

Železničář

10. KVĚTNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



10

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Roztříštěnost řad a náhradních dílů, možnost poskytování servisu ze strany ČD soukromým dopravcům, ale i personálu. To byla základní témata rozhovoru s **Pavlem Rešlem**, ředitelem odboru správy a údržby kolejových vozidel ČD.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

Hospodaření Skupiny České dráhy loni skončilo se **ziskem 1,2 miliardy korun**. V meziročním srovnání si skupina polepšila o více než 200 milionů korun. Zisk vykázaly všechny společnosti skupiny.

11–14 TÉMA

Podle průzkumu, který si ČD nechávají pravidelně zpracovávat, se národní dopravce těší stále větší oblibě. Šetření ukázalo i další zajímavé výsledky. Třeba to, že lidé využívají vlak více než v roce 2017.

15 ZAHRANIČÍ

Rok 2026 bude pro rakouské železnice přelomový. Cestu z **Vídně do Klagenfurtu** zvládnou vlaky místo čtyř za pouhé dvě a třičtvrtě hodiny a ze Štýrského Hradce pak jen za 45 minut.

16–17 RECENZE

Firma Tillig model **lokomotivy 312.8500** představila jako novinku na rok 2016. Je to nejmenší lokomotiva tohoto výrobce. Verzi ČSD s katalogovým číslem 04244 si ji představíme.

18–19 CESTOPIS

Veřejná doprava ve Švýcarsku má vynikající pověst. Vyšli jsme se na otočku z Prahy přímým lůžkovým vozem Českých drah do Curychu a přes Interlaken až na **horu Schilthorn**.

20–21 HISTORIE

Prototyp řady E 499.1, později nesoucí číslo 141, byl dokončen v roce 1957. Lokomotivy zpočátku trápily časté poruchy. Později se je podařilo odstranit a **jedničkové Bobiny** se staly platnými pomocníky.

Vyhodnocení soutěže z č. 8

Od kolika let hraje Milan Al-Ashhab na housle?

Správná odpověď: c) od pěti

Tři úspěšní soutěžící, kteří získají po dvou vstupenkách na vystoupení tohoto houslisty, budou o výhře informováni e-mailem.

TITULNÍ FOTO

Autor: Richard Weber

Dvojice Brejlovců v čele legendárního zážitkového spoje Venice Simplon-Orient-Express na trase Plzeň–Furth im Wald



Bhmpz²²⁸

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Jde o velkoprostorový osobní vůz 2. třídy pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu s místy pro přepravu cestujících na vozíku. Vznikl modernizací původního oddílového vozu řady Bmz²³⁵. Vagony nabízejí komfortní cestování v klimatizovaném prostředí, zvláštní oddíl pro cestující s dětmi včetně místa pro umístění kočárku a prostor pro jízdní kola.

Celkem devět modernizovaných vozů typu Bhmpz²²⁸ poskytují dvašedesáti cestujícím jeden velkoprostorový oddíl se sedadly za sebou a se sklopnými stolkami, nebo se sedáčkami proti sobě vis-a-vis, kde jsou větší stoly s rozkládacími křídly. Sedáčky jsou s textilním potahem a polohovatelné. U míst nechybějí elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících a integrované jsou do nich také USB porty. Cestující mají k dispo-

zici také wi-fi. O průběhu jízdy informuje audiovizuální informační systém s několika LCD obrazovkami v oddíle a v nástupním prostoru.

Ve velkoprostorovém oddíle je také rozšířený volný prostor se dvěma pouze sklopnými sedáčkami pro cestování dvou osob na invalidních vozících. Větší místo bez sedaček umožňuje jejich snadný pohyb, pro který je upravená i šíře chodby k nástupnímu prostoru a toaletu. Ta je bezbariérová s dostatečně velkým prostorem pro pohyb na vozíku. V jejím prostoru se nachází také sklopný pult pro přebalování kojenců.

Hned vedle nástupního prostoru a toalety s přebalovacím pultem je uzavřený čtyřmístný oddíl pro cestující s dětmi. Ten je vybavený velkým stolem s rozkládacími křídly, který lze využít pro malování nebo stolní hry. V oddíle je rovněž vyhrazený volný prostor pro kočárek. Vůz disponuje malým uzavřeným oddílem pro vlakový doprovod. ○

Číselná řada	61 54 20-91 01x-x
Počet vozů	9
Nejvyšší dovolená rychlost	200 km/h
Rok výroby (modernizace)	1977 (2016)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	SGP (Pars nova)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	62
Oddílů	2
Hmotnost prázdný/obsazený	48 t/53 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm



Vážení čtenáři,

České dráhy v průběhu posledních několika měsíců finalizují na jedné straně jednání s jednotlivými objednateli ve věci smluv o závazku veřejné služby po roce 2019, ale také završují náročné období obhajoby finančních výsledků a zpracování střednědobého ekonomického plánu pro následující roky. V zásadě se ale jedná o postupující logickou posloupnost několika kroků.

Byly prezentovány výsledky hospodaření za rok 2018 a lze konstatovat, že se jednalo o výsledky úspěšné. Skupina ČD vykázala meziroční zlepšení výsledku hospodaření cca o 200 mil. Kč a také všechny rozhodující ukazatele v rámci osobní dopravy i v prvním čtvrtletí roku 2019 drží dlouhodobě rostoucí trend, ať se již jedná o počty přepravených cestujících, průměrnou přepravní vzdálenost, obsazenost souprav. Společnost také snížila výši svého zadlužení, což je rozhodně dobrý výchozí krok pro předpokládaný investiční plán v letech následujících. Na druhou stranu si uvědomujeme, že i přes pozitivní výsledek Skupiny ČD se nepodařilo udržet v kladných číslech segment osobní dopravy, který meziročně poklesl o 203 mil. Kč. Je však nezbytné připomenout, že výsledek osobní dopravy byl v předchozím roce 2017 výrazně pozitivně ovlivněn kurzem Kč vůči euru, který segmentu pomohl v částce okolo 600 mil Kč. Samotná osobní doprava se tedy bez tohoto vlivu zlepšila, nicméně stále nejsme na cílových, tedy kladných hodnotách. Aktuálně však činíme veškeré kroky, abychom ve výhledu let 2020 a dále tohoto cíle dosáhli.

ČD udržely rating na úrovni Baa2 se stabilním výhledem. To zjednodušeně znamená spolehlivost a stabilitu naší společnosti v otázce ekonomických parametrů, schopnost predikovat změny na trhu osobní dopravy, ale také přiměřenou ambici v rozvoji firmy v nejbližším období. V rámci obhajoby byl poprvé prezentován střednědobý plán společnosti do roku 2023, zohledňující snížený rozsah dopravy od prosince 2019. Ten v sobě zároveň obsahuje jasná a konkrétní opatření, která musíme implementovat k tomu, aby se daný plán naplnil.

Cestou k úspěchu je primárně pozitivní výsledek hospodaření. Ten je ostatně důležitým předpokladem pro dobrou nabídkovou cenu pro objednatele, stejně jako pro zdroje financování našeho investičního plánu. České dráhy aktuálně realizují nejvyšší počet veřejných zakázek v historii a v podobě rámcových zakázek mají flexibilní nástroj pro racionální postup plnění konkrétních počtů daných řad vozidel pro jejich samotnou výrobu. Tedy, co je ekonomicky smysluplné, nebo co je zaslужněno s vybranými objednateli, to je objednáno u daného výrobce. I toto bylo pozitivně zohledněno v hodnocení ratingové agentury Moody's.

V nejbližší době také budou ČD emitovat nové dluhopisy. Jednak z důvodu splacení historické emise ve výši 300 mil. eur, jednak pro financování našich investic. Dlouhodobá stabilita finančních nástrojů a potažmo nákladů je také důležitou součástí pro naceňování nabídek ČD, ať již pro ucelené provozní soubory, nebo pořízování či nákup nových kolejových vozidel. Proces samotné emise běží již od ledna a v horizontu dvou až tří týdnů budeme znát výsledek našeho úsilí.

České dráhy jsou jednoznačně stabilní firmou a mají jasně vymezenou strategii jak se zlepšovat. Víme, co jsou naše priority, známe své přednosti, zapracovali jsme na vlastní akceschopnosti a dobře predikujeme možná rizika. Aktivně hledáme nové příležitosti rozvoje ČD tak, abychom našli profitabilní alternativy k aktuálnímu snížení našeho podílu na trhu.

České dráhy sice přijdou o cca 6 % dopravních výkonů, ale neztratí ambici dokázat, že jsou spolehlivým partnerem na poli železniční dopravy. Množství potenciálních projektů a aktivit rozvoje, které analyzujeme a chceme realizovat, o tom vypovídá. Nebude sice jednoduché udržet dlouhodobý cíl tzv. „černé nuly“, a to zejména v sektoru osobní dopravy a mateřské společnosti ČD, ale jsem přesvědčen, že to společně dokážeme.



Radek Dvořák

náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku, člen představenstva



62x 2x 1x

Muzejní sezona v Rosicích nad Labem zahájena

Pardubický spolek historie železniční dopravy zahájil v pátek 26. dubna úvodním slovem svého předsedy Oldřicha Čížka již devatenáctou muzejní sezónou ve stálé expozici na nádraží Pardubice-Rosice nad Labem. Sdružení, které řadu let pomáhá šířit dobré jméno společnosti České dráhy, dlouhodobě a vytrvale pracuje na osvětě už od těch nejmenších. Dětem a jejich rodičům vhodnou formou prezentuje nejen historii, ale i současnost železniční dopravy, která je lepší alternativou k individuální automobilové dopravě. Mezi pozvanými hosty nechyběli zástupci Pardubického kraje, Českých drah, města Pardubic a SŽDC. Jak zdůraznil Oldřich Čížek, rosické nádraží, kde se nachází muzejní expozice a sbírková vozidla, je ideálním místem ke konfrontaci historie se žhavou současností. Tu představují v sousedství jezdící moderní motorové jednotky RegioShark či elektrické vlaky RegioPanter. V rámci nové sezony byla otevřena výstava fotografií s názvem Fenomén Hurvínek, věnovaná motorovým vozům řady M 131.1.

(mah)



ČD v Olomouckém kraji vítězem

Národní dopravce zajistí i v dalších letech provoz na regionálních železničních tratích v celém Olomouckém kraji. Krajské hejtmanství uzavřelo v pátek 3. května se společností České dráhy první dvě ze tří smluv, které se týkají zajištění regionální dopravy formou přímého zadání. Celkem si Olomoucký kraj objedná dopravní obslužnost ve třech provozních souborech. Jak sdělil generální ředitel ČD Miroslav Kupec, dvě smlouvy na období deseti let, které podepsal s hejtmanem Ladislavem Okleščkem, se týkají tratí v motorové trakci na Hané a na Jesenicku. Nová dohoda o zajištění železniční dopravy obsahuje nejen ustanovení o modernizaci vozového parku, ale například přísné sankce za zpoždění vlaků. Smlouva s Českými drahami bude platit do roku 2029 a hejtmanství si může diktovat rozsah vlakových spojů, jejich návaznost i nárůst kvality přepravy. Cestující se také mohou těšit na větší komfort ve vlacích. Novinkou bude 12 klimatizovaných jednotek řady 646 výrobce Stadler Panow, které ČD zakoupily v Německu. Jednotky čeká nejen pravidelná periodická oprava, ale i modernizace.

(mah)



Práce na dvou parních lokomotivách pokračují

Do díln Deutsche Bahn v Meiningenu odjel z ČD Muzea v Lužné u Rakovníka opravený kotel z právě rekonstruované parní lokomotivy 365.024. Do Německa odcestoval dvacetitunový náklad na kamionu ve čtvrtek 25. dubna. V dílnách DB jej technici svážou s pojezdem, který je v Meiningenu už od loňského léta. Pracovat se bude i na dalším příslušenství včetně pneumatické a mechanické brzdy či opláštěvání kotle. Hotovo by mělo být zhruba do roka. Na kotel správkaři Českých drah už namontovali armatury a za účasti zkušební komisaře úspěšně natlakovali. „Třistapěšedesátka“ není jedinou lokomotivou z vozidlového parku Centra historických vozidel, která letos projde rukama správkařů. Na rám bude v Lužné v dohledné době zavázán i kotel ze stroje 434.2186, který si odbyl rekonstrukci v kolínské firmě SEA. Z rámu Čtyřkoláku ještě budou vyvázány všechny nápravy a taktéž odeslány do Meiningenu, aby zde dostaly nové obruče. Němci by vše měli zvládnout do několika týdnů. Kompletně by měl být Čtyřkolák hotov do konce roku.

(hol)



Vypsána první soutěž na změnu trakční soustavy

SŽDC vypsal dlouho očekávanou soutěž na proměnu prvního, 44 kilometrů dlouhého úseku se stejnosměrným napětím 3 kV na střídavou napájecí soustavu 25 kV 50 Hz. Jde o traťový úsek mezi Nedakonicemi, Otrokovicemi a Říkovicemi na trati Břeclav – Přerov. O přechodu na střídavou napájecí soustavu rozhodla Centrální komise ministerstva dopravy na základě studie proveditelnosti. Střídavý proud má zamezit výpadkům napájení, neomezenou rekuperaci a také výrazně snížit ztráty při přenosu. SŽDC počítá s dokončením přepojení do konce srpna 2022. K omezení běžného provozu na trati z důvodu změny napájení trakčního vedení dojde většinou střídavě na jedné koleji a krátkodobě při přepínání a při výměně některých izolátorů. Počítá se s tím, že v trakční napájecí stanici Otrokovice vznikne mobilní stejnosměrná napájecí stanice DC 3 kV, uskuteční se demontáž stávající technologie a demolice původní technologické budovy.

V novém objektu bude střídavá technologie, naopak v Říkovicích se zařízení rozšíří o střídavou část. Posunutí přechodového bodu na sever souvisí mimo jiné s chystanou elektrizační trati Otrokovice – Zlín – Vizovice, která se aktuálně projektuje.

(mah)



Cyklovlak vyjel z Plzně už po pětadesáté

Plzeňské Regionální obchodní centrum Českých drah ve spolupráci se střediskem volného času Radovánek vypravilo v první květnové sobotě z Plzně na Jesenicko a Rakovnicko speciální cyklovlak. V pořadí pětadesáté jízdy se zúčastnilo 230 cyklistů a koloběžkářů všech věkových kategorií, kapacita vlaku díky tomu byla zcela vyprodána. Z jesenického nádraží pořadatelé naplánovali pohodovou trasu přes Rakovník a Křivoklát do Roztok k Berounce. Milovníci cyklovýletů tak měli možnost návštěvy historického centra Rakovníka, ČD Muzea v Lužné, hradu Křivoklát, rozhledny Velká Buková a mnoha jiných zajímavostí. Další speciál vyráží ze západočeské metropole v září, cílem bude nejspíše Zatecko anebo Brdy. Destinace bude včas potvrzena, záleží na výlukách na síti SŽDC. V soupravě zvláštního osobního vlaku s lokomotivou 742.243 od ČD Cargo byly zařazeny vozy řad Ds, BDs, Bdt a Bistro. (hol)

Ve stanici Beroun opraví nádražní budovu

Kompletní rekonstrukci nádražního objektu si projde stanice Beroun. SŽDC už nedávno zahájila výběrové řízení na zhotovitele. Oprava bude zahrnovat novou fasádu a její zateplení, novou střechu, výměnu oken a dveří, úpravu povrchů stěn a stropů, podlahy i výměnu interiérových dveří. Celý komplex dostane nové rozvody, systém chlazení a výměny vzduchu. Stavební práce se dotknou i podzemních podlaží, kde se bude realizovat nová hydroizolace stěn pod úrovní terénu, sanace sklepních prostor i odstranění vlhkosti. Rekonstrukce bude dále řešit rozšíření informačního a kamerového systému. V odjezdové hale dojde k větším dispozičním změnám, přemístění pokladen a vzniku dalších komerčních prostor. Cílem modernizace je oživení prostor a zvýšení cestovního komfortu. Předpokládané náklady dosáhnou 228 milionů korun. Stavební práce začnou v červenci letošního roku a budou trvat 24 měsíců. (hol)

Trať z Hradce Králové do Týniště n. Orlicí se dočká modernizace

Dvacetkilometrový traťový úsek mezi Hradcem Králové a Týništěm nad Orlicí dostal zelenou na plánovanou modernizaci. Souhlasné stanovisko při posuzování vlivu stavby na okolí (EIA) vydalo Ministerstvo životního prostředí ČR. Frekventovaná jednokolejná trať se dočká nejen zdvojnásobení, ale i zvýšení maximální rychlosti až na 160 km/h. Podle správce železniční infrastruktury se samotná realizace stavby předpokládá v letech 2022 až 2026. Trať, která je nyní elektrizovaná stejnosměrným napětím 3 kV, bude navíc připravena na budoucí přepnutí na střídavou trakční soustavu 25kV 50 Hz. Traťový úsek mezi královéhradeckou metropolí a Týništěm je součástí tratě 020 Velký Osek – Choceň, která by tak měla sloužit jako alternativní spojka k prvnímu tranzitnímu koridoru. V Týništi nad Orlicí by měla navázat modernizace zbývajících úseků do Choceň, která aktuálně prochází procesem EIA. Úseky od Hradce Králové na Prahu by měly projít postupnou modernizací v letech 2020 až 2030. (mah)

Vozidlo je nejdražší, když stojí

Roztříštěnost řad a náhradních dílů, možnost poskytování servisu ze strany Českých drah soukromým dopravcům, ale i personálie. To byla základní témata rozhovoru s Pavlem Rešlem, ředitelem odboru správy a údržby kolejových vozidel ČD. Jak ČD i přes nízký počet správkářů zajišťují provoz a jak se dopravce zapojuje do vývoje nových vozidel?

Josef Holek | Foto: Michal Málek

Jaké problémy přináší roztříštěnost řad?

Především obrovské množství rozličných náhradních dílů, které pomalu docházejí. Špatně se shánějí a nové jsou poměrně drahé. Navíc i dodací lhůty jsou relativně dlouhé. Nyní jsme měli problém s náhradním dílem, na který jsme čekali sedm měsíců, i přes časté urgencye. Máme přes sto čtyřicet typů vozidel a každá řada má své odlišné díly.

Jistě nepomohl ani krach firmy UniControls, která dodávala informační systémy.

Přesně tak. Jejich produkty máme na lokomotivách i vagonech. UniControls našťásti nevyroběl všechno sám, takže jsme se snažili, vcelku úspěšně, podchytit dodavatele i zaměstnance. Jedna z dalších firem dokázala systémy po UniControls zčásti převzít. U softwarových firem je problém především o lidech. Člověk, který tvoří program, chápe nejlépe, proč vytvořil daný konkrétní příkaz. Cizí programátoři mají naopak problémy, musí hledat logiku, kterou měl původní vývojář. Zatím se nám daří takovému lidu kontaktovat.

Které náhradní díly jsou nejčastěji nedostatkové?

Vesměs ty z elektronické výzbroje. Například centrální zdroje energie, které napájí celý vůz. Pokud vypadnou, nejde klimatizace, topení, vakuové toalety. Podobně to je u lokomotiv, nejde-li něco z elektroniky, odstaví se hlavní počítač a lokomotiva není schopná vyjet. Kromě dílů z elektročásti jsou to díly k pojezdům a brzdám, které mají vždy nejvyšší prioritu. Problémy jsou i s díly ke dveřím. Ani ty totiž nejsou všude stejné a dílů je k nim nepřeberné množství. Z provozu vnímáme informace o problémech s vakuovými toaletami, ovšem ne vždy je na vině technika. Mohou se ucpat, může být plná jímká, dojit voda a okamžitě se to objeví jako závada.

Pomohla by vlastní větší zásoba dílů?

Ano, ale ve spoustě případů máme inventurní stav vozidel roven turnusové potřebě, případně nízký počet záložních vozidel v dané lokalitě. Jakákoliv preventivní úprava nebo údržba tedy logicky přináší pokles pod úroveň alespoň nutného počtu. Spoustu náhradních dílů odebíráme ze zahraničí. Nicméně neznamená to, že čekáme, až požadovaný náhradní díl obdržíme, opravy řešíme operativně, třeba i kanibalizací, a vozidla jezdí bezpečně dál. Sice nemám kanibalizace rád, ale nařizují je. Odstaveno v dílnách máme stále zhruba stejný počet vozidel. V létě odstavujeme více z důvodu nefunkční klimatizace, v zimě kvůli nespolehlivosti topení a jaro s podzimem využíváme k tomu, abychom tato zařízení připravili co nejlépe na sezonu a neměli příliš velké poruchy. Musím říci, že se zaměstnanci v depch snaží.

Jaké má tato problematika řešení?

Viděl bych to tak, že pokud máme vyzkoušený, funkční a spolehlivý náhradní díl, snažit se ho nasadit na co možná největší počet vozidel. A tím pádem nutit dodavatele k rychlejším dodávkám a nižším cenám. Tímto směrem bychom to měli tlačit. Pak už nastupuje naše Zásobovací centrum, a co může, objednává s předstihem.

Pomohlo by tedy i sjednocení řad?

Snaha je dělat opravy s pokud možno největším počtem unifikovaných dílů, ale bohužel, ne vždy to jde. Budu se opakovat, ale i v tomto směru máme největší starosti s dveřmi a toaletami, a to napříč řadami vozů. V případě nástupních dveří by se jistě vyplatilo bouchnout do stolu a říct, budeme brát technologii ke dveřím od jednoho výrobce. A tuto linii držet u všech dodávaných a opravovaných vozidel. Ano, bylo by to na začátku dražší, ale teď bychom neměli takové starosti, které nás možná vyjdou ještě draž. Často pak musíme tlačit k řešení dodavatele oprav, žádáme jiné a spolehlivější díly, jiné pohony, kulisy, uchycení. Blýská se však podle mého na lepší časy. Máme s kolegy strategií, jak jet jedním směrem v unifikaci dílů – budeme se snažit instalovat maximum stejných dílů.

A co se týče unifikace řad, je to jeden z možných kroků, jak problémy s roztříštěností eliminovat. Spousta dílenských prvků je u unifikovaných vozidel stejných, ale například na Regio a InterPanterech, byt jsou si velmi podobní, máme čtyři základní typy sad podvozků. Souvisí to s vývojem, takže podvozek ze staršího InterPanteru nezavážete pod novější, bez provedení řady úprav. Není to o tom, že by to takto dělal výrobce schválně anebo že bychom si to takto objednali. Výrobce vyvine systém, o kterém je přesvědčený, že je nejlepší. Pak ale vyjede do provozu, zjistí nedostatky a průběžně se ladí. Ve druhé sérii už pak mohou být jiné díly i jiná konstrukce, například jiné odpružení. Není to tedy jako v automobilovém průmyslu, kdy se všechno do poslední chvíle ladí a teprve pak vyjedou milionové série. Na železnici vyjíždějí série o desítkách, maximálně stovkách vozidel. Ano, chtělo by to udělat prototypy a několik let je nemilosrdně trápit.

Jde do zmíněného systému naroubovat i požadavky objednatelů na výbavu vozidel?

Jistě. Ukážu to na příkladu motorových vozů řady 810, které jsou dnes často podřízené požadavkům krajů. Máme vytipované určité prvky, které chtějí téměř všichni objednatelé, takže jsme se domluvili, že se při každé dílenské opravě budou doplňovat. Kraj, který je sice nepožaduje, je dostane také. Může se totiž stát, že se vozidlo přesune do jiného kraje, který už výbavu vyžadovat bude, a co potom? Tam, kde chtějí něco málo navíc, pak jsme schopni doplňovat. V dílenské opravě se udělá to, co chceme my a většina objednatelů, to ostatní se pak případně dodělá bez většího zásahu.

Přenášejí České dráhy své poznatky následně do vývoje?

Přesně. Speciálně při zavádění nových vozidel se pravidelně konají porady, kde o těchto věcech diskutujeme. Co si neumíme vyřešit sami, chceme zajistit od výrobce. Dáváme takto zpětnou vazbu například Škodě Transportation k lokomotivám řady 380, Panterům obecně a osobním vozům, jež nasazujeme na linku z Prahy do Hamburku.

Věřím tomu, že kdybychom měli pět řad lokomotiv a deset řad vozů, budeme mít ve skladech všechno. Ale my máme takové množství techniky, že není v silách ani možnostech skladů nás plnohodnotně zásobit.



Pavel Reší

Po absolvování Střední průmyslové školy strojní v Děčíně nastoupil na fakultu Strojní a elektrotechnickou Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině, obor Provoz a údržba kolejových vozidel. Po vojně nastoupil k ČSD do lokomotivního depa v České Lípě, následovalo DKV Ústí nad Labem a od roku 1995 zastával další funkce v soukromém sektoru (VIA-TECH, VIAMONT, OKD D, AWT VADS či GW Train Regio). V roce 2014 se vrátil k ČD, resp. do DKV Plzeň coby inspektor kvality. Od roku 2016 byl pověřen vedením inspektorů kvality a o rok později se stal zástupcem ředitele odboru kolejových vozidel ČD pro údržbu. Rok 2018 přinesl post ředitele odboru správy a údržby kolejových vozidel. Pavel Reší je ženatý, s manželkou vychovává dva syny. Miluje jachting a adrenalinové sporty.

Je řešením i objednávka služby kompletního servisu k novým vozidlům?

Full-servis je domluvený jen na Vectrony. Pronajímatel si sice nedrží techniky a správkaře, tak si OCÚ Střed na základě smluvní dohody provádí některé opravy samo, nicméně díly jsou dodávány od pronajímatele a ten je schopen je dodat do 24 hodin. Je pravdou, že zrovna Vectronů je na světě dostatek, mohou si tedy dovolit vyrobít i patřičné množství náhradních dílů a mít konsignační sklady po celé Evropě. Rychlost dodávky a krátký čas odstavení jsou pak u full-service nesmírnou výhodou. Vozidlo je nejdražší, když stojí.

S ostatní technikou jsou samozřejmě větší problémy. Spousta dílů se už přestala vyrábět, hledáme náhrady a tady pak jde o to, kdo má jaké zkušenosti. České dráhy si certifikují své dodavatele, díly nám pak nemůže dodávat kdokoli, protože potřebujeme mít kvalitní materiál. Využíváme služeb firem a lidí zkušených a léty prověřených.

A naopak, mohou ČD nabízet kompletní servis ostatním dopravcům?

V podstatě ano. Máme opravárenská centra po celé republice. Proto také dodavatelský full-service služby tolik nevyužíváme. Dopravci sice chtějí pořizovat vlaky s full-servisem, ale kde ho chtějí provádět? Na širé trati? Nemají zájem a naopak my vlastní prostory nebudeme dávat všanc. Pro nás je zajímavější jim nabídnout činnost, naše lidi, kteří jsou zaškolení přímo od výrobců. Prostor ale musíme mít nejdříve my a musíme mít servisem pokrytá naše vozidla. Každý den dostávám seznam vozidel, která jsou odstavená k opravě, bude-li u některého střediska údržby svítit nula, tedy že máme vše, co potřebujeme, připravené pro provoz ČD, nemáme problém kapacity v případě možnosti nabídnout konkurenci. Ať se naši kvalitní lidé ukážou.

Jak by šlo procesy dodávek zrychlit?

Věřím tomu, že kdybychom měli pět řad lokomotiv a deset řad vozů, budeme mít ve skladech všechno. Ale my máme takové množství techniky, že není v silách ani možnostech skladů nás plnohodnotně zásobit. Nejsou nafukovací. Máme sklady Zásobovacího centra v České Třebové a na každém středisku údržby další, menší, kde jsou díly na techniku, kterou depo disponuje a kterou vypravuje. Ani tak tam ale nemají absolutně všechno. V tomto by nám unifikace velmi pomohla.

Ve správkárenství ale chybí i lidé. Jak úspěšný je retenční program?

Spuštěný byl kvůli tomu, abychom lidi přijali, a dnes je to o tom, abychom jsme si je udrželi. Je dobře, že jsme ho zavedli. Připravujeme další budoucí varianty. Po republice máme rozloženy zaměstnance, kteří jsou nesmírně šikovní, kteří umějí, znají a jsou velmi obětaví. Snažíme se jim jejich náročnou práci vykompenzovat i finančně, vážíme si jich a potřebujeme jejich zkušenosti a dovednosti. Kdo „dráhu“ umí, toho se prostě snažíme udržet.

Je alespoň početní stav techniků stabilizovaný?

Bohužel ne. Práce je to z mého pohledu krásná, když vám všechno jezdí, technika šlape. Ale také je to práce, při které si ušpiníte ruce, což se ne každému líbí. Například jsme se domluvili s řediteli jednotlivých OCÚ, že před nástupem nového zaměstnance mu ukážeme pracoviště, na kterých bude pracovat, aby věděl, co ho v praxi čeká. Stává se, že poprvé vstoupí pod lokomotivu, vidí nad sebou trakční motor a dostane strach. Víc už ho tam nevidíte. Pak veškerá snaha na vyškolení a předané zkušenosti přijdou vniveč. My se pak na druhou stranu snažíme počty stabilizovat a odměnit ty, kteří si to zaslouží. ○

Skupina ČD hospodařila se ziskem

Hospodaření Skupiny České dráhy loni skončilo se ziskem 1,2 miliardy korun. V meziročním srovnání si skupina polepila o více než 200 milionů korun. Kladná čísla vykázaly všechny společnosti včetně mateřských ČD, jejichž hlavním byznysem je osobní železniční doprava. Hospodaření bylo hodnoceno podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS).

Radek Joklík, Josef Holec | Foto: archiv ČD

Loňský rok byl v mnoha ohledech pro České dráhy velmi úspěšný. Vypravily přes 2,58 milionu vlaků osobní přepravy a jejich služeb využilo 179,2 milionu cestujících, což je v poslední dekádě rekord a v meziročním srovnání hovoříme o nárůstu o 4,5 milionu. To se pozitivně odrazilo i na výnosech segmentu osobní dopravy, které dosáhly 23,5 miliardy korun, tedy o 1,4 miliardy více než v předchozím roce.

„Dlouhodobý růstový trend podporují zejména investice do vozidel a zlepšování služeb. V loňském roce došlo například ke kompletnímu redesignu Pendolin, na Plzeňsku jsme nasadili devět nových souprav RegioPanter a v rychlících mezi Prahou a Děčínem jsme část vozů nahradili modernějšími, klimatizovanými vagony,“ vyjmenoval změny generální ředitel a předseda představenstva ČD Miroslav Kupec. Připomněl, že dopravce zároveň podepsal smlouvu na dodávku padesáti nejmodernějších vozů pro dálkovou dopravu a letos také smlouvu na výrobu 31 elektrických jednotek a 5 netrakových patrových jednotek pro regionální dopravu. „V příštích pěti letech chceme investovat do vozidel zhruba 40 miliard korun, což odpovídá požadavkům objednatelů, se kterými uzavíráme nové smlouvy. Již teď mohu potvrdit, že v roce 2020 a v letech následujících bychom měli zajišťovat více než 95 procent celkového rozsahu dopravních výkonů roku 2019,“ doplnil Kupec.



Mateřské ČD do zisku

Ačkoliv mateřská společnost ČD loni skončila hospodaření s mírným ziskem, samotný segment osobní dopravy vykázal ztrátu 230 milionů korun. „Hlavní důvody, proč se zatím nedaří dostat přepravu cestujících do černých čísel, jsou nedofinancovaná regionální doprava v některých krajích, rostoucí výdaje za elektřinu a naftu, ale také velké množství výluk, kde musí ČD zajistit náhradní autobusy,“ vysvětlil Radek Dvořák, náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a pro obchod. „Ceny za autobusy strmě rostou, a i když nám větší část SŽDC kompenzuje, loni 144 milionů spadlo jako náklad

do hospodaření osobní dopravy. V roce 2019 bude podle Dvořáka tento trend dál pokračovat. K tomu dopravce očekává růst cen elektřiny a nafty meziročně o více než půl miliardy korun.

Skupina je dlouhodobě zisková. „Klíčové pro další rozvoj Skupiny ČD je fakt, že všechny rozhodující ukazatele vykazují dlouhodobý růst. Naším cílem je tento stav nejen udržet, ale dále rozvíjet. Navzdory neustálému růstu nákladů, zejména trakční energie, úhrad za náhradní autobusovou dopravu nebo osobních nákladů, což souvisí s růstem mzdové úrovně ve většině profesí, chceme v černých číslech udržet i mateřské České dráhy. S tím počítá také podnikatelský plán na rok 2019, ale i střednědobý plán do roku 2023,“ uzavřel Dvořák. ○

PŘÍSPĚLO I ČD CARGO

Společnost ČD Cargo vykázala v roce 2018 zisk před zdaněním zisk (podle IFRS) ve výši 935 mil. Kč. Do konsolidovaného výsledku Skupiny ČD pak segment nákladní dopravy přispěl čistým ziskem po zdanění na úrovni 663 mil. Kč. Za rok 2018 přepravila Skupina ČD Cargo na vlastní licence celkem 68,4 mil. tun zboží, což je o 2,3 mil. tun více než v roce 2017. Z pohledu přepravního výkonu byl meziroční progres ještě významnější, činil 9,4%, což je dáno prodlužováním přepravní vzdálenosti primárně o zahraniční úseky. K mírnému meziročnímu snížení zisku Skupiny ČD Cargo přispěly vyšší investice do obnovy a modernizace vozidel, navýšení reálných mezd zaměstnanců, růst cen elektrické energie, paliva a dalších vstupů. Cargo v roce 2018 investovalo jen do obnovy vozů a lokomotiv téměř 2,5 mld. Kč.

V Kralupech se blýskly historické skvosty, do Brandýsa vyjel Štokr

Víkendy na přelomu dubna a května patřily ve středních Čechách nadšencům železniční dopravy. V Kralupech nad Vltavou se uskutečnil Středočeský železniční den, v dalším týdnu vyjel speciální parní vlak z Prahy do Brandýsa nad Labem na Audienci u Karla I. V soupravě byl zařazen i salonní vůz Aza 1-0086 Františka Ferdinanda d'Este ze sbírek Národního technického muzea.

Na kralupském nádraží lákal o poslední dubnové sobotě atraktivní program, jehož součástí byly jízdy historických i nejmodernějších vozidel ČD. „Akce se zúčastnilo zhruba osm tisíc lidí,“ informoval Jakub Goliáš, ředitel pražského Regionálního obchodního centra ČD. Do centra dění se cestující z Prahy svezli zvláštním vlakem Sv. Jiří, který pokračoval na Řípskou pouť v Krabčicích. „Soupravu měla vést parní lokomotiva, ale kvůli zázkazu provozu těchto strojů v souvislosti s tehdy aktuálním rizikem vzniku požárů byla nahrazena diesellovou lokomotivou 753.101 v historickém nátěru,“ uvedl Goliáš.

Na pravidelných vlacích z Prahy se pak objevila souprava s historickými osobními vozy řady Bpjo a lokomotivami 140.004 a 759.002. Bobinu a Kyklopa na vybraných osobních vlacích ještě doplnila elektrická jednotka InterPanter. Provoz osobních vlaků do Velvar pak zajistil historický motorový vůz 831.043. „Příznivcům historických vlaků jsme udělali radost i jízdami z Kralup do Neratovic, Velvar, Lužce nad Vltavou a Kladna. V čele těchto vlaků vyjela motorová lokomotiva 726.162. Krátký výlet by-



Foto: ROPD

lo možné podniknout také historickým motorovým vozem M 131.1130. Vozidlový park doplnila elektrická lokomotiva v barvách ČD Siemens Vectron (193.290),“ dodal.

A zatímco se v Kralupech museli obejít bez parní trakce, v Brandýse nad Labem se jí o týden později už dočkali. ČD sem totiž v sobotu 4. května vypravily na Audienci u císaře Karla I. speciál v čele s lokomotivou 556.0506. Z Brandýsa mohli zájemci pokračovat vyhlídkovým vlakem přes Neratovice až do Mělníka a zpět. Desetivozová souprava byla sestavena z historických osobních vozů řad Ae, Be, Ce, Bai, Da a unikátního salonního vozu Aza 1-0086 Františka Ferdinanda d'Este. Poslední jmenovaný se výletní jízdy do Mělníka nezúčastnil, veřejnost si jej tedy mohla prohlédnout z nádražní rampy. Úplně zpřístupněn ale nebyl. Při doložné cestě z metropole v něm však cestoval vnuk posledního rakouského císaře Karla I. Jiří Habsbursko-Lotrinský v doprovodu věvody Jiřího Toskánského. (hol)



Zatěžkávací zkouška se odehrála v režii Sergejů

Po novém železničním mostě přes přehradu Hracholusky na Plzeňsku projel poslední dubnový den po devíti měsících první vlak. Stalo se tak poté, co most, který nahradil 118 let starou ocelovou konstrukci, 27. dubna otestovaly tři historické dieselové lokomotivy řady T 679.1. Každý stroj vážil 116 tun.

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Více než pět hodin trvala zatěžkávací zkouška čerstvě zrekonstruovaného železničního mostu na trati č. 177 u Pňovan na Plzeňsku. Hlavní roli hrály tři motorové lokomotivy řady T 679.1. Zkouška se uskutečnila poslední dubnovou sobotu pod dohledem specialistů z Kloknerova ústavu ČVUT. Dělníci v místě pracovali bezmála rok a půl, výluka trvala od konce července 2018.

„Cílem bylo ověřit parametry mostu podle návrhu projektanta. Ten definoval průhyby a chování konstrukce, které jsme museli ověřit statickou zatěžkávací zkouškou. Zjišťovali jsme pružný průhyb mostu, trvalou deformaci po odlehčení, zatlačení na ložiscích a chování pilířů. Díky své hmotnosti lokomotivy navodily účinnost zatížení přes 60 procent. Norma stanovuje 50 procent,“ uvedl Petr Žákovec, technický dozor investora, tedy SŽDC, stavební správa Západ. Jeden Sergej váží 116 tun. „Měřili jsme dvěma měřicími ústřednami, a co se týče deformace konstrukce, využili jsme několika geodetických metod. Měříme i pomocí čidel, jejichž výsledky se propisovaly do ústředí. Výsledky si poté vyhodnotíme,“ doplnil na místě Petr Bouška z Oddělení experimentálních a měřicích metod Kloknerova ústavu ČVUT v Praze, který celému měření velel.

Jedinečný systém otáčení

Těžké sovětské stroje vykonaly pět zatěžkových stavů, při nichž bylo každé pole centricky zatíženo trojicí lokomotiv. Pole jsou na celém mostě tři. Další dva stavy testovaly pilíře, Sergeje se tedy soustředily těsně k nim. „Vyhodnocujeme



několik set měření. Kompletní protokol bude hotov do dvou týdnů,“ upřesnil Bouška. Po zatěžovací zkoušce však Kloknerův ústav vydal předběžné vyjádření, na jehož základě se mohla nad Hracholuskou přehradu už koncem dubna vrátit pravidelná železniční doprava.

Stavbaři během rekonstrukce využili unikátní metodu výměny oblouků. Ty původní ze začátku 20. století nezaměřily rozřezané k odvozu plavidlem po Hracholuské přehradě, jak původně plánoval projektant, ale využilo se otáčení. „Používají se různé manipulace s konstrukcemi včetně otáčení, nicméně ne v takovém měřítku. Nikdy se neotáčely konstrukce příhradových mostů, které mají na délku 57 metrů s hmotností soumostí čtyři sta tun,“ vyzdvihl zvláštnost Petr Žákovec. „Sem by žádný jeřáb nezajel a konstrukci o hmotnosti 170 tun nevzal.“

Při rekonstrukci byly zachovány pilíře i krajní opěry. Oba pilíře prošly sanací a zpevněním injektáží, opěry disponují novými železobetonovými římsami. Cena rekonstrukce činí zhruba 116 milionů korun. Součástí nového mostu je rovněž lávka pro cyklisty. ○

ŠOTOINFO

Na mostě přes Hracholusku přehradu pracovala trojice motorových lokomotiv T 679.1600 z Lužné u Rakovníka, T 679.1529 z Olomouce a T 679.1578 z Kladna. První dvě jsou z Centra historických vozidel ČD v Lužné u Rakovníka, třetí patří soukromému dopravci. ČD přepravily historickou elektrickou lokomotivou 140.004 olomouckého Sergeje do Prahy-Radotína. Luženský stroj jel přes Kladno, kde vyzvedl T 679.1578. Poté se všechny sjely v Radotíně a v soupravě se vypravily do Plzně. O den později vyjely do Pňovan. Po anabázi odjely zpět do Plzně a po přenocování se vlastní silou vypravily do Radotína a do Kladna a Lužné. Olomoucká lokomotiva pak v Praze počkala na Stříbrný šíp, aby se souprava vydala na Moravu, šíp pak dále do Košic na zdejší Rušňoparádu.



Cestování ve Zlíně zlepší nový terminál

Výstavba nového bezbariérového dopravního terminálu v centru Zlína by mohla začít již v příštím roce. Projekt, který souvisí s elektrizací železniční trati z Otrokovic přes Zlín do Vizovic, se připravuje už řadu let a má se na něm podílet více investorů. Krajské město tak konečně získá důstojný přestupní terminál na úrovni 21. století. K zemi zároveň půjde už zcela nevyhovující nádražní budova stanice Zlín-střed.

Martin Harák | Vizualizace: Chládek architekti

Statutární město Zlín, Zlínský kraj, společnost Z-Group, Sdružení pro rozvoj dopravní infrastruktury na Moravě a firma Cream se na základě uzavřeného memoranda dohodly na spolupráci při přípravě projektu se SŽDC – klíčovým investorem projektu modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice. Nedílnou součástí vylepšení důležité železniční regionální spojnice je právě výstavba nového dopravního terminálu. Ten vyrostě na místě dnešního nádraží Zlín-střed a přilehlého autobusového nádraží.

Vznik tří nových objektů

Schválená urbanistická studie počítá se vznikem tří nových objektů: výpravní budovy železničního nádraží, odbavovací budovy autobusového nádraží a objektu pro komerční účely. Výpravní budova v nové poloze nabídne i dostatečnou kapacitu pro parkování osobních aut, naopak prostor autobusového nádraží se zmenší. Místo stávající odbavovací budovy vznikne zcela nový objekt se zázemím pro cestující. Uvolněný prostor současného autobusového nádraží se využije pro stavbu nového komerčního objektu, který s výpravní budovou propojí nový podchod.

Pokud SŽDC získá povolení na elektrizaci trati, je možné počítat se začátkem výstavby v roce 2020 nebo 2021. Primátor Zlína Jiří Korec řekl, že elektrizace trati Otrokovice – Vizovice a s ním spojené stavby jsou pro Zlín zásadní. „Ačkoliv výstavba způsobí nemalé dopravní komplikace, po dokončení bude jak terminál, tak i samotná elektrizovaná trať pro občany velkým přínosem. Věřím, že



všichni zúčastnění, a to včetně SŽDC, získají pro stavby potřebná povolení v předpokládaných termínech a vše půjde podle plánu,“ dodal Korec.

Řešení okolní zástavby

Oba připravované projekty, a to jak elektrizace trati z Otrokovic do Vizovic, tak vybudování nového dopravního terminálu, by měly vyřešit dlouhotrvající urbanistické problémy v celé oblasti. Revitalizací projde i bývalý Bařův tovární areál, doplněný novými stavbami navazujícími na nové objekty dopravního terminálu. Vylepšit by se měl zanedbaný stav veřejných dopravních služeb a ostatní městské plochy, které by se zapojily do funkčního celku. Navržený model projektu spočívající ve spolupráci veřejného a soukromého sektoru je významným počinem všech partnerů ve snaze rozvinout centrum krajského města Zlín.



Kromě dopravního terminálu ve Zlíně se plánuje také výstavba dopravního terminálu v nedalekých Vizovicích. Významně se změní i Otrokovice. V místě pod kvítkovickou křižovatkou, kde se železnice kříží se dvěma významnými silničními

komunikacemi a meziměstskou trolejbusovou tratí, budou vlaky projíždět po dvoukolejné trati mimoúrovňovým tunelovým křížením na zcela nové nádraží. Modernizovaná trať mezi Otrokovicemi a Zlínem by měla být dvojkolejná, z nového terminálu ve Zlíně do Vizovic pak bude jednokolejná s výhybnami. U obchodního domu v Prštném se má navíc vybudovat velká mimoúrovňová křižovatka, která převede silniční dopravu nadjezdem nad železnici a řekou Dřevnicí do lokality Rybníky s napojením na Jižní svahy. ○

(Zdroje: Statutární město Zlín, Zlínský kraj)

Preventivní vlak vstoupil do další sezony, zavítal na Liberecko

Počty mimořádných událostí, při kterých na železnici umírají lidé, jsou stále velmi vysoké. Potvrzují to statistiky, které zveřejnily České dráhy. Jen za minulý rok evidují 992 mimořádných událostí, v roce 2017 jich bylo 1 012. Při těchto nehodách zemřelo v roce 2017 celkem 237 osob, loni jich bylo 212. České dráhy ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty a společností ČD Cargo proto už řadu let připravují Preventivní vlak bezpečné železnice, jehož cílem je varovat děti a mladistvé před nebezpečím na železnici a snížit počet nehod a leckdy zbytečných neštěstí. Preventivní vlak je součástí společenské odpovědnosti.

„Nejčastěji umírají lidé při střetu s vlakem. V roce 2017 se stalo 278 případů, při kterých zemřelo 219 osob. V roce 2018 to bylo 242 nehod a 190 mrtvých,“ uvedla Elen Mátéová, manažerka projektu s tím, že úspěšný projekt pokračuje i letos, tentokrát na Liberecko a v Brně. „Z praxe víme, že většina nehod vzniká zcela zbytečně, většinou ne-

kázní anebo podceněním situace na straně řidičů a chodců,“ upřesnila Mátéová.

Učí první pomoc

Preventivní vlak je postaven na netradičním způsobu komunikace s mladými lidmi, která se velmi osvědčila. Odehrává se na vlakovém nádraží a v prostorách speciálně upravených vozů. Preventivní vlak začíná v Kinovoze, tedy voze upraveném jako kino, kde je účastníkům promítán hraný dokument „To nedáš! 2“. Druhým stanovištěm je konferenční vůz, kde má přednášku vyšetřovatel ČD ne-




bo SŽDC a návštěvníci zde také uvidí fotografie a krátká videa z opravdových nehod. Na posledním stanovišti pak čekají drážní hasiči SŽDC, kteří předvádí ukázky své práce či ukázky první pomoci. Vše podle Mátéové účastníky velmi zaujalo.

Preventivní vlak navštívilo v Libereckém kraji během týdne bezmála patnáct stovek účastníků. „Reakce byly různé, ale určitě zaujal a častý byl i údiv. Málokdo z účastníků věděl, jaká je brzdná dráha vlaku, jaké je napětí v trolejovém vedení a jaké jim tedy hrozí nebezpečí, když nebudou dodržovat obecně platná pravidla,“ uvedla Mátéová.

Projekt letos vyjel do 13. sezony. Za tu dobu jej navštívilo pětadvacet tisíc návštěvníků. Zastavil ve Frýdlantě v Čechách, Liberci a České Lípě. V červnu, na žádost města, vyjede ještě do Brna. „Tento projekt se městu velice líbí a zařadilo ho do svého projektu Brněnské dny bez úrazů. Je o něj všeobecně velký zájem. V některých městech ani nedokáže pokrýt poptávku,“ uzavřela Mátéová. (hol)

TÉMA

Průzkum: ČD se těší stále větší oblibě



České dráhy se dlouhodobě zajímají o názory cestujících na kvalitu služeb. Podle průzkumu, který si ČD nechávají pravidelně zpracovávat, se národní dopravce těší stále větší oblibě. Šetření ukázalo i další zajímavé výsledky. Třeba to, že lidé využívají vlak více než v roce 2017. S čím jsou lidé spokojeni a za co ČD naopak nepochválili? Přinášíme podrobné výsledky.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Loni cestovalo vlaky Českých drah 179,23 milionu cestujících. To představuje meziroční nárůst o více než 4,5 milionu. Za pozitivními čísly jistě stojí nasazování komfortních vlaků a zkvalitňování služeb. Jenže zůstává otázkou, co cestující motivovalo k nástupu do vlaků ČD a zda byli spokojeni. Stálo za tím jen zavedení slev pro studenty a seniory? Dopracovatel představil výsledky rozsáhlého průzkumu ve vlacích dálkové dopravy, který si loni na podzim nechal zpracovat od firem Insiqua a ppm factum research. Průzkum se uskutečnil od začátku listopadu do prvního týdne v prosinci loňského roku mezi cestujícími staršími 18 let ve vlacích dálkové dopravy ČD na hlavních tratích. Odpovídalo 3 423 osob.

Průběžnou zpětnou vazbu ČD dostávají od cestujících prostřednictvím vlakového personálu. Nicméně mnohaletá praxe ukázala, že spokojený cestující pochvalu ne vždy oznámí. Naopak nespokojení píší své poznatky denně. Nejen z těchto důvodů ČD pracují s analýzami z každoročního průzkumu spokojenosti a podle reakcí určí oblasti, na které se zaměří, tedy ty, co stačí udržovat v požadované kvalitě, a ty, u nichž je nutné ještě zapracovat.

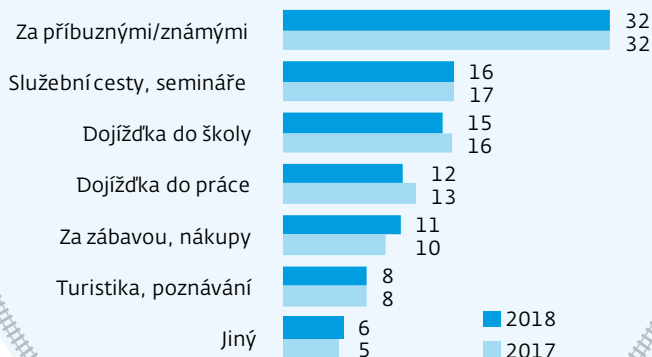
Vlak je oblíbenější

Jasně však vyšlo najevo, že u většiny důležitých kritérií převládá spokojenost, obecná dokonce v porovnání s rokem 2018 mírně vzrostla z 93 na 94 procent. Nejvíce si lidé u vlaků ČD chválili snadnost, resp. přehlednost nákupu jízdenky, časy příjezdů a odjezdů, čistotu a pořádek ve vlacích, dostatek místa, celkový komfort jízdy, možnost přepravy objemnějších zavazadel, kvalitní servis a personál a ceny jízdného. Oceňovali i elektrické zásuvky ve stále vyšším počtu osobních vozů, wi-fi, nákup produktů přímo na palubě a palubní portál. I pro poslední jmenovanou oblast vyšla spokojenost vyšší než 50 procent, byť je portál dostupný jen ve vybraných vlacích dálkové dopravy. Vyloženou nespokojenost ohlásilo jen 16 procent dotázaných. Podobná čísla vykázaly i aspekty se spokojeností vlakové dopravy obecně. První příčky obsadily čistota a pořádek ve vlaku, časy příjezdu a odjezdu, dostatek místa nebo snadnost nákupu jízdenky a přístup vlakového personálu.

Z výsledků posledního šetření vyplývá, že náročnost zákazníků roste, ale i to, že jejich



ÚČEL CESTY VLAKEM



potřeby a přání se daří uspokojovat ve větším měřítku než dříve. To se odrazilo i ve změně využívání dopravních prostředků. Tři čtvrtiny dotázaných sice uvedly, že vlakem jezdí stále stejně, čtvrtina cestujících jej využívá častěji než v loňském roce. Jen čtyři procenta respondentů přiznala opačný trend. Do tohoto fenoménu však do jisté míry promluví i loňské výrazné zlevnění jízdného pro studenty a seniory. Prakticky identické trendy se proto objevily i v případě změny frekvence cestování výhradně vlaky ČD. Zamlouvaly se především nižší ceny jízdného.

Lidé využívali vlak hlavně kvůli rychlosti a pohodlí zejména na delších vzdálenostech.

Meziročně se zvýšil i počet cestujících, kteří hledí na nízkou cenu, tedy opět již zmínění senioři a studenti. Na špici důvodů tedy zůstal vlak coby nejpohodlnější, nejrychlejší a nejlevnější způsob dopravy. Ceněn je i fakt, že cesta se dá využít k nějaké činnosti. Účel cesty zůstává už léta prakticky neměnný – lidé nejčastěji cestují za příbuznými a známými, na služební cesty, do škol a do práce, za zábavou a za poznáním.

Pomohly i nové vlaky

Co se ale výrazně změnilo, je pozitivní vnímání nasazování nových vozidel – další z důležitých aspektů zpětné vazby pro dopravce. Více než polovina dotázaných dokonce uvedla, že má s moderními či modernizovanými vozy osobní zkušenost, dalších bezmála dvacet procent o nové technice ví a necelých třicet procent sdělilo, že si omlazení vozidlového parku nevyšlo.

V tomto případě dotazovaní kvitovali tichost, možnost připojení k internetu pomocí technologie wi-fi, klimatizaci, zásuvky, místo k sezení a čistotu. Nejvíce si cestující pochvalovali

HENDIKEPOVANÍ CHVÁLÍ

Zájem o cestování vlakem mezi lidmi se zdravotním hendikepem, například na vozíku, roste. Loni přepravily ČD rekordní počet 7 546 osob, které si cestu objednaly prostřednictvím objednávkového systému. Z průzkumu, který si České dráhy nechaly zpracovat společnostmi Insiqua a ppm factum research, vyšlo najevo, že více než 80% cestujících se sníženou schopností pohybu oceňuje pomoc personálu a vnímá, že se ČD snaží skupině obyvatelstva vždy pomoci. 90% hendikepovaných uvedlo, že pohyb po nádražích je velmi anebo spíše snadný, následný pohyb ve vlaku zařadilo do položek snadný či spíše snadný 85% respondentů. Nástup kladně hodnotí 76% dotázaných, zbylí naopak poukazují na těžkosti. Nejčastěji brání v pohybu vysoké a úzké schody, nepohodlný pohyb po nádražích, obecně málo místa a moc lidí. Většina vlaků ČD je vybavená plošinou anebo nízkopodlažními vozy. Vozy jsou vybavené popískami v Braillově písmu anebo akustickými majáky.





CO TAKÉ VYŠLO Z PRŮZKUMU NAJEVO

- Povědomí o místence zdarma meziročně vzrostlo z 41 % na 45 %. Místenku pak častěji pořizují cestující, kteří nakupují on-line, jezdí dále a znají konkurenci
- Na spojích, které byly nedávno přejmenovány (Jižní, Západní, Slovácký expres, Metropolitan atd.) se v relativně vysokém počtu (30%) objevilo spontánní jmenování. Názvy vlaků jsou tedy dobře přijímány. Zatím se však cestující ve stanicích nejčastěji orientují podle cílové stanice a času odjezdu
- Možnost návratku loni využilo 19 % cestujících. Meziročně jde o nárůst o šest procent.
- Častěji než dříve jezdí studenti (41%) a senioři (33%), a to především díky snížení cen jízdného.
- Pokud cestující mají zkušenosti s autobusem, pak vlak vede především z hlediska doby jízdy, pohodlí a počtu spojů. Vadí ale horší dostupnost wi-fi a nedostatečné občerstvení.

změny na ramenech Praha – Ústí nad Labem – Cheb, Praha – Brno (linka R19), Praha – Brno – Břeclav (Metropolitan a railjet), Praha – Plzeň a na spojích, kde ČD nasazují jednotky Pendolino. Obecně vzato, tam kde dopravce zavedl kvalitnější a rychlejší spojení, zaregistrovalo zlepšení 6 z 10 cestujících. Například v případě expresů a rychlíků ve směru z Prahy na Plzeň až 65 procent pravidelných cestujících na trati ví o častějších spojích, vyšší rychlosti a nasazení vybavených osobních vozů.

Zpoždění existují, ale...

A zatímco v oddílech typologie cestování, změna přístupu k cestování a spokojenosti s cestou vlakem ČD zaznamenaly především zlepšení, v image si meziročně malinko po-

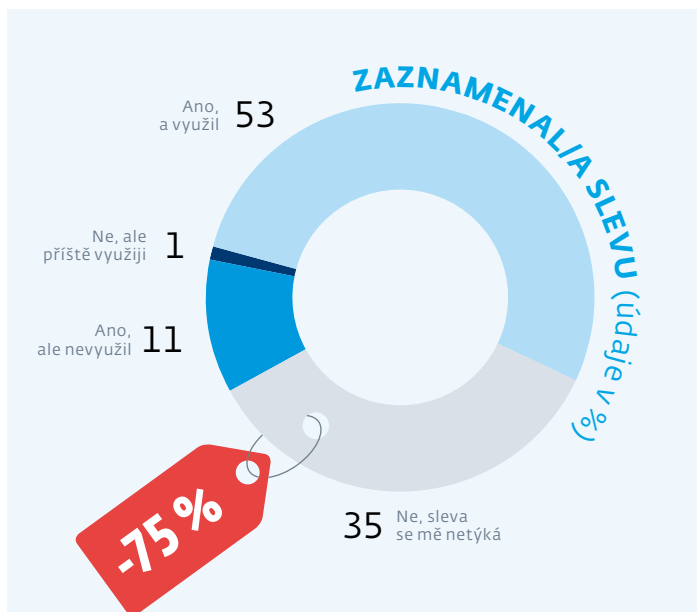
horšily v případě spolehlivosti. Zatímco v roce 2017 na škále od 1 do 7 (7 je nejhorší) se v případě nespolehlivosti objevila cifra 2,4, loni už to bylo o 0,4 více.

Cestující v souvislosti se spolehlivostí vzkázali, že jim vadí častá zpoždění. Spokojenost tedy byla výrazně ovlivněna tím, zda byl spoj zpožděný, či nikoliv. Jenže zdržení často nejde na vrub dopravci. Odbor provozu osobní dopravy ČD vypočítal, že v roce 2017 jelo na čas 90,5 procenta spojů, loni jich bylo 89 procent.

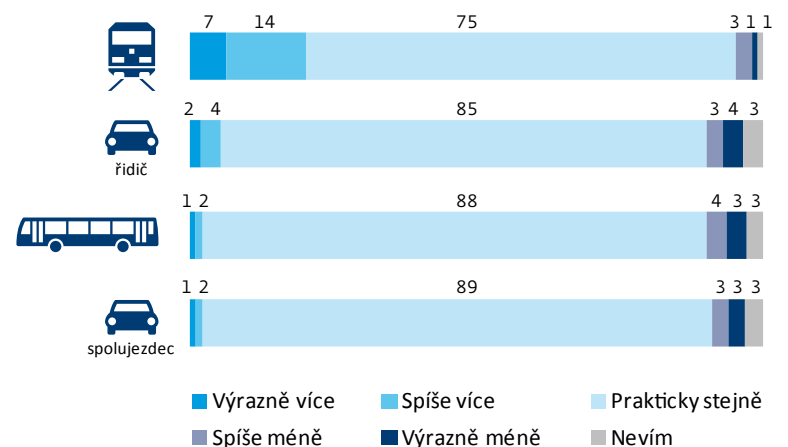
V případě rozdělení na dálkovou a regionální dopravu vykazuje „dálkovka“ horší čísla, vycházející však z podstaty věci – vlak jede delší trasu a může na něj působit více vlivů. Kromě toho je vypravených vlaků spadajících do kategorie dálkových výrazně méně oproti

regionálním. Dopravce pak přímo zavínil 14,7 procenta všech zpoždění, dalších 34,9 procenta jde na vrub SŽDC, vnější vlivy a sekundární zpoždění se podepsaly pod 50,4 % těch ostatních.

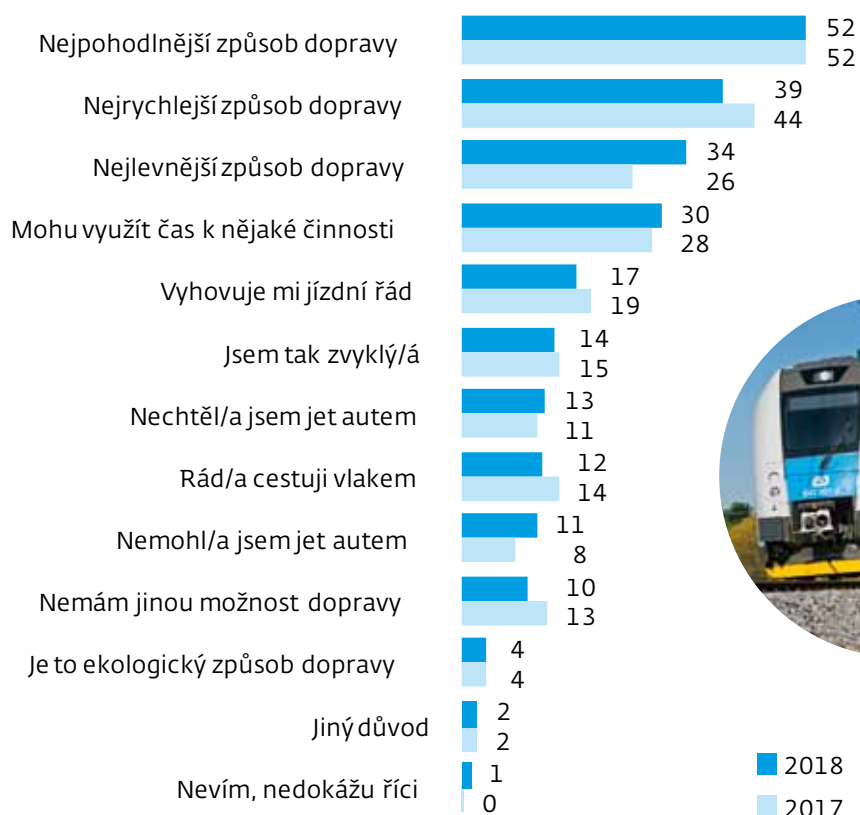
Pokud se na věc podíváme optikou jednotlivých důvodů zpoždění, pak 24,8 % spojů bylo zpožděno kvůli sledu vlaků, tj. kvůli křižování nebo předjíždění. Za 21,6 % stály plánované výluky a 18,3 % zpoždění si zapsalo čekání na přípoje v rámci schválených čekacích dob (jak to žádají objednatelé). Další dva důvody leží pod hranicí 7 % – hovoříme o obratech vozidel, strojvedoucích a vlakových čet či překročenému pobytu souprav ve stanicích kvůli nástupu a výstupu cestujících. Ostatní jsou pod hranicí 3 procent.



ZMĚNA VYUŽÍVÁNÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ (údaje v %)



DŮVOD PRO VYUŽITÍ VLAKU PRO DNEŠNÍ CESTU (údaje v %)



SPOLEČNÝM CÍLEM JE SPOKOJENOST CESTUJÍCÍCH

ČD si opakovaně nechávají od agentury pro výzkum trhu a veřejného mínění zpracovat průzkum spokojenosti cestujících s poskytovanými službami. Výsledky posledního průzkumu ze závěru roku 2018 potvrzují, že se naše společnost dlouhodobě těší mezi zákazníky poměrně vysoké oblíbenosti.

V loňském roce bylo dotazováno více než 3 400 cestujících na všech rozhodujících linkách dálkové dopravy. Zásadním prvkem se pro naše zákazníky jeví vybavenost vozů a vlaků klimatizací, zásuvkami, wi-fi a rychlost a spolehlivost dopravy.

Jako podstatná součást poskytovaných služeb je samozřejmě vnímán i vlakový doprovod a zaměstnanci na pokladnách, kde si zakupuje jízdní doklady stále většina cestujících ČD. Pro cestujícího jsou klíčovými představiteli a garanty kvality služeb Českých drah jako celku. Kladně bylo u těchto zaměstnanců hodnoceno příjemné a profesionální vystupování a ochota při vyřizování požadavků zákazníků. Tato skutečnost bezesporu souvisí i s vysokým objemem a úrovní školení, které je pro uvedené profese v rámci organizační jednotky Zákaznický personál pravidelně připravováno.

Potěšující je, že ČD jsou opakovaně a zcela jednoznačně vnímány jako národní dopravce s vysokým standardem poskytovaných služeb. Výsledky průzkumu jsou tedy pro nás pro všechny nejen uznáním, ale i povzbuzením v další snaze o stabilizaci postavení Českých drah na otevírajícím se trhu železniční osobní dopravy.

Jsem si vědoma vaší nelehké pozice při plnění požadavků cestujících, které jsou mnohdy velmi specifické a vyžadují zvýšenou míru vašich odborných a komunikačních dovedností, asertivity a často i trpělivosti. Děkuji proto vám všem, kteří se na pozitivních výsledcích tohoto průzkumu podílíte svou každodenní dobře odváděnou prací a kteří svým aktivním přístupem získáváte pro České dráhy spokojené zákazníky.

Vážím si vaší spolehlivosti, vstřícnosti, loajality i vašeho pracovního nasazení a věřím, že jako organizační jednotka dokážeme díky týmové spolupráci úroveň služeb poskytovaných cestujícím nejen udržet, ale i pozvednout, a přispět tak k úspěšnému fungování naší společnosti.

Jitka Kubíková
Ředitelka OJ Zákaznický personál

Data jasně dokazují, že České dráhy nejsou vždy viníkem zpoždění, ale často se nespokojenost cestujících obrátí proti nim.

Raději zkusit než pomlouvat

Stále však platí, a to je pro image obrovské plus, že České dráhy jsou důvěryhodným dopravcem pro všechny. Meziročně vykazují vzestupy i položky flexibilita, dynamičnost, vstřícnost, modernost a inovativnost, vůdčí pozice na trhu a také zábava. Jinak řečeno cestující, kteří využívají služeb vlaků národního dopravce, ho vnímají daleko lépe než popula-

ce, která do vlaku nikdy nesedla, anebo se svezla v dobách dávno minulých. Procento těchto „odpůrců“ není malé. ČD tedy mají jasný potenciál k získávání nových cestujících právě ve zmíněné skupině obyvatelstva, která bohužel má zaryté špatné, ale navýsost staré vzpomínky. Marketéři by pravdivě konstatovali: „Změnili jsme se, jsme lepší, než si myslíte. Přijďte si nás vyzkoušet.“

Většina cestujících si přeje dojet bezpečně, v čistém prostředí, spolehlivě a včas. Palubní servis rozhodně není na škodu, ale ocení ho spíše mladší generace. ○



Rakousko investuje do infrastruktury

Rok 2026 bude pro rakouské železnice přelomový. Cestu z Vídně do Klagenfurtu zvládnou vlaky místo čtyři za pouhé dvě a třičtvrtě hodiny a ze Štýrského Hradce pak jen za 45 minut, což je velký rozdíl proti nejrychlejšímu spojení, které nyní trvá dvě hodiny. Vlaky přitom projedou řadou nových nádraží a vysokou rychlostí překonají díky novým tunelům a traťovým úsekům pohoří Semmering a Koralpe.



Modernizace nástupišť na hlavním nádraží ve Štýrském Hradci (Grazu)

Martin Hájek | Ilustrační foto: Martin Harák

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) plánují na Südbahn neboli Jižní dráze největší projekt posledních desetiletí. Tato trať je součástí evropského koridoru spojujícího Baltské a Jaderské moře. Modernizace Jižní dráhy zahrnuje i Severní dráhu na ose Vídeň – Břeclav, spojení z Vídně do Bratislavy, ale i nové hlavní nádraží ve Vídni, které je již dokončené. Nové má být i nákladní nádraží a překladiště Wien Süd, zkapacitní se i traťový úsek z Vídně do Vídeňského Nového Města (Wiener Neustadt) přes Pottendorf a plánuje se výstavba základnového tunelu pod Semmeringem mezi stanicemi Gloggnitz a Mürzzuschlag. Plán počítá s modernizací osmi nádraží na 53 km dlouhé dráze mezi stanicemi Bruck an der Mur a Graz a s přestavbou hlavního nádraží v Grazu, které se stane důležitou mezinárodní stanicí po dokončení výstavby Koralmské dráhy.

Již uskutečněné zlepšení parametrů Západní dráhy, což je spojení Vídně, Lince a Salcburku, přineslo ohromný nárůst přepravených cestujících. Totéž se čeká i na Jižní dráze, neboť v okolních regionech žije asi 3,5 milionu lidí, kterým se podstatně rozšíří cestovní možnosti. Významný přínos bude mít tato trať i pro nákladní dopravu, protože usnadní dopravu do jadran-

ských přístavů. Vlaky již nebudou muset zdolávat náročné stoupání na Semmering, projíždět úzkým údolím řeky Mur a překonávat sedlo Neumarkt. Budou moci být delší a těžší, a přitom vedené jen jednou lokomotivou.

Zlepšení i směrem do ČR

Ve vztahu k Česku bude významným přínosem připravovaná modernizace Severní dráhy. Ta zahrnuje celkovou přestavbu 66 kilometrů trati mezi stanicemi Wien-Süßenbrunn a Bernhardsthal na česko-rakouské hranici. Řada přejezdů bude nahrazena mimoúrovňovými kříženími, přestaví se osmnáct nádraží. Traťová rychlost se zvýší ze současných převážně 120 km/h na 160 km/h, což povede ke zkrácení jízdních dob. Dokončení modernizace je plánováno na rok 2026. Železniční doprava zrychlí i ve směru na Slovensko, a to díky modernizaci trati z Vídně do Bratislavy přes Marchegg. Na rakouském území se zmodernizuje 37 kilometrů trati včetně devíti stanic. Zrušeno bude třináct

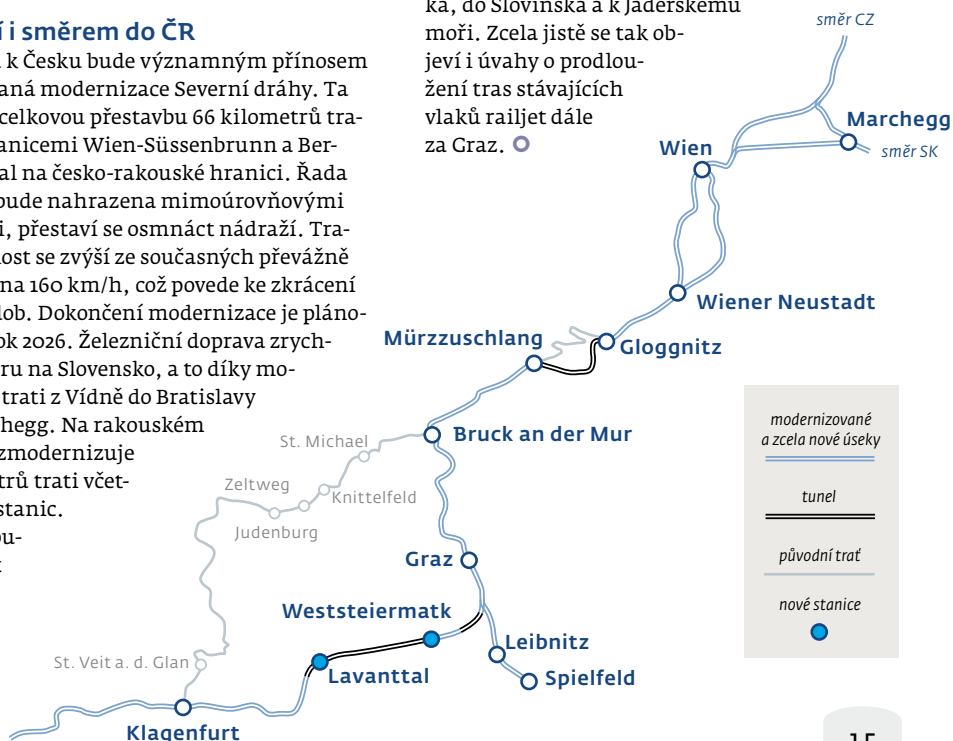
přejezdů, které nahradí nové podjezdy či nadjezdy. Zajímavostí této tratě je, že se na ní nachází nejdelší přímý úsek v Rakousku bez jediného oblouku, který měří neuvěřitelných 32,5 kilometru, proto se i tam v budoucnu se počítá se zvýšením rychlosti na 160 km/h. Ze současné neelektrizované jednokolejné trati se stane dvoukolejná dráha s elektrickou trakcí. Nyní je již dokončena přestavba stanice Marchegg a pracuje se u Vídne.

Ulehčení vídeňskému uzlu

Důležitou součástí modernizace severojižního koridoru je také zečtyřkolejnění úseku z Vídně do Vídeňského Nového Města díky modernizaci Pottendorfské trati. Tato 52 kilometrů dlouhá spojnice obou měst začíná ve vídeňském Meidlingu a vede do Dolního Rakouska přes Wampersdorf, což je místní část obce Pottendorf. Trať nově umožní rychlost až 200 km/h a bude kompletně zdvojkolejněna. Kromě toho stavbařů opraví čtyři nádraží a železniční přejezdy nahradí nadjezdy nebo podjezdy.

Klíčovou stavbou severojižní spojnice je základnový tunel pod Semmeringem, který spojí dolnorakouský Gloggnitz se štýrským Mürzzuschlagem. Bude dlouhý 27,3 kilometru a obě tunelové trouby začnou sloužit v roce 2026. Cesta z Vídně do Grazu se tak zkrátí o 50 minut. Přínos se očekává v případě nákladní dopravy, neboť se odstraní úzké hrdlo baltsko-jaderského koridoru. Počítá se i se zachováním stávající dráhy přes Semmering, která je součástí světového kulturního dědictví UNESCO.

Od roku 1999 se pracuje na výstavbě Koralmské dráhy, která bude měřit 130 kilometrů a přímo propojí hlavní štýrské město Graz a koralmskou metropoli Klagenfurt. Nejvyšší traťová rychlost se plánuje 230 km/h a celou trasu vlak zvládne za pouhých 45 minut. Čtvrtina trati povede v tunelech a nejdelší z nich, Koralmský, bude měřit 32,9 kilometru a stane se šestým nejdelším tunelem na světě. Umístěn má být v hloubce až 1,2 kilometru pod horským masívem Koralpe. Na trati se obnoví jedenáct nádraží a dvanáct jich vznikne zcela nově. Dokončení všech staveb bude mít velký přínos i pro české cestující, neboť se tím výrazně zrychlí cesta na jih Rakouska, do Slovinska a k Jaderskému moři. Zcela jistě se tak objeví i úvahy o prodloužení tras stávajících vlaků railjet dále za Graz.





Parní lokomotiva 312.8500 ČSD ve velikosti TT

Firma Tillig model lokomotivy 312.8500 představila jako novinku na rok 2016. První provedení ve III. epoše správy DR se na trh dostalo v červenci 2017. Je to v historii nejmenší parní (a vlastně nejen parní) lokomotiva firmy Tillig, nepočítáme-li v minulosti nabízené modely v kooperaci s dalšími výrobci. V nabídce je šest verzí včetně ČSD a PKP a čtyři sety. Řemeslně je zpracovaná na velmi dobré úrovni, ovšem jak se již stalo špatným zvykem, vlastní kompletace a montáž doplňků mají rezervy. Verzi ČSD s katalogovým číslem 04244 si nyní popíšeme. Na některých snímcích figuruje i její východoněmecká kolegyně. Za zapůjčení modelu děkuji panu Otakaru Lachmanovi.

Michal Bednář | Foto: autor

První kusy malé tříspřežní dvouálcové parní lokomotivy pruské řady T 3 byly vyrobeny v roce 1882. Celkem vzniklo asi 1 300 kusů. Stroj doznal během let mnoha zásadních konstrukčních změn. Lokomotivy z pozdějších sérií dostaly parní dóm, zvýšilo se množství uhlí na 1,9 t a vody na 5 m³, zvětšila se délka přes nárazníky z 8.300 na 8.591 mm. Služební hmotnost činila 35,9 t, výkon 213 kW a maximální rychlost 40 km/h. Vana byla umístěna v rámu pod kotlem, zásobníky uhlí se nacházely po obou stranách kotle před budkou. Před nimi stála plnicí hrdla nádrže. Nápravové zatížení novějších lokomotiv činilo 12 t. Lokomotiva byla nenáročná na údržbu. V roce 1883 získala ocenění na celosvětové výstavě v Chicagu. Jezdila u různých společností, po válce zabloudila i do Polska a objevila se také ve sta-

vu ČSD, ovšem informací je nedostatek. Jak to s ní u nás skutečně bylo, ví asi jen málokdo.

Vzhled a vybavení

Model je dodáván v nejmenší krabici, uložený je v pěnovém lůžku mezi dvěma blistry. Dokumentace a doplňky (rámeček s háky, hadicemi a topnými spojkami) najdeme na dně. Zde došlo k posunu, texty jsou dokonce i v češtině. Ovšem překlad je místy poněkud divoký, rodilý Čech korekturu jistě nedělal.

Doplňky, kromě zmíněných, jsou na model dosazeny již z výroby. Pěkné jsou i lampy, avšak jejich uchycení není na některých exemplářích ideální, mírně se kloní vpřed. Je to asi rozšířenější problém, není to jediný případ, kdy je tento nešvar vidět. Zpozorovat jej lze dokonce i na produktovém snímku výrobce včetně ohnutí madla na lampě. Imitace uhlí se nachází na levém zásobníku. Velice pěkně a jemně je prove-

den krablovaný plech kolem kotle. Ve výborné kvalitě je též povrchová úprava i ostré a čitelné popisky. Model má matně černou barvu. Spřáhla jsou upevněná v kinematikách, jejichž chod je jemný, navzdory tomu se ale vždy spolehlivě vrací do střední polohy a při jízdě s vlakem nemají tendenci se na přímém úseku vysouvat.

Pro dosažení co nejvyšší hmotnosti kvůli adhezi a spolehlivému sběru proudu je většina dílů z kovu včetně kotle a spodní části budky – ty jsou vyrobené jako jeden celek. Pouze vrchní část budky je z plastu a dosazena jako separátní díl. Drží na čtyřech zámcích, dostatečně pevně na to, aby sama neupadla, ovšem nedoporučuji za ni model zvedat. Mohla by vám zůstat v ruce. Navíc má trochu vůli, takže lze zaslechnout, jak na spojích kolejí a srdcovkách při vyšších rychlostech rezonuje, nebo lépe řečeno chrastí. Může se to lišit kus od kusu. Z plastu jsou samozřejmě i doplňky na kotli.



HODNOCENÍ

Jak se říká, co je malé, to je hezké. V tomto případě to platí dvojnásob. Model se opravdu povedl, je zkonstruován relativně jednoduše, ale funkčně, což je dobře patrné z fotografií. Mile mne překvapil i jízdními vlastnostmi. Samozřejmě nemůžeme čekat nijak vysokou tažnou sílu, ale vlaky, pro které je lokomotiva určena, zvládne. Myslím, že výše uvedený 15vozoový nákladní vlak je dostatečným důkazem. Disponujete-li malým kolejištěm s lokálkou, je pro vás tato lokomotiva ideální.

Důrazně nabádám k větší opatrnosti při manipulaci, je tu celkem dost drobností, které se při nešetrném zacházení dají poškodit. Já osobně jsem měl po doručení prvního kusu (v provedení DR) smůlu. Bylo na něm dost závad v podobě polámaných armatur a ohnutých doplňků nebo již z výroby špatně osazených vík válců či madel, takže šel model na reklamaci. Náhradní model dorazil v naprosto perfektním stavu.



tečně kónickým setrvačnickem o průměru 9,1 a síle 6 mm, do něhož je zasunut kardán. Hnané jsou první a třetí náprava, prostřední je poháněna přes kovovou spojnicí. Zbytek rozvodu je plastový, má tmavší šedou barvu. Některé jeho části jsou pevné, pohybují se jen místa nezbytně nutná pro správnou funkci. Dojem to ale nekazí. Po zjetí modelu je chod tichý, z pohonu se neozývají žádné rušivé zvuky. Proud sbírají všechna tři dvojkolí. Sběrače přiléhají na kola shora. Z pochopitelných důvodů výrobce na žádné z kol nainstaloval bandáže. Předloha nesloužila k vedení nijak dlouhých a těžkých vlaků, takže bychom to měli respektovat i v modelu. Po rovině v oblouku o poloměru 321 a 354 mm (kolejivo Kuehn) lokomotiva zvládá vlak z patnácti vozů: deset krátkých otevřených vozů, čtyři kryté vozy G a jeden služební vůz Pwg. Na stoupání 35 ‰ uvezla čtyři vozy Es ze současné produkce. Při přidání pátého již docházelo k prokluzu. Průjezd lokomotivy obloukem o nejmenším tovarně vyráběném poloměru 267 mm je díky rozvoru pouhých 25,5 mm dle očekávání naprosto bezproblémový.

Model váží 58 g. Rozjezd nastává při napětí 5,7 V rychlostí přibližně 11 km/h s odběrem proudu 55 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V je 115 km/h, odběr proudu je 83 mA. Předloha jezdila maximálně 40 km/h, těch model dosahuje při napětí 6,9 V a odebírá 70 mA. Lokomotiva dojíždí při přerušení napájení z maximální rychlosti při 12 V do vzdálenosti 30 mm. Měření probíhalo v analogovém režimu. ○

Do útrobu modelu se dostaneme po sejmutí krytu parního domu a vyšroubování šroubku zde ukrytého. Dva šroubky nalezneme také vzadu pod budkou, dostaneme se k nim po opatrném vysunutí schůdků do strany. Poté můžeme celý vrchní díl lehce vysunout směrem vzhůru. Pozor na pravé napouštěcí hrdlo, trochu ční nad zásobník uhlí. Hrdla jsou ze dvou dílů, procházejí skrz ochoz a lze je též rozebrat, takže pozor na ztrátu! Další rozborka je celkem jednoduchá, stačí odjistit dva zámečky krytu motoru, kryt sundat, vytáhnout do strany uchycení rozvodů, ze setrvačnicku lehce vyndat kardán a opatrně vzhůru vysunout celý plošný spoj i s motorem. Ten je propojený se zadní deskou dvěma krátkými kablíky. V tuto chvíli máme ideální přístup ke sběračům pro případ čištění. Při této činnosti doporučuji si motor k plošnému spoji přichytit např. lepicí páskou, aby neplandal a neutrhly se jeho přírodní kablíky.

Lokomotiva přes nárazníky měří přesně 69,85 mm, přepočtem ze skutečných 8.300 mm vychází 69,2 mm, je tedy o 0,65 mm delší, což činí 78 mm v reálu. V případě délky 8.591 mm je rozdíl v modelové délce 1,74 mm. Kola měří 9,2 mm, po přepočtu je to 1.104 mm, u předlohy je to 1.100 mm.

Osvětlení modelu je z bodové teple bílé, v každém ze všech 4 světél je LED, přepínají se podle směru jízdy. Na parní lokomotivu je ale světlo nepřírozně ostré. Důležitá informace – lokomotiva je, jak uvádí výrobce, z prostorových důvodů již z výroby zdigitalizována. Dekodér je přímo na desce, tedy napevno, vlastnostmi a parametry odpovídá dekodéru kat. č. 66024 (PluX12), v současné době nahrazenému dekodérem kat. č. 66035. Samozřejmě ji lze provozovat i v analogovém režimu.

Pohon a jízdní vlastnosti

Ačkoli je model malý a mohly by nastat obavy ze špatných jízdních vlastností, není tomu tak. Stroj jede plynule, přejíždí i nenápadně srdcovky na výhybkách Kuehn i Tillig. Při přejíždění srdcovky jsou na jedné straně v jednom okamžiku dvě kola ze tří bez přívodu proudu. I tak lokomotiva přejeďe úsek bezpečně a bez zastavení i při pomalé jízdě. Pohon zajišťuje malý motor Mashima, který leží ve spodní části budky strojvedoucího. Opatřen je čas-



- konečně malá pára v TT
- navzdory velikosti výborné jízdní vlastnosti
- výborná povrchová úprava
- jednoduchá demontáž v případě čištění



- nepřírozená barva světla
- trochu pozdní rozjezd kvůli vestavěnému dekodéru



Vlakem vzhůru do hor až k oblakům

Veřejná doprava ve Švýcarsku má vynikající pověst. Ale to není vše. Takhle země nabízí především turisticky atraktivní destinace snadno dostupné vlakem a je jedno, jestli cíl vaší cesty leží kdesi v nížině u Ženevského jezera, anebo v alpských výškách. Tentokrát jsem se vydal na otočku z Prahy přímým lůžkovým vozem Českých drah do Curychu a přes Interlaken až na horu Schilthorn. Na vrcholku, odkud je překrásný výhled například na trojici hor Jungfrau, Mönch a Eiger, čeká cestovatele zajímavé překvapení.

Josef Holek | Foto: autor

Turistické výšlapy nejsou mojí oblíbenou činností a kam mohu, dopravím se raději vlakem. Ve Švýcarsku, evropské železniční velmoci, to platí dvojnásob, byť už jsem si tady pár pěších kilometrů taky odkroutil. Tentokrát jsem ale neposlechl hlas blízkých o zdravém pohybu na horském vzduchu, sedl na vlak a vylezl z něj až v Mürrenu, městečku mezi Fungfrau a Schilthornem, v centru divoké alpské přírody, kde obyvatelstvo budí cinkání zvonců zavěšených pod mohutnými krky strakatých krav a kde končí i poslední metry ozubnicové železnice. Zkrátka kýč k pohledání. Vybírám cestu lanovkou na Schilthorn, odkud se prý nabízí dechberoucí pohled na „svatou“ trojici hor Jungfrau, Eiger a Mönch. Že se musí po cestě z Curychu přestupovat? No a co, v hornaté zemi na sebe jednotlivé druhy dopravy pohodlně navazují, a to včetně lanovek.

Jarní ostré slunce zapadá, pražské hlavní nádraží se halí do zlatavé a k jeho peronu přijíždí Jižní expres Ex 1 547 mířící do Lince. Jeden vůz, ten lůžkový, v němž se zrovna uvelebují, ale v Linci připojí k expresu EN 462 do Salcburku a poté na spoj EN 466 do Curychu. To ale nevnímám, neboť linecké nádraží je posledním místem, které si na své zhruba čtrnáctihodinové štrece pamatuji.

Odměříjí všude stejně

Druhý den po osmé hodině ranní, do růžova vyspalý, vystupuji na curyšském hlavním nádraží a všimám si v bedekru netypické informace – jedna minuta na všech staničních hodinách nečiní 60 vteřin, ale jen 58,5. Šlendrián? Vůbec ne. Hans Hilfiker vyvinul v ro-



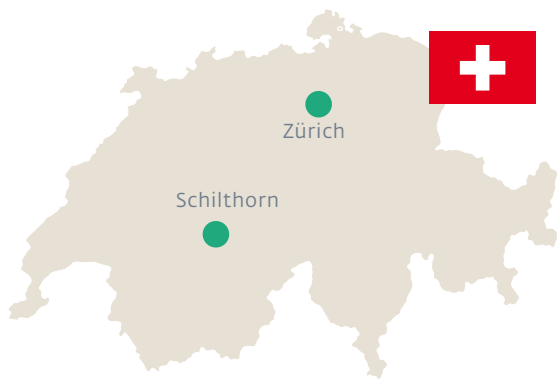
Vrchol Schilthornu se stanicí Piz Gloria



Elektrická jednotka BE 4/4 přijíždějící do Mürrenu

ce 1944 hodinové stanice pro zdejší dráhy SBB. Hlásal, že „dochvilnost je ochrannou známkou železnice“. Ne na všech švýcarských nádražích však hodiny ukazovaly stejný čas, prostě se leckde o pár desítek vteřin lišil. A právě to musel Hilfiker napravit. V roce 1943 začal testovat hodiny s červenou vteřinovkou na curyšském hlavním nádraží – ty jsou poháněny elektronickým motorem a dokončují minutový cyklus za 58,5 sekundy. Potom červená ruka počká na okamžik, kdy může začít další minutový cyklus v úplné synchronizaci s hlavními hodinami. Impulz ke spuštění dalšího cyklu je pak odeslán do všech stanic. Od roku 1944 jsou tedy všechny staniční hodiny ve Švýcarsku v přísné synchronizaci. Prostě, leč účinné!

Na slavných hodinách odbíjí devátá, je čas pomalu nasedat na vlak IC 810 do Bernu. Tady přestupují na IC 963 do stanice Interlaken OST. Více než hodina cesty není v pohodlných vlacích znát. Velkorysé přihrádky s pohodlnými sedadly z vysoce kvalitního materiálu nabízejí dostatek prostoru pro protažení nohou. Je zde dostatek místa pro velká zavazadla. Pokud bych utratil nějaký ten frank navíc, do hotelu by mi jej z Curychu rovnou odvezli. Další řádky



Jízda k zasněženým velikánům

Omámen v Interlaken uopouštím pohodlný rychlík a hurá do moderní, modrožluté elektrické jednotky vlaku R 155 dopravce Berner Oberland – Bahn. Ta se sluní na nástupišti a bude přes Wilderswil a Zweilütschinen šplhat po zubačce do Lauterbrunnenu. Bohatě prosklení vozů řady ABDeh mi opět servíruje podmanivé scenérie. Od kaňonů s divoce ponořenou ledovcovou vodou až po vysokohorské vrcholky s věčným sněhem, od nedotčených horských údolí až po strmé stěny skalisek regionu Interlaken. Po dvaceti minutách jízdy v Lauterbrunnenu přeběhnu k lanovce, jež vyústí u stanice Grütschalp v 1 486 metrech nad mořem. Odtud už se opět povezu na spartánských lavicích „polomáčené“ elektrické jednotky, která sice má své roky, ale stále vypadá k světu.

Poslední čtvrt hodina ve vlaku R 755 Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren se odehrála podle stejného scénáře – otupělé civění na zasněžené vrcholky alpských masivů, na vysokohorský svět, který je zapsaný na seznamu světového dědictví UNESCO. V Mürrenu má železničářská odyssea končí. Odtud už musím

Mezi turistickými lákadly najdete i traktor české provenience.



Horské městečko Mürren s typickými chatami s květinovou výzdobou

popisující překrásné horské scenérie středního Švýcarska anebo Thunerské jezero či údolí řeky Aare by byly zbytečné. Kochám se. Jako doktor Skružný ve slavném Menzelově filmu Vesničko má středisková. Jen necituji básně.

po svých skrz roztomile malebné městečko až k lanovce. Moji drazí kamarádi mě opouští a hovoří o jisté horolezecké atrakci Via Ferrata. Já mám však namířeno na dolní stanici kabinové lanovky spojující Mürren s vrcholem Birg. Odtud už přes hluboké údolí pokračuji kabinou na Schilthorn.

DO ŠVÝCARSKA S VČASNOU JÍZDENKOU EVROPA

Užijte si pohodlnou cestu vlakem za nejuhodnější cenu s Včasnou jízdenkou Evropa. Tu je možné koupit v e-shopu a mobilní aplikaci Můj vlak, u pokladny nebo za padesátikorunový poplatek telefonicky na čísle 221 111 122. Podmínkou je cesta přímými vozy ČD jedoucími na trase Praha – České Budějovice – Buchs SG – Sargans – Zürich HB a zpět. Včasnou jízdenku Švýcarsko lze pořídit nejdříve 90 dní před dnem odjezdu a nejpozději v den odjezdu. Jízdenky v přímém voze Praha – Zürich a zpět jsou pouze pro 2. třídu. Platné jsou pouze na konkrétní den a spoj. Jízda musí být započata v 1. den platnosti a je třeba dodržet povinný vlak vyznačený na jízdenke. Na cestování po Švýcarsku doporučujeme jízdenku Swiss Travel Pass, s níž je možné výhodně cestovat po celé zemi – platí pro autobusy, vlaky, lanovky i lodě.

ŠOTOINFO

Z Prahy do Curychu vyrazí každý den přímý lůžkový vůz řady WLABmz, připojený k soupravě Jižního expresu Ex 1547 mířícího do Lince. Při cestě je dále zařazen do spojů EN 462 a EN 466. Spoj odjíždí z pražského hlavního nádraží každý den v 18:01, v Curychu zastavuje druhý den v 8:20. Pro cestu do stanice Interlaken OST je ideální využít vlak IC 810 mířící do Bernu (odj. 9:02, příj. 9:58), zde přestoupit na spoj IC 963 (odj. v 10:04, příj. v 10:57). Do Lauterbrunnenu vyrazí spoj R 155 v 11:05, cesta trvá 20 minut. Přesun je díky poloze zdejšího terminálu snadný. Dále je nutné využít lanovku, na vrchol Grütschalp vyjede za 4 minuty. Odtud už vyrazí vlak R 755 do Mürrenu.

Snídaně se závratí

Už při houpání v lanovce je mi na té hoře cosi podezřelého, někde už jsem tuhle zvláštní stavbu viděl. Ano, tady se natáčela bondovka V tajné službě jejího veličenstva, která letos slaví 50. výročí! Tady se George Lazenby alias James Bond – agent 007 setkal s Ernstem Blofeldem v podání Telly Savalase. Ten si zde zřídil laboratoř pro výrobu viru, který měly do celého světa šířit zámožné slečny. Je to také místo, odkud se neměl milovník protřepaného koktejlu ginu, vodky a francouzského Lilletu nikdy dostat. Vrcholku, kde se rozkládá stanice lanovky, se říká Piz Gloria a ční ve výšce 2 970 m n. m.

Duch filmu je zde znát. Švýcaři uměli světového ohlasu využít a i po pěti desetiletích tu s motivem 007 pracují coby turistickým lákadlem. Bez zajímavosti není stavba lanovky, která měla sloužit turistům i horolezcům. Poprvé se kabina na trasu mezi Bergem a Schilthornem vydala v polovině června 1967. Nestalo by se tak bez finančních prostředků filmařů, kteří přispěli na dostavbu vrcholové stanice. Producenti filmu totiž hledali místo, které by se rozkládalo vysoko v horách a bylo dostupné jen lanovkou. Schilthorn se tedy jevil jako ideál. Švýcaři na to konto dodělali lanovku a producenti zaplatili dostavbu stanice Piz Gloria. Interiér panoramatické restaurace, nacházející se v prstenci, jenž se během hodiny otočí okolo svislé osy o 360°, tak vytvořili právě filmaři a díky pevným a trvanlivým konstrukčním metodám se dodnes zachovala stoprocentní funkčnost celého technického řešení. Kdo chce, může si tu vychutnat snídaní složenou výhradně z regionálních potravin. Pojídáte míchaná vajíčka, chroustáte smaženou slaninu, popijíte tu nejlepší kávu či horkou čokoládu. Další desítky minut strávíte pobýtem na vyhlídkové plošině. Je třeba se také projít kamennou stezičkou s otisky rukou herců a tvůrců bondovky na informačních panelech. V útroběch Piz Gloria si můžete připomenout děj celého filmu a koupit turistické cetky.

Cesta zpět do Curychu a do Prahy už se nese v poklidu. Celodenní výlet zakončují zachumlán v komfortním oddíle ve sněhově bílém povlečení lůžkového vozu ČD. ○



Stroj E 499.1021 přijíždí v dubnu 1988 na zaplněné první nástupiště ústeckého hlavního nádraží.



První jedničková Bobina měla ještě kulatá boční okénka

Jedničkové Bobiny: rychlíkoví specialisté slaví šedesátiny

Strojům původní řady E 499.1, které se sériově vyráběly v letech 1959 a 1960, předcházela řada E 499.0, vyvinutá na přelomu 40. a 50. let minulého století v kooperaci československého a švýcarského průmyslu. Prototyp následující řady E 499.1 byl dokončen v roce 1957 a dvě třicetikusové série dodány o dva až tři roky později. Lokomotivy zprvu trápily časté poruchy. Odstranit se je podařilo až rekonstrukcemi. Pak se jedničkové Bobiny staly platnými pomocníky.

M. Žabka, M. Harák | Foto: autoři a jejich sbírky a archiv Škoda

V průběhu 50. let vzniklo v plzeňské Škodovce sto univerzálních elektrických lokomotiv řady E 499.0 neboli nulkových Bobin, které byly prvním typem sériově vyráběných elektrických lokomotiv u ČSD pro provoz na tratích se stejnosměrným trakčním napětím 3000 V. Tyto dnes již legendární lokomotivy vydržely v pravidelném provozu půl století, několik z nich jezdí u soukromých dopravců dodnes. Jejich vznik však byl spojen s jedním velkým problémem, a sice s použitím některých konstrukčních prvků vyráběných v licenci západoevropských zemí. S tím byla spojena značná finanční zátěž tehdy drahocenných západních deviz, jichž v bývalém socialistickém sektoru opravdu nebyl

ZÁKLADNÍ ÚDAJE E 499.1

Prototyp (20E) vyroben	1957
Sériová výroba (30E)	1959–1960
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Napájecí soustava	3 kV ss
Délka skříně	14 900 mm
Celkový rozvor	11 500 mm
Služební hmotnost	84 t
Maximální rychlost	120 km/h
Typ trakčních motorů	2 Al 4846 zT
Trvalý výkon	2 032 kW
Hodinový výkon	2 344 kW

nadbytek. Při vývoji dalšího typu lokomotiv potřebných pro provoz na stále se rozrůstajících elektrizovaných tratích se proto dbalo na použití dílů výhradně tuzemské konstrukce. Jednalo se především o nahrazení švýcarské lamelové spojky Sécheron a licenčních podvozků od firmy SLM Winterthur včetně úprav ve vysokonapěťové části lokomotivy. Prvním typem elektrických lokomotiv, kde se tohoto cíle dosáhlo, byly právě stroje řady E 499.1 (později řada 141), které v mnohém vycházely právě z nulkových Bobin.

Vznik prototypu

V letech 1956 a 1957 začal v montážní hale plzeňské Škodovky vznikat nový prototyp lokomotivy interního označení 20E1, u ČSD označený E 499.101. Cílem bylo postavit lokomotivu

podobnou strojům E 499.0, avšak výhradně z tuzemských zdrojů. Na první zkušební jízdy se prototypový stroj vydal v listopadu 1957. Vzhledem k tomu, že šlo především o vyřešení problémové pojezdové části a zároveň se jednalo o souběžnou výrobu s poslední sérií řady E 499.0, byl nový stroj opatřen ještě původní skříní z nulkových Bobin. Přestože se stroj podrobil celé řadě zkoušek a ověřování, zaměřených především na zhodnocení nového typu podvozků s primárním vypružením čtvercovými vinutými pružinami, sekundárním vypružením pomocí listových pružnic a novou kloubovou spojkou Škoda, rozběhla se během roku 1959 navzdory nedostatečnému vyhodnocení sériová výroba strojů. Ty dostaly tovární typové označení 30E. Měly kromě podvozků nového typu také zcela odlišnou lokomotivní skřín.

První směřovaly do Prahy

V letech 1959 a 1960 byly stroje E 499.1 dodávány Československým státním drahám, a to nejprve do tehdejšího Lokomotivního depa Praha Střed, později se dostaly také do České Třebové a Ústí nad Labem. Tím se jejich působení rozšířilo na většinu elektrizovaných tratí nejen v severních, středních a východních Čechách, ale v rychlíkové dopravě zajížděly přes Moravu až na východní Slovensko. V první polovině šedesátých let jen pražské depo denně nasazovalo okolo čtyřiceti lokomotiv této řady, které zajížděly až do 769 kilometrů vzdálené Čierné nad Tisou. Jejich průměrný denní kilometrický proběh činil okolo 900 kilometrů.

Nové lokomotivy pochopitelně trápily počáteční dětské nemoci, jako závady konzol či smykadel sběračů, nebo problémy s izolací elektrických strojů a jejich následné přeskoky. Přidaly se i problémy trvalého rázu, které způsobovaly zejména ne zcela šťastně řešené podvozky, u nichž konstruktéři použili vypružení podvozku pomocí listových pružnic. Ty se vyznačují malou účinností a způsobují tvrdý chod. To mělo za následek časté praskání pružin primárního vypružení, uvolňování obručí či trhliny v rámech podvozků. Tyto problémy byly později částečně odstraněny úpravou vypružení na některých lokomotivách.

Podobně jako v případě lokomotiv E 499.0 a šestnápravových strojů řad E 669.0 a E 669.1, byly i jedničkové Bobiny dodávány v exportním



První roky elektrického provozu v České Třebové byly spojené s Bobinami.

provedení také cizím železničním správám. Návazně na československou řadu E 499.1 vzniklo 87 lokomotiv továrního typu 29E pro Sovětský svaz s rozchodem 1 524 mm. Výrobu Bobin pak v roce 1961 uzavřela dodávka třiceti jen mírně odlišných strojů typu 44E pro Polsko, kde byly provozovány pod označením EU 05. Zajímavostí polských strojů bylo, že již z výroby měly oproti našim lokomotivám nastavenou max. rychlost na 125 km/h, která se však později úpravou převodů změnila na 160 km/h. V šedesátých letech se polské a české jedničkové Bobiny střídaly ve vozbě mezinárodního expresu Hutník mezi Prahou a Varšavou, a tak se polské stroje řady EU 05 objevovaly i na trase



Jedna z posledních vršovických Bobin 141.052 sloužila na přetazích po pražském uzlu.

mezi hlavním městem, Olomoucí, Ostravou a přechodovou stanicí v Petrovicích u Karviné.

Doménou rychlíkové vozby

Zajímavý je stroj původního označení E 499.157, u něhož byl během provozu změněn nápravový převod z poměru 3,11 pro rychlost 120 km/h, kdy však při vyšších rychlostech výrazně klesá tažná síla, na poměr 2,27. Tím se sice snížila maximální rychlost na 90 km/h, ale lokomotiva vykazovala vyšší tažnou sílu. Vlastnostmi se tak podobala řadě E 469.1, a dostala proto po dobu působení se změněným převodem označení E 469.001. V roce 1976 však byl stroj v rámci opravy po nehodě upraven do původního stavu a obdržel označení E 499.1057. Po celá šedesátá a většinu sedmdesátých let patřila řada E 499.1 k tomu nejlepšímu, co mohly ČSD nasadit do rychlíkové dopravy. Nízký výkon, zvyšující se zátěž vlaků, přibývající léta a nezastavitelný vývoj však přinesly v roce 1978 na naše tratě novou řadu E 499.2 (později 151), jež nahradila na většině elitních výkonů Bobiny z pražského depa. Ty zamířily na méně významné výkony do regionální dopravy, jako byly například osobní vlaky do Berouna, kam vozily soupravy z patrových vozů tehdejší řady Bp. Stále více se však objevovaly také v nákladní dopravě.

Z výroby řady E 499.1 vyjžděla v elegantní barevné kombinaci tmavě zelené ve spodní části a hráškové zelené v okenní části skříně. Střecha a pojezdová část byly šedé. V průběhu provozu hráškovou zelenou nahradila krémová a v rámci zavedení unifikovaných nátěrů byly na lokomotivy doplňovány žlutými, případně oranžovými pruhy na obou čelech. Po roce 1988 se ani řadě, nově označené 141, nevyhnula „čára ponoru“, což bylo sarkastické označení pro šedesát centimetrů silný žlutý pruh aplikovaný přes celou zelenou lokomotivní skřín.

Po elektrizaci trati Hradec Králové – Jaroměř přešla část jedničkových Bobin do východních Čech, kde sloužily převážně v regionální dopravě mezi Pardubicemi a Jaroměří, zajížděly však i do Velkého Oseka a Chocné.

Přestože další útlum v uplatnění způsobily v polovině 80. let početné dodávky moderních elektrických lokomotiv tehdejší řady E 499.3 (dnes 163, resp. 162) s polovodičovými prvky, začaly být Bobiny odstavovány až na počátku 90. let. Jejich využití se ustálilo na místních výkonech v Praze, především v přetazích souprav v pražském uzlu. Doplňkově vozily víkendové posilové spoje jak na Moravu, tak například do údolí Sázavy na benešovské trati. Depo Ústí nad Labem své poslední stroje používalo také již spíše k příležitostným výkonům a jako záskoky za modernější lokomotivy. Ukončeno bylo postupně také východočeské působení v Hradci Králové. Pražské lokomotivy řady 141 vozily v letech 2004 až 2006 některé regionální spoje s patrovými vozy na ose Roudnice nad Labem – Kralupy nad Vltavou – Praha-Masarykovo nádraží. Poslední baštou řady 141 se stalo depo v Olomouci, kam byly všechny zbylé provozní stroje soustředěny. Na Hané sloužily na regionálních spojích na trati z Olomouce do Prostějova a Nezamyslic. V roce 2009 dojezdily i poslední stroje čísel 141.009, 018, 023, 054 a 055. Byly odstaveny, a pro příležitostné využití tak ve stavu Českých drah zůstaly pouze stroje 141.001 a 004 v Praze a 141.012 v Ústí nad Labem, které vyjíždí jen zcela sporadicky. ○



Stroj 141.004 zůstal zachován jako muzejní a příležitostně bývá nasazován dodnes.

Zubní pohotovost

Břetislav Buchta

Zub začal zlobit dopoledne. Zvažoval jsem, zda jet do depa na noční směnu, nebo na zubní pohotovost. Nakonec jsem zamířil do práce. Ale již po chvíli cesty bylo jasné, že bolavý zub se jen tak neumoudří. „Běž se převlíknout a mazej na pohotovost,“ nařídil mi mistr, když viděl, jak se můj obličej křiví bolestí.

V čekárně pohotovosti malý šok – takřka plná místnost. Brzy mi však došlo, že s mým čekáním by to nemuselo být tak hrozné. Z desítky lidí se dle mého pozorování na ošetření dostavili jen dva z nich. První byla fešná blondýna, která seděla jako sfinga. Druhá byla mladá Romka. Hlavu skloněnou, pravou tvář nateklou. Jen poslouchala, co si povídá její doprovod. A ten byl vskutku zajímavý...

Jak jsem vyrozuměl, dívčina patřila k ostravské části rodiny, ke které zrovna přijelo příbuzenstvo ze Slovenska. Holku jako na potvoru chytil zub, doma se nemohli dohodnout, kdo s ní na pohotovost pojede. Nakonec vyjeli všichni i s návštěvou. Něco mi říkalo, že nenápadně poslouchat česko-slovenské rozprávky bude dobré rozptýlení. A bylo...

„A co Dežo?“ obrátila se ostravská Romka na příbuznou ze Slovenska. „Už robí?“ Načež jsem se dozvěděl, že Dežo ještě nerobí, protože si pro něj přišli minulý týden žandáři. Dežo totiž nenápadně v kostele přemístil pokladničku, která sloužila pro dary věřících, do své tašky. Naivně předpokládal, že nebyl viděn. A měl i náležitou smůlu. Když k němu policie přišla na přátelskou návštěvu, zrovna zkoumal obsah pokladničky doma na stole.

Poté přišla na přetřes nějaká Klaudie. Šestnáctiletá holka ze slovenské části rodiny, u které si nějaký týden mysleli, že má zaražené větry, protože jí bolelo břicho a bylo jí celko-

vě nějak šoufl. Pan doktor ale stanovil úplně jinou diagnózu – byla v pozhnaném stavu. Těšil jsem se, že uslyším, jak vše dopadlo, ale smůla. Otevřely se dveře ordinace a vykoukla sestra. „Další!“ zavelela rázným hlasem.

Ostravská Romka s dcerou směřovaly do ordinace. Chvilí byl klid. Najednou se však z ordinace ozval srdcervoucí dívčí řev. V první chvíli jsem myslel, že zubařce ujela vrtačka a provrtala holce nejen zub, ale také celou hlavu. Za necelou minutu vyšla z ordinace Žaneta s matkou. Holka měla pravou ruku na ústech a stále vystrašený výraz.



„Další,“ zavelela sestra. Vstal jsem ze židle a vydal se do mučírny. „Tak pojdte se mi ukázat,“ vábila mne zubařka na křeslo. „Doufám, že nebudete takový měkkota jako ta káča před chvílí,“ prohodila. „Nebojte... něco snesu,“ odvětil jsem. „To ráda slyším. Z té holky mám ještě teď zalehlé uši...“

Zubařka prohlédla zub. „Takže, pane, máte zřejmě zánět zubní dřeně. Zub vyvrtám a dám uklidňující vložku. Do pěti dnů si s ním zajděte

ke svému zubnímu. Nyní vám do oblasti postiženého zubu stříknou sprej na lokální anestezii. Hlavně se nenadechujte, protože byste se potom několik hodin s nikým nedomluvil...“

Jak řekla, tak učinila. Během chvilky mi začala tuhnout pravá strana čelisti. Hned, jakmile zajela vrtákem do zubu, mi bylo jasné, že něco nehraje. Vrták se nechtěl pořádně zakousnout do zubní hmoty. „Potvora tupá,“ ulevila si doktorka. Vytáhla a nasadila další vrták. To samé. „Krucí! S ním se můžu tak drbat za uchem...“ Zubařka se ohlédla na stolec s nářadím. „Sestřičko, dnes nám šichta dobře začíná. Poslední ostrý vrták. Jestli se ještě ten ztupí, můžeme ordinaci zavřít a jít na pivo.“ Chystala se zmíněný vrták umístit, kam patřil, ale stalo se, co určitě neplánovala. Vrták jí vypadl z ruky. Slyšel jsem cinknutí o zem a zdálo se mi, že se něco od země odrazilo a skočilo vlevo ode mne pod skříňku s různými nástroji.

Zubařka zaklela. „Sestřičko... ten vrták musíte vylovit, jinak jsme v pr***i,“ ulevila si nedbajíc lékařské etikety. „To jako fakt, doktorko?“ testovala sestra, protože válet se po zemi a hledat pod skříňkou se jí rozhodně nechtělo. „No jasně... nebo snad máte jiný nápad?“

Sestra se tedy nedobrovolně odebrala k zemi „na všechny čtyři“ a začala rukou šmátrat pod skříňkou. Naštěstí vcelku brzy nahmátla, co hledala. Zvedla se opět na nohy, odešla k umývadlu a vrták opláchla pod tekoucí vodou. Podala jej zubařce. Dále už naštěstí vše šlo bez komplikací.

Dojel jsem bez problémů do depa. „Jsi schopný pracovat?“ zjišťoval mistr, jakmile mne uviděl. „Jo, jsem v pohodě.“ „Tak běž pomoci na provozní, mají dnes moc práce.“ Odebral jsem se do kukaně, kde sídlili pracovníci provozních oprav, na rtech úsměv. Dodnes jsem netušil, jak může být veselo na zubní pohotovosti. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ČD začaly ukazovat ve vlaku přestupy, SŽDC chystá aplikaci

České dráhy a SŽDC usnadní cestujícím přestupování. České dráhy už začaly zkušebně ve vybraných vlacích testovat zobrazení informací o přípojích, SŽDC připravuje novou aplikaci pro cestující, kde by měli mít přehledné informace o vlacích všech dopravců. ČD začaly zobrazovat informace o přípojních spojích ve vlacích vybavených LCD displeji. Podle mluvčího Petra Štáhlavského jde o zhruba 350 vozidel, například Bdpce, Bdmpee, Bdmpz, Bhmpz, část Ampz a Bmz a dalších. „Předpokládáme, že systémem bude dále doplňován na další moderní vozidla v dálkové i v regionální dopravě například InterPanter a RegioPanter, případně i na další typy,“ dodal Štáhlavský. Jde o systém, který ČD označují jako MAVIS – online, právě druhá etapa zavádění systému umožnila zavést zobrazování přípojů ČD, současně přinesla i možnost vizuálně zobrazovat na LCD panelech a na LED panelech vně vozů mimořádná hlášení. zdroj.zpravy.cz/24.4.2019

Novým předsedou dozorčí rady ČD je profesor ČVUT Karel Pospíšil

Novým předsedou dozorčí rady Českých drah se stal profesor ČVUT Karel Pospíšil. Ve funkci nahradil Petra Moose, který odešel ze zdravotních důvodů. Další změny nastanou v představenstvu společnosti, kde v květnu skončí Michal Heřman, jenž byl zodpovědný za správu majetku. Řízení tohoto úseku bude společnost řešit v následujících dnech. Sdělit to mluvčí Českých drah Radek Joklík. Pospíšil zvolili předsedou ostatní členové dozorčí rady. Po odchodu Moose bude devítičlenná rada neúplná, nového člena bude Řídicí výbor ČD vybrat nejspíš v červnu. Odbory byly s působením Moose v čele dozorčí rady spokojené, podle místopředsedy Odborového sdružení železničářů Vladislava Vokouna se Moos projevoval jako odborník a radu vedl korektně. S volbou nového předsedy měli zástupci odborů problém. Vokoun totiž očekával, že rada počká až na nástup nového ministra dopravy Vladimíra Kremlíka, aby mohl případně říct k volbě svůj názor. [ČTK 25. 4. 2019](http://ctk25.4.2019)

SŽDC chce omezit hlášení na nádraží, důvodem jsou náklady

Jedni nádražní hlášení považují za zbytečný zvukový balast, druhí naopak za užitečnou a nezbytnou službu. Už od příštího roku by přitom mohlo dojít k výraznému omezení výřečnosti nádražních amplionů. Tímto směrem se ubírají úvahy SŽDC, která má vlakové zastávky a stanice na starost. „Můžeme pouze potvrdit, že SŽDC připravuje změnu ve způsobu informování cestujících směrem ke zjednodušení hlášení, omezení například informací o příjezdu vlaku s větším důrazem na vizuální informační systém,“ uvedla mluvčí SŽDC. Omezení hlášení nastane současně s jeho zpoplatněním, dopravci by tedy museli platit za informace, které by chtěli nádražním rozhlasem šířit. Podle dřívějších vyjádření šéfa SŽDC Jiřího Svobody činí dnes náklady na hlášení v celé železniční síti sto milionů korun ročně a správa nemá žádnou povinnost hlášení provozovat. Kdo hlášení jednoznačně hájí, jsou slabozrací a nevidomí cestující. [Deníky, zdroj.zpravy.cz/29.4.2019](http://deniky.zdroj.zpravy.cz/29.4.2019)



Řecko – KARPATHOS

Dvoulůžkové pokoje s polopenzí na 11 nebo 12 dnů.
Termín 7. 6.–18. 6. 2019, letecky z Prahy v Last minute ceně
za 9 900 Kč po dotaci.

Další odlety vždy v úterý a v pátek.

V nabídce také Corali studia bez stravy za Last ceny.
Více na www.cdtravel.cz, J. Zamykal, tel.: 972 243 054.



ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



2019 IIHF MISTROVSTVÍ SVĚTA V LEDNÍM HOKEJI SLOVENSKO

BRATISLAVA - KOŠICE
10. - 26. KVĚTNA 2019





24. až 26. května 2019

Do Peček na největší výstavu železničních modelů a modelových kolejišť

Přijďte si od 24. do 26. května do Peček prohlédnout na ploše 1 200 metrů čtverečních největší výstavu modelových a modulových kolejišť a železničních modelů u nás. Připravený je pestrý doprovodný program ve městě i na železnici. Na výstavě modelových kolejišť a železničních modelů se budou se svými novinkami prezentovat čeští i zahraniční výrobci včetně Tilling Bahn, Piko Spielwaren a Modelleisenbahn München GmbH. Vybrat můžete jak z nabídky nových modelů, příslušenství a doplňků, tak i na modelářské burze. K vidění budou RC modely – rádiem řízené napodobeniny zemědělské techniky, stavebních strojů či kamionů v měřítku 1:14. Poslední květnový víkend se v Pečkách koná také akce s názvem Jede, jede mašinka aneb dětská pouť se spoustou atrakcí pro všechny bez ohledu na věk. Připraveny budou i jízdy historických motorových vozů po okolí města a v neděli 26. května pojedou také zvláštní parní vlak po trase Pečky – Bošice. V pátek a sobotu je výstava otevřena od 9 do 17 hodin, v neděli od 9 do 15 hodin. Více na www.szmpecky.webnode.cz.

Nejblíže železniční stanice: Pečky



18. května 2019

Historickým vlakem z Prahy na Dobříš

Chystáte se na Dobříšské májové slavnosti? Svezte se historickým vlakem, který odjíždí z nádraží Praha-Braník v 10:25 hodin. V Měchenicích během doplnění vody do lokomotivy zahraje skupina The Buffoon's Steam Engines. Na dobříšském nádraží si můžete poslechnout skupiny Vlak do Dobříše a Gladly S.W. Od nádraží do centra Dobříše a zpět bude zajištěna bezplatná autobusová doprava. Před zpáteční jízdou do Prahy (odj. 16:11 hod.) uskuteční historický vlak ještě vyhlídkovou jízdu do Malé Hraštic a zpět.

Nejblíže železniční stanice: Praha-Braník/Dobříš/Malá Hraštica ad.



25. května 2019

Do Ralska na landartový festival Proměny

V krásných přírodních kulisách Geoparku Ralsko se 25. května uskuteční už čtvrtý ročník festivalu Proměny. Přijďte se podívat na landartová díla a užít si pestrý doprovodný program pro celou rodinu. Zlatým hřebem festivalu bude landartová procházka s umělci, těšit se můžete i na česko-německé divadlo, pohádky pro děti, nejruznější workshopy nebo koncert pod širým nebem. Od nádraží v Mimoni vás na místo konání festivalu doveze bezplatně festivalový retro autobus. Vstup na festival je zdarma. Více informací najdete na www.festival-ralsko.com.

Nejblíže železniční stanice: Mimon



17. až 19. května 2019

Na frýdlantské Valdštejnské slavnosti

Po dvou letech se 17. až 19. května opět konají ve Frýdlantu Valdštejnské slavnosti. Na náměstí T. G. Masaryka a v přilehlých ulicích najdete tržnici s tradičními řemesly, na rynku se také odehraje bohatý kulturní program s ohňostrojem a těšit se rovněž můžete na slavnostní průvod v dobových kostýmech včetně příjezdu vévody a jeho družiny. V městském parku naleznete vojenské ležení a lazaret. České dráhy posílí vlakové spoje mezi Libercem a Frýdlangem v Čechách, aby umožnily návštěvníkům zhlédnout celý kulturní program 18. a 19. května.

Nejblíže železniční stanice: Frýdlant v Čechách

Foto: SZM Pečky, Město Frýdlant, Geopark Ralsko

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
 web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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