



Provozujeme mezinárodní linku z Dolní Poustevny do Děčína Trať do Sebnitzu otevřena

Velký návrat po 69 letech. Tak lze charakterizovat obnovení provozu na úseku Dolní Poustevna – Sebnitz. Vlastně se jedná o peážní trať, protože zde nově jezdí vlaky linky U28 z Rumburku do Děčína. Pro České a Německé dráhy to znamená zajímavé prohloubení spolupráce a více než symbolické vypořádání se s následky 2. světové války.

Předchozí vlak tu projel naposledy 8. května 1945. Není se tedy proč divit, že vypravení soupravy z Dolní Poustevny do Sebnitzu vyvolalo 4. července 2014 tak obří zájem. Železniční infrastruktura chátrala téměř sedm desetiletí – navzdory tomu, že se trať v minulosti nacházela mezi dvěma spojeneckými státy socialistického tábora.

Dlouhé čekání skončilo

Teprve v roce 1990 se objevil vážně míněný požadavek na obnovu provozu. Ke konkrétním přípravám došlo až po vzniku vyšších územně správních celků v letech 2000/2001. Jednání o zajištění financování byla náročná a dlouhá. Dobrá věc se ale podařila. V roce 2009 začaly stavební práce. Kromě rekonstrukce železničního spodku a svršku na několika kilometrech tratě došlo také na rekonstrukci nádraží v Dolní Poustevně, kde vzniklo úrovněvé nástupiště a přístřešek pro cestující. Práce zahrnovaly i opravu jednoho mostu a rekonstrukci několika přejezdů. A letos v červenci jsme se dočkali! Slavnostní premiérovou jízdou si nenechala ujít řada vzácných hostů. Za České dráhy přijel předseda představenstva Daniel Kurucz, za SŽDC generální ředitel Pavel Surý, za ministerstvo dopravy náměstek ministra Kamil Rudolecký, za saskou vládu její místopředseda a ministr dopravy Sven Morlock a za Ústecký kraj hejtman Oldřich Bubeníček. Dora-

zili i starostové Dolní Poustevny a Sebnitzu – Miroslav Jemelka a Mike Ruckh.

Spojení z Dolní Poustevny do Děčína je dvakrát rychlejší

Na všech spojích linky U28, která dostala marketingový název Dráha národního parku (Nationalparkbahn), jezdí německé motorové jednotky Desiro. Vlakový personál i strojvedoucí jsou zaměstnanci Českých drah. Vlaky objednává Ústecký kraj ve spolupráci s organizací Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), roli dopravce plní ČD a DB Regio. Na lince platí pro cestující jedoucí z Čech do Čech (i přes německé území) tarif ČD, pro cestující jedoucí z Německa do Německa tarif VVO a pro cestující z Čech do příhraničí Německa a opačně tzv. malý pohraniční styk (stejně jako např. mezi Děčínem a Bad Schandau).

Šéf Odboru dopravy Ústeckého kraje Jindřich Franěk zdůraznil, že primární snahou je dostat do vlaků na lince U 28 pravidelné cestující, kterým se cesta z Dolní Poustevny do Děčína (nebo zpět) zkrátí na polovinu času. Nyní po nové trati trvá cesta z Dolní Poustevny do Děčína 65 minut místo původních 130 až 140 minut. Zdejší obyvatelé i návštěvníci tak získali relativně rychlé spojení, což pomůže turistice i zaměstnanosti.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

SLOUPEK

Šluknovský výběžek se přiblížil k Děčínu

Obnovením provozu mezi Dolní Poustevnou a německým Sebnitzem se splnil dlouholetý sen především místních obyvatel. Tento česko-německý projekt čekal na svou realizaci přes dvacet let. Poděkování si zaslouží všichni, kteří k návratu vlaků na tuto mezinárodní trať přispěli. Pro zahájení investiční činnosti bylo na české straně klíčové usnesení vlády č. 39/2006 a z mezinárodního hlediska i Ujednání mezi vládou ČR a SRN o hraničních přechodech na společných státních hranicích. Vlastní stavební práce začaly v létě 2009 během výluky, která trvala nepřetržitě 45 dní.



Daniel Jareš
ředitel KCOD
Ústí nad Labem

Jsem rád, že SŽDC investovala nejen do kolejí, ale i do úrovněvého nástupiště a přístřešku pro cestující v Dolní Poustevně. Organizace VVO odsouhlasila obnovu tratě na německém území v roce 2012.

Na nové lince U28 je denně v provozu osm párů přímých vlaků mezi Rumburkem a Děčínem, a to ve dvouhodinovém intervalu. Navíc na tyto spoje navazují v Bad Schandau vlaky do Drážďan. Na lince jezdí moderní jednotky Desiro společnosti DB Regio, avšak s českým personálem. Naši zaměstnanci byli kvůli tomu vyškoleni z německých strojvedoucích i v dopravních předpisech DB. V souvislosti s obnovením přeshraniční tratě se změnil jízdní řád na trati 084 Rumburk – Mikulášovice přes Panský a přes Krásnou Lípou. Na této trati zůstal víkendový provoz, ale vlaky mají v Mikulášovicích přípojně vazby k vlakům linky U28. Na každé nové spojení si musí lidé nejprve zvyknout. Věřím, že obyvatelé Šluknovského výběžku i turisté obdivující krásy Českosaského Švýcarska rychle ocení výhody přímého spojení s Německem i s děčínskou aglomerací.

INFORMUJEME



Provoz Taurusů podle nás respektuje právo

Vzájemně zajištění mezinárodní veřejné dopravy a vnitrostátní dopravní obslužnosti byla mezi společnostmi ČD a ÖBB uzavřena Dohoda o vzájemné výměně lokomotivních výkonů. Postup při uzavření dohody napadla společnost Škoda Transportation u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Podle jejího podání se pro zajištění výkonů lokomotiv řady 1216.2 (tedy Taurusů) měl použít zákon o zadávání veřejných zakázek (ZVZ).

Hrozba pro liberalizovaný trh

ÚOHS se v prvoinstančním rozhodnutí přiklonil k návrhu Škody Transportation a udělil Českým drahám pokutu ve výši 1 milionu korun, a to za správní delikt uložil zákaz plnění výše zmíněné dohody ve znění Přílohy 1 platné od 1. března 2014 do 13. prosince 2014. Z odůvodnění rozhodnutí, které má 84 stran (!), plyne, že právním základem rozhodnutí je právní domněnka, že Příloha 1 je samostatnou smlouvou o dodání vozidel, na kterou se vztahuje ZVZ, a že dohoda nemá právní základ v mezinárodním a unijním právu.

Nesouhlasíme s názorem ÚOHS

České dráhy s tímto názorem důrazně nesouhlasí a v řádné lhůtě proto podaly tzv. rozklad. Podle stanoviska ČD nelze při spolupráci dvou dopravců, kteří zajišťují mezinárodní dopravu, postupovat cestou ZVZ. Opačný výklad vytváří technické překážky liberalizovaného trhu veřejné mezinárodní dopravy a tuto již liberalizovanou dopravu může zcela ochromit. Stejný postup by musel být aplikován na celou veřejnou mezinárodní dopravu a rovněž tak i na mezinárodní nákladní dopravu, čímž by se mezinárodní železniční doprava vlastně prakticky zablokovala.

ÚOHS právně chápe dodatek ke smlouvě, který se uzavírá každý rok v návaznosti na aktuální schvalování jízdního

řádu, resp. jeho změn a jehož předmětem je výlučně konkretizace výkonů v návaznosti na nový jízdní řád, jako zcela novou samostatnou smlouvu. Rozhodnutí ÚOHS ale neodpovídá objektivně daným podmínkám, za kterých lze provozovat mezinárodní, ale i vnitrostátní dopravu.

Uzavírání dodatků vychází z objektivních podmínek

Nezbytnost „dodatkovat“ základní smluvní vztah ve veřejné dopravě je objektivně dána rozsahem konkrétní objednávky objednatel této dopravy (v konkrétním případě stát, který mezinárodní linku zahrnul do dopravní obslužnosti státu), dále přidělením kapacity dopravní cesty (vlastníkem a provozovatelem dopravní cesty) a schválením jízdního řádu (provozovatelem dopravní cesty). Až těmito procesy, které nejsou v rozhodovací pravomoci dopravců, lze pro konkrétní jízdní řád upřesnit, modifikovat výkony (dopravců, kolejových vozidel a personálu). Vnímání upřesnění výkonů kolejových vozidel v návaznosti na aktuální jízdní řád jako samostatnou smlouvu a vztáhnout na ni ZVZ je prakticky neřešitelné a stavělo by proces veřejné dopravy do zcela odlišné roviny chápání.

V souladu s úmluvou COTIF

Spolupráce dopravců ve veřejné mezinárodní dopravě se realizuje na právním základě mezinárodního práva a práva EU. Mezinárodní železniční doprava je realizována na základě Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). Při uzavírání Dohody o vzájemné výměně lokomotivních výkonů postupovaly smluvní strany v souladu COTIF, s předpisy o používání vozů v mezinárodní železniční dopravě (CUV) – příloha D k úmluvě, na jehož základě byla železničními správami uzavřena Úmluva o vzájemném používání osobních vozů RIC. Podle názoru Českých drah je závěr ÚOHS, podle kterého nemá Dohoda o vzájemné výměně lokomotivních výkonů právní základ v mezinárodním právu, chybný. (op)

ONJ: nejnámější nádraží bez cestujících

V pražské Michli se téměř čtyři desetiletí budoval komplex kolejí, budov a techniky.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



HLEDÁME

Dopravní vzdělávací institut hledá zaměstnance na tyto pozice:

Přepravní lektor

Místo výkonu je v Hradci Králové. Pracovní náplň se týká výuky a vyhotovení podkladů pro výuku v oblasti osobní a nákladní přepravy.

Požadavky:

- nejméně ÚSO s maturitou
- odborná zkouška O 05, příp. O 04 dle ČD s min. praxí 3 roky v oboru
- PZ 1 dle ČD Cargo.

Dopravní lektor

Jedná se o pracovní pozici v těchto lokalitách: jeden lektor pro RCV Plzeň (pro České Budějovice), druhý lektor pro RCV Hradec Králové (pro Liberec). Pracovní náplň se týká výuky a vyhotovení podkladů pro výuku pro školení všeobecných, dopravních a technických předpisů.

Požadavky:

- nejméně ÚSO s maturitou
- odborná zkouška D-07 (výpravčí) s minimální praxí 5 let v oboru
- NJ slovem i písemně výhodou.

Technický lektor

Jedná se o pracovní pozici na plný úvazek s místem výkonu na Ostravsku a Olomoucku. Pracovní náplň se bude týkat výuky a vyhotovování podkladů pro výuku pro technické a dopravní školení.

Požadavky:

- nejméně ÚSO s maturitou
- odborná zkouška nejméně v rozsahu strojevedoucího s minimální praxí 5 let v oboru
- dobrá znalost předpisů v rozsahu pro strojevedoucí
- technické znalosti hnacích vozidel motorové a elektrické trakce
- držitel licence a osvědčení strojevedoucího výhodou.

Ve všech případech požadujeme spolehlivost, aktivní přístup, časovou flexibilitu a znalost práce na PC (OS Windows – Word, Excel, Power Point). Uchazeči mohou své strukturované životopisy zasílat do 31. 8. 2014 na sek@divi.cz.



Operátor datového vstupu

Společnost ČD - Informační Systémy hledá zaměstnance na pozici Operátor datového vstupu. Místo výkonu práce je v Praze, nástup dohodou.

Pracovní náplň:

- pořízování a oprava dat o železničních vozech a hnacích vozidlech
- pořízování a oprava dat o řazení vozů
- kontrola pořízených dat a zobrazení v aplikaci Řazení vlaků
- zapracování pořízených dat do systému Řazení vlaků
- vytváření kalendáře jízdy vlaků
- zadávání dat vlaků a jejich tras
- zapracování dat z externích systémů do systému Řazení vlaků
- komunikace se stýčným pracovníkem odběratele služby.

Požadavky:

- minimálně SŠ vzdělání
- znalost práce na PC – platforma Microsoft, LN, MS Office
- orientace v železniční tematice týkající se pracovní náplně
- minimálně pasivní znalost angličtiny (studium dokumentace)
- spolehlivost a klientský přístup, ochota učit se novým věcem
- flexibilita, odpovědnost, samostatnost, přesnost
- komunikační dovednosti na dobré úrovni
- znalost železničního prostředí výhodou.

Své životopisy zasílejte do 31. 7. 2014 na bilincova@gr.cd.cz.



oni v prosinci zavedly České dráhy zajímavou novinku směřovanou na zdravotně postižené spoluobčany: objednávkový systém pro objednávkové bezbariérových vozů. Do současné doby tuto službu využilo podle Michala Štěpána, člena představenstva ČD a náměstka pro osobní dopravu, téměř 2 500 zájemců. O novinkách pro handicapované zákazníky se hovořilo za přítomnosti médií na pražském hlavním nádraží ve středu 25. června.

Cítíme závazek vůči společnosti

„V případě, že cestující potřebuje asistenci personálu Českých drah, může si přepravu objednat z domova. Díky tomuto zjednodušení a díky větší nabídce pravidelných bezbariérových spojů se počet předhlášených přeprav za první pololetí meziročně výrazně zvýšil,“ zdůraznil Michal Štěpán. Předseda Národní rady osob se zdravotním postižením Václav Krása dodává, že se asi nedosáhne nikdy ideálního stavu, aby lidé se zdravotním handicapem mohli cestovat zcela bez objednávky po železnici, kdykoli budou potřebovat. „Uvědomujeme si ale, že jde o velmi nákladnou záležitost,“ řekl Krása.

Zdravotně postižení si na novinku objednávání vlaku po internetu velmi rychle zvykli. Okolo 70 procent objednaných přeprav je dnes realizováno přes internet. „Z nedávno uskutečněného průzkumu vyplývá, že skoro 60 procent oslovených zákazníků se zdravotním handicapem s námi cestuje až šestkrát do roka, dalších 30 procent až čtyřikrát měsíčně a kolem pěti procent používá naše spoje denně nebo několikrát do týdne. Jsme jeden z mála českých dopravců, kteří tyto služby poskytují, proto cítíme závazek podmínky pro cestování lidí s omezenou pohyblivostí dále zlepšovat,“ vysvětlil Michal Štěpán.

Upravujeme vozy a nabídneme další pracovní uplatnění

Výsledkem intenzivnější a těsnější spolupráce Národní rady osob se zdravotním postižením s Českými drahami je nejen postupné rozšiřování přeprav osob se zdravotním postižením, ale výhledově také i jejich zaměstnávání. „Pracovní příležitosti by měly vznikat nejen přímo na dráze, ale například i odebíráním výrobků či služeb z chráněných dílen našich členů. Současně kvitujeme s povděkem, že České dráhy přistoupily na základě našich připomínek k postupným úpravám bezbariérových vozů řady Bbdgme, kde by plošina mohla mít například zábranu proti sklouznutí především elektrického vozíku, který je těžší a širší, do mezery mezi ním a vlakem. Pro vozíčkáře jde v tomto



SETKÁNÍ. O problémech cestujících na vozíku debatovali na pražském hlavním nádraží Michal Štěpán, člen představenstva ČD (vpravo), a Václav Krása, předseda Národní rady osob se zdravotním postižením ČR. FOTO AUTOR

Vycházíme vstříc handicapovaným zákazníkům

Myslíme i na zdravotně postižené cestující. Právě pro ně České dráhy upraví 64 rychlíkových vozů řady Bbdgme, přičemž tato modernizace bude stát celkem 16 milionů korun. Důkazem může také být, že vzrůstá počet objednávek bezbariérových vozů přes internet. Handicapovaní občané by rovněž měli získat možnost pracovat i pro potřeby ČD. Tyto informace zazněly na společném brífinku s Národní radou osob se zdravotním postižením na pražském hlavním nádraží.

případě o psychologický moment. Podobně oceníme odstranění dvou sklopných sedadel v oddílu pro handicapované, aby bylo více místa pro pohyb lidí na elektrickém vozíku, a současně i odstranění lišty při vjezdu do oddílu. Byla nám přislíbena i úprava dveří a některých ovládacích tlačítek,“ informoval Václav Krása, který je sám upoután na invalidní vozík.

Podobné úpravy, které vyplynou z běžného provozu a z měnicích se potřebují zákazníkům, provádějí ovšem České dráhy průběžně. Jednou z nich je například doplnění zvukového naváděcího zařízení pro nevidomé a slabozraké

cestující do příměstských elektrických jednotek CityElefant.

Někdy s plošinou, jindy bez

České dráhy provozují téměř 600 jednotek sedadel v oddílu pro handicapované vozíky, které jsou přístupné pro vozíčkáře. V loňském roce se rozšířily bezbariérové soupravy hlavně v souvislosti s dodávkou nových klimatizovaných a nízkopodlažních elektrických jednotek RegioPanter a motorových vlaků RegioShark. V současné době ČD disponují asi 400 (aspoň částečně) nízkopodlažními vozidly. Jedná se o elektrické a motorové jednotky s podlahou nástupního prostoru ve výšce moderních

vysokých nástupišť. Pro nástup a výstup vozíčkáře je potřebné překonat pouze několikacentimetrovou mezeru mezi nástupištem a podlahou vozidla. Díky tomu v mnoha případech vozíčkáři ani nepotřebuje asistenci dopravce a nemusí svou cestu předhlásovat.

Druhou skupinu tvoří přibližně 200 vozů s podlahou v klasické výšce – nástup a výstup je zajištěn prostřednictvím plošin, které jsou součástí vozu, nebo pomocí mobilních plošin na nástupišťích. Těch České dráhy postupně v uplynulých letech nakoupily 93 a fungují na více než 80 nádražích.

MARTIN HARÁK

Kraj Vysočina podepsal memorandum o spolupráci

Slavnostním podpisem memoranda o spolupráci v železniční dopravě se Kraj Vysočina, ve spolupráci s Českými drahami, ministerstvem dopravy a SŽDC, zavázal aktivně a dlouhodobě zlepšovat dopravní obslužnost. Memorandum je jedním z hlavních výstupů projektu Railhuc, který se řeší v rámci programu nadnárodní spolupráce Central Europe a je spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj. Na projektu kraj spolupracuje s partnery z osmi zemí pod vedením italského regionu Emilia-Romagna.

„Kvalitní dopravní spojení našeho kraje s ostatními regiony EU je nezbytným předpokladem posílení jeho konkurenceschopnosti a všestranného rozvoje. Jsem přesvědčen, že se nám podaří realizovat naše záměry a zvýšit tak



Ke zlepšení dopravy přispěje i obnova vozidlového parku. FOTO AUTOR

atraktivitu železniční dopravy,“ uvedl hejtman Kraje Vysočina Jiří Běhounek. Předseda představenstva ČD Daniel Kurucz ocenil při slavnostním podpisu v úterý 25. června v Jihlavě aktivitu kraje. „Naším nejbližším cílem na Vysočině je například modernizace vozidlového parku na spojnici Praha – Havlíčkův Brod – Brno,“ uvedl Daniel Kurucz.

Přepravní analýzy krajských dopravních úředníků potvrdily, že zkracování jízdních dob je nejprínosnější na tratích Kolín – Havlíčkův Brod – Brno, Jihlava – Brno a Havlíčkův Brod – Jihlava – Veselí nad Lužnicí. Přepravně perspektivní jsou také úseky Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou a Kostelec u Jihlavy – Telč. „Například v autobusech mezi Telčí a Jihlavou vozíme přes tisíc cestujících za dvacet čtyři hodin. Stane-li se

souběžná trať časově konkurenceschopnou autobusové lince, přepravní průzkumy i dopravní model potvrdí, že velká část cestujících je ochotna přestoupit do vlaků. Proto jsme také nasadili u ČD, aby na tuto trať byly nasazeny moderní RegioSpidery,“ říká Václav Zikán z Odboru dopravy a silničního hospodářství Kraje Vysočina.

Všechna krátkodobá až střednědobá opatření jsou v souladu a doplňují hlavní záměr: novou vysokorychlostní trať mezi Prahou a Brnem. Dopravní modelování potvrdilo, že do vlaků rychlých spojení přejde většina cestujících z autobusů a významná část automobilistů. Navržena jsou také opatření v oblasti přestupních terminálů (např. Jihlava město). Studie také doporučila zavedení jednotného jízdného. MARTIN HARÁK

Maloměřické depo otevřelo brány dokořán

Při příležitosti padesátého výročí Depa kolejových vozidel v Brně-Maloměřicích, desátého výročí fungování jihomoravské dopravní integrace, 145 let městské dopravy v Brně a festivalu zábavy Ignis Brunensis připravily České dráhy na předposlední červnový víkend atraktivní program pro širokou veřejnost. Návštěvníci se mohli na oslavy do depa svěřit kromě RegioPanterů i speciálními historickými i současnými autobusy. Celkově přišlo na Den otevřených dveří v maloměřickém depu asi 4 500 zájemců.

Jak cvičně nakolejit

Hned u vchodu do depa návštěvníci obdrželi drobné upomínkové předměty. Na nástěnkách byly umístěny krásné plakáty s popisnou historií depa a jízdními řády. V informačním stánku se mohli seznámit s aktuálními nabídkami Českých drah. V samotném depu

byla vystavena historická i moderní vozidla a odborníci z depa zabezpečovali komentované okružní prohlídky depem. Asi největším lákadlem byla ukázka nehodových prostředků s cvičným nakolejením vystaveného exponátu. Pozorné naslouchající návštěvníci, kteří mnohdy poprvé slyšeli o kolejové váze,



V depu byla k vidění jak moderní, tak historická vozidla. FOTO AUTOR

podúrovňováním soustruhu, vodním odporu, přesuvně či k čemu potřebuje lokomotiva písek nebo co dělá strojmistru.

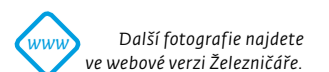
Prohlídky v kanále i Hurvínek

„Vůně kouře parní lokomotivy, kterou šikovně ruce dokázaly v maloměřickém depu po drobné mechanické závadě rychle opravit. Nadšené líčení mého pětiletého synovce, který se byl s tátou podívat na kanále pod Regionovou. Starší dáma, která se vydala sama na toulky depem, až si v prohlídkovém kanále umazala od šmíru své světlé střežičce. Skvělá parta kolegů, kteří se rozhodli strávit sobotu na svém pracovišti a trpělivě vysvětlovat vše, co jim po mnoha letech praxe přijde samozřejmé,“ popisuje jedním dechem své dojmy ze sobotní akce vedoucí oddělení plánu a obchodu DKV Brno Martin Bubník, který se ujal náročné role koordinátora průvodců komentovaných prohlídek.

Velkým tahákem byla dvě modelová kolejiště strojevedoucích Fojtíka a Urbánka a také jízda na stanovišti motorového vozu Hurvínek M 131.1. Veřejnost se mohla také podívat na moderní klimatizované vozy ABpee³⁴⁷, které začínají jezdit na lince R5 z Brna do Olomouce. V sobotu se do depa zašel podívat i Michal Štěpán, člen představenstva ČD, který poděkoval všem organizátorům akce.

Po celý víkend se lidé mohli svěřit parními vlaky. „Za dva dny jsme přepravili 7 200 spokojených cestujících. I když mnohé vlaky byly přeplněny a u některých spojů jsme cestující museli dokonce odmítnout, akce dopadla na výboru. Za to patří dík všem kolegům, kteří se na dnu otevřených dveří podíleli,“ řekl Michal Teplík z brněnského KCOD.

MARTIN HARÁK



Rozvoj pražské železnice naráží na limity infrastruktury

Železniční doprava hraje na území hlavního města Prahy a v nejbližším okolí stále důležitější roli. Počet cestujících ve vlacích používajících tarif PID již dosáhl úrovně 100 tisíc za den, některé spoje jezdí v intervalu 10 nebo 15 minut. Letos také přibudou dvě nové železniční zastávky. Největším omezením ale zůstává stav infrastruktury. O tom všem jsme si povídali s Pavlem Procházkou pověřeným řízením organizace ROPID.

Jaký význam má aktuálně železniční doprava v pražské aglomeraci?
Základním milníkem se pro pražskou železniční dopravu stal grafikon 2008/2009, kdy došlo ke skokovému navýšení objednávky vlakové dopravy zhruba o 33 procent. Posléze se ukázalo, že jde o krok správným směrem. Poměrně rychle se nám podařilo omezovat souběžné autobusové linky především v oblasti Radotína, který se stal určitou pilotní lokalitou. Navíc radotínská trať prolomila ještě jedno tabu, že na dráze nemohou jezdit vlaky v desetiminutových intervalech. Dnes tam osobní vlaky jezdí opravdu po deseti minutách a tato nabídka přilákala řadu nových cestujících.

Určitě ale nezůstalo jen u tratě do Radotína...

Druhou takovou lokalitou se zahuštěným intervalem příměstských vlaků byla oblast Uhřetěves. I tam se autobusová doprava stala pouhým doplňkem a základní zátěžové proudy odváží elektrické patrové jednotky CityElefant. Od grafikonu 2008/2009 došlo k nárůstu cestujících veřejnosti vlakovou dopravou až o třicet procent, čímž jsme překonali hranici sto tisíc cestujících za den. K dalšímu růstu cestujících nám bohužel začíná scházet odpovídající infrastruktura.

Železniční příměstskou dopravu ovlivňují v posledních měsících rozsáhlé modernizace infrastruktury v Klánovickém lese a Bubenči, brzdí ji i zastaralá trať na Kladno. Jak se jako organizátoři dopravy s těmito nepříjemnými okolnostmi vyrovnáváte?

Modernizace infrastruktury je vlastně průběžným kamenem toho, jak se bude železnice v pražské aglomeraci vůbec vyvíjet. Kapacita hlavních radiálních tratí je více méně vyčerpána, a tak se musí hledat možnosti, jak tuto kapacitu ještě navýšit. To, že momentálně probíhají rozsáhlé modernizace v Klánovickém lese a Bubenči, je jen dobře. Právě tyto dva traťové úseky již nesplňovaly nároky, které jsou od nich očekávány. Pokud chceme, aby železnice byla moderní a rychlá, tak se tomu musí infrastruktura přizpůsobit! Tyto velké rekonstrukce s sebou nesou jistá omezení v provozu, ale je to stejné, jako když chceme mít kvalitní tramvajovou trať, na níž se po dobu modernizace musí vyloučit provoz. Naopak více než dvacet let se stále jen mluví o modernizaci dráhy do Kladna, mimochodem největšího středoečeského města, potažmo na mezinárodní letiště v Ruzyni. Určitě by bylo rozumné, aby co nejdříve zvířte-



FOTO: AUTOR

zila politická vůle a tato trasa doznala zásadní obnovy. Je jasné, že skončila doba megalomanských staveb a úprav, ale právě proto by se dala i za levnější peníze revitalizovat a částečně postavit odpovídající trať na úrovni 21. století. Určitou vlašťovkou je oprava Negrelliho viaduktu, která má začít letos.

Proslýchá se, že v Praze má vzniknout v nejbližší době řada nových železničních zastávek. Které můžeme očekávat nejdříve?

Za posledních dvacet let se postavila jediná nová zastávka Praha-Komořany, což věru není mnoho. Snad se ale blíží k lepšímu, protože jen letos vzniknou hned dvě nové zastávky. Nejprve to bude Praha-Kačerov přímo u stanice

metra linky C a návazně na ni zastávka Praha-Podbaba poblíž tramvajové smyčky, čímž vznikne komfortní přestupní uzel pro vlakové cestující od Kralupy nad Vltavou. V blízké budoucnosti jsou v plánu další dvě významné zastávky – konkrétně u Edenu ve Vršovicích a v Zahradním Městě, kde vznikne velký přestupní terminál z vlaků na tramvaje a autobusy, jejichž stání budou umístěna v rekonstruovaném a rozšířeném železničním podjezdu v ulici Na padesátém přímo pod novými vlakovými perony. Zastávku Praha-Eden určitě přivítají nejen Vršovičtí, ale třeba i návštěvníci přilehlého sportovního stadionu. Navíc jsme navrhli, aby vlaky osobní dopravy jezdily i po stávajících nákladních spojkách v oblasti Malešic a Vysočan včetně výstavby nových zastávek, po kterých by mohly jezdit takzvané městské linky.

Jaký máte názor na stávající vozidlový železniční park v pražské aglomeraci?
Obrovský kvalitativní posun nastal díky elektrickým jednotkám CityElefant, které přinesly do Prahy a jejího okolí úplně nový vítr. Samozřejmě nesmíme zapomenout na „dělníky železnice“, tedy pantografové jednotky řad 451 a 452, které jsou v provozu od šedesátých let a vykonaly obrovský kus práce. Navíc to byla první nízkopodlažní vozidla na české železnici. Těmto vlakům ale již zvoní hrana a poslední stroje by měly v krátkém časovém horizontu dojezdít.

Co však za ně? Určitě bychom byli vděční za nové jednotky typu RegioPanter, které se dají podle momentálních potřeb variabilně spojovat v kratší nebo delší vlaky třeba na průjezdných linkách ze Strančic do Lysé nad Labem nebo Milovic či podobných relacích. Navíc předpokládáme užší spolupráci se Středočeským krajem, kde železnice hraje stále větší roli a zasluží si pochopitelně nová vozidla nejen na elektrizované tratě, ale i na takové, kde jsou v provozu motorové vlaky nebo jednotky. Nepřekonaný sice zůstává jednoduchý a navíc levný motorový vůz řady 810, ale doba se již posunula dále, takže samozřejmě i na neelektrizovaných tratích se bude nutně brzy zabývat obnovou vozidlového parku. Se Středočeským krajem máme navíc v plánu objednat spěšných komfortních vlaků zajišťovaných patrovými jednotkami CityElefant, které by spojovaly velká okresní města jako Kolín, Benešov nebo Beroun. Tyto vlaky by se měly stát významným přepravním prostředkem a právě CityElefanty jsou pro tyto spoje jako stvořené. **MARTIN HARÁK**

PAVEL PROCHÁZKA

Po ukončení Střední průmyslové školy dopravní v oboru Doprava a přeprava v roce 1993 odešel pracovat na dispečink tramvajové dopravy Dopravního podniku hlavního města Prahy. Odtud přešel o rok později na Odbor projektování dopravy organizace ROPID. V roce 2007 přerušil působení u organizace ROPID a jako dopravní specialista zamířil do Liberce ke společnosti KORID. V roce 2008 byl pověřen řízením organizace ROPID a v této „přechodné“ funkci zůstává dodnes.

KRÁTCE

Zahájen prodej jízdenek na Letišti Václava Havla



Cestující, kteří přiletí na pražské Letiště Václava Havla, si mohou od 30. června hned v jeho prostorách zakoupit vnitrostátní jízdenky do všech stanic a zastávek Českých drah. „Praha je dnes v podstatě poslední velké letiště ve střední Evropě, které není přímo napojeno na železniční dopravu. S našimi partnery čelíme této skutečnosti rozvojem služeb. Především se jedná o přímou autobusovou linku Airport Express, která jezdí v letní turistické sezoně v denní špičce ve zkráceném intervalu 20 minut, a zcela novou možnost nákupu vnitrostátních jízdenek ČD v turistickém centru Pražské informační služby – PCT,“ uvedl na letišti Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah.

Do stanice recyklace mezi Prahou a Kolínem



Ve dnech 16. až 20. června probíhala ve vybraných osobních vlacích na trati Praha – Český Brod – Kolín akce Jízda do stanice recyklace. Hostesky odevné do zeleno-modrých montérek a žlutých čepic nabízejí letáky propagující sběr použitého elektroodpadu. Ten bylo možné přímo za jízdy uložit do speciálního koše. První cestující, kteří tak učinili, dostali dárek, ostatní pak losy, na které bylo možné 23. června získat pět nových elektrospotřebičů v hodnotě tisíc korun. Akci pořádaly České dráhy (KČOD Praha), Středočeský kraj a společnost ELEKTROWIN za mediální podpory Rádia Blaník a Deníku. Společnost ELEKTROWIN odebírala elektroodpad i u stánků ve stanicích Praha-Libeň, Český Brod a Kolín.

ČeDés: uzavřeli jsme smlouvy pro 6. ročník



Na podzim začne již šestý ročník Stipendijního programu ČeDés. Na začátku léta byl proto nejvyšší čas uzavřít s dalšími žáky, kteří prošli výběrovým řízením, smlouvy. Slavnostní akt proběhl v úterý 24. června na Generálním ředitelství ČD. Smlouvy předali žákům a jejich rodičům zástupci Odboru personálního. Žáci během studia získají pravidelný měsíční příspěvek 1 500 korun, jízdné po ČR ve vlacích ČD zdarma, příspěvek na ubytování v domově mládeže a příspěvek na studijní pomůcky. Hlavní výhodou je ale jistota nabídky zaměstnání u ČD na pozici strojvedoucí.

Hitem JLV je omáčka gravi a listový salát

Pro současnou sezonu připravila firma JLV jako sezonní hit omáčku gravi. V její chuti hraje hlavní roli cibule a šéfkuchař Jaroslav Sapík ji doporučuje kombinovat s čerstvým křenem a pečivem. Mezi další letní typy JLV patří směs listových salátů s rajčaty, baby mozzarellou a bazalkovým dresinkem, případně šlehačkové kuličky s vanilkovým krémem a jahodovou omáčkou. Průměrná spotřeba piva se v létě ve vlacích ČD oproti předchozím obdobím čtyřnásobně zvýší. **(PeŠT, jlv, mn, rub)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ZAUJALO NÁS

Letošní rok je zatím v počtu lidí usmrčených při střetu s vlakem nejtragičtější od roku 2009. Celkem za pololetí při těchto srážkách zemřelo 122 osob, což je proti loňsku nárůst o 32 procent. Jen během června došlo ke 33 nehodám, při nichž přišlo o život 28 lidí.

DENÍK.CZ 2. 7. 2014

V BRNĚ ZNOVU ZASTŘELILI FRANTIŠKA FERDINANDA

Stovky nadšených lidí čekaly v sobotu 28. června na příjezd zvláštního vlaku se salonním vozem, který na brněnské nádraží přivezl následníka rakousko-uherského trůnu Františka Ferdinanda d'Este s chotí Žofií Chotkovou. Přes přísná bezpečnostní opatření c. a k. vojska ale oba dva o hodinu později klesli pod kulkou Gavrila Principa, který je zastřelil u Špilberku. Tak vypadala část akcí, které připomenuly 100 let od atentátu na následníka trůnu v Sarajevu, který zavedl záminku k vypuknutí první světové války. Sobota ve stylu Rakousko-Uherska začala v Brně armádními manévry v Pisárkách, kterých se účastnilo několik desítek vojáků. Příchozí přitom mohli ochutnat i dobroty z polní kuchyně. Manévrum přihlíželo i mnoho lidí v dobovém oblečení. Po manévrech se vojáci i civilisté přesunuli na nádraží, kde vítali následníka trůnu. Ten se po příjezdu krátce pozdravil s místními a vyrazil automobilem na Špilberk. Tam už ho dostihly kulky atentátníka. **PRÁVO 30. 6. 2014**

VLAK SE ŽDÁRSKOU REKLAMOU UKÁŽE KOSTEL NA ZELENE HOŘE

Slavnostní odhalení motorového vozu s reklamou na Žďár nad Sázavou je naplánováno na pátek 19. září. Na soupravě se objeví vyobrazení kostela svatého Jana Nepomuckého na Zelené hoře. V návrhu se dále počítá se zobrazením zámku rodiny Kinských, Moučkova domu i nového rekreačního areálu u Pilské nádrže. Po Bystřici nad Pernštejnem, Novém Městě na Moravě, Velkém Meziříčí, Chotěboři, Jaroměřicích nad Rokytnou, Jihlavě a dalších městech Vysočiny se tedy „svého“ vlaku dočká také Žďár nad Sázavou. Návrh pochází z grafické dílny Václava Judy. K městům s „vlastním“ vlakem se chce letos přidat ještě Havlíčkův Brod. „V současné době jezdí na Vysočině už třináct RegioSpiderů s polepy, dva jsou krajské a ostatní jednotlivých měst,“ připomněla mluvčí ČD Kateřina Šubová. Představení „žďárského“ vlaku bude doprovázeno preventivně bezpečnostní akcí. Plánuje se simulovaná srážka vlaku s autobusem se zásahem složek záchranného integrovaného systému. **ŽDÁRSKÝ DENÍK 30. 6. 2014**

ŽELEzniČNÍ AREÁLY V CENTRU PRAHY V HLEDÁČKU DEVELOPERŮ

Praha se podle zveřejněné části návrhu metropolitního plánu nebude dále rozlézat do středních Čech a zastavovat volnou krajinu. V hledáčku developerů tak v nejbližších letech už nebudou nezastavěná pole, kde místo řepky rostly rodinné domky, ale území, kde se nacházejí bývalé železniční areály v centru – Buben, Smíchov, Masaryčka nebo Rohanský ostrov. Stejně tak by nové čtvrti s obytnými domy, parky i nákupními centry měly nahradit kdysi slavné areály pražských továren zvoucích jmen – Waltrovku, Rustonku, podobně jako už pohltily smíchovskou Ringhofferku. Průmyslové a železniční areály v centru města jsou dnes nejdražšími stavebními pozemky. U smíchovského nádraží již zastupitelé schválili v květnu změnu územního plánu, takže společnost Sekyra Group může začít žádat o potřebná povolení a stavět. V areálu Nákladového nádraží Žižkov, které bylo prohlášeno památkou, zase mohou vzniknout domy, ulice a park. Nyní příležitostně slouží kultuře. **METRO 2. 7. 2014**

PRO ZAMĚSTNANCE

**Snížení cen za mobilní služby s Vodafonem**

Neomezené volání za 490 korun měsíčně připravil benefiční program VPN Family s Vodafonem pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC, a to od července. Stávající i noví zákazníci VPN Family s Vodafonem si mohou na portálu <http://family.cdt.cz/> objednat neomezený tarif POVIDÁM SI, se kterým budou neomezeně telefonovat a posílat SMS do všech sítí v rámci ČR. I díky dalším letním novinkám mohou zaměstnanci ještě více ušetřit. Ke každé aktivní hlasové SIM kartě si mohou zdarma objednat druhou SIM kartu s tarifem ZACÍNÁM. Za paušál bude měsíčně účtována pouhá 1 koruna, a to po celou dobu využívání SIM karty s novým telefonním číslem s tarifem ZACÍNÁM. V tarifech ZACÍNÁM i VOLÁM se také snížily ceny za volání do sítě Vodafonu o 50 procent. Aktuální ceníky, kalkulačka pro srovnání výdajů za mobilní služby a další informace jsou uveřejněny na portálu <http://family.cdt.cz/>. Snadná registrace je bezplatná a všichni registrovaní se mohou zúčastnit letní fotosoutěže. V nabídce benefičního programu zákazníci najdou také mobilní tarify s měsíční platbou od 29 korun i mobilní služby v síti Telefónica O2. Mimo jiné mají možnost nakupovat v partnerských e-shopech kvalitní zboží značek Hewlett-Packard, mobilní telefony od SETOS a služby, například levnou energii a plyn od X Energie a další.

(cdt)

**KAM JET****Vlak Lustig připomíná vyhlazení českých Židů**

V rámci třetího ročníku úspěšného projektu Vlak Lustig, konaného v rámci festivalu česko-německo-židovské kultury Devět bran, se koná na nádražích pěti českých, moravských a slezských měst divadelní představení Modlitba pro Kateřinu Horovitzovou a další akce včetně putovních výstav Vojenského historického útvaru. Vlak, letos s přídomkem odvahy, připomene 70 let od největší hromadné vraždy československých občanů – zplynování obyvatel tzv. terezínského rodinného tábora ve vyhlazovacím táboře Osvětim-Březinka. Divadelní představení Modlitba pro Kateřinu Horovitzovou stihnete ještě navštívit od 17. do 19. 7. na Nákladovém nádraží Ostrava, 20. 7. ve Frenštátě pod Radhoštěm a 21. 7. v Poděbradech. Součástí projektu jsou i filmové projekce, výstavy a přednášky. Generálním partnerem akce je už třetím rokem společnost ČD - Telematika. Roli oficiálního dopravce plní České dráhy. Podrobné informace najdete na webových stránkách www.vlaklustig.cz. Rezervace vstupenek probíhá přes e-mail vlaklustig@seznam.cz.

(mm)

Zajišťujeme kompletní spojení přes Subotici do Baru

**VÝJIMEČNÉ ŘEŠENÍ.** Přímé železniční spojení do černohorského Baru je v současnosti mimo provoz. Část trasy tak cestující překonávají autobusy. FOTO AUTOR (2x)

Cesta lůžkovými vozy bývá označována za nejpohodlnější způsob přepravy na dlouhé trasy. Tradicí jsou i vyhledávané sezonní spoje na dovolenou do hor, ale i k moři. České dráhy tento rok provozují dva komerčně úspěšné spoje do chorvatského Splitu a černohorského Baru, kam lze dojet klimatizovanými lůžkovými vozy. V případě Baru ale kvůli vrtochům přírody vypomáhají v části trasy náhradní autobusy, které zajišťují ČD.

Květňové povodně v Srbsku zasáhly i do spojů Českých drah. Velká voda totiž způsobila, že dopravce Železnice Srbska až do odvolání zrušil ze Subotice do Baru přímé lůžkové spoje. Týká se to jak Českých drah, tak maďarských železnic MÁV a ruských železnic RŽD. Toto opatření se dotklo tisíců cestujících, kteří si naplánovali dovolenkovou cestu k Jadranu a už měli zarezervované pokoje v přímořských letoviscích. Maďarské dráhy a RŽD situaci řešily jednoduše: spoje odřekly a zrušily bez náhrady. Jediným dopravcem, který se začal situaci vlastních cestujících zabývat, byly České dráhy.

Většina ubytovacích příplatků byla zakoupena v mezinárodních pokladnách ČD nebo slovenských ZSSK. Částo se jednalo (a jedná) o pravidelné návštěvníky černohorských letovisek Sutomore a Bar. Na základě velkého počtu prodaných rezervací a vyhodnocení ekonomiky spoje České dráhy zajistily náhradní autobusovou dopravu dálkovými autobusy na téměř 700 kilometrů dlouhém úseku ze Subotice přes Bělehrad do Sutomore a Baru. Vybrána byla nadnárodní renomovaná společnost Arriva Litas Srbsko. Výhodou tohoto partnerství je znalost místních cest a specifik.

Kapacita autobusu je téměř dvojnásobná

První cestující se na trasu vydali v pátek 13. června vlakem EuroCity Avala EC 273 z Prahy přes Brno do srbské Subotice a následně kvalitními autobusy. Místo lůžkového vozu č. 379 je řazen pro cestující do Baru posilový klimatizovaný vůz 2. třídy ČD s oddíly po šesti místech. Cestující po dobu jízdy přes Čechy, Mora-

**PŘESTUP.** Řidiči autobusu mají k dispozici seznam cestujících. Další podrobnosti o jízdě získáte na stránkách www.cd.cz/cernahora.

vu, Slovensko a Maďarsko mohou využít jídelní vůz JLV k občerstvení. Zde na cestující ČD a ZSSK směřující do Baru čeká překvapení ve formě kompenzace za nepohodlí kombinace vagonu na sezení a návazné přepravy autobusem přes noc do Baru: zdarma vyzkouší králíka s jarní nádivkou a novými bramborami na másle či výbornou svíčkovou na smetaně s brusinkami a knedlíky a jako zákusky třeba lívance s rebarborovou omáčkou. Cestující ČD z vozu 379 navíc obdrží po předložení ubytovacího příplatku tři půllitrové lahve neperlivé vody.

Poslední zastávkou na území EU je Kelebiya v Maďarsku. Do Srbska a Černé Hory letos (poprvé) mohou občané České republiky přicestovat pouze na občanský průkaz. Hraniční kontroly navíc probíhají spíše formálně. Po příjezdu na nádraží v Subotici čeká na cestující do

Baru autobus a dva řidiči. Ti dostanou od stevarda JLV přesný seznam cestujících. Nastoupit totiž mohou jen pasažéři s doklady ČD a ZSSK, kteří mají zakoupené ubytovací příplatky do lůžkového vozu 379 ČD. Celková kapacita tohoto lůžkového vozu je 27 míst, což zaručuje v autobuse s kapacitou 48 sedadel solidní nadstandard. Prvnímu vypravení autobusu byli přítomni i zástupci společnosti Arriva Litas – vedoucí kontroly Ljubisa Petrovič, ředitel provozovny Požarevac Dragomir Jankovič a ředitel marketingu a komunikace Zoran Milič.

Jízdní řád dodržujeme

Dálkové autobusy, se kterými se cestující ČD na úseku ze Subotice do Baru setkají, jsou moderní dálkové autobusy u nás neznámé turecké značky Temsa HD. V autobusu najdete klimatizaci, te-

levizi, toalety a polohovatelná sedadla, která jsou umístěna dostatečně daleko od sebe (navíc mají kvalitní polstrování). Překvapením je možnost bezplatného připojení na internet pomocí WiFi Arriva na srbském území. Prvních 300 kilometrů po Srbsku ubíhá rychle po dálnicích. První zastávka je na konci dálnice, po asi třech hodinách, kde si lze u benzinové pumpy koupit sendviče či nápoje (placení kartou není problém). Dále již autobus pokračuje po silnicích 1. a 2. třídy na Kragujevac a Kraljevo. Další zastávka na občerstvení je o půlnoci. Kilometry k srbsko-černohorské hranici autobus vytáčí dlouhé oblouky po srbských silnicích. Hraniční kontrola probíhá ve Špiljani ve dvě ráno. Pracovník pasové kontroly prochází mezi cestujícími a vybírá od nich pasy a občanské průkazy. Více automobilů v letní sezoně může na hranicích způsobit zdržení. Na černohorské straně jsou už silnice výrazně horší a pomalejší. Poslední kilometry jsou ale díky přírodě za svitu slunce nádherné.

Přestože vlak měl plánovaný příjezd do Baru v 10.20 h, pro autobus je navržen příjezd v 10.00 h (po započítání možného zdržení na hranici). V posledních dvou týdnech však profesionální zaměstnanci od Arrivy přivázeli spokojené cestující do Baru již mezi sedmou a osmou hodinou ranní (!), což je příjemný bonus. Reakce cestujících jsou prakticky jen pozitivní. Dokázali jsme, že navzdory nesjízdné trati umíme dopravit cestující na zaslouženou dovolenou u moře.

ALEŠ KUČERA



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

Prezentace FISAIC v Bratislavě oslovila tisíce zájemců

Mimořádnou mezinárodní událostí se pro Zemský svaz FISAIC ČD stala prezentace ve Slovenském technickém muzeu – Muzeu dopravy v Bratislavě. Hlavním magnetem akce byla mezinárodní výstava modelových železnic členských zemí FISAIC z Česka, Francie, Maďarska a Německa a víkend s Nocí muzeí, do kterého se zapojili i členové slovenského zemského svazu FISAIC.

Galerie na peroně

Součástí prezentace se stalo i promítání videofilmů členů FISAIC s železniční tematikou, reprezentativní výstava fotografií členů skupiny foto našeho ZS, konaná pod názvem „Galerie na peroně“, a prezentace česko-slovenského Sdružení radioamatérů železničářů, které existuje ve svazku federace FIRAC a pod záštitou FISAIC. K aktivitám členů našeho zemského svazu patřil i unikátní

panel k historii jízdních dokladů, který pro akci připravil Jiří Rokos.

Odborný program mezi technickými unikáty

Pro zahraniční členy zemských svazů FISAIC byl připraven odborný program. Kromě prohlídky Bratislavy do něj patřila exkurze do Vodárenského muzea nebo tvořící se mobilní expozice modelové železnice. Profesionální zájem oživila prohlídka bratislavského lokomotivního depa s informacemi o strojích jednofázové trakční proudové soustavy 25 kV/50 Hz a dále o hnacích vozídkách vybavených jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem (ETCS), prostor provozního ošetření a technologie oprav vakuových WC. Mezi perly prohlídky depa se zařadilo zatápění stroje Albatros 498 104.

Bratislavské Muzeum dopravy se nachází v prostorách kolejistiště první pa-

rostronji železnice a v přilehlých skladech. Bylo otevřeno teprve 24. června 1996. Přesto však jsou jeho některé exponáty železniční techniky unikáty, které nemají ani ve sbírkách NTM v Praze – např. ovládací pult prvního staničního reléového zabezpečovacího zaří-



Návštěvníci projevovali o vystavené modely velký zájem. FOTO AUTOR

zení z roku 1950 ze stanice Králova Lehota nebo řídicí a stavědlový přístroj typu AD 34, typický pro někdejší Buštěhradskou dráhu.

Netradiční záběry i expresivní atmosféra

Mezinárodní skupina modelové železnice v rámci FISAIC, která byla založena v roce 2007, vystavovala precizně zhotovený model historického pancéřového vlaku Štefánik v měřítku 1 : 87. Dojem z modelu umocňovala replika tohoto jediného provozuschopného pancéřového vlaku na světě, ale také výstava o povstaleckých pancéřových vlacích. Projekt prací videoamatérů českého a slovenského ZS FISAIC se rovněž zaměřila na železniční tematiku. Na čtyřech obrazovkách mimo jiné zaujal snímek Petra Chmely z Přerova o rekonstrukci známého Ivančického viaduktu nebo Petra Leška ze Spišské Nové Vsi

o údržbě a úpravách vlakového zabezpečovače typu MIREL, jakož i o činnosti servisního střediska pro toto zařízení. Umístění výběru fotografií členů fotokupiny našeho zemského svazu sice nedávalo příliš prostoru k získání patřičného vjemu, avšak odborníky přesvědčilo, že autoři hledají nejen tradiční záběry s invencí sobě vlastní, ale že svojí expresivitou vyjadřují atmosféru železničního prostředí a života v něm.

Den Nocí muzeí začal již dopoledne a skončil o 23. hodině. Návštěvnost překročila 5 500 osob. Tím se akce FISAIC v Bratislavě zařadila mezi nejnavštěvovanější. Za úspěšný průběh akce si zaslouží poděkování všichni členové našeho zemského svazu, kteří se na ní podíleli, vrcholní představitelé českého i slovenského svazu FISAIC stejně jako zástupci bratislavského Muzea dopravy.

IVO LANÍČEK

Cargo

KRÁTCE

Aktualizace aplikací na webu pro zákazníky

Dne 2. července odpoledne byly provedeny úpravy některých aplikací přístupných uživatelům na portálu www.cdcargo.cz. Bylo vylepšeno ovládání portletů a rozšířeny funkčnosti. Také byl částečně upraven design webových stránek naší společnosti. Při vyhledávání přepravního spojení a tarifní vzdálenosti je funkční vyhledání spojení podle příjezdu, u spoje se zobrazuje první a poslední směrová stanice a index směru a zvolené spojení se zobrazí na podkladové mapě na Google. U harmonizované nomenklatury zboží je nyní funkční vyhledání ve vybraném jazyku (česky, slovensky, anglicky, německy, francouzsky) a vyhledávání podle platnosti položky. U jednotlivých stanic je možné dohledat kontakty nejen vozových disponentů, ale nyní i kontakty na nákladní pokladny společnosti. Upozorňujeme, že původní tabulka kontaktů na nákladní pokladny ve formátu .xls nebude nadále udržována. Vybraná stanice se také zobrazí na podkladové mapě na Google.

Počet mimořádných událostí loni poklesl

V roce 2013 došlo celkem k 264 mimořádným událostem s účastí společnosti ČD Cargo jako provozovatele drážní dopravy nebo provozovatele dráhy. Vývoj posledních let ukazuje, že neohodnot má klesající tendenci a v porovnání s rokem 2012 došlo k poklesu počtu mimořádných událostí o 16 procent. Při mimořádných událostech v roce 2013 byla celková vzniklá škoda vyčíslena ve výši 44 517 475 Kč. Tento údaj je proti roku 2012 nižší o více než 20 milionů korun.

Druhá verze Smluvních přepravních podmínek

S účinností od 1. 7. 2014 vydávalo ČD Cargo verzi č. 02 Smluvních přepravních podmínek (SPP). Předmětem této verze jsou:

- aktualizace obsahu a Zkratk, název TR 6 nahrazen aplikací portálu ČDC
- doplněná odpovědnost za dodržování SPP nejen při přepravě, ale i při využívání dalších služeb uvedených v SPP, smluvní ujednání mají přednost před SPP
- vyplňování dokumentů v češtině, odkazy na jiné dokumenty v platném znění
- aktualizován význam a pojem seznamu stanic, dán důraz na smluvní ujednání služeb
- doplněno ustanovení o stanicích se zvláštními přepravními podmínkami, zrušena přeprava zemědělských osob a rychlých vozových zásilek (smluvní charakter)
- kompletní přepracování rozdělení mimořádných zásilek podle aktuálního stavu
- úprava zásad poskytování logistických služeb v souladu s aktuálním stavem
- v celní oblasti doplněn odkaz na nákladní list CIM/SMGS a aktualizace textu.

Tato verze rovněž obsahuje změny v jednotlivých přílohách, přičemž jedna příloha je zcela nová. Další podrobnosti si přečtete na stránkách www.cdcargo.cz.

(ČdC)

Veletřhy jsou nejen důležitým marketingovým nástrojem aktivní obchodní politiky jednotlivých firem, prestižní prezentací, budováním a upevňováním povědomí o firmě, ale především místem setkávání se známými a mnohdy i přáteli z daného oboru. To bezesporu patří i k veletřhu Czech Raildays. „Železničářská rodina“ si v Ostravě dává dostaveníčko každým rokem. Platilo to i pro pracovníky nákladního dopravce ČD Cargo.



RARITA. Salonní vůz ČD Cargo sloužil jako jednací prostor.



NA VELETŘHU. Náš stánek byl součástí prezentace celé Skupiny České dráhy. FOTO AUTOR (2x)

Czech Raildays 2014 pohledem nákladního dopravce

Již popatnácté se v tradičním termínu v polovině června zaplnily prostory komerčního obvodu nákladového nádraží zst. Ostrava hl. n. vystavovateli, exponáty a návštěvníky. V rámci letošního ročníku mezinárodního veletrhu drážní a manipulační techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy Czech Raildays 2014 se prezentovalo celkem 182 firem a během tří veletržních dní (18.-20. 6.) areál navštívilo přes 6 tisíc lidí.

Veletřh pořádaný za podpory statutárního města Ostravy zahájil tradičně vybraným proslavem manažer Stanislav Zapletal. Slavnostního zahájení se zúčastnili a svými slovy podpořili veletřh kromě zástupců města i zástupci SŽDC, VUZ, ministerstva dopravy a Českých drah, za které vystoupil předseda představenstva Daniel Kurucz.

Důstojná prezentace v hale A1 ČD Cargo se veletřhu účastní pravidelně, jednak jako jeden ze spolupřadatelů a pak také jako vystavovatel. I letos se

ČD Cargo prezentovalo v rámci společné expozice Skupiny ČD. V hale A1 se kromě mateřské společnosti ještě představily společnosti VUZ a DPOV. Obchodní manažeri ČD Cargo se věnovali návštěvníkům a obchodním partnerům nejen v této expozici, ale i v salonním voze SR 004 umístěném na volné kolejové ploše, který sloužil jako netradiční jednací prostor. Účast na veletřhu si samozřejmě nemohli nechat ujít ani představitelé managementu ČD Cargo v čele s předsedou představenstva Oldřichem Mazánkem a členem představenstva a provozním ředitelem Zdeňkem Meidlem. V rámci výjezdního zasedání navštívili veletřh i členové dozorčí rady ČD Cargo.

Z hlediska nákladní přepravy byla expozice podstatně skromnější. Již tradiční účastník veletřhu, firma LEGIOS, vystavovala dva nové vyvinuté cisternové vozy – jeden s určením pro těžké ropné produkty a jeden pro PHM, oba s řadou moderních konstrukčních prvků. Firma OOS vystavovala nový samovýsypný

vůz řady Facens pro TSS Cargo. Expozici spíše ilustračně uzavíral starší kapsový dvojitý vůz TWIN z parku firmy AAE, demonstračně ložený jedním návesem firmy Ewals Cargo Care a názorně tak představující progresivní technologii intermodální přepravy.

Technika i odborné slovo

Návštěvníky veletřhu lákaly nejen vnitřní a venkovní expozice jednotlivých firem, ale zejména exponáty, železniční vozy a lokomotivy a ostatní technika umístěná na kolejišti vystavovatelského areálu. Nedílnou součástí veletřhu byl i doprovodný program. Ten odborný naplňovala zejména dvoudenní moderovaná konference „Budování vysokorychlostního železničního systému v ČR“, která se konala ve dnech 17.-18. 6. 2014 v kongresovém sále hotelu Imperial a jejímž hlavním cílem bylo prezentovat konkrétní kroky nezbytné pro budování „rychlých spojení“ a současně zainteresovat český železniční průmysl, pro který bude tento mnohaletý proces per-

spektivou s množstvím významných příležitostí. Zajímavě obsazený seminář na téma „Trendy v oblasti infrastruktury a kolejových vozidel 2014“ opět přivítal hotel Imperial ve středu 18. 6. 2014.

Závěr v rytmu swingu a jazzu

Veletřh je však také významnou společenskou událostí, k čemuž přispěl i oficiální slavnostní raut v úvodní večer. V roli průvodce vystoupil Václav Žmolík. Společenské prostory hotelu Imperial zněly tentokrát v rytmu swingu a jazzu v podání skupiny Harlemania. K pohodě hrála také kapela Oldies. Druhý večer se konala neformální party v areálu Dolní oblasti Vítkovic. Z reakcí vystavovatelů i návštěvníků je zřejmé, že i příští rok se „velká železničářská rodina“ v moravskoslezské metropoli sejde znovu. A ztožňujeme se i s přáním Stanislava Zapletala, aby na semaforu pro budoucnost české drážní dopravy a českého železničního průmyslu svítila pomyslná zelená ještě o něco zeleněji.

ZDENĚK ŠILER, MARTIN BOHÁČ

Podíleli jsme se na vojenských přepravách

V posledních měsících se uskutečnily tři významné přepravy Armády ČR po železnici. První byla přeprava našich vojáků na mezinárodní cvičení „Reliable Sword“, které se konalo v nizozemském Nieuw Milligen. Cvičení se zúčastnily čtyři tisíce vojáků z více než 14 států a bylo zahájeno hromadným seskokem 45 českých a 22 nizozemských výsadkářů na památné místo Ginkelse Heide, kam byli v září 1944 vysazeni parašutisté v rámci spojenecké operace Market Garden.

Společnost ČD Cargo v rámci této akce přepravila ve spolupráci s DB Schenker Rail Deutschland AG vojenský vlak s vojáky a vojenskou technikou mechanizovaného praporu 4. brigády rychlého nasazení. Vojáky z žateckého útvaru jsme vezli z Podbořan do nizozemského t'Harde a zpět.

Taktické cvičení u Baltu

Druhou významnou akcí byla přeprava armády na taktické cvičení s bojovými střelbami komplexu 2K12 KUB CZ na vzdušné cíle v polské Ustce. Bojovou prověrku tentokrát absolvovali příslušníci úkolového uskupení Armády ČR na polském polygonu Ustka u Baltské-



HOLOUBKOV. Vykládka tanků T 72 byla možná jen u čelní rampy na sedmé koleji.

ho moře ve dnech 31. května až 5. června. Vojáci se na sever Polska postupně přepravili trojím způsobem. Po silnici, leteckým transportem a po železniční formou vojenského vlaku. Tím byl zároveň splněn i jeden z hlavních cílů cvičení, a to kombinovaný přesun jednotek a techniky na velkou vzdálenost. Bohužel s ohledem na rozsáhlou stavební činnost Správy železniční dopravní cesty a s ní spojené výluky ve stanicích Strakonice musel strakonický útvár naložit vojenský vlak na vlečky v Sudoměřích u Bechyně.

Den pozemního vojska v Brdech

Poslední významnou akcí byla doprava vojenské techniky na Den pozemního vojska Bahna 2014. Tato akce se konala 7. června ve vojenském újezdu Brdy a podílelo se na ní více než 800 vojáků a 250 kusů vojenské techniky. Kromě moderní výzbroje armády se Dne pozemního vojska zúčastnilo přes 300 členů vojenských historických klubů se zhruba 100 kusy historické vojenské techniky. Vojenský vlak byl tentokrát vypraven ze stanice Hlubočky-Mariánské Údolí do stanice Holoubkov. Součas-

tí transportu byla i přeprava deseti tanků T 72. Tyto zásilky tvoří svými rozměry mimořádnou zásilku z titulu překročené ložné míry. S tím vznikl problém s možností přístavby ve stanici Holoubkov, kde nebylo možné projet po páté koleji kolem zvýšené rampy. Vykládka byla nakonec provedena u čelní rampy na sedmé koleji, která se po přeměření ukázala dostatečně nízká pro možnost průjezdu široké techniky naložené na vozech Smmmps.

Právě v případě vozů Smmmps, technického intervalu 4728, vznikl v souvislosti s přepravou tanků T 72 další problém spojený s hmotností tanku, délkou jeho pásů a přípustným zatížením vozu dle tabulky nejvyššího jednotlivého zatížení vozu. Naštěstí se ukázalo, že tato problematika již byla v minulosti vyřešena s tím, že vzhledem k šířce nákladu na voze je i přes rozpor s tabulkou nejvyššího jednotlivého zatížení vozu přeprava tanků T 72 s hmotností 49 tun na těchto vozech přípustná. Tento verdikt nám usnadní další obdobné přepravy.

MICHAEL ANDRLE

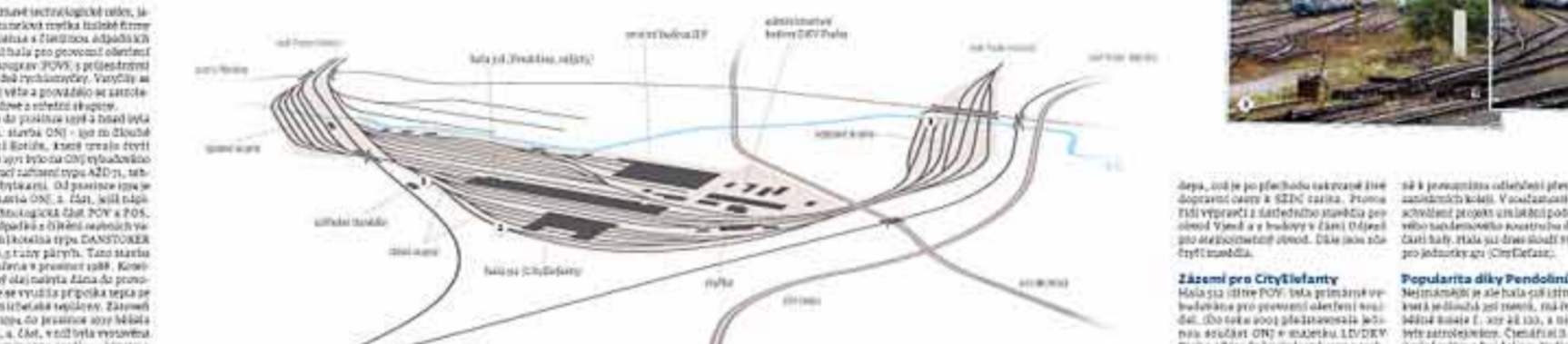
Dostupné pouze v tištěné podobě

ONJ: Nejznámější nádraží bez cestujících

Je to nádraží, o kterém skoro každý už slyšel, ale malokterý z cestujících na něm opravdu byl. Soupravy sem zajišťují pravidelně tři písmena – OJ, P a D – označují komplex provozů a zařízení pro zajištění provozního servisu, čištění, údržby a výstrojí vlakových souprav osobní železniční dopravy. Když jedete vlakem po trati 210 mezi pražskými Vršovicemi a Křivč, máte po Odstavých nádraží jít velmi pěkný rozhled.



Poměrně zanedbané pro lokomotivy a vozy sloužící k provozu železniční dráhy v Praze od konce 19. století. Jeho stav je však velmi dobrý. Každá vlaková souprava, která má být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěna, očištěna a vyčištěna. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.



Vzácný koleje, budovy, síla, masivní, centrální údržbova
Kromě toho má ONJ v rámci svého areálu i vlastní údržbovu. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.



Nádraží jako součást DKV Praha
ONJ je součástí DKV Praha a slouží pro údržbu a provoz vlakových souprav. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.

Výstavba pokračovala i po listopadu
Výstavba nádraží pokračovala i po listopadu 2013. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.

Pro přehled o dopravě od ONJ
Pro přehled o dopravě od ONJ můžete navštívit webovou stránku DKV Praha. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.

Provoz se tu nezastaví
Provoz se tu nezastaví. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.

Významnou úlohu v posledních letech hraje nová myčka DKV Praha
Významnou úlohu v posledních letech hraje nová myčka DKV Praha. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.

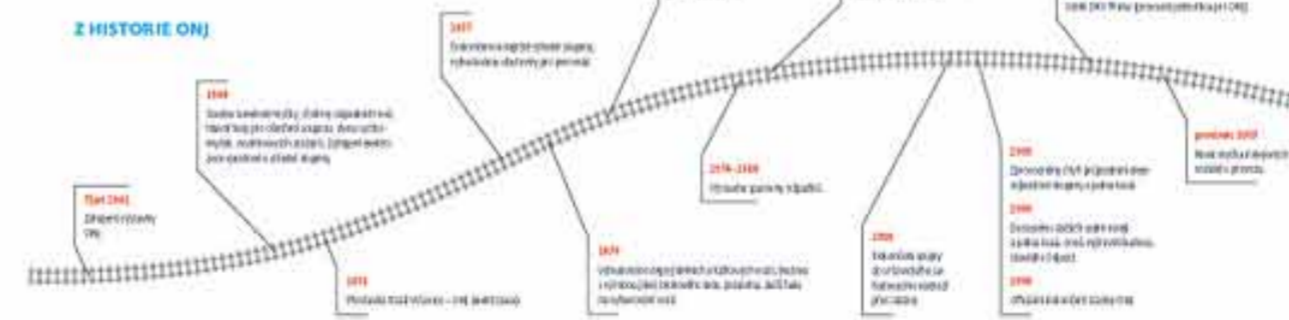
Myčka oděti i raliety
Myčka oděti i raliety. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.

Sám je vidět DKV Praha
Sám je vidět DKV Praha. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.

Populárta díky Pendolínům
Populárta díky Pendolínům. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.

Žádní pro Cityfluffy
Žádní pro Cityfluffy. Všechny soupravy, které mají být v provozu, musí být v Odstavých nádražích vyčištěny a očištěny.

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



Seznání strojvedoucích pro česko-německou linku U28



FOTO AUTOR (4x)



Pro patnáct strojvedoucích Českých drah se od 4. července stala oficiálně novým výkonem čerstvě zprovozněná linka U28, která je trasována z Děčína přes Bad Schandau a Sebnitz do Dolní Poustevny a Rumburku. Aby ale mohly vlaky ve slavnostní den vyjet, museli se muži sedlající červená Desira DB Regio s novým vozebním ramenem a místními specifiky důkladně seznámit.

Je čtvrtek 19. června krátce po sedmé hodině ranní. Z přípravy pravidelného spoje 5260 z Děčína hlavního nádraží do německého Bad Schandau odstupuje motorová jednotka 642.032. V prostoru pro cestující je sice prázdné, na poměrně prostorném stanovišti Desira však není k hnutí. Dva mladí strojvedoucí zanedlouho vyrazí pod dohledem českého instruktora a jeho německého protějšku poprvé na působivou trať zdolávající krajinu Českosaského Švýcarska po působivých mostech i v romantických tunelech. Na kochání však nebude čas – nejenže si musí její podobu obtisknout do paměti, ale soustředit se i na zdejší literu předpisu a komunikaci v němčině. A bude jí opravdu hodně, poprvé v historii je totiž přeshraniční doprava provozována podle předpisu pro zjednodušené řízení. V Česku podle D3, u severního souseda určuje podmínky předpis ZLB (Zugleitbetrieb).

Saské šišláni se nekoná

Blíží se čas odjezdu Desira s rozsvíceným informačním panelem nesoucím nápis Sonderfahrt (zvláštní jízda). Ještě před odjezdem ze Žandavy – jak Češi označují Bad Schandau – je však nutné zachovat přesný postup žádosti odjezdu na trať. Dispečer neboli Zugleiter (podle našeho názvosloví bychom nejspíš použili přídomek dirigující) má sídlo v dráždanském Neustadtu. Strojvedoucí proto používá ke spojení radiostanici GSM-R a žádá závazným slovním zněním o povolení k odjezdu. Spisovnou němčinu českého strojvedoucího střídá stejně přívětivá „Hoch Deutsch“ od dispečera. Žádné saské šišláni.

„Němčeti kolegové chápou, že pro některé z nás může být jejich rodný jazyk vyšperkovaný saským dialektem trochu obtížný, obzvláště při rádiové komunikaci. Proto nám vycházejí vstříc a hovoří plynně a srozumitelně,“ popi-

suje Miloš Ďurčík, strojvedoucí-instruktor z DKV Praha, který má skupinku Čechů na starosti, dobrou spolupráci s kolegy od DB. Dodává, že všichni strojvedoucí mají samozřejmě platnou jazykovou zkoušku z němčiny stejně jako z dopravních předpisů pro provoz na síti DB Netz.

Maximálně šedesátkou

To už se ale Desiro dává do pohybu. Zpočátku jen velmi pomalu, protože na odjezdovém zhlaví před mostem přes Labe je nezbytné dodržovat maximálně desetikilometrovou rychlost. Koleje z Bad Schandau do Sebnitzu ostatně nejsou žádná rychlodráha, tratové rychlosti zde kolísají v rozmezí 30–60 km/h. Desiro proto jen brumlá a k pohybu mu stačí malý poměrný tah. Strojvedoucí si zkouší, na kterých spádech se dá jezdit jen výtěhem. Během jízdy padají důležité informace ohledně míst zastavení.

„Perony jsou zde poměrně krátké a na třech ze šesti zastávek je při výpravě vlaku nutná součinnost vlakové čety, zejména u zdvojených souprav jsou některé nástupní dveře mimo peron. Na zbylých zastávkách jsou sice vypouklá zrcadla, aby si strojvedoucí mohl v oblouku zkontrolovat průběh nástupu a výstupu, ale i tak je nutno zastavit velmi přesně,“ vysvětluje Miloš Ďurčík. Během jízdy se na stanovišti živě diskutuje o dalších místních zvláštěnostech. Trať je například poměrně členitá – na patnáctikilometrovém úseku do Sebnitzu je celkem sedm tunelů. Nejvýraznější dominantou je ale viadukt nad sebnitzským údolím při vjezdu do centra tohoto regionu.

Univerzální klíč se vždy hodí

Stanice Sebnitz nás vítá cílým stavebním ruchem, dokončuje se tu rozsáhlá rekonstrukce. Desiro zastavuje u nového ostrovního nástupiště a na zácvikáře čeká

další cvičení z němčiny. Ankunftmeldung, neboli hlášení o příjezdu, letí po rádiových vlnách opět do Neustadtu. Vše probíhá jak má a německý instruktor pokyvuje hlavou. Hned poté předvádí strojvedoucí, jakým způsobem se z pomocného stavědla přímo na sebnitzském nástupišti dálkově přestavuje výhybka na novou trať do Dolní Poustevny. Skříňka s ovládním se odemká jedním univerzálním klíčem, který u DB pasuje snad do všech zámek. Mimo jiné i do skříňky s přenosnými výměnovými zámky, které jsou pro případ poruchy zabezpečovacího zařízení umístěny také přímo v kolejišti na každém zhlaví. Česká část osazenstva živě diskutuje, jak dlouho by masivní zámky z kovu v neobsazené stanici odolaly nenechavcům v naší domovině.

Přes hranici během dvou minut

Výhybka je přestavena, návštěvidlo povoluje jízdu a po nezbytné žádosti o povolení k jízdě na trať do Dolní Poustevny vyrážíme. Klidnou jízdou po kolejích s bezpečnými pražci nového svršku si ale neuvědomujeme v necelé kilometr vzdálené Poustevně, kde následuje další ohlášení, tentokrát dirigujícímu dispečerovi do Mikulášovic. První dnešní jízda je u konce. V ostrém provozu sice spoje budou pokračovat až do Rumburku, tam to ale děčínští strojvedoucí již důvěrně znají. Aby si byli stejně jistí i na novém úseku, po trati z Bad Schandau do Sebnitzu se dnes projedou ještě dvakrát. Od 5. července už vozí vlaky s cestujícími.

VÁCLAV RUBEŠ



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

V DPOV zabodovali s moderní lakovnou v Nymburce

Pracoviště povrchových úprav železničních vozidel v DPOV, PSO Nymburk, vstoupilo do plného provozu. Kmotrem nové lakovny byl jmenován předseda představenstva Českých drah – a také předseda dozorčí rady DPOV – Daniel Kurucz. Slavnostní akt v souvislosti s lakovnou se odehrál 25. června za účasti předsedy představenstva DPOV Františka Bureše a desítek hostů.

Novostavbu lakovny projektovala královéhradecká firma Ateko, stavbu prováděla litoměřická firma S-BAU Bohemia a technologii dodala italská společnost Line Eco-Air. Část pracoviště pro přípravné práce, kde je možno vozidla brousit, tmelit, kytovat a stříkat drobné díly, je součástí stávající opravárenské haly, k níž byla paralelně na stávající koleji vystavěna vlastní nová lakovací kabina – odborně „vertikálně lakovací a sušící kabina Millennium mod. Eco“. Lakovně a přípravně slouží speciální

odsávací stěny model Eco SM3, které za hodinu dodají a vyčistí 60 tisíc + 240 tisíc kubíků vzduchu.

Celá stavba na pilotech

Vlastní stavba započala loni koncem května. Jak mi vysvětlil Pavel Hronovský, vedoucí správy majetku a techniky PSO Nymburk, komplikace způsobil fakt, že stavba byla prováděna na katastrech tří subjektů (ČD, DPOV a Povodí Labe) a hlavně na poměrně nestabilním podloží. Právě v místech lakovny totiž kdysi, ještě před stavbou dílen, protékala říčka Mrlina. Proto se nejdříve musel provést geologický průzkum podloží. Na základě jeho výsledků pak musela být stavba založena na vrtaných pilotech.

Další problém spočíval v nutné demolicí štítové stěny východní haly oprav. V jejím průběhu se opakovaně přepočítával statický posudek, musely být zhotoveny podpěrné sloupky pod střešní vaz-



Kabina lakovny obsahuje středový a boční kanály. FOTO AUTOR

ník a následně se v hale použila provizorní stěna, která zaručila stabilitu stávající střešní konstrukce. Štítová stěna haly musela pryč, aby na pravé stěně lakovací kabiny vznikl dostatek prostoru pro aplikaci barev a současně pro umístění technologie odsávání.

Zvenku modrá, zevnitř bílá a šedá

Lakovací a sušící kabina lakovny je rozdělena celkem do pěti sekcí, každá s jednou ohřívací jednotkou s plynovým hořákem o výkonu 279 kW. Kabinu lze rozdělit roletou na dvě části – 20 m a 12 m dlouhou, které mohou nezávisle pracovat v režimu stříkání/sušení. Celá kabina je vybavena bočními kanály hloubky 80 cm a středovým kanálem 140 cm hlubokým. Boční kanály lze zakrýt tzv. pororoštem do úrovně podlahy tak, že uvnitř kabiny může být pouze středový kanál. K aplikacím barev ve výškách poslouží dvojice protilehlých na sobě nezávislých pohyblivých pneumatických vysokozdvíhových plošin Eco Lift o nosnosti 140 kg. Součástí technologie lakovací kabiny jsou i dva menší pracovní boxy určené pro míchání a skladování barev. Před lakovací kabinou se v buňce nachází také technologie pro úpravu stla-

čeného vzduchu (dodavatel Ateko), kde dochází k odstranění mechanických nečistot a ke snížení vlhkosti stlačeného vzduchu tak, jak požadují pro lakovny příslušné normy.

Ačkoli zvenku modrá a zevnitř v bílých a šedých tónech provedená lakovna před slavnostním přestřižením poskytl doslova zářila novotou, už byla několikrát použita. Například se zde stříkaly klapky pro Pendolino, které procházelo plánovanou periodickou opravou. Stavba lakovny skončila 15. dubna a byla předána do zkušebního provozu. Investice do lakovny přispěje ke snížení závislosti opravárenství našich kolejových vozidel na soukromých opravárnách mimo Skupinu ČD. MARTIN NAVRÁTIL



OBOJŽIVELNÍK. Národní dopravec ZSSK se již připravuje na změnu napájecího systému. Stejnosemnné lokomotivy řady 163 modernizuje na dvousystémovou řadu 361.

FOTO MICHAL PLÍHAL

Dvousystémová řada 361 Staronový obojživelník pro Slovensko

O změně trakčního napájecího systému na Slovensku se zatím hovoří spíš potichu. První náznaky na změnu proudové soustavy ze stejnosměrné (3 kV) na střídavou se ale objevily při rekonstrukci železničního uzlu na Pováží – v Púchově. A bude se pokračovat dál. Národní dopravec se proto rozhodl pro důkladnou modernizaci lokomotiv řady 163. Jejím výsledkem jsou dvousystémové stroje řady 361.



Slovenský správce infrastruktury ŽSR se rozhodl přesunout stykový bod mezi střídavou a stejnosměrnou trakční napájecí soustavou na sever až po Žilinu. Zatím ale posunou stykový bod na žilinské zhlaví púchovské stanice. Zároveň přibude stykový bod i na hornolidečském zhlaví púchovské stanice směrem k státní hranici s ČR – výhledově do roku 2017 se dokonce počítá s posunutím stykového bodu 3 kV/25 kV k hraniční čáře. Plány ŽSR jsou ještě smělejší: protáhnout „dráty se štávu“ 25 kV až na východ, po Košice a Čiernu nad Tisou, resp. k hranici s Ukrajinou. To jsou ale všechno výhledy. Nicméně již nyní se na to národní dopravec připravuje.

Peršingy procházejí transformací

Železniční společnost Slovensko se rozhodla k modernizaci některých svých přebytečných Peršingů. Právě ze stejnosměrných lokomotiv řady 163 se stávají dvousystémové stroje nové řady 361. Tyto staronové lokomotivy procházejí důkladnou modernizací v opravárnách ŽOS Vrútky. Z jednosystémových (3 kV) lokomotiv vznikají dvousystémové (3 kV/25 kV) stroje dokonce dvou typů. Existuje totiž řada 361.0, která má nejvyšší dovolenou rychlost k provozu na tratích 140 km/h, a řada 361.1, která je schopná provozu rychlostí až 160 km/h. ZSSK v současnosti disponuje pěti lokomotivami řady 361.0 (001 až 005) a také pěti rychlejšími řady 361.1

(101 až 105). Strojů 361.1 dopravce celkem objednal deset kusů. V polovině června opustila brány ŽOS Vrútky v pořadí již šestá třistašedesátjednička 361.106-8, která se podrobuje různým testům.

Nový transformátor i hygienický kout strojvedoucích

Z jednosměrné lokomotivy modernizací vznikl dvousystémový stroj, který ZSSK v budoucnu budou potřebovat jako svůj. Ostatně situace není růžová ani dnes. Chronický nedostatek alespoň dvousystémových lokomotiv na Slovensku je zjevný. Dosud spolehlivé Gorily (řada 350) dosluhují, a tak ZSSK musí svůj vozidlový park co neefektivněji omladit. Hlavní výhodou nových strojů je jejich schopnost jezdit pod oběma napájecími systémy. Kromě druhého trakčního systému lokomotivy ve Vrútkách dostaly i nový trakční transformátor, odpojovače, uzemňovače, střídavý hlavní vypínač a trakční usměrňovač. Původní čtyři pulzní měniče se nahrazují dvěma impulzními měniči pro napájení trakčních motorů se zvýšeným výkonem.

Na lokomotivu se také dosazuje nový řídicí systém MIREL RS 361. Stanoviště strojvedoucího dostávají klimatizaci a menší hygienický kout s teplou a studenou vodou, mikrovlnnou troubou, varnou konvicí a ledničkou. Všechny lokomotivy jsou dislokovány v Bratislavě a slouží především na vozbu rychlíků, mimořádně i vlaků IC, mezi Bratislavou a Košicemi.



STANOVISŤE. Pultu dominuje LCD monitor řídicího systému MIREL. FOTO P. DIRGA

ŘADA 361 ZSSK

Číslo	Původně	Max. rychlost
361.001-1	163.053 ZSSK	140 km/h
361.002-9	163.060 ZSSK	140 km/h
361.003-7	163.103 ZSSK	140 km/h
361.004-5	163.120 ZSSK	140 km/h
361.005-2	163.056 ZSSK	140 km/h
361.101-9	163.102 ZSSK	160 km/h
361.102-7	163.125 ZSSK	160 km/h
361.103-5	163.058 ZSSK	160 km/h
361.104-3	163.051 ZSSK	160 km/h
361.105-0	163.049 ZSSK	160 km/h

Stav k 15. 6. 2014

Častý výskyt dětských nemocí

Když se podíváme na samotný provoz těchto přestavbových vozidel lokomotiv řady 361, zjistíme přinejmenším prvotní zaváhání, chcete-li výskyt dětských nemocí na trati. Nejčastěji se jedná o poruchy elektroniky za provozu, což způsobuje neschopnost strojů dále vést vlaky. Pravdou je, že v lokomotivách řady 361 je mnohem více elektronických zařízení a softwaru než ve starších plzeňských strojích. A moc dobře známe případy, kdy vlivem buď příliš nízkých, nebo enormně vysokých teplot přístroje nekomunikují, ba začnou žít vlastním životem. Nemí to jednoznačně prokazatelné, ale teplota na stanovišti

(konkrétně přehřátí pultu) má také vliv na nesprávné fungování elektroniky – vždyť v letních měsících na stanovišti může být pořádně horko.

Ještě větší podíl na poruchovosti lokomotiv řady 361 má ale nerovnoměrné napětí v troleji. Problém bývá poslední dobou dost často na Pováží před Žilinou. Napětí kolísá hlavně u Púchova a Povážské Bystrice, alespoň to tak vypadá podle výčtu poruch za poslední půlrok. Kvůli kolísání (častému snížení) napětí na lokomotivě dojde k vyhoření pojistky pomocných pohonů i další elektroniky. Ze začátku byly problémy také s prokluzem kol za deštivého počasí a s regulací výkonu. Počítače sice indikovaly úplně spadnutí výkonu, kdežto samotná lokomotiva ubrala z výkonu pouze částečně. Z tohoto důvodu pak kvůli opakovaným nesprávným regulacím výkonu ve vlaku bylo pořádně cítit, jak stroj trhá se soupravou. Někdy se jednalo o poruchy kotevních měničů.

Z celkového počtu 27 případů poruch lokomotiv za období od 1. 1. do 15. 6. letošního roku byla neschopnost zaznamenána na rychlících spojujících Bratislavu a Košice osmnáctkrát na trakční napájecí soustavě stejnosměrným proudem. V deseti případech se tak stalo v okolí Púchova a Povážské Bystrice, tedy v blízkosti stykového bodu a aktuálně probíhající modernizace železničního koridoru. Vывozovat z toho jednoznačné závěry ale nelze. Co kdyby to přece jen byla náhoda?

GABRIEL KORCSMÁROS

KRÁTCE

ŠVÝCARSKO

Vlaky pro trať přes tunel Gotthard dodá Stadler

Společnost SBB zadala na základě výběrového řízení zakázku na výrobu 29 vysokorychlostních vlaků v hodnotě asi 1 miliardy švýcarských franků pro severojižní osu přes nový základový tunel Gotthard a Ceneri společnosti Stadler. Tento výrobce získal také opci na výrobu dalších 92 vlaků. Jednotky mají dosahovat rychlost 249 km/h, mít délku asi 200 metrů a ve dvojité trakci nabídnou 800 míst k sezení. Ve vlaku najdete restaurační vůz, tichou, rodinnou a business zónu i bezbariérové toalety pro vozíčkáře. SBB počítají, že se po otevření nové tratě současný počet 9 tisíc cestujících denně do roku 2025 zdvojnásobí.

RUMUNSKO

Domácí Hyperion slouží od června u Bukurešti

Rumunské železnice (CFR) v červnu uvedly do provozu elektrickou jednotku domácí výroby, které železničáři přezdívali Hyperion. Prototyp soupravy byl hotový již v loňském roce a od ledna letošního roku se podroboval různým techniko-bezpečnostním zkouškám. Čtyřvozovou elektrickou jednotku vyrobili dle oprášených plánů z devadesátých let v závodě Softronic v Craiově. Jednotka pojme maximálně 180 sedících cestujících, je částečně nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená konektory a nabízí wi-fi připojení na internet. Cestujícím aktuálně slouží na trati mezi Bukureští a Craiovou.

NIZOZEMSKO

Spor o vysokorychlostní vlaky vyřešen bez soudu

Mezi Nizozemskými železnicemi (NS) a výrobcem kolejových vozidel AnsaldoBreda byl vyřešen spor kvůli poruchovým vysokorychlostním vlakům V 250 FYRA. Partneri se přiklonili k mimosoudní dohodě: AnsaldoBreda si vezme zpět všech šestnáct objednaných vlaků, z nichž devět již bylo NS převzato, a uhradí Nizozemským železnicím 125 místo požadovaných 213 milionů eur. Nizozemské železnice vykazují ztrátu spojenou s vlaky FYRA 247 milionů eur. AnsaldoBreda se pokusí vlaky V 250 FYRA prodat jinému zájemci. Pokud se to podaří, dostanou Nizozemci z každého prodaného vlaku až 21 milionů eur.

CHORVATSKO

Do Slavonského Brodu se vrací výroba lokomotiv

Výrobce nákladních vozů Đuro Đaković a firma Newag Gliwice z Polska podepsaly dohodu, jejímž výsledkem bude výroba elektrické lokomotivy E4ACU ve verzi 25 kV/50 Hz Newag Griffin, vyrobená ve Slavonském Brodu pro chorvatský a další trh. Závod Đuro Đaković se dříve orientoval na dieselové lokomotivy, ale nyní vyrábí jen nákladní vozy. Kontrakt znamená, že do Slavonského Brodu se vrací výroba lokomotiv po 23 letech! Navíc elektrické „mašiny“ zde vzniknou úplně poprvé. „Díky dohodě se vysoce sofistikované know-how vrátí do země,“ komentoval zakázku Vladimír Kovačević, předseda představenstva firmy Đuro Đaković.

VELKÁ BRITÁNIE

Kaledonské spací vozy mají jiného provozovatele

Společnost Serco získala právo pro provozování kaledonských spacích vozů na dobu 15 let na tratích mezi Londýnem a různými městy ve Skotsku od dubna 2015. Nahradí tak stávajícího provozovatele, kterým je společnost FirstGroup. Serco musí zajistit také investici ve výši 100 milionů liber do nového vozidlového parku a dalších zlepšení. Program obnovy je navíc posílen kapitálovým grantem ve výši 60 milionů liber, který poskytne skotská vláda. Vozidla budou vybavena lůžky v apartmá v první (business) třídě, sklápěcími sedadly, které lze změnit v plochá lůžka, a pivnici ve stylu klubového vozu. (PeŠT, gak, acri, sh)

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Krkonoše, Harrachov – hotel Svornost (rodinná dovolená)

Termín: 1. 7.–31. 8. 2014, cena 8 500 Kč zahrnuje: ubytování s polopenzí na 5 nocí pro 2 dospělé a 2 děti do 12,9 let, cena 7 500 Kč zahrnuje: ubytování s polopenzí na 5 nocí pro 2 dospělé a 1 dítě do 12,9 let.

V ceně je zmrzlinový pohár pro děti, káva a koláč pro dospělé, dětská diskotéka, batoh jako dárek, pobyt lze prodloužit.



Česká republika

Liberec – hotel Babylon ****

Přichází opět s nabídkou pouze pro naše klienty!

1 dospělý + 1 dítě do 12 let – 2 120 Kč/2 noci se snídaní

1 dospělý + 1 senior nad 60 let – 2 120 Kč/2 noci se snídaní

K tomu po celý pobyt neomezené vstupny do aquaparku, lunaparku, iqparku a nové i centra iQLANDIE – Science show, 400 moderních exponátů, experimentování v laboratořích a další inteligentní zábava v 4patrové budově naproti hotelovému komplexu. Tato akce platí pouze 4 víkendy v září!

Více informací na www.cdtravel.cz, rezervace na stehova@cdtravel.cz, tel.: 972 243 053



Slovensko

Orava – hotel Studnička

Termín: 1. 7.–30. 9. 2014

Hotel s rodinnou atmosférou, 1–4lůžkové pokoje s vlastním sociálním zařízením, TV, cena: od 3 750 Kč za osobu na 7 nocí s polopenzí, dětské a seniorské slevy.



Slovensko

Nízke Tatry, Jasná – Wellness hotel Grand ****

Termín: 1. 7.–31. 8. 2014, ZAVÁDĚCÍ CENY

Cena: 750 Kč/noc dospělý na lůžku, 590 Kč/noc dosp. na přistýlce, dítě 6–15 let pouze 85 Kč/noc na přistýlce, do 6 let zdarma

Cena zahrnuje: ubytování s bufetovou snídaní, min.délka pobytu 2 noci.



Vlakový poznávací zájezd

Toskánsko – krajinou vinic a renesančních umělců

Termín: 27. 10.–31. 10. 2014

Cena: 4 290 Kč, 2x ubytování se snídaní

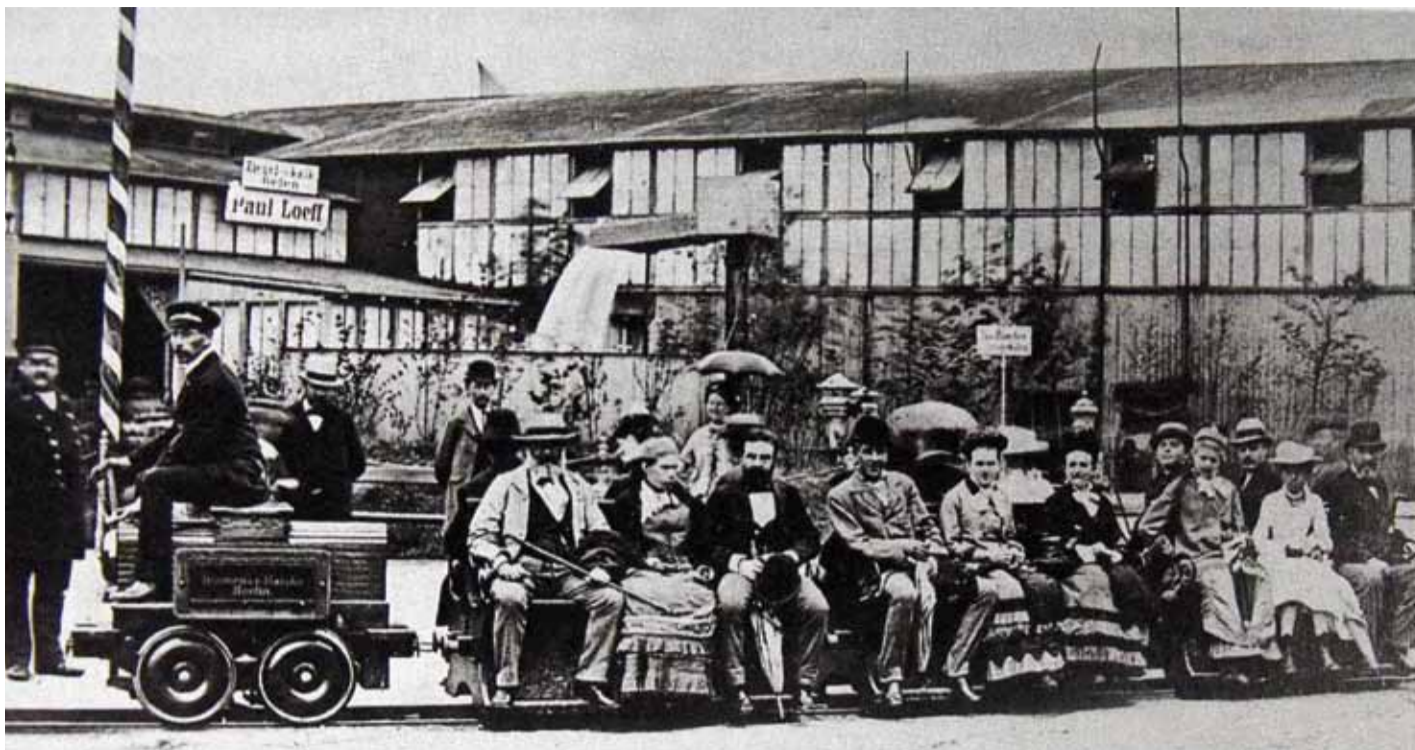
Navštívíme renesanční Florencii, překrásnou Sienu, renesančními hradbami obklopené městečko Lucca, Pisu se světově známou šikmou věží či vesnici tisíce věží San Gimignano.

Pojedte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova.

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



PRVNÍ NA SVĚTĚ? Na jaře roku 1879 se na berlínské výstavě představila Siemensova elektrická „lokomotiva“.

FOTO ARCHIV AUTORA (2x)

Před 135 lety začal dravý nástup elektrické trakce

První vlak tažený elektrickou lokomotivou byl v podstatě elektrický motor, nad nímž seděl strojvedoucí a na lokomotivu tažených otevřených vozech seděli dobře se bavící cestující. Poprvé se tak stalo 31. května 1879, tedy před 135 lety, u příležitosti berlínské průmyslové výstavy, a to na 300 metrů dlouhé oválové železniční trati. Nikdo z publika netušil, že byl položen základ nejen elektrizace železnic v Evropě, ale i ve světě. A že se elektrická lokomotiva stane hrobařem dosud vládnoucí parní trakce.

Jako začátky elektrizace lokomotiv jsou zmiňovány pokusy A. G. Pagea z USA. Ten jako motor prezentoval dva elektromagnety, ve kterých se pohybovala tyč, která otáčela hnacím kolem. Byl to v podstatě princip okopírovaný od parních lokomotiv. Elektrická „lokomotiva“ na výstavě v Berlíně platila za atrakci a za čtyři měsíce bezporuchového provozu pozvolila 90 tisíc zvědavců, kteří žasli nad tajemnou silou, která nebyla ani vidět, ani slyšet.

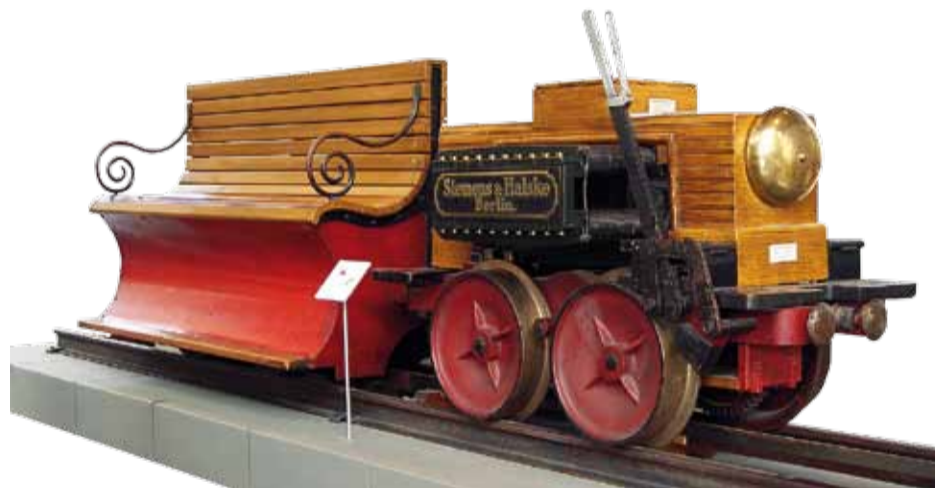
Soupeření s párou trvalo desítky let

Konstrukteřem výstavní podívané byl Werner von Siemens, který už dříve považoval elektrický motor za vhodný pro pohon vozidel na kolejích. Siemensova elektrická lokomotiva byla původně určena pro uhelný důl v Cottbusu. Berlínská výstava byla příležitostí, jak vynález prezentovat před veřejností. Je překvapivé, že elektrický proud pro motor lokomotivy vyrábělo dynamo poháněné parním strojem. Prezentace měla základní atributy železniční dopravy: koleje, pohonnou jednotku a cestující. Proto je Siemensova lokomotiva pokládána za začátek elektrizace železnic.

Prosažení elektřiny na kolejích ale nebylo vůbec jednoduché. Finanční náklady pro stejnou práci se u elektrické lokomotivy ve srovnání s parní vyhouply minimálně na čtyřnásobek. Trvalo několik desetiletí, než se elektrické lokomotivy prosadily. V jednom případě se tak stalo u nás. V roce 1903 totiž začal provoz na železniční trati Tábor – Bechyně. Už tehdy měla trať standardní rozchod, tedy 1 435 milimetrů, a stejnosměrné napájecí napětí 1 500 voltů.

Nejednotnost elektrizačních soustav

Nejdůležitějšími technickými předpoklady pro zavedení elektrizace železnic byly pohon výkonným motorem, dostatek energie ve vhodné formě a dostatečném množství a rozvinutý kolejový systém, tedy celková délka kolejí. Některé elektrické lokomotivy měly také jeden velký motor pohánějící přes „táhla“ hnací kola. Byla to aplikace připomínající kotel parní lokomotivy.



Zatímco rozchod kolejí byl až na výjimky v Evropě prakticky jednotný, hlavní elektrická napětí byla hned čtyři: dvě stejnosměrná napětí 1 500 a 3 000 voltů a střídavé napětí 15 kV a frekvence 16 a 2/3 Hz, zatímco střídavé napájecí napětí 25 kV mělo frekvenci 50 Hz. Jako první se u nás prosadil stejnosměrný elektrický proud a rychlost lokomotiv se regulovala nevhodně předřadnými odpory, ve kterých se ztrácela část dodávané elektrické energie. Je překvapivé, že už v roce 1890 se konaly pokusy s elektrickými asynchronními motory. Přenos elektrické energie vyžadoval trojfázový přívod. Napájecí vedení muselo být trojvodičové, a tak se trakční vedení skládalo ze dvou vodičů a lokomotivy měly dva sběrače a jako třetí vodič se používala kolejnice. Výhodou byly velmi jednoduché a spolehlivé motory vyžadující minimální údržbu. Elektrické lokomotivy sice potřebovaly elektrárnu, trakční vedení, ale byly mnohem výkonnější, rychlejší a spolehlivější než lokomotivy parní. Různé druhy napájecího napětí vedly ke konstrukci až čtyřsystémových lokomotiv.

Křemíkové polovodiče

Použití napájecího systému 25 kV/50 Hz bylo umožněno především křemíkovými polovodiči, které usměrňovaly elektrický proud přímo

TECHNICKÉ ÚDAJE O SIEMENSOVĚ STROJI

Napětí	20–150 voltů
Výkon	2,2 kilowattu
Max. rychlost	7 km/h (s 18 pasažéry)

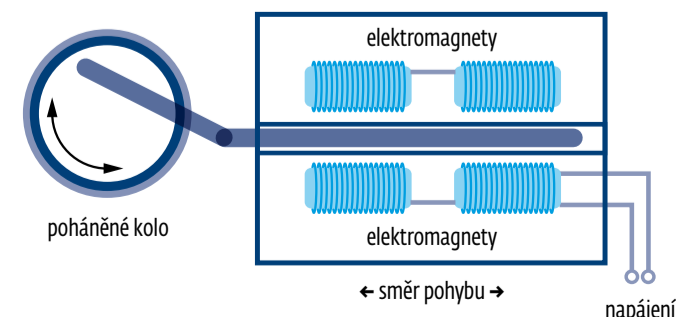
na lokomotivě. Ta si vezla s sebou transformátor a napájecí stanice pro dodávky elektrické energie mohly být od sebe minimálně ve dvojnásobné vzdálenosti, než tomu bylo u stejnosměrné soustavy. Díky polovodičové technice se jako pohonná jednotka lokomotivy vrátili elektrické asynchronní motory. Regulaci umožnily právě polovodičové měniče frekvence, které jednofázové napájení změnily ve trojfázové a ještě s měnitelnou frekvencí kvůli plynulé regulaci rychlosti. Zatímco Siemensova lokomotiva jezdila bez vagonů rychlostí 13 kilometrů za hodinu, dnešní nejrychlejší elektrická lokomotiva světa dokáže vyvinout rychlost 357 kilometrů v hodině. I na tom je krásně vidět technický pokrok.

PETR VOKÁČ



První elektrizovaná trať na našem území vede z Tábora do Bechyně. Na snímku táhne vlak „kapesní“ Bobina E 422.001.

PAGEŮV ELEKTROMAGNETICKÝ POHON



Na nejmladší moravské c. k. lokálce v Litovli oslavili stovku

Není mnoho lokálek, jejichž původní hnací vozidlo by se dožilo 21. století. Zvláště když jde o dráhu, která byla v sérii lokáلكové exploze na přelomu 19. a 20. století – v tomto případě na základě moravského a slezského zákona na podporu výstavby místních tratí z roku 1895 – vůbec tou poslední v Rakousko-Uhersku. V Litovli ale takovou mají a náležitě oslavili stoleté výročí její existence.

Vybudování 18 km kolejí z Litovle, kam již vedla odbočka StEG, bylo podpořeno převzetím akcií za 371 tisíc korun moravskou zemí. Lokálka ale nadlouho zůstala v soukromých rukách. Koleje vedly do Senice na Hané s odbočkou z dnešní stanice Litovel předměstí, dříve Litovel-Chočelice, do Mladče. Vlaky se tu poprvé rozjely 1. srpna 1914 – bez jakýchkoli oslav. Není divu, vždyť tři dny před tím vypukla válka a právě první vlak vezl odvedence na bojiště. První světová válka (nebo velká válka, jak se říkalo) negativně ovlivnila první roky provozu.

Hned od 17. února 1916 a podruhé zkraje roku 1918 koleje utichly, protože veškerý mužský personál narukoval.

Místní dráha Litovel – Senice si ještě před dokončením v První českomoravské továrně na stroje v Libni pořídila dvě parní lokomotivy řady 97, očíslovala je 1 a 2 a pojmenovala Litovel a Cholína. „Jednička“, která později dostala volné inventurní číslo v „třistadesátkové“ řadě, tedy 134, byla odprodána roku 1951 do bedihoštského cukrovaru, odkud se jí podařilo zachránit. Dnes patří Českých drahám, je v evidenci Depa his-

torických vozidel a stará se o ni Klub přátel železnic Českého ráje v Turnově.

Drážní patriot Petr Šrůtek sehnal sponzory i mašinku

U současného dění na lokálce v Hané se velmi často pohybuje drážní patriot a organizátor Petr Šrůtek. Místostarosta Litovle, původně výpravčí a pak i přednosta stanice, stál i u přípravy oslav v minulých letech. „Loni v říjnu jsem byl pozván Klubem přátel železnic Českého ráje do Turnova na křest parní lokomotivy Litovel, kterou jsem pokřtil stejnojmenným pivem, a tehdy jsem si řekl, že ty oslavy 100 let musí být, že sem tu mašinku musím dostat!“

Jeho první kroky vedly na KCOD, kde se ovšem „polekali“ rozpočtu. Náklady včetně poplatku za dopravní cestu byly odhadnuty na 400 tisíc korun. „Prvním plusem bylo, že nejprve pořádání podpořilo městské zastupitelstvo, jež dalo základní vklad, pak jsem mohl začít jezdit po obcích a shánět sponzory. A v podstatě ze všech litovelských podniků, které jsme oslovili, žádný neřekl ne,“ vzpomíná Šrůtek. Vodu pro parní mašinky zabezpečili třídivorští a semičtí hasiči, uhlí

ŽÁDNÝ SPĚCH?

Cestovní rychlost na litovelské lokálce, zestátněné až v roce 1931, tak jako jinde v počátcích brzdil smíšený provoz, tedy fakt, že vlak kromě osobní frekvence i posunoval nákladní vozy a zajížděl na vlečku. V roce 1924 noviny zveřejnily ostrou kritiku ředitele Hospodářské školy R. Trunkáta, který uváděl příklad odpoledního vlaku odjíždějícího z Litovle města v 13.03 hodin a dorazivšího do Červenky v 13.33. „Čtyři kilometry za 30 minut, to je jistě rekord železniční dopravy!“ psal posměšně autor a dodával, že v praxi větší konduktér upozorňoval cestující: „Jděte dál radši

pěšky, poněvadž dojdete dřív. Bude se posunovat řepa!“

4

se muselo koupit, a tak pomohla firma Dohnal-Testaka, obchod s uhlím, která zdarma dokonce uhlí rozvezla a pomohla nakládat.

Náměstí s koncerty, nádraží s dechovkou

Připomínku 100. narozenin lokálky se nakonec pod taktovkou KCOD Olomouc podařilo připravit ve velkém stylu. Od pátku 13. do neděle 15. června se Hanou proháněly dvě páry – tou druhou byla vlašškoměziříčská 314.303, dočasně opatřená stylovými tabulkami se jménem Cholína. A v sobotu jezdil i šumperský motorový vůz M 131.101 s českořebovským bufetovým CDIm. Vždy doprovázené dobově uniformovanými dobrovolníky ze sdružení VSPHŽ.

Po oficiálním zahájení v Senici se parním vlakem svezli mimo jiné hejtman Olomouckého kraje Jiří Rozbořil, pocházející z Choliny, zdejší senátor Karel Korytář a také starostové a krajští zastupitelé, které za České dráhy provázela ředitelka KCOD Hana Motyková. V Litovli je přivítaly tóny místního souboru Hanácká mozečka. Hudba různých žánrů zvučela v rámci akce Hanácké Benátky, jak se Litovli přezdívá, i na náměstí, kde vystupovaly kapely Clou, Desmond, Fastfood Orchestra nebo zpěvačky Marie Rottrová a Aneta Langerová. Součástí oslav je i výstava, kterou si můžete prohlédnout až do 27. září v městském muzeu ve Smyčkově ulici. A rozhodně je na co se dívat, vždyť sto let se přece slaví jen jednou.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

POŠTA

Díky pantografům za půlstoletí služby

Chtěl bych napsat několik postřehů k půlstoletí provozu pantografů z pohledu cestujícího. V šedesátých letech jsem bydlel v Chrudimi, takže většina mých cest vlakem vedla přes Pardubice, kde bylo mimochodem čerstvě otevřeno velmi účelné, vkusné a dodnes moderně působící nádraží. Elektrické jednotky se staly naším dopravním prostředkem ponejvíce mezi Pardubicemi a Prahou, kteroužto trasu byly schopny ujet za dobu pár minut přes dvě hodiny, a to se zastavením ve všech stanicích a zastávkách na trase! Dosahovaly toho mimo jiné do té doby u nás nevídaným rychlým rozjezdem. Na cestu rychlíkem bylo nutno mít příplatkovou jízdenku za 16 korun pro 2. třídu, takže se rychlíkem jezdilo až na vzdálenost nad 100 kilometrů. Mezitím prošla léta, pantografy stárly, vandalové se také snažili, později přišli sprejeři, ale vlaky odolávaly a sloužily dál. Čas trhnul oponu, rozpadlo se Československo, politici se objevili v nových kabátech a želez-



nice se stala „přežitkem 19. století“. Nakonec několik celostátních katastrof (zejména povodně) napomohlo obhájit význam kolejové dopravy. Od té doby jsou silniční a železniční doprava nejen konkurenty, ale jsou i vedle sebe v symbióze.

Pantografy již čtvrt století přesluhují. Před více než deseti lety začalo jejich postupné nahrazování pantových jednotkami CityElefant. Posléze se modernizace rozjela i v motorové traktici a na infrastrukturu. Rád jsem se zúčastnil akce k půlstoletí provozu pantografů v Milovicích, kterou jsem vzal jako poděkování této (nyní zastaralé) technice i lidem okolo ní za služby, které nám poskytovala a dosud, byt okrajově, poskytuje. Na závěr přidávám drobnost s přezdívkami těchto jednotek řad 451 a 452. Vedle názvu pantograf či panták si vzdálenou vnitřní podobou s prvními japonskými vysokorychlostními soupravami (uvedenými do provozu také v roce 1964, v době olympiády v Tokiu) vysloužily lehce ironickou přezdívkou Tokaido či Hikari expres. **VÍT FURŠT**

A co takhle napsat téma o výstražnicích?

Časopis Železničář čtu téměř 6 let a stále se nemohu dočkat nového čísla. V tomto e-mailu bych se chtěl vyjádřit k vašemu obsahu. Byl bych strašně rád, pokud byste na tematické dvoustraně napsali o výstražnicích. Jednou už v Železničáři byla podobná dvoustrana, ale pouze o přejezdech. Tímto bych vás chtěl poprosit, zda byste mohli uvést historii a podrobnější informace o výstražnicích, zejména VÚD, WBBS a SSSR. Tím, že jste zavedli tematickou dvoustranu, jste udělali jediné dobře. Postrádám ale nehody za poslední dobu. V současnosti ale máte lepší papír! Ještě jednou děkuji za úžasný časopis, který pro nás připravujete. **DUŠAN PFOHL**

Odpověď redakce: Děkujeme za slova chvály. Kvalitnější papír je paradoxně levnější. O tématu budeme uvažovat.

Nádraží v Čáslavi by potřebovalo zábradlí

Každý rok se s rodinou vydáváme v červenci na výlety lokálkou Čáslav – Třešňov. Není to dlouhá trať, ale pokaždé dokážeme napláňovat nějaký zajímavý cíl, který jsme ještě neviděli. Proč vám ale píšu – dlouhodobě mě trápí přestup v Čáslavi, kde se chodí po dlouhé železné lávce nad kolejištěm. Tedy, mělo by se chodit. Když vystupujeme z vlaku od Třešňova, tak se téměř všichni vrhnou do kolejí, navzdory výstražné ceduli. Na lávku míří odhadem tak čtvrtina lidí. Možná by stačilo postavit aspoň zábradlí, které by představovalo pro část cestujících psychologickou bariéru. **VOJTĚCH ŠILAN**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.



PODAŘILO SE. Přípravy na oslavy v Litovli trvaly několik měsíců, než se sehnaly potřebné peníze. Na financování se nakonec podílela řada místních firem. FOTO AUTOR

KŘÍŽOVKA

Sókratés (469–399 př. n. l.) – řecký filozof: NA CESTĚ NAHORU KAŽDÉHO POZDRAV, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: ANAT, APAR, KHR	OVANUTÍ (KNIZNĚ)	PŘÍJEMNĚ	SITUACE	BASKETBAL	STŘEDOVĚKÁ NÁBOŽENSKÁ POJEDNÁNÍ	FORMA INSTRUMENTÁLNÍ HUDBY	ÚKONY	PROVĚST TAH (LOŠŮ)	NEJVĚTŠÍ Z KANARSKÝCH OSTROVŮ	HLAVNÍ MĚSTO AFGHÁNISTÁNU	OKAMŽITÉ	ROZTAHNOUT	SASI	DRUH PÁSOVCE	AFRIKÝ TRNITÝ POROST	ZDRAVOTNICKÉ NAKLADATELSTVÍ	MODELKA	EGYPTSKÁ BOHYNĚ VÁLKY
ZÁPADO-SIBÍRSKÉ MĚSTO					MONOPOLNÍ SDRUŽENÍ PODNIKŮ				KÓD KAMBODŽSKÉHO RIELU			STŘEDOAMERICKÝ STÁT						
SPLETÁNO					STRŽ				SLOVENSKÝ SOUHLAS			OBYVATEL SLEZSKÉHO MĚSTA						
KMÍNŮVÝ LIKÉR					UZAVR. POLICEJNÍ VŮZ PŠOVITÁ SELMA				SERIK NEVÁZANÝ UMELEK			JMÉNO ROLINCOVÉ JEDOVATÍ ČLENOVCI						
TAJENKA																		
	BUDOVA (SLOV)	PŘEZDÍVKA EISEN-HOWERA	RÍMSKÝ MRAVOKARCE RUSKÝ HLE				DRAVEC (SLOV) RÍMSKÝ 601				VCETNĚ SPZ BRECLAVI			SEKNUTÍ STARÉ VZT. ZÁJMENO				CVIK NA HRAZDĚ
DRAVÁ						ARZE			STROM S BÍLOU KŮROU						SPJOVŮVACÍ SOUČÁST			
OPATŘIT PODKOVAMI						KAVÁRNA			TOČEN VE VÍRU						MODEL RATA			
VYZNAMENÁNÍ (HOVOR.)						ROVNĚZ (ZLAT.)			NÁSTAVBA NAD HLAVNÍ RÍMSOU						ZÁPAS (SPORT.)			

