

©Vladimír Jiránek
Licenci poskytl Česká televize.

FOTO PIXMAC, KOLÁŽ JS

Stali jsme se oficiálním partnerem MS IIHF v ledním hokeji 2015

Fanoušky doprovodí Bob a Bobek

Tolik očekávaný hokejový svátek už klepe na dveře, letos za obzvláště velkého očekávání českých fanoušků. Mistrovství světa IIHF v ledním hokeji 2015 se v květnu totiž odehraje od 1. 5. do 17. 5. v Praze a Ostravě. A k oběma arénám je to jen kousek od vlaku. České dráhy se staly oficiálním partnerem tohoto sportovního svátku a pro fanoušky připravily zajímavé nabídky. Tou největší je bezpochyby sleva VLAK+ hokej.

Kdo se nespokojí s fanděním doma u televize, může vyrazit do české i slezské metropole na jednotlivé zápasy vlakem. České dráhy budou kromě fanoušků přepravovat i některé reprezentační týmy.

Protože se oba stadiony, na nichž se turnaj odehraje, nacházejí v blízkosti železničních nádraží – O₂ arena poblíž stanice Praha-Libeň, případně Praha-Vysočany, ostravská Sport Aréna nedaleko nádraží Ostrava-Svinov, spojení vlaků a hokeje se přímo nabízí. A národní dopravce vychází všem milovníkům této hry vstříc.

Poloviční jízdné se slevou VLAK+ hokej

Na hokejový svátek, který česká reprezentace odstartuje 1. května večerním zápasem se Švédskem, se podle očekávání sjedou tisíce domácích i zahraničních fanoušků. České dráhy jim pro cestu na zápasy nabídnou poloviční jízdné. Speciální nabídka VLAK+ hokej platí z jakékoli stanice na území Česka do místa konání hokejového zápasu (do vybraných stanic v Ostravě a Praze). Podmínkou je, že si zákazník nechá jízdenku orazítkovat u stánku ČD ve fanzóně u stadionu. Pak má zpáteční cestu zdarma. Jízdenku VLAK+ hokej lze koupit v kterékoli pokladně Českých drah.

„Mistrovství světa IIHF v ledním hokeji 2015 je výjimečná událost a jako národní železniční dopravce jsme rádi, že můžeme být jeho oficiálním partnerem. Budeme přepravovat jak hokejové týmy,

kteří daly našim vlakům přednost před letadly, tak jejich fanoušky. Chystáme se proto posílovat spoje do Ostravy a Prahy a během utkání v Praze budeme podle potřeby mimořádně zastavovat vybrané dálkové vlaky v Libni nebo ve Vysočanech, odkud je to k O₂ areně jen kousek,“ řekl předseda představenstva ČD a fanoušek české reprezentace Pavel Krtek.

Vlaky mimořádně zastaví také v Praze-Libni

V Libni například mimořádně zastaví 1., 2. a 5. května vlaky Ex 276 a Ex 477 z Brna a vlak Ex 353 z Plzně, který končí ve stanici Praha hlavní nádraží, si 7., 8. a 10. května cestu do Libně prodlouží. Podobná opatření chystají České dráhy i na další dny, kdy se budou v O₂ areně hrát hokejové zápasy. Zde rovněž odehraje své zápasy český hokejový tým.

Informace o možnostech cestování vlakem na zápasy Mistrovství světa IIHF v ledním hokeji 2015 a tarifních nabídkách ČD najdou fanoušci na www.cd.cz/nahokej. Na stánku ČD ve fanzóně v Ostravě i v Praze budou stabilně umístěny obrazovky s informacemi o vlakových spojích. Pro rychlou orientaci o spojích a mimořádných zastaveních lze využít také mobilní aplikaci Můj vlak.

Maskoty šampionátu jsou známé postavičky Bob a Bobek – králíci z klobouku, kteří se se již objevili i na vlacích Českých drah. A to na jednotkách Pendolino a jedné soupravě CityElefant, zajiřující na letiště Mošnov.

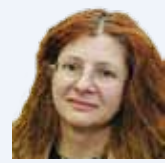
PETR SLONEK, RADEK JOKLÍK

SLOUPEK

Fanouškům zajistíme odpovídající služby

České dráhy se staly oficiálním partnerem MS IIHF v ledním hokeji 2015. V první polovině května tak budeme přepravovat na zápasy do dějiště turnaje, Prahy a Ostravy, tisíce fanoušků. Spolupráce na takové akci, jakou je světový šampionát, nás zavazuje k stoprocentní připravenosti dostát všem závazkům.

Vlaky jsou ideálním prostředkem, hokejové haly se nacházejí v blízkosti železničních stanic. Pro nás v provozu je to velká výzva! Chystáme posíly vlaků dálkové dopravy – především spoje na tratích z Ostravy do Prahy a z Brna do metropole. V Praze zavedeme spoje ze stanice Praha-Libeň do Prahy hl. n. tak, aby fanoušci stihli večerní vlaky domů.



Ludka Hnulíková
Ředitelka
Odboru provozu
osobní dopravy

Posila se chystá i pro víkendové vlaky Městské linky mezi Rostoky u Prahy a Prahou-Libni. Během utkání v hlavním městě budeme podle potřeby mimořádně zastavovat vybrané dálkové vlaky v Libni (nebo ve Vysočanech), odkud je to jen kousek k O₂ areně, kde své zápasy odehraje česká reprezentace. S posilami vlaků budeme nasazovat i více vlakových čet do spojů, připraveno bude více pokladníků ve stanicích a také koordinátorů, kteří cestujícím pomohou s orientací. V některých dnech bude posílen i dispečink osobní dopravy. Podle vývoje šampionátu budeme připravovaná opatření ještě upravovat – především v závěru mistrovství.

Samozřejmě jsme při zajišťování služeb částečně limitováni obrovským množstvím výluk pramenících z letošního velkého objemu modernizací a oprav stávající železniční sítě. I tak ale věříme, že se s účastí na akci světového formátu a vysoké důležitosti dokážeme setít a bez problémů vypořádat.

INFORMUJEME

Vybíráme fotografie do kalendáře na příští rok

Pokud máte smysl pro detail, štěstí na výjimečné světelné podmínky nebo dobré oko pro dokonalou kompozici, to vše umístěné v hledáčku fotoaparátu, zpozorněte! České dráhy hledají snímky pro svůj stolní kalendář na příští rok. Soutěž, která startuje v květnu a potrvá dva měsíce, je určena všem zaměstnancům Skupiny ČD. Konkretně se jedná o České dráhy a firmy, ve kterých národní dopravce drží většinu majetkového podílu, tedy ČD Cargo, VUZ, DPOV, ČD - Informační Systémy, Dopravní vzdělávací institut, ČD Reality, ČD - Telematika, ČD travel, RAILREKLAM, Centrum Holešovice, Smíchov Station Development, Žižkov Station Development a RailReal.

Stejně jako v minulých letech čeká i letos na fotografy, jejichž snímky se dostanou do kalendáře, nejen finanční odměna (honorář 800 Kč za zveřejněný snímek), ale také automatické zařazení do soutěže o nejpůsobivější záběr, ve které si vítěz odnese poukázky na odběr

fotografického vybavení v celkové hodnotě 15 tisíc korun!

Fotografie je možné zasílat od 1. května až do 30. června prostřednictvím stránek www.kalendar2016.cd.cz, kde najdete všechny informace včetně technických podmínek. Oproti loňskému roku byl zvolen pro mnohé kompozičně mnohem přijatelnější formát „na šířku“ (klasický 3:2) oproti původně čtvercovému. Minimální rozlišení snímků musí činit alespoň 2 650 x 1 770 px (22 x 15 cm na 300 dpi). Kreativité se meze nekladou, fotografie však musí být námětově spojeny s Českými drahami.

Pokud tedy jste zaměstnancem Skupiny ČD a patříte k lovcům působivých snímků, určité si je nenechávejte pro sebe. Kromě výše zmíněné odměny a zařazení do soutěže mohou vaše díla potěšit nejen oči vašich kolegů, ale i dalších milovníků železnice. Tradičně bude totiž stolní kalendář Českých drah v prodeji také na pokladnách ve stanicích, takže se dostane i mezi širší veřejnost. (pes)



Fotíte, šotíte? Nenechte si své úlovky jen pro sebe!

Staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah a získáte honorář 800 Kč za každou uveřejněnou fotografii. Soutěž probíhá od 1. 5. do 30. 6. 2015. Více info na stránkách:

<http://kalendar2016.cd.cz>

Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle plakát s historickou tematikou.



PRO VÁS

Soutěž o vstupenky na Pražské jaro 2015

Od 12. května do 3. června se koná již 70. ročník Mezinárodního hudebního festivalu Pražské jaro, nejstaršího, nejznámějšího a co do počtu koncertů nejrozsáhlejšího festivalu klasické hudby v ČR. Praha přivítá na 90 orchestřích, komorních ansámblů a sólistů z 20 zemí světa.

V rámci spolupráce Českých drah a Pražského jara je pro návštěvníky připravena speciální tarifní nabídka VLAK+ Pražské jaro. Za cestu z kterékoliv stanice v Česku do Prahy zaplatí návštěvník 50% zpátečního jízdného. Slevu není možné sčítat s dalšími slevami (kromě slevy pro děti). Zpáteční jízdenka VLAK+ Pražské jaro má prodlouženou platnost na 7 dní. Cestu tam je třeba nastoupit v první den platnosti, zpět lze cestovat kterýkoli den platnosti jízdenky. Nárok na slevu se prokazuje předložením vstupenky na některý z koncertů Pražského jara.

70. ročník bude tradičně zahájen cyklem symfonických básní Bedřicha Smetany Má vlast za řízení Thomase Hengelbrocka 12. května ve Smetanově síni Obecního domu v Praze. Poprvé v historii se provedení ujme německý orchestr, a to NDR Sinfonieorchester Hamburg. Praha tak dostane opět příležitost slyšet Mou vlast v pojetí zahraničních interpretů. Na své si přijdou příznivci díla Dmitrije Šostakoviče a Gustava Mahlera. Nyní také můžete vyhrát vstupenky na koncert.

Soutěžní otázka:

Dílo kterého z autorů zazní na koncertě 31. 5. ve Smetanově síni Obecního domu?

- a) Gustava Mahlera
b) Petra Iljiče Čajkovského
c) Jana Hanuše

Čtyři vylosovaní vyhrávají dvě vstupenky právě na tento koncert. Odpovědi pošlete do 10. 5. na adresu zeleznicar@cd.cz.

Nové průkazy OZP

Od 1. dubna začal Úřad práce vydávat průkazy osobám se zdravotním postižením (OZP) v nové podobě. Doklad má podobu polykarbonátové karty podobné občanskému či řidičskému průkazu. Od roku 2012 do současnosti vydával ÚP dočasné průkazy OZP a nadále zůstaly v platnosti také průkazy mimořádných výhod, které byly do konce roku 2011 vydávány úřady obcí s pověřenou působností. Platnost všech těchto dokladů končí k 31. 12. 2015. Od 1. 4. až do konce roku budou průkazy mimořádných výhod a dočasné průkazy OZP jejich držitelům vyměňovány za nový průkaz OZP. Od 1. 1. 2016 bude již tedy existovat pouze jeden typ průkazu, na základě kterých osoby se zdravotním postižením čerpají vybrané benefity. Nový průkaz tvoří karta o rozměrech 54 x 86 mm. Jeho přední strana obsahuje označení druhu průkazu (TP, ZTP nebo ZTP/P), případně doplněné o symbol označení osoby s úplnou či praktickou hluchotou nebo osoby hluchoslepé, jméno a příjmení držitele, datum narození, dobu platnosti, fotografii držitele a číslo průkazu. Zadní strana obsahuje mj. označení krajské pobočky ÚP, jež průkaz vydala. (zr)

Národní dopravce nedávno uzavřel dvojici kontraktů na modernizaci celkem 93 osobních vozů EuroCity pro linku Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk. Vagony pro České dráhy připravuje společnost Pars nova, člen skupiny Škoda Transportation, která ihned po podpisu smlouvy s ČD začala s jejich renovací. Jakou omlazovací kúrou musejí vozy, odkoupené od Rakouských spolkových drah, vlastně projít, než vyrazí do běžného provozu s cestujícími?

První vagony, které budou podle smlouvy s DB využívány na trati z Prahy přes Berlín do Hamburku, už procházejí kompletní obnovou. Ta čeká nejen 22 vozů druhé třídy zakoupených v roce 2014 ÖBB, ale také 71 vozů 1. a 2. třídy a restauračních vozů vyrobených pro ČD v letech 1997 až 2007, které jsou již dnes na lince Praha – Drážďa-

Vozy pro Hamburk už procházejí renovací

ny provozovány. Na bezproblémový průběh této zakázky dohlíží pracovní skupina složená ze zástupců ČD a společnosti Pars nova. Národním dopravcem je celá aktivita sledována z úrovně členů představenstva, úsek osobní dopravy reprezentuje Michal Štěpán.

„Vzhledem k důležitosti celé zakázky byl společně se zhotovitelem nastaven harmonogram kontrolních dní, na nichž se prezentuje aktuální stav modernizace, a upřesňují se veškeré obchodně-technické detaily,“ uvádí ředitel kanceláře člena představenstva ČD pro osobní dopravu Radek Dvořák. Některých schůzek se zúčastňují i zástupci německých drah DB AG. „První tři vozy – restaurační a první, respektive druhé vozové třídy – budou hotové začátkem léta, kdy je máme v plánu ukázat odborné veřejnosti na zkušební okruhu ve Velimí. Hned po schválení budou postupně nasazovány do běžného provozu. Cestující na lince Praha – Hamburk by tak měli poznat změnu od konce letních prázdnin,“ upřesnil Dvořák.

Z původních interiérů nezůstane prakticky nic

Na začátku dubna dělníci zhotovitelů rozebrali interiéry u prvních dvou, takzvaných prototypových vozů – „české“ jedničky Ampz a „dvojky“ řady Bmz. Podle sdělení výrobně-technického ředitele Pars nova Aleše Měřky v továrně mají například, neboť podstatná část zakázky musí být hotová do začátku nového jízdního řádu 2016, jenž začíná platit v polovině letošního prosince.

Úpravy všech vozů si vyžádají změnu uchycení řady komponentů v karoserii,



OBNOVA. Omlazovací kúrou projde celkem 93 osobních vozů.

FOTO AUTOR (4x)



DEMONTÁŽ. Před rekonstrukcí jsou interiéry vagonů kompletně odstrojeny.



Na zakázku dohlíží pracovní skupina vytvořená z členů ČD a Pars nova.



Úpravy vozů si vyžádají změnu uchycení řady komponentů v karoserii.



Ve vozech bude dosazen audiovizuální informační systém, elektronický rezervační systém a wi-fi zařízení pro internet.

proto se část vozů nejdříve kompletně odstrojí tak, že z celého vozu zůstane jen ocelová konstrukce. Výjimku tvoří restaurační vozy řady WRmz a všech 41 vagonů Bmz Českých drah a vybrané „dvojky“ řady Bmz odkoupené od ÖBB, které zůstanou v oddílovém provedení. Všechny vozy dále projdou kompletní renovací interiéru, u vybraných řad vozů budou dosazena nová sedadla.

Oblíbená kupé nahradí velkoprostorové uspořádání

Nejnáročnější je přestavba kompletního interiéru u 18 vozů Bmz. Jde o přeměnu oddílu, lidově nazývaného kupé, na multifunkční velkoprostorové uspořádání dle požadavků smluvního partnera – DB. Z těchto vozů vznikne devět vagonů určených pro přepravu cestujících na vozíku, cestujících s dětmi a stejný počet velkoprostorových vozů s místem pro přepravu osmi kol. Nový bude i hlavní rozvaděč a kompletní výměnou projde celá elektroinstalace, což obnáší několik kilometrů různých kabelů.

Složitá je nejen samotná rekonstrukce, ale zprovoznění uvedených zařízení tak, aby splňovala parametry podle normy a plnohodnotně se podílela na komfortu cestujících. Samozřejmostí bude také dosazení zásuvek pro napájení drobné elektroniky 230 V včetně výstupů USB 5 V. V multifunkčních vozech bude naopak samostatný oddíl pro cestující s dětmi, ve kterém je zároveň vyhrazen prostor pro kočárky.

Všechny modernizované vozy jsou určeny pro rychlost 200 km/h a jsou klimatizované. Při rekonstrukci bude podle jednotlivých typů vozů provedena oprava nebo výměna interiérů, čalounění nebo kompletně celých sedáček a stolků. Instalovány budou nové koberce. Bude dosazen audiovizuální informační systém a elektronický rezervační systém a wi-fi zařízení pro provoz internetu.

Centrální zdroje energie se vymění u většiny vozidel

Srdcem každého vozu je centrální zdroj energie (CZE). U vozidel z Projektu 71 dojde k jeho výměně pouze u 42 vozů z první série z 90. let, u zbývajících 29 vozů zůstane CZE beze změny. Dosazení nového částečně redundantního centrálního zdroje energie se dočkají vozy Ampz¹⁴⁶ a současně Bmz²⁴⁶. Náhrada centrálního zdroje energie se dotkne i sedmi z deseti jídelních vozů řady WRmz⁸⁵, neboť na třech vozech byla výměna již v nedávné době provedena. U dvaceti dvou vozů řady Bmz z Rakouska se naopak centrální zdroj energie vymění u všech.

Vozy procházejí modernizací proto, aby České dráhy dostaly svému závazku vůči Deutsche Bahn, s nimiž budou na lince z Prahy do Hamburku spolupracovat. DB daly této spolupráci přednost před konkurenčním soukromým dopravcem RegioJet. Provozni zajímavostí je rovněž předpokládané nasazení strojů řady 380 do čela těchto vlaků.

ČD uzavřením smlouvy s DB budou doucná zajistí komfortní spojení z Prahy do Německa. MARTIN HARÁK

Odbavení skupin a jízdních kol zjednoduší nová aplikace

Počátkem dubna národní dopravce spustil pilotní provoz nové aplikace týkající se objednávek přeprav skupin cestujících a pasažérů s jízdními koly od šesti lidí výše, kteří využívají slevu pro skupiny. Cílem těchto novinek je zjednodušení cestování a možnost jet třeba se známými pohromadě v jednom kupé v klidu bez zbytečného stresu.

České dráhy se snaží stále zlepšovat svůj zákaznický servis. Mimo jiné i možnostmi zajištění přepravy s garantovanými místy na sezení předhlášeným skupinám, a pokud je to technicky možné, tak i posílením vlakových souprav o další vozy. Účelem nové aplikace je i usměrnění předhlášené přepravy více cestujících do jiného, například méně vytíženého spoje. Při náhradních přepravách během výluk je díky předhlášení možnost na trase objednat dostatečný počet autobusů tak, aby se cestující mohli pře-



Návalům a chaosu u vlaku by mělo díky nové aplikaci odzvonit. FOTO AUTOR

pravit pokud možno pohodlně. Nový objednávkový systém je určen nejen pro cestující, kteří jej najdou na webových stránkách www.cd.cz, ale i pro ty, kteří si takovou přepravu objednají u pokladní přepážky z UNIPOKU nebo telefonicky na Kontaktním centru Českých drah.

Objednávka je nutná nejpozději 72 hodin před odjezdem

Cestující si objedná skupinovou přepravu nejpozději 72 hodin před odjezdem buď sám pomocí objednávkového formuláře na www.cd.cz (ČD-on-line), nebo u pokladní přepážky za asistence pokladníka, případně telefonicky na čísle 840 112 113 na Kontaktním centru ČD. Pokud bude požadavek kladně vyřízen, obdrží cestující informaci o schválení objednávky s přiděleným unikátním kódem pro zaplacení objednávky buď v eShopu ČD, nebo u libovolné pokladní přepážky. Nezaplatí-li cestující nejpozději 48 hodin před odjezdem vlaku, objednávka se automaticky zruší a všichni o tom budou vyrozuměni. V případě, že požadavek nebude moci být z kapacitních důvodů vyřízen, vedoucí skupiny bude vyrozuměn a vyzván k výběru jiného spojení.

Všichni „skupinoví“ cestující s kladně vyřízenou objednávkou obdrží zdarma místenku (dvě děti do 6 let mají nárok na jedno místo a samostatnou jízdenku za 0 Kč) nebo vyhrazení míst ve vliacích nezařazených do rezervačního systému. Cestující s jízdními koly mají nárok na bezplatnou rezervaci místa pro své kolo v pravidelně řazených vozech.

Formulář výrazně zlepší vzájemnou komunikaci

Díky uvedení kontaktu u objednávkového formuláře získají zaměstnanci Českých drah, vyřizující objednávku přepravy, spojení na vedoucího skupiny pro všechny možné případy, které by mohly při objednávce nastat. Každá objednaná skupina bude navíc zapsána do centrální evidence, což umožní nejen zaměstnancům ČD, ale pochopitelně i cestujícím kdykoli on-line přístup o stavu vyří-

zení konkrétní objednávky. Pokud se objednatel zaregistruje jako uživatel online služeb ČD, získá přístup k archivu všech svých objednávek a možnost zopakování kterékoliv z nich bez nutnosti opětovného vyplňování předepsaných políček nebo jen s drobnou korekturou nové skutečnosti.

Dalším výrazným přínosem je i skutečnost, že průvodčí či vlakvedoucí už při nástupu na směnu zjistí z přenosné osobní pokladny (POP), na kterém vlaku a v jakém úseku má daný den očekávat skupinu cestujících. Jelikož obsluha vlaku bude díky technice očekávat nástup předhlášených skupin, může jim například pomoci s vyhledáním určených míst či s umístěním jízdních kol. Zároveň bude vlakový personál podle této situace schopen bez problémů usměrňovat i nástup ostatních cestujících.

MARTIN HARÁK

I osobní doprava by časem mohla hospodařit vyrovnaně

Skupina České dráhy vykázala podle mezinárodních účetních standardů na konci loňského roku zisk po zdanění ve výši 156 milionů korun. To představuje meziroční zlepšení o více než dvě miliardy. Podobně vypadají také ukazatele EBITDA a EBIT. Podle předsedy představenstva ČD Pavla Krtka hospodaření pozitivně ovlivnilo více faktorů. Co se na výsledcích podepsalo nejvíce, prozradil čtenářům Železničáře.

Hospodaření Skupiny České dráhy skončilo ziskem. Jak se vám toho podařilo dosáhnout?

Je to kombinace vyšších tržeb, třeba v segmentu osobní dopravy jsou o 800 milionů meziročně vyšší, a také úspor. Ty jsme realizovali například v oblasti výkonové spotřeby, ale šetřili jsme i výdaje na poradenství, režijní a osobní náklady. Mluvíme přitom v řádech stovek milionů korun, jde tedy o vysoké úspory. Například už zmíněná výkonová spotřeba – elektřina a nafta – klesla o 5,5 procenta, což představuje 950 milionů korun.

Bylo to pro vás překvapení?

Ne. Jsme lehce nad plánem, takže jsme se jen důsledně drželi toho, co jsme rok předtím schválili. Tak to má být. Dostali jsme Skupinu ČD z dvoumiliardové ztráty do mírného zisku. A dařilo se všem společnostem národního dopravce včetně matky.

To je pravda. Osobní doprava, která je hlavním předmětem podnikání Českých drah, skončila s výrazně menší ztrátou než v roce 2013...

Ano. Vyjádřeno čísly, segment osobní dopravy je meziročně lepší o víc než miliardu. To je, myslím, uspokojivé. Přesto je stále ve ztrátě. Jak je to možné? V zásadě je to velmi jednoduché. Aby dráhy obstály v konkurenci, musely investovat do vozidel. Na to si půjčily peníze a úroky a finanční náklady s tím spojené je teď ženou do ztráty. Nebýt masivních investic v minulých letech, hospodařili bychom dnes vyrovnaně. Má to ale i druhou stranu mince: vozili by starší vozidla, vozidla ve starých vlacích a ti by od nás odešli do aut, autobusů a k jiným železničním dopravcům. Bylo by víc oprav, větší spotřeba nafty a elektřiny a tak dále.

Je z toho cesta ven?

Samozřejmě že existuje. Máme strategii, kterou průběžně aktualizujeme, a pokud ji budeme naplňovat, postupně dosáhneme toho, že i osobní doprava bude hospodařit vyrovnaně.

Loni dobře hospodařilo i ČD Cargo. Znamená to, že firma upevnila své postavení na trhu a je opět tím „zlatým teletem“ jako dříve?

Naše dceřiná společnost ČD Cargo právě prochází náročným procesem restrukturalizace, který je sice bolestný a složitý, ale přináší výsledky. Podmínky na trhu se v posledních letech výrazně změnilly. Kvůli liberalizaci v současné době dra-



FOTO MICHAL MÁLEK

matically klesají marže a o každou zakázku musí ČD Cargo tvrdě bojovat s konkurencí. Další racionalizace nákladů je tak základním předpokladem, aby společnost udržela své dominantní postavení.

Příležitost ale vidíme i v zahraničí a ve spolupráci třeba s firmami z Číny, které do Evropy vozi zboží po železnici. Cílem je, aby ČD Cargo bylo ziskovější. A stejně tak VUZ, který patří k nejdůležitějším

PAVEL KRTEK

V roce 1994 vystudoval francouzskou státní technickou univerzitu École Centrale Paris – jako první Čech od roku 1969. Po roce povinné základní vojenské služby na výcvikové základně českého UNPROFORU v Českém Krumlově začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Pak následovalo devět let v rafinérsko-petrochemické skupině Unipetrol, z toho šest let byl členem představenstva společnosti. Začínal po dobu tří let na centrále jako šéf finančního controllingu, pak dva roky pracoval coby finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvínově, dva roky na centrále v Praze a dva roky jako finanční ředitel rafinérie Paramo v Pardubicích. Následně se uplatnil v prostředí investičních fondů. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a finance. V současnosti je předsedou představenstva Českých drah.

dcerám. Zároveň ovšem bude tlačit na maximální efektivitu podpůrných činností zajišťovaných dcerami ČD-IS nebo předním opravcem železničních kolejových vozidel DPOV. **RADEK JOKLÍK**

Skupina ČD skončila loni se ziskem 156 milionů korun

Meziroční zlepšení o více než dvě miliardy a zisk ve výši 156 milionů korun po zdanění. Takový je účet hospodaření Skupiny České dráhy za loňský rok.

Celkové provozní výnosy Skupiny ČD a tržby z hlavní činnosti jsou v porovnání s předchozím rokem na srovnatelné úrovni. V tržbách z hlavní činnosti nastal jednociferní růst, který byl pozitivně ovlivněn tržbami v osobní dopravě. Nejvýznamnější úspory v nákladech evidujeme na straně výkonové spotřeby. Ta se meziročně snížila o 950 milionů korun především díky úsporám v trakčních nákladech vlivem nižšího objemu přeprav na straně nákladní dopravy a částečně i snížením cen elektřiny

a nafty na trhu. Osobní doprava dosáhla lepších výsledků, na výsledcích se však podepsala vyšší míra zadlužení kvůli investicím do vozidel, bez nichž by ČD ale v konkurenčním boji neobstály. Do provozu jsme uvedli všech sedm netrakčních jednotek railjet, pokračovaly dodávky modernizovaných osobních vozů pro expresy a rychlíky a převzali jsme všechna regionální vozidla spolufinancovaná z projektů ROP. Vyšší kvalita osobních vlaků se promítla do většího zájmu o přepravu. Loni využilo našich služeb přes 170 milionů cestujících.

Letos bude kvůli rekordnímu počtu výluk a omezení dopravy velmi těžké tyto hodnoty udržet. Proto se Skupina ČD

zaměří na snížení nákladů, ale zároveň bude usilovat o další zákazníky na těch relacích, kde je dopad výluk menší. Také oslovíme další cestující tam, kde výluky skončí, a České dráhy budou moci nabídnout pohodlnější cestování.

Hospodaření se pozitivně vyvíjelo též v nákladní dopravě. Vlivem ztráty přeprav černého a hnědého uhlí sice meziročně nastalo snížení tržeb o 584 milionů korun, firma však byla ve výsledku ziskovější. ČD Cargo pokračovalo v restrukturalizaci a ušetřilo na provozních a osobních nákladech stovky milionů korun. To znamenalo zisk po zdanění 877 milionů korun, který byl o 100 milionů vyšší než v roce předchozím. **(pes)**

KRÁTCE

Opavu a Prahu spojí přímý vlak

České dráhy k 15. červnu připravily v rámci pravidelné změny jízdního řádu přímý spoj mezi Opavou a Prahou. Přímá cesta bez přesedání bude o čtvrt hodiny kratší, potrvá pouhých tři a půl hodiny. InterCity „Opava“ nabídne klimatizovanou soupravu s bistrovozem, ve kterém bude k dispozici wi-fi připojení k internetu. Ostatní úpravy v rámci letní změny jízdního řádu jsou drobnější, více jich je zejména v Ústeckém kraji, kde nastanou na 6 tratích. ČD vyhověly požadavkům cestujících a starostů obcí a mírně se zvyšuje počet vlaků v pracovní dny. Dojde tak k menším časovým posunům vlaků, aby byl zajištěn přípoj. **(pes)**

Rychlíkový vlak dostal jméno InterPanter



Značný zájem veřejnosti zaznamenala soutěž Českých drah a Škody Transportation o pojmenování nového rychlíkového vlaku. Přišlo 5 097 návrhů originálních jmen od 2 333 osob. Z desítky nejlepších byl nakonec zvolen název „InterPanter“. ČD loni objednaly deset přívozových a čtyři třívozové elektrické jednotky s kapacitou 350 a 200 sedících cestujících u Škody Vagonky, člena skupiny Škoda Transportation. Jedná se o nízkopodlažní vlaky, jejichž výroba je v plném proudu. Národním dopravci budou dodávány od závěrečného čtvrtletí tohoto roku. ČD se s výrobcem rozhodly pojmenovat jednotku v duchu tradice založené soupravami Regionova a CityElefant a pokračujícími jednotkami RegioPanter. Proto byla vyhlášena soutěž o pojmenování vlaku. Představen bude 14. 6. **(pes)**

ČD Parking v Pardubicích

ČD pro své zákazníky nabízejí možnost výhodného parkování osobních automobilů v rámci projektu ČD Parking. V Praze můžete tuto službu využít v komplexu Wilsonova u hlavního nádraží nebo v Parking Centru, v České Třebové v podzemním parkovišti na náměstí Jana Pernera. Během května se tato služba rozšíří i do Pardubic. V první etapě tu vznikne 18 parkovacích míst rezervovaných výhradně pro zákazníky ČD, kteří cestují ze stanic Pardubice hlavní nádraží. Stačí si v eShopu ČD při koupi jízdenky rezervovat i parkovací místo. Více na www.cd.cz/cdparking. **(zr)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ČESKO TRNE, ZDA BRUSEL ODKLEPNE EXPRES NA ZÁPAD

Železná opona na západě našich hranic sice padla již před čtvrtstoletím, vlakem se ale do Bavorska cestuje stejně pomalu a složitě jako za časů tuhého komunismu. Zatímco k našim západním sousedům vedou hned tři nové dálnice (D5, R6, R4), železnice se podstatně modernizace hned tak nedočká. Zásvě může vzít i nedávno ohlášený expres do Bavorska, který by měl do deseti let zkrátit cestování mezi Prahou a Mnichovem o hodinu a půl. Částečně modernizovanou trať chce české i bavorské ministerstvo dopravy, které doufá, že náklady ve výši kolem 400 milionů eur zčásti zaplatí Evropská unie v rámci podpory transevropské dopravní sítě TEN-T. Mnichov však naráží na spolkový resort dopravy v Berlíně. Německá vláda dosud preferuje jinou variantu železničního spojení – z Prahy přes Plzeň do Norimberku. Návratnost investice je v severní variantě vyšší než v případě tratě jižním směrem na Mnichov. Pokud se EU v létě rozhodne podpořit právě severní větev, Česku pravděpodobně doslova ujedve vlak na Západ. Na rozdíl od trasy přes Domažlice do Mnichova se v severní variantě o zrychlení neuvažuje. Hrozí, že do Mnichova se z Prahy dál bude složitě jezdit přes šest hodin. **LIDOVÉ NOVINY 23. 4. 2015**

NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ KLESLA KRIMINALITA

Počet trestných činů na pražském hlavním nádraží po jeho rekonstrukci výrazně klesl. Loni evidovalo obvodní policejní ředitelství druhé městské části, kam nádraží spadá, 172 případů, zatímco v roce 2007 se jich v budově a blízkém okolí nádraží událo zhruba 600. Pokles trestné činnosti podle Martina Hamšíka, mluvčího společnosti Grandi Stazioni, která hlavní nádraží opravuje, eviduje policie od přelomu let 2008 a 2009, kdy se počet případů meziročně snížil o polovinu a kdy byla dokončena první etapa modernizace odbavovací haly. Mezi nejčastější trestné činy spáchané na nádraží a v jeho blízkosti patří krádeže, prodej drog, prostituce nebo fyzická napadení. Za zvýšením bezpečnosti zástupci společnosti Grandi Stazioni vidí především investice do kamerového systému spolu s přestavbou nádraží. Budovu nyní hlídá celkem 98 kamer a na bezpečnost dohlíží kromě dvou stálých policejních hlídek také bezpečnostní agentura. Význam ale má i odstranění temných a nebezpečných zákoutí a uzavírání halý přes noc. Grandi Stazioni rekonstruovala odbavovací halu největšího pražského nádraží za 1,15 miliardy korun. Získala za to prostory na nádraží do pronájmu na dobu 30 let. **ČTK 14. 4. 2015**

ZAUJALO NÁS

„Nepotřebujeme je a naopak firmě generují roční náklady v řádu desítek až stovek milionů korun. Chceme je prodat a získané prostředky využít pro rozvoj osobní dopravy. Prodáváme za tržní ceny vycházející ze znaleckého posudku.“

František Bureš, člen představenstva ČD, o prodeji zbytného majetku ČD. Prodávát se bude 3 700 budov a asi 20 milionů m² pozemků.

AKTUÁLNĚ.CZ 17. 4. 2015

DOPRAVNÍ STAVBY V ČESKU ZA 60 MILIARD SE ZPOZDÍ

Budování dopravní infrastruktury nabere kvůli nepřipravenosti staveb další zpoždění. Letos tak nebudou zahájeny původně plánované stavby za přibližně 60 miliard korun. Vyplývá to z informace ministra dopravy Dana Ťoka, s níž seznámil vládu. Předkládat pravidelně harmonogram výstavby nových dálnic a silnic, železničních tratí a vodních staveb nařídila loni vláda Ťokovu předchůdci Antonínu Prachařovi (ANO). Zatímco Prachař slíbil rozjet v letech 2014 až 2016 stavby za více než 230 miliard korun, aktualizovaný harmonogram počítá s 200 miliardami Kč. Značné množství projektů, celkem za už zmíněných 60 miliard, se přesunulo z kolony startu výstavby v letošním roce až do roku příštího. Nejčastějšími příčinami přesunu jsou podle Ťoka odvolání neúspěšných uchazečů z výběrových řízení k antimonopolnímu úřadu a zejména problémy s výkupem pozemků. Místo původně avizovaných staveb za 114 miliard korun se tak letos začne s výstavbou projektů jen za 54 miliard. „To, že v ČR příprava stavby trvá více než deset let, je zaviněno i pomalým fungováním úřadů. Většina času se promrhává čekáním na dodání materiálů, které měl už dávno jeden úřad druhému zaslát,“ tvrdí Ťok. **PŘÁVO 15. 4. 2015**

JAPONSKÝ RYCHLOVLAK PŘEKONAL HRANICI 600 KM/H

Japonský vysokorychlostní vlak na magnetické polštáři dosáhl při testovací jízdě nového rychlostního rekordu. Na testovací dráze pod horou Fudži pokořil rychlost 603 kilometrů za hodinu. Společnost Central Japan Railway ho považuje za prostředek hromadné dopravy budoucnosti. Souprava využívající technologii magnetické levitace tak smazala vlastní rychlostní rekord z předchozího týdne, který měl hodnotu 590 kilometrů za hodinu. Také tehdy bylo rekorduru dosaženo na zkušební trati v prefektuře Jamanaši západně od metropole Tokia. Dosaďadní nejvyšší rychlost vlaku byla naměřena na téže trati v Jamanaši 2. prosince 2003. Její hodnota se rovnala 581 kilometrů v hodině. Na normálních kolejích drží rekord 574,8 kilometru v hodině francouzský expres TGV z 3. dubna 2007. Firma Central Japan Railway vyvíjí nové vlaky v souvislosti s připravovanou tratí mezi Tokiem a městem Nagoja, která by měla být hotová do roku 2027 a zkrátit cestování na této trase ze stávajících 90 minut na 40. Více než 80 procent z 285 kilometrů dlouhé tratě bude vedeno pod zemí. Do roku 2045 by pak linka měla být protažena až do Ósaky. Cena projektu je odhadována v přepočtu na 1,81 bilionu Kč. **ČTK 21. 4. 2015**

PRO VÁS

Kdo vyhrál ve velké velikonoční soutěži

V Železničáři č. 7/2015 jsme pro vás vyhlásili velkou velikonoční soutěž, ve které jste měli možnost ověřit si, jak pozornými čtenáři našeho čtrnáctideníku jste. Otázky sice byly poměrně nesnadné, ale na všechny se daly najít odpovědi na stránkách ročníku 2014. V boji o hlavní ceny jste tentokrát navíc museli prokázat i křížovkářský um. Váš zájem nás opět velmi překvapil a na adresu redakce do doby uzávěrky soutěže došlo celkem 170 odpovědí, přičemž většina z nich byla správná. U otázky číslo 9 – Kolik zastávek bylo otevřeno v Praze a středních Čechách v první školní den – jsme na základě upozornění čtenářů uznali nakonec jako správnou i odpověď a, tedy 5. Abyste mohli sami zhodnotit svou úspěšnost, přinášíme vám správné odpovědi všech otázek:

1 – c, 2 – a, 3 – b, 4 – a, 5 – b, 6 – c, 7 – c, 8 – c, 9 – b, 10 – c, 11 – b, 12 – b.

Tajenka křížovky zní: ...neber si je do sloty. Jezdíváš-li vlaky, neber si je taky.

Hlavní cenu – model lokomotivy Spirit of Brno 1216.235 v barvách ČD a dva vozy řady Bmz ve velikosti TT získává:

Jan Vagala, Náchod

Víkendový pobyt pro dvě osoby v hotelu Abelio v Praze vyhrál:

Milan Flídr, Skuteč

Knihu Česká stavba parních lokomotiv 3 získali:

Jiří Jareš, Vysoké Mýto
Klára Nováková, Brno
Jaroslav Rychetský, Koprivnice

Nádraží vypravuje získali:

Marcela Kundratová, Chrást
u Chrudimi, Pavel Horna, Opava
Pavel Bilík, Příbor

Putování po úzkých kolejích: Třemešná ve Slezsku – Osoblaha získali:

Martin Kostka, Praha 5,
Antonín Šrůma, Tábor
Romana Plačková, Velký Beranov

Železniční tratě na Opavsku vyhráli:

Jana Ševčíková, Husinec-Rež,
Gabriela Pokorná, Praha 4
Jan Grobec, Havířov-Město

VÝZVA



Máte zájem o zajímavou, ale náročnou a zodpovědnou práci v železničním prostředí? Chcete si v létě přivydělat? Pokud ano, můžete zkusit brigádu ve společnosti České dráhy. Na webu tuzemského národního dopravce budou postupně zveřejněny jednotlivé pozice, které ČD pro letní období potřebují. Jedná se například o informátory, vlakvedoucí či pokladní v osobní dopravě. Sledujte proto pozorně internetové stránky ČD.

Trať z Pardubic do Hradce Králové získává druhou kolej



REKONSTRUKCE. Práce na úseku Stěblová – Opatovice znamenaly i kompletní vyloučení železniční dopravy. FOTO AUTOR

Na začátku dubna přestaly na trati mezi Hradcem Králové a Pardubicemi jezdit osobní vlaky. A v druhé půli měsíce zde provoz ustal úplně. Vše způsobily práce na zdvoukolejnění úseku Stěblová – Opatovice nad Labem. Cestující zde tak museli vzít zavděk náhradní autobusovou dopravou (NAD). Odměnou jim však bude po dokončení stavby zlepšení dopravy mezi oběma krajskými městy a také její větší bezpečnost i plynulost.

Po celý duben trvala rozsáhlá výluka mezi Hradcem Králové a Pardubicemi (respektive Pardubicemi-Rosicemi n. L.). Až do 19. 4. přitom vlaky v tomto úseku nejezdily vůbec. Důvodem jsou samozřejmě práce na zdvoukolejnění úseku Stěblová – Opatovice, konkrétně ty, které se přímo dotýkají stanice Stěblová. Instalují se zde nové výhybky a pokládají koleje včetně úprav reliéfu stanice a technici také montují nové zabezpečovací zařízení.

Silnice poničené při stavbě investoři brzy opraví

Výluky se samozřejmě neobešly bez reakcí a poznámek cestujících i médií. Obyvatelé míst bezprostředně dotčených stavbou si stěžují na prašnost a naopak bláto či zvýšený provoz silničních vozidel a stavební techniky. Vadí jim rovněž poškozování silnic. Stížnost na znečištění místní cyklostezky zaslal starosta Stěblové na Pardubický kraj, podobně starostka Čeperky. Investor (SŽDC) i zhotovitel (Skanska) přislíbili,



že poničené komunikace budou opraveny a omluvili se, že u tak rozsáhlých staveb se těmto typům škod nelze vyhnout. Ostatní dopady jsou tu oproti jiným liniovým stavbám minimální.

Ani náhradní autobusová doprava organizovaná ZAP a ROC Pardubice a jejich kolegy z Hradce Králové se pochopitelně neobešla bez reakce cestujících. Zdejší náhradní autobusová doprava patří mezi ty složitější, kdy jsou autobusové spoje nahrazující vlaky rozděleny na několik druhů. Od těch nejrychlejších (R) se zastávkami v krajských městech přes linky, které zajíždějí kvůli přestupům na vlaky na trať 238 i do Pardubic-Rosic nad Labem (A), plus ty, co mají zastávku i v Čepce (B), až po zastávkové (Z) obsluhující všechny stanice.

Je opravdu autobus rychlejší?

Spoje mají pochopitelně různé jízdní doby (od 22 do cca 56 minut), což vedlo cestující a média k poněkud zjednodušenému závěru, totiž že výluka řada cestujících paradoxně vítá. Náhradní autobus



Odměnou cestujícím bude kvalitnější cestování mezi krajskými městy, zvýšení bezpečnosti a plynulosti. Počítá se i s určitým zkrácením všech jízdních dob.

podle některých hlasů totiž cestu zvládne rychleji než vlak. České dráhy u náhradních spojů předem avizovaly možnost zpoždění. V některých případech platí, že autobus jedoucí bez zastávky mezi Pardubicemi a Hradcem a bez dopravní zácpy je o pár minut rychlejší než zastávkový vlak. Takových případů je však velmi málo. Spěšný vlak má jízdní dobu 22 minut, nejrychlejší autobusové spoje R rovněž. Soudnému cestujícímu je také jasné, že náhradní autobus, zajíždějící na všechny vlakové zastávky, nemůže v cíli stihnout přípoj, na nějž byl dříve u vlaku zvyklý. S rozvázáním přípoje je v tomto případě nutno dopředu počítat, při hustotě vlaků, respektive spojů náhradní autobusové dopravy po zhruba 30 minutách, ale nejde o takovou tragédii.

V budoucnu vlak tímto úsekem pojede rychlostí až 160 km/h

Jízdenky u náhradních autobusů kontrolují či vystavují průvodčí s pomocí vlakových revizorů. Dobře informovanosti cestujících pomáhají i koordinátoři NAD, kteří pomocí radiostanice nahlašují odjezdy autobusových spojů výpravčím pro potřeby informačních systémů. S nakládkou kočárků nebo objemnějších zavazadel vypomohou i řidiči smluvních dopravců.

Odměnou cestujícím bude po dokončení stavby zlepšení dopravy mezi krajskými městy, zvýšení bezpečnosti i plynulosti. Vzhledem k tomu, že na nových úsecích bude možná rychlost až 160 km/h, počítá se i s určitým zkrácením jízdních dob. Přibližně osmikilometrová stavba „Modernizace tratě Hradec Králové – Pardubice – Chrást, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stěblová – Opatovice nad Labem“ přijde na necelou miliardu korun a na jejím financování by se měla podílet Evropská unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Práce začaly loni v květnu, letos v listopadu by akce měla být kompletně dokončena. Přínese mimo jiné i novou zastávku Opatovice n. L., přičemž stávající stanice téhož jména získala loni v prosinci přídomek Pohřebačka a se zprovozněním nové zastávky jí začne osobní doprava jen projíždět.

A nakonec ještě jedno upozornění cestujícím jedoucím dál z Jaroměře: až do 22. 6. je potřeba nepřetržitě výluka mezi Jaroměří a Starou Pakou rovněž kvůli modernizaci tratě. **MARTIN NAVRÁTIL**

Pořádali jsme 30. konferenci generálních ředitelů OSŽD

Skupina ČD pořádala v uplynulém týdnu prestižní a jubilejní 30. konferenci generálních ředitelů Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD). Akci zahájil a v ruštině moderoval člen představenstva ČD Roman Štěrbá. Úvodní projev pronesl v zastoupení ministra dopravy ČR jeho náměstek Ladislav Němec. Za Skupinu ČD se dále zúčastnili předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik a VUZ Antonín Blažek. Za SŽDC byl přítomen generální ředitel Pavel Surý.

Konference projednala a přijala zprávy o činnosti jednotlivých komisí a pracovních skupin na téma mezinárodní nákladní přepravy, mezinárodní osobní přepravy, železničních standardů infrastruktury a železničních kolejových vozidel, kódování a informatiky, finančních vztahů mezi drahami a odúčtování výkonů. Symposium zároveň projednalo a schválilo plán práce OSŽD na rok 2016. Jednání umožnilo nahlédnout na železnici v širším kontextu střední a východní Evropy a Asie. „Spolupráce při řešení otázek týkajících se tvorby jednotné do-

pravní politiky v oblasti mezinárodní železniční dopravy je přínosem pro zvýšení konkurenční schopnosti železnice vůči ostatním druhům dopravy – silniční a námořní, především v perspektivním euroasijském prostoru,“ vyzdvihl hlavní přínosy akce Roman Štěrbá.

U příležitosti konference se delegace Skupiny ČD setkala také s delegací jihokorejských drah KORAIL a ruských RŽD k projednání aktuálních otázek rozvoje železniční dopravy v jednotlivých zemích.

Příležitost pro ČD Cargo

Konferenci generálních ředitelů využila i dceřiná společnost ČD Cargo. „Prezentovali jsme možnosti využití kontejnerového terminálu a skladové haly v Lovosicích. O možnost spolupráce v této lokalitě již projevilo zájem několik subjektů z Číny,“ řekl předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. „Představili jsme také projekt ‚Fosforového vlaku‘, kterým je z Kazachstánu do Česka v režii ČD Cargo do-

pravován bílý fosfor a kde se nabízejí zajímavé možnosti dalšího využití tohoto spoje k přepravám na a z Východu.“

Ve Velimi jeli RegioPanterem

Posledním bodem programu byla návštěva Posledním bodem programu byla návštěva v Zkušebním centru VUZ v Čerchenicích, jež je významným pracovištěm, známým i zástupcům OSŽD, a svým technickým a technologickým vybavením vytváří un-

kátní kompaktní celek. Předseda představenstva VUZ Antonín Blažek se netajil tím, že si od exkurze slibují případné další zakázky. „V tomto ohledu se kromě testování drážních vozidel na zkušebních okruzích jedná především o zkoušky jejich komponentů, jako jsou železniční podvozky, kola, nápravy, ložiska nebo prvky železniční infrastruktury. Významnou oblastí je rovněž jejich posuzování a certifikace z hlediska splnění požadavků technických specifikací interoperability, evropských norem, dalších standardů a předpisů. Dlouhodobě dobrou spolupráci v tomto směru máme s Ukrajinou, Bulharskem, Polskem, Ruskou federací a jednáme o možnostech obdobné spolupráce s Kazachstánem, Běloruskem, Čínou i dalšími členy OSŽD,“ uvedl. Na velkém zkušebním okruhu zkušebního centra se delegáti svezli moderní elektrickou ČD RegioPanter řady 642 a vysoce ocenili její komfort.

Činnost OSŽD se zaměřuje na zdokonalování mezinárodního přepravního práva, spolupráci při řešení otázek spojených s ekonomickými, vědeckotechnickými a ekologickými aspekty železniční dopravy nebo spolupráci s mezinárodními organizacemi v železniční dopravě. **MARTIN NAVRÁTIL**



Cargo

KRÁTCE

Catr poprvé v Polsku

Expanze na dopravní trhy v sousedních zemích je jedním ze strategických cílů, který si akciová společnost ČD Cargo stanovila. Děni na česko-polské hranici je důkazem, že tento cíl se začíná postupně naplňovat. Dne 31. března překročil státní hranice v Petroviciích u Karviné ucelený vlak se šrotem mířící do hutě v polském městě Czestochowa, kam dorazil ve stejný den. Již z Ostravy hlavního nádraží ho vedla dvojice lokomotiv 130.013 + 019 dopravce ČD Cargo, tedy bez přepřahu na státní hranici a na licenci dceřiné společnosti Kolejje Czeskie. O dva dny dříve do Ostravy lokomotiva 753.780, tedy jeden ze sedmi dualizovaných „Catrů“ určených pro provoz na česko-polském pomezí. A poslední březnové odpoledne se pak se soupravou 20 prázdných Ea vozů vydala do Polska, respektive do překladiště Euroterminal ve Sławkowiu. Dne 1. dubna byla souprava přistavena k nakládce a v ten samý den po převážení 1 526 tun těžký vlak vyrazil na zpáteční cestu. Jeho cílovou stanicí bylo Osoppo v Itálii. K přepřahu do elektrické traktce došlo v Petroviciích u Karviné. Vše se opět odehrálo v režii Kolejje Czeskich a jednalo se o historicky první nasazení dualizované lokomotivy na traťový výkon na síti PKP PLK. Další přepřahy nejen uhlí budou následovat.

MICHAL ROH

ČD Cargo získalo certifikát SQAS

Jedním z našich hlavních cílů je být spolehlivým dopravcem. Proto se v sídle ČD Cargo od 18. do 27. března uskutečnil externí audit systému SQAS podle metodiky CEFIC SQAS 2011. SQAS Rail (železniční doprava) je systém posuzující kvalitu, bezpečnost, vliv na životní prostředí. Jedná se o evropský systém hodnocení používaný v silniční, železniční, kombinované a námořní dopravě volně loženého i baleného zboží v režimu čistících stanic či v distribuci s ohledem na problematiku nebezpečných chemických látek. Audit ČD Cargo na SQAS provedl organizaci CEFIC (Evropský svaz chemického průmyslu) akreditovaný hodnotitel. ČD Cargo dosáhlo v rámci centrály spolu s dalšími certifikovanými organizačními jednotkami úspěšnosti 87 až 91 procent, což je nadstandardní výsledek. ROMAN KUNZ

Přepřahy cukru z Opočna

Cukrovar v Českém Mezíříčí je nejen jedním ze dvou výrobních závodů společnosti Tereos TTD, a.s., ale také jedním ze dvou dosud funkčních cukrovarů v Čechách. V období kampaně se zde zpracuje sedm tisíc tun řepy denně, z které se celkově vyrobí cca 70 tisíc tun cukru. Řepa se do Českého Mezíříčí, podobně jako do většiny ostatních cukrovarů, dopravuje nákladními automobily, ale poměrně významná část vyrobeného cukru putuje ke koncovým odběratelům v kontejnerech po železnici. To se týká zejména cukru určeného zahraničním odběratelům v Evropě, zemích bývalého Sovětského svazu a případně v zámoří. Vlečka českomezíříčského cukrovaru odbočuje ze stanice Opočno pod Orlickými horami. Každý den jsou na předávací kolejiště přistavovány plošinové vozy s kontejnery, do kterých je v cukrovaru nakládáno „bílé zlato“. Manipulačními vlaky jsou vozy s kontejnery odváženy do Týniště nad Orlicí a odtud do některého z tuzemských kontejnerových terminálů v Mělníku, České Třebové nebo Praze-Uhřetěvesi. Loni jsme takto přepravili přes 20 tisíc tun cukru, za první dva měsíce letošního roku to již bylo více než tisíc tun. Další část cukru míří na východní trhy v „klasických“ vozech řady H.

MICHAL ROH

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



PŘEKLADIŠTĚ. V dopravně Lenora se dřevo nejen nakládá, ale paradoxně také vykládá, a míří odtud nákladními automobily do Rakouska.

FOTO MICHAL ROH ML.

Kraj lesů a rybníků: přeprava dřeva, sladu i armády

Jihočeský kraj vznikl v roce 2000. Do května 2001 se jmenoval Budějovický kraj. Jeho rozloha činí 10 056 km², což představuje 12,8% rozlohy státu. Žije zde 637 460 obyvatel, z čehož vyplývá nejnižší hustota osídlení v zemi – 63,4 obyvatele na km². V Jihočeském kraji je dohromady 623 obcí, z toho 53 měst, největší jsou samozřejmě České Budějovice (cca 93,5 tisíce osob). Bolesť kraje, vyhledávaného hojně turisty, je dopravní infrastruktura. Málo je hlavně kvalitních silnic, dálnice chybí zatím zcela. Krajem prochází významný severojižní železniční koridor z Prahy do Rakouska a důležitá železnice vede také z Českých Budějovic do Plzně.

Dominuje nakládky dříví

Zátěž zdejších manipulačních vlaků tvoří dřevo, ať je to papírenská vláknina nebo pilařská kulatina. K nejnámějším místům nakládky jihočeského dříví patří Temelín, Kájov, Majdalena nebo Křemže. Ročně se ho v kraji naloží více než 100 tisíc tun, přičemž část skončí v papírnách nebo na pilách, přibližně čtvrtina však míří přes hraniční přechody v Horním Dvořišti a Českých Velenicích k dalšímu zpracování do sousedního Rakouska. Své opodstatnění ukázala železnice i při likvidaci následků ničivého orkánu Kyrill v roce 2007. Právě Šumava byla místem, kde byla tehdy lesním společenstvem nabídnuta aktivace některých nakladišť bez výpravního oprávnění. Zaváženy zde byly i mimořádné nákladní vlaky.

Se zpracováním dřeva úzce souvisí papírenský průmysl, který zde měl dlouhou tradici. První papírna vznikla v Českém Krumlově již roku 1572. Základem dnešní papírny ve Větřní se stala brusírna dřeva „Pečkovský mlýn“ zakoupená roku 1867 průmyslníkem Ignácem Spirem a roku 1911 zde byl postaven první stroj na výrobu novinového rotačního papíru, v té době největší na světě. V roce 1886 zahájil další průmyslník Arnošt Porák výrobu sulfátové buničiny v Loučovicích. Začátek firmy BUPAK (dnes součást Duropack) sahá do roku 1880. Bohužel papírenská výroba je utlumena a oslábila tak i cca 6 km dlouhá sklonově náročná (až 42%) vlečka z Kájova do papíren ve Větřní, kde se nacházela pozoruhodná úvratňová stanice.

Ze stanic Nová Ves nad Lužnicí nebo Majdalena (dříve Chlum u Třeboně) odjížděly v minulosti ucelené vlaky s pískem na stavby po celé republice. Tyto přepřahy byly z důvodu změny obchodních vztahů a také jiných stavebních technologií téměř zastaveny. Dnes jsou zde proto nakládány spíše jednotlivé vozové základy, které však v portfoliu přepravova-

S trochou nadsázky by se Jihočeský kraj dal nazvat krajem lesů, rybníků a rašelinišť. Značnou část jeho rozlohy zabírají Šumava, Novohradské hory a Blanský les – místa přímo stvořená pro dovolené a odpočinek. Je proto nasnadě, že v tomto regionu hraje prim osobní železniční doprava včetně té rekreační.

KUDY JEZDÍ NÁKLADNÍ VLAKY V REGIONU



Nakládky za rok: cca 1,1 mil. tun zboží (včetně vstupu na PPS)

Vykládky za rok: cca 2,2 mil. tun zboží (včetně vstupu na PPS)

ných nerostných surovin doplňují zásilky šterku ze Zlaté Koruny a Prachatic nebo živce z Nové Vsi nad Lužnicí. Do komodit stavebních patří také železniční betonové pražce z ŽSPV Nové Hradky, keramické dlaždice z Borovan nebo betonové stožáry ze Sloupárny Majdalena.

Velice aktuální je v současné době přeprava stavebních sutí a odpadů z Karlovy Varů na místo uložení na skládce DIAMO v Mydlovarech (stanice Divčice). Substrát je do této lokality přepravován v kontejnerech Innofreight. Ty jsou využívány rovněž k přepravě dřevní štěpky z různých pošumavských stanic do plzeňské teplárny.

Elektrárna Temelín zůstává stálým zákazníkem

V jižních Čechách se nacházejí také dva významné energetické zdroje. První z nich, vodní elektrárna Lipno, služeb železnice příliš nevyužívá. Pouze při její výstavbě v letech 1953–1958 panoval na „Lipence“ takový ruch, že zde slabší elektrické lokomotivy musela na čas vystřídat parní traktce. Druhá, svým výkonem 2 000 MW nejvýkonnější v ČR, jaderná elektrárna Temelín, patří ke stálým zákazníkům.

Ještě nedávno byly do elektrárny za nejpřísnějších bezpečnostních podmínek přepravovány palivové články. Z dů-



vodu změny dodavatele paliva se bohužel změnil i způsob dopravy. V současné době tak ČD Cargo zajišťuje už „jen“ obsluhu elektrárenských vleček, kam přistavujeme mimo jiné vozy s Castory – speciálními kontejnery na jaderné palivo. Při odstavce elektrárny zajišťují zaměstnanci a lokomotivy ČD Cargo návoz čerstvého a odvoz vyhořelého paliva uvnitř závodu.

Ke sledovaným přepravám patří i vojenské transporty – do vojenského výcvikového prostoru Boletice na Šumavě nebo na letišti do Bechyně. Vojákům dnes ČD Cargo nenabízí jen železniční přepravu, ale i nakládku a vykládku kontejnerů s vojenským materiálem nebo přepravu vojáků autobusem.

Ne přepravě sladu po silnici

I tak by mohl znít jeden z reklamních sloganů budějovického pivovaru Budvar. Pro výrobu tohoto světoznámého piva totiž ČD Cargo ročně přepraví téměř 20 tisíc tun sladu z tuzemských sladoven. Pro pivovar zajišťujeme i návoz části skleněných lahví.

V Jihočeském kraji působí ještě další železniční dopravce – akciová společnost Jindřichohradecké místní dráhy, která provozuje osobní i nákladní dopravu na 79 km tratí o rozchodu 760 mm. ČD Cargo s tímto dopravcem spolupracuje při přepravách železného šrotu. Dalším zajímavým úsekem je trať z Tábora do Bechyně. Provoz na ní byl zahájen 21. června 1903. Zřízena byla jako elektrizovaná. Dodavatelem elektrotechnického zařízení, vozidel i vybavení elektrárny byl František Křížík. Manipulační vlaky jsou však po trati vedeny lokomotivami nezávislé traktce.

Předcházející řádky měly čtenáře přesvědčit o významu nákladní dopravy v Jihočeském kraji. Snad se to povedlo, vždyť historie železniční dopravy v jižních Čechách je spjata právě s nákladní dopravou. Základním posláním první koněspřežné dráhy na evropském kontinentě vedoucí z Českých Budějovic do Lince byla přeprava nákladů – soli, vína a dalšího kupeckého zboží.

MICHAL ROH

Zima na okruhu ve Velimi ve znamení zkoušek dravců z Alstomu



NÁVRAT. Po osmi měsících se na okruh vrátila ke zkouškám elektrická jednotka ED250, kterou pro polského dopravce vyrobila firma Alstom.

FOTO VLADIMÍR FIŠAR (2x)

Klimatické podmínky v Česku byly začátkem letošního roku mírné. Větší zájem zákazníků o zkušební okruh ve Velimi to však nepřineslo. V první lednové dekádě se tak otevřel prostor pro dokončení jedné fáze modernizace zabezpečovacího zařízení, kdy byly podél tratě velkého zkušební okruhu (VZO) umístěny počítače náprav a v dopravní kanceláři instalována nová kolejová deska. Dispečer řídící drážní provoz na vlečce tak nyní má přehled o pohybu zkoušených vozidel po trati.

Ruch na zkušební okruhu však v zimě zcela neutichl. Objevila se tu například elektrická jednotka z rodiny Alstom X60B, Pendolino polského národního dopravce a také dva tuzeští zástupci – lokomotiva řady 741.7 z CZ LOKO kvůli funkční zkoušce protismyku a v únoru rovněž pouze na jednu zkušební jízdu lokomotiva 380 007-5.

Alstom jako předvoj několika velkých projektů

Jedním z dlouhodobých zákazníků ZC Velim je Siemens, jenž zde zkouší s drobnými přestávkami od roku 2008. Od poloviny roku 2012 je tu s lokomotivami Vectron dokonce nepřetržitě, stejně tak Bombardier, ať již německý, francouzský nebo italský. Přesto zde minimálně ve druhé polovině loňského roku chyběl zákazník, který by trvale využíval pět i více pevně rezervovaných směn týdně po dobu několika měsíců. Proto se napjatě očekával příjezd elektrické jednotky z rodiny Coradia Nordic s označením X60B. Zkoušky byly zastřešeny německou pobočkou firmy Alstom v Salzgitteru.

Jednotka přijela pouze s týdenním zpožděním 16. ledna a ihned začala s testy, aby úspěšně zvládla všechny naplánované zkoušky. Není však úplnou novinkou, byla zde zkoušena již v roce 2005, ale její hlavní komponenty doznaly zásadní modernizace. Ta vyžadovala provedení nových testů. Jednalo se především o nové brzdomy, trakční systémy, bezpečnostní a zabezpečovací zařízení (ETCS L2). Pokusy jsou zaměřeny zejména na finální nastavení těchto systémů, výkonnostní zkoušky a homologaci vozidla, a to jak v prázdném, tak i v loženém stavu.

Jednotka je šestivozová a je provozována pouze na jednom napěťovém systému AC 15 kV/16 2/3 Hz. V únoru využíval zákazník až osm denních směn týdně a testy by podle plánu měly skončit na přelomu dubna a května. Jednotka se poté vrátí zpět domů a bude zajišťovat osobní dopravu v oblasti hlavního města Švédského království Stockholm. Alstom tak zahájil rok, v němž se očekávají další velké projekty a zkoušky úplně nových vozidel.

Okruh posloužil i jako místo pro prezentaci zákazníkům

Alstom je jedním ze tří německých firem zkoušejících vozidla ve Velimi, dohromady se jedná o celkem čtyři projekty. Bombardier totiž kromě dlouhodobě zkoušených lokomotiv Traxx AC3 (ř. 187), které v první třetině roku čeká zejména optimalizace softwaru a ladění protismyku, provádí kontinuálně v závislosti na výrobním procesu technicko-bezpečnostní zkoušky (TBZ) vícesystémových elektrických lokomotiv Traxx F140 MS. Lokomotivy jsou zároveň oficiálně předávány zákazníkovi, nákladnímu dopravci Metrans. Jestliže stroje řad 386.010 a 011 loňský rok uzavřely, tak lokomotiva 386.012-9 byla prvním komerčním drážním vozidlem v roce 2015, které se rozjelo po trati VZO, a symbolicky tak zahájilo sezonu 2015. Za první dva

měsíce byly provedeny zkoušky TBZ na lokomotivách 386.013, 014, 015 a 016. Testů poslední jmenované se zúčastnili dokonce i zástupci společnosti podílející se na financování těchto strojů.

To, že ZC není jen místem pro zkoušení drážní techniky, ale je vhodné i pro představení vozidla stávajícím či potenciálním zákazníkům a obchodním partnerům, dokazuje i další německý zástupce – firma Siemens. Je všeobecně známo, že lokomotiva Vectron nebyla vyrobena „na míru“ pro jednoho zákazníka, ale naopak sledovala rostoucí trend modulárních vozidel (podobně jako německý Bombardier se svou rodinou Traxxů), která jsou na první pohled od sebe k nerozeznání, co se týče tvaru a délky skříně a rozvoru podvozků. Zásadní rozdíl je ale v trakční výzbroji, typech sběračů a instalovaných zabezpečovacích systé-



NA TESTECH. Elektrickou jednotku z rodiny Alstom X60B na okruhu ve Velimi všichni netrpělivě vyhlíželi. Dorazila 16. ledna a ihned se začalo se zkouškami.

mech. Poté už záleží pouze na zákaznících, ve kterých evropských státech budou jezdit. Siemens zejména díky svému pražskému zastoupení si ZC Velim vybírá pro prezentaci produktů poměrně často a nejinak tomu bylo i 12. února, kdy byly lokomotivy Vectron představeny zástupcům jednoho z významných nákladních dopravců.

Ve stejném týdnu se uskutečnil i kurz zaměřený na korektivní a preventivní údržbu těchto modulárních lokomotiv, který byl určen pro zaměstnance Siemensu. I pro tento účel poskytuje ZC zájemci v podobě vybavené zasedací místnosti pro teoretickou část školení. Podobný kurz uspořádal i Alstom na začátku zkoušek jednotky X60B. Někteří zákazníci při jízdách zkoušek školi strojevodoucí.

Návrat polského Pendolina

Po osmi měsících se do Velimi vrátila na zkoušky elektrická jednotka ED250, kterou pro polského národního dopravce, podobně jako její starší kolegyni řady 680 pro České dráhy, vyrobila firma Alstom v pobočce v italském Saviglianu. Většina zkoušek probíhá v Polsku na tamním zkušební okruhu nebo na tratích PKP. Protože je stále zájem, aby toto Pendolino, které je od českého odlišné tím, že nemá instalovanou funkci naklápění, zajíždělo i na síť SŽDC, zbývalo dokončit zkoušky vlakového zabezpečovače MIREL, které provedli specialisté Zkušební laboratoře VUZ. Kromě toho si zákazník provedl při jízdách a stacionárních zkouškách vnitřní a vnější měření EMC na střídavém napěťovém systému 25 kV/50 Hz.

Po pěti měsících restartoval aktivitu i holandský NedTrain. Oproti italskému Alstomu ale byly čtyři osobní vozy s označením ICRm nepřetržitě odstaveny ve ZC a připraveny ke zkouškám. Proběhla poslední fáze brzdových zkoušek v různých stavech ložení. Projekt byl ukončen v březnu.

Nechyběli ani zástupci z Česka

Nutno přiznat, že zástupci českých výrobců vozidel nejsou nyní tolik k vidění. Letos představí nejvýznamnější tuzemský výrobce kolejových vozidel Škoda zbrusu novou elektrickou nízkopodlažní jednotku určenou pro dálkovou dopravu v ČR, která vychází z koncepce osvědčené jednotky RegioPanter. Typové zkoušky mají proběhnout na elektrické jednotce NIM Express, která je určena pro provoz na síti Deutsche Bahn Netz mezi městy Norimberk a Mnichov. Na jaře budou ještě finišovat technicko-bezpečnostní zkoušky posledních dvou jednotek RegioPanter objednaných Českými drahami pro regionální dopravu.

V prvních dvou měsících se na jeden den v lednu ve ZC ukázala lokomotiva řady 741.7 z CZ LOKO kvůli funkční zkoušce protismyku a v únoru rovněž pouze na jednu zkušební jízdu lokomotiva 380 007-5 po vyvazovací opravě v šumberském závodě Pars nova.

DANIEL LOS

Autor je vedoucím ZZO.



Cestujícím v motoráčcích usnadní jízdu nový infosystém

Převážně na dvou tratích v Libereckém kraji, lokálkách Martinice v Krkonoších – Rokytnice n. Jizerou a Stará Paka – Lomnice n. Popelkou, lze už skoro dva roky spatřit tradiční motorové vozy řady 810 DKV Česká Třebová, PJ Trutnov. Od ostatních se však odlišují novými venkovními a vnitřními audiovizuálními informačními systémy.

Toto zařízení vzniklo na základě požadavků Libereckého kraje, aby motorové vozy byly vybaveny infosystémy vně i uvnitř vozidel, přičemž ty venkovní musejí být dobře viditelné i v noci. České dráhy v té době neměly k dispozici dostatek vhodných vozidel, která by tento požadavek splňovala. Proto se pozornost soustředila na audio-informační systém Synergy od firmy Mikroelektronika používaný tehdy na několika „osmsetdesátkách“. Bohužel tato firma sama nedokázala rozšířit svůj systém o vlastní světelné informační tabule vhodných rozměrů pro vnitřní a ven-



kovní zobrazování, o nichž ale bylo známo, že je má ve svém sortimentu společnost UniControls.

Systém zobrazí vše, co cestující potřebují

Proto byly osloveny obě firmy a díky jejich spolupráci se podařilo sladit elektronické systémy tak, aby spolu na mo-



torovém voze řady 810 bez problémů komunikovaly. Vnitřní informační tabule, které známe třeba z modernizovaných vozů pro vlaky EC, v korporátních barvách a fontech písma jsou jakousi „chytrou“ směrovou tabulí a zobrazují celou řadu cenných údajů: od čísla vlaku, data a hodin přes nácestné stanice a cílovou destinaci vlaku s dobami odjez-

du až po jméno nejbližší zastávky. Informační systém na trutnovských vozech řady 810 již obsahuje GPS snímače, takže je možné sledovat on-line polohu vozidla a navíc data jízdních řádů se do systému dají zasílat pomocí dálkového přenosu. Také obsluha pro strojevodoucí je poměrně přehledná a jednoduchá.

Problémem občas bývá větší množství nových dat

Kompletní dodávku tabulí ISC zajišťovala společnost Mikroelektronika, která dodala systémový integrátor, tedy komunikační propojení mezi Synergy a informačními tabulemi. „Řízení tabulí tedy vypadá zhruba takto: z palubního počítače Synergy jdou signály přes takzvaný teleraíl do tabulí. K tomu se instalují nová data ‚vzduchem‘ přes teleraíl jak do palubního počítače, tak do tabulí, což u běžného Synergy nelze,“ vysvětluje princip fungování Michal Rousek z DKV Česká Třebová. Tabule a zmíněný

teleraíl (včetně GPS a GSM-P) Mikroelektronice dodala firma UniControls.

Po určitých počátečních problémech se zařízení podařilo doladit natolik, že celý informační systém dnes vykazuje minimum závad. V provozu se problémy vyskytují zejména při změnách jízdního řádu, kdy je třeba do systému nahrát velký balík dat. Teleraíl totiž běží pouze po pomalém CPRS přenosu, a tak dochází občas k chybám. Často nezbyvá, než se vrátit k osvědčené kabelové metodě, tedy že si technik z Trutnova vezme do kabely USB flashdisk, dojde za motoráčkem, připojí „flešku“ a data ručně do systému nahraje. Jinak ale systém slouží ke spokojenosti cestujících, a to i na dvacetikilometrové trati o42 z Martinic do Rokytnice n. J., která loni v prosinci oslavila už 115. výročí (k němuž je v Podkrkonošském muzeu v Jilemnici otevřena pěkná výstava) a právem se řadí mezi nejmalebnější lokálky v Česku.

MARTIN NAVRÁTIL

Do Vídně brzy zamíří už čtvrtá generace elektrických jednotek, které jsou využívány v systému S-Bahn. Půjde o soupravy z rodiny Desiro ML společnosti Siemens označené rakouskými železnicemi obchodní značkou ÖBB cityjet. První jednotka byla slavnostně představena v listopadu 2014 a od letošního konce roku mají být první z nich v pravidelném provozu s cestujícími.

Dopravu ve Vídni zkvalitní čtvrtá řada pantografů

ÖBB uzavřely se společností Siemens rámcový kontrakt na výrobu až 200 třívozových dvousystémových nízkopodlažních elektrických jednotek v hodnotě až miliardy eur už v dubnu 2010, ale teprve v lednu 2013 byla potvrzena výroba prvních 101 souprav v hodnotě 590 milionů eur. Z nich bude jednatřicet určeno pro S-Bahn Vídeň a sedmdesát pro regionální spoje v Dolních a Horních Rakousích a ve Štýrsku.

Městská a regionální verze se liší
ÖBB cityjet patří do rodiny vlaků Desiro ML společnosti Siemens, se kterými má shodné hlavní parametry. Délka třívozové soupravy je 75 metrů. V nízkopodlažní části se nachází podlaha 600 mm nad TK. Zde jsou umístěny 1 300 mm široké nástupní dveře. Soupravy pro S-Bahn a regionální dopravu se budou lišit počtem dveří a kapacitou. Zatímco „městské“ vlaky budou mít šestero dveří na každé straně a nabídnou 244 míst k sezení, regionální verze má disponovat jen čtveřicí dveří na každé straně, ale 259 místy k sezení. Jednotky budou mít pouze 2. třídu, jak je v Rakousku u regionálních vlaků obvyklé. V obou verzích jednotek jsou sedačky uspořádány většinou za sebou jako v letadle, v menší míře proti sobě.

Cestující budou mít k dispozici také sklopné stoly, wi-fi nebo elektrické zásuvky. Uspořádání náprav je Bo'Bo'+2'2'+Bo'Bo', maximální rychlost 160 km/h a výkon 2 600 kW. Vlaky budou konstruovány jako dvousystémové pro napájení 15 kV/16,7 Hz a 25 kV/50 Hz. Samozřejmostí u moderních vlaků, jako je Desiro ML/ÖBB cityjet, je klimatizace, audiovizuální informační systém s 26' velkými LCD monitory, bezbariérové WC nebo prostory pro odložení velkých zavazadel a uložení jízdních kol.

První jednotky se objevily už koncem padesátých let

V Rakousku se jedná již o čtvrtou generaci příměstských a regionálních elektrických jednotek. První z nich představovala řada 4030 domácího výrobce SGP. Od roku 1956 bylo vyrobeno 72 tří- a čtyřvozových jednotek různého provedení. Jejich výkon byl pouhých 1 000 kW a rychlost 100 km/h. Jejich pravidelný provoz byl ukončen v roce 2004. Zajímavostí je, že konstrukce těchto jednotek se stala v roce 1958 základem pro výrobu čtyř vlaků řady 4130 – první generace jednotek Transalpin.



INTERIÉR. Soupravy pro S-Bahn a regionální dopravu se liší počtem dveří a také kapacitou. Ta je o 15 míst k sezení vyšší u regionální verze. FOTO ÖBB (2x)

Druhou generaci představuje dosud rozšířená řada 4020 s přezdívkou Fernseher, tedy televizor. To podle výrazného čelního okna strojvedoucího. Také tyto jednotky pocházejí od rakouské společnosti SGP. V letech 1978 až 1987 jich bylo vyrobeno 120.



Samozřejmostí u moderních vlaků, jako je Desiro ML/ÖBB cityjet, je klimatizace, audiovizuální informační systém s 26' LCD monitory.



NOVINKA. Soupravy z rodiny Desiro ML by měly začít vozit cestující ještě do konce letošního roku.

FOTO JIŘÍ KUBÁT

JAK SE ROZRŮSTALA RODINA JEDNOTEK

Řada	Výrobce	Rok výroby	Délka	Hmotnost	Počet vozů	Rychlost	Výkon	Trakce	Uspořádání náprav	Míst k sezení	Počet dodaných kusů
4030	SGP	1956–1975	69,4 m (3vozová)	120–135 t	3/4	100 km/h	1 000 kW	15 kV/16,7 Hz	Bo'Bo'+2'2'+2'2'	204/272	72
4020	SGP	1978–1987	69,4 m	129 t	3	120 km/h	1 200 kW	15 kV/16,7 Hz	Bo'Bo'+2'2'+2'2'	184	120
4023/4024/4124	Bombardier	2004–2009	52/66,9 m	96/116 t	3/4	140 km/h	1 440/1 520 kW	15 kV/16,7 Hz/25 kV/50 Hz	Bo'+2'(2)+2'+Bo'	151/199	188
4746/4744	Siemens	2015–2018 (101 kusů)	78,1 m	145 t	3	160 km/h	2 600 kW	15 kV/16,7 Hz/25 kV/50 Hz	Bo'Bo'+2'2'+Bo'Bo'	244/259	101 (zatím potvrzeno)

Poláci zaškolují strojvedoucí na speciálních trenažerech

Polský železniční dopravce PKP Intercity začal v dubnu s ostrým provozem dvou trenažérů pro strojvedoucí, které jsou umístěny ve varšavském depu Olszynka Grochowska. První z nich je věrnou kopií stanoviště polského provedení elektrické lokomotivy řady EU 44, která se v Polsku nazývá Husarz, druhý simulátor je upraven jako zmodernizovaná rychlíková lokomotiva typu EP 09. Každý strojvedoucí této firmy bude muset na jednom z trenažérů absolvovat jednou za rok tříhodinové školení.

Vše je jako ve skutečnosti

Na trenažéru je možno simulovat veškeré možné provozní situace související s vedením vlaku, což znamená například poruchy návěstidel, nesprávné postavení vlakovou cestu nebo jízdu na příložovací návěst, ale i změnu povětrnostních podmínek, jako je mlha, déšť či sníh. Strojvedoucí si mohou vyzkoušet i zhoršené adhezní podmínky, jízdu v noci nebo mimořádné události či nenadálé překážky na trati v podobě osob

či zvířat. Programy školení jsou zpracovány pro několik reálných polských tratí, kde strojvedoucí řeší různé provozní záležitosti a simulované poruchy, které jsou stanoveny Střediskem odborného výcviku PKP Intercity. Navíc má instruktor provádějící školení možnost kdykoli provést rozšíření a doplnění scénáře školení. Pokud se zjistí, že jakýkoli strojvedoucí nesplňuje kritéria pro bezpečnou obsluhu, má kontrolor vozby možnost navrhnout zadržení jeho „licence“ a dotyčného zaměstnance doporučit k přezkoušení na trenažéru.

Důvodem pro zřízení nového výcvikového pracoviště je podle PKP Intercity nová vyhláška polského ministerstva infrastruktury a rozvoje (ministerstvo má ve své gescii dopravu – pozn. red.), která mimo jiné nařizuje, že každé nové školící středisko pro výcvik strojvedoucí musí být povinně vybaveno výcvikovým trenažérem. Výrobce obou přístrojů je švédská firma Autocomp a finanční prostředky na oba trenažéry PKP Intercity získá

leje Mazowieckie. Ten naopak modeluje prostředí v moderní elektrické jednotce PESA typu Elf.

le jak z regionálního operačního programu Mazowieckého vojvodství, tak z evropského Fondu regionálního rozvoje. Mimo to v Polsku existují ještě další dva trenažéry. Jeden z nich simuluje jízdu nezmodernizované lokomotivy řady EP 09 – ten je ve vlastnictví společnosti CIS, dceřině společnosti PKP Intercity (obdobu českého DVI). Druhý má ve vlastnictví regionální železniční společnost Ko-



leje Mazowieckie. Ten naopak modeluje prostředí v moderní elektrické jednotce PESA typu Elf.

Projekce na okna lokomotiv

Oba nové trenažéry společnosti PKP Intercity jsou postaveny s novým konceptem řídicího systému a elektrických serpopohonů. „Nejprve jsme na nich odzkoušeli všechny možné varianty závad a dobrovolníci z řad strojvedoucích si na nich otestovali, jak se v takovém zařízení věrně zobrazí ubíhající trať a její okolí. Trať je při „jízdě“ projektována do obou čelních i bočních oken stanoviště strojvedoucího a dokonce i do zpětných zrcátek. Strojvedoucí má tak dokonalý vjem, že se nachází v reálném prostředí.“ vysvětluje strojvedoucí instruktor z varšavské centrály společnosti PKP Intercity Zbigniew Budziński.

Nicméně po „jízdě“ na trenažéru nesmí strojvedoucí okamžitě nastoupit do činné služby, protože mozek je za tu dobu nasměrovaný na trochu ji-

KRÁTCE

ŠVÉDSKO Modernizace X 2000 za miliony odstartovala

Přepřevod tří vozů včetně jednoho hnacího ze Švédska do Švýcarska začala plánovaná modernizace švédských vysokorychlostních jednotek s naklápací skříní X 2000. Švýcarská pobočka ABB získala kontrakt v hodnotě 160 milionů eur na modernizaci elektrické části vlaků, například měničů, trakčních transformátorů, řídicích systémů nebo pohonů. Prototypové práce budou provedeny ve Švýcarsku, ale sériová modernizace se uskuteční v letech 2016 až 2019 ve Švédsku. Na kompletní obnovu technické části má navázat také rozsáhlá renovace interiérů. (Peš)

ŠVÝCARSKO Švýcaři počítají přesnost v cestujících

Loni došlo do svého cíle 87,7 procenta cestujících SBB včas. Navzdory značné stavební činnosti na tratích je to o 0,2 procenta více než v roce 2013. Přípojně vlaky pak dostihlo 97,1 procenta cestujících, naopak o 0,2% méně než roce 2013. Švýcarské dráhy nepočítají přesnost podle jednotlivých spojů, ale podle cestujících a jejich cílových stanic. Do spolehlivosti se tak promítá i frekvence vlaků a jejich význam. Také míra tolerance je u SBB nižší oproti jiným železnicím. SBB považují za včasné příjezd do zpoždění 3 minuty, v Rakousku je to 5.29 minuty a v Německu 5.59 minuty. (Peš)

SLOVENSKO Lázeňská električka bude jezdit častěji

Pravidelný provoz na Trenčianské elektrické železnici (TREŽ) mezi Trenčianskou Teplou a Trenčianskými Teplicemi bude díky finanční podpoře Trenčianského kraje častější. Kraj letos hodlá dotovat provoz na více než stoleté rekreační železnici částkou 25 tisíc eur. Tato podpora postačí na provoz alespoň v hlavní turistické sezoně v létě, a to třikrát za den v každém směru v pátek a o víkend. Ve zbylém období však zůstane provoz sporadický, vlaky pojedou jen při různých individuálních akcích či o svátcích. (GaK)

ITÁLIE Z Nordcarga se stal DB Schenker Rail Italia

Druhý největší italský nákladní železniční dopravce má od ledna nové jméno. Bývalé Nordcarga se změnilo na DB Schenker Rail Italia. Již v lednu 2009 získal dopravce DB Schenker Rail 49% podíl dopravce Nordcarga se sídlem v Miláně. O rok později byl tento podíl zvýšen na 60 procent, čímž získala dceřiná společnost DB většinu v tomto podniku. Itálie je podle DB Schenker Rail pro tento podnik jedním z nejdůležitějších evropských trhů. Celkem 30 procent mezinárodního obrátu se v roce 2014 uskutečnilo prostřednictvím dopravních výkonů do Itálie. DB Schenker Rail Italia ročně vypraví 11 000 vlaků. (sh)



Další fotografie a video najdete ve webové verzi Zeleničáři.

Vlakvedoucí vybudoval vlastní železniční muzeum

POŠTA

Neobyčklé železniční muzeum se skrývá v obyčejné nádražní budově v Cerekvici nad Loučnou, kterou obývá Jiří Rokos s rodinou. Cedule z lokomotiv, hřeby, pražce, rychloměry, rudé hvězdy, kartonové jízdenky, terniony, všelijaké nápisy, uniformy, pojistky, lucerny, ale i reléový řídicí přístroj. To vše je shromážděno a opečováváno s velkou láskou hned v několika místnostech výpravní budovy. Vlakvedoucí osobní dopravy Jiří Rokos má práci jako hobby a hobby tak trochu i jako práci.

Ke zřízení muzea Jiřího Rokose prý vedlo pomyslné splacení určitého dluhu dřívější generací železničářů. Díky podpoře vedení bývalého pardubického Krajského centra osobní dopravy vznikla v bývalé osobní pokladně v Cerekvici nad Loučnou 1. června 2010 muzejní expozice jako místo setkání, vzpomínky a současně i jako prostor, kde lze veřejnosti demonstrovat bohatou historii železných dráh. Jiří Rokos zde shromáždil ze svých sbírek, ale i díky ochotě kolegů, různé exponáty, především ty, o něž nemají velká muzea zájem. „U nás najdete jak lepenkové jízdenky, tak obrovskou olejovou nádrž na výdej oleje pro parní lokomotivy o hmotnosti dvě stě kilogramů. Expozice, zasazená přímo do cerekvické výpravní budovy, evokuje všednodenní práci na železnici, která řadě lidí zůstává skrytá. Návštěvníci tu najdou například nářadí na opravu parních lokomotiv či sestavu hřebů označujících druh a stáří dřeva v pražcích,“ říká pan Rokos.

máde si na několik měsíců vyzkoušel profesí topiče a údržbáře na Hřibčici boude v Krkonoších a až po vojně odešel „na jízdu“. Nejprve doprovázel nákladní, později osobní vlaky a doma pak postupně začal budovat malé soukromé železniční muzeum.

Exponáty zapůjčuje i na další výstavy

Podle Jiřího Rokose mají všechny exponáty ve sbírce své místo a jsou také stejně důležité. Každý kus má svůj život a své kouzlo. Většina historických před-

mětů ze železniční historie v Cerekvici má vztah k tamnímu regionu, což trochu sbírku ozvláštňuje. Řadu atraktivních historických exponátů zapůjčuje Rokos například na další výstavy, jen má o ně pokaždé velký strach. To se prý nedá překonat, protože jde o určité „srdce“ záležitosti. Řada artefaktů bývá navíc k vidění při příležitostech různých oslav. Veřejnost si je mohla prohlédnout třeba při výročních ve vysokomýtském muzeu nebo českotřebovském muzeu, ale i jinde. „Naše nádraží je poslední, které je v původním stavu na trati Choceň – Litomyšl. Předloni se nám přes let-

JIŘÍ ROKOS



Po absolvování základní školy se vyučil v oboru mechanik-opravář pro kolejová vozidla v České Třebové. V roce 1988 nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa Praha střed na pracovní pozici zámečnicka kolejových vozidel. Před nástupem na vojenskou službu pracoval jako topič-údržbář rekreačního zařízení Hřibčici bouda v Krkonoších. Od roku 1990 pracuje jako průvodčí a později vlakvedoucí na vlacích osobní dopravy, původně ve stanicích Praha-Vršovice, dnes v rámci ZAP Pardubice. Vlastní malé železniční muzeum v Cerekvici nad Loučnou a příležitostně doprovází historické vlaky.

ni prázdniny podařilo očistit vnitřní prostor přilehlého skladu a současně byla navázána spolupráce s Regionálním muzeem ve Vysokém Mýtě. Od podzimu 2013 tak mohou návštěvníkům ukazovat i prostory pro překládku zboží,“ vysvětluje hrdý majitel muzea.

Stranou nezůstala ani železniční literatura

Na kontě Jiřího Rokose je i knižní prvotina, kterou napsal se spoluautorem Martinem Bruchtilem. Jde o publikaci s názvem 130 let místní dráhy Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl, která vyšla před třemi lety. „Inovované“ vydání doplnilo to původní z roku 2002 o nové informace, jež poskytl bývalý železniční inspektor Eduard Bazika. Jiří Rokos navíc se spoluautorem publikace Martinem Bruchtilem doprovází už od roku 1996 také historické vlaky po východních Čechách, což je jeho další vášně. „S kolegy nás mohou zájemci o železniční historii vidět na akcích Společnosti železniční při Depu kolejových vozidel Česká Třebová nebo Pardubického spolku historické železniční dopravy. Neméně důležitým partnerem při historických jízdách je i pardubické Regionální centrum obchodu Českých drah. Musím říct, že bez vstřícného přístupu mého zaměstnavatele bych tyto parní vlaky nemohl doprovázet. Pracuji totiž jako vlakvedoucí na osobních vlacích na trasách z České Třebové do Kolína nebo z Chocně přes Hradec Králové do Pardubic. S cestujícími se potkávám i mezi Pardubicemi a Jaroměřem a pochopitelně doprovázím vlaky i na mě „domovské“ dráze z Chocně do Litomyšle,“ vypočítává Jiří Rokos.

Kdo by si chtěl muzeum prohlédnout, může zavolat na číslo 724 494 740 a domluvit si návštěvu. MARTIN HARÁK



ARTEFAKTY. V Cerekvici nad Loučnou je opravdu co k vidění.

FOTO AUTOR (2x)



U nás najdete jak lepenkové jízdenky, tak obrovskou olejovou nádrž na výdej oleje pro parní lokomotivy o hmotnosti dvě stě kilogramů.

Od zámečnicka až po vlakvedoucího

K železnici malého Jírku přivedla zvědavost a také se chtěl stát součástí velké železničářské rodiny, kde je důležitá nejen zodpovědnost, ale lecky i kamarádství či solidarita. „Pro dráhu jsem se vyučil, a pokud pro ni budu potřebný, tak rád zůstanu. Železnice má každému určitě co nabídnout a zaměstnanci se mohou dále profesně rozvíjet, což není u každé firmy samozřejmostí. A od profese byl jen krůček ke sbírání různých „nepotřebných“ železničních artefaktů, které později vyústilo ve zřízení malého železničního muzea,“ vysvětluje vlakvedoucí.

Pracovat začal u bývalých Československých státních drah v tehdejší Lokomotivním depu Praha střed jako zámečnick kolejevo vozidel. Před nástupem na dvouletou povinnou službu v ar-

BOHATOST AKCÍ ESPERANTISTŮ DOKLÁDÁ NEJEN LOŇSKÝ KONGRES V ITALII, odborné publikace a tvorba odborné terminologie, ale i aktivity v Pennerově univerzitě v Pardubicích. Čínští esperantisté-železničáři opět zvou na kongres IFEF do Číny. Další východ včetně Oceánie a řídce nebo výjimečně osídlených polárních oblastí je dosažitelný našim radioamatérům sdruženým pod klubovou volací značkou OK2RAC. Potvrdili to například zkušení radioamatéři Jiří Peček, Miroslav Jenček a Kamil Uher. IVO LANÍČEK

Zemský svaz FISAIC si upravil název

Každoroční hodnocení aktivit členů Zemského svazu FISAIC ČD, které se odehrálo na jednání členské základny koncem února v kulturním sále stanice Praha hl. nádraží, mělo letos netradiční úvod. Kvůli organizačním změnám souvisejícím se založením ČD Cargo, a. s., a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), kam přešlo přes 11 000 železničářů, se totiž změnil stávající název organizace na výstižnější Český zemský svaz FISAIC.

Spojovacím článkem ke všem se logicky stalo Odborové sdružení železničářů (OSŽ), jehož letité zkušenosti v oblasti organizování sportovních akcí evropských železničářů (USIC) jsou všeobecně uznávány a mezinárodně oceňovány. Pro konání akcí FISAIC pak jeden ze členů OSŽ Miroslav Kaprálek nabídl objekty tohoto odborového sdružení.

Projekty FISAIC v roce 2014 zhodnotila výkonná tajemnice zemského svazu Jarmila Šmerhová. Připomněla mimo jiné výročí založení Francouzského zemského svazu FISAIC a účast našich autorů výtvarného umění na příležitostně vystavě v Paříži. Také železničář-radioamatéři sdružení ve FIRAC slaví 50. výročí existence. Stejně tak i videoamatéři, neboť od první soutěže FISAIC v italské Veroně letos uplyne přesně padesát let. Tajemnice ocenila rovněž vstřícnost vedení federace k zájemcům o účast na akcích jen v jednom oboru. Pozitivní ohlas se objevil v oblasti esperanta dokonce u čínských železničářů.

Výzva z Generálního sekretariátu FISAIC o vypracování a zadání projektů v rámci Evropské unie našla ohlas u skupiny modelové železnice. Projekt sleduje podchycení zájmu mladých o železniční historii a o modelovou železnici na bázi osvědčeného francouzského „Junior modulu“ a jeho zhotovování a doplňování. Aktivity podrobněji přiblížili vedoucí jednotlivých skupin. Jaroslav Rubišar informoval o činnostech filatelistů, mezi něž patří úzká spolupráce s Českou námořní společeností. Výsledkem spolupráce je vydání katalogu otisků výplatních strojků. Fotografové vystavovali a soutěžili takřka u Simplonského tunelu v jihozápadním církovém Brigu. Sešli se tam přes dvě tisícovky prací z 12 členských zemí FISAIC. Potěšily proto i diplomu. Dva z nich získal Ivan Gavenda z Přerova. S velkým zájmem diváků se setkala výstava fotografií v galerii příbramské nemocnice.

Bohatost akcí esperantistů dokládá nejen loňský kongres v Itálii, odborné publikace a tvorba odborné terminologie, ale i aktivity v Pennerově univerzitě v Pardubicích. Čínští esperantisté-železničáři opět zvou na kongres IFEF do Číny. Další východ včetně Oceánie a řídce nebo výjimečně osídlených polárních oblastí je dosažitelný našim radioamatérům sdruženým pod klubovou volací značkou OK2RAC. Potvrdili to například zkušení radioamatéři Jiří Peček, Miroslav Jenček a Kamil Uher. IVO LANÍČEK

V cestopisech uvítám více tuzemka

Jsem pravidelným čtenářem vašeho čtrnáctideníku. S obsahovou skladbou většiny stránek jsem vesměs spokojen, až na jednu maličkost týkající se poslední stránky – cestopisu. V několika minulých číslech Železničáře jste v této rubrice zveřejnili exotické země jako například Bengálsko či Srí Lanku. Jistě, jsou to zajímavá místa, ale jako Evropan si raději přečtu o přece jen o něco mně bližších lokalitách. České a moravské kraje nevyjímaje. Bylo by proto dobré lokality střídát, aby se vyhovelo většímu množství čtenářů. Chápu totiž, že někoho naopak daleká cizina může zajímat. MARTIN TOMEŠ

Odpověď redakce: Díky za ohlas. Už v minulém čísle jsme v rubrice Za poznáním měli materiál z jihomoravského Blanska a po krátké odbočce do sousedního Polska se v dalším vydání zaměříme opět na tuzemsko, konkrétně Liberecko a později na Těšínsko.

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

TIPY NA VÝLET



Na výlet do Lednice (nejen) Hurvínekem

I letos pojedete o víkendech a státních svátcích mezi Břeclaví a Lednicí od 1. května do 28. září historický motorový vůz 50. let minulého století Hurvínek. Každou poslední sobotu v měsíci (30. 5., 27. 6., 25. 7., 29. 8. a 26. 9.) ho v rámci Lednického parního léta nahradí parní vlaky s historickými vozy Rybáky tažené lokomotivou Velký bejček. Součástí parních vlaků bude i bufetový vůz s nabídkou občerstvení a jihomoravských vín. Historické motoráky nebo parní vlaky odjíždějí z Břeclavi vždy v 9.10, 11.10, 13.10 a 15.10 h. Zpět z Lednice se pak vrací v 10.20, 12.20, 14.20 a 16.20 h. Mezi Břeclaví a Lednicí zastavují vlaky ve všech stanicích i zastávkách. Jednosměrná jízdenka do motoráku stojí 30 Kč, do parního vlaku 60 Kč. V nabídce jsou i zpáteční jízdenky za 45 Kč, resp. 90 Kč. Děti od 6 do 15 let platí polovinu jízdenky. Více informací najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice: Břeclav/Lednice



K uctění památky padlých železničářů

U příležitosti 70. výročí ukončení bojů 2. světové války v Evropě se konají 5. května v Praze vzpomínkové akce k uctění památky účastníků Českého národního a Pražského povstání. Pestrý program bude připraven hlavně na Staroměstském náměstí, kde pro tento účel vyrostla krytá tribuna. U ní budou k vidění nejen velkoplošné fotografie z bojů u radnice, ale také dvě desítky historických vojenských, policejních a civilních vozidel. Mezi nimi nebude chybět dvojice historických služebních vozů Čs. státních drah. V podvečer se vozidla s osádkou, jež jim velitelem bude vždy válečný veterán nebo účastník Pražského povstání, vydají ze Staroměstského náměstí k vybraným pomníkům. Tam položí věnec, složí poctu a jeden z osádky vozů tu bude držet hodinu čestnou stráž. Služební vozy Čs. státních drah zamíří k vršovickému nádraží, kde se uctí památka padlých železničářů.

Nejbližší železniční stanice: Praha Masarykovo nádraží/Praha-Vršovice



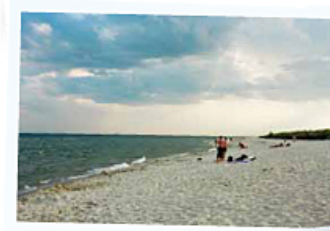
První parní víkend v Lužné u Rakovníka

Po oba víkendové dny 16. a 17. května se můžete svést z Prahy do Lužné u Rakovníka a zpět zvláštním historickým vlakem taženým lokomotivou Papoušek 477.043. Vlak odjíždí v sobotu i v neděli z pražského Masarykova nádraží v 8.09 h. V Praze zastaví ještě v Bubnech, Dejvicích a Veleslavíně a přes Hostivice, Kladno, Stochov, Nové Strašecí a Řevničov dojezdí do Lužné u Rakovníka v 10.05 h. V Lužné budou ve venkovní i vnitřní muzejní expozici k vidění historické lokomotivy, vozy a drážní technika, ale největší atrakcí letošního prvního parního víkendu se stane nově opravená lokomotiva Kyklop T 499.0002. Zájemci se mohou také svést parním vlakem s lokomotivou Kremák 534.0323 z Lužné u R. do Stochova na prohlídku salonku T. G. M. Na zpáteční jízdu z Lužné do Prahy se parní vlak vydá ve 14.55 h., na pražské Masarykovo nádraží s ním přijedete v 16.41 h.

Nejbližší železniční stanice: Lužná u Rakovníka

Dostupné pouze v tištěné podobě

Příroda byla k Česku poněkud skoupá. Nenadělila mu velehorny ani moře. Přesto si v pozici vnitrozemského státu nemusíme zase tolik zoufat. Vždyť k nejbližším břehům u slané vody je to od našich hranic jen asi tři sta kilometrů. Co na tom, že jde pro mnohé o příliš studený Balt. A kdo rád cestuje a nevadí mu překonání dalších kilometrů, může zavítat ještě o něco dál, k polskému městu Gdyně a jeho plážím. Rozhodně stojí za to.



BALT. Na Helu je lepší zajít až k otevřenému moři. Na pláži tu bývá méně lidí.

Za studeným mořem a drsnými plážemi do Gdyně



TORPÉDOBOREC. V gdyněmském přístavu najdete i tento skvost, válečnou loď Blyskawica. Ve své době patřila ke špičce vojenské techniky.

a zajímavější způsob dopravy, a to trajektem, kdy cesta trvá jen hodinu. Aby ne, vždyť po vodě to je pouhých 18 kilometrů, zatímco po souši je vzdálenost o 60 kilometrů větší. A tak v jednu hodinu po poledni za 35 zlotých na osobu nastupujeme na trajekt a vyplouváme směrem k Helu. Cesta ubíhá velmi pohodově, žádné vlny, ba ani studený větřík. Proto čas na trajektu vyplňujeme prohlídkou lodí a částečně také sluněním na horní palubě.

Lepší než městská pláž je otevřené moře

Po příplutí na poloostrov jdu ze všeho nejdřív preventivně zkontrolovat, v kolik nám skutečně pojede vlak. Procházím okolo přeplněné městské pláže u přístavu a okolo „fokarů“, záchranné stanice tuleňů baltických, kde je vstup 10 zlotých, až na nádraží. Velmi mě potěšil záchvěv domovní v podobě Brejlovce 754-046, jehož jsme zde spatřili. I když Hel nabídl i další turistické zajímavosti, jako třeba maják, rybářské muzeum, pomník obránců Helu, přijeli jsme za mořem a vzhledem k tomu, že městská pláž je přeplněná, přecházíme poloostrov směrem k otevřenému moři. Je to sice 15 minut cesty navíc, ale zato voňavým borovým lesem, na jehož konci se rozprostírá potoprázná čistá pláž s nerušeným výhledem na moře. I zde je teplota vody příjemná, ale pouze mezi pláží a měličnou asi 50 až 100 metrů



PŘEKVAPENÍ. Brejlovce vjezdí na poloostrov Hel rozhodně nečekají.

Vloni o dovolené mi zbylo pár dní volna a jako spádový suchomys jsem zatočil zase po čase vidět moře. Ale jak se nejnázke k nějakému i rodinou dostat? A jaké vlastně vybrat? Přepadla mě vlna nostalgie a vybrali jsme proto k Baltu do sousedního Polska. Je to blízko a mě, byt chladnější, má své nesporné kouzlo.

Z Wrocławu se stalo letní kino
V podvečer jsme dorazili Dřevollinem (ESZ) do Wrocławu. Nažtěstí měl krásné měkké sedačky, ale přesto jet s ním dvě a půl hodiny, to byl celkem silný zážitek. Protože do odjezdu vlaku nám zbývalo něco přes dvě hodiny, vyrazili jsme na prohlídku historické části města. Zrovna se zde konal mezinárodní filmový festival. A tak byla větší část hlavního náměstí přestavěna na letní kino. Při procházce nás kromě krás starobylého města zaujaly drobné sošky trpaslíků v rozmanitých podobách a v různých činnostech, výsledek aktivity polské Otanově alternativy za socialismu

a v současnosti jeden z turistických magnetů města. Po okružní jízdě večerní procházce jsme ale nastoupili do ličkového vozu a vyrazili konečně k moři.

Gdyněmskému přístavu vědoví plachetnice

Ráno jsme vystoupili v Gdyni. Naše první kroky sice směřují do přístavu, ale hned vedle něj je městská pláž. A jelikož zrovna ukrutně páhlo slunko, neměli jsme a vyrázili se trochu ochladit. Voda byla příjemná, jak by ne, vždyť má bezmála neuvěřitelných 24 °C, což ostatně hlásí cedule umístěná u vstupu na pláž. Před desítkou se zvedl a odcházíme do přístavu, kde na nás čeká jeden z klů našeho vletu – plachetnice Dar Pomorza. Jedná se o plachetnici postavenou v roce 1909 jako školní loď německého obchodního loďstva (Prinzess Eitel Friedrich).

Po první světové válce byla zabavena v rámci reparací a v roce 1939 zakoupena pro polskou námořní akademii v Gdyni a veřejné sbírky. V Dánsku pak prošla rekonstrukcí a v roce 1930 dostala jméno Dar Pomorza na počest všech lidí, kteří se na ni složili. Za více než 51 let služby uskutečnila přes 100 cest po všech meších světa. V srpnu roku 1982 ji nahradila plachetnice pojmenovaná Dar Młodzieży a sama se pak stala muzeem. Vstup na loď stojí pouhých osm zlotých. Prohlídka plachetnice je navíc pro souchomce nezapomenutelným zážitkem, a to jak prostor, kde pobývali kadeti, tak luxusně zařízených kajut pro velící důstojníky.

Hned vedle plachetnice je navíc pro souchomce nezapomenutelným zážitkem, a to jak prostor, kde pobývali kadeti, tak luxusně zařízených kajut pro velící důstojníky.

prohlídka plachetnice je pro romantiky a dobrodruhy, prohlídka torpédoborce je spíše pro techniky. Ostatně přístupná je jen hlavní paluba a podpalubí, kde bylo při naší návštěvě občas až nedýchatele horko. Vířec si nedokážu představit, jaké to muselo být na lodi při bitevních výševě.

Trajektem na poloostrov Hel
Po zajímavé prohlídce a chutné rybě v jedné z mnoha místních restaurací se vydáváme na poloostrov Hel, nacházející na špičce Helské kosy. Na poloostrov Hel se lze dostat několika způsoby. Vlakem nebo autobusem cesta trvá asi hodinu a půl. My však volíme rychlejší

vzdálenou, potom je již teplotní vliv Baltu znát. Po odpoledním dovádění ve vlnách se navěčer chystáme na vlak. Cestou si ještě dávné drobnou večeri – výběr je veliký, aby příjemným cenám nás to ani finančně nezruinuje. A pak burd do vlaku! Škoda, Brejlovce už odjel... Ráno se probouzíme ve Wrocławu. Navzdory rozsáhlým modernizacím na polské železnici sice přijíždíme načas, ale dle výhledového jízdního řádu, a tak nám příjezd do Čech o půl hodiny ujede. Jet o měsíc dříve, tak to v pohodě stiháme, a proto znovu vyrazíme na prohlídku historické části tohoto města, tentokrát za světa. Ted už se členě vyžíváme na lov trpaslíků. Jsou všude.

RADEK HORTENSKÝ

ŠTOINFO

Hlavní nádraží v Gdyni Gdynia, dříve pojmenované Gdynia Główna Gdynia. První železniční stanice byla otevřena v roce 1894. S rozvojem námořního přístavu v Gdyni v letech 1913–1914 vznikla vedle ní druhá stanice. Nejprve sloužila za druhé světové války byla posazena v 50. letech nová, kterou navštívil Winston Churchill. Je jedinečnou kombinací sovětského a německého umění architektury. V roce 2008 byla započata rekonstrukce hlavního nádraží. Přehledná budova je na samostatné síti s přímými vstupy. Největší kabinou Mjyska w Trójmieście (PKM) slouží především pro spojky město Gdynia, Sopot, Ciepła, Narew, Reda a Wajterszewo. Gdyniácké hlavní nádraží obsluhují také dálkové vlaky, které spojují Gdyni s Varšavou, Katowicemi, Krakovou, Lublínem či do německé hranice.



NÁDRAŽÍ. Gdyněmské hlavní nádraží vzniklo už v roce 1894. Bylo ale několikrát přestavěno (vlevo). Legendární vlak Dřevollino.



MĚLI BYSTE VĚDĚT

Gdyni (polsky Gdynia) je město na severu Polska na břehu Baltického moře. Společně s městy Topoly a Cielmno je město Trójmieście. Gdyni sídla městská policie až v roce 2006, je tedy jedním z nejmladších polských měst. Její rozvoj souvisí s výstavbou námořního přístavu v Gdyni v letech 1913–1914. Má rozlohu 135,34 km² a přibližně 250 tisíc obyvatel. (Zdroj: Wikijednot)

UPLATNĚNÍ FIP

Železničář

VYDAVATEL České dráhy, a. s., ul. Míru 1, Praha 1, IČ: 20942281, výhledově kategorie dle zákona o veřejném právu. Je mateřskou organizací společnosti České dráhy, a. s. **SEKREJTERKA** Viktorie Rubeš. **VEDOUcí ODĚLENÍ** Zdeněk Trnec. **GRAFICKÁ ÚPRAVA** Jakub Šimečka. **ADRESA ÚŘADU VYDAVATELE** Železničář, České dráhy, a. s., Gerozdův nábřeží, 100 01, Praha 1. **INZERČNÍ PŘÍKLADNÍK** Česká dráha, tel. 972 233 090, e-mail: inzerce@cd.cz. **ADRESA INZERČNÍ** Je dvojnásobně předvytištěn. **HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zaslouží měsíčně bankovním převodem, nemohou však být vyplaceny, pokud autor nedá redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevýžádáné rukopisy a fotografie se nevracují. **VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJE** České dráhy, a. s., ŽC Česká Třebová, 7, Praha, Titulární Klomouk. Registrace Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6580 ze dne 4. 2. 2003. ISSN 1594-0322-8002

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090