

**6 párů spojů EC**3x denně Praha – Berlín
3x denně Praha – Hamburk***Dvouhodinový interval**

* Jeden spoj zajistí přímé spojení Berlín – Praha – Budapešť.

ČD České dráhy

In Kooperation mit / Ve spolupráci s
DB BAHN

Dresden Hbf

FOTO DB A MICHAL MÁLEK, KOLÁŽ 2M

Bitva o Německo vybojována. DB preferují modré vlaky

Máme trasu do Hamburku!

Ostře sledovaný souboj o linku Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk zná vítěze. České dráhy se dohodly s Deutsche Bahn na pokračování vzájemné spolupráce v mezinárodní dopravě expresních vlaků. Od prosince 2015 budou na tuto linku nasazeny modernizované soupravy ČD. Každý den spojí české a německé hlavní město šest přímých vlaků v obou směrech, polovina z nich obsluhuje i Hamburk a jedna dvojice i maďarskou Budapešť.

Není tajemstvím, že o provozování železničního spojení Prahy s Berlínem a Hamburkem se v posledních měsících tvrdě bojovalo. Soukromý dopravce Regiojet proklamoval, že exkluzivní spolupráci s Deutsche Bahn hodlá uzavřít právě on. České dráhy jako tradiční partner německého dopravce však neměly v úmyslu kooperaci přerušit a tato snaha byla po měsících vyjednávání korunována úspěchem. Před několika dny byla podepsána smlouva o pokračování kooperace mezi oběma národními dopravci, ale v nové dimenzi.

Soupravy Českých drah budou zajišťovat pět ze šesti spojů mezi Českou republikou a Německem. Jeden pár vlaků bude obsluhovat souprava maďarských železnic MÁV, která zajistí přímé spojení Německa se Slovenskem a maďarskou Budapeští přes Prahu a Brno. Tři ze šesti mezistátních spojů mezi Prahou a Berlínem budou pokračovat přímo do Hamburku.

Smlouva až do roku 2020

„Linku do Drážďan, Berlína a Hamburku považujeme za jednu z klíčových, proto jsme rádi, že se nám podařilo s Deutsche Bahn, našim tradičním partnerem na této trase, dohodnout další pětiletou spolupráci od změny jízdního řádu v prosinci 2015. Na linku mezi Prahou, Ústím nad Labem, Děčínem a dále do Německa nasadíme od prosince 2015 modernizované, klimatizované soupravy,“ říká Daniel Kurucz, předseda představenstva a generální ředitel

Českých drah. Cestující budou mít k dispozici vedle vozů 1. a 2. třídy s elektrickým zásuvkami 230 V pro napájení elektroniky také klasický restaurační vůz.

Modernizace vozů již začala

Spoje budou sestaveny z jednoho až dvou vozů 1. třídy, restauračního vozu a z několika vozů 2. třídy s různým uspořádáním míst. Vedle vozů s oddíly budou v soupravě zařazeny vždy jeden multifunkční (bezbariérový, místa pro jízdní kola) velkoprostorový a jeden standardní velkoprostorový vůz. Ve vlaku bude zařazen vůz s bezbariérovou úpravou pro vozíčkáře (místa pro umístění vozíku, bezbariérové WC). Souprava bude kompletně klimatizovaná a vybavená toaletami s uzavřeným systémem a elektronickým informačním systémem.

České dráhy již zahájily přípravu těchto modernizovaných souprav pro linku Praha – Berlín – Hamburk a vyhlásily výběrové řízení na modernizaci až 71 expresních vozů Siemens a na modernizaci a zčásti také přestavbu 22 osobních vozů Siemens zakoupených od ÖBB. Předpokládaná výše obou kontraktů je přibližně 922 milionů korun. Provozní zajímavostí je rovněž předpokládané nasazení třísystemových strojů řady 380 do čela těchto vlaků – ČD proto očekávají, že Škoda Transportation dokončí schvalovací proces v Německu pro rychlost 200 km/h. Spolupráce s Deutsche Bahn je dalším upevněním pozice Českých drah na poli mezinárodní železniční dopravy.

VÁCLAV RUBEŠ

SLOUPEK

Úspěch v dopravě závisí na kvalitě služeb

Dne 22. května jsme uzavřeli s DB AG smlouvu o společném provozu vlaků mezi Prahou, Berlínem a Hamburkem. Dohoda nám zaručuje významný vliv na této lince od prosince 2015 po dobu pěti let. Němečtí partneři však deklarovali zájem o delší spolupráci a my to vítáme. Rád bych poděkoval všem kolegům, kteří aktivně přispěli k realizaci projektu. Je to již druhý velký úspěch Českých drah na poli mezinárodní dálkové dopravy. Tím prvním bylo uzavření dohody s ÖBB o společném provozu rychlovlaků railjet mezi Prahou, Brnem, Vídní a Grazem. Výsledky této spolupráce již vnímáme.

**Daniel Kurucz**generální ředitel
a předseda
představenstva
Českých drah

Společný projekt s ÖBB počítal s investicí do nákupu railjetů a také spolupráce s německým národním dopravcem nebude zadarmo. České dráhy musí zajistit kvalitní vozidla a ještě lepší služby, než tomu bylo doposud. Na lince spojující Prahu s Berlínem a Hamburkem tak nabídneme cestování v klimatizovaných soupravách sestavených z klasických osobních vozů, které například nabídnou širší možnosti cestování pro vozíčkáře a cestující s jízdními koly. Z lepšího komfortu nicméně nebudou profitovat jen cestující do Německa, ale také naši zákazníci mezi Prahou, Ústím nad Labem a Děčínem.

Pocit, že jsme na výsluní, konkurenci jsme setřásali a nemusíme ji respektovat, by však byl klamný a předčasný. Při přípravě a spuštění obou projektů nás čeká ještě hodně práce. Úspěch závisí především na tom, jak se zhostíme přípravy souprav, jak vylepšíme služby, jak budeme lépe oslovovat zákazníky a starat se o ně v našich vlacích. Podpis smlouvy je pouze prvním krokem na této náročné cestě k úspěchu.

INFORMUJEME

Žofínské fórum o dopravě v evropském kontextu

Potleskem odměnili účastníci Žofínského fóra informaci Daniela Kuruce o tom, že České dráhy právě podepsaly smlouvu s Deutsche Bahn o provozování dálkové linky Praha – Berlín – Hamburk. Příspěvek věnovaný zejména strategii Skupiny ČD byl jedním z těch, které v horkém, skoro letním dni 22. května zazněly na dalším, v pořadí už 165. Žofínském fóru. Hlavním tématem byla tentokrát železnice a programovací období EU 2014–2020. Diskuze se mimo jiné vedla v okruzích sítě TEN-T, modernizace drah v ČR a evropského financování dopravy a dopravních staveb.

Kolik peněz pošle EU?

Prvním přednášejícím byl náměstek ministra dopravy Němec zastupující ministra Antonína Prachaře. Ten přiblížil plánované investice do železniční dopravy v období do roku 2020 a strukturu Operačního programu Doprava 2 (OPD2). Jak uvedl Stéphane Ouaki z Evropské komise, jeden z ředitelů útvaru Mobilita a doprava, do kohezních fondů sice půjde značná částka peněz, nicméně podíl pro železnici není nejvyšší. Navíc existují problémy se spolufinancováním projektů z národních zdrojů. Obsáhlý příspěvek k rozvoji in-

frastruktury, stavbám plánovaným ke spolufinancování z OPD2 včetně technologických a stavbám přecházejících z OPD1 do OPD2 přednesl náměstek generálního ředitele SŽDC pro strategii Mojmir Nejezchleb.

VUZ získal Výroční cenu ACRI

Posledním vystoupením obohatila přítomné Marie Vopálenská, generální ředitelka Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI). Připomněla, že 49 procent kolejových vozidel v České republice je starších 30 let, což je sice velký potenciál pro výrobce a opravce, ale také vyslovila řecičnickou otázku, proč plánovaná alokace prostředků do železnice v rámci OPD2 činí jen 30,28 procenta. Následovala diskuze moderovaná redaktorem Dopravních novin Tomášem Johánkem mířící hlavně na náměstka ministra dopravy. Závěr Žofínského fóra patřil vyhlášení vítězů 7. ročníku Výroční ceny ACRI. Mezi nimi zazněl název Výzkumného Ústavu Železničního, který zvítězil v kategorii Infrastruktura za celkovou modernizaci Zkušebního centra VUZ Velim. Fórum za podpory partnerů připravily ACRI a Hospodářská komora ČR s Agenturou NKL Žofín.

MARTIN NAVRÁTIL

Stolní kalendář ČD 2015

...i vy můžete být jeho tvůrcem



Fotíte, šotíte?

Nenechte si své úlovy jen pro sebe!

Staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah a získajte honorář 800 Kč za každou uveřejněnou fotografii. Soutěž probíhá od 16. 5. do 30. 6. 2014. Více informací na stránkách:

kalendář2015.cd.cz

Brněnské depo má za sebou první padesátku

V Maloměřicích našli v roce 1964 zázemí železničáři i vozidla. Jejich příběhy pokračují dál.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



KNIHY

Dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda

Díky ostravskému pracovišti Národního památkového ústavu vyšla zajímavá publikace z pera Aleny Borovcové s názvem Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda. Takřka na dvou stovkách stran je poutavou formou popsána historie Ferdinandovy doplněná celou řadou fotografií, plánové dokumentace a přehledných map jednotlivých stanic.



V části Typologie je analyzován architektonický vývoj základních stavebních slohů na tratích KFNB, na který navazuje výběrový katalog jednotlivých stanic bývalé KFNB na území České republiky, v jejichž staničním obvodu se nacházejí kulturní památky. Publikaci si lze zakoupit v české nebo anglické verzi. (mah)

PRO VÁS

Předali jsme hlavní cenu z jarní soutěže



V minulém čísle jsme uveřejnili jména oceněných z jarní soutěže Železničáře, následně ceny zaslali poštou. V případě hlavní ceny, kterou byl model Brejlovce a dvou osobních vozů ČD v měřítku TT, jsme však udělali výjimku a pozvali výherce Martina Sládku z Mladé Boleslavi přímo do redakce, kde si svůj přírůstek do soukromého vozidlového parku přebíral. Sympatický výherce (na fotografii vpravo) na sebe prozradil, že pracuje v automobilovém průmyslu, což mu však nijak nebrání věnovat se svému velkému hobby – železnici. A to nejen modelové, ale i té skutečné. Detailně propracovaná souprava prý potěší také jeho syna a jeho samotného konečně donutí dostavět léta rozpracované kolejiště. Martinu Sládkovi ještě jednou gratulujeme. (rub)

Omezení na sezonním spoji Praha – Bar

Z důvodu katastrofálních povodní na území Srbska je do odvolání zrušen sezonní spoj Praha – Budapešť – Bar. Bližší informace o situaci najdete na www.cd.cz/jadran, případně kontaktujte dispečink rezervací na telefonu 972 241 881 a 882. Na tuto linku se prosím obračejte i ohledně dotazů k již zakoupeným dokladům. (rub)



Nové mobilní telefony usnadní práci vlakovým četám

Rychlejší, chytřejší, praktičtější – takové jsou nové mobilní telefony, které v minulých týdnech převzaly vlakové čety na dálkových spojích Českých drah. Kromě on-line přístupu k aktuálním údajům o provozu získali průvodčí a vlakvedoucí užitečný komunikační nástroj s mnoha funkcemi. Již nyní mohou využít aplikaci Můj vlak, do budoucna se chystá software Výluky a mimořádnosti nebo dynamický kontaktní telefonní seznam.

PRO ZAMĚSTNANCE



Během dubna a května letošního roku zaměřilo k vlakovým četám Českých drah celkem 2 170 nových mobilních telefonů vybavených operačním systémem Android. Přístroje jsou přednostně určeny pro zaměstnance v dálkové dopravě. Těmito mobilními telefony jsou již vybaveni i vlakoví revizoři, kterým výrazně usnadní jejich práci. Začátkem měsíce července proběhne vyhodnocení provozu přidělených telefonů, které ovlivní případné dovybavení těmito chytrými telefony všech členů vlakového doprovodu. V konečném počtu může vlakový doprovod disponovat až asi 3 100 kusy těchto přístrojů.

Na dálkových spojích mají větší uplatnění

„Původní telefony již dosluhovaly, takže jsme přistoupili k jejich obměně. Nová zařízení přinesou nejen větší výpočetní výkon, ale i promítnutí moderních IT trendů do komunikace se zákazníky,“ říká Jiří Zachař, ředitel Odboru informatiky. V první fázi pomohou telefony na dálkových spojích, kde je pro ně větší možnost využití. „Vlakový doprovod bude mít rychlejší, pohodlnější přístup než doposud jak k mobilnímu webu ČD, tak k informacím o mimořádnostech v dopravě. Přenosné osobní pokladny disponují určitou prodlevou a cestující veřejnost se mnohdy ze svých zařízení dozvěděla informaci dříve. Právě v dálkové dopravě se cestující více ptají na mimořádnosti, dochází tu k častějším provozním výpadkům, mimořádným situacím a narušení jízdního řádu,“ vysvětluje využití nových přístrojů Tomáš Kohoutek z Odboru obchodu osobní dopravy.



Zástupci vlakového doprovodu na školení o ovládání nových telefonů.

Některé aplikace již fungují, jiné jsou teprve v přípravě

Důležitou aplikací na nových telefonech je bezesporu Můj vlak Českých drah. Umí zejména vyhledat spojení, zobrazit číslo vlaku a aktuální řazení

a podat informace o mimořádnostech. Samostatná aplikace Výluky a mimořádnosti se nachází teprve v přípravě. Totéž platí pro dynamický kontaktní telefonní seznam. Po jeho nasazení nebude nutno znát telefonní čísla personálu jednotlivých vlaků, ale pro volání postačí zadat číslo vlaku. Odpadne tak zdlouhavé zjišťování kontaktu na konkrétního zaměstnance přes komando nebo jednotlivé dispečery.

Vývojový tým také přislíbil aplikaci Studovna, díky které si zaměstnanci požadovaný tarif či předpis nechají zobrazit na displeji telefonu ve speciální přehledné aplikaci umožňující rychlé vyhledání. Nebude tak nutné vozit s sebou materiály v papírové podobě.

Čtečka dokumentů i užitečný rádce

Již v současnosti se ale vlakové čety dostanou přes mobil ke služební e-mailové poště. Novinkou je čtečka dokumentů včetně dokumentů Microsoft Office. Pro práci vlakových čet se mohou hodit i aplikace jako Mapy.cz umožňující určit přesnou polohu nebo monitor dálniční dopravy, detailní zprávy o počasí či svítlna, která promění mobilní telefon v baterku. K dispozici jsou i rady první pomoci. Podle návrhů uživatelů mohou být telefony vybaveny dalšími užitečnými aplikacemi. Co však na telefo-



Posílejte tipy na další aplikace

Během testovací fáze České dráhy zjišťují, jak se osvědčuje softwarové vybavení nových telefonů. Pokud mají zaměstnanci vlakových čet, kteří již pracují s novými telefony, návrh – podpořený zkušeností z provozu –, jakou další aplikaci by bylo potřeba přidat do základního vybavení, ať napíší svůj tip na adresu aplikace@domobilu.cd.cz.

nech nenajdete? Jsou to hry, komunikátory typu WhatsApp a jiné aplikace, které by mohly ohrozit bezpečnost mobilních telefonů.

„Telefony již nyní obsahují čip, díky kterému jsou schopné přečíst jakoukoli kartu, resp. číslo jejího čipu. Každopádně nakoupené mobilní telefony mají obrovský potenciál pro další využití,“ dodává Tomáš Kohoutek. První ohlasy z provozu jsou převážně pozitivní, i když je jasné, že na každou novinku je třeba si nejprve zvyknout. Školení k ovládání telefonů absolvovali zástupci vlakového doprovodu z regionů – dozorčí, komandující, supervizoři a vlakoví revizoři, kteří proškolí další zaměstnance.

PETR HORÁLEK

Rýsuje se celoevropská výzkumná železniční platforma

Jak zlepšit postavení železnice v jednotlivých státech a současně ji rozvíjet jako jednotný evropský systém. To byla hlavní témata mezinárodního diskuzního fóra Foster Rail, které se konalo ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží 9. května. Akce, kterou zorganizoval VUZ, proběhla v rámci projektu zaměřeného na posílení výzkumné a inovační strategie evropského železničního průmyslu a výzkumu.

Na výzkum 800 milionů eur

Na počátku jednání byl i vznik organizace SHIFT2RAIL (S2R), což je společný podnik Evropské komise a firem, které mají a budou mít zájem se do budoucna podílet na evropském železničním výzkumu. „Dopad toho, co se vytvoří, bude spočívat v tom, že výsledky vývoje se projeví v kratší době a s větší efek-

tivitou. Chceme lépe standardizovat v oblastech jako vozidla, zabezpečovací zařízení a infrastrukturní komponenty. Naším cílem je dosáhnout většího podílu železnice na pozemní přepravě, a to přes jednotný evropský železniční prostor, jehož součástí samozřejmě je



Diskuzní fórum Foster Rail se konalo na pražském hl. nádraží. FOTO AUTOR

pilíř politický a druhý technický,“ vysvětluje Libor Lochman, výkonný ředitel CER, který ve druhém diskuzním příspěvku vznik společného podniku S2R přiblížil.

Podnik S2R by měl být schválen Evropskou komisí do konce roku. Po výběru ředitele dojde na sestavení prvního výboru ze zakládajících i přidružených členů. Téma přítomné evidentně zaujalo, protože na Libora Lochmana mířilo velké množství dotazů. Diskutující například zajímalo, jaké konkrétní subjekty mohou do projektu vstoupit nebo kdo bude výzkum organizovat. Padla i informace, že na deset let výzkumu půjde 800 milionů eur, z čehož polovinu hraje Evropská unie. O formách spolupráce technologických platforem včetně výhod hovořil poradce generálního ředitele VUZ Jaroslav Vašátko.

Technologická platforma aktivní v řadě projektů

Bohuslav Dohnal, výkonný ředitel sdružení Technologická platforma, připomněl mimo jiné rozvíjející se spolupráci se španělskou stranou. Připomeňme, že toto sdružení získalo loni



Díky výzkumu se třeba dočkáme rychlejších tratí. ILUSTRACNÍ FOTO VÁCLAV RUBEŠ

první místo v soutěži Podnikatelský projekt roku 2013 v kategorii Technologické platformy. Za cenný a úžasný označil projekt pro vzdělávání v rámci EU nazvaný IRICoN Martin Kobosil, jeden ze studentů ČVUT, FD, pracoviště Děčín. „Nebýt něj, nevěděli bychom o technologických platformách nic,“ popsal s tím, že se díky tomu mohl podívat i na světovou konferenci v Istanbulu.

Doporučení k systému řízení a organizace evropského železničního výzkumu jako východiska pro navazující funkce těchto systémů na národní úrovni bylo tématem vystoupení Jaromíra Zelenky, vedoucího zradové skupiny Výzkum. Příspěvkem o vztahu k železničnímu výzkumu uzavřel blok přednášek Peter Šišolák, ředitel Odboru strategie a mezinárodní spolupráce ŽSR.

MARTIN NAVRÁTIL

Ziskové ČD Cargo si zvyklo jít naproti zákazníkům

Společnost ČD Cargo v loňském roce dosáhla čistého zisku 522 milionů korun. Tento výsledek je v obrovském kontrastu ke skoro dvoumiliardové ztrátě v roce 2012. Firma loni propustila více než tisíc lidí a přišla o klíčovou zakázku na dopravu uhlí do Elektrárny Chvaletice. Po nástupu nového vedení se jí ale podařilo získat další, byť krátkodobé přepravy, které pomohly tuto ztrátu zacelit. O tom, jak se společnosti ČD Cargo dnes daří, jsme hovořili s předsedou představenstva Oldřichem Mazánkem.

Před dvěma lety stálo ČD Cargo skoro před krachem. Dnes vykazuje výrazný zisk. Jak si vysvětlujete, že během tak krátké doby došlo k radikální změně k lepšímu?

Vrátit jsem se po tříleté pauze a nejprve jsem si musel zanalyzovat, v jaké kondici se ČD Cargo nachází. Stav byl poněkud tristní a diametrálně odlišný od toho, který jsem v roce 2010 opouštěl. Troufám si říci, že se po mém návratu radikálně změnil přístup celého managementu k zákazníkům. Začali jsme se více zabývat skutečnými potřebami zákazníků a snažíme se nabízet služby tak, abychom uspokojili každého po všech stránkách. To znamená, že nás zajímají jejich, byť třeba specifické, požadavky. Diskuze se hodně točila okolo cen.

Můžete určit nějaký milník, při kterém se firma „rozhýbala“?

Zlomovým okamžikem je bezesporu loňské 1. září, tedy čtyři dny po mém návratu do ČD Cargo. V ten den firma přišla o lukrativní zakázku, kterou byla přeprava hnědého uhlí do chvaletické elektrárny. Okamžitě jsme museli přepravu uhlí nahradit jinými komoditami a našťastí se nám podařilo získat několik jednorázových zakázek, které nám významnou ztrátu finančně nahradily. Poslední čtyři měsíce loňského roku tedy nebyly ztrátové. Nakonec jsme měli čistý zisk za loňský rok víc než půl miliardy korun. Nicméně jsem v některých médiích zaznamenal, že na tomto kladném výsledku se prý podílela řada aktivit před mým příchodem jako například prodej několika desítek lokomotiv a vozů do dceřiné společnosti Kolejje Českie. K tomu bych se rád ohradil, protože právě prodejem zbytného majetku jsme vytvořili nezbytné rezervy. Tyto plánujeme využít v kauzách, které vznikly v roce 2013 a k dnešnímu dni nejsou uzavřené. Jedná se o urovnání soudních sporů se SŽDC ve věci objížděných tras v době konání výluk nebo například nesmyslné odvolání se firmy AWT proti slevám, které byly zavedeny pro všechny železniční dopravce při realizaci přepravy jednotlivých vozových zásilek.

Jaký je váš názor na prodávělné „kusovky“, které mimo ČD Cargo nechce nikdo jiný vozit?

Všichni železniční dopravci získali v roce 2013 slevu od SŽDC pro vlaky složené z jednotlivých vozových zásilek. Pro naši společnost to znamenalo nemalou úsporu, která se pohybovala v řádech desítek milionů korun. Odborníci vědí, že vlak složený z jednotlivých vozových zásilek je podstatně dražší než ucelená souprava s jednou komoditou. Ač jednotlivé kusové zásilky stále sami dotujeme,

není naším cílem tyto přepravy opustit. Navíc máme vypracovaný plán, jak do roku 2017 dostat tyto přepravy do velké černé nuly. Nechceme žádné finanční injekce od státu, jak se nám někteří novináři snaží stále podsouvat, ale bojujeme za nastavení fair play pravidel společných pro přepravu nákladů po železnici i silnici tak, aby z toho železnice nevyšla jen jako nějaký otloukánek. Navíc my jsme v železničních „kusovkách“ převezli v loňském roce více než 25 milionů tun zboží, což by po případném přechodu na silnici zatížilo již tak dost zamořené ovzduší výfukovými plyny.

Máte recept, jak přitáhnout zpět zákazníky, případně získat nové?

Velmi nám pomohla konference s názvem „Obchodní rok ČD Carga 2014“, kterou jsme uspořádali loni v říjnu v Krkonoších. Právě tam jsme pozvali zástupce řady firem, se kterými jsme v ob-

OLDŘICH MAZÁNEK

Od roku 1973 pracoval jako výpravčí a dozorčí přepravy. Od roku 1984 byl ustanoven do funkce přepravního a později dopravního náměstka ve stanici Havlíčkův Brod. Od poloviny devadesátých let zastával také post přednosty stanice a od roku 2001 pracoval nejprve na bývalém OPŘ Praha a v letech 2003 až 2007 na Generálním ředitelství ČD jako ředitel Odboru nákladní dopravy a přepravy. Další tři roky byl provozním ředitelem ve společnosti ČD Cargo. V letech 2011 až 2012 pracoval v soukromé sféře a následně mezi roky 2012 a 2013 na Správě železniční dopravní cesty. Od 1. září 2013 zastává post předsedy představenstva ČD Cargo.

chodním styku. Zákazníci se mohli seznámit s našimi plány nejen na letošní rok, ale výhledově i na léta 2015 až 2017. Zásadní část konference byla věnována tarifní a cenové politice a je povzbuzující, že pozitivním výsledkem je velké množství uzavřených jedno- i víceletých obchodních smluv. Začátkem letošního roku jsme se navíc připravovali na některá nová výběrová řízení. Že jdeme správnou cestou, potvrzují hospodářské výsledky za první čtvrtletí, které jsou velmi povzbuzující. Lakonicky se dá říci, že v takzvaných černých číslech máme takřka všechny naše činnosti. Plníme především plán tržeb, ale i přepravených tun v nákladní dopravě.

Předpokládám, že budete usilovat o další zakázky...

To nesporně. Již jsme se přihlásili do dalších výběrových řízení. Konkrétně se pokoušíme získat zpět ztracenou přepravu uhlí do Elektrárny Chvaletice, kde byla 12. května uzávěrka přihlášek do prvního kola. Pochopitelně nejsme jediní a je možné, že se na tyto přepravy kromě tuzemských železničních dopravců přihlásí i někteří zahraniční dopravci. Je nám jasné, že do této soutěže nemůžeme jít s cenami, za které jsme přepravy nabízel před dvěma, třemi lety. Dnes je už zcela jiná situace a navíc se snížila naše nákladovost. Do soutěže jdeme s reálnou cenou, která odpovídá možnostem naší firmy. Plánujeme se přihlásit i do dalších velkých soutěží, které budou vyhlášeny v průběhu letošního roku. Nepohrdáme ani sezonními a krátkodobými přepravami. To se dřív opomíjelo. I takové zdánlivě bezvýznamné přepravy mohou našemu hospodaření jen prospět. Dnes i hledáme zakázky sami, jdeme naproti zákazníkovi. Dříve se spíše čekalo, až se ozve sám zákazník.

Plánujete nějakou významnou obnovu vozidlového parku?

ČD Cargo nemá prozatím v plánu nákup nových lokomotiv. Chceme jít cestou modernizace stávajících strojů a jejich optimalizace na stav, který je nutný k zajištění nasmlouvaných přeprav. Pořád máme více lokomotiv, než je jejich reálná potřeba! Modernizované stroje, vybavené pochopitelně novými stanovišti, klimatizací, elektronikou a jinými vymoženostmi dnešní doby, by navíc měly být schopné zčásti jezdit i do blízkého zahraničí jako do Polska, Maďarska nebo na Slovensko, kam směřuje řada našich aktivit. Například se společností DB Schenker recipročně zajišťujeme již řadu let našimi lokomotivami nákladní přepravu přes Bad Schandau dále do Německa, což je trend, který chceme dále rozšiřovat. **MARTIN HARÁK**



FOTO AUTOR

KRÁTCE

Druhý ČD railjet ve zkušebním provozu



Až na šest spojů denně se rozšířil zkušební provoz nejmodernějších českých souprav ČD railjet. S novými vlaky se cestující seznámí na spojích IC 570 až 573 Zdeněk Fibich a Brněnský drak na trati Praha – Pardubice – Brno – Břeclav a na spojích IC 100/101 Moravia mezi Břeclaví a Bohumínem. Railjety tak mimořádně a jen po dobu několika příštích týdnů (do červnové změny grafikonu) zavítají také na střední a severní Moravu. Nasazení souprav ve zkušebním provozu není garantované.

První parní víkend odrovnal Papouška



V sobotu 10. a neděli 11. května ožilo Muzeum ČD v Lužné u Rakovníka prvním parním víkendem. V plné síle se ukázalo několik strojů, pára rozhýbala mimo jiné Bulíka 464.102, Všudybylku 354.195 a Papouška 477.043. Tomu se sice během vedení sobotního speciálu z Prahy do Lužné vytavilo šoupátko, šikovně ruce jeho opatrovníků však hned po dojezdu začaly pracovat na jeho uzdravení. V rámci akce jely zvláštní spoje nejen ráno z Prahy a odpoledne zpět, ale také z Lužné do Stochova, kde si zájemci tradičně mohli prohlédnout salonek prezidenta T. G. Masaryka. Fronta se stála na obě parní dráčky – tradiční „úzkou“ i hostující parní železničku v měřítku 1 : 8 z Německa.

Čísla ukazují nárůst střetů vlaků s lidmi

Podle Drážní inspekce v letošním roce podstatně vzrostl počet střetů vlaků s osobou i počty usmrčených na trati. Od ledna do půlky května bylo zaregistrováno 117 střetů, což je v porovnání se stejným obdobím loňského roku o 27 procent více. Počet usmrčených lidí v důsledku střetu s železničním vozidlem činí za první čtyři a půl měsíce roku o 13 procent více než v roce 2013. Za celý loňský rok evidovala Drážní inspekce 243 střetů vlaku s osobou, při kterých zahynulo 197 osob a dalších 49 bylo zraněno. V porovnání s předchozími roky se jednalo o pokles. Ze statistik také vyplývá, že účastníky střetů v roce 2013 byli z 83 procent muži. **(Pešť, rub, hop)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ SE NACHÁZejí STÁLE V BODĚ NULA

Ministerstvo dopravy a jemu podřízená Správa železniční dopravní cesty si nevedí rady s penězi, které jim přidělili poslanci na přípravu vysokorychlostních tratí (VRT). Správa železnic pro letošek vrátila téměř 54 milionů určených pro tento účel, což představuje přes tři čtvrtiny přiděleného rozpočtu. Na studii k takzvaným vrtkám tak zbylo pouhých 16 milionů. Už loni se ale oproti původním plánům čerpalo méně, místo navržených 45 milionů jen 29 milionů. Stát tak v otázce vrtků žije v podivné schizofrenii. Zatímco poslanci, především členové hospodářského výboru, vrtky dlouhodobě podporují a rádi na jejich přípravu uvolní desítky milionů korun, rezort dopravy přílišně nadšení nejví a peníze vrací. „Bohužel je to důkaz, že faktická příprava vysokorychlostních tratí přes veškeré proklamace ještě pořádne nezačala.“ komentoval to ředitel nevládního Centra pro efektivní dopravu Luděk Vyk. První vrtka má být směr Praha – Lovosice; cestující by se jí mohli dočkat do roku 2030. **E15** 20. 5. 2014

PO TRATI, KTEROU ZNIČILA POVODEŇ, POJEDOU VLAKY

Jen pár týdnů zbývá do konce největší opravy po loňské červnové bleskové povodni, tratě Liberec – Jablonné v Podještědí. Řádění živlu, který vlou v létě strhl svah u Křižan, se dotklo většiny lidí v kraji. Už proto, že úsek je součástí jedné z nejméně frekventovaných tratí ve směru na Českou Lípou a Ústí nad Labem. A využívají ji hodně i cykloturisté. Podle Jana Tvrzníka z Oblastního ředitelství Správy železniční a dopravní cesty Hradec Králové spolklá oprava tratě u Křižan 68 milionů korun a rozsah prací se dá srovnat jedine s výstavbou přeložky tratě někde na koridoru. Samotné práce začaly loni v listopadu. Dělníci nejprve rozebrali zbytky poškozeného železničního svršku, odstranili popadané vzrostlé stromy a odtěžili nejtěžší části sesuvu. Dělníci opravují koleje a výhybky ve stanicích Rynoltice, Křižany a Liberec-Horní Růžodol. „Kromě toho zrenovujeme koleje mezi Karlovem pod Ještědem a Libercem. Tam, kde to bude možné, dojde ke zvýšení traťové rychlosti.“ přiblížil Tvrzník. **MF DNES** 19. 5. 2014

ZAUJALO NÁS

Správní rada odvolala ve středu 21. května z funkce generálního ředitele SŽDC Jiřího Koláře. Od června organizaci povede nynější brněnský oblastní ředitel Pavel Surý. Důvodem pro Kolářovo odvolání jsou podle správní rady změny v organizaci spojené s převodem části majetku Českých drah.

ČTK 22. 5. 2014

KAPSCH ZABEZPEČÍ STOVKY KILOMETRŮ TRATÍ ZA MILIARDU

Společnost Kapsch v následujících dvou letech vybaví přes tři stovky kilometrů kolejí v Česku mobilním zabezpečovacím systémem GSM-R za 940 milionů korun. Firma zvítězila ve dvou největších tendrech na zabezpečení tratě z Kolína do Havlíčkova Brodu a Brna a rovněž na trase z Berouna do Prahy a Benešova. Obě zakázky by měly být hotové nejpozději v květnu 2016. Zabezpečovací systém GSM-R umožňuje v rámci celé Evropy komunikovat prostřednictvím vozidlové radiostanice se zabezpečovacími zařízeními v jednotlivých zemích. Tímto jednotným evropským zabezpečovacím systémem bylo ke konci loňského roku pokryto přes 1 100 kilometrů tratě na prvním a části třetího tranzitního železničního koridoru. Počítá se s pokrytím všech čtyř železničních koridorů a některých dalších významných železničních tratí, jako je zmíněná jižní spojení Prahy a Brna přes Havlíčkův Brod či trasy z Ústí nad Labem přes Most a Karlovy Vary do Chebu. **E15** 25. 5. 2014

ČESKÉ DRÁHY ZRUŠÍ TENDR NA JÍZDENKOVÉ AUTOMATY

České dráhy zruší výběrové řízení na nákup jízdenkových automatů, které měly do roku 2015 nahradit čtvrtinu pokladních, tedy zhruba 420 lidí. S rozhodnutím koupit 340 automatů za téměř 370 milionů korun dopravce vyčkával dva roky a nyní se po předchozím souhlasu dozorčí rady chystá tuto soutěž do konce května definitivně zrušit. Lidé totiž začínají stále více používat modernější prostředky, jako je nákup přes internet. Automaty měly během tří let nahradit část pokladních přepážek v 80 největších tuzemských stanicích. Současně s tím plánoval dopravce propustit i nadpočetné pokladní. Z velké části mělo ale jít o přirozené odchody do důchodu. Původně měly podle plánů ČD dva automaty nahradit jednu klasickou přepážku. Úplně se ale dopravce klasických pokladních zbavit nechtěl s tím, protože je považuje za službu zákazníkům, kteří upřednostňují klasické odbavení nebo kteří mají dotazy týkající se jejich plánované cesty. **DNÍK.CZ** 19. 5. 2014

KAMJET

Den otevřených dveří v plzeňské Škodovce

Ve spolupráci s Iron Monument Clubem vypraví společnost Škoda Transportation v sobotu 7. června zvláštní parní vlak s parní lokomotivou 475.1 z Prahy přímo do areálu Škody Plzeň, kde mezi 9. a 17. hodinou proběhne den otevřených dveří. K vidění mimo jiné budou lokomotivy 71 Em, elektrické lokomotivy řady 380, jednotky 471 (CityElefant) a RegioPanter i různé typy tramvají. Lákavá bude autogramiáda hokejistů HC Škoda Plzeň, písničková školka Myš & Maš a celá řada atrakcí pro nejmenší. Dvě vozidla budoucnosti – elektrobus a hybridbus – obslouží cestující mezi areálem Škodovky a základnou Plzeňských městských dopravních podniků. Podrobnosti o akci včetně jízdních řádů by měly být zveřejněny na webových stránkách společnosti Škoda Transportation.

Veletř Czech Raildays v patnáctém vydání

Zájemci z řad odborné, ale i laické veřejnosti by neměli chybět na jubilejním 15. ročníku veletřů železniční techniky Czech Raildays, který se koná ve dnech 17. až 19. června. Akce se tradičně uskuteční v areálu nákladového nádraží železniční stanice Ostrava hlavní nádraží. Součástí oficiálních prezentací budou konference (17. a 18. června) a odborný seminář (18. června) v hotelu Imperial. Nosná témata budou již tradičně úzce vázána na zaměření veletřů a na aktuální problematiku kolejové dopravy.

Letos poprvé vlakem do Tovačova

O víkendu 31. května a 1. června se v tomto roce poprvé rozjedou osobní vlaky po jinak veřejnosti uzavřené místní dráze z Kojetína do Tovačova. Občanské sdružení Kroměřížská dráha jimi symbolicky odemkne tuto hanáckou lokálku pro už osmou sezónu zvláštních vlaků, které na trať vypravuje vždy alespoň po tři víkendy v roce a ani tento rok nebude výjimkou.

Příležitostí pro uspořádání letošních prvních jízd je konání 5. ročníku modelářské výstavy a setkání historické vojenské techniky Plastic People of Tovačov (v sobotu 9–17 h v tovačovské sportovní hale u nádraží) a dětského dne se Šancí (v neděli od 9 h v zámecké zahradě). Vlaky tentokrát zajišťují České dráhy nově opraveným (vzorně do historické podoby z roku 1974) prototypovým motoráčkem M 152.0002, pro který budou tyto jízdy vlastně premiérou u jeho „muzejní kariéry“. Blíže informace o jízdách i o dalších akcích na této lokalce najdete na webových stránkách tovačovské tratě www.prototypy.cz/tovacovka.

(mh, rub, mn)

Víkendová souprava s Esmeraldou jako cyklovlak plný her

Cyklovlakem Okoř se leckdo z vás z Prahy směrem do Slaného nebo zpět už svezl. Od půlky května však tento vlak vyráží na cestu jako souprava včetně jednotky Esmeralda, která je předchůdkyní Regionov. Ta byla upravena a do značné míry se změnila na pojízdnu hernu pro nejmenší. Ve vedlejším voze navíc funguje základní správkárenský servis pro cyklisty.

**JÍZDA HROU.** Cyklovlak spojující Prahu a Slaný je od května vybaven hracími prvky a předměty pro děti. FOTO AUTOR (3x)

Výletní vlak plný her a radovánek. Tak nyní působí cyklovlak, který o víkendech spojuje Prahu a Slaný. Dvoudílná jednotka 812.613-8 + 80-29 101-0 přezdívaná Esmeralda, resp. Kasandra (plus vložený vůz pro jízdní kola), byla ne nijak nákladně upravena, obrandována a projekt Českých drah a organizace ROPID jí vdechnul nové poslání.

O sobotách, nedělích a svátcích se s tímto vlakem můžete dvakrát denně svést z pražského Masarykova nádraží přes Hostivice, Středokluky, Noutonice pod Okoří a Podlešín do Slaného a zpět. Při pracovním předvedení soupravy ve středu 14. května zatěžkávací zkoušku vedle pozvaných hostů provedly i děti ze školky U Vysočanského pivovaru.

Úprava soupravy byla levná

Projekt pomyslně vrátil do hry unikátní jednotku Esmeralda modernizovanou v šumperském závodě Pars nova roku 2001. Toto prototypové vozidlo, tedy neprůchozí předchůdce Regionov, totiž už bylo nějaký čas odstaveno a vzhledem k technickým odlišnostem se pravidelně nepoužívalo. Cyklohráček je víceméně společný nápad organizace ROPID, hlavního města Prahy a Českých drah. Jak uvedl Pavel Procházka, pověřený řízením organizace ROPID: „Kde jinde podporovat vztah dětí k veřejné dopravě než hrou a sportem a dovézt je k nim vlakem!“

Radost, že se České dráhy coby dopravce mohly na projektu zúčastnit, potvrdil na startu Cyklohráčku i náměs-

tek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Michal Štěpán: „Posuzovali jsme různé návrhy, jsem rád, že vyhrála tato varianta, že jsme ji v historicky krátké době nastartovali a že svým způsobem jedinečnou soupravu můžeme zapojit do tohoto projektu, který je cílen na zákaznickou skupinu turistů, cykloturistů a rodin s dětmi. Jednoznačně tím deklarujeme, že neřešíme jenom railjety a expresní dálkovou dopravu, ale že se zaměřujeme jak na příměstskou dopravu, tak i na tyto výletní rekreační vlaky.“ Oba spolupracující subjekty se na projektu podílejí přibližně polovinou nákladů, které mimoходом nejsou opravdu nijak vysoké – úpravy soupravy přišly na celkem asi 350 tisíc korun.

**S NADHLEDEM.** Zástupci Českých drah i ROPIDu se u příležitosti premiéry Cyklohráčku oděli do veselých barev.**PRO CYKLISTY.** Prostřední vůz soupravy nabízí kromě míst k sezení i prostor pro uložení dvacítky jízdních kol.**Jak jezdí Cyklohráček**

Tento spoj Českých drah jezdí od 17. května do 28. října vždy v sobotu, v neděli a ve svátky. Odjedy z pražského Masarykova nádraží jsou vždy v 9.10 a 13.41 h, odjedy ze Slaného v 11.31 a 17.10 h. Vlak je určen především pro cyklisty a rodiny s malými dětmi.

Člověče, nezlob se

Prostřední vůz vedle míst k sezení nabízí prostor pro bezpečné uložení dvacítky kol. Cena za přepravu kola se pohybuje od 25 korun dle vzdálenosti. Na území Prahy lze na doklad PID vézt bicykl dokonce zdarma. Cykloturista může čas během jízdy využít k dofoknutí kola pomocí vestavěného kompresoru, k dispozici je nářadí pro drobné opravy či sada na lepení duší. Hnací vůz nese příslušenství „vůz plný her“, protože na upravených stolicích jsou připraveny herní plány pro stolní hry typu Dáma, Člověče, nezlob se či Piškvorky. Stačí si jen vypůjčit figurky. V tomto voze je k použití i puzzle, něco na luštění, případně sada malého průvodčího nebo výpravčího. Využití je možné dokonce i tabulí s křídami. Tento vůz, stejně jako řidičí při jízdě vpřed nabídne atraktivní pohled přes prosklenou přepážku na práci strojvedoucího.

Hrajvedoucí zabaví děti

Těm nejmenším a jejich rodičům je určen bezbariérový řidičí vůz. Jemu dominuje kobercem potažený dětský koutek se stavebnicemi, skládačkami, vláčkovými či lepoprelem. Děti si mohou vyzkoušet, jak se cestuje v zavěšeném houpacím vaku. Výhodou je, že v jiné části vozu si rodiče mohou na chvíli od ratolestí odpočinout. O ty se částečně postará takzvaný hrajedoucí, i když asistence rodičů u houpačky, aby se dětem něco nestalo, bude pro jistotu zapotřebí. Aspoň tak nám to vysvětlila Zuzana Cejzarová, brigádnice najatá organizací ROPID pro premiérovou slavnostní jízdu.

Všechny děti cestující Cyklohráčkem mohou čekat drobný dárek na rozloučenou, výletníci obdrží mapu okolí Okoře se zajímavými turistickými cíli a cyklisté reflexivní pásek. Ty děti, které pojedou ve směru od Slaného do Prahy, dostanou jako dárek vstupenku do pražského Království železnic. A dobrá zpráva do budoucna: ČD podobně jako ROPID vnímají, že i tyto volnočasové aktivity je třeba podchytnit a dále dostávat na koleje a ukazovat lidem, jak lze cestování zpříjemnit. Podle slov náměstka pro osobní dopravu Michala Štěpána jsou ČD připraveny, jakmile se s kraji – objednateli dopravy – dohodnou, pokračovat v podobných aktivitách i v dalších regionech. MARTIN NAVRÁTIL

Kinematovlak se vydal do čtrnácti měst včetně Polska

Projekt Kinematovlak jako pojízdné kino na kolejích vznikl v roce 2004 ve spolupráci Českých drah a Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež ve Zlíně. Od prvopočátku si tento projekt kládí za cíl přivážet filmy a pohádky dětem, které se do Zlína na festival nedostanou, a také tam, kde není k dispozici klasické kino. Mezinárodní festival filmů pro děti a mládež ve Zlíně ve spolupráci s Českou televizí, Českými drahami a nákladním dopravcem ČD Cargo připravil pro děti mateřských škol a prvních stupňů základních škol již jedenáctý ročník tohoto pojízdného kina na kolejích.

Princ s kouzelníkem

Letošní Kinematovlak opět zdarma nabízí projekce dětských filmů a pohádek pro školky i širokou veřejnost. Postupně zavítá do třinácti českých, resp. mo-

ravských měst, a také jednoho polského města. Vlak svoji cestu zahájil ve čtvrtek 15. května dopoledne na hlavním nádraží v Mladé Boleslavi, aby se postupně vydal přes Jičín, Vrchlabí a Trutnov až do polského Wałbrzychu. Odtud se Kinematovlak 22. května vydal zpět do České republiky do Broumova a Náchoda a dále do Hradce Králové, odkud přes Letohrad zamířil ještě na Hanou a do Otrokovic. Svoji jízdu kino na kolejích tradičně zakončí 3. června ve Zlíně.

Slavnostní zahájení jízdy Kinematovlaku moderoval „pohádkový princ“ Jan Čenský. Následovalo vystoupení profesionálního kouzelníka a iluzionisty Jiřího Hadaše, který patřil bezesporu mezi domácí špičku ve svém oboru a mnozí ho jistě znají i z televizních pořadů. Svým živelným vystoupením ohromil několik desítek dětí z mateřských škol v Mladé Boleslavi. Kouzelní-

**O dobrou náladu se starali mimo jiné pan Prokouk a ovečka.** FOTO AUTOR

kovi úspěšně sekundovaly pohádkové postavičky – klokan Ríša, ovečka, pan Prokouk a nezbytný maskot národního dopravce slon Elfík.

Z diváka stálý cestující

Podle ředitele pražského Krajského centra osobní dopravy Aloise Kašpara je Kinematovlak užitečnou akcí zacílenou na děti a mládež. „Nenásilnou formou oslovujeme naši cílovou skupinu a zároveň potenciální zákazníky, což jsou právě děti. Ty se vedle kina seznámí i s opravdovou železnicí, neboť řada malých návštěvníků leckdy ve vlaku vůbec nesešla. Když tyto děti, ale i jejich rodiče železnici zaujme, mohou se z nich stát naši buď stálí, nebo příležitostní cestující,“ říká ředitel Kašpar.

Kinematovlak se skládá z bývalého zavazadlového vozu upraveného na pojízdný kinosál, který je vybaven promí-

tací technikou včetně zvuku 5+1. Sedadla jsou stupňovitě uspořádána jako v klasickém kině. Sál je zatemněný, klimatizovaný a jeho kapacita činí 36 míst. Vlak ještě doplnil výstavní vůz, ve kterém si návštěvníci mohli prohlédnout historickou výstavu se železniční tematikou. Navíc byl do soupravy letos zařazen i Vlček Hráček v novém růžovém nátěru. „Pojízdná hernu pro děti je velmi oblíbená. Po dvou letech, kdy probíhala její oprava, se opět rozjela v soupravě Kinematovlaku. Letos jsme navíc poprvé zavítali do Polska, kde jsme vzbudili takový zájem, že si pošlší partneri partnerně Kinematovlak občas od nás zapůjčí,“ říká organizátorka projektu za České dráhy Elen Mátěová. MARTIN HARÁK

Cargo

KRÁTCE

Finance z EU opět podpoří výuku jazyků

I v letošním roce se podařilo získat finanční prostředky v rámci Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost na kurz intenzivní jazykové výuky německého jazyka pro strojvedoucí v přehraničním provozu v ústeckém regionu. Odbor lidských zdrojů tentokrát předložil žádost v rámci projektu „Vzdělávejte se pro růst v Ústeckém kraji II“, který je administrován krajskou pobočkou Úřadu práce v Ústí nad Labem. V rámci vzdělávací aktivity dostane podporu skupina sedmi strojvedoucích z PJ Ústí nad Labem, kteří v průběhu tří měsíců absolvují intenzivní kurz německého jazyka v rozsahu tří set hodin. Výuka se zaměří na obecnou a odbornou oblast jazyka a primárně se soustředí na vzdělávání v oblasti provozování železniční dopravy na území Německa.

S ohledem na fakt, že ČD Cargo v současné době již naplnilo možnosti čerpání dotací prostřednictvím tzv. podpory de minimis, se oproti předchozím případům celková finanční podpora snižuje. I tak ale bude jazyková výuka podpořena ve výši 60 procent, a to jak na vlastní zajištění kurzu, tak také na mzdové příspěvky účastníků kurzu. Výše finanční podpory přesáhne 250 000 korun. Připomeňme si, že v uplynulém roce získalo ČD Cargo na obdobné kurzy podporu v Ústeckém, Moravskoslezském a Jihočeském kraji, a to na jazykové i svářčeské kurzy. Výše podpory přesáhla jeden milion korun.

DUŠAN POUZAR



Přepřavili jsme polské Pendolino do Velimi

Jedna ze zajímavých přeprav se uskutečnila dne 25. dubna 2014, kdy ČD Cargo zajistilo přesun polského Pendolina společnosti PKP Intercity z pohraniční přechodové stanice Čaňov do stanice Velim na vlečku českého Zkušebního okruhu Výzkumného Ústavu Železničního v Cerhenicích. Jednotka 2 370 001-007 je tříosá, dvousměrná a na rozdíl od ostatních jednotek řady 680 Českých drah nemá naklápění, takže ji vlastně za klasické Pendolino nelze považovat. K zajištění přepravy byla použita lokomotiva ČD Cargo 363.005 ze SOKV Ostrava. (car)

Staré vozy poslouží pro ubytování turistů

Dvě neobvyklé přepravy staršího nákladního a služební vozu se uskutečnily na konci března 2012 a v polovině dubna 2014. V obou případech se jednalo o návoz vyřazených dvounápravových vozů, zakoupených soukromou osobou, do Slap u Tábora na jinak již osiřelou vlečku Osevní (od jara 2005). V prvním případě v roce 2012 sem byl z Českých Budějovic dovezen vůz původní řady Ztr (z výroby Zsr), později Gln, který dosloužil jako skladní v Českých Budějovicích, v letošním roce se jednalo o služební vůz pro manipulační vlaky nejběžnějšího typu Daa-k, původně Ds, dovezený z Tábora.

Oba vozy byly po přistavení na vlečku ve Slapech převzaty svým novým majitelem a po silnici převezeny na své nové působiště, k samotné penzionu U houpacího koně na břehu rybníka Mučírna u Radimovic u Želče na Tábořsku. Majitel zde vybudoval asi dvacet metrů koleje, kam oba renovované vozy umístil. „Zetka“ slouží pro ubytování a nocleh ve spacích pytích a služební vůz bude provozován jako komfortnější ubytování 1+1 s kuchyňkou, postelemi a sprchou. MARTIN BOHÁČ



Jak zabezpečujeme přepravy v elektrárně Temelín

Každé dopoledne pracovního dne pravidelně zajišťuje obsluhu závodové vlečky Jaderné elektrárny Temelín dieselelektrická lokomotiva řady 708. Stroj najíždí i s posádkou z protivínského provozního pracoviště na temelínskou vlečku, odkud se vydá přísně střeženou bránou do samotného areálu elektrárny. A právě v něm podle dispozic posílá jednotlivé vozy všude tam, kam je potřeba. Druhou činností je vlastní přeprava paliva při plánované každoroční odstávce, která podléhá přísnému režimu.

„Při přepravě se dbá v celé elektrárně na bezpečnost, a tak musíme dodržovat přísná nařízení především při samotném transportu. Člověk musí zapomenout hlavně na vlastní aktivitu a plně se soustředit na samotnou práci,“ říká jeden z vybraných strojvedoucích Michal Chamra.

Jeho kolega Stanislav Bombala dodává, že během vlastní přepravy musí hodně dávat pozor na provoz automobilů a různých pojízdných mechanismů v rozsáhlém areálu elektrárny tak, aby nenastala jakákoliv kolizní situace. „Jsme na tyto přepravy trénovaní a nesmíme dělat zásadně nic takzvané navíc. Musíme uposlechnout okamžitě všech pokynů pracovníků elektrárny, které jsou životně důležité,“ říká Bombala.

Dozimetry nejsou potřeba

Převoz čerstvého paliva je podle sdělení elektrárny natolik bezpečný, že železničáři nemusí u sebe mít ani dozimetry, protože před výjezdem je náklad proměřen speciálně určeným pracovníkem, který kdyby zjistil nepovolenou hodnotu, vlak by určitě nevyjel. Naopak při odvozu použitého paliva, které je samo o sobě silně radioaktivní, má posádka k dispozici dva dozimetry, z toho jeden neutronový, aby se okamžitě eliminovala jakákoliv možnost ozáření. Podle vyjádření elektrárny i samotných strojvedoucích je možnost, že by k takové situaci došlo, spíše teoretická. Zúčastněné pracovníky chrání jak kvalitní odstínění Castorů, tak i přísná bezpečnostní opatření v samotné elektrárně. MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete ve webové verzi Zelezniceřáde.



Strojvedoucí ČD Cargo musí projít speciálním bezpečnostním školením.

Při odstávce se střídá dvanáct strojvedoucích

Jednou za rok dochází na jaderné elektrárně v Temelíně k pravidelné odstávce postupně obou výrobních bloků, která trvá padesát až šedesát dní. A právě během odstávky se v předem určených termínech dnem a nocí střídá postupně dvanáct strojvedoucích ČD Cargo – vždy po dvou ve směně na speciálních návozech čerstvého a naopak odvozu použitého paliva v areálu závodu. Čerstvé palivo se vozí ve speciálních zásobnících

na upraveném bateriovém voze TKV, který ovládá jeden strojvedoucí a jeho druhý kolega zabezpečuje posun a případně další nezbytné činnosti.

Strojvedoucí ČD Cargo vozí postupně zpravidla tři zásobníky s čerstvým palivem na předem určený blok a naopak zase odváží Castory, do kterých se po vy-sušení naloží použité palivo, hermeticky uzavře a podle přesných instrukcí odveze do skladu použitého paliva. A právě toto palivo zde musí zůstat deponované ještě celých šedesát let až do úplného „vyhasnutí“, než se odveze do některého z trvalých úložišť jaderného paliva.

Kilometr za půl hodiny

Strojvedoucí, kteří obsluhují v denním režimu závodovou vlečku, mají bezpečnostní proškolení. Jejich dvanáct vybraných kolegů, kteří zabezpečují několik týdnů v roce speciální palivové přepravy, musí projít několika kurzy a zároveň musí podstoupit zvláštní lékařské vyšetření. Přece jen jde o výjimečnou vozu. Transport paliva je velmi opatrný a zhruba kilometrovou vzdálenost jede speciální bateriový vůz TKV více než půl

Sypali jsme písek z Negrelliho viaduktu

Stejně jako v minulých letech se i letos konala v rámci Světového poháru v beach volejbalu na pražské Štvanici vykládka jemného písku. Tu zajišťovalo ČD Cargo nákladními vozy řady Faccs na Negrelliho viaduktu, jen několik metrů od sportovních kurtů. Odtud byl písek odvážen přímo na plochu stadionu. Písek nejvyšší kvality pocházel z Provozního písku v České Lípě, kde byl naložen na vlečce pískovny a odeslán třemi ucelenými vlaky z přípojné stanice Jestřebí do stanice Praha-Bubny.

Komplikace kvůli výlukám jsme zvládli na jedničku

Celkem bylo naloženo 1 512 tun písku do 36 vozů. Vykládka probíhala tři noci: z 5. na 6. května, ze 7. na 8. května a z 9. na 10. května 2014 vždy v době od 20.30 do 4.00 hodin. Na přepravě písku se podíleli pracovníci útvaru O14/11 – Skupiny přípravy tras GR, obchodní manažeři z Odboru prodeje GR a pře-



Sypání písku probíhalo při noční práci po pečlivé přípravě. FOTO AUTORKA

vším provozní pracovníci ze Střediska logistických služeb Trutnov – PJ Česká Třebová, pracovníci z Provozního pracoviště Praha-Libeň – PJ Praha a další zainteresované složky ČD Cargo.

Z důvodu neplánovaných událostí, zejména pozdního zahajování napětových výluk, docházelo k častému přerušování vykládky písku. S těmito i dalšími nepříznivými vlivy se provozní pra-

covníci vypořádali na jedničku. Díky jejich obětavému a mimořádnému pracovnímu nasazení byla vykládka provedena včas a v požadované kvalitě. Turnaj – s oficiálním názvem FIVB Beach Volleyball Prague Open 2014 – probíhal od 20. do 25. května. Letos poprvé v něm soutěžily i ženy.

Tolerance při zastavení se počítala v centimetrech

Na průběh celé akce jsme se zeptali jednoho z hlavních aktérů, dozorcího provozu PP Hradec Králové – PJ Česká Třebová Pavla Urbana. „Akce byla organizačně náročná pro nutnost zajištění výluky traťové koleje a bezpečnosti podmínek při noční práci, což vyžaduje skutečně pečlivou přípravu, svědomitý a profesionální přístup všech zúčastněných. Díky tomu se podařilo eliminovat komplikace v podobě zpoždění při zahájení výluk ze strany SŽDC o 60 a 40 minut ve dvou dnech i neplánované jízdy vla-

ků po druhé traťové koleji dne 7. května 2014 z důvodu odklonové vozby a zajistit tak dodržení smlouvy o vykládce i bezpečnost všech pracovníků na trati během manipulací.“

Na přepravě písku z Provozního pracoviště Ing. Martina Kašpara, který se vyjádřil přímo k samotné vykládce písku. „Sypání je možné vždy pouze v jednom místě s nutností zastavovat s tolerancí jen několika málo centimetrů. Byla tedy nutná velice přesná souhra pracovníků s vedoucím posunu Martinem Macháčkem a strojvedoucím Josefem Maršíkem. Oba jmenovaní z PJ Praha byli vybráni pro svou pečlivost, spolehlivost a zkušenosti, které při vykládce potvrdili.“ Na zdárném průběhu akce se podílela i SŽDC. MICHALA BÍLKOVÁ

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

Brněňské depo v Maloměřicích funguje padesát let



Typický pohled. Aerialní pohled na Maloměřické depo a část přilehlých kolejí.

S přibývajícím věkem člověk stárne. S depem v brněňských Maloměřicích je to však obráceně. Přestože pamětníci jeho založení a začátky jsou již mimo aktivní službu, depo jako místo pro provoz a údržbu vozidel za roky omládo a stále si udržuje přední místo mezi údržbovými základnami vozidel Českých drah a pozici největšího depa kolejových vozidel v jihomoravském kraji. Omlazovací kúrou za ta léta prošly vozidla, dilny a jejich vybavení pro zaměstnance.

porachami a nyní je jedním z největších v republice. V roce 1964 se tato středně velká továrna (tehdy Třetího pováležného plánovacího období) začala s výrobou nových vozidel. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

Oprávně nová era
Třetího pováležného období (1945-1948) byla továrna v Maloměřicích přeměněna na depa kolejových vozidel. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

Příchaz Mazuky
Příchaz Mazuky (1948-1953) byla továrna v Maloměřicích přeměněna na depa kolejových vozidel. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

Zahájení pracoviště Maloměřice
Zahájení pracoviště Maloměřice (1953-1964) byla továrna v Maloměřicích přeměněna na depa kolejových vozidel. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1. 10. 1964
Lokomotivní depo Maloměřice - zápis do evidence (1. 10. 1964). Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1. 1. 1965
Dělní kolektivní výbor (DKV) Maloměřice - zápis do evidence (1. 1. 1965). Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1. 1. 1967
Dělní kolektivní výbor (DKV) Maloměřice - zápis do evidence (1. 1. 1967). Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1. 1. 2004
Dělní kolektivní výbor (DKV) Maloměřice - zápis do evidence (1. 1. 2004). Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.



Z kroniky závodního výboru ROH Lokomotivního depa Brno-Maloměřice.

1966
V roce 1966 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1967
V roce 1967 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1968
V roce 1968 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1969
V roce 1969 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1970
V roce 1970 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1971
V roce 1971 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1972
V roce 1972 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

VYBĚR DŮLEŽITÝCH STAVEB

1961	výstavba lokomotivního depa Brno-Maloměřice
1964	výstavba depa Brno-Maloměřice
1967	výstavba depa Brno-Maloměřice
1970	výstavba depa Brno-Maloměřice
1971	výstavba depa Brno-Maloměřice
1972	výstavba depa Brno-Maloměřice
1973	výstavba depa Brno-Maloměřice
1974	výstavba depa Brno-Maloměřice
1975	výstavba depa Brno-Maloměřice
1976	výstavba depa Brno-Maloměřice
1977	výstavba depa Brno-Maloměřice
1978	výstavba depa Brno-Maloměřice
1979	výstavba depa Brno-Maloměřice
1980	výstavba depa Brno-Maloměřice
1981	výstavba depa Brno-Maloměřice
1982	výstavba depa Brno-Maloměřice
1983	výstavba depa Brno-Maloměřice
1984	výstavba depa Brno-Maloměřice
1985	výstavba depa Brno-Maloměřice
1986	výstavba depa Brno-Maloměřice
1987	výstavba depa Brno-Maloměřice
1988	výstavba depa Brno-Maloměřice
1989	výstavba depa Brno-Maloměřice
1990	výstavba depa Brno-Maloměřice
1991	výstavba depa Brno-Maloměřice
1992	výstavba depa Brno-Maloměřice
1993	výstavba depa Brno-Maloměřice
1994	výstavba depa Brno-Maloměřice
1995	výstavba depa Brno-Maloměřice
1996	výstavba depa Brno-Maloměřice
1997	výstavba depa Brno-Maloměřice
1998	výstavba depa Brno-Maloměřice
1999	výstavba depa Brno-Maloměřice
2000	výstavba depa Brno-Maloměřice
2001	výstavba depa Brno-Maloměřice
2002	výstavba depa Brno-Maloměřice
2003	výstavba depa Brno-Maloměřice
2004	výstavba depa Brno-Maloměřice
2005	výstavba depa Brno-Maloměřice
2006	výstavba depa Brno-Maloměřice

na pracovišti v depu Brno-Maloměřice a přestože v současnosti je v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

Důležitá a deponie
Důležitá a deponie (1964-1966) byla továrna v Maloměřicích přeměněna na depa kolejových vozidel. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1964
V roce 1964 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1965
V roce 1965 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1966
V roce 1966 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1967
V roce 1967 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

1968
V roce 1968 se v Maloměřicích odehrávalo mnoho významných událostí. Právě v této době se pracovalo severní s jinými vozidly, které byly v provozu již několik let. V současnosti je v provozu celkem asi 1000 vozidel, které jsou v provozu již několik let.

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

Kontroloři vozby nejsou nepřátelé, ale strojevůdčovští pedagogové

„Dobrý den, jsem kontrolor vozby z DKV XY. Pane strojvedoucí, provedu s vámi kontrolní jízdu.“ Tak tuto větu neslyší strojvedoucí příliš rádi. Kontroloři vozby, nebo také strojvedoucí-instruktoři, mají v očích ostatních kolegů občas pověst lidí, kteří jim příliš zneprjemňovat práci. Jejich pracovní náplní je sice kontrolovat, zda strojvedoucí dodržují předpisy a předepsané postupy, ale současně jim chtějí pomáhat, motivovat je a hledat řešení vzniklých problémů.



ŠKOLITELÉ. Miroslav Svoboda (vlevo) a Petr Pikner při výuce strojvedoucích zúročují své bohaté zkušenosti s touto profesí.

FOTO AUTOR, ILLUSTRACE VLADIMÍR MENŠÍK

Kontrolor – už jen to slovo budí ostrážitost nebo rozpaky. Tím spíše, když se postaví za záda strojvedoucího a bedlivě pozoruje jeho činnost. Abychom pochopili, proč tak činí, možná by nebylo od věci podívat se na tento proces jeho očima. Na svých bedrech totiž má úkol zajistit, aby strojvedoucí nedělali chyby, nacházeli vždy rychlá a správná řešení problémů a přemýšleli o své odpovědnosti v širších souvislostech. Železničář proto oslovil dva kontrolory vozby z DKV Praha, kteří se po složení zkoušek přešli nejprve na nákladní, později na osobní dopravu.

Suchou teorii je třeba okořenit humorem

Miroslav Svoboda a Petr Pikner se potkali už v lednu 1994 v bývalém Lokomotivním depu Praha jih, kde oba pracovali jako pomocníci strojvedoucího. Po složení zkoušek přešli nejprve na nákladní, později na osobní dopravu.

Cvičnými, jak se profesi strojvedoucích-instruktorů přezdívá, se stali po dalších šestnácti, resp. osmnácti letech, takže zkušeností mají oba na rozdávání. A to je vlastně podstata jejich dnešních pracovních povinností – podělit se o to, co je pro jejich kolegy strojvedoucí nejdůležitější – znalosti, zkušenosti a technickou erudici.

Připomíná vám to práci pedagoga? Pak to chápete správně. A stejně jako učitelé se snaží své žáky zaujmout. „Pokud budeme našim strojvedoucím vykládat jen suchou technickou teorii a neokořeníme ji něčím zajímavým, stane se za chvilku vykládaná látka takřka nezajímavou. Jednoduše řečeno – musíme zaujmout a leckdy obtížný výklad odlehčit třeba nějakou úsměvnou analogií k vykládanému tématu z běžného života,“ vysvětluje Petr Pikner, který školí strojvedoucí, kteří si rozšiřují kvalifikaci v elektrické trakci na další řady lokomotiv a jednotek. Výjim-



Dávno pominula doba vyhledávání poruch ve schématu či příručce.

ku z výčtu tvoří školení motorové jednotky RegioShark. Miroslav Svoboda má navíc na starosti úplně začátečníky nebo ty, kteří přecházejí z motorové na elektrickou trakci.

Ovládací software se klidně mění i jednou za půl roku

„Každý kurz pro konkrétní řadu má stanovenou osnovu. Nejdříve je důležité, aby se každý strojvedoucí seznámil s vozidlem po teoretické stránce, a potom následuje praktická část kurzu na vozidle. Teprve po absolvování kurzu

čeká strojvedoucího jízdní zácvek a následně složení zkoušky z obsluhy a řízení. Mojí prioritou je, aby si strojvedoucí mohli v praktické části kurzu vyzkoušet na vozidle vše, co se dozvěděli v teoretické části nebo čemu konkrétně neporozuměli. Domnívám se, že v době, kdy jsou moderní vozidla řízena procesorově, jsou na strojvedoucího kladeny daleko vyšší nároky na znalost obsluhy a řízení vozidel, než tomu bylo v minulosti. Dnes je jiná a mnohem dynamičtější doba, vše se mění velmi často a rychle a není nic divného, když se například ovládací software na lokomotivě upgraduje každého půl roku,“ říká Petr Pikner.

Alfou a omegou je obsluha

Největší potíž podle obou kontrolorů vozby nastává, když se teoreticky zaškolený člověk neumí přesně zorientovat při praktické zkoušce přímo na vozidle. „Abychom přešli takovým situacím,



Domnívám se, že v době, kdy jsou moderní vozidla řízena procesorově, jsou na strojvedoucího kladeny daleko vyšší nároky na znalost obsluhy a řízení vozidel, než tomu bylo v minulosti.

vytváříme si vlastní power pointové prezentace či vektorovou grafiku tak, aby pokud možno každý pochopil, jak stroj nebo jeho subsystémy fungují a kde jsou umístěny,“ potvrzuje Miroslav Svoboda. Vychází z továrních manuálů, které jsou ale spíše běžnými popisy ne vždy vhodnými pro provozní zaměstnance. Strojvedoucí potřebují přece jen vědět více, takže jim musí vozidlo tak trochu „naporcovat“, aby ho detailně poznali a uměli s ním nejen dobře jezdit, ale současně ovládat nouzové stavy a orientovat se v řešení krizových situací.

„Alfou a omegou je ale obsluha řízení. Strojvedoucí musí mašinu perfektně ovládat a také vědět, kdy a jak má který ovládací prvek použít. Dávno pominula doba vyhledávání poruch ve schématu či příručce, neboť moderní vozidla jsou mimo jiné osazena propracovanými diagnostickými systémy,“ pokračuje Miroslav Svoboda.

Fungují jako přátelé na telefonu

Oba kontroloři vozby se shodují v tom, že nejdůležitější v jejich práci je umět nejen dokonale vysvětlit technickou stránku vozidel strojvedoucímu, ale současně jim být nablízku. „Jsme lidově řečeno přítelem na telefonu, který, pokud to situace jen trochu umožňuje, zvedneme v jakoukoli denní nebo noční hodinu. Sami jsme řadu let vykonávali funkci strojvedoucího a dovedeme se proto dobře vcítit do kůže kolegy, kterému začne stávkovat lokomotiva v jednu hodinu v noci, kdy sněží, všude je tma a do nejbližší stanice je to deset kilometrů,“ říká Petr Pikner.

Když ale taková krizová situace nastane, může lidský hlas nejen pomoci, ale také uklidnit. Každá dobrá rada má v takové chvíli cenu zlata. „Pochopitelně je pro nás největším oceněním, když se nám na dálku společně s kolegou podaří stroj zprovoznit. A to je důvod, proč tuto zajímavou, ale často časově náročnou práci děláme,“ dodává Petr Pikner.

MARTIN HARÁK

V Třebíči vyrostе autobusový terminál hrana-hrana

Cestující na nádraží v Třebíči se dočkají nového autobusového terminálu. Demolicí dvou bývalých skladišť a snesením kamenné dlažby povrchu nákladového nádraží letos zraje odstartována stavba fakticky. Slavnostně pak byla výstavba zahájena v pondělí 14. dubna. Z pohledu města jde o největší dopravní investici za poslední čtvrtstoletí, z pohledu správce infrastruktury SŽDC jde o první fázi modernizace, na níž by měla navázat poměrně zásadní změna vizáže stanice.

Rozsah výstižně ilustrují i náklady. Zatímco město za nový terminál s přírůstkem Evropské unie zaplatí asi 78 milionů korun, SŽDC by možná už letos na trati do Třebíče měla začít investovat řádově stamilionovou částku. Terminál, který vyrostе zčásti na pozemcích ČD a SŽDC, přesně v místech, kde stála stará skladiště, se bude skládat

z osmi zastávek pro autobusy vybavených označníkem a přístřeškem. Přijezd k terminálu ve směru ze sousední Nádražní ulice bude tvořen kruhovým objezdem. V prostoru kolem autobusového terminálu vznikne celkem 112 parkovacích míst pro osobní automobily. Změní se i současné parkoviště před nemocnicí, kde se objeví nová kapacitní křižovatka a nové parkoviště.

Bezbariérové nástupiště, pak i podchod

Cestující, kteří používají vlak, budou zajímat další etapy stavby. Druhá etapa, která se odehraje hlavně pod taktovkou SŽDC, má zahrnovat úpravu kolejí. Zásadní novinkou bude zbudování nového bezbariérového nástupiště systému hrana-hrana u „první“ koleje, ze kterého bude možné pohodlně přestupovat z vlaků přímo do autobusů.



Modernizace v Třebíči – přestup z vlaku do autobusu několika kroky.

Nákladní rampa se v této fázi přesune do jižní části stanice. Třetí etapa, kde bude opět investorem SŽDC, proběhne ve znamení revitalizace tratě Zastávka u Brna - Okříšky. V kolejisti třebíčského nádraží vyrostе ostrovní nástupiště, ke kterému už by cestující měli chodit novým podchodem. Jeho realizace je zatím zahalena otázkami. V etapě čtvrté by mělo dojít k úpravám výpravní budovy. Cílem adaptace bude přizpůsobit poměrně malou budovu, kterou tu postavila společnost StEG už v roce 1886, tak, aby pojmul více cestujících. O něco dál východním směrem se posune hala s přepážkami pro prodej jízdenek. Vyšetřený prostor by mohlo zaplnit několik obchůdků.

Za dva roky hotovo

Investorem přestupního terminálu, tedy autobusové části, je město Třebíč,

kordinátorem stavby odbor dopravy Městského úřadu Třebíč. Investorem navazujících úprav kolejí je Správa železniční dopravní cesty. Příprava celého projektu se neobejde bez série jednání mezi vedením radnice, Českými drahami, společností ČD Cargo, SŽDC i zhotovitelem. Stavební práce by měly trvat dva roky.

Slavnostního zahájení stavby se zúčastnili kromě dalších ředitelka KČOD Jihlava Lenka Horáková, brněnský oblasťní ředitel Správy železniční dopravní cesty Pavel Surý, starosta města Pavel Heřman a místostarosta Třebíče Pavel Pacal. Třebíč, původně město s památkami zařazenými na seznamu UNESCO, je frekvenčně druhým nejsilnějším bodem v rámci celého Kraje Vysočina a určitě si výrazné omlazení vlakového nádraží zaslouží.

MARTIN NAVRÁTIL



Bombardier představil Regio 2N pro francouzské regiony

Francouzské státní železnice (SNCF) objednaly v únoru 2010 u firmy Bombardier Transportation první sérii osmdesáti regionálních vlaků nově vyvinutého typu Regio 2N. Hned poté následovala objednávka dalších čtyřiceti devíti jednotek a na podzim 2013 byl již první vlak tohoto typu představen veřejnosti. Cestující ve Francii tak získali další moderní jednotky, které zvýšily kvalitu železniční dopravy.

Jednotky Regio 2N byly pro francouzského národního dopravce vyvinuty ve třech základních provedeních. První má označení „Péribian grande capacité“ a je určeno pro příměstské spoje na krátkých tratích s maximálním počtem míst na sezení. Druhé provedení, nazvané „Regional“, jak název napovídá, patří regionální dopravě se zvýšeným komfortem a současně na delší vzdálenosti. Třetí verze „Interville“ se plánuje pro využití na dálkových spojích InterCity s vozy 1. třídy. Co se týká počtu vozů, existuje více modifikací, takže do jednoho vlaku lze spojit až tři samostatné jednotky. Každou jednotku lze sestavit z šesti, osmi nebo deseti vozů, což představuje délku vlaku v rozmezí od 81 do 135 metrů. První vyrobená jednotka Regio 2N, která byla prezentována veřejnosti loni na podzim, má šest vozů s uspořádáním sedadel 2+2.

Kombinace patrových a standardních vozů

Každá jednotka se skládá také z patrových vozů. Některé ale mají jen standardní, tedy jednopodlažní provedení – jedná se o vozy s nástupními a výstupními prostory, s prostory pro uložení velkých zavazadel, jízdních kol a také pro vozíčkáře (současně se zde nacházejí i toalety). Patrové vozy se vyrábějí ve dvou variantách (takzvaný dlouhý a krátký vůz) a pro cestující mají k dispozici v dolní a horní části jen místa k sezení. Koncové vozy mají navíc uzamykatelný přístup do kabiny strojvedoucího. Výška interiéru v obou patrech činí 192 centimetrů.

Každá jednotka obsahuje maximálně tři poháněné podvozky typu Jacobs se synchronními motory a permanentními magnety. Celkový výkon vlaku činí 2,4 MW a zrychlení při rozjezdu by podle výrobce mělo dosahovat 0,6 až 0,8 metru za sekundu. Maximální rychlost jednotek činí 160 km/h (v případě zájmu umí výrobce zařídit i 200 km/h).



ČLENITÝ PROSTOR. Každá souprava obsahuje i dvoupodlažní vozy.

Trakční zařízení se nachází na střeše. Vozy jsou vybaveny klimatizací (umístěnou pod střechou).

Skříň se vyrábějí v Česku

Jaké bude vybavení interiérů jednotek Regio 2N, závisí na finančních možnostech regionů. Zástupci regionů si

mohou vybrat z nabídkových katalogů, které čítají dvě stě položek. Šířka průchozích uliček ve vlacích se pohybuje od 42 do 65 centimetrů a současně závisí na počtu sedadel. S nejširšími se počítá v oddělech první třídy. V první sérii, kde se objednává 129 jednotek, vznikne 83 různých variant v celkem

970 vozových skříních. Do výrobních hal firmy Bombardier ve francouzském Crespinu se pro zahájení výroby nových vlaků investovalo do různého zařízení 25 milionů eur. Jednotky pro vyšší rychlosti byly dokonce testovány na zkušebních okruzích ve Velimě a Waberg-Wildenrathu. Ostatní vlaky prošly ve spolupráci se SNCF zkouškami na francouzské železniční síti.

Významnou novinkou u těchto vlaků je vozová skříň z oceli jakosti S700 s vyšší pevností. Taková vozová skříň je pouze o deset procent těžší než hliníková. Pro srovnání lze uvést, že klasická ocelová skříň bývá běžně o třicet procent těžší než ta z hliníku. Ocelová skříň má výhodu oproti hliníkové, že na ní lze do posledních chvilé provádět změny. Skříňe jsou vyráběny pobočným závodem společnosti Bombardier v České republice, ale většina ostatních komponentů vzniká ve Francii.

Dodávky poběží do roku 2016

Kromě jednotek Regio 2N vyrábí Bombardier v závodě Crespin také další patrové předměstské vlaky a soupravy pro pařížské metro. Tato výroba by měla kontinuálně běžet až do roku 2015. Aby se zakázky stihly včas, je zaveden třísměnný provoz. Vlaky Regio 2N jsou schvalovány podle nejnovějších technických speciifikací TSI. Na začátku tohoto roku proběhlo v regionu Rhône-Alpes školení provozních zaměstnanců na prvních třech vyrobených jednotkách. Každý strojvedoucí musí absolvovat povinné čtyřdenní školení. Standardní zkoušky v provozu bez cestujících probíhaly na trati Villefranche-sur-Saône – Lyon – Vienne. Pokud jednotky obdrží všechna úřední razítka, předpokládá se jejich komerční provoz během letošního jara. Poslední vlaky by měly být dodány a uvedeny do provozu v polovině roku 2016. Kromě těchto vlaků se s další opcí nepočítá, takže od roku 2016 si musí závod Bombardier v Crespinu najít jinou práci.

STANISLAV HÁJEK

KONFIGURACE DOSUD OBJEDNANÝCH JEDNOTEK

Region	Šestidílná	Osmidílná	Desetidílná	Celkem
• Aquitaine	24	0	0	24
• Bretagne	7	0	10	17
• Centre	0	0	14	14
• Nord-Pas de Calais	0	18	0	18
• PACA	0	0	16	16
• Rhône-Alpes	40	0	0	40
Celkem vlaků	71	18	40	129
Celkem vozových skříní	426	144	400	970

KRÁTCE

LUCEMBURSKO

Obchodní plán sází na multimodální přepravy

Národní dopravce CFL přijal obchodní plán do roku 2020. Společnost během této doby bude investovat 126 milionů eur. CFL je klíčovým hráčem v nákladní dopravě a logistice jednoho z nejmenších států Evropy. Pod nákladní divizí soustředí činnost dceřiných společností CFL Cargo, CFL Multimodal a řady dceřiných společností ve Francii, Německu, Belgii, Dánsku nebo Švédsku. Firma sází hodně na multimodální přepravy, pro které zřídila nové překladiště Bettembourg-Dudelange.

EVROPSKÁ UNIE

Nizozemí a Německo premianty v dopravě

Evropská komise zveřejnila přehled, ve kterém porovnává výsledky členských států ve 22 kategoriích v oblasti dopravy. První příčky obsadily s vysokým počtem bodů v 11 kategoriích Nizozemsko a Německo, dále následovalo Švédsko, Spojené království a Dánsko. Cílem přehledu je ukázat rozdílné přístupy států a určit slabá místa a priority z hlediska investic a tvorby dopravní politiky. Komise například hodnotila dopady na životní prostředí, stav infrastruktury nebo provádění či porušování právních předpisů EU.

SLOVENSKO

Rostou tržby z rudy, klesají z uhlí a kovů

V prvním čtvrtletí letošního roku nákladní dopravce ZSSK Cargo přepravil o 6,3 procenta více zboží než za stejné období loni. Nejvíce se dařilo přepravě železné rudy, která činila 36 procent z celkového objemu přepravy. Státní Cargo odvezlo tohoto zboží o 300 tisíc tun více než za první čtvrtletí 2013. V železných dopravce dále dominovaly kovy (16 procent) a uhlí (13 procent) – tyto přepravy však v porovnání s ložiskovými výsledky klesly. Dařilo se naopak přepravě dřeva, kde ZSSK Cargo vykazuje nárůst o 100 tisíc tun oproti loňsku.

MAĎARSKO

Počet bezbariérových vozů překročil dvě stě

Do poloviny května dopravce MÁV-Start převzal dalších pět vozů přizpůsobených pro přepravu imobilních cestujících. Jsou to vozy řady Bhv, které jezdí na obvyklejších rychlících či spěšných vlacích, například do Szegedu. Tím počet nízkopodlažních vozů nebo vozů vybavených zvedací plošinou ve vlastnictví MÁV-Start překročil hranici dvou stovek, přičemž skoro polovinu tvoří zcela nová nízkopodlažní vozidla. Notoricky známé vozy Bhv pocházejí z let 1961 až 1972 a už několikrát prošly modernizací.

RUSKO

První ze sedmi souprav Talgo je už v Moskvě

V červnu 2011 si Ruské železnice objednaly sedm souprav u firmy Patentes Talgo. První souprava jim právě přišla do moskevského depa Kijevskaja. Po zkouškách na okruhu ve Ščerbince má být uvedena do komerčního provozu během letošního roku. Čtyři jednotky Talgo s rozchodem 1 520 mm mají být využity na trati Moskva – Kyjev a tři soupravy s nastavitelným rozchodem jsou určeny pro provoz na kolejích s rozchodem 1 520 mm a 1 435 mm na trase Moskva – Minsk – Varšava – Berlín. Jestli se tak stane, nebude třeba měnit v Brestu podvozky.

SAE

Postaví novou trať pro granulovanou síru

Společný podnik Etihad Rail DB, který je projektem firem Etihad Rail a DB Schenker Rail, bude zajišťovat provoz a údržbu na 264 km nově budované trati. Ještě v tomto roce, po skončení zkoušek, má být zahájen komerční nákladní provoz – přeprava granulované síry ze Shahu a Habšanu do Ruwaisu na vývoz. Společný podnik bude také vystupovat jako poradce pro provoz v budoucích stadiích výstavby sítě.

(acri, gak, PeŠT, oz)

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Krkonoše – Špindlerův Mlýn, hotel Place Club

Seniorské pobyty Ne-Pá v termínu od 7. 7. do 29. 8. 2014 za 2 950 Kč. Cena zahrnuje: ubytování s polopenzí na 5 nocí, 4x obědový balíček, 2x za pobyt zdarma vstup do wellness, 2x kávu a koláč.



Bulharsko

Slunečné pobřeží – hotel Trakia Garden***

7. 6.–19. 6. 2014, odlet z Prahy, cena: 6 900 Kč

19. 6.–29. 6. 2014, odlet z Brna, cena: 7 900 Kč

29. 6.–10. 7. 2014, odlet z Brna, cena 9 100 Kč

(Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.)

2 lůžkové pokoje s možností 1 přístýlky jsou vybaveny klimatizací, minibarem, TV, telefonem, vlastním sociálním zařízením a balkonem. Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, ubytování, stravování polopenze, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.



Chorvatsko

Omiš – apartmány Nemira

13. 6.–22. 6. 2014, autobusem 10 dní s polopenzí – 4–5lůžkový apartmán

Lastová cena 4 300 Kč dospělí, dítě do 12 let 3 500 Kč. (Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.)

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí za osobu, polopenzi, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, pojištění CK proti úpadku a komplexní cestovní pojištění.



Španělsko

Costa Brava – Lloret de Mar – Armonia*

5. 6.–15. 6. 2014, odlet z Prahy, cena: 7 500 Kč

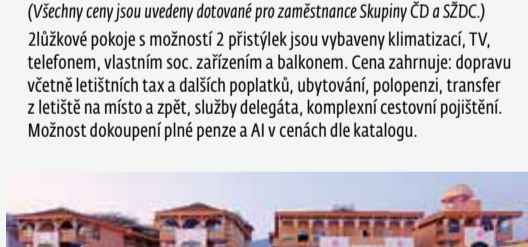
Costa Brava – Calella – Espai/Bon Repos***

15. 6.–26. 6. 2014, odlet z Prahy, cena: 9 500 Kč, 3. os. na pokoji 7 500 Kč, dítě do 15 let 4 400 Kč

6. 7.–17. 7. 2014, odlet z Prahy, cena: 11 500 Kč, 3. os. na pokoji 8 600 Kč, dítě do 15 let 4 400 Kč

(Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.)

Zlůžkové pokoje s možností 2 přístýlky jsou vybaveny klimatizací, TV, telefonem, vlastním soc. zařízením a balkonem. Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, ubytování, polopenzi, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění. Možnost dokoupení plně penze a AI v cenách dle katalogu.



Turecko

Mimořádná nabídka i jednolůžkových pokojů

Termín: 1. 7.–11. 7. 2014

Side – hotel Best – polopenze, cena: 9 900 Kč za osobu ve dvoulůžkovém pokoji, příplatek za jednolůžkový pokoj 6 000 Kč

Alanya – hotel Bilkay – all incl., cena: 12 800 Kč za osobu ve dvoulůžkovém pokoji, příplatek za jednolůžkový pokoj 4 200 Kč

Alanya – hotel Tac – all incl., cena: 16 900 Kč za osobu ve dvoulůžkovém pokoji, příplatek za jednolůžkový pokoj 5 900 Kč

(Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.)

Cena zahrnuje: leteckou dopravu, ubytování, stravování, transfery a služby delegáta.

Více informací najdete na www.cdtravel.cz.

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

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



OHLEDÁNÍ TROSEK. Expres Pannonia se po nárazu v rychlosti 80 km/h zřítil z mostu až do hloubky 36 metrů. Oběti tvořili takřka výhradně polští státní příslušníci. FOTO ČTK (2x)

CO SE STALO

Srážka vlaku nsl. 900 se stojícím nákladním vlakem Sn 4094. Následný náraz Ex 57 projíždějícího po sousední koleji do vyšinitých nákladních vozů.

NÁSLEDKY

Usmrceno 31 cestujících (z toho 30 polských občanů) z Ex 57, těžce zraněno 16, lehce 2 cestující. Hmotná škoda 4,6 milionu Kčs. Celkové náklady i s odškodněním pozůstalých po obětech 13 milionů Kčs.

PŘÍČINA

Povolení jízdy vlaku nsl. 900 do obsazeného oddílu na hlásce Níhov. Nezastavení provozu ve druhé traťové koleji v úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova.

ODPOVĚDNOST

Strážník oddílu z hlásky Níhov (v osudný den první samostatná směna) – odsouzena k odnětí svobody na 6,5 roku nepodmíněně. Výpravčí stanice Řikonín – odsouzen k odnětí svobody na 4,5 roku nepodmíněně.

Tať zabezpečená pouze telefonickým dorozumíváním, hláskářka sloužící první samostatnou směnu, nepravidelnost v dopravě a časová tíseň. To byly články řetězu, na jehož konci byla nehoda, která se počtem obětí mezi nejtragičtější u nás. Odehrála se 11. prosince 1970 nedaleko stanice Řikonín na trati č. 250, kdy z kamenného viaduktu padaly vozy Ex 57 Pannonia. Zahynulo 31 lidí.

Stanice Řikonín 1970: Tragédie expresu Pannonia

Bylo kalné prosincové ráno a na sklonově náročném úseku tratě Vlkov u Tišnova – Řikonín panoval rušný provoz. Kolem sedmé hodiny ranní do těchto míst mířily tři vlaky a všechny se staly aktéry tragédie, která odhalila často bagatelizovanou skutečnost – nejen na lokálkách, ale i na některých frekventovaných tratích prakticky neexistuje žádné zabezpečovací zařízení a spoléhání se čistě na lidský faktor se může krutě vymstít. Zachránil by polské železničáře, kteří se nic netušíce vraceli z dovolené v prvním voze expresu Pannonia a později se stali obětí nehody, autoblok?

Uzlová stanice byla přeplněná nákladní dopravou

Vše začalo na socialistické železnici všedním úkazem – zpožděním. Navíc uzlové stanice byly přeplněné nákladní dopravou a jejich výpravčí s železnicí pravidelností zakazovali jízdu dalších, protože pro ně zkrátka nebyla volná kolej. Stejný scénář se odehrál i 11. prosince 1970 na zmínovaném úseku, když se do Brna blížil spěšný nákladní vlak Sn 4094. Ve Vlkově projel v 6.57, byt zde měl plánován pravidelný pobyt. Úmyslem bylo krátit několikahodinové zpoždění. Když se blížil k hlásce Níhov (průjezd v 7.03), výpravčí následující stanice – Řikonína – se dozvěděl, že Tišnov „nebere“. V duchu ustanovení dopravních předpisů proto nechal vlak zastavit u vjezdového návěstidla a teprve po společném zjištění, že se tak skutečně stalo, měl v úmyslu dovolit jeho vjezd do stanice. Tento postup byl nutný, aby strojvedoucí vlaku, který měl podle grafikonu pravidelně stanicí projíždět, zjistil, že má výpravčí v úmyslu jej zastavit. Náklad zastavil 300 metrů od vjezdového návěstidla a jeho konec tak zasahoval až na kamenný viadukt. Bylo 7.08.

O dvě minuty později byla z Vlкова vypravena samostatná Laminátka S 489.0041 jako násled vlaku 900, která se vracela z postrkové služby do maloměřického depa. Protože předcházející vlak (Sn 4094) byl stále na trati, zastavila lokomotiva na hlásce Níhov v 7.14. Po zastavení na stanovišti strojvedoucího nastoupil tratmistr, který se na hlásce zdržoval již při průjezdu nákladu, a prostřednictvím hláskářky, jež sloužila svou první samostatnou směnu, žádal o zastavení vlaku, aby se tímto způsobem dostal do zaměstnání. Teď k tomu byla ideální příležitost. Hláskářka stále čekala na odhlášku za Sn 4094. Tedy měla čekat.



Nevyužitých 45 vteřin

Pravděpodobně v důsledku toho, že v prostoru hlásky se tou dobou nacházel i další dráží zaměstnanec (podle některých pramenů pochůzkář) a bylo by zcela iluzorní si myslet, že neprohodili s hláskářkou nic mimo služební komunikaci, došlo k její nesoustředěnosti. Zřejmě i proto hláskářka postavila „strojovce“ oddílové návěstidlo na návěst Volno, aniž by obdržela odhlášku. Mašina odjela v 7.15, a teprve když za ni hláskářka dávala telefonickou odhlášku do Vlкова (v 7.16), všimla si v dopravní dokumentaci, že ještě nemá zapsaný čas odhlásky za předchozím vlakem. Svůj omyl si okamžitě uvědomila a spojila se s říkonínským výpravčím.

Situace byla vážná a šlo o vteřiny, výpravčí si toho byl vědom, a proto okamžitě postavil vjezdovou cestu pro stojící nákladní vlak. Bohužel ale zvažoval jen směr do Vlкова a vůbec mu nedošlo, že očekává i vlak od Brna. Tím byl Ex 57 Pannonia a již měl postaven průjezd Řikonínem. Predikce toho, jaký důsledek může mít srážka mašiny s nákladem pro sjízdnost druhé koleje, u něj bohužel neproběhla. Podle vyšetřovatelů měl 45 vteřin na to, aby se rozhodl a „shodil“ odjezdové návěstidlo pro Ex 57. To však neudělal.

Pád rychlíku z mostu způsobil astronomickou škodu

V 7.18 narazila lokomotiva S 498.0041 v rychlosti 58 km/h do konce vlaku Sn 4094. Vlivem toho osm posledních vozů vykolejilo a vybočilo do profilu druhé traťové koleje. Lokomotivní četa nákladního vlaku sice náraz registrovala a strojvedoucí vyslal pomocníka podívat se, co se stalo, sám však nestihl na svém stroji rozsvítit červená světla a tím varovat strojní četou blížícího se expresu. Ten projel Řikonínem minutu po nárazu. Protože si vezl dvacetiminutové zpoždění, bratislavská četa svůj stroj S 499.0117 nešetřila a využívala maximální traťovou rychlost. Po necelé minutě vrazila dvanáctivozová Pannonia v rychlosti asi 80 km/h do vyšinitých nákladních vozů.

Po nárazu se prvním vozu za lokomotivou (lehátkový PKP) oddělila od rámu skříní a zřítila se z mostu do hloubky 36 metrů, druhý vůz se zastavil po dvanáctimetrovém pádu. Třetí zůstal stát po vykolejení na mostě, podle očitých svědků však k jeho pádu chybělo pár decimetrů. Následky byly strašlivé – třicet polských železničářů zahynulo na místě, jedna cestující při převozu do nemocnice, těžce zraněno bylo 16 lidí, další dva lehce. Díky duchapřítomnosti pomocníka na vlakové lokomotivě Pannonie, který ve chvíli, kdy uviděl vyšinité vozy, uskočil ze svého místa za strojvůdcova záda, přežila strojní četa našťástí bez úhony. Hmotná škoda se vyšplhala na tehdy astronomickou částku 4,6 milionu korun.

Tresty byly tvrdé, informovanost veřejnosti ale jen omezená

Vyšetřovatelé došli k logickému závěru, že prvotního pochybení se dopustila hláskářka, soud však obvinil i výpravčího z Řikonína, který mohl destrukci Pannonie zabránit. Oba byli odsouzeni k několikaletým nepodmíněným trestům. Tragédie nebyla z ideologických důvodů příliš medializována a kromě krátké zprávy v Rudém právu z následujícího dne se o příčinách široká veřejnost nic podrobnějšího nedozvěděla. V železničářských kruzích se však již krátce poté diskutovalo, proč je tak významná spojnice v řadě traťových úseků zabezpečena jen telefonickým dorozumíváním s vysokým rizikem fatálního omylu, a řada odborníků proto vyžádala k urychlené instalaci autobloku. Toho se však tať dočkala až za dlouhých dvanáct let.

VÁCLAV RUBEŠ

Trutnovský technik skrývá v hrdle metalové zlato

POŠTA

Jiřího Steklého v provozu moc často nepotkáte. Jeho profese v Provozní jednotce Trutnov Depa kolejových vozidel Česká Třebová jej více méně připoutává ke kancelářské židli a klávesnici služebního počítače. Narazit na něj ale můžete v kulturních domech, restauracích, případně ve zkušebně nebo na tanečních zábavách. Jeho hrdlo ukrývá totiž rockové, přesněji metalové zlato.



V současnosti je Jiří Steklý v depu zodpovědný za hlídání platností revizí všech hnacích vozidel, která v Trutnově a na jeho pracovištích slouží. Týká se to řad 750, 750.7, 754, 854, 799 a 810. Na blížící se nutnost provedení revize, vyvazovací opravy a dalších termínovaných úkonů nezbytných pro to, aby vozidlo smělo dál jezdit, upozorňuje jeden z modulů univerzálního chytrého programu SAP. Podobně hlídá i kilometrický průběh lokomotiv. Úkolem technika je pak zhruba na měsíc dopředu si všechny tyto povinnosti vypsat a s pomocí strojmistrů zařadit stažení a odstavení vozidla v požadovanou dobu do mateřského depa, zajištění odborní-

ka na revize a provedení úkonu. „Nesmí se stát, aby propadl termín, i kdyby se měl ten který výkon jet náhradním vozidlem,“ vysvětluje Steklý a ukazuje doslova stohy technické dokumentace, včetně údajů o zkouškách a průkazů způsobilosti, které střeží ve svých skříňkách.

Jestli půjdeš na dráhu, zpřeražím ti ruce

A jak se k dráze vlastně dostal? Vyučil se v jiném oboru a jeho táta, který tehdy pracoval v depu, ho dokonce varoval: Pokud půjdeš na železnici, tak ti zpřeražím ruce! Tehdy byla ještě povin-



CHLAP Z DEPA. Jiří Steklý pracuje v Trutnově jako technik. Volný čas tráví především při zkouškách a na vystoupeních s metalovou kapelou. FOTO AUTOR (2x)

Největším vzorem je pro mě Láďa Křížek a skupina Kreyson. Ve světovém měřítku třeba Gamma Ray nebo Helloween.

RETRO

Na trati č. 250, v úseku z Havlíčkova Brodu až do Břeclavi, jsou na osobních vlacích provozovány elektrické jednotky řady 560, napájené střídavým elektrickým proudem. Vnější vzhled mají stejný s elektrickými kolejovými vlaky (EKV) řady 460, které jezdí v severních Čechách a byly před nedávnem v našem tisku stručně popsány.

Vývoj jednotek pro střídavé napětí však neprobíhal jednoznačně. Původně se počítalo pouze s jedním trakčním vozidlem na začátku soupravy a na konci s řídicím vozem. Takové řešení však nebylo uplatněno, protože sunutý vlak neměl bezpečně chodové vlastnosti v obloukovitých tratích členitěho terénu při vyšších rychlostech.

Bylo rozhodnuto o výrobě větší jednotky se dvěma elektrickými vozy na koncích a třemi vloženými vozy. Dnes je jeden řídicí vůz rekonstruován na běžný, s číselným označením 060 054-4, a je zařazen za druhé trakční vozidlo 560.002. Liší se pouze umístěním krajních vstupních dveří. Celá tato jednotka s dalšími vozy a prvním trakčním vozidlem 560.001 je uvedena do původního modro-stříbrného nátěru.

Pohon dvojkol je proveden netradičně. Nad každým podvozkem trakčního vozidla

je uložen jeden motor a výkon je přenesen kloubovým hřídelem k ječné rozdělovací a dvěma nápravovým převodovkám. Tento skupinový pohon nebyl u jiných vozidel pro svoji složitost a počáteční značnou nespolehlivost dále využít.

Řízení a napájení trakčních motorů je plynulé, pomocí silových polovodičových prvků, a u tehdejších ČSD bylo poprvé zavedeno u sériově vyráběného vozidla. Provozní brzda je doplněna elektrodynamickou, maří výkon

motorů v brzdových oápornicích. Dříve končil účinek už při rychlosti 55 km/h. Nyní, po rekonstrukci, je hlavní činnost elektrodynamické brzdy v rozmezí od 110 do 20 km/h.

Devět elektrických jednotek je v provozu na trati do Havlíčkova Brodu a na druhou stranu do Břeclavi. Další skupina osmi souprav je na Slovensku v depu Leopoldov, vozební stanici Trnava. Před rozdělením státu zajišťovaly provoz osobní dopravy mimo jiné také mezi Brnem a Bratislavou. Jejich vlastnosti jim dá-

vají do vínku rychlou dopravu cestujících na zastávkových tratích. Je škoda, že se nedostaly po odstranění vývojových závad do dalších míst naší republiky, kde je střídavá napájecí soustava. Určitě by se uplatnily v okolí Chebu, Plzně a Českých Budějovic na příměstských tratích s velkou frekvencí cestujících.

Jednotky řady 560 jsou domovským depem v Brně-Dojínin, na odloženém pracovišti Horní Heršpice. Zde se provádějí všechny opravy včetně výměny podvozků nebo trak-

čních transformátorů. Dále zde probíhají větší prohlídky spojené s pravidelnou údržbou úklidem interiéru.

Tato vozidla, jak už bylo řečeno, mají neobyčejně vysoký výkon od trakčního motoru. Při vývoji se počítalo s dovozem některých důležitých částí převodového systému ze zahraničí od renomovaných výrobců. K tomu však nedošlo a všechny komponenty se vyráběly bez předchozích zkušeností v tuzemsku. Složitost podvozku a hlavně nezkoušenost s výrobou ved-

JIŘÍ STEKLÝ

Pracuje jako technicko-hospodářský pracovník v trutnovské provozní jednotce Depa kolejových vozidel ČD. Vyučil se v Trutnově, maturitu získal na nástavbě v Malých Svatoňovicích. Je mu 36 let, je svobodný, žije v Trutnově na sídlišti Zelená Louka. Zpíval v kapelách Brillien a Awarron, nyní v příležitostném uskupení Bezobav.

ná vojna, ale Jiří Steklý si vybral civilní vojenskou službu právě v depu, kde prováděl pomocné práce, ostříkával třeba spodky mašin. Později mu tehdejší přednosta Hronovský nabídl profesi mechanika u Českých drah. „Po nějaké době, kdy se začalo v Trutnově s vyvazovacími opravami řady 854, mi nabídli místo na řízení vývazů, a tak jsem šel z dílny do kanceláře,“ vzpomíná Jiří Steklý.

Po hudební pauze přišel nečekáný comeback

Co se týče hudební kariéry, zpívá od svých patnácti let. S kamarády založil kapelu Brillien, která vydržela deset let. Z ní pak vznikla další skupina Awarron. Následovaly dva roky pauzy neboli relativního hudebního prázdna. Teprve letos, vyprovokováni chystanou oslavou narozenin manželky kytaristy, vzniklo dočasné uskupení Bezobav, kde byli bývalí spoluhráči z první kapely plus další z jiných.

„Mělo to být jednorázové, chtěli jsme jen tak zahrát na zahradě. Pak si nás ale všimli kamarád kamaráda, zahráli jsme v Radvanicích motorkářům a potom ještě na regionálních oslavách Dne železnice, což byl nápad našeho přednosty Nováka,“ vypočítává Steklý. Jeho slova o tom, že on i jeho spoluhráči stárnou, berte ovšem s rezervou. Na jejich hudebním výkonu to totiž rozhodně není poznat.

Připravuje rockovou operu

Jiří Steklý nejraději zpívá výše posazeným hlasem, česky a hlavně zpěvný heavy metal. Na přání posluchačů má jejich skupina v repertoáru i písničky od Mišíka nebo skupiny Kabát. „Největším vzorem je pro mě Láďa Křížek a skupina Kreyson. Ve světovém měřítku je jich víc, třeba powermetalová Gamma Ray, Helloween, speedmetalové německé kapely...“ říká.

Aktuálně má tento trutnovský technik rozdělaný projekt v Novém Bydžově, kde s kolegy ze Správy železniční dopravní cesty, výpravčím Tomášem Traichlem, připravuje rockovou operu! K tomu si musíte přidat jednu za dva týdny, většinou v neděli, zkoušku v Radvanicích v kamarádově zkušebně a pak samozřejmě víkendová vystoupení. Jak vidíte, je pořad v jednom kole.

MARTIN NAVRÁTIL

Re: Smutný příběh ze stanice Čerčany 2007

Dovolují si reagovat na obsáhlý článek ze Železničáře č. 9 věnovaný srážce rychlíku a odstavené pantografové soupravy ve stanici Čerčany. Obsah článku, jeho závěry ani soudní verdikt nepochybňují, přesto si dovoluji doplnit, že řetěz událostí vedoucí ke střetu začal zásadně dříve, než je v článku stanoveno. Stalo se tak dle mého názoru již ve chvíli, kdy výpravčí A třikrát změnil rozhodnutí o tom, na kterou kolej má být postavena vlaková cesta pro příjíždějící rychlík. Tímto způsobem zmařil nejen signalistu, který nakonec nevěděl, která kolej je obsazena a kam je a kam není možno vlakovou cestu postavit, ale ani sám výpravčí A možná nakonec nevěděl, kde odstavenou soupravu má. To ale již nebylo podstatné, po (nepředpisovém) převzetí služby výpravčím B o obsazenosti koleje č. 1 nevěděl ani výpravčí B, konal dále popsáním způsobem a nakonec byl uznán spoluvinným za způsobení nehody. (Svou vinu uznal.)

Zejména za dané situace (částečná výluka jedné z průjezdných, tedy přímých kolejí) by bylo logické, kdyby přímá kolej č. 1 byla ponechána pouze pro průjezd rychlíků, eventuálně běžné zastavení osobních vlaků. Pak by bylo možné trvale stavět vlakovou cestu ve směru od Prahy na 1. kolej a z 1. koleje bez většího rizika omylu. Třetí kolej by bylo možno používat jen k odstavení (a delším pobytům) osobních vlaků, jak se to bohužel nestalo v daném případě.

LEOŠ HEŘMÁNEK

Zastoupení Skupiny PKP končí po 60 letech

V souvislosti se změnou koncepce uspořádání mezinárodní spolupráce ve Skupině PKP svou činnost ukončují zastoupení Polských státních drah ve střední a východní Evropě. Na základě rozhodnutí představenstva PKP ukončí ke dni 30. 4. 2014 svou činnost zastoupení v Berlíně, Minsku, Lvově a Praze. Zastoupení v České republice, které jsem posledních tři roky vedl a které zahrnovalo i Slovensko, končí svou misí po více než šedesáti letech.

Dovolte mi, abych za podporu a dobrou spolupráci poděkoval současnému vedení ČD – generálnímu řediteli Danieli Kuruczovi a náměstkovi generálního ředitele Michalu Štěpánovi, stejně tak Jiřimu Havlíčkovi ze zahraničního oddělení, ředitelce Odboru provozu osobní dopravy Ludce Hnulíkové a Ludmile Konečné, s nimiž jsem byl v kontaktu nejčastěji. Můj dík patří též řediteli Rostislavovi Novákovi, Miroslavovi Koterovi a Janu Plomerovi z Odboru kolejových vozidel. Za společnost ČD Cargo bych chtěl obzvláště vyzdvihnout spolupráci s předsedou představenstva Oldřichem Mazánkem a bývalým členem představenstva Pavlem Lamacem. Nemohu rovněž zapomenout na prvotřídní kooperaci s generálním ředitelem VUZ Antonínem Blažkem.

STANISLAV WIECZOREK

Tradiční vzpomínková jízda na Malou Morávku



Ve čtvrtek 15. května proběhla tradiční vzpomínková jízda zvláštního vlaku z Krnova na Malou Morávku, kterým byl motorový vůz Hurvínek M 131.1454 firmy Olpas Moravia Krnov. Akce se konala jako vzpomínka na strojevodčího Pavla Trojka, který 15. 5. 2000 tragicky zahynul. V posledním obloku před cílovou stanicí Malá Morávka tehdy vlak doslova vylétl z kolejí a nákladní vozy plně naložené šterkem lokomotivu rozmačkaly. Kolegové, kamarádi a přátelé od pomníku strojevodčího uspořádali cyklojízdu „do vrchu“, kdy v cíli – v Rudně pod Praděkem zastávka – vyhodnotili vítěze soutěže a zavzpomínali na kolegu. Akci uspořádala Federace strojevodců ČR.

PAVEL HORNA

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

vraťte se
20 let
zpět

Dostupné pouze v tištěné podobě

Pendolinem do západní výspy republiky za krásami lázeňského kraje

Už od zavedení prvních spojů SC Pendolino na západ republiky jsem se chystal je vyzkoušet. Rozličných počtu spojů na dva denně se to navíc značně zjednodušilo. Bohužel ve chvíli, kdy jsem se konečně rozhodl jít z Plzně do Františkových Lázní Pendolinem vyrazit, vstoupily do dění mimořádné výluky a mezi Doňm Žandovem a Chebem se jezdilo autobusy. Přehodnotil jsem tedy plán a dojel se raději na očku podívat do Mariánských Lázní. K cestě tam jsem použil SC 516 a odjezdem v 10.08 z Plzně, zpět pak SC 515 s odjezdem v 15.04 z Mariánských Lázní.



MARIÁNSKÉ LÁZNĚ. každý den si můžete užít výlet do lázeňských částí vlakem SC Pendolino. Při nástupu si budete připadat jako v letadle. FOTO: ATOUR/AV



Lidé smájí ani nezadržují vlnu a řvou a mlčí se kupařům lázeňské Lázně. FOTO: ATOUR/AV

Vědecky jeví Pendolino vlnění více jako letadlo než vlak. Koupel v amerických obloukových vlacích to pocht ještě umožňuje, je to jako když letadlo prudce změní kurz. A že takových oblouků je na trati č. 170 desítky, kvůli soupravě a rozmetaně nakládkám snad nikdy, jak je to právě zde. Výlet z Prahy do Chebu uložil Pendolino aproti běžnému rychlíku 38 minut, což na 219 km dlouhé trase vůbec

„Do Mariánských Lázní přijíždíme přesně a vítá nás krásně opravené nádraží. Takto si představuji vstupní bránu do lázeňského města.“

nemá. A to ještě máme být v pozici, že v některých částech Plzně - Bohnice a Bohnice - Praha už se nemůže vyvíjet dále nakládkou. Chvilu se kochám pohledem na přízemí webových stránek a „koupel“ a pak se pouštím raději do psaní. Do Mariánských Lázní přijíždíme na místní předměstí a vítá nás krásně opravené nádraží. Takto si představuji vstupní bránu do lázeňského města - i když by takové byly všechny. Před nádražím jsem vypovíval v Karlových Varech a po pravdě mi se stavu nádraží a výhledu tamních stanic. Bylo smutné a lito. (Nabízení by tam snad už byly měla být zahájena starba úplně nové budovy. Už mášalí do centra Mariánských Lázní každých dvacet minut trasy, v pěšky je to ale kouzlo a já se rád projdu.

Lidé by se sem vraceli i bez léčivých pramenů. Nale druhé největší lázeňské město bylo někdy relativně nedávno, letos je tomu upřesně 100 let. To mu olem vůbec nezíská na jeho velikosti a síle.



ZRCADLENÍ. Mariánské Lázně a z ní její největší rozmach po zahájení provozu železničky v roce 1873. FOTO: ATOUR/AV

vě. Už v patnáctých letech 19. století se sem stáhl významnější úseček z celého světa. Všeobecně známou státní dráhu dokončila dráha mezi Plzní a Chebem a společně přímé spojení s Prahou a Vídní, do první světové války. V tomto období do Mariánských zavítali například skladatel Gustav Mahler a Richard Wagner, anglický kníže Edward VII. nebo rakouský císař František Josef II. Především po roce 1948 byl význam města značně oslaben, stálo si však zachoval své osobitý ráz. Po 20. letech revoluce se opět mohlo začít pracovat ke své nádejší slávě. Mariánské Lázně na mne působí velmi příjemně. Lidé říkají hospodě tuhle, vše je pečlivě upravené a kapotou vše do stýluk vč. zelený než cizích jazyků - ve směrání a již zmíněnými Karlštejnem Vary podobně známá. Mám pocit, že i bez léčivých pramenů, kterých je ve městě kolem čtyřtřiceti, by se sem lidé rádi vraceli. Vynikající architektura Vladimír Škorpík tedy totiž zakládá nádherné parky a zahrady, kde bych se klidně mohl prochat dlouhé hodiny. A kdy-

„Jestli mají soupravy s nuceným nastápním smysl, pak je to právě zde. Z Prahy do Chebu uložil Pendolino aproti běžnému rychlíku 38 minut.“

by mě to nějakou přetahou bavil, sedl bych si na nějakém kloudeš mlsné a knížkou a odpovídal nebo bych navštívil jednu z místních kaváren či vlněn. Pokud by mě smrzelo i to, mohli bych se vydat koutem krásy Slavkovského jezera, který má svou úžasnou. Ale konec směl, mám si jen asi dvě hodiny času a ještě jsem nevští ani kolečka, ani slavnou Zpívající fontánu.

Tápě jítto až na místo počítá. Velképá kolonáda z roku 1889, která jako jedna z mála v Evropě přetála ve své původní podobě, mě okouzila. Nejvíce se mi líbí její vzpřísně, „Dobrá Česká káva“ a dříve malá Josefka Vyletala, která byla symbolicky ochrnutá alepoch jeden pramen ore, oprava nejeou žádným garmerským politikem i pak se pomalu vřítit zpět na nádraží. Po cestě venokrátké město Víkovo a řádě si dávím něco teplého k jídlu, uctí jsem totiž díky agronomům počalí celkem skvělé promáznout. Z jarní nabídky JIV jsem zatím ochutnal jen šperárovu polévku. Vzhledem



Kolonáda z roku 1889 vás okouzluje nejen vzhledem, ale i atmosférou. FOTO: ATOUR/AV

k tomu, že už mám delší dobu zájem na železnici a rekonstrukci směřkou, vyzkouším možností elektrizační objeďovky a za měsíců 15 minut už mi stevardka přinášejí jídlo přímo na místo. Lázeňský chutná výběrně, to se musí ochutnat. Z Plzně již pokračuji přes smolven, takže se loučím s vlakovou četou a státní se na další směr. Mám totiž pocit, že nakazem Pendolino na tuto vlnu se korektně vyrazím zvedla kvalita i rychlost cestování na západ Čech. Věřím, že vlaky SuperCity v těchto končinách přivekou na lezení nové cestující, a to nejen do lázeňských měst. A proto je velice rád doporučit svým známým. **SKRTOU SVĚT**

<p>STRAVA</p> <ul style="list-style-type: none"> • penzion Lázeňská • Lázeňská (1873) 184 111 110 • penzion Lázeňská (1873) 	<p>ŠOTONOVO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lázeňská (1873) 184 111 110 • Lázeňská (1873) 184 111 110 • Lázeňská (1873) 184 111 110 	<p>PENZION</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lázeňská (1873) 184 111 110 • Lázeňská (1873) 184 111 110 • Lázeňská (1873) 184 111 110
---	--	---

Článek vznikl v rámci spolupráce s Městským úřadem Mariánské Lázně. Fotografie: ATOUR/AV, ZRCADLENÍ: ATOUR/AV

Předplaťte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090