

Železničář

ČÍSLO 15 | ROČNÍK XXII

ČASOPIS ČESKÉ DRÁHY

6. SRPNA 2015 | CENA 15 Kč



2 262
přepravených vozíčkářů za 1. pololetí

300
Meziroční nárůst

528
Měsíční rekord jízd (červen)

> 5 000
Prognóza pro rok 2015

FOTO ARCHIV ČD

Za první půlrok s námi cestovalo více než 2 000 handicapovaných Rekord v přepravě vozíčkářů

Zájem handicapovaných o cestování vlaky Českých drah stále roste. A díky postupné modernizaci vozidlového parku národního dopravce se pro tělesně postižené zlepšují podmínky. Výsledkem tak je nový rekord – jen za prvních šest měsíců cestovalo spoji ČD 2 262 lidí na vozíku, kteří využili k zajištění přepravy nový objednávkový systém.

Zájem vozíčkářů o cestování vlakem dlouhodobě roste a letos se počet předhlášených osob na vozíku může přehoupnout přes hranici 5 000. Nejsou v tom zahrnuti cesty neobjednaných handicapovaných. Obvykle se jedná o osoby, které cestují mezi bezbariérovými stanicemi v nízkopodlažních vlacích, využívají lehké mechanické vozíky a zpravidla mají průvodce.

„Před dvaceti lety přepravovaly České dráhy kolem dvaceti cestujících na vozíku za rok, dnes mají takový zájem o cestování, že stejný počet běžně přepravujeme za jeden jediný den,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva odpovědný za osobní dopravu. „Významný nárůst zájmu vozíčkářů o cesty vlakem jsme zaznamenali v posledních pěti letech. Během této doby jsme nasadili velké množství nových bezbariérových vozidel, značná část z nich je dokonce nízkopodlažní. Zatímco v roce 2008 jsme evidovali žádost o přepravu pouze od 222 vozíčkářů za celý rok, loni jsme už přepravili 4 310 zájemců o cestu vlakem, kteří navíc využili náš nový objednávkový systém. Pokud bude pokračovat trend z prvního pololetí letošního roku, vytvoří předhlášení cestujících na vozíku nový rekord s více než 5 000 cestami za rok,“ dodává.

A překonání všech rekordů v cestování vozíčkářů nasvědčují i poslední čísla. Jen během června využilo služeb Českých drah 528 registrovaných cestujících na vozíku. I tento počet je rekordní.

250 bezbariérových vozů navíc České dráhy vytvrle pracují na zpřístupnění železnice osobám upoutaným na vozík. V letech 2010 až 2015 zvýšily počet

bezbariérových vozů a souprav přibližně o 250 vozidel, z cca 350 na 600 (nárůst o 70 procent), a počet bezbariérových spojů v jízdních řádech stoupl o dva a půl tisíce, z 2 122 na 4 612 vlaků (nárůst o cca 117 procent). Jednoduché vyhledání bezbariérového spojení umožňuje lidem na vozíku také speciální požadavek v internetovém vyhledávači vlakových spojení na www.cd.cz. Při zadání požadavku „cestující na vozíku“ najde systém pouze bezbariérové vlaky. Ty jsou běžně vybaveny bezbariérovou toaletou, klimatizací, mnohé z nich také el. zásuvkou 230 V pro napájení drobné elektroniky.

Rekordní počet cestujících na železnici z řad osob na vozíku nepřekvapil Václava Krásu, předsedu Národní rady zdravotně postižených. „Víme, že lidé na vozíku chtějí žít aktivní, plnohodnotný, občanský život. Mezi základní předpoklady naplnit ho podle svých představ je možnost cestování. Na konkrétních výsledcích Českých drah je vidět, že investice do odstranění bariér v dopravě to umožňuje a lidé se zdravotním handicapem toho využívají. Ceníme si, že se České dráhy zpřístupnění železnice aktivně věnují,“ řekl. Už přibližně dvě třetiny vlaků jsou bezbariérové a to se odráží i na rostoucím zájmu vozíčkářů a jejich spokojenosti při cestování vlakem. „Je škoda, že podobně zodpovědných dopravců v regionální i dálkové dopravě, hlavně z řad soukromých autobusových firem, není více. Takto nám, lidem na vozíku, často nezbyvá než cestovat pouze tam, kam jezdí České dráhy a několik dalších společensky odpovědných firem,“ upozornil Václav Krása. **PETR SLONEK**

s využitím tiskové zprávy ČD

SLOUPEK

Důvěru opět získáme, i když nejsme viníky

Následky tragické chyby řidiče nákladního automobilu na přejezdu ve Studénce se hluboce dotkly všech zúčastněných. Velice mě mrzí, že se srážka neobešla bez obětí na životech a vážných zranění. Upřímně soucím s pozostalými a zraněným přeji co možná nejrychlejší návrat do běžného života. I když si samozřejmě uvědomuji, že to pro některe



Pavel Krtek
předseda
představenstva ČD

ré z nich nebude vůbec snadné. Ačkoli za neštěstí neneseme odpovědnost, vyplatíme zálohu na odškodné a budeme nápomocni při dalším uplatnění jejich nároků. Rád bych touto cestou znovu poděkoval strojevodoucímu a popřál mu brzké uzdravení. Patří k našim dlouholetým, spolehlivým zaměstnancům a chtěl bych ho ujistit, že se naše společnost vynasnaží mu tuto obtížnou životní situaci co nejvíce ulehčit. Byl jsem osobně na místě střetu, proto si dovoluji představit, jak náročné také bylo odstranit následky a zajistit přepravu cestujících. Myslím, že firemní opatření pro mimořádnosti tohoto typu zafungovala, všichni zaměstnanci odvedli dobrou práci a nemusíme se stydět ani za péči o zákazníky ve stanicích, při zajištění náhradní dopravy ani při následné stabilizaci železničního spojení na koridoru. Samotná souprava Pendolina má přes devastující sílu nárazu silně poškozen jen jeden vůz. Nevykolejila, a dokázala drtivou většinu cestujících na palubě velmi dobře ochránit. Jako smutný paradox proto vnímám fakt, že ačkoli nikdo z našich zaměstnanců nezpůsobil toto neštěstí, budeme to my všichni, kdo musíme obnovit důvěru veřejnosti v železnici. Zároveň je naší morální i profesionální povinností udělat vše pro to, abychom podobným událostem dokázali předcházet.

ZAMYŠLENÍ

Studénka: jen slova to nevyřeší

Od středy 22. července 2015, dalšího dne, který se zapsal černým písmem do pomyslné železniční kroniky, uplynuly více než dva týdny. V době, kdy se k vám dostává toto číslo Železničáře, proto možná nebudou mít následující řádky zamýšlenou razanci a záběr. Život se v kontextu s tragickým dějem ve Studénce dostává zpět doslova do zajetých kolejí a s jistým respektem snad i do druhé staniční koleje této severomoravské stanice, na které toho dne skončily životy tří cestujících a řada dalších lidí neštěstí navždy poznamenalo.

Je jasné, že i pro mnohé další zůstane tento horký letní den příliš osobní s velmi tragickou a hořkou příchuťí již navždy. Patřím mezi ně, byť jsem se na místo srážky Pendolina s kamionem dostal až několik málo hodin poté, co se zvedl prach z kolejí, kterým poškozená jednotka tlačila desítky tun hmoty, kovové pláty zničily její skříně a uvnitř nemilosrdně vzaly životy a způsobily bolest. V tu chvíli už bojovaly týmy lékařů v ostravské a novojičínské nemocnici o životy těžce zraněných a desítky záchranářů likvidovaly následky hrůzných událostí. V čase, kdy kolegové směřovali tisíce cestujících do náhradních autobusů, omlouvali se za potíže uprostřed letní turistické sezony a snad se i snažili vysvětlit, jak se tak tragická událost mohla stát.

Nyní už víme, že národní dopravce nenese na mimořádné události vinu. Určit její míru je jen a pouze kompetencí soudu, ten však nepotřebujeme k úsudku, že Pendolinu se do cesty postavil soupeř, kterému v plné rychlosti nemohlo čelit bez následků. I přesto však obstálo obdivuhodně, doslova synonymicky ke rčení „štěstí v neštěstí“. Osobně považuji za malý zázrak, že jednotka zůstala na kolejích, raději se ani nepokouším pomyslet, jak by mohla celá událost dopadnout v případě, že by spoj byl veden v jinak běžném klasickém složení soupravy.

Hluboce vnímám zbytečnou ztrátu tří lidských životů, jakož i navždy limitující těžká zranění a psychické strádání obětí. S obrovskou pietou vůči všem pozostalým bych chtěl znovu vyjádřit upřímnou soustrast. Kole-

gům od vlakové čety i posádce bistrovozu, kteří společně od počátku poskytovali pomoc a uklidňovali cestující, přes hasiče a záchranáře, až po zaměstnance, kteří „jen“ podávali v jednom z nejteplejších dní roku vodu zákazníkům nebo členům záchranných týmů, pak patří obrovský dík za lidské i profesionální semknutí.

S velkou úctou se pak obracím k Panu strojevodoucímu Pendolina. Jeho konání, snaha maximálně eliminovat následky nehody, kterou se snažil odvrátit i s vědomím, že právě on je v první řadě, nejsem s to slovy ocenit. Slova díků budou vždy málo za to, jakou cenu zaplatil. Přeji mu proto co nejrychlejší rekonvalescenci a co nejméně problematický návrat do života, jakkoli si uvědomuji, že již nikdy nebude jako před tím.

Emoce, které cloumaly veřejným míněním, jež značně živila média, do určité míry chápu, ale nedá mi to, abych, se nepozastavil nad jejich relevancí. Řidiče, který vjel na přejezd ve výstraze, můžeme morálně odsoudit, ne veřejně lynčovat. Přejezd hypoteticky můžeme postupně přestavět na mimoúrovňová křížení, ale ne úplně zrušit. Můžeme vybudovat sofistikovaný systém za horentní sumy, který pomůže následky podobných událostí eliminovat, ale nikoliv hlídat každý přejezd v republice. Přesto pokládám řečnickou otázku: „Bude to stačit?“ Neměli bychom spíše začít každý sám u sebe? Přestat porušovat i zcela banální pravidla v každodenním životě, být odpovědnější a pokornější také sami k sobě?

Může se to zdát absurdní, ale řetězec tolerance drobností vrcholí podobnými tragédiemi. O tom jsme se již mnozí přesvědčili. Žádný přejezd není primárně nebezpečný, nebezpeční jsou jen lidé, kteří se na něm pohybují. Zamysleme se každý z nás, prosím, zda – možná nevědomky – neporušujeme pravidla, což může přinést problém nebo odstartovat něco ještě mnohem horšího. Pomyslný klíč ke správnému chování máme všichni v sobě. Stojí za to s ním otočit!

MICHAL ŠTĚPÁN

Autor je členem představenstva ČD

AVV – oceňovaný pomocník i trn v patě

Od zavedení systému automatického vedení vlaku uplynulo 15 let. Co ho čeká nyní?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



PRO ZAMĚSTNANCE



Jaké jsou podmínky letních nabídek ČD?

Ačkoli se prázdniny přehouply do druhé poloviny, léto ještě nekončí a jako každý rok se právě do letního období soustředí velké množství akcí a mimořádných nabídek pro cestující. Pojďme si je tedy v rychlosti projít a alespoň připomenout.

Jízdenka na léto – stěžejní nabídka, která nás provází celými prázdninami, se pravidelně vrací každý rok. Tato síťová jízdenka na 14 dní platí do 31. 8. 2015 pro libovolné jízdy všemi vlaky ČD v daném období, nelze ji ale použít na lanové dráze ČD Liberec-Horní Hanychov – Ještěd.

ČD Bus Šumava – letošní novinka, autobusové linky ČD jezdí o víkendech podle vyhlášeného jízdního řádu až do 30. 8. 2015 tam, kam na Šumavě nevedou koleje. V těchto autobusech platí zvláštní ceník, ale cestujícího odbavíte z UNIPOK i POP odkudkoli v ČR až třeba na Třístoličnick (Dreissel). Pozor, v těchto autobusech neplatí zaměstnanecké jízdní výhody!

NP Ticket – další novinka; v autobusech ČD Bus Šumava a ve vlacích na vyjmenovaných tratích v jihočeském kraji uznáváme pro přepravu cestujících jízdenku, kterou vydává Národní park Šumava.

Poznej Česko s ČD a Bleskem – nabídka, v rámci které (po předložení kuponů z cestovatelské publikace Blesku) poskytujeme do 31. 10. 2015 slevu 25 % ze skupinové víkendové jízdenky platné jak pro celou ČR, tak z jednotlivých regionálních mutací.

Brit – bezplatné jednosměrné nebo zpáteční přepravní doklady pro psy vydáváme do 30. 9. 2015 u pokladní přepážky (nikoli ve vlaku) po předložení poukázky, kterou cestující získá při zakoupení vybraných výrobků této společnosti.

Králický Sněžník – na trati Letohrad – Hanušovice jezdí do 19. 9. 2015 historické vlaky, ve kterých sice platí všechny jízdní doklady ČD vydané podle tarifu TR 10 a vyhlášek v PTV a jízdní doklady IREDO, ale každému cestujícímu musíte k vydání jízdenky vydat ještě zvláštní jednorázový doplatek Králický Sněžník ve výši 15 Kč. V těchto vlacích neplatí zaměstnanecké jízdní výhody!

O2 Extra výhody – slevu 50 % na celodenní jízdenku (v celostátní variantě) mohou uplatnit u pokladní přepážky klienti tohoto věrnostního programu, kteří za ni do 30. 8. 2015 zaplatí jen 275 Kč. Slevu přiznejte na základě předložení alfanumerického slevového kódu.

50 let Večerníčku – sleva VLAK+ ve výši 50 % na zpáteční jízdenku je až do 30. 9. 2015 vyhlášena na výstavu, která se koná v Praze. Pro zpáteční cestu musí mít cestující potvrzenou návštěvu výstavu na jízdenku.

Jeseníky Pass – až do 30. 11. 2015 si lze zakoupit u pokladní ve vlaku po předložení karty naší nabídku Celodenní jízdenka, region Olomoucký za zlevněnou cenu 155 Kč.

Interrail – při cestách do zahraničí mohou do 31. 8. 2015 využít držitelé karet ISiC a ITIC slevu 50 % z jízdenek na státní hranici (po předložení kódu), pokud cestují na jízdu. Interrail.

Nezapomeňte dále, že i v létě platí nabídka **VLAK+ ZOO Praha** a že při prodeji místenky do Prahy z kterékoli železniční stanice si může cestující u pokladní přepážky vyzvednout poukázku za 50 Kč jako slevu na vstup do modelového **Království železnic**. Z novinek platných od 1. 7. 2015 bych chtěl ještě připomenout nabídku **VLAK+ letiště Mošnov**, nové možnosti kombinací skupinových víkendových jízdenek s **MHD Olomouc, Ostrava a Brno** (přibylly k již existujícím variantám těchto jízdenek s MHD Praha a Plzeň) a nabídku **JIKOD Plus**, která platí ve všech vlacích ČD na vyjmenovaných tratích Jihočeského kraje a v autobusových linkách smluvních autobusových dopravců. Ve vlacích na trati Praha – Ostrava se můžete potkávat s novou variantou akčních jízdenek vázaných na vlak, která se prodává pod obchodním názvem **SuperAkční jízdenka** jako eTicket pouze v eShopu ČD. Tyto jízdenky za nízké ceny platí na uvedené trati pouze v jednom konkrétním vlaku. Pokud cestující použije jiný spoj, musí doplatit do ceny běžné akční jízdenky.

ROMAN ŠULC
vedoucí oddělení tarifů, předpisů a zkoušek



FOTO: JAN CHALOUPKA (4x)

Zkáza Pendolina ve Studénce: krev, slzy a otazníky

Tragédie vlaku SuperCity 512 ve Studénce po dvou týdnech plní stránky novin, zpravodajských serverů i vysílací časy většiny televizí. Ne vždy jsou to informace objektivní. Některé úvahy a komentáře by snad mohly svou irelevantí vyvolat úsměv, kdyby nešlo o tak vážnou a smutnou událost. Sbírali jsme informace postupně. Nyní vám přinášíme přehled skutečností, ze kterých i přes jejich vyváženost stále mrazí.

Spoj Super City 512 vedený jednotkou 680.003 odjel ve středu 22. července v 7.06 ráno z Bohumína na svoji pravidelnou trasu přes Ostravu a Prahu do Františkových Lázní. Jednotku vedl zkušený strojvedoucí Jan Černý z DKV Praha (oceněn ke Dni železnice 2014 za odvrácení nehody na přejezdu v dubnu 2014). Na palubě bylo zhruba 150 cestujících, do čelního vozu 682.003 bylo prodáno 31 jízdenek. Při vjezdu do stanice Studénka při rychlosti 160 km/h zahlédl strojvedoucí na železničním přejezdu P6501 v kilometru 245,044 kamion. Vzhledem k tomu, že přejezd se nachází za obloukem, od chvíle upozorování nebezpečí do neodvratitelné srážky zbývalo maximálně 10 sekund. I přesto se strojvedoucímu podařilo zavedením rychločinného brzdění snížit rychlost na 142 km/h a varovat cestující v čelním voze, aby se připravili na náraz. Pokusil se také opustit stanoviště. K devastujícímu střetu došlo v 7.43.

Tři mrtví, na dvě desítky zraněných, někteří těžce

Po nárazu jednotky do soupravy tahače s návěsem loženým plechovými pláty vzplála nafta z proražených nádrží a Pendolino v plamenech tlačilo vrak kamionu necelých 600 metrů. Během toho došlo k poškození železničního svršku i ostrovního nástupiště, čelo zdecimované jednotky se zastavilo o ně. Kabina tahače se po nárazu utrhla a zůstala v místě střetu. Řidič přežil bez zranění.

Tragické však byly následky pro lidi ve vlaku. První pomoc si bezprostředně po nehodě poskytovali přímo cestující ve vlaku společně s palubním personálem. Přesto v troskách zemřel jeden cestující okamžitě, druhý během záchranných prací, třetí následující den v nemocnici. První záchranáři byli na místě do deseti minut od nahlášení nehody a poskytli nezbytnou pomoc sedmnácti raněným, některým velmi těžce. V několika případech pak došlo k amputacím. Mezi ně patří bohužel i strojvedoucí Jan Černý, kterému náklad z kamionu rozdrtil nohu (lékaři museli přistoupit k amputaci) a poškodil páteř.

Poděkování ministra dopravy železničářům

Nešťastná srážka Pendolina s kamionem si 22. července 2015 na přejezdu ve stanici Studénka vyžádala celkem tři mrtvé a osmnáct zraněných, přičemž někteří z nich si ponese následky po zbytek života. Ačkoli na vině nebylo přejezdové zabezpečení, nýbrž řidič nerespektující pravidla silničního provozu, byli to právě železničáři, kteří začali ihned konat. Touto cestou chci poděkovat právě mužům a ženám v modré uniformě, kteří udělali vše pro to, aby dopady tragické události na cestující byly co možná nejmenší. Vážím si nasazení, které jste prokázali nejen v místě neštěstí.

DAN ŤOK
ministr dopravy ČR



OČITÉ SVĚDECTVÍ POSÁDKY VLAKU 512

Miroslav Smetana, vedoucí steward: „Odvážel jsem občerstvovací vozík s welcome drinkem do bistrovozu. Najednou jsem ucítil velkou ránu, náraz mě uvrhl na podlahu. Zahlédl jsem velký záblesk a oheň. V první vteřině jsem měl dojem, že hoříme a že je to náš konec. Hned jak vlak zastavil, což bylo odhadem asi za dvacet vteřin, jsem běžel do vedlejšího vozu, vystoupil a zvenku manuálně začal otevírat všechny dveře vlaku, aby lidé mohli soupravu co nejdříve opustit. Okamžitě jsem začal zjišťovat, jestli někdo není zraněný. Vzápětí jsem běžel dopředu, kde byl kolega Michal Šafrata, proběhla rychlá dohoda, kdo se čeho ujme. Já jsem začal uklidňovat, jestli někdo z bistrovozu roznáset šokovaným a zraněným cestujícím pitnou vodu, zároveň jsem mezi cestujícími hledal lékaře. Záhy jsem volal dispečerům a informoval je o situaci.“

Michal Šafrata, steward: „Při střetu jsem se ve voze číslo 4 chystal k roznášece tisku. Poté, co souprava nouzově zastavila, jsem rychle otevřel dveře a běžel se podívat k čelnímu vozu číslo 7, tedy tam, kde se nacházelo stanoviště strojvedoucího a několik desítek cestujících. Když jsem viděl tu spoušť, okamžitě jsem vytočil číslo 112. Zjišťoval jsem stav zraněných a současně se snažil najít kolegu strojvedoucího Honzu Černého, který byl ale vklíněn v chodbě za již neexistujícím stanovištěm pod dveřmi a kovoventi suti. Byl při vědomí, nařikal a stěžoval si na bolest nohou a zad. Podobně na tom byli někteří cestující, které jsme se snažili uklidňovat, že je pomoc na cestě. Mrtvé a těžce zraněné jsme přenechali záchranářům, kteří si je po dojezdu převzali do své péče.“

Pozn.: Posádka náleží k ZAP Ostrava, DSVC Bohumín

Na místě události zasahovalo devět týmů zdravotnické záchranné služby včetně vrtulníku Lékařské záchranné služby, pět sanitních vozidel dopravní zdravotní služby a na 90 hasičů z celkem sedmi jednotek Hasičského záchranného sboru Moravskoslezského kraje. Před desátou dopolední byly vyprošťovací práce ukončeny a po polední už na místě zbyly asi tři desítky hasičů.

Zranění byli po poskytnutí prvotní lékařské péče transportováni vrtulníkem nebo sanitními vozidly do traumatologického centra Fakultní nemocnice nebo Městské nemocnice v Ostravě nebo nemocnice v Novém Jičíně. Dva další účastníci železničního neštěstí ošetřili záchranáři na místě zásahu, jejich stav nevyžadoval transport do zdravotnického

zařízení. Počet zraněných později ještě vzrostl, lékařskou pomoc vyhledali lidé, kteří se pohybovali v prostoru nádraží a byli zasaženi odlétávajícími troskami nebo kamením.

Řidič nákladáku nerespektoval výstrahu na přejezdu

Bezprostředně po události bylo zahájeno vyšetřování a ještě týž den se objevila informace potvrzená vyšetřovateli, že nákladní automobil polského dopravce nerespektoval výstrahu na přejezdu. Kamera na inkriminovaném přejezdu zachytila celý incident a vyvrátila i prvotní dezinformace, že řidič tahače opustil a z místa nehody utekl.

Záznam odhalil, že řidič se nepokusil prorazit závory, bezprostředně před ná-

Sbírka na pomoc Janu Černému

Peníze nedokážou člověku nahradit zdraví, mohou mu ale trochu pomoci k návratu do života, byť už nikdy nebude jako před nehodou. Za tímto účelem založili kolegové a kamarádi strojvedoucího Pendolina Jana Černého sbírku, jejíž výsledek má posloužit na nákup kvalitní protetiky. Jan Černý jako aktivní sportovec bude potřebovat prvotřídní náhradu za končetinu amputovanou v důsledku nehody. Přispět můžete i vy! Název a číslo účtu je:

Strojvedoucí Honza Černý,
4026277399/0800

razem popojel tak, aby kabina tahače byla mimo osu střetu. Dechová zkouška na alkohol byla negativní, padesátiletý řidič byl zadržen a podroben výslechu. Byl obviněn z trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti a hrozí mu tři až deset let vězení. V pátek 24. července jej novojičínský okresní soud poslal do vazby.

Škoda přes 150 milionů, na 10 hodin přerušen provoz

Okamžitě po nehodě byl v úseku Suchdol nad Odrou – Jistebník obousměrně zastaven provoz, přerušení trvalo až do 21.25. České dráhy zajistily pro cestující náhradní autobusovou dopravu, odřeknuto bylo 48 spojů národního dopravce i několik soukromých, neštěstí zpozdilo 126 vlaků o 5 127 minut. Kontaktní centrum Českých drah vyřídilo v souvislosti s mimořádnou událostí přes 5 300 telefonátů (asi dvacítka přímo od cestujících postiženého spoje) a zodpovědělo přes tisícovku e-mailových dotazů. Psychologická pomoc byla poskytována na krizových linkách, které zřídily ČD a Hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje.

Na místo tragédie přijel předseda představenstva ČD Pavel Krtek s Michalem Štěpánem, členem představenstva ČD odpovědného za úsek osobní dopravy. Smutná událost zasáhla i do programu výjezdního zasedání vlády ČR, které mířila do Ostravy Pendolinem v opačném směru. Několik představitelů vlády v čele s premiérem Bohuslavem Sobotkou zamířilo na místo neštěstí. Přijel také hejtman Moravskoslezského kraje Miroslav Novák.

Odhady materiálních škod dosahují 160 milionů korun, z toho 150 na soupravě Pendolina. To bylo po 19. hodině pomocí nehodového vlaku odtaženo nejprve do Bohumína, v sobotu 25. července pak dorazilo do domovského depa v Praze. Cestu absolvovalo maximální rychlostí 40 km/h. Stroj nyní prohlíží technici Českých drah a zástupci firmy Alstom. Rozhodnutí o dalším osudu jednotky padne až po ukončení komisionální prohlídky.

Bezprostředně po události národní dopravce vyzval poškozené, aby se přihlásili na speciálně zřízené lince s nárokem na odškodnění. Výše zálohy odškodného dosahuje v případě příbuzných obětí minimálně 21 tisíc eur (téměř 570 tisíc korun). České dráhy následně budou peníze vymáhat na viníkovy nehody.

Událost zvedla obrovskou vlnu zájmu médií o problematiku bezpečnosti na železničních přejezdech, nezřídka se ale zvrhla v nekonstruktivní kritiku i extrémní komentáře bez zjevné znalosti odborných konkvencí. Několik důležitých otázek se ale přece jen objevilo a na stránkách Železničáře se k nim vrátíme. Ne však dříve, než o nich budeme schopni diskutovat bez emocí a s nezbytnou úctou k obětem a postiženým.

MARTIN HARÁK



Hájíme zájmy ČD Cargo v pětadvaceti zemích Evropy

KRÁTCE

Pendolino do Košic nahrazuje EC souprava

Vlaky SuperCity 241/240 Praha – Košice a zpět jsou do 31. 8. 2015 kvůli nehodě, při níž byla poškozena jednotka Pendolino, dočasně vedeny jako vlaky vyšší kvality EuroCity a místo elektrické jednotky řady 680 je nasazována náhradní souprava složená z modernizovaných klimatizovaných vozů klasické stavby. Ve vlaku je řazen vůz 1. třídy, restaurační vůz a vozy 2. třídy. Je v něm umožněna přeprava kol na základě povinné rezervace místa pro kolo ve vozech č. 4 a 5. Kvůli řazení náhradní soupravy není v těchto vlcích umožněna přeprava cestujících na vozíku. Ve vnitrostátním úseku je přeprava bez povinné rezervace míst. K opětovnému nasazení Pendolina dojde od 1. 9. 2015. (red)

Vláda jela na zasedání do Ostravy vlakem



Kabinet premiéra Bohuslava Sobotky si pro první výjezdní zasedání v Ostravě zvolil vlak Českých drah. Cestu vlády ale zkomplikovala tragická nehoda jiného Pendolina u Studénky na Novojičínsku, které se srazilo na přejezdu s polským kamionem. Část ministrů odjela na místo nehody do Studénky, jiní politici pokračovali dál v autobusech. Přimo na místě havárie se byli podívat předseda vlády a ministři dopravy, zdravotnictví a vnitra. Zbývající ministři došli do Hranic na Moravě a odtud pokračovali autobusem do Ostravy. Dopolodní začátek jednání kabinetu se kvůli nehodě o hodinu zpozdil a ministři ho zahájili minutou ticha. (pes)

Spoji Airport Express jezdí o třetinu lidí více

Zájem o linku Airport Express spojující pražské hlavní vlakové nádraží a Letiště Václava Havla v Ruzyni roste. Podle průzkumu organizátora dopravy ROPID byl v závěru června o třetinu větší zájem o spoje než před rokem. V jeden den ho využije až 2 000 cestujících, z toho přibližně 30 procent cestuje s primární vlakovými jízdenkami Českých drah z různých koutů ČR do/ze stanice náhradní autobusové dopravy Praha Letiště/Airport. Další cestující využívají jednorázové jízdné nebo Prague card. Airport Express je zapojen do sítě vlaků ČD, díky tomu si mohou cestující v nejrůznějších koutech země koupit přímé vlakové jízdenky na Letiště Václava Havla. (pes)

Pracujete jako obchodní zástupce ČD Cargo v Německu a nyní i v Rakousku. Co pro vás osobně znamená rozšíření působnosti frankfurtského zastoupení a jaký je váš nejdůležitější úkol ve Vídni?

Vrátím se nejdřív trochu do minulosti. V rámci projektu transformace zahraničních dceřiných společností rozhodlo v prosinci roku 2012 představenstvo ČD Cargo o změně fungování svého samostatného zastoupení ve Vídni. Tehdy byly posuzovány dvě alternativy. Buď jeho úplné zrušení, či „přidělení“ k frankfurtskému zastoupení. Nakonec zvítězila druhá alternativa a zastoupení ve Vídni se v červenci 2013 stalo stoprocentní dceřinou společností frankfurtského úřadu. Tím se vlastně bývalá vídeňská „dceřina“ stala stoprocentní „vnučkou“ akciové společnosti ČD Cargo. Pro mě osobně byl vznik naší nové dceřině společnosti ve Vídni, kde jsem byl zároveň jmenován jednatelem, samozřejmě spojen s novými povinnostmi, odpovědností a prací na jedné straně, a zároveň s poznáním nových zákazníků, přeprav, železnic a řady zemí na straně druhé. Nejdůležitějším úkolem ve Vídni je zprostředkovat a smluvně zajistit pro společnost ČD Cargo co nejvíce přepravních zakázek od zákazníků se sídlem v našem atraktivním obvodu a získat i vlastní zakázky na speciální bázi tak, aby firma vytvořila co nejlepší hospodářský výsledek.

Jaký vidíte zásadní rozdíl mezi rakouskou a německou mentalitou a přístupem k obchodním záležitostem? V Německu pracujete dlouhá léta, takže můžete porovnávat. Máme se od našich západních a jižních sousedů stále co učit?

To je těžké definovat. Ale je pravda, že určité rozdílné prvky v mentalitě našich sousedů lze vyzorovat. Rakouští zákazníci na mě působí více familiárně. Pro navázání a hlavně udržení dobrých obchodních vztahů upřednostňují časté osobní kontakty, a to mnohdy i na neformální úrovni. Preferují například společné večeře, někdy i v neformálním oblečení, a hovory nejenom o byznysu, ale i o osobních záležitostech. Blízkou osobní znalost často považují za samozřejmou součást oboustranně výhodných obchodních vztahů. Naproti tomu německá mentalita je více formální, na smluvené obchodní schůzky se dostávají vždy v obleku a včas. Řeší méně věcí podle citu než rakouští zákazníci, ale na hodně věcí mají zpracované různé analýzy, projekty, modely, tabulky a řeší neustále různé strategie. Proniknout německému zákazníkovi „pod kůži“ a vytvořit si k němu důvěru potřebuje podle mého názoru více úsilí a delší dobu. Ale určitě mají oba národy i mnoho společného, co by si leckterí čeští lidé mohli vzít za vzor – přesnost, profesionalitu, preciznost v přípravě na jednání, rozho-

Frankfurtské zastoupení ČD Cargo s dceřinou společností ve Vídni zastupuje zájmy ČD Cargo v celkem pětadvaceti zemích západní Evropy. V čele s Karlem Adamem, jednatelem dceřině společnosti ČD Generalvertretung GmbH ve Frankfurtu nad Mohanem a Vídni, nabízí dopravní služby českého národního železničního dopravce, uzavírá přepravní a jiné smlouvy a pro zákazníky zajišťuje servisní služby nejrůznějšího druhu.

dování na základě jednoznačných firemních výhodných kritérií bez intrikaření a někdy i postranních úmyslů s nadějí na osobní prospěch!

Stěžejní zakázkou zastoupení ve Frankfurtu nad Mohanem jsou tzv. „automotive“, přepravy do německého Falkenbergu. Jak se tyto přepravy realizují a jaký podíl na nich má samotné ČD Cargo?

Falkenberg je soukromé seřaďovací nádraží ležící mezi Drážďany a Lipskem, které od německé železniční infrastruktury koupila firma BLG Autorail GmbH. Tato firma vytvořila ve Falkenbergu i technické zázemí jako například opravnou vozň. Je to velice důležitý obchodní partner, významný autodopravce, který vlastní okolo 1 300 patrových vozů na pře-

KAREL ADAM

Po absolvování Střední průmyslové školy železniční v České Třebové a následně absolutoriu Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině (zaměření Železniční doprava a přeprava) pracoval v letech 1987 až 1988 jako výpravčí vlaků a jako vlakový dispečer. V letech 1991 až 1992 byl přednostou stanice v Brandýse nad Orlicí a následující dva roky zastával post náměstka ředitele pro nákladní přepravu na Obchodně provozním ředitelství v Č. Třebové. V letech 1995 až 2004 se stal generálním zástupcem Českých drah ve Frankfurtu nad Mohanem. Od roku 2005 je jednatelem dceřině spol. ČD Generalvertretung GmbH ve Frankfurtu nad Mohanem a od roku 2013 jednatelem dceřině společnosti ČD Generalvertretung GmbH ve Vídni.



FOT: AUT R

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ŠÉF RESORTU DOPRAVY SLIBUJE MIMOÚROVŇOVÉ PŘEJEZDY

Ministr dopravy Dan Ťok chce se Správou železniční dopravní cesty projednat přeměnu přejezdů na koridorech na mimoúrovňová křížení. Reaguje tak na srážku kamionu s vlakem u Studénky. Nové mosty či podjezdy by stály vyšší dle odhadů ministerstva na stovky milionů až miliardy korun. Jen na prvním koridoru jsou desítky úrovnňových přejezdů. „Budeme debatovat o tom, jestli by se s výstavbou nemělo urychleně začít,“ řekl Ťok. Další úvaha se bude ubírat k většímu zabezpečení přejezdů například pomocí čidel, která by upozorňovala dispečery na vozidlo v kolejišti. Ťok tak dává za pravdu některým expertům, podle nichž nemají úrovnňové přejezdy v místech, kde vlaky jezdí až 160 kilometrů v hodině, co dělat. Na Slovensku či v Rakousku se koridory stavějí a modernizují zásadně bez přejezdů. Čeští plánovači naopak při přípravě koridorů v 90. letech od nadjezdů upustili. Více se stavějí až nyní na čtvrtém koridoru v jižních Čechách. Na nových tratích, z Brna do Přerova, už se klasické přejezdy neplánují. Zrušení přejezdů by mělo efekt i pro cestující. Mnohde bylo možné jezdit až zookilometrovou rychlostí, dnešní maximum je 160 km/h. E15 23. 7. 2015

SVĚDEK NEHODY VE STUDÉNCĚ: PLÁČ DĚTÍ, KREV BYLA VŠUDE

Seděl v Pendolinu, lidé kolem něj podřimovali. Všiml si i několika maminek s dětmi. Když vtom přišel náraz. Co se to stalo? Rozhlasový moderátor cítil kouř, brzy slyšel dětský pláč. Lidé se báli, že se nedostanou ven z vlaku, který havaroval ve Studénce na Novojičínsku. Pendolino tam narazilo v rychlosti 160 km/h do polského kamionu, který vjel na přejezd, když neměl. V Pendolinu cestoval i moderátor Michal Merenda (36). Seděl v pátém voze a ze srážky našel vyvázl bez zranění. Na vlastní oči ale viděl, že lidé v přední části tolik štěstí neměli. „Byl to šok. Lidé podřimovali... Najednou prudké brzdění, hodilo to s námi dopředu, pak přišla strašná rána,“ vypráví. „Vypukla panika. Cestovaly s námi i maminky s rodinami. Děti se rozběhly, lidé vstávali a chtěli vystoupit, a když vlak ještě jel. Cítili jsme kouř a báli se, jestli se vůbec dostaneme ven. Uklidnily nás až stewardky, které se chovaly profesionálně. Řekly, že se musíme posadit, dokud vlak nezastaví. Teprve potom otevřely dveře a pomohly nám vystoupit.“ Nejdřív si ani neuvědomoval, jak vážná nehoda se tu odehrála. „Byla to hrůza, trosky. Pak vynášeli ven raněné, všude byla krev...“ BLESK.CZ 22. 7. 2015

ZAUJALO NÁS

„S takovou logikou můžeme zrušit rychlíky. Rychlost i přejezdy odpovídají zákonu, v celé Evropě se na úrovnňových kříženích může jezdit do 160 kilometrů v hodině. Problém je na straně silniční dopravy.“ Mluví SŽDC Jakub Ptačinský o možném snížení rychlosti u rizikových přejezdů.

MF DNES 29. 7. 2015

VLAKY ČASTO PROJÍZDĚJÍ BETONEM MÍSTO KRAJINOU

Pokud se při cestování vlakem rádi rozhlížíte do krajiny, čím dál častěji uvidíte jen beton. Rozsáhlá modernizace sítě přináší i výstavbu kilometrů nových protihlukových stěn. Stěny se nelíbí ani železničářům, požadují je však hygienici. Nové stěny vznikají na místech, kde jezdí desítky let vlaky. I když se modernizaci tratě výrazně hluk z vlaků sníží tím, že se vymění železniční spodek a svršek, vzniknout stejně musí. „Je to požadavek hygieniků a stavebního povolení. Jako železničář z toho radost rozhodně nemáme,“ říká Pavel Mathé, vedoucí oddělení technické přípravy na SŽDC. Podle něj modernizace snižuje hluk o pět až osm decibelů, aniž by se stěny stavěly. Například na nově modernizovaném úseku mezi Běchovicemi a Úvaly na nejfrekventovanější železniční trati v zemi Praha – Kolín už teď budí mezi cestujícími údiv, proč vznikají stěny i mezi kolejemi nebo v místech, kde ještě není zastavba. Stěny rostou u odbočky Blatov. Podle mluvčího SŽDC je důvodem vzniku stěny i mezi hlavní kolejí a krajní kolejí fakt, že se krajní později výrazně odklání od hlavní tratě. O tom, kde se postaví protihlukové stěny a kde ne, rozhoduje akustická studie. IDNES 17. 7. 2015

ČESKÉ DRÁHY ZVLÁDLY NEHODU VE STUDÉNCĚ

Týdeník Marketing & Media vydal článek „Expert: České dráhy nehodu ve Studénce zvládly.“ Největší železniční dopravce se musel vyrovnat s nešťastnou sérií nehod. Pozitivní letní kampaň ale nestáhne. V polovině července vykolejil vlak na Masarykově nádraží a dostal se až na nástupiště. Později na stejném místě souprava přejela muže, který se pohyboval v zakázaném prostoru. Podobné neštěstí se stalo i v Nymburce. Největší nehoda se ale odehrála ve Studénce u Nového Jičína, kde se Pendolino srazilo s polským kamionem, který zůstal stát na přejezdu. „Nejdůležitější je v tu chvíli postarat se o lidi, komunikace je až na druhém místě,“ myslí si ředitel společnosti AC&C PR Jan Klíma. České dráhy povolaly mimořádně do služby desítky zaměstnanců. Na místo vyrazil i předseda představenstva ČD Pavel Krtek. „Myslím, že to dělá dobře,“ okomentoval krizovou komunikaci železničního dopravce Jan Klíma. „Stavějí se k tomu od začátku velmi konstruktivně a empaticky.“ Pozitivní hodnotí reakci Českých drah i partner komunikáční agentury Bison & Rose Vladimír Bystrov. „Z mého pohledu skeptika jsem překvapený, že takový kolos dokázal nic nepokazit.“ MARKETING & MEDIA 3. 8. 2015

Jarní rozkvět ve ZC Velim: dorazil InterPanter i německý rekordman

Po „zimním spánku“ většiny zákazníků, kdy na Zkušebním centru ve Velimi panoval relativní klid, na jaře ve VUZ konečně začalo být poněkud živěji. Na jednom z nevytíženějších polygonů pro testování železničních vozidel v Evropě se pod měděnou pavučinou objevilo několik zajímavých přírůstků včetně rekordmana, elektrické jednotky Siemens ICx či zbrusu nové jednotky InterPanter objednané Českými drahami.

Navečer 14. května dorazila nová souprava na zkoušky ve ZC Velim. Tento vlak s sebou přivezl něco výjimečného. Zbrusu nová elektrická jednotka s označením ICx německého výrobce Siemens začala od té chvíle překonávat jeden rekord za druhým. Dvačtyvozová jednotka se 48 nápravami se sice již loni ve Velimi objevila – šlo o 243 metrů dlouhou jednotku Thameslink stejného výrobce – ICx je ale ještě o celých 100 metrů delší, v této konfiguraci měří úctyhodných 346 metrů, její hmotnost je téměř 700 tun v prázdném stavu (tedy bez cestujících) a jmenovitý výkon je maximálně 9,9 MW. Má jediný napájecí systém, a to německý střídavý 15 kV/16⅔ Hz.

Trvale s německým napětím nad hlavou

Střídavý systém 15 kV/16⅔ Hz, který je typický pro Německo, Rakousko nebo Švýcarsko, se transformuje v tzv. rotačním měničích, jenž je součástí napájecí stanice ZC. Bez něho by nebylo možné tento systém, zejména kvůli třetinové frekvenci oproti klasickému systému 25 kV, poskytovat zákazníkům. Údržbě tohoto rotačního stroje se musí věnovat náležitá pozornost, protože mnohdy je v provozu nepřetržitě 24 hodin denně.

Kromě stroje ICx disponuje tímto napájecím systémem i jednotka Twindexx z produkce německého Bombardieru. První kus, který přijel na konci března ze Švýcarska, doplnil na začátku kvě-



FOTO JAN CHALOUPKA

160 km/h a výkon 2,9 MW, ale vzhledem k účelu použití v regionální dopravě je to naprosto dostačující. Do Velimi na okruh dorazila 4. června, aby se ve velice náročném třítydenním programu podrobila zejména trakčním, brzdovým a hlukovým zkouškám. Specialisté Alstomu ve spolupráci s dvorním vykonavatelem brzdových zkoušek DB Systemtechnik ověřovali funkci protismyku v různých stavech loženi.

Aktuálně nese označení BR 1440, ve ZC Velim byla zkoušena pětivozová verze o délce 90 metrů, ale vyráběna je i ve třívozové variantě. Provozovatelem je německý dopravce VMS GbmH, který zajišťuje regionální dopravu v německém regionu Mittelsachsen v okolí města Chemnitz. Cestující by se těmito jednotkami měli svést již v roce 2016. Po úspěšném vykonání všech plánovaných zkoušek odjela ze ZC 1. července.

Lokomotivy a veletrhy

V lichých letech je zvykem prezentovat produkty a služby na mnichovském veletrhu Transport & Logistic nebo na gdaňském veletrhu TRAKO, v sudých letech je to pak turínský Expo Ferroviaria a berlínský InnoTrans. Každoročně se v polovině června koná česká obdoba posledně jmenovaného, ostravský veletrh Czech Raildays. A rozhodně to již není jen s účastí firem střední a východní Evropy. Stále více chtějí vozidla vystavovat i takové firmy jako Siemens a Bombardier, protože cítí potenciál i v nákladních dopravcích. Proto ze ZC odjely do Ostravy i lokomotivy Siemens Vectron DE a Bombardier Traxx 187.003. Motorový Vectron opustil šestičlennou rodinu a do Velimi se po veletrhu již nevrátil.

Ve druhé polovině května odjela na několik dní i střídavá verze Vectronu 193.930, aby se zúčastnila prezentace Siemensu v rámci mezinárodní konference Customer Conference Locomotives 2015 v polském Gdaňsku. Zbývající členy rodiny Siemens doplnil 20. června nejprve

Vectron MS 193.822, který se vrátil po několika měsíčních testech v Bulharsku a Rumunsku. Na konci června byla rodina šesti Vectronů ještě rozšířena o staršího předchůdce, lokomotivu ES64F4, konkrétně šlo o stroj 189.017.

Ani Bombardier nezástal pozadu. Od začátku května pokračovaly ve zkouškách dvě lokomotivy Traxx F160 AC3 LM 187.002 a 003, s nimiž jako pomocná zůstává stále Traxx P160 AC2 146.552 patřící DB Fernverkehr. V polovině května se k nim přidal ještě stroj 187.001, který přijel z Kasselu, a do ZC Velim byl přepraven společně s jednotkou ICx.

Znovuzrození legendy

Měla být symbolem síly a českého umu, přesto se této nejvýkonnější motorové lokomotivy vyrobily pouhoupouhé dva kusy. Nasazení do pravidelného provozu se nedočkala a i přes velkou snahu skupiny nadšenců začaly oba prototypy postupně chátrat. Reč je o lokomotivě T 499.0, nazývané díky reflektoru pod čelními skly kabiny strojvedoucího Klyklop.

Dobrý nápad doplněný poctivou dílenskou prací s podporou nemalých finančních prostředků pomohl dostat tuto lokomotivu zpět na koleje. A tak dne 6. května mohl stroj T 499.0002 jakoby znovuzrozený opustit symbolicky výrobní halu a vyjet v obnovené premiéře na zkušební jízdu svou maximální rychlostí 140 km/h. Ani déšť, který po velkou část této slavnosti skrápěl téměř 200 účastníků z řad novinářů, odborné veřejnosti a pozvaných významných hostů, nezkalil celkový dojem z akce a nezbyvalo, než této legendě zatleskat a popřát mnoho šťastných kilometrů.

Křest nového InterPantera

To skutečnou premiéru si odbylo o poznání novější a modernější vozidlo – elektrická jednotka 109E (ř. 660 ČD), kterou vyrobila ostravská Škoda Vagonka. Na první pohled je k nerozeznání od tvarově podobných jednotek řad 440, 640

nebo 650, pro které se u ČD vžil označení RegioPanter a které již vozí v pravidelném provozu cestující v polovině krajů ČR. Jednotka řady 660 je ale určena pro dálkovou dopravu, čemuž je uzpůsoben počet nástupních dveří, oddělení prostoru pro cestující od nástupního prostoru a uspořádání prostoru pro cestující, zejména řešení míst pro objemnější zavazadla. České dráhy objednaly 14 jednotek, ty se vyrábějí ve tří- a pětivozové verzi. Souprava dostala jméno InterPanter.

Právě prototyp pětivozové jednotky 660.101 přijel do Velimi navečer 9. června. Technici a specialisté ze Škody Vagonky, Škody Transportation, Škody Electric a další dodavatelé začali ihned s ožiováním jednotky, aby byla připravena na slavnostní křest, který se uskutečnil v krásný letní den 25. června. Jednotka poté naplno najela na stanovený harmonogram typových zkoušek.

Místo i pro další projekty

Ve druhém červnovém týdnu od 8. do 12. června se ve ZC Velim uskutečnily zkoušky s elektrickou jednotkou typu 7Ev (ř. 650 ČD), zaměřené na interakci mezi vozidlem a vlakovým zabezpečovačem. Na těchto vývojových zkouškách se kromě plzeňské Škody Transportation (výrobce elektrické jednotky) a AŽD (výrobce VUZ), podíleli rovněž specialisté ZL VUZ (měření EMC). Použitá jednotka 650 001 vykonala i zkušební jízdu na trati SŽDC mezi Kolínem a Lysou nad Labem.

Převahu zástupců holdingu Škoda podtrhuje šumperská Pars nova, která v červnu provedla zkušební jízdy dvou lokomotiv 109E (ř. 380 ČD) po provedení vyvazovacích oprav. Nejprve 1. června byla ke zkouškám přistavena lokomotiva 380.019-0, v neděli 14. června pak 380.015-8. Obě byly poté převzaty příjemcem ČD, ještě týž den přepraveny do domovského depa a nasazeny zpět do pravidelného provozu. DANIEL LOS vedoucí ZZO



FOTO DANIEL LOS

ICx disponuje novým konceptem brzdových systémů, který je v odpovědnosti konstruktérů Siemensu. Cílem zkoušek je proto validace brzd do maximální rychlosti 200 km/h, přičemž maximální konstrukční rychlost vlaku je 250 km/h. Hlavní část typových zkoušek je prováděna na domácím zkušebním okruhu ve Wegberg-Wildenrathu.

Brzdové zkoušky se neobejdou bez simulace toho nejdůležitějšího, tedy cestujících. Ve dnech 13.–15. června se proto naložilo 238 tun zátěže do jednotky, což je opět rekordem v historii VUZ. Ani 160 tun, které jsou ve ZC k dispozici, nestačilo k pokrytí tohoto požadavku, a dalších 80 se muselo půjčit od externího dodavatele. Celková hmotnost jednotky se vyšplhala na neuvěřitelných 900 tun. Na druhou stranu je ale nutné říci, že při rozložení této hmotnosti na všech 48 náprav dostaneme hodnotu necelých 19 tun na nápravu, což je méně, než mají například elektrické lokomotivy.

na druhý z Německa. Bylo poznat, že zkušební program je náročný, protože minimálně v pracovních dnech se prováděly příprava a vlastní zkoušky na obou jednotkách ve třísměnném provozu. Plně využity tak byly obě koleje v hale HPZ II. V ranní a někdy i odpolední směně specialisté prováděli i stacionární ladění a hlavně v noci prováděli jízdní zkoušky, a to nejen na velkém zkušebním okruhu, ale občas paralelně s druhou jednotkou i na malém zkušebním okruhu. Maximální rychlost tohoto stroje je 200 km/h a jmenovitý výkon dosahuje 7,5 MW.

V průběhu zkušebního programu má být testován i zabezpečovací systém ETCS L2. Posledním zástupcem s čistě střídavým napětovým systémem 15 kV/16⅔ Hz je elektrická jednotka z rozsáhlé rodiny spolehlivých vozidel Coradia Continental německého výrobce Alstom. Oproti předchozím dvěma vysokorychlostním vozidlům má rychlost „pouze“

Projekt Kniha do vlaku si už získal řadu čtenářů

Havlíčkův Brod, Chlumeck nad Cidlinou, Most, Strakonice, Brodek u Přerova a Slaný. Poněkud nesourodou směsí českých a moravských měst spojuje zajímavý projekt s názvem Kniha do vlaku, který se postupně rozšíří do dalších takřka dvou desítek železničních stanic Českých drah po celé republice. Jakýmsi „pokusným králičkem“ se stala podobná služba loni v září na nádraží v jihomoravském Mikulově.

Podnět dala Národní knihovna

Z uložených knih si každý může vybrat přesně takovou, která mu zpříjemní chvíle nejen čekání, ale i na samotnou jízdu vlakem. Díla nejsou součástí fondu žádné knihovny, takže se nemusí vracet. Cestující si mohou půjčit, vzít, případně do knihovniček uložit některou ze svých nepotřebných nebo přečtených knih. Na nádražích je dovoleno

umístit libovolné knihy, pokud po obsahové stránce odpovídají obecnému vkusu a nemají nevhodný obsah. „Projekt vznikl letos na základě podnětu Národní knihovny České republiky. S jejím zástupcem jsme dojednali, že ve vybraných železničních stanicích bude umístěna police jednotného vzhledu s knihami, která se bude lišit jen velikostí. Současně jsme začali uzavírat nájemní smlouvy s místními knihovnami na dobu neurčitou za jednotnou cenu. Knihovny zajišťují instalaci a zabezpečení knihovniček proti pádu a po dobu trvání nájemní smlouvy současně i dohled, úklid a doplňování knih,“ vysvětluje Petr Klábík z Odboru správy a prodeje majetku ČD.

Půjčováním knih dochází jakýmsi způsobem k rozšíření nabízených služeb pro cestující a může se tím zvýšit pozitivní vnímání Českých drah jako společnosti nejen přátelské ke svým zákazníkům,



Půjčit si knihu do vlaku bude možné ve více než 20 stanicích. FOTO AUTOR

ale současně i kulturně smýšlejší. Obdobný projekt je již úspěšně realizován například na náměstích větších měst a je veřejností dobře hodnocen. „Můžeme oprávněně očekávat zájem nejen samotných cestujících, ale i médií o tuto netradiční službu v originálním, ale přitom vlastně očekávatelném prostředí železničních stanic, kde se veřejně a zdarma nabízí čtení do vlaku,“ potvrzuje ředitel Odboru obchodu osobní dopravy ČD Jiří Jeřeta.

V Mostě se rozebralo 45 svazků

Projekt Kniha do vlaku má u cestujících již velký ohlas. Například na mosteckém nádraží hned po instalaci regálu napoprvé umístili 272 knih a poměrně ve velké rychlosti se rozebralo 45 svazků. „O knihy se lidé živě zajímají, zastavují se, ptají se, zda mohou také přinést svoje knížky, které už pře-

četli. O pořádek v knihovničce se dvakrát denně staráme s kolegyní, protože obě dojíždíme do práce vlakem,“ říká Anna Němcová z Městské knihovny v Mostě.

Začátkem července byl projekt Kniha do vlaku spuštěn také v Havlíčkově Brodě, kde místní knihovnici zaznamenali nebyvalý zájem o tuto službu na sociální síti Facebook. „Protože projekt funguje krátko, knihy se ještě nestíhají vracet. Vytvořili jsme již samolepku k identifikaci knih pocházejících z Havlíčkova Brodu,“ říká jedna z knihovnic Helena Valtrová. Do zdejší knihovničky se vejde asi 150 knih. Jde hlavně o tituly oddechové, vhodné do vlaku – povídky, detektivky, romány a knížky pro děti a mládež. „Zkusili jsme sem včlenit naučnou literaturu a i takové knihy po několika dnech zmizely. Doufáme, že projekt přinese radost z knih co nejvíce lidem,“ dodává Helena Valtrová. MARTIN HARÁK

Cargo

KRÁTCE

Odváželi jsme tramvajové koleje

V sobotu 20. června začala oprava tramvajové tratě na Evropské třídě v Praze v délce zhruba 1 600 metrů včetně příslušenství. Tato celkem běžná oprava a rekonstrukce tramvajové tratě, která se v Praze uskutečnila několikrát, je ale z pohledu ČD Cargo něčím více jen výjimečná: po čtyřech letech byly opět vytěžené staré kolejnice přepraveny ze stavby do místa dalšího zpracování po železnici. Naposledy se tak stalo v roce 2011 při rekonstrukci tramvajové tratě Braník – Dvorce a kolejnice byly tehdy nakládány ve stanici Praha-Krč. Při letošní akci byla nakládka provedena ve stanici Praha-Zličín, kde byly likvidované kolejnice nakládány naposledy před pěti lety při rekonstrukci přilehlého úseku tramvajové tratě v Plzeňské a Makovského ulicích. Pro letošní akci by samozřejmě byla pro nakládku nevhodnější stanice Praha-Velešlavín, kde ale není k dispozici sjízdná manipulační kolej, a proto byla nakládka do železničních vozů nakonec uskutečněna až ve vzdálenější Zličíně. Kolejnicemi bylo v pondělí 22. června a v úterý 23. června naloženo celkem sedm vozů řady Eas, které se v noci na středu 24. června vydaly na cestu do stanic určených v Kladně-Dubí a Praze-Hostivaři. Tím se ukázalo, že železnice může být konkurenceschopná i na krátké vzdálenosti a může odlehčit přeplněným městským silnicím.

MARTIN BOHÁČ

Kulturní akce na Žižkově

ČD Cargo se letos opět podílí na kulturních akcích na Nákladovém nádraží Praha-Žižkov. Aktuální ročník zastřešuje Národní filmový archiv. Naše společnost poskytuje plošinové vozy pro vytvoření originálního prostoru přímo v kolejisti a umožňuje jejich umístění v kolejisti žižkovského nákladového nádraží. Původní prostor stanice je tvořen dvěma souběžnými budovami skladů, z nichž jedna sloužila pro podej a druhá pro výdej zásilek. Mezi těmito sklady jsou 2 kolejové skupiny po 4 kolejích a uprostřed rampa, která byla dostupná ze skladů na obou stranách. Koleje jsou kusé, celý prostor je uzavřen hlavní budovou s kancelářemi a tvoří tak velké písmeno U. Národní filmový archiv má pro akce v pronájmu část bývalého skladu podeje v blízkosti zarážedel kolejí, do kterého umístil stálý bar. Na vnitřní prostor navazuje venkovní plošina vytvořená na vozech řady Res ČD Cargo. Po sklopení bočnic a klanic byly vozy propojeny dřevěnou podlahou v úrovni ložné plochy. Vznikla tím velká plošina, na níž byla instalována křesílka, stoly a výzdoba. Návštěvníci si tak zde mohou vychutnat občerstvení z baru. Nejčastějším využitím prostor je letní kino, kde jsou promítány nejrušnější filmy. MARTIN KAŠPAR

Vlak s dřevem z Ukrajiny

Dlouhé roky nepoužívaná vlečka Avia v pražských Čakovcích v úterý 20. července ožila. Nebylo to však obnovou přepravy nákladních automobilů, ani komponent pro jejich výrobu, ale zboží úplně jiným. Do stanice Praha-Čakovice toho dne přijel vlak sestavený z osmnácti vysokostěnných a klanicových vozů ložených měkkým dřevem z listnatých stromů z Ukrajiny, konkrétně ze stanice Mukačevo. Dřevo bude v Praze firmou zabývající se výrobou dřevní štěpky zpracováno a použito pro ekologické energetické účely v jedné ze středoevropských spaloven biomasy. Pokud vše dopadne podle plánu a představ zákazníka, měly by se tyto přepravy opakovat zhruba jednou měsíčně. MARTIN BOHÁČ

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



MATKA S DCEROU. Kapacitu železničního tranzitního koridoru vedoucího přes Pardubice využívají osobní i nákladní dopravci.

FOTO MICHAL ROH ML.

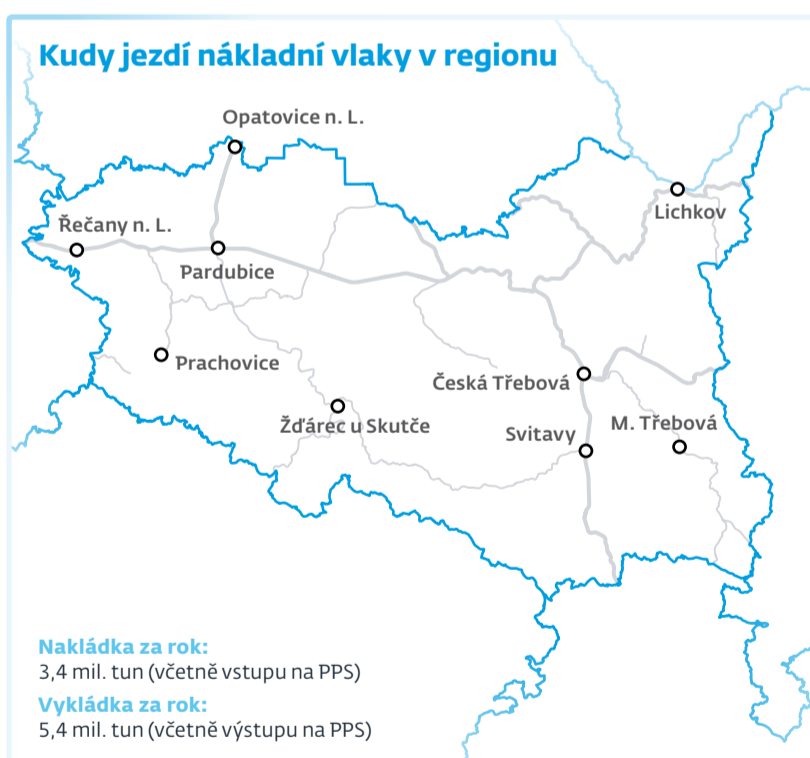
Doprava v Pardubickém kraji: cisterny i vozy s uhlím

Pardubický kraj s více než pěti sty tisíci obyvateli zaujímá 4 519 km². Rozlohou i počtem obyvatel je srovnatelný se sousedním Královéhradeckým krajem. Oba regiony jsou také do značné míry hospodářsky i kulturně svázány. Propojeny jsou samozřejmě také dopravně – krajské metropole spojuje 22 km dlouhá elektrifikovaná trať. Ta se právě modernizuje a pracuje se na jejím částečném zdvoukolejnění.

A tím se také dostáváme k popisu železniční sítě Pardubického kraje. Z celkové délky 501 km je 313 km tratí celostátních a dalších 188 km regionálních. Přibližně 30 procent tratí je dvoukolejných a cca 40 procent elektrifikovaných. SŽDC v Pardubickém kraji investuje nejen do koridorových, ale i dalších tratí. Svědčí o tom například modernizace a elektrifikace tratě z Letohradu do Lichkova nebo probíhající modernizace tratí Pardubice – Hradec Králové nebo Pardubice – Chrudim. Když hovoříme o Pardubickém kraji, nesmíme zapomenout na to, že se zde nachází jedna z největších seřadovacích stanic v České republice – Česká Třebová. Ta patří mezi čtyři hlavní seřadovací stanice ČD Cargo. Výkony spádoviště jsou dlouhodobě ustáleny na celkovém průměrném počtu až 700 zpracovaných vozů za 24 hodin, sestávají se zde jak dálkové, tak místní relace. Česká Třebová je však nejen důležitou vlakotvornou stanicí, ale nachází se zde také rozsáhlý terminál kombinované dopravy operátora Metrans. V současné době pro tohoto operátora zajišťujeme část vnitrostátních a vývozních přeprav.

Přepravy pro chemický průmysl

Zmíněný hraniční přechod Lichkov – Międzyzlesie je jediným železničním hraničním přechodem Pardubického kraje. Z polské přechodové stanice pak vlaky pokračují po elektrifikované trati přes Kłodzko, Kamieniec Żąbkowicki do Wrocławu a dále do polského vnitrozemí nebo také do baltských přístavů. Stabilně se přes tento přechod vyváží cca 250 tisíc tun zboží ročně, více než 350 tisíc tun zboží tímto přechodem do České republiky naopak vstupuje. Významnými zákazníky ČD Cargo jsou chemické firmy Synthesia (Pardubice-Rosice nad Labem) a PARAMO (Pardubice hlavní nádraží). Škála výrobků těchto firem přepravovaná po železnici je velice široká. Za všechny můžeme jmenovat kyselinu sírovou, kyselinu dusičnou nebo výrobky organické chemie. Mezi klíčové zákazníky Synthesie patří zpracovatelé barviv a pigmentů pro textilní průmysl, koželužny, papírny, farmaceutické koncerny, zbrojařské firmy, producenti kosmetiky či podniky z oblasti zemědělství. A některé z těchto zákaz-



níků využívají k odběru surovin právě železniční dopravu. Menší objemem přepravy, ale přesto důležitým zákazníkem, je akciová společnost Explosia vyrábějící

střelivo a trhavinu. Zásilky trhavin dodávané po železnici, např. do dolů, vyžadují s ohledem na svoji nebezpečnost splnění řady specifických podmínek.



HURÁ DOMŮ. Prázdné vozy po přepravě sody se přes hraniční přechod v Lichkově vracejí zpět do Polska. FOTO MICHAL ROH ML.

Znovu získané přepravy uhlí

Z pohledu vykládky i nakládky je důležitým bodem stanice Řečany nad Labem, přípojná stanice pro vlečku elektrárny Chvaletice. Ta byla postavena v letech 1973 až 1979 na území bývalých pyritových lomů. Jednotlivé bloky byly uvedeny do provozu v rozmezí jednoho roku – od konce roku 1977 do konce roku 1978. Čtyři 200MW bloky vytvářejí celkový instalovaný výkon 800 MW. Denně sem ČD Cargo dopraví až osm plně naložených vlaků s hnědým uhlím ze severních Čech. Na vlečce je instalován rotační výklopník na vykládku otevřených vysokostěnných vozů. Na elektrárenskou vlečku směřují i zásilky odsířovacích vápenců a vápna. V případě přeprav chvaletického uhlí se železnice musela prodat v konkurenci labské lodní dopravy. A až v roce 1996 přesvědčily České dráhy ČEZ o cenové i kvalitativní výhodnosti železniční dopravy. Další soubor o přepravu uhlí muselo ČD Cargo svěst na podzim loňského roku, kdy zvítězilo ve výběrovém řízení a zpět od AWT převzalo tyto objemově významné přepravy. Také do stanice Opatovice nad Labem, ležící na severním okraji Pardubického kraje, míří denně několik ucelených vlaků s palivem – s černým uhlím z polského dolu Silesia a s hnědým uhlím z německého Profenu pro příjemce Elektrárny Opatovice.

Důležitá tratě i v podhůří

Významnými z pohledu železniční dopravy jsou také stanice Prachovice a Kostelec u Heřmanova Městce ležící na 21 km dlouhé trati v podhůří Železných hor. Do první jmenované je napojena vlečka cementárny společnosti CEMEX. V Kostelci u Heřmanova Městce jsou zásobníky na pohonné hmoty. V řádu stovek vozů se pohybují přepravy plynů pro příjemce Flaga plyn v Opatovicích nad Labem. Ze Žďárce u Skutče odjíždějí ucelené vaky se šterkem na infrastrukturní stavby, ve stanicích a nákladních na okraji Českomoravské vrchoviny, Orlických hor a také v podhůří Železných hor se nakládá dřevní hmota.

Nemělo by význam dopodrobna popisovat další místa, kde se nakládá nebo vykládá zboží z železničních vozů. Podívejme se jen na některé zajímavosti. Ve stanici Jablonná nad Orlicí nakládala pravidelně firma Isolit-Bravo plastové kuchyňské a kancelářské potřeby. Do České Třebové dovážíme pro firmu KORADO plechy na výrobu radiátorů i balič lepenky. Zaujímá je i spolupráce ČD Cargo s firmou SCHENKER při zajišťování logistiky svařovacích materiálů společností ESAB.

MICHAL ROH

Naše tiskárna v Olomouci sází na nový výkonný stroj

Nedávná ekonomická krize silně zasáhla také polygrafický trh a zákazníci mají častěji zájem o menší náklady tisků, než tomu bylo v minulosti. To nahrává tiskárnám, které dokážou přizpůsobit technologie novému trendu. Objemy zakázek často nejsou výhodné pro tisk ofsetovou technologií na velkých a výkonných strojích, ale spadají spíše už do oblasti digitálního produkčního tisku, který má před sebou, ať už v laserové nebo injektové podobě, slibnou budoucnost. Jedna z takových tiskáren je součástí Zásobovacího centra Českých drah a sídlí v Olomouci.

Moderní tisková technologie, řízená pro potřeby národního dopravce, umožňuje vytvářet personalizované zakázky, jako je například číslování jednotlivých průkazů pro cestující veřejnost. Tato technologie umožňuje, aby každý jednotlivý výstisk obsahoval různá data, například jméno a příjmení zákazníka apod.

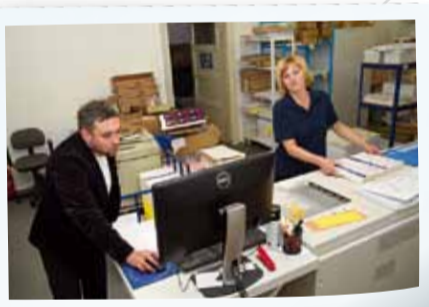
Prioritou jsou materiály pro železnici

„Základem naší činnosti jsou tiskové práce pro železniční sektor. Mimo to máme zakázky i od různých externích subjektů, jako jsou neziskové organizace, muzea, divadla či obecní úřady,“ vysvětlil šéf tiskárny Emil Pališek. Potvrdil, že největší vyžití tiskárny je vždy při změnách grafikonu vlakové dopravy. Vzhledem k tomu, že v Olomouci tisknou všechny pomůcky ke grafikonu vlakové dopravy, má personál hodně napilno především ke konci roku.

Nezanedbatelnou část produkce olomoucké tiskárny tvoří regionální jízdní řády pro cestující veřejnost, směrové cedule do vlakových souprav či cestovní průvodci pro všechny vlaky vyšší kvality. Jen málokdo ví, že olomoucká tiskárna zajišťuje polepy a samolepicí piktogramy na kolejová vozidla Českých drah a také označení do vestibulů a nástupišť na tuzemských nádražích.

„Neomezené“ možnosti digitálního tisku

Digitální technologii pořídili v Olomouci především kvůli její úžasné variabilitě tisku. Na stroji se dají tisknout jak super kvalitní fotografie, tak i obyčejné tiskopisy na recyklované či samo-



„Jedná se o stroj se špičkovou tiskovou technologií, kvalitativně shodnou s ofsetovým tiskem, a takových je v České republice instalovaných pouze pár kusů.“

ků efektivnější než stará ofsetová technologie při zachování stejné kvality. Velkokapacitní zásobníky na vstupu a výstupu digitálního stroje zajišťují prakticky bezobslužný provoz zařízení. Také spektrum potiskovaných médií je daleko větší než u ofsetových strojů. Současné digitální stroje zvládají potisk od nízkogramážových médií, jako je například samopropisovací papír, přes běžné ofsetové a natírané papíry až po kartonové lepenky a syntetické materiály, kterými jsou plastové samolepky nebo fólie.

Počty zakázek rostou, objemy ale klesají

V tiskárně Zásobovacího centra Českých drah byla digitální tisková technologie původně spíše doplňkem k stávajícím tiskovým zařízením. Po zvyšující se poptávce po těchto službách se proto tiskaři rozhodli investovat do výkonného produkčního stroje C 1000 od firmy Xerox umožňujícího tisknout rychlostí až tři tisíce plnobarevných archů o daném rozměru do 330 x 480 mm v rozlišení 2 400 dpi za hodinu. Stroj často tiskne i nepřetržitě celý týden v kuse, včetně nočních směn. „Jedná se o stroj se špičkovou tiskovou technologií, kvalitativně shodnou s ofsetovým tiskem, a takových je v České republice instalovaných pouze pár kusů. Vzhledem k specifickému spektru tiskových zakázek na dráze se tiskárně stroj jednoznačně ekonomicky vyplatí. Náročnost na obsluhu takového stroje je zcela minimální a zvládne ji každý dobře zaškolený zaměstnanec nebo i brigádník,“ řekl Pališek. Podle vedoucího tiskárny v poslední době nastává poněkud paradoxní situace, kdy zakázek je stále více, ale tisknou se v menších objemech. „Každý dnes počítá každou korunu, takže je tento tisk ekonomičtější.“

Univerzální stroj

Unikátnost tiskárny ČD v Olomouci spočívá v její univerzálnosti. Pokrývá totiž potřeby nejen národního dopravce, ale současně řady dalších tuzemských firem spojených s železniční dopravou. A to jak dceřiných společností Českých drah, tak i státní organizace SŽDC či řady privátních firem. V Olomouci se tiskne prakticky všechno počínaje služebními pomůckami přes reklamní brožury a letáky až třeba po čtrnáctideník Železničář či měsíčník Můj vláček. Takový rozsah služeb je možný díky digitální technologii, která má v olomoucké drážní tiskárně několikiletou tradici.

MARTIN HARÁK

propisovací papíry. Na příkladu směrových cedulí do vlakových souprav se ukázala praktická výhoda digitálního tisku, který umožňuje zkompletování sad už při samotném tisku bez nutnosti dalšího snášení jednotlivých archů v knihárně. Digitální tisk je u menších nákladů tis-

Železniční uzel v Břeclavi září novotou, vlaky zrychlily

Na jednom z nejdůležitějších tuzemských železničních uzlů skončila druhá etapa celkové rekonstrukce. Díky ní zmizelo pověstné úzké hrdlo, které bylo příčinou pomalých jízd osobních i nákladních vlaků. Navíc se traťový úsek mezi Břeclaví a Modřicemi, resp. Lanžhotem, řídí dálkově od 30. března z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově a ze všech nácestných stanic, s výjimkou Vranovic, zmizeli výpravčí.

Průjezd vlaků se výrazně zrychlil

Stavbaři od října 2007 ve dvou etapách kompletně zrekonstruovali breclavský železniční uzel nacházející se v těsném sousedství hranice s Rakouskem a Slovenskem. Jako první přišla na řadu přestavba breclavského osobního nádraží a stavebními úpravami současně prošla jižní a severní část celého uzlu. Ve druhé etapě se zmodernizovalo takzvané střední zhlaví. To se nachází mezi osob-

ním nádražím a přednádražím, kudy jezdí všechny mezistátní spoje EuroCity nebo nejmodernější české a rakouské soupravy railjet. V této fázi se aktivovalo také nové staniční zabezpečovací zařízení ESA 11. Modernizace výhybek zrychlila průjezd vlaků, které mohou nyní vjíždět do odbočky rychlostí 80 až

100 km/h a v přímém směru stovacetikilometrovou rychlostí. Stavbaři položili více než pět kilometrů nových kolejí a takřka sedmdesátku výhybek s elektrickým ohřevem. Použití bezstykových kolejnic se navíc projevuje mnohem klidnější jízdou vlaků a tím i daleko vyšším komfortem cestování.



V bezprostředním sousedství prvního nástupiště bylo díky investici města Břeclav vybudováno autobusové nádraží a nové řešení doznala i přilehlá cyklostezka a chodník. „Pro naše zákazníky, kteří přijíždějí do Břeclavi vlakem, slouží od loňska nový dopravní terminál s dvánácti krytými stánkami, takzvaným systémem hrana-hrana, čímž se významně urychluje přestup z regionálních, ale i dálkových vlaků na integrované autobusy a naopak,“ potvrdil přednosta osobní stanice ČD Břeclav Roman Vorálek.

Nové zařízení zvýší bezpečnost

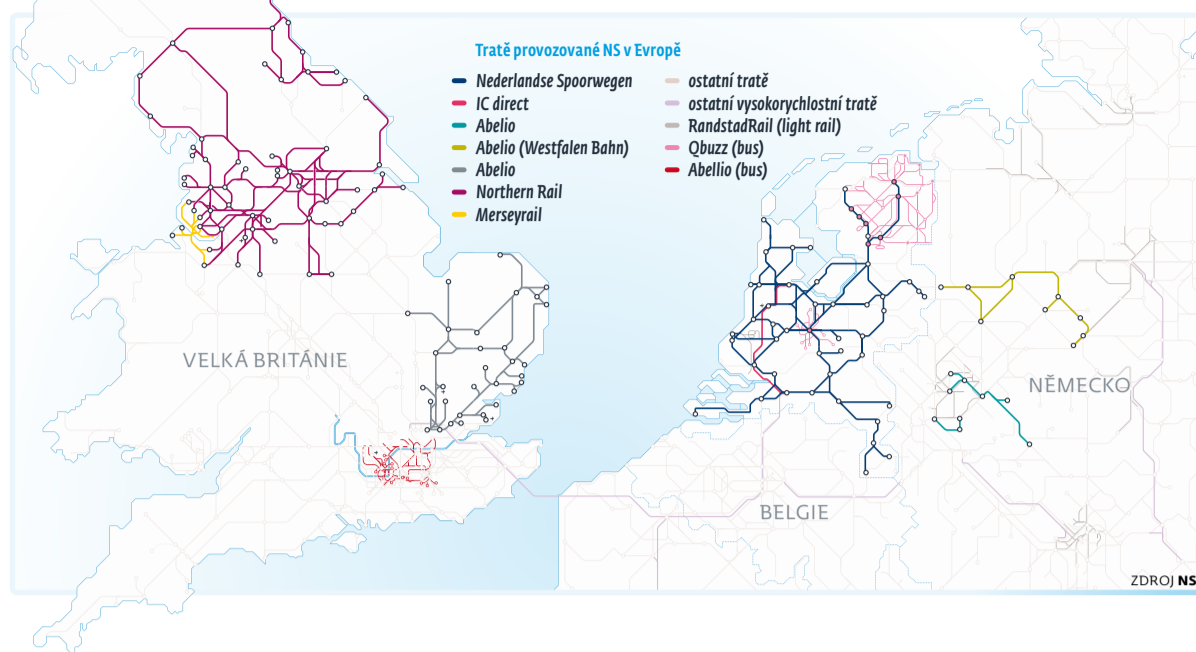
Dalším pozitivním přínosem stavební činnosti bylo zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu a zkvalitnění služeb v osobní i nákladní dopravě. Umožnila to instalace elektronického zabezpečovacího zařízení třetí generace, na něž se připojily i přilehlé traťové úseky z Břeclavi do Modřic a naopak do Lanžhotu. Do bu-

doucná je uvažováno o dálkovém řízení provozu stanice z dispečerského pracoviště v Přerově. V současnosti je breclavský uzel řízen z tamního jednotného obslužného pracoviště. Tradiční výpravčí v „červené čepici“ už cestující nevidí jak v Modřicích, tak i Hrušovanech u Brna, Šakvicích, Zaječčí či Podivíně.

Podle přednosta breclavského Provozního obvodu SŽDC Rudolfa Tučka zůstává takzvaný pohotovostní výpravčí ve Vranovicích. Ty jsou významným přestupným bodem jihomoravské integrované dopravy a také tam končí celá řada příměstských vlaků od Brna. „Ve stanicích dříve obsazených výpravčími byly v prodeji jízdenky i po otevírací době pokladníků Českých drah, což se nyní změnilo. Dnes si cestující musí obstarat jízdenky buď v automatech, předprodejích, nebo přímo u průvodčích ve vlacích Českých drah,“ vysvětluje manažer ZAP Brno Pavel Karšulín.

MARTIN HARÁK

Hlavní železniční společnost provozující osobní dopravu v Nizozemsku – Nederlandse Spoorwegen (NS) – se prostřednictvím své odnože, firmy Abellio, snaží pronikat do zahraničí. Například v Německu Abellio provozuje několik regionálních železničních linek v Severním Porýní-Vestfálsku. A nově má být udělena koncese pro trať Heerlen – Aachen (Čáchy), historického a lázeňského města v nejzápadnější části Německa. Nezapomíná však ani na rozvoj domácích tratí.



KRÁTCE

RAKOUSKO Kvůli horku kropí trať Arlbergbahn

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) přistoupily v horkých dnech na začátku července k mimořádným opatřením, kdy požární a záchranný vlak s cisternovým vozem o objemu 80 000 m³ vody použily ke kropení železničního svršku na náročné horské trati Arlbergbahn v úseku Bludenz – Wald am Arlberg. Západní rampa Arlbergbahn má sklon až 31 promile a minimální poloměr oblouků 250 metrů. Přestože se nachází ve výšce cca 600 až 1 100 metrů nad mořem, dosahovala okolní teplota až 33 °C. Kropení mělo předejít požárům na sklonově náročné trati a deformaci kolejnic v důsledku vysokých veder. (Pešť)

NORSKO Na severu vznikne nejdelší železniční tunel

V Norsku začnou v tomto roce hlavní práce na výstavbě 22 km dlouhého železničního tunelu Follo. Tunel se bude nacházet mezi Oslem a Ski a měl by být postaven pro maximální rychlost 250 km/h. Nejdelší tunel Skandinávie bude dvoukolejný, se samostatnými tubusy, které budou hloubit čtyři vrtné soupravy. Jedná se o tunel, který je budován na nové trati dlouhé 64 km, trať bude vycházet přímo z hlavního nádraží v Oslu, a proto musí dojít i k úpravě zhlaví. Ve Ski bude vybudováno nové nádraží s autobusovým terminálem. Tunel by měl být hotov za sedm let a měl by stát 3,2 mld. eur, s ním i nová trať, která zkrátí jízdní dobu rychlíků mezi Oslu a Ski. (sh)

NĚMECKO TÜV NORD schvaluje lokomotivy Škoda

TÜV NORD a DB Systemtechnik zkoušejí z pověření českého výrobce železničních kolejových vozidel Škoda Transportation nově vyrobené osobní vozy a lokomotivy pro trať Norimberk – Ingolstadt – Mnichov v rámci schvalovacích postupů pro evropské a národní schválení kolejových vozidel. Zkoušky probíhají v souladu se stanoveným místem pro schvalování, kterým je Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Škoda Transportation a Škoda Vagonka dodají patrové vozy a lokomotivy pro příměstskou dopravu na trati Norimberk – Ingolstadt – Mnichov. Zahájení provozu je plánováno od roku 2016. Nové vozy potřebují certifikát konformity dle směrnice EU, což je zdoluhavý proces. V Evropě je potřeba splnění podmínek interoperability. (sh)

ŠVÝCARSKO Jednotka ETR 470 odstavena v Uetikonu

Švýcarské spolkové dráhy (SBB) se rozhodly, že již více nebudou využívat jednotku ETR 470.002 k testovacím jízdám a rozhodly se ji odstavit v dubnu ve stanici Uetikon na trati Curych – Rapperswil. Dvě další testovací jednotky ETR jsou odstaveny ve stanici Dotikon a poslední čtvrtou jednotku SBB pronajaly společnosti Trenitalia. Švýcarský národní dopravce má zájem tyto jednotky s výkyvnou skříní prodat – pravděpodobně do některé ze zemí východní Evropy. O případné transakci by se mělo rozhodnout v nejbližší době. (sh)

Národní dopravce v zemi tulipánů zacílil i na zahraničí

Nizozemské železnice byly založeny v roce 1937 jako státní podnik. Mezi roky 1920 až 1937 se používalo označení Nederlandse Spoorwegen i pro spolupracující soukromé železniční společnosti HSM a SS, v nichž měl stát od roku 1920 čtyřicetiprocentní podíl.

Kromě vlaků mají i autobusy

Společnost Nederlandse Spoorwegen (NS) byla ještě v roce 1989 unitární železniční společností, která provozovala nejen dopravní cestu na nizozemské železniční síti, ale současně veškerou další činnost spojenou s železnicí. V roce 2014 se fungování nizozemských drah upravilo podle modelu, který požaduje Evropská unie. Jde o moderní podnik se sídlem v Utrechtu s aktivitami i v zahraničí. Jediným akcionářem je stát prostřednictvím ministerstva financí. Takzvaná NS Group spravuje v současnosti železniční stanice, osobní vnitrostátní a mezinárodní železniční přepravu, depa a dílny pro údržbu vozidlového parku, ale i zahraniční aktivity pomocí své firmy Abellio, a v neposlední řadě autobusovou dopravu. Naopak nákladní doprava byla odprodána a je ve vlastnictví německé firmy DB Schenker.

Nizozemské dráhy své osobní vlaky provozují na cca 1 800 km železniční síti, což je tzv. základní síť z celkové délky 3 063 km nizozemského železničního systému, přičemž 2 161 km je elektrifikováno. Speciální trať pro nákladní dopravu „Betuwe“ a vysokorychlostní trať HSL-Zuid pro osobní dopravu jsou napájeny trakčním napětím 25 kV/50 Hz, ostatní tratě pak stejnosměrným napětím 1 500 V. Koncese má společnost NS udělena až do roku 2025. Nizozemské dráhy mají své aktivity i v Anglii či Německu, a to prostřednictvím zmíněné společnosti Abellio. Firma svého času působila i v České republice, a to v autobusové dopravě. Odtud se však v roce 2013 stáhla.

Regionální autobusovou dopravu NS zajišťuje prostřednictvím společnosti Obuzz, která je v Nizozemsku významným hráčem. Kromě toho národní železniční dopravce vlastní 49 procent akcií v dopravní společnosti HTM, jež v Den Haagu provozuje tramvaje, příměstskou městskou rychlodráhu Randstad Rail a autobusy. Nizozemské dráhy nedostávají státní subvence, ale takzvané „Studentenkaart“. Ty jim každoročně přinášejí okolo 400 mil. eur. V loňském roce



INVESTICE. Obnovu i údržbu stanic v celé železniční síti má na starosti správce infrastruktury ProRail. Ten je také největším příjemcem peněz od státu.

národní dopravce zaplatil za použití železniční infrastruktury společnosti ProRail 771 mil. eur. NS dosahuje zisku především z různých komerčních aktivit v železničních stanicích.

Infrastrukturu spravuje ProRail

Železniční síť, včetně zabezpečovacího zařízení a trolejového vedení, patří stát-

nímu podniku ProRail, jehož akcionářem je ministerstvo infrastruktury a životního prostředí. Pod toto ministerstvo spadá i nizozemský Drážní úřad. ProRail je největším příjemcem peněz státu a navíc zajišťuje i údržbu a obnovu železničních stanic.

Nizozemská regionální doprava má několik provozovatelů veřejné osobní

dopravy. Arriva (ze skupiny německých drah Deutsche Bahn AG) zajišťuje provoz na neelektrifikovaných tratích na severu a východě Nizozemska a na elektrifikovaných tratích Zwolle – Emmen a Dordrecht – Geldermalsen. Syntus (ze skupiny Keolis SNCF) provozuje linku Zutphen – Oldenzaal. Veolia má až do prosince 2016 na starosti linky Nijmegen – Roermond a Maastricht – Kerkrade a Connexion (ze skupiny Transdev) provozuje linky Ede – Barneveld (– Amersfoort) a Arnhem – Doetinchem.

Abellio získá trať od Veolia

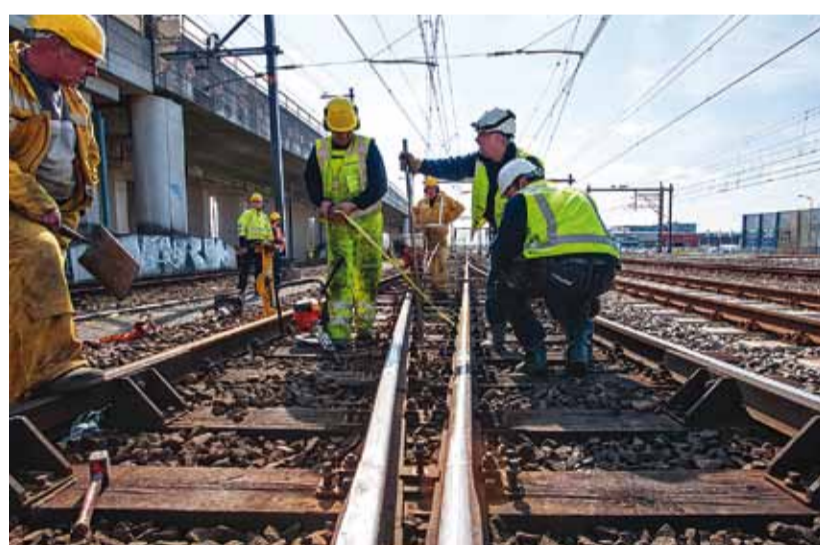
Od prosince 2016 převezme na tratích provozovaných společností Veolia a nově i na tratích Roermond – Maastricht Randwyck a Sittard – Heerlen provoz společnost Abellio pod novým jménem DOOR v rámci koncese pro provincii Limburg. Licence na provoz bude trvat 15 let. Autobusové linky budou provozovány společností Obuzz. Do roku 2020 by měla být modernizována trať Nijmegen – Venlo – Roermond dlouhá 98 km v ceně 175 mil. eur. Trať by měla být v několika úsecích zdvoukolejňována a elektrifikována napětím 1 500 V. Nově má být udělena koncese pro trať Heerlen – Aachen v SRN, která je dosud provozována německou společností DB Regio AG jednotkami Talent. I tato trať by měla být do budoucna elektrifikována a později provozována elektrickými jednotkami Stadler.

Ve vagonch chyběly toalety

V letech 2008 až 2011 NS obdržely 69 čtyřvozových elektrických vlaků Sprinter SLT řady 2400 a 62 ks šestivozových vlaků řady 2600 od výrobce Bombardier/Siemens, které vycházejí vlastně z německé řady 424 DB. Vlaky mají svařované hliníkové skříně a splňují euro normu 15227. Vozidla byla příznivě přijata cestujícími, mají však jednu vcelku zásadní „vadu na kráse“ – nejsou v nich toalety! Nizozemské dráhy tento poměrně velký nedostatek odůvodňují tím, že prý na příměstských německých železnicích typu S-Bahn nejsou zpravidla vlaky také vybaveny WC.

Problém byl následně řešen až na politické úrovni s tím, že nyní jsou vlaky postupně dovybavovány jednou toaletou pro tělesně postižené. Zároveň je do vlaků dosazován zabezpečovací evropský systém ERMTS. (sh)

STANISLAV HÁJEK
Zdroj: Stadtverkehr 3/2015



ÚDRŽBA. Železniční síť patří státnímu podniku ProRail. FOTO PRORAIL/JOS PUT (2x)

Korejci se podílejí na rozvoji transeuroasijských železnic

Jihokorejský národní železniční dopravce, společnost Korail, se zapojil do realizace projektu Euroasijská iniciativa. Ten odstartoval v roce 2013 a jedním z jeho nejdůležitějších úkolů je rozvoj transeuroasijských železnic. Dalším cílem je zrychlení integrace, výstavba nových měst a rozvoj dopravní infrastruktury. Celé dílo financuje korejská vláda.

Korail je národním dopravcem v majetku státu. Zajišťuje jak nákladní, tak i osobní přepravu. Společnost vznikla 1. ledna 2005 a sídlí ve městě Daejeon. Díky spolupráci s dceřinými společnostmi rozšiřuje nabídku služeb a tím zvyšuje konkurenceschopnost. Vybudování široké sítě struktury řízení umožnu-

je jistou autonomii dceřiných společností v oblasti zvýšení efektivity managementu. Každá dceřiná společnost se specializuje na konkrétní službu.



Vozidlový park společnosti Korail má 150 moderních souprav. FOTO KRRI

Boom díky provozu na vysokorychlostních tratích

Osobní přeprava v několika posledních letech zaznamenala značný nárůst přepravních objemů díky zahájení provozu na vysokorychlostních tratích. Vlaky KTX-Sanchon (Korea Train eXpress) byly vyrobeny za využití korejských technologií. V roce 2012 začal provoz vlaků ITX (Intercity Train eXpress), které jezdí na běžných tratích a zastavují ve více stanicích. Od roku 2014 jsou v provozu vlaky ITX Cheongchun a ITX Saemaul na tratích Gyeongbu a Honam. Díky těmto vlakům vzrostl přepravní objem osob o 10 procent.

Zahájení provozu na trati vedoucí na letiště Incheon a dokončení výstavby

nové tratě do města Pyeongchang budou mít pozitivní dopad na ekonomický rozvoj tohoto regionu. Společnost Korail zajišťuje také provoz a přepravu pasažérů metrem. Vozidlový park čítá 150 souprav. Síť spojuje celkem 104 stanic a průměrný přepravní objem činí cca 2,2 milionu cestujících denně.

Přeprava turistů i tematické zájezdy

Jihokorejský dopravce nezahál ani v obchodních aktivitách. V této oblasti se činnost Korail týká organizace přepravy turistů, prodeje rozličných produktů jiných dopravců, kteří spolupracují s Korailem. Rovněž se věnuje mezinárodnímu consultingu, údržbě a opravá-

renství vozidlového parku, školení a výcviku personálu z více než třiceti států. Nabízí také pronájem železničních vozů a jejich technické prohlídky.

Kromě přepravy turistů nabízí široké spektrum tematických zájezdů. Jednotlivé výlety jsou šité na míru jak náročným, tak i méně náročným turistům. Je to například Rail-Cruise, Sea Train, O-Train a další. Pro zpříjemnění cesty turistům hraje orchestr společnosti. Zásada, kterou se řídí společnost Korail, je, že zákazník je vždy v centru zájmu. Široká nabídka on-line služeb proto obsahuje vše od rezervace lístků po podrobné informace o každé stanici.

HALINA MARŠÁLKOVÁ
Zdroj: Bulletin OSŽD 6/2015

NABÍDKA ČD TRAVEL



Turecko

Alanya – hotel TAC***

Termín: 1. 9.–11. 9. 2015, 11denní s odletem Praha nebo Brno, luxusní hotel 70 m od pláže, all inclusive.

Cena po dotaci: 14 500 Kč, 3. dospělá osoba v pokoji 10 900 Kč, dítě 2–13 let 4 450 Kč.



Novinka

Česká republika

Krkonose-Harrachov, hotel Karolína

Balíček Relaxace na horách, cena 4 400 Kč/os zahrnuje: 5x ubytování s polopenzí, 2x láhev vína k večeři, 1x talíř ovoce na pokoji, voucher na relaxační procedury v hodnotě 1 000 Kč pro 1 osobu.

Děti do 3 let zdarma, 3–12 let za 2 200 Kč.



Česká republika

Wellness hotel Babylon**** Liberec

Přicházíme opět s nabídkou pouze pro naše klienty.

1 dospělý + 1 dítě do 12 let 1 300 Kč/1 noc se snídaní

V ceně ubytování, je také neomezený vstup do Aquaparku, Lunaparku, IQPARKU a iQLANDIE po celou dobu pobytu. Dynamická zábava vhodná pro celou rodinu. V případě, že hledáte relax a pohodu, využijte zvýhodněných cen vstupu do wellness centra na ploše 1 000 m².

Tato nabídka platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní až do 31. 10. 2015.



Kypr

Hotel Mimosa*** nebo hotel Chrystalla***

11/12 dní letecky s polopenzí

Termín: 10. 8.–20. 8. 2015, cena: 13 300 Kč po dotaci

Termín: 1. 10.–12. 10. 2015, cena: 10 600 Kč po dotaci

Mimosa*** je hotelový komplex přímo u pláže v romantickém, klidném prostředí poblíž střediska Protaras.

Chrystalla*** je rodinný hotel na okraji rušnějšího střediska Protaras 100 m od krásné písčité pláže.



Bulharsko

Pomorie – Slunečné pobřeží a Svatý Vlas

Termín: 6. 9.–17. 9. 2015, odlety z Prahy, cena s polopenzí od 6 100 Kč po dotaci (SŽDC, Cargo)

Většinou 2–4lůžkové pokoje s ledničkou, TV, vlastním soc. zařízením a balkonem. Všechny pokoje jsou klimatizované. Možnost stravy: all inclusive, polopenze nebo snídaně.

Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, ubytování, stravování, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.



Z NOUZE CTNOST. Výrobce laminátových kabin chyběl, na řadu tak přišel jiný materiál. Vznikla proto plechová kabina.

FOTO ROBERT ŘEZNÍČEK

Plechová Laminátka

Málo známý příběh improvizace

Když se zeptáte železničního fandy, podle čeho získaly známé Laminátky svou přezdívku, bez zaváhání odpoví, že podle materiálu použitého pro výrobu čel těchto lokomotiv. Otázka pro fajnšmekry ale zní: Opravdu měly všechny tyto legendární stroje kabiny z laminátu?

Koncem 70. let minulého století se začaly komplikovat opravy násilně poškozených Laminátek, lokomotiv ř. S 489.0 a S 499.0 (230, 240). Příčinou bylo vyčerpání zásob náhradních laminátových kabin, jejichž výrobu nikdo nezajišťoval. Původní výrobce Vertex n. p. Hradec Králové odmítl s o. p. Škoda další spolupráci a nového výrobce se nedařilo najít. Situace došla tak daleko, že v roce 1978 jednali zástupci GR ŽPO o možnosti výroby kabin v Polsku v opravárenském závodě elektrických jednotek v Mińsku.

Ani tento záměr se nakonec neuskutečnil. Jednou z takto postižených lokomotiv byla i l. ř. S 499.0120. Po srážce 11.10.1976 měla jednu kabínu neopravitelně poničenou a druhá byla použita při opravě obdobně poškozené lokomotivy S 499.0027. Počet neprovozních lokomotiv stoupl, a tak se na jaře 1980 po dohodě s FMD O 12 a GR ŽPO v ŽOS Vrútky rozhodli k neobvyklému řešení, výrobě plechové kabiny.

Prototyp se zdařil, na výrobu dokumentaci však nebyl prostor

Podařilo se získat originální formu na laminátovou kabínu. Budoucí kabínu tvořila trubková konstrukce nesoucí plechovou formu. Technici ŽOS ve spolupráci s plzeňskou Škodovkou navrhli ocelovou kostru kabiny a tu do formy zakreslili. Usazeny byly kovové rámy dveří a od nich se pak podle zakreslených poloh vkládaly a přivařovaly různé profily a výztuhy, až byla vytvořena kostra kabiny. Ta byla z formy vyjmuta a přivařena na rám lokomotivy. Následovalo oplechování a doplnění všech prvků jako na kabině laminátové. Po

lezničního průmyslového opravárenství Nymburk vypracovat výkresy této kovové kabiny. Původně se sice předpokládalo, že konstrukční práce budou probíhat souběžně se stavbou kabiny, to se však nepodařilo a výkresová dokumentace vznikla podle fotografií a poznámek až o dva roky později.

Kabina byla z technologických důvodů zjednodušena, odpadla okna nad vstupními dveřmi i větrací mřížky nad čelními okny. Vstupní dveře byly shodné s dveřmi s řadou ES 499.1. Kvůli obrysu kabiny však byla jejich výška zmenšena o 100 mm. Další změnou bylo dosazení dvou dálkových reflektorů à la M 152.0, nová návěstní světla byla umístěna ve stupínku na čele kabiny.

Plecháči – inspirace pro sériovou výrobu

Dokumentace byla schválena pro výrobu dvou kabin, které měly posloužit ke zprovoznění lokomotiv S 499.0058 nebo S 499.0006. Projekt ale nakonec realizován nebyl. Příčinou byl další problém – nemožnost zajistit čelní panora-

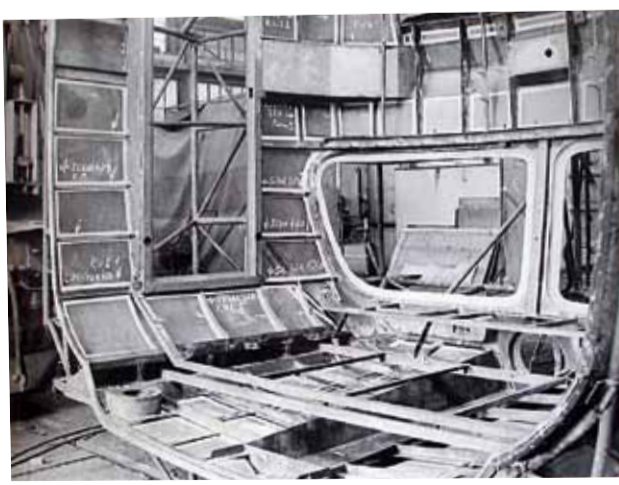
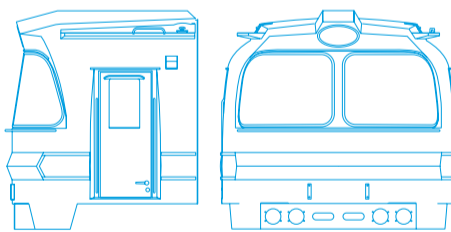
matická okna, jejichž výroba byla zastavena, a vstupní dveře, které nebyly v „žosce“ schopni svépomocí vyrobit.

V roce 1983 se proto v ÚVAR ŽPO začal řešit nový úkol: konstrukce plechové kabiny s rovnými okny shodnými s řadou S 499.02 (dnes 242). Rozměry a tvar kabiny byly dány použitými okny, tvarem rámu lokomotivy a příčným profilem stroje, na kterou musela kabina navazovat. Konstruktor kabiny navrhl její základní tvar, do kterého pak zakreslil rámy vstupních dveří. Použity byly opět snížené dveře lokomotivy ř. ES 499.1 (363).

Souběžně s kreslením se tvořil model kabiny v měřítku 1 : 10. Každý profil kostry kabiny zakreslený do výkresu byl zhotoven z papíru a vlepěn na své místo. Nakonec byla polovina kostry kabiny potažena papírem, čímž se dokonale ověřila možnost oplechování kabiny. Při konzultaci s konstruktéry lokomotivky Škoda byly navrženy drobné změny pro zvýšení pevnosti kabiny. Konstruktoři se snažili především o maximální využití pojetí Plecháčů řady S 499.02. Převzat byl například kompletní řídicí pult a většina vybavení stanoviště. K dokončení dokumentace došlo v polovině roku 1984, ta však nebyla nikdy schválena a výroba se neuskutečnila.

Projekt se neuskutečnil, našel se výrobce laminátové kabiny

Příchod nových Es řady ES 499.1 snížil tlak na zprovoznění poškozených Laminátek. Navíc se podařilo najít výrobce laminátových kabin a obnovit výrobu čelních panoramatických skel. To umožnilo návrat několika odstave-



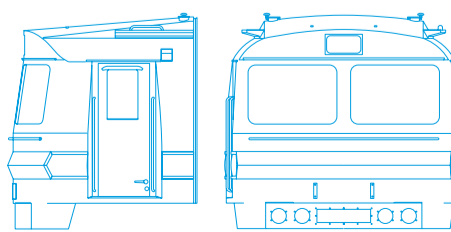
přebroušení, tmelení a nátěru byla kabina k nerozeznání od původní laminátové. Stanoviště strojvedoucího bylo zhotoveno podle výkresů výrobce. Shodně vznikla i druhá kabina a lokomotiva S 499.0120 se 15. prosince 1980, tedy po více než čtyřech letech, vrátila do provozu v LD Cheb.

Protože tato náročná rekonstrukce nebyla podložena výkresy pro opakovanou výrobu, byl zadán úkol Ústavu vývoje a racionalizace že-

ným lokomotivám zpět do provozu v původním provedení. Památka na dnes již úsměvnou normalizační improvizaci je dodnes živoucí. Stroj 240.120 patří společnosti ZSSK Cargo a nyní je dislokován v Nových Zámcích. A zůstaly také desítky výkresů na pauzovacím papíře uložené v ÚTA Nymburk.

VLADIMÍR MENŠÍK

Autor děkuje za spolupráci Martinu Poborskému z ÚTA Nymburk.



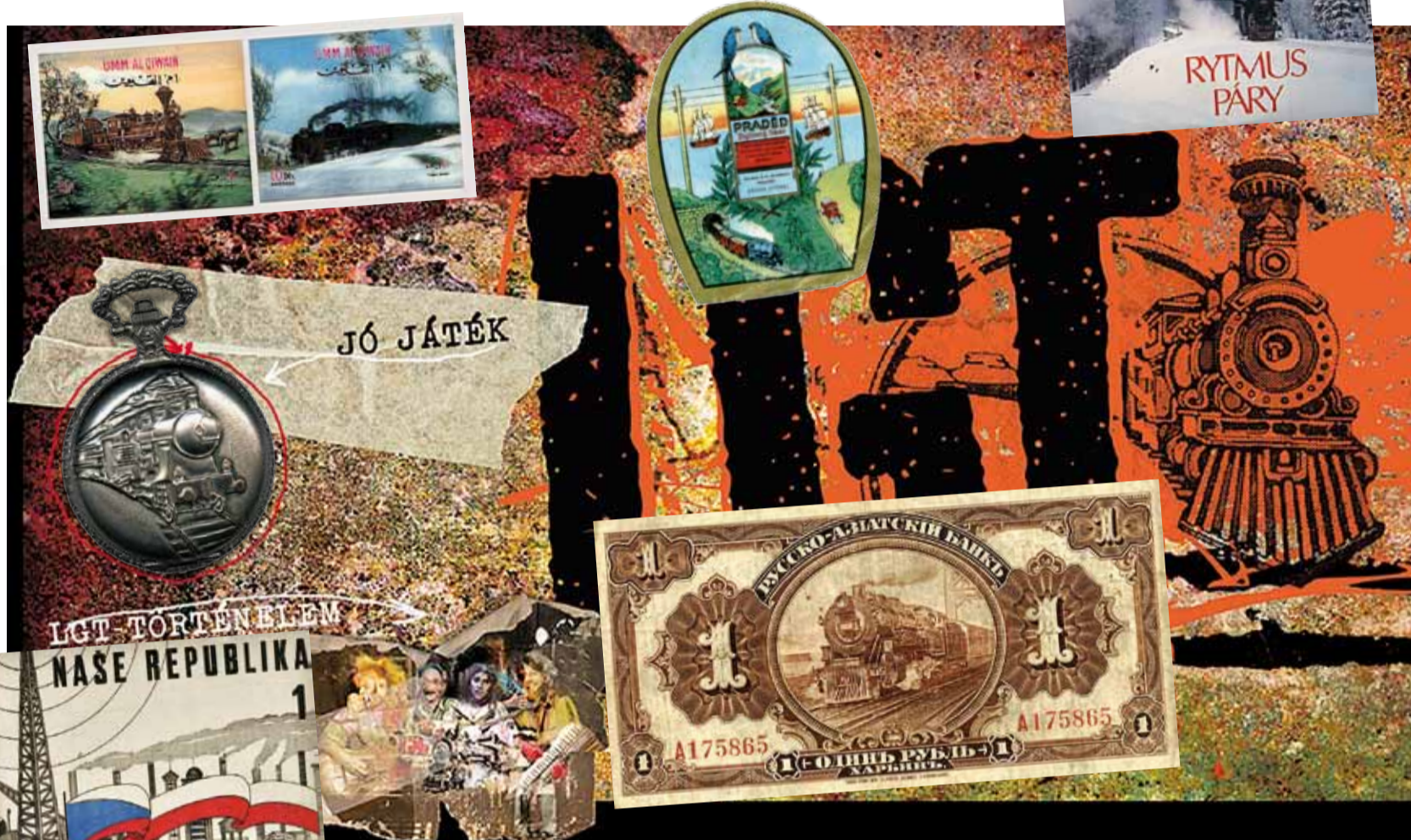
ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55
e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

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

CD Travel
Člen Skupiny ČD

Drážní symboly jako autorská licence i dobrý byznys

Fenomén železnice je inspirativní od jejího vzniku. A to nejen v rámci svého „ranku“. Asi nepřekvapí, že drážní motivy provázejí vše, co se jen mihlo kolem kolejí. Dotek železné dráhy vás však může zastihnout i v místech a na předmětech, kde byste jej opravdu nečekali. Například na prostíráních, talířích nebo přebalech gramofonových desek.



PRO SBĚRATELE. Železniční náměty se objevily na ceninách, poštovních známkách či na prostírání.

FOTO ARCHIV AUTORA

první fotbalové lize. Kdeže těmto klubům je dnes konec? Slovo „lokomotiva“ téměř vymizelo z našich fotbalových trávníků po roce 1989, kdy došlo po listopadových dnech k politickým a ekonomickým změnám. Tradiční fotbalové názvy zanikly. Namátkou: Lokomotiva Trutnov, Lokomotiva Beroun, Lokomotiva Kladno, Lokomotiva Zdice, Lokomotiva Brno, Lokomotiva Plzeň, Lokomotiva Nymburk, Lokomotiva Bílina...

Muzikantská múza i symbol národní hrdosti

Železniční náměty se se ale objevily i na gramofonových deskách. Celkem pochopitelně zdobily obaly nosičů, na kterých byly zachyceny zvuky parních lokomotiv. Větší jnotaj poskytovaly skladby nějakého hudebního tělesa, které mělo v názvu cosi od dráhy. Nejznámější takovou kapelou byla rocková skupina Locomotiv GreaT (LGT), která vznikla v dubnu roku 1971 v Budapešti, přes třicet let byla stá-

licí na špici maďarské populární hudby a vysloužila si i uznání na evropské scéně.

Železniční námět se objevil i jako motiv celoročního tištěného periodika, byť se železnici nijak oborově nesusouviselo. V roce 1930 vyšlo u nás první číslo měsíčníku Naše republika, jehož obálka byla v prvním ročníku v každém vydání totožná (měnilo se pouze pořadové číslo). Mimo mapy naší republiky bylo na ní vykresleno vše, co hýbalo světem (rozhlasové vlny, těžký průmysl, loď, auto, traktor na poli). Železnice nesměla v žádném případě chybět, ta byla na titulu hned dvakrát: vlevo u hřbetu parní vlak na viaduktu a v pravém dolním rohu parní lokomotiva.

Odvěký byznys a vášně šotoušů

Náměty vonící kolejemi se objevovaly i na dalších artefaktech, které s dráhou jako takovou neměly nic společného. Byly vyrobeny k jiným účelům než k používání drážními zaměstnanci v pracov-

ním procesu. Vznikla řada propagačních předmětů, kde se železniční motivy objevily proto, aby podtrhly jejich zájmovost, například hrnečky či skleničky se železničními vozidly. Vrcholem dokonalosti je pak stolování na prostírání sestaveném z jízdenek, přičemž po zkonsumování polévky se na dně talíře objevila budova nádraží. Aby člověk zjistil, kolik je hodin, může otevřít „cibule“, na jejichž víčku je vyobrazena lokomotiva. Při oblékání si vzít kravatu s potiskem parních strojů. Jako „šláfrunk“ si dát panáka bylinného likéru z lahve, na jejíž etiketě je vlak jedoucí z tunelu. Před spaním si pustit z gramofonové desky hlasy parních lokomotiv a začít se třeba do knížky Pohádky o mašinkách. Že je to už příliš? Takových lidí je stále dost a tvůrci toho využívají. K tomu, aby lidé měli rádi vlaky a dráhy, nemusí na železnici pracovat. A tak jen houšť, ať železniční motivy vznikají i tam, kde člověka mile překvapí.

JAN DVOŘÁK

POŠTA

Průvodčí byl profíkem i ve vypjaté situaci

Ve středu 22. července jsem cestovala z Českého Těšína domů do Čelčic vlakem R 150. Věděla jsem, že ve Studénce došlo k tragické nehodě Pendolina, proto jsem očekávala komplikace. V tomto těžkém dni jsem ale byla velmi příjemně překvapena přístupem pana průvodčího ke vyvstanuvším potížím. Při kontrole jízdenek nám oznámil, že ve stanici Ostrava-Svinov musíme přestoupit na náhradní autobusovou dopravu. Toto nám bylo zopakováno vlakovým rozhlasem, přesto pan průvodčí osobně obešel všechny cestující. Ve Svinově nás pak přesně nasměroval k autobusu do Hranic na Moravě, navíc se snažil zodpovědět někdy i všetečné otázky. Bohužel neznám jméno tohoto zaměstnance Českých drah, ale vím, že jeho domovskou stanicí je Bohumín. Prosím proto o předání mých díky se vzkazem, že jeho přístup byl pro mě pohlažením po duši. V tomto hektickém dni nás všechny příjemně překvapil a především moc potěšil.

JULIE POSPÍŠILOVÁ

Odpověď redakce: Předmětný spoj doprovázela pan Aleš Novotný, vlakvedoucí RP ZAP Ostrava, SVC Bohumín. Připoujeme se k pisatelce s díky za jeho profesionální i lidský přístup.

Vlečka do Kamenolomu Košťálov opět funguje



V dnešní době, kdy neustále přechází drážní nákladní doprava na silnice, na vlečce Kamenolom Košťálov začíná přeprava po železnici. Poslední obsluha tu byla provedena v roce 1998, kdy se uskutečnila jízda hnacího vozidla tehdejšího vlastníka vlečky za účelem jeho prodeje. Jednání o zprovoznění vlečky začala, když společnost GJW Praha vyhrála soutěž o opravu a rekonstrukci úseku Stará Paka – Železný Brod. Vlečka Kamenolom Košťálov, která se nachází hned vedle traťové koleje, se zdála jako nejlepší řešení pro předzásobení pražců na opravu a rekonstrukci traťové koleje. Okamžitěmu zprovoznění vlečky ale stálo v cestě několik závad. Bylo též nezbytné vybudovat vlečku rychlostníky, staničníky a sklonovníky, obnovit bezpečnostní nátěry a opravit osvětlení. Tedy úkolů víc než dost. Byl jsem proto velmi mile překvapen, když první vlak na vlečku dorazil již za 17 dní! Jako provozovatel dráhy jsem se nesetkal s tím, aby za tak krátkou dobu od nahlášení závad byly tyto odstraněny a vlečka mohla být plně využívána. Všem, kteří se podíleli na zprovoznění vlečky, patří velký dík, zejména pak společnosti Eurovia, pánům Bakešovi a Belkovi z Kamenolomu Košťálov, pánům Badovi a Klímovi z GJW Praha, dozorcům provozu SŽDC panu Krausovi ze Staré Paky a výpravčímu Železný Brod panu Pavlu Pilařovi. Vlečka by měla být využívána i po skončení výluky k nakládce a odvozu kamene. Pro tento účel již pracujeme na novém nakládacím zařízení.

JOSEF PEKÁREK

Ze zlodějských praktik „sběratelů“ je mi úzko

Děkuji za úvodní článek z Železničáře č. 13/2015 o premiéře jednotky InterPantera a o problematice mizení tabulek označení vozidel. Tito – takzvaní – sběratelé jsou u mne naprosto jasní zloději. A správně říkáte, jak nařikají, že jsou pak stroje bez původních tabulek ohyždné. Vůbec se nedivím, že České dráhy přistoupily ke kroku, kdy už nehodlají tento nešvar nedobrovolně podporovat. Snad si někdo nemyslí, že by se nekonečně odlévaly (a financovaly) další tabulky a vesele by se kradlo dále. Je to zkrátka úpadek naší společnosti, ze které je mi smutno. Zůstává jen otázka, kde to nakonec skončí...

DAN ŠÍDA

KŘÍŽOVKA

Gustavo Pedro, starosta Bogoty: VYSPĚLÝ STÁT NENÍ TEN, KDE I CHUDÍ MAJÍ AUTO, ALE TEN, KDE ... (dokončení v tajence).

| POMŮČKA: EDIL | ÁBELŮV BRATR | NĚMECKÝ NÁZEV LABE | NEOPATŘIT RAZÍTKEM | NIKOLI ZÁPORNÍ | PYSK | AROMATICKÉ KOŘENÍ | MÍSTNOSTI PRO ŠKOLNÍ SBÍRKY | OPAK NÁKUPU | PYTEL | OZNAMIT | NIKOLI | NEČINNOST (KNIŽNĚ) | DOVEDNOST (ZASTAR.) | JUVIOVÉ OŘECHY | VLAJEČKY | POZOROVAT | LEDOVCOVÁ USAZENINA (GEOL.) | SYMETRÁLA | |
|----------------------|--------------|-----------------------------|--------------------|----------------|----------------|-------------------|--------------------------------|-------------|------------------|---------|--------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|---------------|-----------|-----------------------------|------------------|-------------|
| PŘÍTEL BARBIE | | | ČÁST TĚLA | | | | KLUB PŘÁTEL VÝTV. UMĚNÍ (ZKR.) | | | | KARLOVSKÝ GRAND-HOTEL | | | | | STOVKA | | | |
| AVŠAK | | | OKRAJ | | | | RUMUNSKÉ MĚSTO | | | | JMÉNO HERCE SHARIFA | | | | | PRES | | | |
| ZAČÁTEK TAJENKY | | | | | | | ZÁTOKA (ZEMĚP.) | | | | MLEČNA CUKROVINKA | | | | | HESLA | | | |
| NE-OCHŮTNĚ | | | | | | | DŘENÍM POSKODIT | | ZKR. PRO TELEFON | | | TEXTOVÁ ZKRATKA | | | | | STRUMA | MOTOROVÁ VOZIDLA | |
| | ÚKAZ | ZENSKÉ JMÉNO DOMÁCKY EDUARD | | | | | DRUHÉ JMÉNO V BÁRTY | | MOŽNÁ | | | ODHAD VÝSLEDKU | | | PATŘÍCI OTOVI | | | | |
| KONEC TAJENKY | | | | | | | TOHOTO DNE | | | | | ODHAD VÝSLEDKU | | | PATŘÍCI OTOVI | | | | |
| STARO-RÍMSKÝ ÚŘEDNÍK | | | | | OSYPAT | | | | | | ANGLICKÁ SPOJKA (A) | | | | | | | ZENSKÝ HLAS | |
| OBVAZOVÉ MATERIÁLY | | | | | HUDEBNÍ ZNAČKY | | | | | | OZNACENÍ DIABETICKÝCH POTRAVIN | | | | | | | | ČAJOVÁ RŮŽE |

