

Ale začátky vztahu k dráze sahají dál. Na střední škole chodil do modelářského obchodu v jedné chebské ulici okukovat ve výloze vystavené malé modelové kolejiště. Tak si tam také čtyři roky po sobě domluvil předvánoční brigádu. Užitečným zákazníčkem byl dvojnásob, protože vždy dovedl podat informace o stavbě kolejiště či o pořádání nostalgických jízd. Martin dnes již s úsměvem vzpomíná na sběratelství z dob před listopadem 1989, tedy na časy, kdy se jezdilo nakupovat nedostatkové díly do bývalé NDR, až po dnešní stav, kdy kvalita modelů poskočila o několik úrovní a zvýšila se jak jejich sofistikovanost, tak samozřejmě i cena. „Už dávno neplatí, že mašinky jsou hračkou pro děti,“ dodává Nožička. Podle



Modely Martinu Nožičkovi učarovaly už v dětství. Z těch opravdových se mu nejvíce líbí legendární sovětská lokomotiva Sergej. FOTO SBÍRKA M. NOŽIČKA (4x)

MARTIN NOŽIČKA



Po absolvování střední ekonomické školy nastoupil k Českým drahám a po profesí průvodčího a rekvalifikačním kurzu na funkci výpravčí, kdy si vyzkoušel i práci signalisty nebo informátora, pracoval nějaký čas jako výpravčí v Hazlově. Před deseti lety České dráhy opustil a dnes je grafikem ve své firmě věnující se reklamě. K železnici má ale blízko i nadále, v současnosti se totiž podílí na tvorbě webových stránek pro soutěž o Nejkrásnější nádraží. Stál u zrodu chebského Klubu železničních modelářů, který dnes působí v rámci sdružení Plzeňská dráha a velmi úzce spolupracuje s železničními kluby v Německu.

něj je škoda, že dnes si už od školky děti hrají s chytrými telefony, tablety a visí na Facebooku. Modelářství je přitom podle něj nenahraditelná výchova k technické znalosti a manuální zručnosti.

Učaroval mu Sergej, velký i malý

Vůz vyrobený v Bautzenu v NDR v roce 1975, který se stal novým domovem pro chebské kolejiště Ho, byl určen k vyřazení, navíc ne ve zrovna dobrém stavu, takže se musel celý kompletně zrekonstruovat. O technickou stránku se postarali pánové Michal Heindl a Petr Proft. Nesmíme však zapomenout ani na další nadšence Josefa Mazurku a Vladimíra Rakušana. Posledně jmenovaný, bývalý strojvedoucí, dnes v důchodu, si chtěl postavit mašinku, na níž sám jezdil. V současnosti vyrábí modely českých lokomotiv. „V penzi si hraje jako malý kluk,“ směje se Nožička.

Chebský Klub železničních modelářů pod hlavičkou sdružení Plzeňská dráha, velmi úzce spolupracoval s železničními kluby v německém Hofu, Plaue, Selbu nebo Munchbergu. Pořádal společné výstavy v Čechách (naposledy v rámci Bezdruzického léta a na 175 letech Železnice v Břeclavi) a také v Německu a pro německé kolegy organizoval třeba zvláštní jízdy historickými vlaky po tratích západních Čech (do Bečova nad Teplou či Tachova) nebo do železničního muzea v Lužné u Rakovníka.

A která skutečná či zmenšená lokomotiva Martinu Nožičkovi učarovala nejvíce? No samozřejmě sovětský Sergej! „Asi proto, že s touto skutečnou lokomotivou, které v Chebu až do 90. let jezdily, jsme pořádal mnoho zvláštních jízd pro české a německé nadšence. Takže je to taková vzpomínka na dobu, kdy jsme skoro dvakrát do měsíce vypravovali zvláštní vlak.“ I kdyby Martin před deseti lety České dráhy opustil a rozhodl se vykrčit do oblasti reklamy, designu a propagace, železnice, ať už malá či velká, zůstala v jeho srdci. MARTIN NAVRÁTIL

POŠTA

Pojištění odpovědnosti nemusí být na 100%

Na základě neblahé zkušenosti s nejmenovanou pojišťovnou cítím morální povinnost varovat před možností vzniku podobně nepříznivé situace při plnění pojistné události kolegy – ostatní zaměstnanci Skupiny ČD. Jde o jeden z nejčastějších případů: porušení (či pochybení) předpisů a návodů k obsluze vozidel nebo zařízení. Při vzniku těchto událostí vymáhá škodu zaměstnavatel, některé pojišťovny si však postupně do smluv zapracovaly výluky z plnění právě těchto případů. Tím se stává většina pojistek nedostatečně zabezpečujících či zcela bezúčelných. V mém případě nedošlo k plnění alespoň části pojistné škody ani po dvouletém vymáhání i přesto, že jsem si pojistku sám hradil od roku 1988! Kolegové, zejména provozní zaměstnanci, abyste nebyli také oklamáni, doporučuji revizi uzavřených pojistných smluv! Jsem též připraven vás v případě zájmu seznámit se záludným události a oficiálním odmítnutím plnění v mém případě na telefonním čísle 725 553 819. Je to precedentní pro všechny!

PETR ČECH
strojvedoucí ČD Cargo

Se starými předpisy si v Chebu poradili

České dráhy jdou s dobou – vlakový personál už nemusí s sebou nosit a pracně opravovat žádné předpisy, tarify či jízdní řády. Díky pokroku dnes stačí služební chytrý mobilní telefon. V něm je vše potřebné – a navíc vždy v platném aktuálním znění. Co však se starými nepotřebnými „knižními“ předpisy? Chebská komandující se s nerudovským problémem „kam s nimi?“ vypořádali se ctí. Vyzvali všechny své zaměstnance ZAPU k odevzdání nepotřebných předpisů do kanceláře přídelu služby. Byly toho dva plné igelitové pytle a dvě krabice od banánů. Následně se pracovník supervizora Romana Masopusta proměnila v třídiřnu odpadu. Z jedné hromady nepotřebných předpisů vznikaly tři – papírová, plastová a železná. Obzvláště oddělování kovové části od plastu nebylo jednoduché. Kolegu vlakvedoucího Jagoba ale napadlo, že s použitím velké šroubováku by to šlo lépe... Pan komandující Richard Jakl papírový odpad skartoval, aby se text nevěřejných předpisů nedostal do nepovolaných rukou. Je skvělé, že naše staré předpisy nekončí ve spalovně či na skládce. Komandující v Chebu v praxi předvedli, jak má správně vypadat ekologické chování na nejnižším stupni řízení.

ALICE VACULOVÁ

Strojvedoucí zabránil posprejování railjetu

Obdivuhodnou všímavost a nakonec také odvahu prokázal strojvedoucí DKV Brno (PJ Břeclav) v předposlední lednový den. Po příjezdu s vlakem RJ 370 na pražské hlavní nádraží, které je pro tento spoj cílové, čekal na povolení k další jízdě na ONJ. Přestože mu vlaková četa chvíli před tím nahlásila, že souprava je prázdná, a proto uzavřel nástupní dveře, všiml si signalizace kontrolky ohlašující otevření dveří jednotky. Při osobní kontrole narazil v posledním voze na dva mladíky, kteří si právě připravovali „nádobíčko“ zcela jednoznačně určené k projevení jejich umělecké, „kreativity“ na skříni nebo interiérových dílech nového railjetu. Přítomností strojvedoucího byli sice zaskočeni, to jim ale nezabránilo jej slovně a následně i fyzicky konfrontovat – své argumenty dokonce podpořili nožem! Kolega však nejenže byl schopný ubránit svou osobu, ale povedlo se mu oba výtečníky ze soupravy „vyprovodit“. Jen díky jeho rozhodnosti a odvaze nedošlo k poškození jednotky, a proto si jeho čin zaslouží nejen uznání, ale i náležité ohodnocení.

JAN MIKEŠ
Kontrolor vozby, DKV Brno, PP Břeclav

Komentář redakce: Jméno strojvedoucího je redakci samozřejmě známo, ten si ovšem nepřál publicitu. Přesto mu vyjadřujeme velký dík za odvahu a odhodlanost bránit majetek Českých drah nad rámec služebních povinností.

TIPY NA VÝLET



Přivítejte jaro na Konstantinolažeňsku!

Nemáte ještě plány na velikonoční neděli 5. dubna? Pak si udělejte výlet do Bezdruzic. Z vlaku ale můžete vystoupit už na zastávce Strahov a od ní se pak vydat do Bezdruzic po svých. Třetí ročník Pochodu za mašinkou do Bezdruzic startuje v 10 hodin. Na nádraží v Bezdruzicích zahájí sezonu železniční muzeum (otevřeno od 10.00 do 17.30 hod.) a přípravy budou netradiční soutěže pro malé i velké včetně turnaje o nejlépe upečený špekáček. Zajímavý program chystají i v nedalekém Dvoře Krasíkově. Velikonoce si tu připomenou slavnostním vyvedením malých kůzlátek do výběhů. Děti se zabaví nejen při soutěžích, ale také v dílničkách nebo při pletení pomlázek. Mezi Dvorem Krasíkovem, Konstantinovým Lázněmi a nádražím Bezdruzice pojede Krasíkovský expres – mimořádná autobusová linka navázaná na spoje lokálky. Další informace získáte na www.bezdruzickalokalka.cz nebo na www.dvurkrasikov.cz.

Nejbližší železniční stanice/zastávka:
Bezdruzice/Strahov



Velikonoční jízdy Křivoklátského expresu

O víkendy 4. a 5. dubna se letos poprvé můžete svěřit Křivoklátským expremem. Parní vlak pojedě z nádraží Praha-Braník (odj. 9.14 hod.) a v metropoli ještě zastaví ve Vršovcích (9.26–9.30 hod.) a na Smíchově (9.38–9.42 hod.). V Berouně (10.15–10.36 hod.), kde trasa vlaku mění směr, lokomotiva objede soupravu a vydá se proti proudu Berounky uhlím napřed. Na Křivoklátek, kam parní vlak dorazí v 11.15 hod., se po celý prodloužený víkend konají Knižní Velikonoce. Jde o tradiční vítání jara na jednom z našich nejstarších hradů s velkým řemeslnickým jarmarkem. Ti, které spíše zajímá železniční historie, se mohou Křivoklátským expremem svěřit až do Lužné u Rakovníka (přij. 12.35 hod.) a navštívit Muzeum ČD. Ve vlaku nebude chybět bufetový vůz s točeným pivem Ferdinand, kde si zájemci mohou zakoupit i upomínkové předměty se železniční tematikou. Více informací najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Braník/Křivoklátek/Lužná u Rakovníka



Do Olomouce za modely, hrami a hračkami

Na Výstavišti Flora Olomouc se od 13. do 15. března koná další ročník prodejní výstavy modelů a sběratelství For Model. K vidění bude pestrá škála modelů, hraček, her i různých sběratelských předmětů. Na výstavě jistě nepřehlédnete modulové kolejiště o rozměrech 6 x 2 metry s přehládkou historických kolejových vozidel, kterou společně připravily olomoucké muzeum ČD a Střední škola obchodní a technická Olomouc (bývalé železniční učiliště). Milovníky světa na kolejkách určitě také nadchne přehládka lokomotiv divokého amerického západu druhé poloviny 19. století ze sbírky Jana Volného z Litovle. Modely ze dřeva, překližky a drátů v měřítku cca 1:26 jsou dlouhé okolo 65 centimetrů a svému tvůrci, jehož řemeslem je stolařina, zabere výroba jednoho z nich až 400 hodin. Součástí výstavy bude i zábavný program včetně závodů na šlapadlech či s RC drift auty a kreativním dětem bude k dispozici keramická dílnička.

Nejbližší železniční zastávka:
Olomouc hl. n./Olomouc-Nová Ulice

