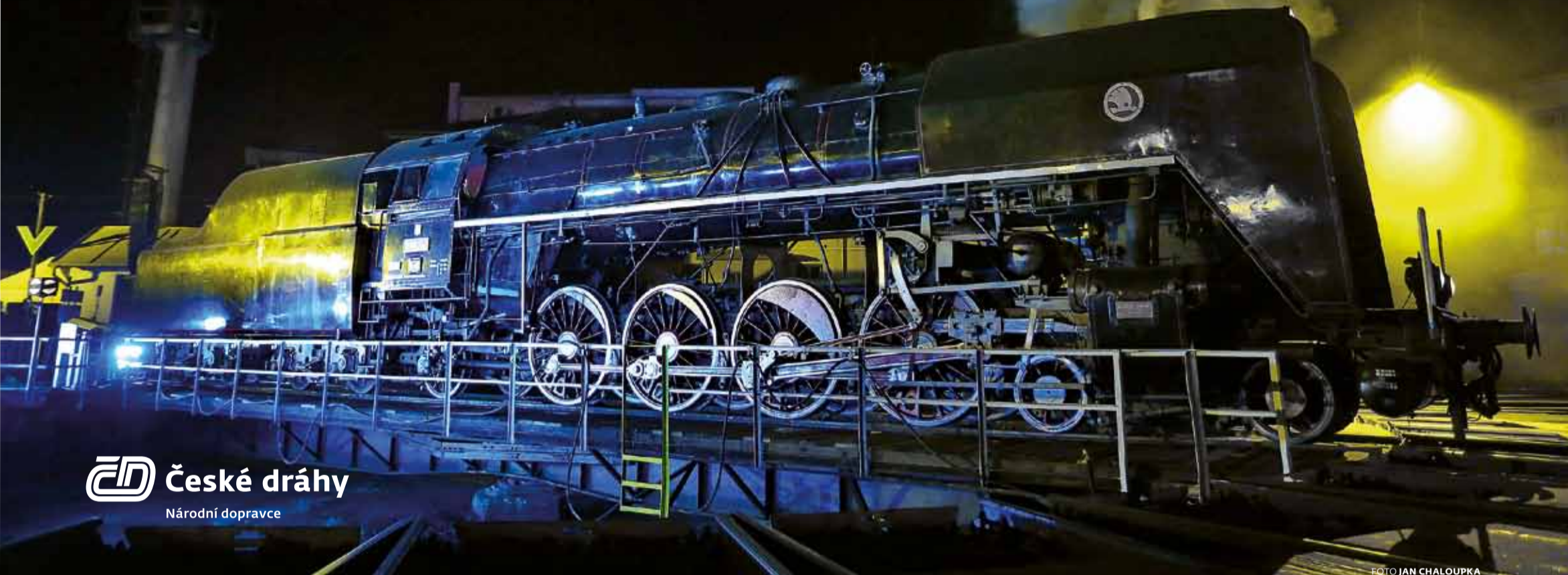


Den železnice 2015



ČD České dráhy
Národní dopravec

FOTO JAN CHALOUPKA

Národní den železnice v Hradci Králové vyvrcholil noční show Legendy v záři barevných světél

Nádraží a depo v Hradci Králové poslední zářijovou sobotu zaplnili fanoušci železniční dopravy. Právě toto východočeské město hostilo hlavní letošní oslavy Národního dne železnice. A bylo na co se koukat. Přijelo více než třicet historických lokomotiv a vozů, ale i nejmodernější stroje. Na oslavy dorazilo bezmála 25 tisíc návštěvníků, kteří měli rovněž možnost premiérově zhlédnout zbrusu nový propagační spot Českých drah. Bonusem po setmění se stala jedinečná noční show.

Zářijové oslavy svátku železničářů vyvrcholily v sobotu 26. září Národním dnem železnice v Hradci Králové, který zahájil předseda představenstva Pavel Krtek. Ve stanici a místním depu se ukázala známá historická i nejmodernější vozidla. Vedle railjetu, který z Prahy přijel jako protokolární vlak, představily České dráhy i další nová vozidla – modernizovaný vůz Ampz pro provoz na lince z Prahy do Hamburku a několik moderních souprav. Objevily se zde i parní lokomotivy Pětasedma, Čtyřkolák nebo Štokr, historické elektrické mašiny známé jako Bobina, motorové stroje Sergej, Bardotka a Čmelák či motorák Hurvínek. Nejmodernější vozidla kromě railjetu zastupovala elektrická expresní lokomotiva řady 380 a soupravy pro regionální dopravu RegioShark, RegioSpider a RegioPanter.

Během dne byly z Hradce Králové postupně vypravovány zvláštní vlaky, které zamířily prakticky do všech koutů Královéhradeckého i do sousedního Pardubického kraje – například do Rychnova nad Kněžnou, Smiřic, Pardubic, Chlumce nad Cidlinou a Letohradu. Kromě spojů pro cestující byly vypraveny dva nákladní vlaky s celkem 25 naloženými nákladními vozy. Jeden měl v čele parní lokomotivu, druhý dva motorové stroje.

Večerní show přítomné nadchla
Nevšedním zážitkem se stala premiérová dvouhodinová večerní světelná show s historickými lokomotivami na točně

královéhradeckého depa. Nabídl téměř dvě desítky historických exponátů ve scénickém osvětlení s doprovodnou hudbou a komentářem. Návštěvníci po setmění spatřili legendární parní lokomotivy Pětasedmu, Ušatou, Štokr nebo Bejčka i motorové lokomotivy Bardotka, Breljovce či Karkulku. Pro dobrý výhled a focení vyrostla u točny tribuna.

V rámci Národního dne železnice si fanové mohli rovněž prohlédnout unikátní muzejní expozici signalizační a zabezpečovací techniky v areálu Signal Mont. Nezapomnělo se ani na nejmenší návštěvníky. Pro děti byl připraven zábavní program, jímž provázel maskot ČD slon Elfík. Děti mohly navštívit například Kinematovlak s promítáním filmů, hrací vůz či divadelní nebo herní stan.

Premiéra propagačního spotu

Širší veřejnosti byl na slavnostech v Hradci Králové poprvé představen zcela nový propagační spot Českých drah. Jeho cílem je ukázat, že jízda vlakem je moderní, ekologická a bezpečnou dopravou, která přináší i příjemné zážitky z cestování. Od konce září toto dílo běží i na televizních obrazovkách. Ve snímku se prolíná několik příběhů, které se odehrávají v základních segmentech dopravy – regionální, dálkové a mezinárodní. K dokonalosti je vypiloval režisér Tomáš Mašín, jenž do scénáře vložil svůj osobitý styl. Koncept spotu představuje produkty národní dopravy.

PETR SLONEK
Fotogalerii z akce najdete na straně 2

SLOUPEK

Děkuji za týmovou práci železničářů

Pátý ročník Národního dne železnice pořádaný pod taktovkou národní dopravy můžeme hodnotit kladně. Bohatý program potěšil snad úplně všechny. Každý z dvanácti mimořádných historických vlaků, jež se vydaly během sobotní akce na různé trasy, přilákal nejen stovky zájemců, ale přitáhl k tratím také desítky fotografů. Návštěvníků



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
odpovědný za úsek
osobní dopravy

přišlo hodně, více než 24 tisíc. To je pro nás zavazující. Víme, co se líbilo, zaznamenali jsme i podněty, co by někdy přišlo k vidění být mohlo. Spokojený zákazník je naší prioritou, byť si někdo myslí opak.

Královéhradecké oslavy znamenaly stovky hodin příprav jak organizačního týmu, tak samotných akτέρů v terénu. Přípravu areálu zajišťovaly už od začátku prázdnin desítky lidí pod vedením přednosty provozní jednotky Pardubice Jiřího Marka, za součinnosti ředitele Regionální správy majetku Václava Fikra.

Samotný scénář akce vznikl již před Velikonocemi a dohlížel na něj ředitel odboru obchodu osobní dopravy Jiří Jeřeta s týmem odborníků. Obrazy mozaiky do sebe poskládali Radek Panchartek, Pavel Kožený a Honza Cakl za pomoci kolegů z ROC Hradec Králové a DKV Česká Třebová. Nelze opomenout ani bezvadnou spolupráci s řízením provozu SŽDC, vedením stanice Hradec Králové hl. n. Značné úsilí předvedli nadšenci zajišťující provoz a údržbu historických vozidel – zaměstnanci i dobrovolníci. Doprovod mimořádných vlaků zajistil ZAP Pardubice.

Vážení kolegové, vašeho nasazení, obětavosti a úsilí vedoucího k úspěchu Národního dne železnice v Hradci Králové si vedení firmy velice váží. Děkuji vám za něj a věřím, že se při pořádání některé z dalších akcí Českých drah opět setkáme.

INFORMUJEME

O podobě WC ve vlacích rozhodnou i naši cestující

Pro zkvalitnění kultury cestování se národní dopravec snaží vylepšit i zdánlivou banalitu – vzhled toalet ve vlacích. Do jejich podoby proto České dráhy přirozeně hodlají nyní zapojit také své zákazníky. Na webu www.cd.cz/anketa zájemci najdou anketu, v níž ČD vyzývají cestující k hlasování o vzhledu toalet v modernizovaných vozech.

Nové barevné řešení toalet v provedení imitace koupelny nebo se zátisím stromů zpřijemní kvalitu cestování. Návrhy vznikly ve spolupráci s Evropským institutem pro udržitelný rozvoj. Navíc se na nich podílejí zdravotně postižení. Lidé mohou ohodnotit na webu dopravce čtyři barevné varianty.

u dalších vypravovaných vozů, ale rozhodně se nebude jednat o unifikaci designu WC buněk.

Do projektu se zapojí i zdravotně postižení

České dráhy oslovily při přípravě projektu Národní radu osob se zdravotním postižením (NRZP ČR). „Národní rada přijala výzvu od vedení Českých drah, aby navrhla oživení designu hygienických zařízení ve vlacích a také tento návrh rovnou pilotně vytvořila ve dvou vagonech. Jde zdánlivě o maličkost, ale kulturu cestování spoludotvářejí právě tyto drobné detaily. Kromě roviny estetické má tento projekt i rozměr pracovně integrační, protože se na grafickém návrhu i na vlastní



Vozy s motivem lesa a koupelny

„Cestující mířící za hranice republiky se občas mohou setkat s netradiční úpravou toalet ve vlacích. Většina vnímá takové prostředí pozitivně, rozhodli jsme se proto jít podobnou cestou. V pilotním projektu jsme upravili dva vozy, vůz 1. třídy Apee a 2. třídy Bee. V každém voze jsou upraveny obě toalety, v provedení koupelny a s motivem lesa vždy v různých barevných variantách,“ vysvětlil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu.

Oba se v běžném provozu objevily ve čtvrtek 1. října, a to na spojích mezi Prahou a Žilinou, konkrétně šlo o vlaky EC 120/121 Hradčany a EC 122/123 Radhošť. Oblíbený motiv bude preferován také

realizaci mohou podílet lidé se zdravotním postižením, a zapojit se tak do aktivního pracovního procesu,“ uvedl předseda Národní rady osob se zdravotním postižením Václav Krása.

Připomněl, že České dráhy v uplynulých letech výrazně pomohly lidem se sníženou schopností pohybu i při vzniku Euroklíče, tedy dalšího projektu týkajícího se zlepšení hygieny cestování. „Národní dopravec dělá maximum pro pohodlné, bezpečné a čisté cestování lidí se zdravotním postižením a zároveň se snaží, aby se tito lidé spolupodíleli na vytváření příjemného prostředí na železnici jak pro sebe, tak pro všechny cestující,“ dodal Václav Krása.

PETR SLONEK s využitím tiskové zprávy ČD

Úzká hrdla evropské železniční sítě

Ač železnice v celoevropském měřítku zrychluje, stále ji brzdí dědictví dob minulých.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



PRO VÁS

Na Zlínsku rozšiřujeme službu ČD Parking

Cestující z Otrokovic či Starého Města u Uherského Hradiště a blízkého okolí mohou od 1. října využít výhodné parkování v blízkosti odbavovací haly. České dráhy připravily speciální parkovací místa pro své zákazníky, kteří z těchto měst cestují na vzdálenost delší než 100 km. V Otrokovicích je pro ně k dispozici 10 parkovacích míst, ve Starém Městě u Uherského Hradiště 15. Provoz je nonstop, jeden den parkování je zcela zdarma, cena za dva dny je pouhých 20 korun! Zakoupení rezervace parkovacího místa pro osobní vozidlo na parkovišti ČD Parking Otrokovice / Staré Město u Uh. Hradiště je možný pouze v eShopu ČD. V případě nákupu jízdního dokladu z výše uvedených stanic se zákazníkovi nabídne možnost zakoupení rezervace jednoho parkovacího místa pro osobní vozidlo na parkovišti ČD Parking. Zakoupení rezervace parkovacího místa se potvrdí zatržením příslušné nabídky. Stačí si pouze vybrat dobu rezervace (1 den až 2 dny) a zadat SPZ vozidla. Parkování začíná v 00:00 hodin prvního dne a končí v 03:00 hodin následujícího dne po dni skončení platnosti. **(šub)**

Do Berlína vlakem až o polovinu levněji

Cesta vlakem z Prahy do Berlína u prvního ranního spoje je nyní až o polovinu levnější. Cestující tam zaplatí za Včasnou jízdenku Německo jen 386 Kč. Levněji lze cestovat ranním vlakem EuroCity Alois Negrelli s odjezdem z Prahy o půl sedmé ráno. Výrazná sleva u tohoto spoje platí také pro cesty do dalších míst Německa. Vedle Berlína a zastávek EC A. Negrelli jsou výrazně levnější i cesty do dalších míst, kam směřují přípoje z Drážďan nebo z Berlína. Jízdenka do saské metropole stojí nyní od 248 Kč, do Lipska a Erfurtu pak od 386 Kč a do Hamburku, Rostocku a Stralsundu od 524 Kč. Pro pravidelné cestující mezi Prahou, Drážďany a Berlínem nabídnou ČD také zcela nové jízdenky pro opakované cesty. **(pešť)**

Hradec Králové v obležení fanoušků železnice



Domovská parní lokomotiva Ušatá se těšila velkému zájmu návštěvníků.



Asi nejčastější scéna z hradeckých oslav: náruživí fotografové ve svém živlu v vlacích.



Zájem byl i o prohlídku stroje 362.001 v retronátěru symbolizující 80. léta.



Lokomotiva řady 380 dorazila v nejnovějším propagačním nátěru.



Na akci dorazili i fandové z řad celebrit. Eduard Hruběš a Václav Žmolík.



Závodníci na drezínách brali soubroje smrtelně vážně.



Poprvé v historii ozvláštnila oslavy drážního svátku noční světelná show. Sklidila obrovský úspěch.



Nákladní fotovlak s dvojicí Sergejů zamířil do opatovické elektrárny odpoledne. Dopolední obsluhu provedl Štokr s Čmelákem.



Chvilka oddechu pro strojní četru rakouského stroje 38.1301 během nasazení na zvláštních vlcích.



INZERCE

Podpořte aplikaci **MŮJ VLAK** v soutěži **Křišťalová lupá 2015**. Hlasujte na www.kristalova.lupa.cz/

FOTO: JAN CHALOUPKA (6x) / MICHAL MÁLEK (7x)

Druhá propagační třistaosmdesátka odkazuje na Pernera

Slavnostní premiéru si v sobotu 12. září v rámci Dne Jana Pernera odbyla vicesystémová elektrická lokomotiva 380.011, přesněji její netradiční reklamní polep připomínající 200. výročí narození významného stavitele železnic Jana Pernera a 170 let od zahájení provozu na Olomoucko-pražské dráze. Ozdobený stroj zároveň podporuje železniční nostalgii ČD. Se samotným dílem se sice v pražských Vršovcích začalo těsně před akcí 5. září, ale počátky jeho vzniku sahají do poloviny září loňského roku. Prvotní myšlenkou bylo vytvořit polep představující historickou parní lokomotivu Böhmen (Čechy), která přivezla první vlak do Prahy v roce 1845, na bočníci současně expresní lokomotivy, a propojit tak historii a současnost železniční dopravy. Početilo se s podobiznou Jana Pernera, a protože se na stroji měly objevit i další osobnosti, jež se zasloužily o českou železnici, přibyl ještě Alois Negrelli.

„Další návrhy vytvořili lidé z grafického studia Najbrt, některé mimochodem velmi nápadité,“ řekl Martin Vosecký a Zuzana Šimralová z odboru obchodu osobní dopravy GR ČD, kteří se na polepu ČD Nostalgie s kolegy podíleli. **O motivu se diskutovalo** Ve hře byla třeba koláž ve stylu verneovek a filmů Karla Zemana. Inspirací byl i rakouský reklamní Taurus k oslavám ÖBB nesoucí na obou bočnicích obrázek rychlíkové parní lokomotivy řady 310. „Tu se bohužel nepodařilo uskutečnit. Kvůli prolisům na bočnicích lokomotivy řady 380 bylo nutné zvolit tzv. vektorovou grafiku. S ohledem na skutečnost, že parní lokomotiva z roku 1845 je poměrně malá a zabírá jen část bočnice elektrické mašiny, byla grafika rozšířena o další prvky spojené s výše uvedeným výročím. Jedná se o znázornění siluet významných měst s jejich dominantami na Olomoucko-pražské dráze a grafické znázor-



FOTO: JIŘÍ ŠTEMBÍREK

nění významných stavitelů železnice Jana Pernera a Aloise Negrelliho,“ říká Martin Vosecký. Nakonec přibyl k lokomotivě Böhmen, napsím s naznačením trasy a oběma stavitelům další postavy v korporátní modři. Součástí reklamy je

také logo ČD Nostalgie, které letos na jaře vzniklo rovněž ve studiu Najbrt. **Výběr stroje ovlivnila náhoda** A proč právě „Mesřmit“ číslo jedenáct poutá na produkt ČD Nostalgie? Byla to

tak trochu náhoda. Sešly se dvě věci – jednak reklama na ME ve fotbale, kterou tento stroj nesl, už byla poměrně zašlá. Navíc tuto lokomotivu čekala periodická oprava EVY ve vhodný termín, tedy krátce před akcí v Pardubicích. To hrálo do karet tomu, aby stroj dlouho nestál, ale jezdil, na druhou stranu i skutečnosti, aby byla reklama představena 12. září v premiéře. Vše bylo načasováno jen pár dnů před akcí, a to kvůli utajení polepu před odhalením 12. září. Pak už se na ni ve vršovickém depu vrhli s fóliemi a horkovzdušnými pistolemi lidé od Railreklam. Stroj 380.011 po křtu šumivým vínem a slovech jeho „kmořů“ místopředsedkyně Senátu Miluše Horské, člena představenstva ČD pro osobní dopravu Michala Štěpána, náměstků hejtmána Pardubického kraje Romana Línska a Jaromíra Duška a primátora města Pardubice Martina Charvátka vrátil do turnusu DKV Praha. **MARTIN NAVRÁTIL**

V Maloměřicích snad brzy vyroste zázemí pro Pantery

Železnice ho provází už od studií. Nejprve pracoval řadu let v Lokomotivním depu Ústí nad Labem u tehdejších ČSD, aby v roce 2002 přešel do privátního železničního sektoru. Letos v létě se František Kozel vrátil zpět k národnímu dopravci, kde od srpna zastává funkci vrchního přednosty brněnského Depa kolejových vozidel. Protože přes třináct let působil v soukromém sektoru, může dnes s nadhledem hodnotit a srovnávat obě tyto oblasti.

Co vám léta v ústeckém depu dala?

Byla to pro mě obrovská škola života. Měl jsem štěstí na výborné spolupracovníky, ať se jednalo o moje nadřízené, podřízené nebo prostě kolegy z jiných pracovišť, se kterými jsem dnes denně řeší pracovní záležitosti a od nichž jsem se naučil to, co umím. Obrovské pozitivum je pro mě skutečnost, že jsem v depu Ústí nad Labem mohl složit zkoušky na pomocníka strojvedoucího a později i na motorové, stejnosměrné a dvousystémové lokomotivy, takže jsem dnes i držitelem průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla a licence strojvedoucího. Navíc jsem měl šanci si zblízka osahat jak „správkařskou“, tak „provozní“ práci v depu na všech stupních.

Můžete srovnat privátní a státní železniční společnosti? Liší se od sebe?

V privátních společnostech jsem vždy prosazoval maximální transparentnost. Od míval jsem partyzánské akce typu „rychloukurzu“ nebo „rychlolozčivku“. Společnosti fungovaly standardně, podobně jako je tomu u ČD. Navíc při působení v privátní sféře jsem se vždy snažil udržovat korektní profesní spolupráci s národním dopravcem, což přináší své pozitivum jak do vztahu Českých drah a privátní společnosti, tak především do nabídky služeb pro cestující veřejnost. Pokud ale něco odlišovalo privátní sektor od státního železničního, tak to byla operativnost. V soukromém sektoru byla mnohem vyšší. Bylo to dáno objektivními důvody, kdy jsme jako soukromá společnost nedisponovali odpovídajícím počtem záložních vozidel. Proto při jakémkoli problému s jejich technickým stavem bylo nutno z hodiny na hodinu obstarat příslušný náhradní díl, třeba i ze zahraničí. Taková vysoká operativnost u národního dopravce není běžným jevem, ale popravdě řečeno ve stávajících podmínkách není až tak nutná. České dráhy mají výhodu v síťovosti a velkém počtu vozů, které jsou vzájemně zastupitelné a v případě poruchy relativně jednoduše nahraditelné. To u privátních firem chybí.

Co připravujete v Brně nového?

Od vedení Českých drah jsme dostali první impuls ke zřízení servisní haly v Brně Maloměřicích pro zajištění údržby a oprav stávajících elektrických jednotek RegioPanter řad 640 a 650, včetně nových dálkových vlaků řady 660 InterPanter, které zanedlouho obohatí náš vozidlový park. S největší pravděpodobností se nebude jednat o stavbu na žele-

zné louce, ale o dostavbu některé ze stávajících maloměřických hal. Nyní se zpracovává studie proveditelnosti. Byl bych velice rád, pokud by stavba haly dostala zelenou a ještě letos se stihlo vypsat výběrové řízení na zpracování projektové dokumentace. Nová hala bude znamenat kvalitní správkářské zázemí, které pro elektrické jednotky v depu chybí.

Máte pro nové vlaky a technologie, které se na jižní Moravě a na Vysočině začínají objevovat ve vyšší míře, dostatek kvalifikovaného personálu?

Klíčové je udržet počty zaměstnanců všech profesí podle stanovené systemizace a za ty, kteří z depa odchází, získávat kvalitní náhradu. To je dnes občas trochu problém, protože se setkáváme s tím, že řada zájemců, včetně absolventů středních škol, nemá reálnou představu o tom, co obnáší práce na železnici. Známe případy, kdy zájemce hledá spíše „zaměstnání“ než „práci“, což je velký rozdíl. Naštěstí jich není tolik. Potíž bývá také v tom, že řadě uchazečů, kteří mají upřímný zájem o práci, chybí pra-



FRANTIŠEK KOZEL

Po ukončení studia na SPŠD v Břeclavi v roce 1981 a následně Vysoké školy dopravy a spojů v Žilíně v oboru Elektrická trakce a energetika v dopravě v roce 1986 odešel do bývalého Lokodepa ČSD v Ústí nad Labem nejprve na pozici inženýra železniční dopravy, poté mistra správkářské elektrické trakce, vedoucího oprav a později vedoucího provozu. V roce 2002 zamířil mimo ČD k firmě Viamont jako ředitel divize regionální dráhy. V letech 2011 až 2014 působil na pozici předsedy představenstva a výkonného ředitele společnosti Viamont Regio a GW Train Regio. Od letošního srpna pracuje u Českých drah jako vrchní přednosta DKV Brno.

ce, což je limitující prvek. Špičkovou práci ale zajistí jen kvalitní kolektiv, který pak nastartuje profesní růst nového pracovníka. I když je někdo vyučen v oboru, tak to ještě neznamená, že má plnohodnotné znalosti. Skvělé je, když se zkušený profesionál dělí o své dlouholeté znalosti s mladými nebo novými pracovníky a předávají jim zkušenosti. Nástup nových technologií a vozů vyžaduje více umu a snahy než tomu bylo celá léta s „analogovými“ vozidly. Většina našich zaměstnanců se musí stále vzdělávat, neboť si to doba vyžaduje. Do budoucna už není jiné cesty, ale jsem optimista. Většina našich zaměstnanců jsou profesionálové, a tak jim získávání nových informací nebude činit velké potíže.

Pokud byste ale neměli personál na dostatečné vědomostní úrovni, co by se stalo? Máte nějaký plán B?

To si vůbec nepřipouštím. Česko má bohatou tradici zkušených odborníků a řemeslníků a drážní sektor je schopen jejich potenciál využít. Současný školský systém nám sice příliš nepomáhá, neboť vyučení řemeslníci mají často problém se získáním praxe. Existují modely z evropských zemí, kde celá řada výrobců vozidel zajišťuje i servis a opravy vozidel dopravců. V Polsku sám výrobce udržuje a opravuje Pendolina společnosti PKP Intercity a nakonec se tato praxe uplatňuje v některých českých městech na vozidlech MHD. To pro nás ale není ta správná cesta. Proto doporučuji klást důraz na špičkové znalosti našich zaměstnanců. Pokud máme vybudováno technologické zázemí v jednotlivých depech, tak není důvod, proč práci předávat někomu jinému. Naši největší devízou jsou vlastní zaměstnanci na vysoké úrovni. Musíme vyvíjet tlak na všechny naše zaměstnance, aby drželi krok s dobou. Jinak neobstojíme. **MARTIN HARÁK**

KRÁTCE

Pavel Krtek se stal členem vedení CER

Předsedu představenstva Českých drah Pavla Krtka zvolilo 24. září na zasedání v norském Oslu Valné shromáždění Společenství evropských železnic (CER) členem vedení této organizace. Pro Pavla Krtka je to významné ocenění jeho činnosti při lobbyingu v rámci evropského železničního společenství. Jmenován byl na základě návrhu nejsilnějších hráčů evropské železnice, jmenovitě Rüdiger Grubeho, šéfa Deutsche Bahn, a Christiana Kerna, předsedy představenstva Rakouských železnic a prezidenta CER. Pavel Krtek považuje své členství za další výzvu k prosazování zájmů Českých drah v rámci evropského železničního společenství. **(red)**

Na štítecké lokálce vznikla nová zastávka



Protokolární vlak číslo 10111 do Štítů tvořený RegioSpidery 841.015 byl prvním, jenž v úterý 29. září dopoledne zastavil ve zbrusu nové zastávce Červená Voda-Pod rozhlednou na trati 024. „Zastávka je důkazem toho, že železnice na Králíčku bude mít budoucnost,“ uvedl při otevření hejtman Pardubického kraje Martin Netolický. Objekt s přístřeškem a nástupištem s hranou ve výši 550 mm stála 9 milionů korun. Postavily ji podle projektu firmy Prodin společnosti Hroší divize Morava a CHT Pardubice, členové skupiny Enteria. Prvními cestujícími byly vedle obecních zastupitelů děti z 1. A třídy ze ZŠ v Červené Vodě a z mateřinky tamtéž. **(mn)**

Na Velkou pardubickou díky ČD se slevou

Druhým rokem pokračuje spolupráce pardubického závodističky se společností České dráhy. Díky tomu mohou návštěvníci, kteří na dostihy přijedou vlakem, využít 50% slevu na vstupné. Tato akce platí i pro vrchol dostihové sezony, jímž je 125. ročník Velké pardubické, která se na zdejší okruhu poběží 11. října 2015. Druhou nedělí v říjnu se koná s jezdcí opět postaví na start závodu dlouhého 6900 metrů, při němž musí zdolat 31 překážek včetně Taxisova příkopu. Sleva se ale nevztahuje na vstupenky již zakoupené v předprodeji. Zastávka Pardubice, závodistička se nachází jen pár kroků od bran dostihového areálu. Je nutné prokázat se platnou jízdenkou s cílovou stanicí Pardubice. **(red)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

NÁKLAD NA KOLEJÍCH MÁ UDRŽET OBŘÍ STÁTNÍ SLEVA

Ministr dopravy Dan Ťok se rozhodl dát železniční nákladní dopravě finanční impuls. Bude mít podobu slevy z poplatku za použití kolejí pro jednotlivé vozové zásilky. Zatímco dnes se tento druh dopravy těší slevě 55 % z cenkových cen SŽ-DC, nově bude sleva 80 %. Novinka by měla platit už od příštího roku. Pro dopravce bude rozhodnutí ministra znamenat úsporu téměř 200 milionů korun. Ta se přitom fakticky týká pouze státní firmy ČD Cargo, neboť nikdo jiný ve velkém ztrátové vozové zásilky nedělá. Činnost, která obnáší sestavení vlaku z vagonů z různých stanic, převoz vlaku a opětné rozvezení vagonů do jiných malých stanic, táhne ČD Cargo dlouhodobě ke dnu. Dopravce na ní ročně trácí 300 milionů korun, zároveň však jde o téměř polovinu celkových přeprav. Ročně Cargo takto přepraví 32 milionů tun. Druhou polovinu tvoří ziskové jednoduché expresy, například s uhlím. „To by nám pomohlo vyrovnat hospodaření dosáhnout dříve a možná i bez nepopulárních opatření,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Ta spočívají v plánovaném propuštění stovek lidí a opuštění řady stanic. Výrazná část nákladu by se tím přelila na silnice. **E15 18. 9. 2015**

FÉROVOST NA ŽELEZNICI OHLÍDÁ NEZÁVISLÝ REGULÁTOR

Vláda schválila návrh zákona zřizujícího takzvaného železničního regulátora. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře by měl hlídat rovný přístup státu při přidělování kapacity jednotlivým dopravcům na přeplněných železničních tratích a chránit spoje objednané a financované z veřejných peněz proti komerčním linkám. Předloha nyní poputuje do parlamentu. Vznik regulačního orgánu, který by nebyl závislý na ministerstvu dopravy, je jednou z podmínek dalšího otevírání trhu s osobní železniční dopravou soukromým společnostem. Nyní o přidělování volné železniční kapacity rozhoduje SŽDC a případné spory řeší Drážní úřad. Ten je ale přímo podřízený ministerstvu dopravy, které zároveň vykonává akcionářská práva k jednomu z dopravců, Českým drahám. Kvůli tomu, že současný stav nespĺňuje podmínky EU o nediskriminačním přístupu k jednotlivým dopravcům, má podle ministerského návrhu vzniknout nový úřad. Přejde tam část úředníků z Drážního úřadu a ministerstva, kteří se touto agendou zabývají. Nově jim přibude práce v souvislosti s ochranou spojů vypravovaných v závazku veřejné služby. **E15 23. 9. 2015**

ZAUJALO NÁS

„Národní dopravce jsme ze zákona. Rádi bychom tento dovětek k logu postupně měli na všech našich vozidlech.“ Mluví Čestmír Radek Joklík v odpovědi na dotaz, proč si ČD chtějí zaregistrovat značku Národní dopravce. České dráhy podaly žádost o zápis ochranné známky letos v srpnu.

IDNES 29. 9. 2015

ČESKO NESTIHNE VYČERPAT 12 MILIARD KORUN Z FONDŮ

Česko se zřejmě nepodaří vyčerpat deset až 12 miliard korun na stavby silnic, železnic a další dopravní infrastruktury z evropského Operačního programu doprava I (OPD I). Řekl to Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury, který v Česku peníze pro stavbu a údržbu komunikací rozděljuje. Sumu fond odhadl na základě čerpání investorských organizací k letošnímu září. Poslední možnost využít peníze z celkových zhruba 150 miliard korun má ČR do konce letošního roku. „Úspěch by byl, kdybychom vyčerpali všechno. Na druhou stranu nemá cenu čerpat peníze na nesmyslné projekty,“ prohlásil ministr dopravy Dan Ťok. Důvodem, proč se neadaří využít všechny nabízené peníze, je zejména nedostatek připravených staveb. Podle prezidenta Svazu podnikatelů ve stavebnictví Václava Matyáše by nevyužití deseti až 12 miliard korun bylo příjemné překvapení. Ještě ve druhém čtvrtletí svaz odhadoval množství nevyužitých peněz na zhruba 20 miliard korun. Operační program doprava představuje největší evropský program, jehož prostřednictvím do Česka směřovala v letech 2007 až 2013 zhruba pětina všech peněz z fondů EU. **ČTK 21. 9. 2015**

ČEŠI UTÍKAJÍ Z AUTOMOBILŮ, JEZDÍ RADĚJI VÍCE VLAKEM

Celá desetiletí platilo, že Češi jezdí rádi auty a jezdí jimi stále víc. Jenže roku 2008 se stalo něco nečekaného. Nárůst automobilismu se zastavil. A lidé začali více cestovat vlaky a městskou hromadnou dopravou. Překvapivý trend popisuje čerstvá zpráva o životním prostředí za rok 2014. Na hromadnou dopravu Češi „přesedli“ především kvůli hospodářské krizi. Je to levnější než jezdit autem. „Od roku 2009 se trend individualizace dopravy zastavil a podíl veřejné dopravy začal stoupat,“ zjistila analýza. A v kurzu byla najednou právě železnice a městská hromadná doprava. Podle analýzy ministerstva životního prostředí to, že lidé usedali za volant méně často, ovlivnily tři faktory. Ekonomice se nedařilo, cena pohonných hmot byla vysoká a zlepšila se kvalita, nabídka i ceny veřejné dopravy. Roli sehrál i fakt, že česká železniční síť patří mezi nejhustší v Evropě a na světě. Vlaky navíc, přes zpoždění, v posledních letech nabízejí pohodlnější cestování. České dráhy do nákupu nových souprav nebo oprav těch starých investovaly za posledních pět let 28 miliard korun. Jejich spoje tak jsou čistší, modernější. A proti dřívějším letům také zrychlily. **MF DNES 30. 9. 2015**

Oslavy Dne Železnice v regionech: Pára, historické jízdy i modely

Hned na několika místech republiky se během září uskutečnily akce v rámci Dne železnice. Hlavní oslavy letos hostil Hradec Králové, veselo ale bylo i v jiných regionech. Poslední zářijovou sobotu se příznivci světa na kolejích sešli v Ostravě a Bohumíně. O týden dříve si 150 let od příjezdu prvního vlaku připomněli v Chebu, kde se slavilo i 15. výročí přeshraničního systému EgroNet. A pozadu nezůstal ani Trutnov. Oslavy NDŽ však byly i na mnoha dalších místech, o některých jsme již informovali v minulých číslech Železničáře.



LEGENDA. Fanoušky v Chebu potěšila rekonstruovaná Němka 52.8079 v čele jednoho z parních vlaků.

Září se na železnici opětovně neslo ve znamení oslav. Největší pozornost sice směřovala do Hradce Králové (o tématu píšeme na straně 2), ostatní regiony však nezůstaly pozadu.

Dvoji výročí na Chebsku

V Chebu si na Den železnice kromě 150 let od příjezdu prvního vlaku připomněli také 15. výročí přeshraničního systému EgroNet. Oslavy začaly v sobotu 19. září krátce po půl desáté režijně náročným paralelním příjezdem dvou parních vlaků, českého z Karlových Varů v čele se Všudybylkou 354.195 a saského z Falkensteinu a Plauenu taženého rekonstruovanou Němkou 52.8079. Uvítací role se na nástupišti ujali hejtman Karlovarského kraje Martin Havel a primátor Chebu Petr Navrátil a samozřejmě duše celé akce ředitel ROC ČD Karlovy Vary Vladimír Omelka. Za hosty jmenujeme primátora Plauenu Ralfa Oberdorfera či předsedu představenstva VUZ Antonína Blažka. Pozitivní slova o chystaném znovuzahájení železniční dopravy mezi Selbem a Aší zanikla v ryčných tónech dechovky doprovázející výstup mažoretok.

To už ovšem řada netrpělivých návštěvníků naplno vychutnávala jednotlivé nabídky z dlouhého itineráře – od prohlídky lokomotiv, modelového kolejiště ve voze BDs, pojiždné výstavy rodiny Šimbartlů o historii, přednášky o dějinách chebského uzlu, přes svezení na šlapací drezíně pana Zahradky, komentované prohlídky dopravní kanceláře, výstup na vyhlídkový ochoz výškové nádražní budovy až po okružní naučnou jízdu motorovým vozem 810 po stanicích v každou celou hodinu. V obležení byla jak technika hasičů SŽDC i stánky EgroNetu či prodejci. Na-



VELKÉ I MALÉ. V trutnovském depu si fanoušci železnice mohli prohlédnout modely vláček i skutečné lokomotivy. FOTO MARTIN NAVRÁTIL (3x)

víc jízenky na parní vlak zdarma otevřely chebský hrad a v nabídce byla i prohlídka krás Chebu s průvodcem.

Mnozí si nenechali ujít jednu ze čtyř jízd do Františkových Lázní a zpět kyvadlovým vláčkem taženým buď Kafejmlejnem 310.072 nebo naleštěným Prasátkem 700.101. „Protokolární“ souprava vozů Bam před třináctou hodinou odvezla zájemce do Aše, kde proběhlo vyhodnocení výtvarné soutěže zaměřené na téma železnice.

Více o historii bylo možné se dozvědět na přednášce Jiřího Raka v patře chebského nádraží. A zjistit třeba fakt, že jako první dorazil do Chebu vlak z Řezna a Wiesau 15. října 1865, tedy po trati, která byla po druhé světové válce přerušena, a počátkem milénia dokonce úředně zrušena. A hned dva týdny nato, 1. listopadu 1865, začala železnice fungovat z Aše a Plauenu.



Ostravsko brázdil mimořádný vlak vedený lokomotivou 464.202 Rosničkou.



ATRAKCE. Na nádraží v západočeském Chebu si na své přišli i milovníci drezín.

Dostaveničko přátel železnice v depu nad Úpou

Regionální Den železnice v trutnovském depu by šel při troše nadsázky srovnat s archivním vínem. Pro oboje jednoduše platí, že rok od roku jsou lepší a lepší. Neděle 13. září se stala součástí komplexu akcí ke Dnům evropského dědictví (EHD). Středobodem dění ve městě nad Úpou se opět stala provozní jednotka depa patřící pod DKV Česká Třebová, kde organizátoři uspořádali výstavu lokomotiv a vozů ČD a VUZ. K vidění byly například stroje T 499.002, E 699.002, 771.172 či současné 810, 854 nebo mašiny na údržbu tratí SŽDC. V hale oprav a jinde šlo natrefit na modelová kolejiště Klubu modelářů Trutnov, Merkuru Police nad Metují, ESK Česká Skalice. Po depu lákalo svezení na malé posunovací mašince řady 799, mezi depem a stanicí převážela návštěvníky Regionova. Nechyběla vystoupení kapel a malí hosté si mohli zařadit ve Vláčku Hráčku, dětském koutku anebo si nechat pomalovat obličej. Velké pozornosti se těšila

prohlídka spodku lokomotivy – tentokrát řady 742 ČD Cargo – s nezbytnou baterkou, přilbou a ochrannou vestou. Novinkou byla výstava velkoplošných fotografií k historii depa a železnice na Trutnovsku, parních strojů firmy Jakoubek a výstava vojenské techniky a automobilů místního KVH Feldgendarmarie.

Pro místní i vzdálenější návštěvníky trutnovského RDŽ pak byla určena jízda parního vlaku. Ten vyjel tradičně hned po ránu z Hradce Králové a už z Červeného Kostelce byla kapacita několika červeno-krémových vozů řady Bam pocházejících z konce 40. let prakticky vyčerpána. Po hostinské službě s pivem Chodovar na čepu nabízel vůz Bam-bistro provozovaný spolkem Plzeňská dráha. Vlak dvakrát zajel přes Kunčice do Vrchlabí. V jeho čele se opět „blýskla“ královéhradecká parní lokomotiva 464.008 Bulík.

Ostravsku nepřálo počasí, zájemce to však neodradilo

I přes nepřítel počasí, kdy prakticky celý Moravskoslezský kraj pokrýl v sobotu 26. září vytrvalý déšť, navštívily Den železnice v Moravskoslezském kraji stovky příznivců. České dráhy zajistily mezi ostravským hlavním nádražím a centrem města pendlí historickou pantografovou jednotkou, brány otevřelo místní depo a Ostravskem jezdil parní vlak vedený Rosničkou řady 464.2. V Bohumíně navíc organizátoři zpřístupnili Depo kolejových vozidel s prohlídkou lokomotiv a vozů.

Slavnostní zahájení Dne železnice se na Ostravsku uskutečnilo před bohumínským nádražím. Děti včetně rodičů ocenily možnost prohlídky běžně nepřístupných míst a příležitost prohlédnout si lokomotivy a vozy v Depu kolejových vozidel, svést se na posunovací lokomotivě nebo absolvovat exkurzi ústředního stavědla s odborným komentářem. Železniční fajnsmekry nadchly dvě historické „nulkové“ Bobiny, jimž sekundoval historický pantograf původní řady EM 475.1 a parní Rosnička 464.202.

Dva poslední jmenované stroje ve slavnostní den vůbec nezahálely. Parní vlak jezdil mezi Bohumínem a ostravským hlavním nádražím od deváté hodiny ranní až do poledního odpoledne, navíc s jedním poledním „výjezdem“ až do Petrovic u Karviné a Pantograf se naopak před polednem vydal z Bohumína do moravskoslezské metropole, kde zajišťoval pendly mezi hlavním nádražím, Stodolní a Ostravou-střed. Společnost AWT navíc nabídla jízdy zvláštními vlaky po síti svých vleček v ostravsko-karvinském uhlém revíru a k vyhlídkovým jízdám se připojily i historické tramvaje Dopravního podniku Ostrava. Stranou oslav nezůstala ani Ostrava. Brány otevřeli i ve Středisku oprav kolejových vozidel Ostrava, dceřině společnosti ČD Cargo, kde byla k vidění nedávno opravená historická Laminátka původního označení S 489.0001. Návštěvníci nepohrdli ani projížďkou na Žehličce řady 111 nebo na malém motorovém stroji řady 708.

MARTIN NAVRÁTIL, MARTIN HARÁK

www.zeleznicar.cd.cz Více fotografií najdete na [zeleznicar.cd.cz](http://www.zeleznicar.cd.cz)

Pětačtyřicet kolegů bylo oceněno za mimořádné skutky

Stalo se již dobrou tradicí, že u příležitosti Národního dne železnice jsou oceňováni kolegové, kteří při výkonu svých povinností prokázali ojedinělou duchapřítomnost či odvahou a vynikli mimořádné skutky. Například výrazně přispěli k záchraně života našich cestujících. Za to byli i letos oceněni vedením Českých drah. Slavnostní akt se uskutečnil ve čtvrtek 1. října ve vládním salonku pražského hlavního nádraží. Za vedení Českých drah zaměstnance přivítali a zároveň vyjádřili poděkování a uznání i dva členové představenstva ČD – Ludvík Urban a Michal Štěpán. Přítomni byli také zástupci odborových organizací.

Za mimořádné skutky, kterými přispěli k záchraně lidského života nebo zdraví, případně předešli škodám na majetku národního dopravce, obdrželi všichni přítomní zaměstnanci pamětní list a současně jim byl předán malý věcný dar v podobě hodinek.

BRIGITA KOLÁŘOVÁ

Petr Medlík – strojvedoucí DKV Česká Třebová
Martin Kyzlink – strojvedoucí DKV Brno
Jiří Hron – strojvedoucí DKV Brno
Břetislav Běhalík – strojvedoucí DKV Olomouc
Josef Šmihal – strojvedoucí DKV Olomouc

Peter Ondříš – strojvedoucí DKV Olomouc
Karel Šikl – strojvedoucí DKV Olomouc
Ondřej Roman – strojvedoucí DKV Praha
Petr Pícka – strojvedoucí DKV Praha
Pavel Kružík – strojvedoucí DKV Praha

Jaroslav Hropko – strojvedoucí DKV Praha
Josef Zlámal – strojvedoucí DKV Praha
Bohumil Veselý – strojvedoucí DKV Praha
Ondřej Bílek – strojvedoucí DKV Praha
Jakub Mareš – strojvedoucí DKV Praha

Zdeněk Špicar – strojvedoucí DKV Praha
Miroslav Jansa – strojvedoucí DKV Praha
Jiří Doležal – strojvedoucí DKV Praha
Petr Balada – strojvedoucí DKV Praha
Václav Trojan – strojvedoucí DKV Praha

Martin Hartl – strojvedoucí DKV Plzeň
Václav Petr – strojvedoucí DKV Plzeň
Igor Kukučka – strojvedoucí DKV Plzeň
Otakar Radecký – strojvedoucí DKV Plzeň
Jiří Bizek – strojvedoucí DKV Plzeň

Magdalena Bakulová – vlakvedoucí os. vlaků RP ZAP Č. Budějovice
Alena Židová – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP České Budějovice
Michal Nuzík – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP České Budějovice
Alexandra Charvátová – průvodčí osobních vlaků RP ZAP Brno
Jana Bumbová – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Brno
Jan Cermák – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Brno
Eva Švestková – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Brno
Ilona Kučerová – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Brno
Zdeňka Wiesznerová – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Brno
Richard Hradský – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Olomouc
Miroslav Smetana – vedoucí stovard SC Pendolino RP ZAP Ostrava
Michal Šafrata – stovard SC Pendolino RP ZAP Ostrava
Aleš Košťál – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Ostrava
Eva Dubielová – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Ostrava
Zuzana Kubínová – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Pardubice
Radomír Mokřý – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Pardubice
Marcel Střížek – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Praha
Martin Jordán – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Praha
Jan Kacálek – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Praha
Věra Fialová – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Ústí nad Labem



FOTO MICHAL MÁLEK



KRÁTCE

Přeprava transformátoru

V půli září se uskutečnila zajímavá a náročná přeprava transformátoru 400 kV z rozvodny společnosti ČEPS Čechy-střed u Čelákovice do severomoravské rozvodny Nošovice. K přepravě byl použit speciální 32nápravový hlubínový vůz rakouské firmy Felbermayr s doprovodným osobním vozem, v němž se ubytovala také obsluha zásilky. Ta je nezbytná pro manipulaci s nákladem, který je potřeba v některých kolizních místech stranově posouvat. Přeprava byla zahájena v sobotu 12. září 2015 vyzvednutím naloženého hlubínového vozu, tří vozů Eas, ložených demontovanými díly transformátoru, doprovodným krytým vozem a osobním vozem pro posádku na vlečce ČEPS Čechy-střed. Ta odbočuje z místní dráhy Čelákovice – Mochov, která je dnes bez pravidelné osobní i nákladní dopravy. Poté byl tento vlak přesunut do stanice Čelákovice, kde čekal do nočních hodin k zahájení přepravy po hlavních tratích. Kvůli technickým parametrům bylo možné transport provést pouze v noci. K přepravě je použita lokomotiva řady 731, která je vhodná z důvodu možného dohledu strojvedoucího na zásilku během jízdy vlaku. (čdc)

Brána do Běloruska se otevírá

Ve čtvrtek 10. září 2015 byla v Brestu podepsána smlouva mezi Běloruskými železnicemi (BČ) a společností Koleje Czeskie, Sp. z o.o. (KC) o možnosti zajištění lokomotiv KC až do běloruských pohraničních přechodových stanic Brest, Bruzgi a Swislocz po kolejích normálního rozchodu. Podpis této smlouvy otevírá nové možnosti při zajišťování přeprav z/na východ v přímé spolupráci s Běloruskými železnicemi, a to včetně překládky zboží na běloruském území. Velký potenciál proto představují přepravy pohonných hmot, kontejnerů, dřeva i dalších komodit. Dceřiná společnost ČD Cargo Koleje Czeskie se tímto krokem, který je součástí strategického expanzního záměru společnosti ČD Cargo, zapojila k nemnoha dopravcům, jejichž lokomotivy mohou zajišťovat na infrastrukturu Běloruských železnic. (čdc)

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



TRANZIT. Krajem Vysočina prochází důležitá dvoukolejná trať Kolín – Havlíčkův Brod – Brno. Dopravu po ní zajišťují i osvědčené Laminátky. FOTO MICHAL ROH ML. (2x)

Drsný kraj lesů a luk: vlaky konkurují kamionům na D1

Region, jak už napovídá jeho název, je kopcovitým krajem lesů, luk a rybníků. V médiích bývá Vysočina často zmiňována v souvislosti s dálnicí D1 a zpravidla negativně. Pravdou ale je, že zdejší drsné klimatické podmínky dokážou řidičům kamionů v zimě pořádně „zatopit“. Krajem však prochází neméně důležitá železniční trať spojující Kolín s Brnem a Břeclaví.

Kraj Vysočina zaujímá rozlohu 6 796 km², žije zde přibližně 515 tisíc obyvatel. Hustotou zalidnění 76 obyvatel/km² zdaleka nedosahuje republikového průměru. Největším sídlem je samozřejmě krajská Jihlava s více než 50 tisíci obyvateli. K dalším větším městům patří Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou. Všechna jsou napojena na železniční síť, která v kraji dosahuje délky téměř 590 km, včetně téměř třicítiky kilometrů úzkorozchodných kolejí. Z celkové délky je 112 km dvoukolejných a 184 km elektrizovaných střídavou proudovou soustavou o napětí 25 kV. Přibližně 35 procent tvoří trati regionální. Za jakousi pomyslnou metropoli železnice na Vysočině lze považovat Havlíčkův Brod. Z hlavní trati Kolín – Brno – Břeclav zde odbočuje jednokolejná elektrizovaná trať směrem na Jihlavu, Jindřichův Hradec a Veselí nad Lužnicí. Z pohledu ČD Cargo jako nákladní dopravy se jedná o velice důležitou spojnici.

Dřevozpracující firmy jsou našimi významnými zákazníky

Kraj Vysočina je jedním ze dvou regionů ČR, který nemá železniční spojení se zahraničím. A neměl ho ani v minulosti, neboť jeho nejjižnější okraj leží přibližně 5 km od hranic s Rakouskem, se kterým v této oblasti sousedí kraje Jiho-moravský a Jihočeský. Lesnatost zde dosahuje 30 procent, což je sice méně ve srovnání s průměrem České republiky, ale i přes podprůměrnou lesnatost má Vysočina po Jihočeském a Plzeňském kraji nejvyšší podíl na roční umístění těžbě dřeva. Je to dáno především tím, že zdejší lesní porosty jsou ve srovnání s českým příhraničím poměrně dobře přístupné. Své sídlo zde má i řada firem zaměřených na zpracování dřeva. Ty jsou samozřejmě významnými akcionáři společnosti ČD Cargo.

Pila společnosti Stora Enso Wood Products ležící v těsném sousedství železniční stanice ve Žďáru nad Doubravou je svou kapacitou jednou z největších pil v Česku. Pro zajištění plynulosti tak velkého provozu je samozřejmě zapotřebí plynulý návoz suroviny. Z bližšího okolí je kulatina dopravována především nákladními automobily, mnohdy přímo z lesa, pro návoz z větší vzdálenosti se využívá železnice. V loňském roce jsme na vlečku pily přistavili téměř 4 800 vozů, což představuje téměř 200 000 tun dřeva. Bohužel odvoz řeziva po železnici



se uskutečňuje pouze v omezené míře – v roce 2014 to představovalo „jen“ cca 50 000 tun tohoto zboží.

Dřevní štěpka putuje do cíle ve woodtainerech

K přepravě dřevní štěpky jsou na Vysočině již řadu let efektivně využívány tzv.

woodtainery – otevřené kontejnery umožňující jednoduchou manipulaci jak u nakládky, tak přepravou i vykládky. Vozy ložené třemi „woodtainery“ jsou v ucelených soupravách dopravovány k cílovým zákazníkům nejen v České republice, ale i v zahraničí, například v Rakousku. Dalším velkým krajským zákazníkem v ko-



SUROVINY. Zátěž manipulačního vlaku z Havlíčkova Brodu tvoří prázdné vozy na nakládku dřeva v Chotěboři a vagony ložené dřevem pro pilu ve Žďáru.

moditě dřevo je společnost KRONOSPAN ČR se sídlem v Jihlavě, která je dnes jedním z největších a nejmodernějších výrobců velkoplošných materiálů na bázi dřeva. S výrobou dřevotřískových desek se zde začalo jako v jednom z prvních závodů v Evropě již v roce 1957. Je pro nás důležité, že tak významná firma si za partnera pro realizaci železničních přeprav vybrala prostřednictvím společnosti SILVA CZ právě ČD Cargo. Zabezpečujeme nejen návoz dřevní hmoty a dřevěné štěpky, ale také pryskyřič potřebných při výrobě dřevotřískových desek. Významně se podílíme i na jejich distribuci v zahraničí.

Uranový koncentrát z Vysočiny míří do Ruska a Kanady

Dřevo se nakládá v celé řadě stanic a nakládá se na Vysočině, nejvíce pak v Sázavě u Žďáru, kam je soustředěna nakládka dřeva z širokého okolí, v Novém Městě na Moravě, Jaroměřicích nad Rokytnou a v Křižanově. My se ale podíváme na další přepravenou komoditu. Do areálu společnosti Steel Center Europe v Humpolci jsme v loňském roce přepravili více téměř 1 000 železničních vozů ložených svitky ocelových plechů, například pro výrobu automobilů. Dalším významným zákazníkem z této komodity je ŽDAS se sídlem ve Žďáru nad Sázavou. Kromě přeprav železného šrotu, slévarenských písků nebo licích pánví zajišťujeme pro tohoto zákazníka v poměrně významném objemu i přepravy hnědého uhlí a koks.

Hnědé uhlí, jehož vykládka tvoří sedm procent z celkové vykládky v kraji Vysočina, je dodáváno i řadě drobných odběratelů. Větší energetický zdroj vyrábějící energii spalováním uhlí se v kraji nenachází. Jaderná elektrárna Dukovany společnosti ČEZ služeb železnice využívá jen výjimečně a její vlečka odbočuje ze stanice Rakšice ležící v Jiho-moravském kraji. Přepravy radioaktivního zboží, respektive uranového koncentráту, však již řadu let spolehlivě zajišťujeme pro státní podnik DIAMO, který provozuje uranový důl v Dolní Rožince i chemickou úpravnu rud. Ta je napojena na železniční síť vlečkou ze stanice Rožná, ležící na tzv. staré Tišnovce, tedy trati Tišnov – Bystřice nad Pernštejnem – Žďár nad Sázavou. Uranový koncentrát je přepravován zpravidla v kontejnerech.

Významně (téměř 10 procent) se na nakládce v kraji podílí komodita potravin a zemědělských výrobků. Ke stanicím s největší nákladkou obilí a pokrutin patří Krahulov a Moravské Budějovice, kde se nacházejí velkokapacitní obilná sila. Výčet uzavírají přepravy pohonných hmot do Šlapanova nebo přepravy minerálních hnojiv do Chotěboře, Pelhřimova či Humpolce.

MICHAL ROH

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

Neveselé dědictví

Evropa srůstá, Evropa bez hranic, starý kontinent zrychluje, popis skutečnosti, nebo jen prázdné marketingové výřivky, zdobící letáčky evropských dopravců? Jak kdy a jak kde. Ažkoli železnice v celoevropském měřítku opravdu zrychluje (jinou možností k přežití ani nemá), stále zůstává řada míst na evropské dráží infrastruktury, která význam sloganů přilíká nevystihují. Byť jsou tato úzká hrdla většinou dědictvím dob minulých, Evropa zatím nebyla s to s nimi nic udělat.



Přehled problematických míst na evropské železniční síti

Rakco bojuje v křesle, Polacco bojuje s náročnou topografií
V Rakousku je to především kvůli úzkým kolejím, které jsou v mnoha místech stále v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

Třetí světová válka by byla pro Evropu katastrofou. V současnosti je to především kvůli úzkým kolejím, které jsou v mnoha místech stále v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

V zájmu vojenských doktrín
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

Dopravní podcenění vlnou nových vlaků
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

Luxus nahradila masovost
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

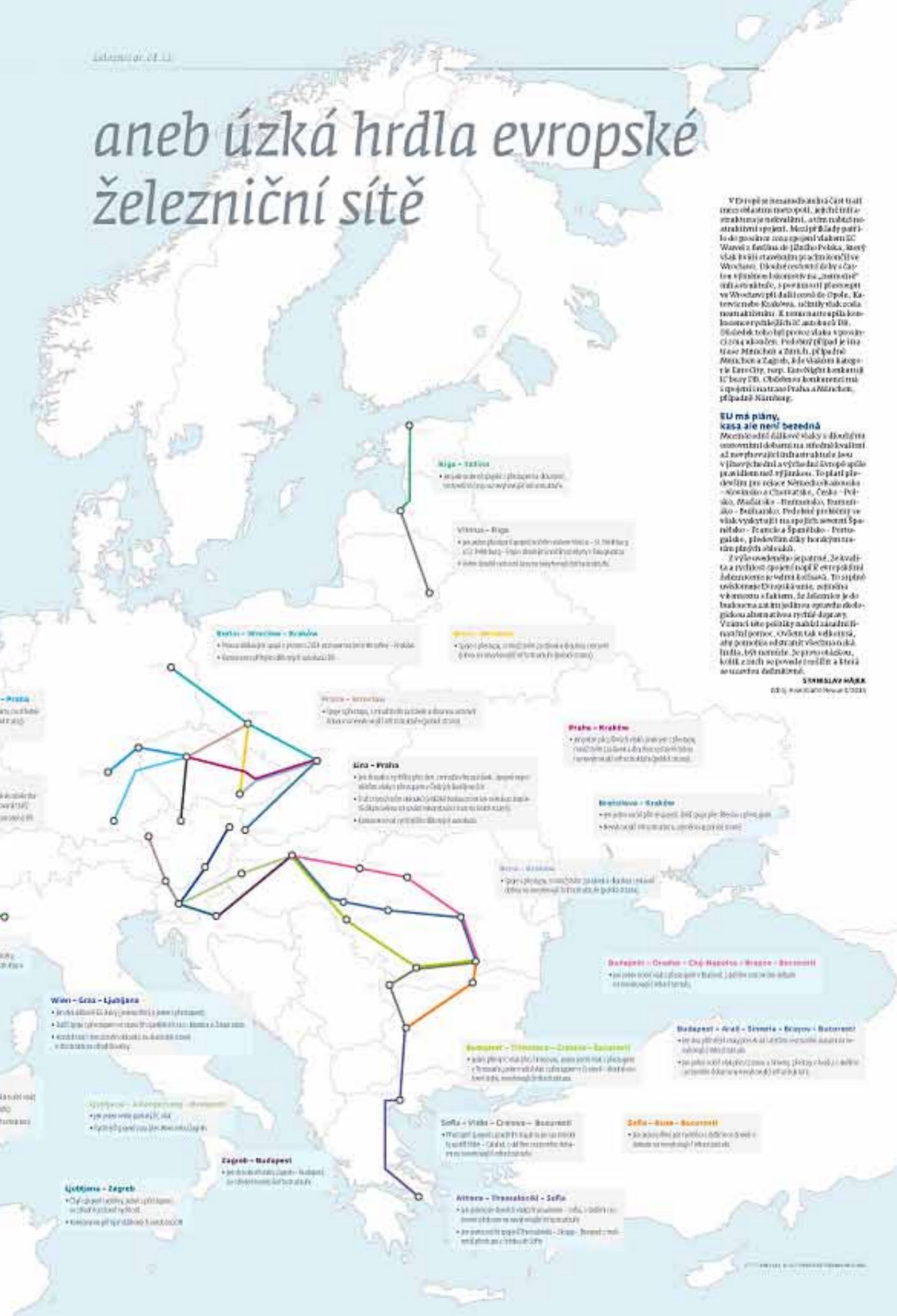
První náznaky okenního dědictví
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

Dopravní podcenění vlnou nových vlaků
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

Luxus nahradila masovost
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

Luxus nahradila masovost
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

aneb úzká hrdla evropské železniční sítě



Výhled na evropskou železniční síť v roce 2015. Mapa ukazuje hlavní železniční koridory a jejich kapacitní omezení. Zdroj: Evropská komise.

Úzká hrdla
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

První náznaky okenního dědictví
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

Dopravní podcenění vlnou nových vlaků
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

Luxus nahradila masovost
Evropské železnice jsou stále v mnoha místech v provozu. V Itálii zase kvůli úzkým kolejím a nízké kapacitě stávající infrastruktury.

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

Horké léto ve ZC Velim ve znamení příjezdu žihadel ze Siemensu

Oba prázdninové měsíce v polabské nížině připomínaly počasím spíše Itálii nebo Španělsko, chybělo snad jen to moře. Teploty se šplhaly přes 35 stupňů, po dešti nebylo ani památky, tráva a stromy začaly žloutnout jako na podzim. Takové podmínky působí extrémní zátěž i v provozu ZC Velim. Určitě neplatilo, že by s rostoucí teplotou klesala poptávka po službách, spíše naopak.

Červenec byl, co se týče využití Velkého zkušebního okruhu (VZO), dokonce vytiženější než červen. Naopak srpen, kdy padal jeden teplotní rekord za druhým, lehce za oběma předchozími měsíci zaostal, což ale bylo způsobeno zejména předčasným koncem první fáze zkoušek jednotky ICx a opožděným příjezdem jednotky Thameslink. Přijata sice byla určitá opatření jako například eliminace posunů od 10.00 do 21.00 hodin či omezení rychlosti při jízdě přes výhybky, na druhou stranu nesměla být ohrožena přístavba vozidel zákazníků ke zkouškám. V letních měsících je nařizováno pravidelně měřit teplotu koleje VZO a případně zavést tzv. teplotní pomalou jízdu. Parametry tratí jsou ale na takové úrovni, že při překročení 50 °C se snižuje rychlost na 160 km/h, což není pro většinu zákazníků tak omezující faktor.

Vyrovnání soubor titánů Bombardier vs. Siemens

Až dosud byl poměr projektů těchto dvou gigantů tři ku dvěma ve prospěch Bombardieru. Během července a srpna se ale vše několikrát změnilo. Nejprve 14. července odjela po všech vykonaných zkouškách jednotka Bombardier R2N. Tím se stav projektů vyrovnal. V první polovině srpna pomyslné vedení převážilo na stranu Siemensu. Nejdříve to bylo jen na jeden den, protože kvůli problémům při přepravě spojovacích vozů se opozdil příjezd jednotky Thameslink a hned následující den odjela jednotka ICx, která ukončila první fázi zkoušek. Nebylo to však nadlouho, neboť na konci srpna přijela další jednotka ICx a ustálila tak na určitou dobu počet zástupců Siemensu na třech oproti dvěma z Bombardieru.

Na zkouškách lokomotiv TRAXX AC3 LM se podepsaly dovozené a odehrávaly se hlavně v červenci, v srpnu nastal útlum. Naproti tomu jako by druhý projekt elektrických jednotek TWINDEXX chtěl vše za celý Bombardier dohnat. Druhou jednotku v pořadí, pokračující ve stacionárních a jízdních zkouškách, doplnila 23. července třetí, která dorazila opět ze Švýcarska. Od dalšího týdne se začala připravovat na déle než měsíc trvající náročné zkoušky. Provádějí je specialisté Výzkumného ústavu kolejových vozidel (VÚKV).

Jednotka se rozdělila nesymetricky na tři a pět vozů a s těmito díly se uskutečnila první část zkoušky kvazistatické bezpečnosti proti vykolejení – průjezd nepřevýšeným měrným obloukem o poloměru 150 metrů. Poté byly rozpojeny jednotlivé vozy a od prvního srpnového týdne provádělo VÚKV již v hale HPZ II. nejprve druhou část pokusů kvazistatické bezpečnosti proti vykolejení – takzvané borcení – a zkoušku náklonu dle EN 14363, testy pro verifikaci simulacních výpočtů účinků bočního větru nebo zkoušky funkčnosti aktivního systému naklápění skříně.



Po roce opět spolu

V loňském roce to byly dvě nejdelší vlakové soupravy, které byly ve ZC Velim zkoušeny – dohromady měly délku půl kilometru a obě jednotlivě překročily do té doby magickou hranici dvou set metrů. Letos se jako první vrátila elektrická jednotka s označením Thameslink. Koncept těchto vozidel představuje klíčový prvek strategie britského ministerstva dopravy pro tamní železnici a splňuje nároky pro dopravu osob v londýnském městském systému a na regionálních linkách v okolí této metropole. Německý výrobce Siemens tentokrát vyslal na zkoušky osmivozovou verzi této jednotky o celkové délce 162 metrů, maximální rychlost jednotky je 100 mil za hodinu (což odpovídá 160 km/h), napájecí sys-

tém je střídavý 25 kV/50 Hz z troleje, nebo 750 V stejnosměrných při napájení ze třetí kolejničky, tento systém však nebude ve ZC zkoušen. Maximální výkon té-



Na okruh se v létě vrátila i elektrická jednotka Thameslink. FOTO PAVEL DVOŘÁK

to kratší verze činí 3,3 MW. Kapacita je více než 400 sedících cestujících a přes 700 stojících osob.

Ve ZC Velim podstoupí brzdové zkoušky v různých stavech ložení, ale i další zajímavé testy, jako například určení vlivu zbytkového tepla od brzdění na anténu a radar systému ETCS nebo měření tepelné kapacity brzdové výstroje a podvozků.

Téměř na den přesně po roce přijela na dokončení zkoušek protismyku dvacetivozová souprava Talgo, kterou společnost Patentes Talgo Madrid vyrábí pro ruské státní dráhy RŽD. Spojit má evropské metropole Berlín a Moskvu. Provádění zkoušek má i tentokrát na starosti německá zkušební laboratoř TÜV SÜD Rail. Jako hnací vozidlo poslouží osvědčená elektrická lokomotiva Siemens Vectron.



Jedním z nejvíce sledovaných letních projektů byly bezesporu zkoušky dvousystémové elektrické jednotky Škoda InterPanter.

Panteři středem pozornosti

Jedním z nejsledovanějších letních projektů byly bezesporu zkoušky dvousystémové elektrické jednotky Škoda InterPanter. Po slavnostním červnovém křtu se naplno rozeběhly typové zkoušky, které obnášely trakční, brzdové či hlukové testování, zkoušky vícenásobného řízení při spojení dvou jednotek a zejména ověřování elektromagnetické kompatibility (EMC). Vše bylo nutné provést během několika letních týdnů, aby Drážní úřad mohl vydat povolení zkušebních jízd na tratích SŽDC, které byly naplánovány na začátek září. Kromě první pětivozové jednotky 660.101 přijela v polovině července do ZC Velim první třívozová jednotka 660.001, zejména kvůli již zmíněným zkouškám nadřazeného řízení. Přesně o měsíc později se přidala ještě druhá třívozová 660.002. V červenci se uskutečnily také další dvě zkušební jízdy lokomotiv 109E (řada 380 při ČD) po vyvazovací opravě. Ty pro České dráhy provádí šumperská Pars nova. Tentokrát se jednalo o lokomotivu 380.010 a tehdy ještě „fotbalovou“ 380.011.

Přijelo i Pendolino

DPOV se podílí na vyvazovacích opravách elektrických jednotek řady 680 Pendolino, které jsou částečně prováděny přímo v DKV Praha, ale i v provozním středisku oprav DPOV v Nymburce. Zkušební jízda se uskutečnila koncem srpna krátce před původně plánovaným termínem předání zpět do provozu. To bylo bohužel způsobeno nutností co nejdříve nahradit neprovozní jednotku 680.003, která je dlouhodobě odstavena po tragické nehodě u Studénky.

Pouze v rychlém přehledu jsou uvedeny další projekty, pro které byla poskytnuta infrastruktura ZC Velim, ale na jejichž realizaci se z velké části podíleli specialisté Zkušební laboratoře VUZ. Šlo o zkoušky osobních vozů řady Bmz (DPOV) a Bdpee (Pars nova), nákladních vozů řady Kgs (ŽOS Trnava) a Sgmmnss (Tatravagonka Poprad), ale i hnacích vozidel, jako například lokomotiva řady 774.7F pro soukromého finského dopravce Fennia Rail z produkce tuzemské lokomotivky CZ LOKO. Přehled speciálních vozidel pro tratové hospodářství doplňuje lehké exotické vozidlo BR711G, které je sice vyráběno německou firmou Gleisbaumechanik (GBM), ale určeno pro kontrolu a diagnostiku tratí v Číně.

DANIEL LOS
autor je vedoucí ŽZO



ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

STŘEDNÍ ČECHY: NĚKTERÉ RYCHLOSTNÍ PROPADY ZMIZÍ DO KONCE ROKU

Na jaře letošního roku jsme vás informovali o velmi citelném snížení tratové rychlosti na tratích Kolín – Lysá nad Labem – Ústí nad Labem a Nymburk – Mladá Boleslav spojené s negativními dopady na včasnost jízd vlaků a spolehlivost přestupních vazeb. Národní dopravce opakovaně apeloval na správce infrastruktury, aby zavedl původní tratové rychlosti. Předpoklad zavedení původních rychlostí odhadovaný na letošní červenec až listopad se ukázal značně nerealistický, odstraněna budou jen některá omezení. Do konce roku 2015 by měly být odstraněny pomalé jízdy nebo trvalá omezení tratové rychlosti v těchto úsecích: Libice nad Cidlinou – Velký Osek, Nymburk – odbočka Babín, Kostomlaty nad Labem – Nymburk, Stará Boleslav – Lysá nad Labem (jen pomalá jízda, omezení rychlosti v 1. tratové koleji zůstane) a Velelily – Čáchovice. Pomalá jízda ve stanicích Velelily zatím odstraněna nebude, o osudu trvalého omezení v 1. staniční koleji ŽST Velký Osek se ještě nerozhodlo. Po opravách se zavedou konsolidační pomalé jízdy.

BRANDÝS NAD ORLÍCÍ – ČESKÁ TŘEBOVÁ: ZVÝŠENÍ RYCHLOSTI VE DVOU ÚSECÍCH

Od poloviny září letošního roku byla zvýšena tratová rychlost ve dvou úsecích v kompetenci SŽDC, Správy tratí Pardubice. První leží mezi Brandýsem nad Orlicí a Ústím nad Orlicí, kde byla v 1. tratové koleji zvýšena rychlost ze stávajících 100 na 120 kilometrů za hodinu. Ve 2. tratové koleji byla rychlost zvýšena na 120 km/h z původních 85 km/h již před rokem. Správa železniční dopravní cesty dále zvýšila rychlost mezi odbočkou Parník a stanicí Česká Třebová, a to z 90 kilometrů za hodinu na 95/100 km/h, přičemž vyšší hodnota se týká vozidel využívajících horní rychlostníky. Zvýšení rychlosti bylo umožněno po provedení souvisejících opravních prací s použitím materiálu nového, případně zánovního, aby byla dosažena patřičná kvalita. V současné době probíhá oprava nástupiště ve stanicích Ústí nad Orlicí, proto je omezen provoz v podobě vyloučení jedné kolejové skupiny, a tak výše zmíněná opatření povedou k mírnému zvýšení stability jízdního řádu až po ukončení opravních prací ve stanicích Ústí nad Orlicí.

POPICE: PRVNÍ INSTALACE SOUSTAVY SPÍNANÝCH ÚSEKOVÝCH DĚLIČŮ

Odstraňování děličníků se zatím týkalo převážně stejnosměrné trakční soustavy s výjimkou například stanic Kuřim, Brno-Královo Pole nebo Brno hl. n. Na stejnosměrné trakční soustavě došlo na mnoha místech u trakčních napájecích nebo spínacích stanic k osazení takzvaných „šachovnic“ (Vypněte trakční odběr) nebo instalaci podmíněné návěsti „Stáhněte sběrač“ po modernizaci trakčních napájecích nebo spínacích stanic. Správce infrastruktury nyní bude testovat systém, který by možná mohl pomoci vyřešit situaci na střídavé soustavě. Ve dnech 21. až 26. září 2015 v první a druhé tratové koleji v úseku Vranovice – Šakvice se uskutečnily montážní práce na trakčním vedení za účelem pilotní instalace soustavy spínacích úsekových děličů v neutrálním poli u spínací stanice Popice. V rámci instalace se konaly i zkoušky funkčnosti zařízení včetně testovacích jízd. Ověřovací provoz soustavy spínacích děličů v neutrálním poli u spínací stanice Popice bude probíhat po dobu jednoho roku.

ODSTRANĚNÍ DRÁTOVODŮ U JÍLOVÉHO PŘINESE TRVALOU VÝSTRAHU

Strojvedoucí pan Jakub Mareš z Depa kolejových vozidel Praha nedávno vznesl zajímavou připomínku týkající se možného zprovoznění mechanických předvěstí na trati takzvaného Posázavského Pacifiku. V současné době probíhá akce Oblastního ředitelství SŽDC Praha, během které bude narušena i drátovodná trasa k předvěsti PŘL (v km 19,095) před ŽST Jílové. Drátovodné trasy k předvěstem PŘS (v km 21,086) před ŽST Jílové a PŘL (v km 29,205) před ŽST Davle jsou již z předěšlých oprav na této trati demontovány a trvale zabezpečeny v poloze Výstraha. Podle nejnovějšího vyjádření správce infrastruktury se k tomuto řešení přistoupilo zejména proto, že drátované trasy by byly zřizovány pouze do doby aktivace nového zabezpečovacího zařízení. K tomu by mělo ve stanicích Jílové a Davle dojít v měsících duben–květen 2016. Zprovoznění drátovodů k uvedeným předvěstem by totiž znamenalo vynaložení částky ve výši přibližně 600 tisíc korun, přičemž za několik měsíců by zařízení bylo stejně kompletně demontováno.

PAVEL ROVENSKÝ

Jako malý railjet může působit projekt nové netrakovní soupravy Rhétské dráhy pro páteřní trať Albulabahn z Churu do St. Moritz. Ucelená souprava komfortních klimatizovaných osobních vozů s množstvím nových služeb, doplněná řídicím vozem a tažená nebo tlačena elektrickou lokomotivou má v příštích letech nahradit starší vozy na lince R/RE Chur – St. Moritz. První z nových souprav mají být uvedeny do provozu na konci roku 2016.



FOTO A ILLUSTRACE RHB

Švýcaři chystají na páteřní trať Albulabahn „railjet“ pro metrový rozchod

Přestože byl kontrakt na výrobu šesti nových souprav označených jako Albulabahn-Gliederzug (AGZ), česky „Článkový vlak Albulaba“, a šesti řídicích vozů Ait podepsán mezi Rhétskou dráhou a společností Stadler v prosinci 2010, začaly koncepční přípravy nového vlaku už v únoru 2009. Během osmi intenzivních workshopů za účasti odborných úseků dráhy kromě infrastruktury vznikl layout nové soupravy a v prosinci 2009, po sedmi měsících práce, byl schválen.

Projekt plný náročných přání

Speciálně Rhétské dráhy položili latku pro nový vlak vysoko. Po obchodní stránce musí uspokojit tři základní skupiny cestujících, kteří však mají mnoho dalších podskupin a individuálních požadavků. Tou první jsou „požitkáři“ – cestující, pro něž je samotná cesta vlakem zážitek a platí pro ně heslo „cesta je cíl“. Nechybí mezi nimi šotouši vyhledávající vlak, ani milovníci kouzelné alpské krajiny, kterou vlak projíždí. Druhou tvoří rekreativní – cestující mířící za aktivním trávením volného času, jako jsou sportovci, lyžaři, turisté, cyklisté, vodáci nebo návštěvníci kulturních a společenských akcí v regionu. Třetí a poslední jsou zákazníci jezdící z bodu A do bodu B – běžní pasažéři, kteří se potřebují rychle a pohodlně přesunout do místa ubytování, na obchodní jednání nebo za povinnostmi, například do zaměstnání či škol.

Splnění požadavků všech těchto skupin cestujících vyústilo v mimořádně bohaté řešení interiéru celé soupravy. Ta vedle obvyklých oddílů 1. a 2. třídy s tradičním uspořádáním sedaček 1+2 nebo 2+2 a s bohatě dimenzovanými prostory pro zavazadla turistů nabídne dětské koutek se skluzavkou, oddíl pro skupiny nebo multifunkční prostor pro objemná zavazadla a jízdní kola. Těch může celý vlak přepravovat až 14 najednou. Samozřejmostí je klimatizace, elektrické zásuvky pro napájení drobných spotřebičů a informační systém. Ten nabídne na monitorech přímý přenos pohledu na trať z kabiny strojvedoucího, ovšem jen pokud pojedje vlak čelem s řídicím vozem.

Úplnou novinkou se stane speciální fotooddíl pro fanoušky železnice a alpské přírody s velkými panoramatickými elektricky posuvnými okny a řadou sklopných podélně umístěných sedaček uprostřed vozu. V soupravě se počítá i s několika moderními WC s uzavřeným systémem. Bezbariérová toaleta bude v řídicím voze v ucelené článkové soupravě. V ní se bude nacházet ještě čtveřice standardních toalet, které mají být rozděleny na dámské a pánské. Ty budou navíc vybaveny pisoárem.

Koncept trvale spojených vozů
Vysoko byly nastaveny i technické parametry s mnoha inovacemi pro horskou úzkorozchodnou dráhu, například na čas-

tečně nízkopodlažní bezbariérové řešení nebo bohatě dimenzované nástupní prostory. Dveře jsou dvoukřídlé a u běžných vozů široké 1400 mm, u nízkopodlažních kvůli pevnosti skříně 1200 mm. Rhétská dráha se v případě vlaků AGZ rozhodla pro koncept ucelené v běžném provozu trvale spojené soupravy šesti vozů, které se nebudou rozpojovat. Dosud využívala klasické vozy se středním spřáhlem typickým pro úzkorozchodný provoz. Koncept pevně spojených článků či vozů zatím použila pouze u nových elektrických jednotek ALLEGRA. Nové řešení typické pro moderní rychlovlaky typu railjet cestujícím usnadní průchod mezi vozy a dovolí sunutí soupravy.

Samotná souprava AGZ sice není opatřena řídicím vozem, ale má být provozována s moderními lokomotivami řady Ge 4/4 III a nízkopodlažními řídicími vozy řady Ait, které byly objednány zároveň s ucelenou soupravou. Netrakovní článková souprava AGZ s řídicím vozem Ait tak dohromady vytvoří 131 metrů dlouhou a 171 tun, při plném obsazení dokonce 199 tun těžkou vratnou jednotku podobnou našemu railjetu. Její hlavní přednost spočívá v odstranění objížďení lokomotiv v koncových stanicích. Díky tomu se v nich zkrátí pobyt a zrychlí obraty vlaků, což představuje úsporu v počtu potřebných souprav a lokomotiv.

Vlaky se budou sunout

Rhétská dráha má sice zkušenost se sunutými soupravami, které využívá na některých tratích, ale jejich nasazení v sedmivozové konfiguraci za relativně vysokých rychlostí na úzkorozchodných tratích (1000 mm) s velkým stoupáním a mnoha oblouky je přece jen novinkou. Povolení takovému provozu předcházela řada měření a zkušebních jízd. Na jejich základě bylo rozhodnuto, že vlaky budou sunuty jen ve směru ze St. Moritz do Churu, maximální hmotnost vlaků může být 300 tun, nejvyšší síla při tlačení soupravy smí dosáhnout 200 kN a minimální hmotnost sunutých vozů nesmí klesnout pod 16 tun. Samostatným tématem byl také vývoj nového čel-

ního spřáhla pro řídicí vůz ve spolupráci s polskou firmou Axtone. Ukázalo se, že dosud užívané střední spřáhlo RhB má kolizní rychlost, při níž samo absorbuje následky srážky, pouhých 7 km/h. To bylo podle švýcarských drážních orgánů málo. Nové normy totiž u běžných vozidel stanovují tuto rychlost na 25 km/h.

S ohledem na to, že Rhétská dráha nepoužívá vozidla se dvěma, ale jen s jedním středovým nárazníkem, se nakonec drážní úřady spokojily se splněním limitu 10 km/h. To směřovalo k vývoji nového nárazníku pro řídicí vozy, který byl nakonec úspěšně certifikován v srpnu 2014 v laboratořích TÜV-SÜD Görlitz pro nárazovou rychlost 15 km/h.

Do provozu zamíří po etapách

Po náročném přípravě projektu začala konečně na přelomu loňského a letošního roku samotná stavba vozidel. V červnu letošního roku technici začali se statickými zkouškami prvního postaveného vozu a v listopadu se předpokládá převzetí první ucelené jednotky šesti vozů „Článkového vlaku Albulaba“ zatím bez řídicího vozu. Na začátek příštího roku je naplánováno jeho testování a schvalování a na jaře už začne školení personálu. Koncem příštího roku, před lyžařským světovým šampionátem v St. Moritz, má Rhétská dráha disponovat čtveřicí ucelených souprav. Poslední by měly být dodány do léta 2017. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

ŘAZENÍ SOUPRAVY

Schéma budoucí soupravy AGZ a řídicího vozu Ait. Zprava nízkopodlažní řídicí vůz 1. třídy s místy pro vozíčkáře, následuje ucelená jednotka s klasickým vozem 1. třídy a vozem 1. a 2. třídy. Čtvrtý v řadě je multifunkční vůz 2. třídy s prostorem pro jízdní kola a velká zavazadla, dětským koutkem se skluzavkou a místy s velkými stoly vhodnými pro konzumaci občerstvení a cestování skupin. Následují dva standardní vozy 2. třídy a na konci je nízkopodlažní vůz 2. třídy s místy pro vozíčkáře a fotooddíl.



KRÁTCE

ŠVÝCARSKO

Tisíc nových automatů je od srpna v provozu

SBB v srpnu převzaly poslední z 1 080 nových jízdenkových automatů ve stanicích. Stalo se tak o dva měsíce dřív, než byl původní záměr. Automaty mají nové 15palcové dotykové obrazovky, umožňují platbu bankovní kartou i bankovkami do hodnoty 200 CHF. Jejich životnost je 12 let. Instalace automatů poslední generace začala na konci roku 2013 a stála 38 milionů CHF. Zájem o samoobslužné odbavení ve švýcarsku roste. S více než polovinou všech prodaných jízdenek prostřednictvím automatů jde o největší prodejní kanál SBB. Čtvrtina lístků se prodává on-line prostřednictvím e-shopů či mobilních telefonů. **(PešT)**

SLOVENSKO

Stanice Žilina čeká kompletní modernizace

ŽSR plánuje od roku 2018 rekonstruovat železniční infrastrukturu ve stanici Žilina v rámci stavby „ŽSR, do- stavba seřadovací stanice Žilina-Tep- lička a navazující železniční infra- struktura v uzlu Žilina“. Stavba má trvat tři roky a vyžádá si investici ve výši 346,7 milionů eur podle cen z roku 2014. Financování má být zajištěno z Operačního programu Integrovaná infrastruktura 2014–2020 a ze státního rozpočtu. Při modernizaci bude obnoven drážní svrsek, modernizována zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakční vedení a nástupiště. V městské části Strážov vznikne zastávka Nová Žilina. **(PešT)**

RAKOUSKO

Projekt S-Bahn Štýrsko přilákal tisíce cestujících

Od roku 2007, kdy byl spuštěn projekt S-Bahn ve spolkové zemi Štýrsko, přibýlo na železnici v okolí Grazu více než 50 % cestujících. Systém propojil nabídku ÖBB a mnoha regionálních privátních dopravců v jednotný dopravní koncept. Součástí je postupná modernizace infrastruktury, obnova vozidlového parku a rozšiřování nabídky vlaků, což se projevuje v kratších intervalech. Denně využívá S-Bahn přes 40 000 cestujících a dalších 15 000 využívá regionální trati ve Štýrsku. Nejúspěšnější je linka S 5 Spielfeld-Straß – Graz se stopovými nárustem počtu cestujících. Denně ji využívá 12 000 lidí. **(PešT)**

DÁNSKO

Dopravce elektrifikuje další trati v zemi

Dánský provozovatel železniční infrastruktury Banedanmark uzavřel s konsorciem firem Siemens a Per Aarsleff kontrakt na elektrizaci 856 km trati s délkou elektrického vedení přes 1 300 km do roku 2026. Trakční vedení je podle typu trati určeno pro rychlost 160 až 250 km/h. V Dánsku se elektrická trakce začala uplatňovat ve větší míře až koncem 90. let 20. století s otevřením nových mostů a tunelů přes mořské úžiny. V Dánsku je instalováno 1 321 km trakčního vedení na klasických tratích a 435 km na linkách S-Bahn v Kodani. Elektrifikována je tak přibližně jen třetina železniční sítě. **(PešT)**

RAKOUSKO

Westbahn počítá u Vídně s velkou expanzí

Dopravce Westbahn, který dosud provozuje v hodinovém taktu vlaky na trati Wien West – Salzburg, plánuje od prosince 2017 další expanzi. Vlaky mají jezdit v 30minutovém taktu střídavě z obou těchto stanic. Každé dvě hodiny budou pokračovat do Innsbrucku, přičemž prodloužení do Bregenz se prověřuje. Proto bude u firmy Stadler objednan jeden šestidílný a devět čtyřdílných patrových vlaků. Ty by měly být schváleny i pro provoz v Německu. Ač jsou vlaky Westbahn konstruovány pro maximální rychlost 200 km/h, dopravce slibuje, že by měly dosahovat stejné rychlosti jako spoje railjet. **(sh)**

NABÍDKA ČD TRAVEL



Právě vychází katalog ZIMA 2015/16

Bude vydán v elektronické podobě 15. října 2015.

V nabídce budou tuzemské a zahraniční lyžařské i lázeňské pobyty. Zájezdy můžete objednávat do 19. 12. 2015 (nebo do vyčerpání dotací). Více info na www.cdtravel.cz, sekce „Pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC“.



Egypt

Hurghada

Užijte si letošní sluníčko až do poslední chvíle. Hurghada nabízí Středoevropským skvělou možnost úniku od podzimních plískanic.

8 denní pobyt s all inclusive v hotelu Sea Gull, Caribbean World, Host Mark. Cena od 10 250 Kč po dotaci. Více na 972 243 054.



Česká republika

Wellness hotel Babylon **** Liberec

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.



Slovensko

Turčianske Teplice – hotel Velká Fatra****

Celoročně balíček Harmonie za 9 360 Kč

V ceně: plná penze, vstupní lékařské vyšetření, 2 procedury/den, vstup do bazény a fitness, 3x3 hodiny vstup do akvaparku.



Česká republika

Krkonose, hotel IDOL***, Dolní Mísečky

PODZIMNÍ POBYTOVÉ BALÍČKY

Třídenní balíček za 1960 Kč pro 2 osoby zahrnuje: ubytování na 2 noci ve dvouúložkových pokojích, polopenzi (snídaně bufetovou formou, večere 3 chodové menu), 30 min. ve whirlpool se slanou vodou, 1x sklenka vína pro dva a 1x odpolední káva nebo čaj pro dva.

Platí v termínech 1. 10.–15. 12. 2015

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



OBR NA KOLEJÍCH. Takto, na zadní straně obálky, představil čtenářům československého Ragulina (T 679.2001) v roce 1980 časopis Železničář. Na lokomotivě nesměla chybět rudá pěticípá hvězda a žlutý komunisticko-socialistický znak srp a kladivo. FOTO ARCHIV AUTORA (2x)

Ragulina zradila příliš klikatá infrastruktura

V bývalém Československu jezdily na železničních tratích až do druhé poloviny 60. let 20. století výhradně lokomotivy vyrobené v tuzemsku. Od roku 1966 to ale začalo být trochu jinak. V květnu téhož roku se na našich kolejích objevily první motorové lokomotivy ze Sovětského svazu, označené u nás jako řada T 679.1, které si časem získaly nesmrtelnou přezdívku Sergej. A následovaly další, jimž se říkalo Ragulin.

Stroje z bývalého SSSR se nedaly přehlédnout. V případě Sergejů to bylo především díky tomu, že první dodané kusy nebyly vybaveny dostatečným tlumičem výfukových plynů, takže je každý mohl bezpečně zaslechnout mnoho kilometrů od trati. Tyto mašiny o délce 17,5 metru se nicméně záhy osvědčily na tratích tehdejšího tzv. „východního evropského bloku“, kde jezdily převážně v čelech těžkých nákladních vlaků. Zákonitě tedy po několika letech jejich provozu následovala výroba zdokonalené další typové řady. A přišel čas Ragulinů...

Nové lokomotivy dostaly přezdívku po urostlém špičkovém hokejistovi

Své jméno nástupcům Sergejů nechtěně zajistil tehdejší vynikající ruský hokejový obránce Alexandr Pavlovič Ragulin (1944–2004), který byl silně, mohutně a urostlé postavy. Český lid podle něj pojmenoval tyto nové lokomotivy, se kterými tehdejší ČSD předpokládaly vozbu těžké nákladní dopravy pro hlavní železniční trati téměř ihned po dodání na české koleje.

Tyto silné motorové lokomotivy (u ČSD řady T 679.2), o výkonu 2 208 kW (3 000 koní) se vyráběly v Sovětském svazu v tehdejších Voroněžských továrnách, dnes Lugansk na Ukrajině. Konceptně byly řešeny tak, že naftový motor, vodou chlazený a přeplňovaný šestnáctiválec, poháněl alternátor a ten dodával střídavý proud do usměrňovačů, z nichž dále proudil do stejnosměrných trakčních motorů na nápravách lokomotivy. Přenos výkonu byl tedy elektrický, střídavě stejnosměrný.

Lokomotivní skříň Ragulinů se dělila tak jako u Sergejů na strojovnu a dvě kabiny strojvedoucího vždy na každém čele a byla uložena na dvou třinápravových podvozcích otočných kolem čepu. Váha lokomotivy činila přibližně 122 tun a její délka něco málo přes 20 metrů.

Tuzemským tratím stroj nesešel

Dvě tyto zakoupené lokomotivy v roce 1971 jezdily u ČSD jako prototypy k provoznímu ověřování, které jejich vhodnost pro naše podmínky ale neprokázalo. Zjistilo se, že pro značnou nápravovou hmotnost a nepříznivé účinky na železniční svršek nejsou pro neelektrizované železniční trati vhodné. Oba stroje (T 679.2001 a 2002) prožily převážnou část svého života v někdejších Československu v lokomotivním depu Brno-Maloměřice. To mělo velmi dobré zkušenosti s provozem předešlých Sergejů, a proto byly zkoušeny hlavně na přílehlých tratích. U Ragulinů ovšem docházelo vzhledem k jejich velkému podvozkovému rozvoru ke značnému opotřebením pojezdu a i našeho traťového svršku, který se vyznačoval velkým počtem oblouků.



Zelenkavý Ragulin německých drah (DB) řady 234.304-4 v březnu 1995 v depu Görlitz.

Sériové motorové lokomotivy této řady nebyly proto dovezeny a oba mohutné prototypy byly po několikaletém provozu v lokomotivním depu Brno-Maloměřice prodány do Bulharska. Z jejich nejčastěji jihomoravského působení tedy vyplývá, že jsme je mohli vidět na tratích kolem Brna. Jistě mnozí mají v paměti jejich hučení údolím řeky Svitavy v čele nákladních vlaků z Brna do Skalice a dál do České Třebové, nebo jejich stoupání a klesání v hornatém terénu do Veselí nad Mo-

ravou. Byly to takzvané magistralní lokomotivy, které pro efektivní provoz potřebují dlouhá a rychlá vozební ramena a velké zátěže. To bohužel naše tehdejší ekonomika spolu se strukturou reliéfu naší republiky nemohly těmto strojům dopřát.

Uplatnil se ve východním Německu

Kromě Sovětského svazu se v Evropě tyto lokomotivy uplatnily ve větší míře na rovinatých neelektrizovaných tratích v bývalé NDR. V bývalém východním Německu jezdily na tratích DR (Deutsche Reichsbahn) od roku 1970 zprvu s nákladními vlaky, později i s osobními vlaky a s rychlíky. Pro osobní vlaky měly ovšem zabudovaný elektrický topný alternátor, kterým bylo možné vytápět soupravy střídavým napětím, a dovolenou největší rychlost 140 km/hod. Tyto mohutné motorové lokomotivy bylo možné v 80. letech minulého století vidět v čele mnoha východoněmeckých rychlíků a expresů (například v čele EX-Progres na 190 kilometrů úseku Drážďany – Berlín). Některé stroje přešly po sjednocení Německa (NDR s NSR) v roce 1990 pod současného hlavního německého dopravce DB (Deutsche Bahn).

JAN DVOŘÁK



LEGENDA. Lokomotiva řady T 679.1 Sergej byl předchůdcem Ragulina. Na snímku z roku 1973 ho vidíme nad Zlíchovem na trati Pražského Semmeringu. FOTO AUTORA

Od skákání s padákem se dostal k „létajícím“ Maglevům

Usměvavého a sympatického vlakvedoucího Tomáše Kudrnu znají cestující z vlaků EuroCity spojujících Česko a Německo. Patrně nikdo z nich ale netuší, že je obsluhuje člověk s vysokoškolským diplomem, který se při studiích na pražském ČVUT zabýval mimo jiné principem magnetické levitace, na němž fungují vlaky Maglev. Navíc se věnoval neobvyklému hobby – parašutismu. Seskoky absolvoval ze sovětského letadla typu AN-2.

K parašutismu se děčinský vlakvedoucí Tomáš Kudrna dostal čirou náhodou. V době, kdy chodil na dopravní průmyslovku v Děčíně, byl v rámci povinné praxe osloven společně se spolužáky jedním ze zaměstnanců tehdejších ČSD, zda by nechtěl chodit do parašutistického kroužku. Slovo dalo slovo a po náročném výcviku se po necelém roce vydal do oblak.

Hlavní je nepodcenit teorii seskoku

Parašutistický výcvik obnášel asi osm měsíců teoretické přípravy, která se skládala hlavně z posilování a cvičení. „Instruktor nám opatrně chodil po bříse a my drželi zatáté svaly a hodně jsme cvičili mimo jiné sedylehy a hlavně takzvané parakotouly. To je bezpečný způsob utlumení dopadu na zem, aby vás vítr netáhl po poli na nafouklém vrchlíku padáku za sebou,“ vysvětluje pan vlakvedoucí.

Důležitá byla teorie seskoku, tedy jak skákat z letadla, v jakých intervalech za sebou, na co dávat pozor a jak se chovat při přistání na různých terénech. Parašutista totiž může skončit na stromě, střeše, elektrickém vedení nebo i ve vodě či letět proti skalní stěně. „Prioritou byla nauka o tom, jak se skládají hlavní a záložní padáky, jakou mají plochu či jaká je rychlost pádu při seskoku. Navíc jsme cvičili balení hlavního padáku, jak se říká, téměř do zblbnutí, ale všechno mělo svůj smysl,“ vzpomíná Kudrna na parašutistické začátky.

Z osmnácti zůstal jen dva vytrvalci

Tvrďý výcvik trval osm měsíců a z původně osmnáctičlenné party kluků zůstal jen Tomáš Kudrna s jedním spolužákem. Důvod byl prostý. Všichni čekali, že za pár dní už půjdou do letadla a budou skákat. „Tvrďá rutina kamarády odradila, ale nás dva ne. Musím říci, že odměna pak byla sladká,“ říká Kudrna. Ke konci výcviku, kdy se přiblížily seskoky na letišti v České Lípě, musel absolvovat výcvik na trenažéru. Tím se stala vysoká věž, podobná klasické vojenské strážní věži a zhruba i stejně vysoká. Z ní vedly k zemi pod úhlem asi 45 stupňů dvě lana, na kterých byl pojezd a na něm parašutistický postroj. „Smyslem bylo imitovat poslední fázi přistání včetně energie, která přitom působí na tělo. Tvrdo nárazu do země byla na trenažéru větší než ve skutečnosti s padákem, což bylo trochu překvapení,“ přiznává vlakvedoucí.

Seskoky absolvoval Tomáš Kudrna z letadla typu AN-2, jemuž se přezdívá „Andula“. Skákal technikou takzvaného výtažného lana, což znamenalo, že padák měl složený na zádech v postroji a vložen do vaku. Tomáš zažil při prvním seskoku nepopsatelnou náheru. „Pohled do prázdna a hloubky pode mnou byl neuvěřitelný. Jen čekání na plácnutí do ramene, což byl signál k výskoku a násled-

né zacloumání při stahování vaku bylo dost o odvaze... Přiznám se, že první tři sekundy jsem měl zavřené nebo přivřené oči, ale při jejich otevření se mě zmocnila euforie. Volnost, ticho, svištění větru, pohled shora na zemi a let samotný, to byl nepopsatelný a neskutečný zážitek. Každý let na padáku trval asi jen tři minuty, ale bylo to krásné,“ vyznává se z dřívější vášně Tomáš.



FOTO AUTOR (2x)

TOMÁŠ KUDRNA



Po ukončení Střední průmyslové školy strojní a dopravní v Děčíně, obor Elektrická trakce a energetika v dopravě a po absolvování základní vojenské služby složil v roce 1992 zkoušky na pozici průvodčí osobní dopravy. Díky znalosti jazyků začal doprovázet od roku 1993 vlaky kategorie EC mezi Bad Schandau a Prahou, resp. Brnem a Břeclaví nejprve jako průvodčí a od roku 1996 jako vlakvedoucí. Od roku 2004 studoval při zaměstnání České vysoké učení technické v Praze, které zakončil v roce 2011 státní zkouškou a obhajobou. Pracuje jako vlakvedoucí osobní dopravy v Domovské stanici vlakových čet Děčín (RP ZAP Ústí n. L.) jako doprovod mezinárodních vlaků vyšší kvality.

Studium versus Maglev

Tomáš Kudrna později opustil létání vzduchem a vydal se na „létání po zemi“. Při práci začal studovat ČVUT v Praze, kde ho při studiu natolik uchvátily vlaky Maglev „létající“ na magnetickém polštáři, že na toto téma dokonce napsal seminární práci. „Technologie lineárního pohonu Maglevu je velmi zajímavá,“ vysvětluje Kudrna. Nicméně přes řadu výhod jako je rychlost a relativní bezpečnost, zůstává také pár nevýhod. Jsou to zejména velké náklady na stavbu dráhy, nemožnost navázání na konvenční železnici. V provozu je jen několik úseků převážně v Japonsku a Číně, přičemž právě čínskou trasu pomáhali budovat Němci, kteří mají v Elmstadtu zkušební trať. „Je škoda, že Německo ustoupilo od vybudování trati Berlín – Hamburk. Chápu finanční náročnost. Přesto je velká škoda, že se tento projekt dál nerozvíjí, neboť při dosahovaných zkušebních rychlostech 615 km/h by to byla obrovská konkurence pro leteckou dopravu,“ říká s nadšením Tomáš.

Nabízí se otázka, proč neuplatňuje svůj talent jinde než na doprovodu vlaků osobní dopravy. Odpověď je jednoduchá. „Přece jen jsem už nějaký ten pátek zvyklý na turnusovou práci a styk s lidmi a přiznám se, že sedět osm a půl hodiny na židli v kanceláři a dívat se do počítače není asi můj šálek čaje. Rád se pohybuji, takže sedavé zaměstnání pro mě moc není. I když nepopírám, že v případě nějaké opravdy zajímavé a perspektivní nabídky bych začal o takové práci přemýšlet,“ dodává Tomáš Kudrna.

MARTIN HARÁK

POŠTA

Líbil se mi článek o retro nátěrech

V čísle 13. letošního ročníku Železničáře mě zaujal článek o retro nátěrech. Rád bych se proto s vámi rozdělil o několik svých postřehů. U jednotky 460.079/080 je uvedeno, že je jediná své řady bez zjevných vnějších rekonstrukcí. Ano, nejviditelnější je zachování původního počtu a typu sběračů, nicméně dost viditelnou změnou je náhrada papírových (případně plechových) směrových tabulí světelnými LED panely za okny ve služebních oddělech. Další podstatnou změnu doznalo zavírání dveří, kde byla instalována akustická výstraha a světelný ukazatel. Interiér byl po návratu z Pars nova pečlivě obnoven, za sebe musím vyslovit pracovníkům z Parsu velkou pochvalu. Nakonec i ony světelné tabule informačního systému vypadají v kombinaci se zeleno-krémovým nátěrem moc hezky. Bohužel nic takového se nedá říci o jednotce 560.023/024, která nemá původní ani vnější vzhled ani vnitřní vybavení ani elektrickou výzbroj.

JAN VOLÁK

Oslavy na tovačovské lokálce se vydařily



V neděli 27. a ve sváteční pondělí 28. září 2015 jsme si jízdami zvláštních vlaků připomněli 120. výročí zahájení provozu na místní dráze z Kojetína do Tovačova. U této příležitosti proběhlo několik zvláštních jízd. Do čela sedmivozové soupravy Rybáků se v neděli v Olomouci postavila Zamračená T 478.1010 provozovaná Výzkumným Ústavem Železničním, aby odvezla čtyři páry spojů z Kojetína do Tovačova. Na Svatého Václava Zamračenou na stejných výkonech vystřídal parní Rosnička 464.202. Akce měla velký úspěch, za dva dny se zvláštními vlaky svezlo určitě přes 3 000 lidí. Na tomto místě bych chtěl za pořadatele z Kroměřížské dráhy, o. s. velmi poděkovat Českým drahám, Výzkumnému Ústavu Železničnímu i společnosti ČD Cargo za příjemnou spolupráci nejen na těchto, ale i předešlých jízdách zvláštních vlaků po tovačovské trati, která až už není vyobrazena ani na mapce v knižním jízdním řádu, stále má své nezapomenutelné místo v nákladní dopravě ve svém regionu a pozvolna rostoucí potenciál i v osobní dopravě. A samozřejmě velké poděkování patří také cestujícím zvláštních vlaků, protože po událostech z předešlých let (správní řízení na zastavení provozu na dráze v roce 2011) je jisté, že bez jejich zájmu o zvláštní jízdy by trať už dnes neexistovala. A pokud jste se dosud nesvezli, máte ještě letos možnost! Tentokrát se u příležitosti výlovu Hradeckého rybníka o víkendu 17. a 18. října 2015 na trať vydá původem rumunská lokomotiva FAUR 748.538. Více informací najdete na www.prototype.cz/tovacka.

ROSTISLAV KOLMAČKA

Noční show v Hradci mi učarovala

Na oslavy Národního dne Železnice do Hradce Králové jsme se s rodinou vypravili s očekáváním příjemného standardu v podobě prohlídky novinek i legend, svezení se vlakem s párou v čele a nějakou tou korunnou utracenou za pivo, limo a bufeta. Tohle vše bylo ale překonáno fantastickou noční show, která byla skvěle připravena. Působivé nasvícení mašin, které psaly tužemskou železniční historii, výborná choreografie i volba hudby, která podtrhla dobu vzniku konkrétní mašiny. To vše za působivého slova moderátora Václava Žmolíka. Mám jedinou výtku, která je ale zcela marginální: pódium mohlo být vyšší tak, aby se akci mohlo přijít podívat více diváků, aniž by si navzájem narušovali výhled. Jinak mi ale noční show učarovala.

JINDŘICH DUBSKÝ

KŘÍŽOVKA

H. A. Kissinger (* 1923) – americký politik: PŘÍŠTÍ TÝDEN NESMÍ BÝT ŽÁDNÁ KRIZE. ... (dokončení v tajence).

POMŮČKA: EAK, UDS	OSMI-VESLICE	KUS NÁBYTKU	NEDRKOTAT (EXPR.)	JAPONSKÁ POTAPEČKA	AFRICKÝ STÁT	UMĚLE ZVRAŠNOVAT	DOČASNĚ NAJATE BYDLENÍ	SVOJE (ZEMSKÝ ROD)	OCEÁN	POVEL	ZNAČKA PRAČHO PRÁŠKU	RUDÁ PLANETA	JMÉNO RUSKEHO SACHISTY KARPOVA	ČESKÝ ROCKOVÝ ZPEVÁK (MICHAL)	PŘIPAMATOVAT SI	CITOSLOVCE TISENÍ	POTOM
SVĚTOVÁ ORGANIZACE				ZKRATKA PRO AUTOMOTOKLUB			PŘEM. SPOR. MLADÝCH TĚSNÝ (OBEČNĚ)			ITALSKÁ METROPOLE			PIANISSIMO (ZKR.)				
SPZ STRAKONIC				PATŘÍCI MARKOVÍ SLOVENSKÉ MUŽ. JMÉNO						HÁJOVÁ BYLINA			RANNÍ VLÁHA				
ZAČÁTEK TAJENKY										JITŘENKA (BÁS) TRÍMAT			SIBIRSKÉ MĚSTO PŘÍLEŽIT. KOUPE				
ANTICKÁ HRA V KOSTKY				BOD V DŽUDU			OZN. KOLEJ. JERÁBU			KANÁLY						NAJINĚ MÍSTO (SLOV)	MOHUTNĚ JIHOASIJSKÉ STROMY
	ASOCIACE TENISOVÝCH PROFESIONÁLŮ	ČÁST TĚLA CIZÍ OZNAČENÍ ČÍSLA		POLO-DRAHOKAM OLINA			ZKRATKA PRO RADIÁN TYP. OZN. NAKLADÁČE			SÍMNO SERIZNOUT VYSOKÁ KARTA							
SOVĚTSKÝ LETECKÝ KONSTRUKTÉR							KONEC TAJENKY										
POPEVEK							NĚMECKÝ KONEC			STARO-EGYPTSKÁ BOHYNĚ			MPZ AUT KENI				
ZNOJ				POPRAVČÍ			LĚK K MAZÁNÍ			VOJENSKÉ ODDÍLY (ZASTAR.)			TEMNOTY				

