



Na Žižkově jsme si připomněli vznik Československé republiky Odkaz legií ožívá po sto letech

Sedm vozů Legiovaku z deseti je hotovo! Aktuálně se představují na pražském Nákladovém nádraží na Žižkově. Ambiciózní projekt, který si předsevzal vytvořit věrnou repliku vlaku, kterým v letech 1918–20 jezdili naši vojáci po Transsibiřské magistrále, tak spěje do další fáze. Od příštího roku bude souprava křížovat republiku a připomínat veřejnosti, především mladým lidem, zásluhy legionářů při vzniku československého státu.

První legionářský vlak vůbec dorazil do Prahy 22. listopadu 1918. Vojáci, kteří bojovali na Sibiři, pak začali přijíždět v prosinci následujícího roku. Celkem jich oklikou přes Vladivostok přicestovalo asi 61 tisíc. Současná obdoba legionářského vlaku se na Žižkově představila 11. října 2014. Veřejnost si mohla prohlédnout hotové vozy od 12. do 15. října a nyní od 18. do 30. října – tedy symbolicky i během státního svátku připomínajícího vznik republiky.

Jsmo hlavním partnerem

Slavnostní představení Legiovaku – tedy jeho větší části – proběhlo 9. října za účasti řady významných hostů. „Pro nás železničáře je velkou ctí podílet se na projektu Legiovak a postarat se o jeho zdárný průběh při šestiletém putování po České republice,“ uvedl Karel Otava za SŽDC, který se projektu dlouhodobě věnuje. „Stejně jako je nutné připomínat události druhé světové války, tak i té první,“ uvedl v projevu Daniel Kurucz. „České dráhy jsou hlavním partnerem, zajistí propagaci, logistiku, zatímco společnost ČD Cargo jako oficiální dopravce nese odpovědnost za přepravu a zajištění trasy a lokomotivních náležitostí. České dráhy jsou hrdé na to, že se mohly do tohoto projektu přihlásit,“ dodal Kurucz a vedle organizátorů a partnerů směřoval svůj dík i nadšencům z depa Vrsovice, kteří ke slavnostnímu příjezdu Legiovaku poskytli funkční parní lokomotivu 434.2. SŽDC zajistí soupravě slevu za použití dopravní cesty.

Projekt fakticky začal tím, že v letech 2011 a 2012 zakoupila Československá obec legionářská sedm vyřazených historických vozů – a v roce 2014 ještě další dva. Jeden dlouhodobě zapůjčily České dráhy. Sedm jich již bylo kompletně zrekonstruováno. Do jara 2015 zbývá opravit poslední tři – štábní. Potom bude Legiovak křížovat republiku a pomáhat veřejnosti obnovovat dlouhá léta potlačované povědomí o legiích a jejich zásluhách na vzniku našeho státu. Pro rekonstrukci byly zvoleny nejčastěji používané vozy: plošinový, improvizovaný obrněný, dělový, ubytovací (těpluška), výstrojní, velitelský, štábní, zdravotní, poštovní a dílenský vagon.

Výroba podle fotografií

Jak vysvětlil Jiří Charfreitag, tajemník projektu Legie 100, zbývá nyní dokončit rekonstrukci tří posledních vozů – výstrojního s krejčovskými dílnami, velitelského a promítacího. „Práce se provádějí hlavně v Olomouci a Krasíkově u Plzně. Nebyly by možné bez propojení na další nadšence, třeba z Bezručické dráhy, DKV Plzeň. Vyrábí se bez výkresů, jen podle dobových fotografií, navíc skříně vagonů byly natolik shnilé a rozpadaly se, že se musely prakticky vyrábět znovu,“ popisuje. Nejdůležitějším úkolem přes zimu je podle něj uvést pojezdy všech vozů do provozuschopného stavu. Pak už bude celý Legiovak připraven, aby objížděl železniční stanice a připomínal události předcházející vzniku samostatného Československa. MARTIN NAVRÁTIL

SLOUPEK

S Legiovakem slavíme základy naší státnosti

Již v roce 2010 podepsaly České dráhy memorandum o účasti na projektu Legie 100, do kterého patří i prezentace Legiovaku. Spolupráce se nejdříve týkala Československé obce legionářské, Nadace Okřídlené kolo a Národního technického muzea. Letos v říjnu se do ní zapojila i Správa železniční dopravní cesty a společnost ČD Cargo. Projekt se nyní dostal do další fáze, když sedm z deseti vozů připravované repliky legionářského vlaku je už hotovo a dokonce bylo s velkou slávou a poctou představeno na Žižkově.



Jiří Jeřeta
Ředitel Odboru
obchodu osobní
dopravy

Při této příležitosti se v sobotu 11. října dopoledne uskutečnila na Národním památníku na Vítkově rekonstrukce přísahy tzv. České družiny, první dobrovolnické jednotky tvořené 744 Čechoslováky na východní frontě. Dělo se tak za přítomnosti vojenských jednotek Armády České republiky, Klubu vojenské historie a čestných jednotek České obce sokolské. Vzápětí se hosté přesunuli na nedaleké Nákladové nádraží Žižkov k vystavenému Legiovaku. Původní přísaha proběhla 11. října 1914 v Kyjevě – podle juliánského kalendáře na sv. Václava 28. září. A právě tento den je považován za okamžik vzniku našich legií na východní frontě.

Připravovaný Legiovak se bude například skládat z repliky dělového vozu na pojezdu zrušeného nákladního vozu řady Vtdr odkoupeného od ČD. V soupravě nesmí chybět ani takzvaná těpluška, krytý nákladní vůz speciálně upravený tak, aby v něm i v třeskutých mrazech mohlo být přepravováno až 40 vojáků. I tato replika vznikla na pojezdu vozu vyřazeného ze stavu ČD. Příští rok se Legiovak objeví na našich kolejích v plné kráse. Jsem rád, že svůj podíl na tom mají i České dráhy.

INFORMUJEME

Procesní listy názorně popisují pracovní činnosti

Srozumitelnější, názornější a rozdělené tak, aby se všichni zaměstnanci nemuseli učit a znát všechno. To je stručná charakteristika procesních listů, které vstupují v platnost od prvního dne nového grafikonu na rok 2015. Technologické procesy v osobní dopravě, které vycházejí ze zákonných norem typu SPPO, TR 10, zkušebního řádu a dalších předpisů, byly dosud řešeny předpisy KC 1, KC 3, KC 16 a různými opatřeními vydávanými řediteli odborů nebo náměstky generálního ředitele. Moderní a rychlá doba si žádá i pružnou reakci na všechny změny a není už možné, aby se nad změnou předpisů scházela půl roku komise. Proto se přibližně před dvěma roky zrodila myšlenka procesních listů, původně pracovně nazývaných karty činnosti.

Srozumitelně, přehledně, nejlépe také s ilustrací

„Nejprve jsme pojmenovali samotné procesy a pak na každý z nich vytvořili kartu, z toho to vznikalo,“ říká Roman Šulc, vedoucí oddělení předpisů, tarifů a zkoušek Odboru obchodu osobní dopravy. Tímto postupem vzniklo zatím odhadem 45 procesních listů, z nichž každý samostatně popisuje určitou činnost a povinnosti všech zúčastněných zaměstnanců. Nikoli „paragrafováním“ systémem zápisu s množstvím trpného rodu ve větách, ale psaných srozumitelně, přehledně a s možností využít vložené ilustrace.

K poslednímu dni současného grafikonu skončí platnosti stávajících předpisů uvedených v úvodu, ale také množství různých k nim vydaných opatření a depeší. Jejich obsah je překlápen právě do moderní formou vedených procesních listů. Některé základní procesy jsou též certifikovány v rámci managementu kvality ISO. V současné době již byly vyhlášeny první tři procesní listy, na kterých si můžete novou formu ověřit. Jsou to pokyny k „Načítání 2D kódů u vyjmenovaných typů jízdních dokladů“, „Odbavení cestujících na tratích 098 a 083“, který platí pro všechny zaměstnance, a „Vnitrostátní přeprava na území SRN

a činnost obsluhy vlaku na tratích 098 a 083“ (určeno pouze pro několik vlakových čet z Rumburka).

Přístup přes telefon i veřejný internet

Zaměstnanci stejně jako doposud z předpisů budou ze znalosti procesních listů, které jsou shrnuty v předpisu KC 13, pravidelně přezkušováni jako dosud. Jak ale poznamenává Roman Šulc, „nemusejí se obávat žádných kulišáren“. Naopak zaměstnanci jednotlivých profesí nebudou muset plošně znát všechny procesní listy, ale jen ty, které jsou nutné právě pro ně. Mění se forma, nemění povinnosti, ty jsou překlápány ze stávajících předpisů. Přínosem bude, že každý list začíná vysvětlením, proč ten který proces existuje a je prováděn. Tak například se u 2D kódů praví, že je nutné je načítat u vyjmenovaných dokladů proto, aby naše firma mohla vykazovat úhradu prokazatelné ztráty za některé vlaky u ministerstva dopravy.



Mění se forma, nemění povinnosti, ty jsou překlápány ze stávajících předpisů.

Poplatný soudobé technice je fakt, že procesní listy jsou již dnes (první tři jmenované vyhlášené) přístupné prostřednictvím chytrých telefonů, PC a Unipoků a od 15. 11. budou všechny přístupné zaměstnancům i z prostředí veřejného internetu (pod zabezpečeným přístupem). Procesní listy budou znamenat i úsporu, protože se jich bude tisknout jen omezené množství a hlavně odpadne vydávání různých opatření, čímž se celý systém výrazně zpřehlední.

MARTIN NAVRÁTIL

Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle bonus k 30. výročí řady 163.



PRO ZAMĚSTNANCE

**Výdej jízdenek FIP s platností do 31. 3.**

Informujeme držitele zaměstnanec-
kých jízdních výhod, že v termínu od
3. listopadu do 5. prosince 2014 je
možné požádat o jízdenky FIP s pro-
dlouženou platností do 31. března
2015. Podrobnější informace jsou
k dispozici na personálních útvarch
dle evidence držitele jízdních výhod
nebo v prostředí intranetu Českých
drah na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf>
v kategorii Jízdní výhody a pro uživa-
tele Lotus Notes: Soubor/Databáze/
Otevřít/ server: Albatros/České drá-
hy – dokumenty – O10 GR – doku-
menty personální. (šp)

**VPN Family podpořilo hasičská družstva**

Benefitní program VPN Family
v letošním roce podpořil 18. ročník
soutěže družstev JPO Hasičského
záchranného sboru SŽDC v disciplí-
nách požárního sportu, který se
uskutečnil 19. září v Nymburce.
Akce byla zaměřena na systematic-
kou odbornou a fyzickou přípravu
zaměstnanců JPO Hasičského
záchranného sboru SŽDC včetně
soutěže jednotek požární ochrany.
Do soutěže bylo nominováno pět
jednotek: Česká Třebová, Plzeň,
Liberec, Písek, Havlíčkův Brod, kte-
ré změřily a porovnaly své síly v dis-
ciplinách – výstup na věž, běh na
100 m překážek, dvojboj, štafeta
4 x 100 m překážek a nejlépe odvo-
zenější požární útok.

Ve výstupu na věž do čtvrtého
nadzemního podlaží pomocí háko-
vého žebříku se jako první umístil
Vojtěch Vavrečka z JPO Česká Tře-
bová časem 17,22 sekundy. Své
prvenství obhájil i v běhu na 100 m
překážek časem 18,18 sekundy
a tedy i v hodnocení dvojboje časem
35,40 sekundy. Ve štafetu
4 x 100 m překážek obsadilo druž-
stvo z České Třebové časem 65,49
sekundy první místo, druhé štafeta
z Plzně časem 68,97 sekundy a třetí
místo obsadila štafeta z Liberce
časem 72,01 sekundy. Konečné cel-
kové pořadí pak určila až disciplína
požární útok, ve které bylo nejlepší
družstvo z Plzně s časem 25,10 se-
kundy, jako druhá byla Česká Třebo-
vá s časem 26,11 sekundy a třetí
místo obsadilo družstvo z Píseka
časem 29,81 sekundy. VPN Family
se stalo hrdým partnerem letošního
ročníku a pro vítěze darovalo zajíma-
vé a hodnotné ceny. Podpora
obdobných projektů je důležitá
a rádi pomůžeme tam, kde je další
vzdělávání a příprava zaměstnanců
potřeba. VPN Family může být part-
nerem i vaší akce. Napište nám na:
VPNFamilyRedakce@cdt.cz. (čdt)



Pět dní, pět měst v pěti státech, dva tisíce
kilometrů, deset vozů se 120 cestujícími,
desítky šachovnic a stovky figurek. Tak by se
dal popsat čtvrtý ročník netradiční akce, která
do povědomí železničářů a příznivců hry králů
vstoupila jako Šachový vlak. Jeho souprava byla
na první pohled snadno identifikovatelná podle
speciálně polepené lokomotivy se šachovými
motivy. Tradičně byla jeho trasa naplánována
po zajímavých destinacích střední Evropy.
Během cesty se opět odehrál tvrdý boj
v rapid šachu, kterého se zúčastnili
čtyři šachoví velmistři.

Souprava plná figurek objela počtvrté střední Evropu

Šachový turnaj v jedoucím vlaku? To
přece nejde, šachovnice neudrží fi-
gurky a hráči své soustředění... Tak
nějak mohl před třemi lety leckdo uva-
žovat o nápadu Pavla Matochy z Pražské
šachové společnosti. Nenechal se zvika-
lat a oslovil České dráhy, které se k uni-
kátnímu projektu připojily jako hlavní
partner. Skutečnost předčila očekávání.
Už do prvního ročníku Šachového vlaku
v říjnu 2011 se přihlásilo na šest desítek
hráčů, kteří chtěli turnaj v neotřelém
prostředí a atmosféře vyzkoušet. Zrodila
se tradice, která do té doby neměla ve
světě obdoby.

A dnes? Ryze tuzemský nápad inspiro-
val pořadatele šachových turnajů i dale-
ko za našimi hranicemi. V Německu byl
uspořádán šachový turnaj na nádraží,
ve vysokorychlostním spoji mezi Madridem
a Valencií si „stříhnu“ simultánku
i exmistr světa Anatolij Karpov. Turnaj
ve vlaku během cesty Evropou je však
stále unikátním projektem.

Hra králů v barvách ČD

Hned první ročník měl obrovský úspěch,
a to nejen kvůli hře samotné. Následující
roky bylo tedy rozhodně na co navazo-
vat. Šachový vlak 2014 se na cestu vydal
ve svém čtvrtém běhu skoro symbolicky
10. 10. v 10 hodin dopoledne. Poprvé v je-
ho čele stanula lokomotiva 362.039 pole-
pená působivými šachovými motivy,



ŠACHOVÝ DRES. Stroj 362.039 dostal na cestu po českém a slovenském území se
čtvrtým speciálním vlakem symbolický polep s motivy hry králů.



kteřá byla – jak se sluší a patří – na praž-
ském hlavním nádraží pokřtěna sek-
tem. Tohoto aktu se ujal Pavel Matocha
jako duchovní otec myšlenky a zástupce
Pražské šachové společnosti coby orga-
nizátora, Pavel Krtek, člen představen-
stva Českých drah reprezentující hlavní-
ho partnera, a Antonín Blažek, generál-
ní ředitel VUZ a velký přívrženec spojení
šachu a železnice. Šachové Eso pak vlak
zavezlo do Břeclavi. Do první cílové
destinace, Vídně, soupravu bezpečně dopra-
vil Taurus řady 1116.

Po přenocování v rakouské metropoli
se šachoví hráči, mezi kterými nechy-
běl legendární český velmistr Vlastimil
Hort, ale i velmistr až z daleké Austrálie
Ian Rogers, soustředili na další kola
turnaje během cesty na budapeštské

nádraží Nyugati. V pohraničním Hegy-
eshalomu si pak šachový vlak převzala
lokomotiva Bombardier TRAXX, ozna-
čená vlastnickým dopravcem MÁV
jako 480.017. Z hlavního města Maďar-
ska vyrazil zvláštní vlak, který po celou
dobu své jízdy poutal pozornost běžných
cestujících i železničních fanoušků, na
nejkratší přesun z celé trasy – do sloven-
ského Trenčína. Z pohraničního Štúro-
va byl veden opět v režii šachové 362.039.

**Malá šachová partie
s velkým vozem**

Po Trenčíně přišel na řadu polský Krakov.
Ještě předtím ale čekal na čtyřlenný do-
proud vlaku v čele s vlakvedoucím Stani-
slavem Šaldou jeden úkol, který si v ni-
čem nezadal s mistrovstvím na šachov-

ních. Během necelé hodiny proběhla
v Žilíně „malá šachová partie“ na kole-
jích, když se v soupravě zvláštního vlaku
vyměnil vůz první třídy s porouchanou
klimatizací za bezvadně fungující. Pro-
fesionální a sebranost týmu přinesla
své ovoce – vše se zvládlo ve vyměřeném
čase bez minutky zpoždění. Krakov se
pak stal poslední zastávkou, odkud se
v úterý 14. října vydal šachový speciál
na zpáteční cestu do Prahy. Během ní se
odehrála poslední tři kola turnaje, takže
po příjezdu na pražské hlavní nádraží
mohly být ve vládním salonku vyhláše-
ny výsledky v několika kategoriích.

Nejvíce bodů nasbíral Australan Ian
Rogers, velmi dobře se ale umístili i zástu-
pci Českých drah, například Ladislav
Winkelhöfer z Odboru ekonomiky. Něž-
nou polovinu „šachistů v modrém“ zase
reprezentovala Taťána Šeráková, jedna
z členek týmu vlakového doprovodu rail-
jetu ČD, která, jak sama řekla, rok netrě-
novala a podle toho také v turnaji dopad-
la. Z atmosféry ale bylo cítit, že jako ví-
težové se mohou cítit všichni účastníci
Šachového vlaku 2014, bezesporu i díky
nevšedním zážitkům, příjemným spo-
lucestujícím a profesionálnímu týmu,
který se o ně celou cestu staral. Dobrou
zprávou proto je, že nová, ale i letitá přá-
telství mohou utužovat i za rok, neboť Ša-
chový vlak 2015 se již začal připravovat.
VÁCLAV RUBEŠ

Ocenili jsme zaměstnance za mimořádné skutky



Obdobně jako v letech předchozích
sešli se u příležitosti Dne železnice
2014 zaměstnanci akciové společ-
nosti České dráhy, kteří byli vedením
firmy oceněni za mimořádné skutky. Sla-
vnostní akt se konal ve čtvrtek 9. října
ve vládním salonku pražského hlavního
nádraží. Za vedení Českých drah zaměst-
nance přivítali a vyjádřili poděkování
a uznání náměstek generálního ředitele
ČD pro regionální integraci Ludvík Urban
a ředitel Odboru personálního Ivo Veselý.
Vážnost okamžiku podpořili i přítomní
zástupci odborových organizací.

Za mimořádné skutky, kterými při-
spěli k záchraně lidského života nebo
zdraví, případně předešli či eliminovali
škody na majetku naší společnosti, obdr-
želi přítomní zaměstnanci pamětní list
předsedy představenstva Českých drah
Daniela Kurucze. Současně jim byl pře-
dán malý věcný dar v podobě hodinek.
BRIGITA KOLÁŘOVÁ

SEZNAM OCENĚNÝCH

Miroslav Nový – strojvedoucí DKV Plzeň
Aleš Chytrý – strojvedoucí DKV Plzeň
Jiří Pitrmuc – strojvedoucí DKV Česká Třebová
Pavel Jílek – strojvedoucí DKV Brno

Josef Karel – strojvedoucí DKV Brno
Libor Antalek – strojvedoucí DKV Olomouc
Jiří Vrška – strojvedoucí DKV Olomouc
Petr Kulhavý – strojvedoucí DKV Praha
Ondřej Gubala – strojvedoucí DKV Praha
Jakub Říha – strojvedoucí DKV Praha
Jan Černý – strojvedoucí DKV Praha
Petr Macík – strojvedoucí DKV Praha
Vladimír Zikán – strojvedoucí DKV Praha
Igor Král – strojvedoucí DKV Praha

Jiří Procházka – strojvedoucí DKV Praha
Martin Liška – strojvedoucí DKV Praha
Martin Souček – strojvedoucí DKV Praha
Miloš Kulhánek – strojvedoucí DKV Praha
Marek Sládek – strojvedoucí DKV Praha
Josef Gál – supervizor RP ZAP Brno
Mirka Sýkorová – vlakový revizor KCOD Plzeň
Regina Němcová – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Ústí nad Labem
Miroslav Dragoun – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP České Budějovice
František Bachroň – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP České Budějovice

Josef Pilát – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP České Budějovice
Tomáš Grmela – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Brno
Karel Jurda – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Brno
František Pichout – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Brno
Pavel Gubani – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Brno
Milan Černý – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Praha
Josef Gargula ml. – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Praha
Jan Kopač – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Praha
Jakub Vyskočil – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Praha
Marcel Střížek – vlakvedoucí osobních vlaků RP ZAP Praha



Věrnost zákazníků si musíme především zasloužit

Rozvoj služeb zákazníkům, kvalita a předvídatelnost produktů, věrnostní program pro zákazníky, rozvoj mobilních aplikací a eShopu. To jsou hlavní oblasti, kterým národní dopravce věnuje maximum pozornosti ve snaze udržet pozitivní trend v počtu cestujících a zachovat si jejich přízeň. Na další prozákaznické kroky a konkurenční strategii obecně jsme se ptali Radka Dvořáka, ředitele kanceláře náměstka pro osobní dopravu.

Slovo konkurence je v poslední době skloňovaným pojmem na české železnici. Jakými konkrétními kroky národní dopravce oslovuje a chce oslovit své zákazníky v nejbližší době?

Rychle reagovat na potřeby našich zákazníků je alfou a omegou úspěchu. České dráhy si nemohou dovolit přešlapovat na místě a pouze čekat, zda si k nám cestující sám najde cestu. My musíme jít naproti a nabídnout komplexní službu: od nabídky jednoduchého nákupu jízdenky přes pohodlné cestování ve vozech odpovídající kvality až po portfolio doplňkových služeb. Služeb, které jsou logickou součástí cestování zákazníka – například parkování, prodej jízdenek MHD, služby ČD Taxi, půjčovny kol, možná i automobilů, úschovny zavazadel a podobně. Nový koncept služeb bude již brzy finalizován a postupně také komunikován. Aby totiž byly služby využívány, musíme je umět také prodat. Máme ohromný potenciál a již dnes poskytujeme řadu zajímavých nabídek, ale zákazník o nich neví. To se postupně snažíme měnit.

Jednou z výtek slýcháných na adresu ČD je nedodržení standardů v jednotlivých kategoriích vlaků. Existuje cesta, jak zvýšit očekávatelnost toho, co národní dopravce nabízí?

Cesta nejenže existuje, ale už jsme se po ní vydali. Garance kvality soupravy a služeb na palubě je dalším pochopitelným požadavkem našich zákazníků. Chceme, aby cestující věděli, co očekávat, za co si zaplatí, a abychom mu nabídli standardizovaný produkt. Proto bude od nového jízdního řádu platit, že mezinárodní vlaky kategorie EC nabídnou nejen moderní vozy, ale bude v nich vždy jídelní vůz a prémiové služby v 1. třídě, což bude samozřejmě platit i pro vlaky IC a vybrané vlaky Ex. Nové prémiové služby pozná

i zákazník na lince Praha – Plzeň – Německo. Ve vlacích kategorie Ex, kde není řazen jídelní vůz, bude vždy možnost občerstvit se z nabídky roznáskové služby z minibusu, kde navíc zákazníci příjemně překvapíme cenou za nabízené zboží. Nově bude zavedena kategorie Rx pro klasické rychlíkové spoje vedené modernizovanými vozy. V první fázi se jedná o 27 vlaků. Jakousi vlastní kategorií je i nadále SC Pendolino s nabídkou welcome drinku a bonusového občerstvení v 1. třídě a také palubním portálem s online objednávkami jídla a nově i bohatým výběrem hudby a filmů. Tento standard pak v průběhu roku spustíme i ve vlacích kategorie railjet.

Plánuje se i další rozšíření vyhledávací služby wi-fi?

Bezdrátový internet patří v současnosti už k naprosto běžnému standardu. Nechceme tedy zůstat za pozadu a plánujeme rozšíření i na další linky. Kromě spojů SuperCity Pendolino dostanou wi-fi i další soupravy nasazené na lince Praha – Ostrava, po určitých počátečních problémech by již v nejbližších dnech mělo fungovat připojení i ve vozech ZSSK jezdících na lince Praha – Olomouc – Vsetín – Horní Lideč – Slovensko. Wi-fi bude i v railjetech, byt zde musíme zákazníkům požádat ještě o pár měsíců strpení. Ve vozech pro eurotakovou linku Praha – Německo, které projdou v roce 2015 modernizací, bude wi-fi rovněž samozřejmostí. Kromě toho

RADEK DVOŘÁK

Vystudoval Dopravní fakultu Jana Pernera v Pardubicích, obor Dopravní management, marketing a logistika. V roce 2004 nastoupil jako specialista Odboru mezinárodního a měl na starosti projekty UIC a CER. V letech 2006 a 2007 pracoval jako HR specialista ve firmě TPCA, aby se od roku 2008 vrátil do Odboru strategie jako manažer dotačních projektů ČD. Následně během působení v Projektové kanceláři byl zodpovědný za provozně ekonomické analýzy produktů Osobní doprava a výhledové strategie tohoto segmentu. V současnosti je ředitelem kanceláře náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.



je k dispozici i v moderních jednotkách RegioShark a RegioPanter, takže nepomináme ani na regionální spoje.

Moderní technologie ale není jen wi-fi. Chceme využít možnosti audiovizuálních informačních systémů v našich vlacích, které mohou zákazníkům nejen informovat o jejich trase, ale citlivou formou uceleně představit naši nabídku nebo konkrétní zajímavou akci. Další nezbytnou součástí je zlepšení moderních technologií, jako je mobilní eShop, nově spouštěná mobilní aplikace Můj vlak, která kromě informací o spojích, tarifu nebo poloze vlaků nabídne intuitivnější a jednodušší nákup v eShopu na současných mobilních zařízeních, a také chystaná změna vyhledávacího spojení a eShopu na webu www.cd.cz k červnu 2015 s cílem zjednodušení nákupu jízdních dokladů.

Součástí prozákaznické strategie by měl být i nový věrnostní program. Jakým způsobem bude zákazník motivován, aby se k národnímu dopravci vrátil?

Věrnostní program přinese zákazníkům registrovaným v eShopu možnost proměnit své body, které získají při nákupu přes eShop ČD, za nákup jízdního dokladu dle vlastního výběru s 90procentní slevou. Neobjevujeme Ameriku, tento systém je běžný skoro ve všech oborech dopravního a spotřebitelského průmyslu, ale národnímu dopravci dosud chyběl. A určitě nabízí větší potenciál oslovení zákazníků než tříprocentní sleva, kterou jsme pro nákupy přes eShop dříve nabízeli.

Mít možnost s věrnostními body hospodřit a následně je proměnit za něco, co opravdu využijí, je nejen dle mého názoru mnohem více motivační. Věrnostní program budeme kombinovat s jednorázovými akcemi s výraznější slevou na vybrané produkty nebo selektivními nabídkami za více získávaných bodů. Neznámená to ale, že na slevy ve formě akčního jízdního zaneveme. Zůstanou důležitou součástí naší tarifní politiky.

Jednou z hlavních událostí nového grafikonu je start railjetů na lince Praha – Vídeň – Graz. Velká pozornost se ale již nyní obrací k jízdnímu rádu 2015/2016, kdy odstartuje obnovená spolupráce s Deutsche Bahn.

Ano, německý partner spoléhá na naše know-how a schopnost dodržet společně uzavřené dohody. Neexistuje proto jiná varianta, než že projekt úspěšně odstartuje od jízdního řádu 2015/2016. Zahájena byla též marketingová spolupráce, s DB pracujeme na balíčcích služeb pro naše zákazníky pro rok 2015, podobně jako je budeme nabízet u projektu Pendolin do Tater a Košic. Uvědomujeme si, že příští rok bude díky výše zmíněné modernizaci pro zákazníky této linky poněkud složitější a náročnější. Věřím ale, že v cílové podobě přineseme cestujícím kyženou, a také očekávanou, kvalitu a spokojenost. **VÁCLAV RUBEŠ**

KRÁTCE

O Stříbrnou trofej ČD na Velké pardubické



Na největším tuzemském jezdeckém svátku se o víkend 11. a 12. října na závoděšti v Pardubicích jako sedmý běžel překážkový dostih na 4 400 metrů o Stříbrnou trofej společnosti České dráhy. Závod vyhrál žokej Josef Vaňa mladší, který si převzal ocenění od předsedy představenstva ČD Daniela Kurucze a člena představenstva odpovědného za úsek osobní dopravy Michala Štěpána. Slavnostně dekorován ředitelkou kanceláře generálního ředitele Lenkou Zohnovou byl i vítězný kůň Fafintadenient. Pro návštěvníky Velké pardubické připravily České dráhy, které byly i letos oficiálním dopravcem, zajímavou nabídku ve formě padesátiprocentní slevy ze vstupného na dostihy pro ty, kteří se u vstupu na závoděšti prokázali platnou jízdenkou národního dopravce s jízdenkou z pardubických stanic či zastávek jako cílovou destinací. Tuto obchodní nabídku využilo bezmála tisíc lidí.

Diskuze o rychlých spojení v Bruselu

Předseda představenstva Českých drah Daniel Kurucz se 12. listopadu setká v Bruselu na půdě Evropského parlamentu s českými a slovenskými europoslanci. Cílem setkání bude diskuze o čtvrtém železničním balíčku a o rozvoji železničního spojení východ–západ. Dalším stěžejním tématem bude výstavba a rozvoj rychlých spojení, která zatím končí na hranicích Německa a Rakouska. Ta by měla v budoucnosti umožnit podstatné zkrácení cestovních časů mezi metropolemi nových členských zemí Evropské unie a západní Evropou a zásadním způsobem přispět k užší spolupráci v rámci celé Unie.

Fotovystava FISAIC v nemocnici v Příbrami

Od 7. října je v Galerii gaudii gratia příbramské oblasti nemocnice k vidění nová výstava s názvem Setkání v čase a prostoru II. Až do konce prosince zde budou vystaveny fotografie členů skupiny foto Zemského svazu FISAIC ČD (Jan Týc, Jarmila Šmerhová, Tomáš Kazil, František Pecho, Ivan Gavenda, Jiřina Marášková a Jaroslav Škalda). Na fotografiích jsou záběry různých motivů železničního prostředí – vlaky, nádraží, „šrotiště“. Další informace najdete na stránkách <http://fisaic-foto.cz/>.

(rub, PešT, jš)

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

SMALTOVANÉ TABULKY STRÍDÁ FÓLIE – KVŮLI ZLODĚJŮM

Klasické smaltované tabulky, kterými se označují řady lokomotiv společně s výrobním číslem, nahradí plastová samolepicí fólie. Důvod je jednoduchý: příliš se kradly. K razantní změně označování svých lokomotiv přistoupily České dráhy minulý měsíc novou směrnicí. „Rozhodnutí o zrušení tabulek souvisí s jejich soustavným zcizováním a vysokými náklady na jejich náhradu,“ vysvětlil mluvčí drah Petr Štáhlavský. Zatímco železniční obecně trápí hlavně zloději kabelů, kteří krádežemi způsobují časté výpadky v zabezpečovacím zařízení, v tomto případě jde o problém způsobený sběrateli. Na internetu se dá najít ke koupi tabulka i za několik tisíc korun. Zatímco dříve se stahovaly z vyřazených strojů, nyní se čím dál častěji kradou ještě z jezdících lokomotiv. Podle Štáhlavského jsou náklady na kovové tabulky v řádu tisíců až desítek tisíc korun. Jedna stojí kolem šesti tisíc, na lokomotivu jsou potřeba čtyři. Na serveru aukro.cz lze nalézt prodané tabulky z lokomotiv například za 1 500 korun. Problém s krádežemi mají dráhy hlavně na Moravě.

MF DNES 14. 10. 2014

KAZAŠSKÉ VAGONY PRŮ NEOHROŽUJÍ BEZPEČNOST

Staré cisternové vozy Kazašských železnic, v nichž je do Poštorné pro společnost Fosfa přepravován z Kazachstánu vysoce hořlavý bílý fosfor, nejsou v tak špatném stavu, aby znamenaly ohrožení pro bezpečnost dopravy. Sděлил to profesor Václav Cempírek z Dopravní fakulty Jana Pernera pardubické univerzity. Přestože jde o staré vozy, ministr dopravy Antonín Prachař udělil firmě AWT opakovaně výjimku na přepravu fosforu. Podle mluvčího ministerstva dopravy Martina Nováka nešlo o žádnou svévoli, přeprava bílého fosforu se důsledně řídí pravidly pro přepravu nebezpečných věcí, tzv. RID. To potvrzuje i Cempírek. Jak upřesnil, cisternové vozy Kazašských železnic musí splňovat podmínky pro přepravu fosforu podle mezinárodní dohody SMGS, která je stejně přísná jako RID. Dnes se pracuje na novém systému přepravy fosforu cisternovými nástavbami, které budou v Małaszewiczích překládány na moderní plošinové vozy určené pro kombinovanou přepravu. Projekt prosadil ministr s platností od 1. ledna 2015. Kazašské vozy se pak na území ČR již nedostanou.

PŘÁVO 14. 10. 2014

ZAUJALO NÁS

Soutěže o provozování dotovaných rychlíkových linek vypíše stát nejspíš až příští rok. Původně se přitom mělo začít soutěžit už letos. Podle ministra dopravy Antonína Prachaře je ale třeba nejprve dořešit vzájemné uznávání jízdenek, liberalizaci železnice by také mohla pomoci očekávaná novela zákona o veřejných zakázkách.

E15.CZ 10. 10. 2014

SŽDC BUDE PŘIJÍMAT STOVKY NOVÝCH ZAMĚSTNANCŮ

Správa železniční dopravní cesty, která spravuje většinu české železnice, chce do konce letošního roku přijmout zhruba dvě stovky zaměstnanců. Nábör nových lidí už schválila správní rada státní organizace. Do konce příštího roku přijmou železničáři celkem 470 lidí. Půjde zejména o bývalé zaměstnance dělnických profesí. „Jde například o elektromontéry. Dokončuje se spousta investic a je potřeba, aby se o majetek měl kdo starat,“ říká šéf správní rady Vladimír Novotný. Při hledání pracovníků bude nyní Správa železniční dopravní cesty spolupracovat s úřady práce. Státní organizace odmítá, že by navyšování počtu zaměstnanců souviselo s bezpečností dráhy. „Navyšování počtu zaměstnanců souvisí s potřebou zajistit čerpání zvýšeného přídeľu finančních prostředků na modernizaci a provozuschopnost v příštím roce i v letech následujících,“ řekl mluvčí Jakub Ptačinský. Firma nyní zaměstnává 17 200 lidí. Podnik by měl také převzít zaměstnance Českých drah, kteří mají na starosti správu nádraží, protože SŽDC nádraží od ČD mají koupit. Půjde o stovky lidí.

E15 13. 10. 2014

V HOLÝŠOVĚ MAJÍ OBAVY Z HLUKU, PRACHU A OTŘESŮ

Vysokorychlostní železniční trať, která by mohla propojit Prahu a Mnichov za tři a půl hodiny, je zatím hluďbou vzdálené budoucnosti. Už nyní ale nedá Holýšovským v noci spát. Místní mají obavy z toho, že se městem budou nákladní vlaky řídit rychlostí nikoli plánovaných 110, ale údajně až 200 km za hodinu, natolik velké, že občané založili petici. Z nápadu vysokorychlostního koridoru nejsou vůbec nadšeni a obávají se, že přinese obyvatelům jenom nadměrný hluk, prach a otřesy, že je vlaky přepravující vysokou rychlostí nebezpečné náklady mohou ohrozit, že koridor rozdělí město ještě více na dvě části. Mají obavy, že polezemky a nemovitosti ztratí na hodnotě, že dojde k jejich vyvlastnění a že budou mít rychlovlaky i negativní vliv na přírodu a zvířectvo. „Myslím, že zatím jde o mnoho povyku pro nic,“ řekl starosta Holýšova Antonín Pazour. „Zatím je ale ještě pouze ve fázi studie. Není jasné, jestli půjde o modernizační tratě, nebo o novou dvoukolejku,“ dodal s tím, že realizace něčeho podobného je vzdálena v horizontu patnácti až dvaceti let.

DOMAŽLICKÝ DENÍK 10. 10. 2014

KNIHY



Jak šel čas ve světě šumavských drah

Nakladatelství Paseka svou 1404. knihou zdá se vstupuje do světa železnice. Trojice autorů Romanov Hajník (pedagog) a Kozák (výpravčí) a Vladislav Slégr (výpravčí) má na 296 stránkách společně to, že jsou velkými fanoušky šumavských drah. První je šéfem Stifterova pošumavského železničního spolku, druzí dva už publikovali řadu prací o „svých“ tratích. Tentokrát prostudovali pamětní knihy, archivy a další zdroje a předložili zájemcům ve čtyřech kapitolách zajímavé postřehy k tématu, kde je stále co objevovat. Na většině stran najde čtenář galerii fotografií, mezi nimiž je i spousta dosud nepublikovaných záběrů. Dočte se o nerealizovaných drahách, úzkokolejkách, tratích na bavorské straně Šumavy, zimách, proměnách stanic a vleček, zaniklých stanicích a zastávkách, technických zajímavostech, železniční latině i kuriozitách, ale hlavně o lidech žijících často navzdory nepříznivým podmínkám přírodních i společenských (železná opona) celým srdcem pro dráhu. Čtení je to seriózní i vtipné zároveň. Spoustu objevů nabízejí i fotky, i když ke škodě věci jsou namíchané starší vzácné snímky s novými či nedávnými. Představení knihy proběhne 27. 10. od 11.00 v Království železnic v Praze na Andělu.

Soutěž pro čtenáře

Co vám říká jméno Pestřice? Dokážete vysvětlit, co znamená? Pokud ano, napište nám to do neděle 2. listopadu na e-mail zeleznicar@cd.cz. Tři úspěšní čtenáři, kteří správně vysvětlí toto zdánlivě neželezniční jméno, od nás knihu Svět šumavských železnic v proměnách času obdrží poštou.



Ke stému výročí tratě do Hlučina

Jaromír Hinčina sepsal útlou, ale obsažnou publikaci k tratím Hlučínska a věnoval ji 100. výročí zahájení provozu na trati Kravaře ve Slezsku – Hlučín. A město Kravaře je jejím vydavatelem. Složitě osudy kraje a jeho železnice mapuje na 52 stranách a přidává 12 stran obrazové přílohy. Publikace je v prodeji u prodejců železniční a regionální literatury. (mn)

Široká plejáda významných osobností si našla ve čtvrtek 2. října 2014 čas na slavnostní představení zrestaurované parní lokomotivy 464.202 přezdívané Rosnička. K dlouho očekávané události došlo v prostorách DPOV Přerov. Cíl Nadace Okřídlené kolo byl splněn: Rosnička je znovu provozuschopná a mohla se proto opět ocitnout pod parou. A už se s ní svezli i první cestující v rámci nostalgické jízdy.



V PLNÉ SÍLE. Parní lokomotiva 464.202 Rosnička se v Přerově zaskvěla v plné kráse. V neprovozuschopném stavu byla od roku 2009, kdy stroji skončila životnost kotle.

Velký návrat po pěti letech: Rosnička je pod parou

Lokomotiva Rosnička opět rozdává radost. Finanční prostředky na její zásadní opravu se nakonec našly, a to mimo jiné i díky veřejné sbírce, kterou několik let pořádala a propagovala Nadace Okřídlené kolo. Významnou část příspěvovatelů tak tvoří právě železničáři. Tmavě zelená parní lokomotiva, která patří mezi poslední vyrobené na území Československa, získala zpět svůj ztracený „život“ s velkou slávou v prostorách DPOV Přerov. Přitom zániku unikla jen o fous.

Na historii nesmíme zapomínat

„Je dobře, že se České dráhy nejen starají o komfort cestujících v moderních vlacích, ale že se také věnují historii,“ uvedl při ceremonii František Bureš, generální ředitel DPOV. Narážel tím na skutečnost, že největší část nákladů – téměř 2,4 milionu korun – přišla z vlastních zdrojů národního dopravce. Rosnička ovšem patří Národnímu technickému muzeu, které na křtu zastupoval jeho šéf Karel Ksandr.

Vezla Chruščova na schůzku

Parní lokomotivy této konstrukce byly pro ČSD v Závodech V. I. Lenina Plzeň vyrobeny pouze dva kusy. Pojezd uspořádání 2' D 2' vycházel z předválečné 464.0, „vrchní stavba“ stavebnicově využívala

Kolik stálo oživení Rosničky

Ve sbírce Nadace Okřídlené kolo bylo na rekonstrukci Rosničky vybráno asi půl milionu korun. To by na opravu stroje opravdu nestačilo. Hlavní tíhu opravy proto nesly České dráhy, jež zajistily přesně 2 370 475 korun. Další částku 731 461 korun se podařilo získat v rámci programu ministerstva dopravy Obnova historických železničních kolejových vozidel. Zásadní oprava Rosnička celkem přišla na 3 601 936 korun.

prvky použité na nových lokomotivách 556.0 nebo 498.1. Lokomotiva 464.202 přišla z výroby roku 1956 do lokomotivního depa Jihlava, přičemž o tři roky později tam přešla i její sestra s číslem 1. Technicko-bezpečnostní zkoušky oba stroje vykonaly na trati Praha – Lovosice, přičemž dosáhly rychlosti 105 km/h. Lokomotivy střídavě sloužily v depech Brno-dolní, Přerov, Olomouc, Havlíčkův Brod a Česká Třebová. V roce 1972 se pak lokomotivy naposledy přestěhovaly do depa v Olomouci, odkud vyjízděly hlavně na horskou trať do Krnova. Obě do-



Parní lokomotiva se vrací na Moravu, kde v pravidelném provozu v 70. letech dojezdila.

sloužily v roce 1974. Vzhledem k tomu, že původně pro muzeum zmlouvená 464.201 byla v podstatně horším technickém stavu, převzalo 13. 6. 1974 do stavu NTM Praha stroj 464.202. Po technické stránce patřily k nejdokonalejším u nás vyrobeným parním lokomotivám. V roce 1961 se obě lokomotivy přezdívané kvůli své barvě Rosnička 464.2 proslavily jízdou speciálního vlaku mezi Bratislavou a Marcheggem, který vzl sovětského vůdce Nikitu Sergejeviče Chruščova na schůzku s americkým prezidentem Johnem Fitzgeraldem Kennedym.

V roce 1974 byla lokomotiva předána do sbírek Národního technického muzea, které ji převezlo do svého depozitáře v Čelákovicích. V osmdesátých letech ji do své péče převzalo lokomotivní depo

Olomouc, kde byla mašinka po náročném opravě v červnu 1993 zprovozněna. Od té doby najezdila tisíce kilometrů v čele zvláštních vlaků pro veřejnost. V roce 2009 ale lokomotivě skončila životnost kotle, a proto musela být odstavena.

Vynucená přestávka skončila

Jak připomněl Jindřich Rachota, vrchní přednosta Depa historických vozidel Českých drah, opravy parních lokomotiv jsou nyní po zániku této činnosti v Českých Velenicích složitější. „Šlo prakticky o rozsah střední opravy. Nejproblematičtější část, kotel, opravovala kolínská společnost SEA. Do kotle bylo dosaženo 119 nových žárnic, desítky kouřovek a přehříváčové články plus komunikační roura. Nové jsou i vodní vany,“ vysvětlil rozsah oprav vrchní přednosta Jindřich Rachota s tím, že vývaz lokomotivy začal už v depu Olomouc a opravy byly dokončeny v Lužné u Rakovníka. Parní lokomotiva se nyní vrací na Moravu, kde také v pravidelném provozu v 70. letech dojezdila. Hned 4. října se předvedla na vlacích v rámci oslav regionálního Dne železnice na severní Moravě mezi Bohumínem a Ostravou.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

Vycházíme vstříc zdravotně postiženým

Začátkem října proběhlo v Praze zasedání pracovní skupiny Mezinárodní železniční unie (UIC) PRM PASSAGE. Skupina se zabývá asistenčními službami pro handicapované cestující v mezinárodní přepravě, což je náplní vyhlášené UIC 145, kterou členové skupiny na svém jednání finalizovali. Mimo chodem, zkratka PRM pochází z anglických slov People with Reduced Mobility a mezinárodně se používá pro lidi s omezenou možností pohybu.

Nádraží a vlaky očima vozíčkářů

Mimo jiné byla pro zástupce z řady evropských zemí připravena prezentace na hlavním nádraží, kde se jim prakticky demonstroval nástup dvou vozíčkářů do jednotky CityElefant. Zahraničním účastníkům byly předvedeny jak bezbariérové přístupy po celé stanici, tak i pomůcky k snadnější orientaci při odbavení

v ČD Centru, nástupu do vlaků, jako jsou například systém EZOP a hlásiče pro nevidomé, slabozraké a sluchově postižené, vodící lišty či označovací piktogramy. Velký zájem byl o příměstský vlak CityElefant a jeho vybavení s ukázkou naložení cestujících na mechanickém a elektrickém vozíku prostřednictvím zvedací



CityElefant patří mezi vozidla, která jsou bezbariérová. FOTO AUTOR

plošiny. Následně byla k dispozici i prohlídka modernizovaného vozu pro dálkovou dopravu s označením Bbdgmee.

Od prosince chystáme novinky

Účastníci setkání se v Praze podělili se zkušenostmi ze svých vnitrostátních, ale i mezinárodních přeprav. „České dráhy v tomto ohledu učinily oproti minulým rokům výrazný posun vpřed i díky těsné spolupráci s Národní radou osob se zdravotním postižením. Máme velmi dobře fungující systém zajišťující pro cestující i dopravce snadnější vyhodnocení požadavků handicapovaných cestujících ve vnitrostátní přepravě a současně připravujeme používání takzvané „booking tool“ a jejího navázání na národní objednávkový systém. Tato aplikace bude umožňovat zajištění asistenčních služeb při jízdách z ČR do zahraničí a zpět a současně i při cestování na úze-

mí jiných států,“ vysvětluje Jaromír Fól z Odboru obchodu osobní dopravy GŘ ČD.

Pilotní spuštění nové služby „booking tool“ je naplánováno po doladění technických detailů do konce roku. Zajišťovat ji bude Kontaktní centrum ČD formou objednávkového formuláře nebo telefonicky. Novinkou pro handicapované cestující bude kromě zajištění asistenčních služeb do zahraničí i možnost zakoupit mezinárodní jízdenku a nechat si ji zaslat poštou. Mezi další novinky patří i možnost cestování doprovodu zákazníků na invalidním vozíku do zahraničí a zpět zdarma. V mezinárodním rozsahu byla tato služba doposud umožněna pouze průvodcům nevidomých. „Služba je jednou z novinek připravovaných k novému jízdnímu řádu 2014/2015,“ potvrdil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

MARTIN HARÁK

INZERCE



NABÍDKA PRÁCE:

Řidič lokomotivy / strojevodoucí – Olomouc

Náplň práce:

- zabezpečování posunu a přístavby vagonů na vlečce
- koordinace činnosti s výrobou a oddělením logistiky

Požadujeme:

- platný doklad o způsobilosti k řízení lokomotivy (dražního vozidla)
- průkaz řidiče VZV nebo vazačský průkaz výhodou
- samostatnost a flexibilitu

Nabízíme:

- stabilní pracovní zázemí
- příjemnou pracovní atmosféru

Kontakt: J.Hyncica@tsrcr.cz, tel: +420 724 795 437, www.tsrcr.cz.



Přepravujeme chlorovodík do teplárny v Praze-Holešovicích

Mezi zajímavé zakázky, které ČD Cargo dlouhodobě realizuje, patří přeprava chlorovodíku do holešovické teplárny v Praze. K tomuto účelu ho několikrát ročně vozíme ve speciálních cisternách. Chlorovodík se zde používá při výrobě tepla – přidává se do vody, aby tak zabraňoval poškození zařízení. S nepatrnou nadsázkou se tak dá říci, že i díky naší společnosti nemají obyvatelé hlavního města doma zimu.



těž tramvajová vozovna a první ústřední dílny pro větší opravy tramvají. Elektrárna byla dále rozšiřována, v roce 1907 byl postaven třetí komín a v roce 1912 čtvrtý (jediný dosud stojící), čímž vzniklo klasické industriální holešovické čtyřkomínové panorama známé z mnoha starších fotografií této části hlavního města.

K výrazné změně došlo po první světové válce, když byla v roce 1926 uvedena do provozu elektrárna v Ervěnicích (u Mostu), která byla s holešovickou elektrárnou propojena vedením velmi vysokého napětí 100 kV, prvním v celém Československu. Tím výroba elektrické energie v Holešovicích začala ztrácet na významu a bylo rozhodnuto elektrárnu přebudovat na centrální zdroj tepla. První tepelný napáječ pro oblast v okolí dnešního Strossmayerova náměstí a Veletržního paláce byl uveden do provozu v roce 1928, druhý, pro oblast dnešních ulic Komunardů, Osadní, Přístavní a U Průhonu, následoval v roce 1930.

Další rozvoj následoval po druhé světové válce. V letech 1971 až 1975 byla teplárna přestavěna z uhelného vytápění na vytápění těžkými topnými oleji. V těch dobách také začala postupná demolice komínů, z nichž od devadesátých let zůstal jen jediný, shodou okolností ten nejmladší z roku 1912. V současné době je teplo v Holešovicích vyráběno pomocí čtyř plynových kotlů o celkovém výkonu 225 MW.

Brzy bude fungovat jen jako záložní zdroj

Tím ovšem historie holešovické teplárny nekončí. S dalším rozvojem centrálního zásobování Prahy teplem z Elektrárny Mělník 1 by v letech 2016–2018 mělo dojít k přestavbě teplárny na pouze záložní a špičkový zdroj o výkonu 49 MW, který bude sloužit jenom k vykrytí nárazově zvýšené spotřeby tepla, zejména pochopitelně v zimním období. Plně spuštění tohoto nového zdroje je předpokládáno v roce 2019.

K výrobě tepla je samozřejmě kromě paliva (ať už jde o uhlí, plyn nebo topné oleje) a vody potřeba dalších surovin nutných především k úpravě vody a dosažení takových jejích vlastností, aby v procesu jejího ohřevu a varu nedocházelo k poškození města elektrickou energií (tehdy hlavně na svícení, neboť jiné domácí spotřebiče v té době prakticky neexistovaly) bylo jejím úkolem napájení sítě tramvají a v jejím objektu vznikla

Po vlečce ze stanice Bubny

Do Holešovic je chlorovodík přivážen několikrát ročně ve speciálních železničních cisternách, v posledních letech se jedná o zásilky ze závodu Fortischem ve slovenských Novákách. Zároveň jde o jediné využití železniční vlečky teplárny, která je zaústěna do severního zhlaví stanice Praha-Bubny. V letošním roce dojezdy do Holešovic zatím dvě cisterny, a to v lednu a 18. dubna. Tato druhá zásilka byla do stanice Praha-Bubny přepravena na manipulačním vlaku 85010 z Prahy-Libně a jeho postrkovou lokomotivou pak byla přestavena na vlečku.

MARTIN BOHÁČ

KRÁTCE

Sejm strojů řady 753.7 bude polonizováno

Dozorčí rada ČD Cargo na svém jednání dne 1. října vyslovila předběžný souhlas se záměrem dualizovat, resp. polonizovat sedm hnacích vozidel řady 753.7 pro provoz v Polské republice. Dualizace těchto moderních lokomotiv je součástí dlouhodobé strategie ČD Cargo, která počítá s postupnou expanzí na zahraniční trhy. Nové lokomotivy by měly být dodány nejpozději do konce roku 2014 a postupně budou nasazovány na vozbu ucelených vlaků s hnědým uhlím a dalšími hromadnými substráty na neelektrifikovaných tratích v sousedním Polsku. V rámci dlouhodobé strategie ČD Cargo v blízké době počítá rovněž s nákupem více-systémových elektrických interoperabilních lokomotiv pro provoz v západní Evropě.

Získali jsme přepravu uhlí do Chvaletic

ČD Cargo uspělo ve veřejné zakázce na zajištění přepravy energetického uhlí do Elektrárny Chvaletice. Tuto veřejnou zakázku vyhlásil majitel elektrárny – společnost Severní energetická. Jediným kritériem byla nejnižší nabídková cena. Podle zadání veřejné zakázky tak národní nákladní dopravce získává kontrakt na přepravu tří milionů tun hnědého uhlí ročně. Jen pro úplnost dodejme, že tyto přepravy realizoval od září loňského roku dopravce AWT pouze na základě poptávkového řízení. Získání těchto přeprav je jasným úspěchem ČD Cargo. „Našemu vítězství napomohla i výrazná restrukturalizace, kterou společnost prošla v loňském a letošním roce,“ říká Oldřich Mazánek, předseda představenstva ČD Cargo, a dodává, že „nabídnutá cena je samozřejmě zisková, i když marže je nižší než dříve“. Smlouva o přepravě bude uzavřena pokud se některý z účastníků soutěže neodvolá.

Jazykové kurzy se od října rozeběhly

Od počátku října se opět rozeběhly jazykové kurzy pro zaměstnance ČD Cargo. V letošním roce se do prezenčních kurzů přihlásilo 82 zaměstnanců. Oproti loňskému roku tak byl zaznamenán mírný pokles v rozsahu necelých 10 procent. Pravidla pro poskytování jazykových výuky zůstala i pro tento rok shodná, a tak si zaměstnanci musí i nadále připlácet minimální částkou 300 korun měsíčně. Pro srovnání – ve školním roce 2011/12 se do kurzů přihlásilo 397 zaměstnanců a o rok později 170 zaměstnanců, zatímco v období 2013/14 nabídku využilo 87 lidí. (čdc, dp)

Holešovická elektrárna patří mezi nejdéle fungující provozy svého druhu nejen v Praze, ale i v České republice, možná v Evropě. Již v první polovině 90. let devatenáctého století se i v Praze objevila nutnost vybudování centrálního zdroje elektrické energie, který by nahradil v té době živelně budované malé elektrárny, sloužící k napáje-

ní jednotlivých obytných a průmyslových objektů elektrickou energií. Proto byl již v roce 1896 zakoupen v Holešovicích (které byly k Praze připojeny v roce 1884 jako jedno z prvních předměstí) pozemek pro výstavbu nové centrální elektrárny (neboli „Centrály“) a v roce 1897 založeny Elektrické podniky královského hlavního města Prahy.

Více než stoletý provoz

Samotná stavba elektrárny byla zahájena v roce 1898 a do plného provozu byla elektrárna uvedena v roce 1900. Mimo zásobování města elektrickou energií (tehdy hlavně na svícení, neboť jiné domácí spotřebiče v té době prakticky neexistovaly) bylo jejím úkolem napájení sítě tramvají a v jejím objektu vznikla

Legiovlak dopravilo do Prahy ČD Cargo

V noci ze soboty 4. na neděli 5. října proběhla mezi Plzní a Prahou přeprava tzv. Legiovlaku. Jedná se o soupravu renovovaných historických nákladních a služebních vozů, upravených do přibližné podoby vozidel ruských železnic z let první světové války, kterou používali českoslovenští legionáři v bojích na Transsibiřské magistrále.

Náročný výběr vozů

Samotná realizace vlaku začala v roce 2011 zakoupením prvního vagonu a o rok později dalších šesti. Základním kritériem pro výběr vozů byla samozřejmě doba jejich výroby, což se nakonec podařilo sladit se záměrem jejich rekonstrukce a stáří vagonů se v dnešní době pohybuje okolo 100 let. Zlomové rozhodnutí padlo na počátku roku 2013, kdy bylo za-



Kryté vozy Legiovlaku doputovaly do Prahy v časných ranních hodinách.

počato s renovací prvních tří vagonů, které byly následně prezentovány na zbrojním veletrhu IDET. Toto se realizátorům podařilo v rekordním čase tří měsíců, a tak se na brněnském výsta-

višti představila těpluška, vůz polní pošty a zdravotní vagon.

Zde je nutno podotknout, že jde o vozy československého, resp. rakouského původu a samozřejmě ne o původní širokorozchodná vozidla ruských železnic, která se do Československa z pochopitelných důvodů nedostala. Proto se jedná jen o přiblížení k historickému stavu, nicméně přiblížení velmi zdařilé a osvětovému účelu plně vyhovující.

Noční jízda

Přeprava z Plzně, odkud byly renovované vozy na výstavu v Praze odeslány, proběhla v noci ze soboty na neděli o prvním říjnovém víkendu. Transport těchto historických vozidel vyžadoval velmi opatrnou jízdu nízkými rychlostmi (maximálně 40 km/h, do odboček jen 20 km/h),

a tudíž musela být zvolena doba, kdy tento zvláštní vlak nebude překážet jiným nákladním a především osobním vlakům na důležité trati Plzeň – Praha.

Vlak, sestavený ze šesti historických vozů, byl v celé trase veden lokomotivou 363.516 a kvůli zajištění dostatečných brzdicích procent byl na konci doplněn ještě jedním prázdným vozem Eas. Celou trasu v elektrické trakci mezi Plzní hlavním nádražím a Prahou-Malešicemi urazil i se zmíněnými omezeními za pět a čtvrt hodiny mezi 22.10 a 3.25 h. Po přepřahu za lokomotivu 742.382 pak Legiovlak dorazil do cíle na nákladové nádraží Žižkov ráno v neděli 5. října.

MARTIN BOHÁČ





Vysočinská magistrála zrychlí, stavbaře tam ale čeká práce na několik let

Železniční trať z Kolína přes Havlíčkův Brod do Brna už nemá v osobní dopravě takový význam jako třeba před dvaceti nebo třiceti lety. I dnes je ale součástí evropské sítě TEN-T a v případě velkých komplikací na prvním koridoru je občas nepostradatelná. I z tohoto důvodu proto podle jihlavského krajského úřadu odborná studie potvrdila potřebu zkrácení jízdních dob. Kraj konkrétně podporuje zejména zrychlování dopravy na úseku Žďár nad Sázavou – Brno hlavní nádraží tak, aby se dal projet rychlíkem za čistých šedesát minut.

Zvýšení rychlosti na 120 km/h

„Po modernizaci nabude rychlíková linka R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno více příměstského charakteru i na svém východním konci. Navíc to pravděpodobně napomůže realizaci záměrů Kraje Vysočina v regionální dopravě, kde máme zájem o zavedení přímé linky Velké Meziříčí – Žďár nad Sázavou,“ vysvětluje výhody projektu Václav Zikán z Odboru dopravy Kraje Vysočina. Předmětem stavby je rekonstrukce první a druhé traťové koleje Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou, kde se bude v celém úseku až do července příštího roku rekonstruovat železniční spodek a svršek s navržením zvýšené stávající traťové rychlosti na 120 km/h, pro naklápěcí jednotky v některých úsecích až na 140 km/h.

Manažer infrastruktury nechá vyměnit nejen samotné koleje a pražce, ale

Dlouho očekávaná rekonstrukce části takzvané vysočinské magistrály započala na konci srpna. Stavbaři se „vrhli“ na více než osmikilometrový úsek Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou. Jde o první část postupné revitalizace důležité trasy se zvýšením současné maximální traťové rychlosti 100 na 120 km/h. Právě trať 250 občas plní roli objízdny trasy v případě komplikací na koridorové trati Brno – Česká Třebová – Kolín. Pak tudy bývají vedeny odklonem vlaky EuroCity či další expresy a rychlíky.



Předmětem stavby je rekonstrukce první a druhé traťové koleje Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou.

i kolejové lože, a upraví železniční spodek včetně sanace odvodnění a výměny či doplnění výstroje tratě. Současně se buduje nové trakční vedení včetně stožárů. Na zastávce Laštovičky se nástupiště zrekonstruuje na výšku 550 mm nad temenem kolejí, aby se cestujícím pohodlněji nastupovalo do vlaků.

Nově se postaví rozhlasové hlášení ovládané dálkově z Ostrova nad Oslavou. V plánu je i nahrazení stávajícího zabezpečovacího zařízení (autobloku) elektronickým typem s novými kolejovými obvody a také sanace zdiva, hydroizolací, říms a zábradlí u mostů a propustků.

Pracuje se často i v noci

„Stavbaři pracují občas i v třisměnném provozu, protože při vybraných nočních výlukách od půl dvanácté do půl třetí ráno využívají klidu na trati a mohou si tak odvážet a navážet různý stavební materiál. To v denním provozu není realizovatelné, protože trať je obsazena nejen regionálními či dálkovými spoji osobní dopravy, ale i řadou nákladních vlaků,“ informuje náměstek přednosty Provozního obvodu SŽDC Havlíčkův Brod Jan Janeba.

Byť je to takřka k nevíře, železniční osobní doprava není touto významnou

stavbou nijak výrazně narušována. Podle místních železničářů vlaky sice jezdí stavbou sníženou rychlostí 50 km/h, ale zpoždění málokdy přesáhne pět minut. Prozatím se daří zachovávat i připoje a návazné vlaky pak mají maximálně do deseti minut zpoždění, většinou však méně. V úseku Křižanov – Žďár nad Sázavou platí výlukový jízdní řád, podle kterého jsou v pracovní dny tři páry osobních vlaků ukončeny v Ostrově nad Oslavou.

„To je z důvodu takzvaného ostrého obratu těchto vlaků ve Žďáru nad Sázavou, kde by se byt i malé zpoždění přenášelo na další vlaky a obraty souprav. Do nebo ze Žďáru tak cestující odveze náhradní souprava nebo některé rychlíky zastavující pro tuto potřebu mimořádně v Ostrově nad Oslavou. Pro cestující z Ostrova se tak naskytá neobvyklá dočasná možnost dostat se rychlíkem přímo do Brna či Prahy,“ doplňuje Janeba.

Podle Regionálního obchodního centra Jihlava jsou cestující informováni prostřednictvím vývěsek ve stanicích, na elektronických informačních tabulích, hlášením staničního rozhlasu, informacemi jsou i na webu. Vyslovené negativní reakce zatím ale zaměstnanci Českých drah nezažili. Po rekonstrukci trati budou od jízdního řádu 2015 zavedeny nové rychlíky z Havlíčkovy Brodu (5.03 h) do Brna hlavního nádraží (6.47 h) a naopak večer z Brna (20.20) do Havlíčkovy Brodu (21.56). K tomuto rychlíku se zavede i nový pár osobních vlaků z a do Jihlavy.

Plány na roky 2016 a 2017? Bude se pokračovat u Vlkova

A co je v plánu dále? V roce 2016 Správa železniční dopravní cesty předpokládá pokračování rekonstrukce tratě z Ostrova nad Oslavou až do Žďáru nad Sázavou. Do poloviny příštího roku by měl být zpracován projekt stavby pro stavební povolení a vlastní realizace se předpokládá v termínu od února do prosince 2016. Státní organizace SŽDC chce navíc v letech 2016 a 2017 zrekonstruovat zhruba desetikilometrový úsek mezi Vlkovem u Tišnova a Říkonínem. Na tomto traťovém úseku by se mohla zvýšit rychlost ze stávajících 100 v některých případech až na 140 kilometrů v hodině. Následně by pak měla být po částech postupně zrekonstruována celá trať.

MARTIN HARÁK

Kocouři sice odcházejí, ale jen pozvolným tempem

Za tři roky oslaví Sedmsetčtyřicetdvojky své čtyřicátiny. Dnes představují nepočtenější skupinu motorových lokomotiv u nás, nicméně v osobní dopravě nejsou v pravidelné službě využívány. U drážních fanoušků se pro ně vžila milá přezdívka Kocour. K ohlednutí do dřevních dob této univerzální čtyřosé motorové lokomotivy s elektrickým přenosem výkonu je třeba se vrátit do roku 1970.

Vydrželi nápor Čmeláků, nahradili parní trakci

Před čtyřiceti čtyřmi lety libeňská ČKD Lokomotivka vyvinula dva neadresné prototypy dnes označené 744.5 (jeden z nich by měl být v provozu ve Škodě Mladá Boleslav, druhý u Lokotransu). Po jejich zkouškách přišly na řadu požadavky průmyslu a libeňská strojírna od roku 1973 začala chrlit Kocoury v „těžším“ provedení s nápravovým tlakem 18 tun/osu. Strojů řady T 448.0, dnes 740 plus modifikace, se do roku 1989 vyrobilo celkem 620, z toho 459 pro Česko a Slovensko. Pro ČKD to byly úctyhodné výkony, když pomyslíme, že paralelně se chrlily mnohasetkusové série lokomotiv Čmelák pro

Sovětský svaz. Roku 1977 byla z tohoto typu odvozena řada T 466.2 s nižší hmotností, jiným převodem a vyšší rychlostí a dalším vybavením podle požadavků státních drah (např. LVZ).

Kocouři, jak se tehdy s oblibou hlásalo, měli pomoci vyřadit poslední parní lokomotivy z provozu a to se jim za čtyři roky nerovného boje i podařilo. Lokomotivy od druhé série byly schopny zapojení do dvoučlenného řízení, čehož se dodnes mnohde užívá. Vyrobeno jich bylo do roku 1986 bez pár kusů pět stovek, z nich čtyři desítky mimo obor lokomotivního hospodářství – např. pro železniční vojsko nebo traťové hospodářství (TSS). Není divu, že nenáročná a spolehlivá lokomotivy výkonu 883 kW obsadily prakticky všechny tratě ČSD. Speciálním pokračováním byla desítka strojů T 466.3 (743) určených pro provoz na naší zubačce.

Výhodou je jejich univerzálnost

Kapotovou stavbou s jedním stanovištěm strojvedoucího, kde jsou diagonálně umístěna řídicí stanoviště, jsou si všichni Kocouři zvenku podobní. Delší kapota ukrývá motor K 6 S 230 DR spoje-



VÝPOMOC. České dráhy nasazují Kocoury už jen jako zálohová vozidla. FOTO AUTOR

ný s trakčním dynamem TD 805 a další vybavení. V krátkém předstávku jsou baterie a elektrorozvaděč. Od roku 1988 se Kocourům nově začalo přezdívat Sedmsetčtyřicetdvojky. Díky své univerzálnosti dovedly tyto lokomotivy vše – od

staničního posunu přes manipulační vlaky až po těžké vlaky na kopcovitých tratích, kde bylo využíváno jejich spřažení do dvojic. S osobními vozy s vlastním topením (Bix, Bnp) byly turnusově nasazovány i v osobní dopravě – na Libe-

recku, Českolipsku a jinde. Čas od času dovedou, co umějí, i na rychlících. V pozdějších letech na některé byly dosazeny zdroje energie pro ovládání dveří vozů (Blm/010/Baafk).

Stále sice hojně jezdí, ale hlavně s nákladem

S vznikem ČD Cargo byla většina strojů řady 742 převedena této společnosti, která jich dodnes má ve stavu zhruba 230 kusů. Část je rekonstruována dosazením sníženého krátkého předstávku a velkého čelního skla. Jednotlivá depa kolejových vozidel ČD provozovala (podle údajů z května 2014) od pěti do devíti kusů, a to vesměs coby vozidla pro nenáročný výkon: pro výluky pohotovosti na nehodových vlcích a jako náhrady za chybějící motorové vozy. Příznivci těchto strojů jejich odchodu zatím želez nemusí. U ČD Cargo i nadále budou tvořit klíčovou řadu pro neelektrifikované tratě, k vidění jsou i u soukromých dopravců a v zahraničí (Slovensko, Polsko).

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

V písku a žhavém slunci se rodí velké plány pro Arábii

Saúdské dráhy mají vysoké ambice. Modernizují existující trasy na východě země, dohlížejí na výstavbu vysokorychlostní tratě na západě a projektování další včetně úseku podél moře. Snaží se rozvíjet existující síť propojením měst Dammam na pobřeží Perského zálivu a Rijádu v co možná nejkratším termínu, urychlují dokončení severní části vysokorychlostní železnice u města Haramain. Nedostatek financí je díky ropnému bohatství země netrápí.

Plány Saúdských drah počítají s vybudováním devatenácti tras o celkové délce 9 800 kilometrů. Za poslední dva roky investovaly dráhy do výstavby 800 milionů amerických dolarů. Dvoukolejná trať mezi Hofufem a Rijádem je téměř dokončena a zároveň vybavena zabezpečovacím systémem ETCS L1 a sítí GSM-R. Křížení na trati je větší mimoúrovňové, byly vybudovány i mosty pro velbloudy a trasa je kompletně oplocena a vybavena monitorovacími systémy. Saúdské dráhy také přijímají opatření k stabilizaci písečných dun a zavádějí systém detekce nástupu písečných bouří, aby včas varoval strojvedce, kteří budou muset omezit rychlost na 100 kilometrů za hodinu nebo méně, pokud hrozí silná bouře.

Delší soupravy, vyšší rychlost

Nové vedení železniční společnosti řídí podnik na komerčních základech. Byly zvýšeny mzdy, zaveden systém odměn a zlepšil se dohled na pracovní podmínky. Zatímco před rokem devadesát procent osobních vlaků dojíždělo se zpožděním, nyní stejné procento vlaků jede



Vlaky nahrazují stále více velbloudy. FOTO CANARAIL CONSULTANTS INC., TOM HEWITT



Nádraží v Rijádu tvoří klíčový přestupní uzel země. FOTO WIKIPEDIA



Do Mekky budou jezdit moderní vysokorychlostní jednotky. FOTO ABB

Na vzestupu i nákladní doprava

Dráhy přepravují takřka devadesát procent všech kontejnerů z dammamského přístavu směrem do Rijádu a jen za loňský rok bylo přepraveno rekordních 545 tisíc kontejnerů. V říjnu bude dokončen nový kontejnerový terminál, zatímco logistický areál je budován v říjádském „suchém“ přístavu. Z toho důvodu bude vyhlášen další tendr na dodávku 150 kontejnerových vagonů. Přestože kontejnery tvoří hlavní zdroj pří-

jmů, SRO přepravuje i ostatní druhy nákladů. Objem nákladní přepravy loni stoupl o šest procent a v letošním roce se očekává další zvýšení na pět milionů tun. Proto železniční dopravce nakoupí pět stovek vozů, které zčásti nahradí staré a zároveň rozšíří park.

Trať pro tři miliony poutníků

Spojení dvou svatých měst Mekky a Mediny v délce 450 kilometrů s vlaky dosahujícími rychlosti až 300 km/h zajistí

projekt Haramain. Dokončena byla již více než polovina stavebních prací a skoro 200 kilometrů tratě je připraveno k provozu. Očekává se rychlý postup stavebních prací na úseku mezi King Abdulah Economic City a Medinou, protože prochází otevřenou krajinou, kde je velmi málo silničních křížení, zatímco úsek mezi Jeddahem a Mekkou protíná hustě obydlené oblasti. Navíc Mekka leží v oblasti Haram, která je nemuslimům přísně zapovězena, což přináší

INVESTIČNÍ PLÁNY

- Vybudování 19 nových tras o délce 9 800 km.
- Výstavba železniční infrastruktury má stát asi 800 mil. dolarů.
- Stavba logistického areálu v „suchém“ přístavu v Rijádu.
- Spuštění vysokorychlostní tratě mezi svatými městy Mekkou a Medinou v roce 2015.

načas. V současnosti Saúdské dráhy disponují mimo jiné osmi soupravami po pěti vagonech s diesellovými lokomotivami systému push-pull, u kterých je rychlost omezena na 130 km/h. Jedním z cílů modernizace je i zvýšení rychlosti, proto v chladnějších měsících byly provedeny zkoušky se soupravami bez cestujících rychlostí 200 km/h. Další zkoušky jsou naplánovány na červenec, kdy panují na Arabském poloostrově nesnesitelná vedra. Všechna tato opatření umožní zkrátit spojení z Dammamu do Rijádu z původních čtyř na tři hodiny.

Počítá se s dodávkou dalších šesti souprav po šesti vagonech a v nejbližší době bude vyhlášen tendr na dodávku dalších osobních vlaků. Loni zdejší dráhy přepravily více než milion cestujících a v příštím roce by se měl objem přepravených osob zdvojnásobit. Proto se staví nová stanice v Al Kharj a modernizuje se nádraží v Rijádu, aby zvládlo mnohem větší počet cestujících.



NÁROČNÉ PODMÍNKY. Železniční provoz v poušti musí být připraven i na nečekané písečné bouře. FOTO WWW.SYSTRAM.COM

FOTO WWW.SYSTRAM.COM

KRÁTCE

NĚMECKO

Nové jednotky pro diagnostiku tratě šetří čas

Skupina Deutsche Bahn převzala 24. září v průběhu berlínského dopravního veletrhu InnoTrans nové jednotky pro diagnostiku tratí. Zařízení jsou určena pro měření odchylek od požadované geometrie tratí, a to až do provozní rychlosti 140 kilometrů za hodinu. Využití uvedeného zařízení znamená (oproti využití stávajících jednotek tohoto typu) pro železnici významnou časovou úsporu. Dodávka je součástí rozsáhlé modernizace zařízení pro diagnostiku tratí, kterou skupina Deutsche Bahn oznámila v roce 2012. Celkové náklady na realizaci tohoto plánu byly odhadnuty na 30 milionů eur (asi 840 milionů korun). Většina dodávek bude od rakouského výrobce Plasser & Theurer.

SRBSKO

Hlavní koridory projdou nákladnou modernizací

V průběhu následujících tří let bude modernizováno přibližně 400 kilometrů páteřních železničních tratí v Srbsku. Na projektu by se měla podílet Evropská banka pro obnovu a rozvoj, čínské a ruské státní exportní banky. Celková výše odhadovaných nákladů se pohybuje na úrovni 1,2 miliardy eur (asi 33,6 miliardy korun). Srbsko zároveň jedná o poskytnutí dalšího úvěru v celkové výši 800 milionů dolarů, který by mu měl být na modernizaci železnice poskytnut ze strany Ruské federace. Společnost Alstom a ruská státní železniční skupina RZD dodá nový signální systém pro vybrané hlavní tratě – prioritou je jeho instalace na vytyčeném koridoru Bělehrad – Pančevo.

FRANCIE

Počítačový systém chrání kabely před zloději kovů

Skupina SNCF informovala o využívání nového komplexního systému vyvinutého společností WiN MS, který slouží na ochranu infrastruktury před zloději kovů. Podle statistických údajů za rok 2011 bylo na francouzské železnici zaznamenáno průměrně osm krádeží kabelů denně. Tyto krádeže představovaly pro SNCF v celkovém součtu dodatečné náklady ve výši 30 milionů eur. Nově instalovaný monitorovací systém je přímo propojený s policejním informačním systémem, což by podle SNCF mělo vést k většímu počtu vyřešených případů a zároveň zadržených a usvědčených pachatelů. Společnost zdůraznila, že instalace nového systému nevyžaduje ani dočasně přerušování provozu.

JAPONSKO

Zkušební centrum Mihara začalo testovat vozidla

Mitsubishi Heavy Industries otevřela zkušebnu, kterou označila za první japonské zařízení fungující jako rozsáhlý železniční dopravní systém. Středisko Mihara se nachází v závodě Wadaoki v Hirošimě. Přístup je umožněn všem soukromým a veřejným organizacím v rámci státní strategie týkající se rozvoje trhu vývozu japonské železniční technologie. Středisko je vybaveno 3,2 kilometru dlouhou smyčkou s tratěmi o dvojnásobném rozchodu, a to 1 435 mm i 1 067 mm, pro vozidla jedoucí rychlostí až 100 kilometrů za hodinu. Je možné zkoušet i vozidla pro rozchod 1 000 mm. Jsou zde zařízení pro zkoušení hluku a vibrací, zabezpečovacího zařízení, hnacího ústrojí, řídicích a komunikačních systémů.

VELKÁ BRITÁNIE

Vysoká škola pro VRT vznikne v Birminghamu

Státní vysoká technická škola vysokorychlostní železnice bude mít své sídlo v Birminghamu a druhé v Doncasteru. Tato instituce má být podle plánu otevřena v roce 2017, aby zajistila odbornou výchovu v oboru především pro inženýry pracující na projektu vysokorychlostní železnice 2 – High Speed 2. Podle vlády projekt HS2 vytvoří kolem 2 000 míst pro učně a během výstavby bude zaměstnáno zhruba 25 tisíc pracovníků. Tato dvě města byla vybrána na základě nabídkového řízení, které zhodnotilo všechna kritéria včetně velikosti a vhodné lokality, její dostupnost a potenciál rozvinout silná spojení se zaměstnavateli a provozovateli, kteří již v tomto sektoru pracují.

(oz, acrí)



Takto si architekti představují nádraží v Medině. VIZUALIZACE FOSTER PARTNERS



Mekka leží v oblasti Haram, která je nemuslimům přísně zapovězena, což přináší španělským dodavatelům železniční stavby nemalé problémy.

španělským dodavatelům železniční stavby nemalé problémy. Trať prochází převážně kamenitým terénem, takže musí být navržena, a jen šedesát kilometrů má písčité podloží. Bude dokončena koncem roku a poté bude zahájen půlroční testovací provoz, přičemž první vlak s cestujícími vyjede na trať koncem příštího roku. Školení strojvedoucích zajišťuje španělská železniční společnost RENFE a sami Španělé budou také provozovat a spravovat trať po dobu dvanácti let.

Mezi Mekkou a Jeddahem se předpokládá provoz sedmi vlaků za hodinu a dále čtyř vlaků za hodinu do Mediny. V době tradičních poutí bude každým rokem vydáván nový jízdní řád, aby mohly být přepraveny až tři miliony poutníků. Proto se počítá s intervalem mezi vlaky pouhých pět minut. Každá jednotka pojme 420 cestujících a může být spázněna do dvouvozové soupravy. Cesta z Mekky do Mediny zabere asi dvě a půl hodiny – v závislosti na počtu zastávek. Na trati se denně plánuje přepravit až 155 tisíc cestujících. Zatím ve stavu vypracování studie proveditelnosti je další vysokorychlostní trasa o délce 450 kilometrů, která spojí Rijád s Dammamem, který je centrem ropného průmyslu.

Mezinárodní spojení v Zálivu

Pod vedením Rady pro spolupráci v Perském zálivu (GCC) probíhá výstavba 2 185 kilometrů dlouhé železnice spojující Kuvajt, Saúdskou Arábii, Bahrajn, Katar, Spojené arabské emiráty a Omán. Na Saúdskou Arábii připadá úsek o délce 660 kilometrů. Kuvajt má zatím zpoždění a SAE chtějí nejprve zprovoznit nákladní přepravu, zatímco Saúdská Arábie upřednostňuje osobní, aby se mohla spojit města jižně od Dammamu. Propojení do Bahrajnu se prozatím nachází ve stadiu příprav.

Saúdský generální plán rozvoje železnic počítá do roku 2025 s výstavbou 5 500 kilometrů tratí, což zhruba odpovídá dokončení tratí ve výstavbě nebo schválených, následovat bude tři tisíce kilometrů do roku 2033 a dalších 1 400 km do roku 2040. Ať tak či onak, Saúdská Arábie bude mít poprvé vlastní národní železnici, která jí propojí se sousedními státy a bude vybavena nejmodernějšími technologiemi. Maximální rychlost pro vlaky s osobní přepravou bude 200 km/h a pro nákladní 120 km/h.

HALINA MARŠÁLKOVÁ

NABÍDKA ČD TRAVEL



Právě vychází katalog ZIMA 2014/15

Zájezdy můžete objednávat od 19. 12. 2014 (nebo do vyčerpání dotací). Více info na www.cdtravel.cz, sekce „Pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC“.



Senioři 55+ – zahraničí

Již v prodeji zahraniční seniorské dotované pobytů 55+. Více informací najdete na www.cdtravel.cz.

V nabídce: **Španělsko** – Costa del Sol, Costa de la Luz, Costa Tropical, Mallorca, Menorca, Mar Menor

Itálie – Sicílie, Kalábrie, Ischie

Kypr pro všechny, nejen pro seniory



Česká republika

Luhačovice – hotel Vega ***

8. 9.–20. 12. 2014

Aktivní babí léto pro malé i velké – 3 dny/2 noci

Cena balíčku 2 250 Kč/osoba v týdnu a 2 499 Kč o víkendu zahrnuje: 2x polopenzí, 1x masáž zad a šíje s nádechem mandarinky, broskve & máty (20 min.), 1x hřejivý zábal nohou (20 min.), 2x whirlpool (15 min.), zapůjčení horského kola, animační programy apod. Více na www.cdtravel.cz.



Itálie

Karnevalové Benátky s návštěvou ostrova Burano

Vlakový poznávací zájezd – NA STARÉ FIP

Termín: 6.–8. 2. 2015, cena zájezdu: 1 190 Kč

Noční přejezd přes Vídeň do Benátek, ráno prohlídka města, plavba lodí po Canal Grande, zastávka u mostu Ponte di Rialto, bazilika Santa Maria della Salute, karnevalové veselí na náměstí sv. Marka. Možnost návštěvy Dóžecího paláce, baziliky sv. Marka či kampanily; pro zájemce odpolední odjezd s vedoucí zájezdu na nedaleký ostrov Burano. Návrat do Benátek a nočním vlakem do Vídně, 3. den odpolední příjezd do ČR.

Cena zahrnuje: 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: vlakovou dopravu, místní dopravu – lodní lístek cca 20 eur, úschovnu zavazadel a případné vstupy.



Maďarsko

Bükfürdő – hotel Répce ***

4denní pobyt v období od 27. 10. do 20. 12. 2014

Podzimní relax s koupáním v teplé termální vodě, 11 krytých, 4 polokryté bazény, zážitkový bazén nejen pro děti

Cena 4 200 Kč zahrnuje: 3 noci s polopenzí (formou bufetu), 3x celodenní vstup do lázní, volný vstup do hotelového wellness ostrova, zapůjčení županu, lázeňskou taxu, pojištění CK.



CO SE STALO
Srážka Os 608 s MOs 653 mezi stanicemi Stéblová a Doubravice.

NÁSLEDKY
118 mrtvých, přes 100 zraněných, hmotná škoda 477 000 Kč.

HLAVNÍ PŘÍČINY
Nedovolený odjezd Os 608 ze stanice Stéblová kolem návěstidla v poloze Stůj.

ODPOVĚDNOST A TRESTY
Strojvedoucí Os 608 – nesledování návěstí a polohy výhybek, odjezd bez řádné výpravy, odnětí svobody na 4,5 roku.

Pomocník strojvedoucího Os 608 – nesledování návěstí a vlakové cesty, odnětí svobody na 1,5 roku.

Vlakvedoucí Os 608 – neplnění povinností za odjezdu, odnětí svobody na 5,5 roku.

Starší průvodčí Os 608 – nepředpisová výprava, odnětí svobody na 4 roky.

Mladší průvodčí Os 608 - hrubé porušení předpisů při výpravě vlaku, podmíněně odnětí svobody na 1 rok.

Stéblová 1960: Svítilo zelené světlo?

Při srážce dvou plně obsazených osobních vlaků mezi stanicemi Stéblová a Doubravice – dnešní zastávka Pardubice-Semtín – přišlo 14. listopadu 1960 o život 118 lidí a další stovka byla zraněna. Nikdy se nepodařilo jednoznačně určit, kdo stál na počátku řetězu osudových chyb, jež vyústily v nejčernější den naší železniční historie. Legenda o záblesku zeleného světla, který měl odstartovat apokalypsu na kolejích, ale stále žije.

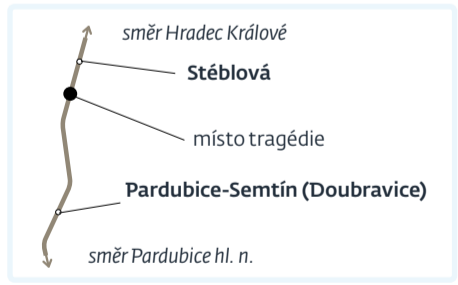
Byl typický listopadový podvečer, krátce po čtvrt na šest. Na jednokolejnou, ale velmi frekventovanou trať z Pardubic do Hradce Králové za několik minut vyrazí dva osobní vlaky, které ale do svých cílových stanic nikdy nedojdou. První z nich, MOs 653 z Pardubic do Hradce Králové ve složení motorový vůz řady M 131.1, čtyři přívěsné vozy (Blm, Bdlm) a na postrku opět M 131.1, odjel v 17.22 s minutovým zpožděním. O tři minuty později byl vypraven z královéhradeckého nádraží dvanáctivozový Os 608 (Liberec – Pardubice) v čele s parní lokomotivou 354.7128 (depo Hradce Králové), který si kvůli čekání na protijedoucí Os 609 odvážel sedmiminutové zpoždění. Kromě strojvedoucího (sužovaného nachlazením) a topiče (bojujícího s nedostatkem vody v kotli a příliš jemným uhlím, jež propadávalo roštem) byl na vlaku vlakvedoucí, starší průvodčí a mladší průvodčí. Obě soupravy měly podle jízdního řádu křížovat ve stanici Stéblová, kde ale nakonec zastavil jen osobák z Hradce Králové.

Odjezd bez předpisové výpravy

Stalo se tak v 17.40 na první staniční koleji za stále houstnoucí mlhy. Stéblovský výpravčí (stanice byla vybavena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením a mechanickými návěstidly) po provedení předepsaných dopravních úkonů nařídil přípravu vlakové cesty pro protijedoucí motorový osobní vlak na druhou staniční kolej. Během necelé minuty, ve které se věnoval řízení dopravy, došlo k nástupu a výstupu cestujících a Os 608 byl při-

praven po křižování pokračovat v jízdě. V tuto chvíli vstupuje do smutného příběhu – jehož průběh jinak vyšetřovatelé později pečlivě poskládali – jeden dodnes neobjasněný úkaz. Starší průvodčí (na konci soupravy) podle své výpovědi zahlédl u dopravní kanceláře zelené světlo. Protože ho považoval za návěst Odjezd, předal směrem k lokomotivě bílým světlem návěst Pohotoví k odjezdu a navíc zvolal: „Nastupte, dává odjezd.“ Na toto volání a bílé světlo kolegy reagoval mladší průvodčí předáním návěstí Pohotoví k odjezdu směrem k vlakvedoucímu, který následně „odmával“ strojvedoucímu Souhlas k odjezdu.

Přestože lokomotivní četa později při výpovědi potvrdila, že neviděla ani zelené světlo, natož relevantní noční návěst Odjezd, uvedl strojvedoucí vlak do pohybu. Otázka, která vnáší do celého příběhu trpký otazník a asi už nikdy nebude zodpovězena, je nasnadě: Kdo nebo co bylo zdrojem tajemného záblesku? Kdyby údajné zelené světlo při výpovědi zmínil pouze starší prů-



vodčí, mohl by se jen snažit o svalení viny na výpravčího, ovšem o záblescích zeleného světla vypovídali i další svědci z řad cestujících.

Výhybkář na kole vlak nedohonil

Zatímco otevřený regulátor Sedmy roztáčel kola stále rychleji, za vlakem vyběhl z dopravní kanceláře výpravčí a dával světelnou i akustickou návěst Stůj, zastavte všemi prostředky. Jenže na ni nikdo nereagoval. Průvodčí dělali revizi jízdenek, vlakvedoucí proti předpisu nesledoval dění při odjezdu a strojvedoucí s topičem byli rádi, že nečekají na protivlak (předpokládali, že se vykřížují až v Rosicích nad Labem) a budou brzy v cíli. Snad proto si nevěšili nejen odjezdového návěstidla v poloze Stůj, ale ani toho, že rozřízli výhybku postavenou pro MOs 653. Snahy odvrátit katastrofu se ale výpravčí nezdal – vyslal za vlakem výhybkáře na kole, který však neměl šanci vlak jedoucí rychlostí asi 50 km/h dohnat. Reálnější šanci bylo informovat závoráře stanoviště č. 10, kam se blížil protijedoucí MOs 653. Když se ho snažil stéblovský výpravčí dovolat služebním telefonem, ten bohužel již sledoval jeho průjezd...

Velká část cestujících uhořela

Následovala tragédie: v husté bílé mlze asi půldruhého kilometru od Stéblové strojvedoucí spatřili čela vlaků v 17.44 na poslední chvíli. Děsivý zvuk srážky zaslechl i výhybkář na bicyklu, a proto se vrátil informovat výpravčího. Ten zalarmoval záchranné složky, kvůli rozmočenému terénu okolních polí se ale sanitky bořily do bláta. První první pomoc přeživším tak podávali nezranění cestující, zejména ze zadní části osobáku z Hradce Králové. V čelním Hurvínkovi a přívěsných vozech totiž bylo nejvíce obětí, protože těžká parní lokomotiva motorovou soupravu (až na postrkový motorák, který se od soupravy utrhl) zcela zdemolovala. Navíc poté, co strojní četa 354.7128 vysypala žhavé uhlí z roštu, přeskočila jiskra, která zapálila vytékající naftu. Ohnivě inferno dosahovalo podle svědků až pětmetrové výšky a řada z celkových 118 obětí uhořela. V údajích o počtu zraněných se zdroje rozcházejí, každopádně přesáhl stovku (104 až 110). Rozsah tragédie dokresluje i vzpomínky zdravotníků – zranění byli odvázeni autobusy, sanitky nebyly s to je pojmout.

Počtem obětí nejtragičtější železniční nehoda našich dějin zasáhla rodiny nejen ve východních Čechách, ale i na Liberecku nebo Ostravsku. Zařadila se mezi nejtragičtější železniční nehody i v evropském měřítku. Z drážního hlediska však nebyla ničím výjimečným a k podobným událostem docházelo před i po této události (např. Hradčovice 1977 – Železničář č. 16/2014). Na rozdíl od legendy o tajemném zeleném záblesku ve Stéblové však už na většinu z nich usedá archivní prach. **VÁCLAV RUBEŠ**

INZERCE

Expert
na
hypotéky

O domu nemusíte jen snít.

Hypotéka na koupi nemovitosti
S námi se přestěhujete do svého.

Pro zaměstnance ČD připravena zvýhodněná nabídka bankovních služeb.
Více na www.unicreditbank.cz/zsk po zadání Kódu nabídky: G55588, Heslo: cdas0.

Jednou jste dole, jednou nahoře. S námi zvládnete obojí.

Vítejte v
UniCredit Bank Expres

Srdce strojvedoucího tepe pro nostalgické jízdy s párou

POŠTA

Sympatický třicátník Tomáš Hříbek pochází ze železničářské rodiny z Opavy. Velký vliv na něj měl táta, který pracoval jako průvodčí nákladních vlaků, a dva strýcové – vlakvedoucí a strojvedoucí na vlcích v okolí rodné Opavy. Tito tři muži se stali pro Tomáše, tak jako dobré sudičky, první studnicí informací o dění na dráze. To ovlivnilo mladého muže natolik, že po studiích odešel pracovat k železnici a zanedlouho se stane patrně jedním z nejmladších strojvedoucích na parních lokomotivách u nás.

V blízkosti historických vozidel se Tomáš Hříbek pohybuje v podstatě od začátku své kariéry na dráze. První mašinkou, kterou dostal před šesti lety v olomouckém depu se svými kamarády do péče, byl břeclavský Pilštyk T 466.0007. „Na několika akcích, kde náš stroj pomáhal na postrcích parních lokomotiv, jsem se seznámil se strojvedoucími parní lokomotivy 464.202 Františkem Šrámkem, který ve mně vzbudil zájem o parní vozidla. Pozvolna jsem se začal díky kolegům z Olomouce dostávat hloub do kouzelného světa parních lokomotiv,“ vyznává se ze své lásky k parní trakti Tomáš Hříbek.

Dobrá parta z Olomouce je jako druhá rodina

Práce strojvedoucího je Tomášovým splněným dětským snem a zároveň i koníčkem. „Logickou cestou je pro mě dosáhnout vrcholu odbornosti v této profesi. Tím není nic menšího než průkaz způsobilosti k řízení parních lokomotiv. Ještě v letošním roce mě čeká složení zkoušky a tím završím určitou etapu svého profesního života a budu se rozhlížet, kam by bylo možné vykročit ještě dál,“ říká. Každá lokomotiva má svou partu, která o ni pečuje a věnuje této činnosti nemalý díl svého volného času. V olomoucké parní partě, kde Tomáš Hříbek hodně působí, se sešel zajímavý sociologický vzorek. Počínaje strojívedcovskými elév s věkem lehce přes dvacet let až po sedmdesátileté parní „dědky“, tedy emeritní důchodce, kteří ještě na parních lokomotivách aktivně jezdili.



Před parními lokomotivami jsem měl tu čest zajezdit si s různými historickými motorovými vozy.

„Krásné na tomto seskupení lidí je, že přes padesátiletý věkový rozptyl jsme všichni stejným způsobem krásně postižení. Navíc jsme společně s Martinem Šústalem a Michalem Štrublíkem obhájili jako nejmladší parní četa krásné druhé místo na loňském Grand prix parních lokomotiv ve Zvolenu,“ vypráví Tomáš, pro kterého je olomoucká parní parta druhým domovem. Potkávají se například v muzeu v Lužné, ve slovenských Vrútkách nebo polské Chabówce.



FOTO AUTOR

Motoráčky má také rád

„Před parními lokomotivami jsem měl tu čest zajezdit si s různými historickými motorovými vozy. Předně to byl motoráček Hurvínek řady M 131.1 následovaný Kredenci řady M 262.0 nebo Kroko-

dýlem řady M 286.0.“ Všechny zmíněné motoráčky má Tomáš spojené se vzpomínkami na dětství a při pohledu na ně se mu vybavuje všední atmosféra motorových vlaků, specifická vůně paliva, zvláštní druh tepla ve voze a také vrza-

TOMÁŠ HŘÍBEK



Rodák z Opavy nastoupil po studiu na Střední elektrotechnické škole v Ostravě v roce 2003 do DKV Praha nejprve jako elektromechanik. Po složení zkoušek na funkci strojvedoucího přestoupil v roce 2006 do tehdejšího DKV Ostrava – později SOKV ČD Cargo, kde jezdil na motorových lokomotivách. V roce 2007 odešel do Provozní jednotky Bohumín (DKV Olomouc), kde si rozšířil způsobilost o stejnosměrné a více-systémové elektrické lokomotivy. Od loňského roku jezdí jako strojvedoucí na Provozním pracovišti Břeclav (DKV Brno) v turnusu mezinárodních vlaků EuroCity a v DHV ČD Lužná na příležitostných nostalgických spojích.

vé zvuky motorových veteránů. „Každá řada měla svoje specifické poznávací znaky, které mně utkvěly v paměti. Příležitostně svezení zvláštním motorovým vlakem mě pomyslně přenáší do doby, kdy jsem s rodiči jel na výlet a vše pečlivě sledoval. Navíc si s každou lokomotivou či motorovým vozem ve vzpomínkách spojuji některého pana strojvedoucího – v mých očích to byli tehdy největší páni místí. Patrně tady vznikla úplně první myšlenka stát se mašínířem.“

Moderna versus nostalgie

Podle Tomášových slov měl vždy štěstí na zajímavou skladbu lokomotivních řad. Ať to byla Ostrava, Bohumín nebo v posledním roce Břeclav. „Loni jsem přestoupil na Provozní pracoviště Břeclav, kde díky blízkosti hranic s Rakouskem a Slovenskem vozím mezinárodní spoje z Vídně či Budapešti. Na slovenské vlaky s bratislavskými stroji řady 350 a na rakouských spojích jsou k mé radosti nasazovány nové soupravy railjet s lokomotivami Taurus či nové české stroje řady 380. Jsem vděčný za možnost srovnání nejnovějších vozidel s provozuschopnými parními babičkami. Jezdí práce po totožných kolejích a dopravní předpisy pro ně platí vlastně stejné.“

MARTIN HARÁK

Zážitky z cestování jsou příjemné i veselé

Mé první setkání s vláčkem bylo v roce 1961, kdy jsem jako dvanáctiletá poprvé cestovala s maminkou z ukrajinského Donbasu (Doněcka) do Československa, konkrétně do Teplic. Kyjev, Lvov, Čierna nad Tisou – to jsou stanice, kde jsme na spoj čekali hodně hodin a někdy i celý den. Přesto to nebylo únavné, vládla tam osobitá atmosféra, jedno velké, lidské mraveniště. Setkání s Prahou pro mne bylo nepopsatelné, byl to zvláštní pocit – jiný svět. Další cesty vláčkem jsem absolvovala v letech 1967–69, kdy jsem již v Čechách žila natrvalo a pracovala v liberecké Textiláně. Jezdila jsem vláčkem Chomutovákem směr Teplice – Liberec. Vláček v té době projížděl německým a polským územím, ale byl zákaz z vlaku vystupovat. Peněz nebylo nazbyt, a tak nebylo 16 Kčs na rychlíkový příplatek. Poznala jsem aspoň lépe krásu českého území, malebné vesničky a zákoutí.

Po dlouhé době jsem se vypravila za mou sestrou do Teplic v Čechách. Bylo to 11. 9. 2014 v 6.28 hodin. Venku bylo sychravé počasí, působilo to smutným dojmem, ale jen do okamžiku, kdy do našeho čistého a útulného vagonu všlo sluníčko. Sluníčko, to vám byl průvodčí, mladý pán, který vypadal jako model ze žurnálu. Nejen jeho vzhled, ale i slušné chování a milý přístup k cestujícím byly obdivuhodné. I přes výluku, která v tomto čase byla, zanechala tato cesta ve mně světlo v duši. Při zpáteční cestě do Liberce v 16.50 hodin jsem se s tímto „andělem“ opět potkala. Jsem ráda, že vlaky a vláčky stále žijí, neboť krásu krajiny je možno vnímat pouze z okna vlaku. Přeji Českým drahám, ať se jim daří, cestujícím přeji pohodu a mnoho zážitků, neboť krajina bez vláčků by byla o mnoho smutnější. Tímto dopisem bych chtěla zároveň poděkovat za příjemnou cestu panu průvodčímu s identifikačním číslem 02-0172. VĚRA FOŘTOVÁ

Vrácená svačina nám zachránila výlet

Dne 3. července jsme cestovali s vnučkami a koly vlakem č. 14815 z Havlíčkova Brodu do Přibyslavi. Po vystoupení z vlaku jsem zjistil, že batůžek se svačinou a pitím zůstal v soupravě! Díky vstřícné reakci pracovníků přibyslavské stanice – výpravčímu a pokladní – batoh přicestoval zpět rychlíkem R 978 ze Žďáru nad Sázavou. Chtěl bych dodatečně poděkovat za ochotu a pomoc za vrácené zavazadlo a za dobrý pocit z nezkaženého výletu. D. LAKOSIL

Odpověď redakce: Výše uvedené podněty jsme předali ředitelce ZAP Jitce Kubíkové.

Setkání s německými kolegy v Děčíně

Šest let od symbolického předání předsednictví Technické komise pro železniční modelářství a železniční dědičtí Mezinárodní federace železničářů pro kulturu a volný čas (FISAIC) z Deutsche Bahn na Zemský svaz FISAIC ČD se opět v pohraniční stanici Děčín sešly delegace obou kooperujících železnic. Na programu tentokrát byla prohlídka expozice Muzea sdělovací a zabezpečovací techniky SŽDC umístěná stylově na stavědle 15 tamního hlavního nádraží a monumentální výpravní budovy bývalé Rakouské severozápadní dráhy. Muzejní expozici na stavědle 15 vzácnou návštěvu provedli a vyčerpávající výklad poskytl Ing. Ivo Laníček a Petr Očenášek. Další bodem programu byla návštěva honosné pohraniční stanice Rakouské severozápadní dráhy, dnešní Děčín východ. Po roce 1945 zde postupně ustala mezinárodní osobní doprava, což vedlo ke ztrátě funkce většiny budovy. Z centrální haly se kdysi stala volejbalová hala, další reprezentativní prostory jsou buď nevhodně využívány, nebo prázdné. Záměr umístit zde železniční oddělení Národního technického muzea byl zamítnut, takže budova chátrá. Vzácní hosté z DB odjízďeli z Děčína plni dojmů z bohaté historie pohraničních stanic.

ROMAN ŠTERBA

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

M. Růžička (1927–1977) – český aforista: NEZÁLEŽÍ TAK NA VELIKOSTI CHYBY ... (dokončení v tajence).

POUMŮČKA: AZA, TAR	TELOCVÍČNÁ POLOHA	SOUČÁST ZIMNÍHO OBLEČENÍ	CAPKŮV ROMÁN	DOMÁCKÝ STANISLAV (SLOV)	POUŠTNÍ VYPRAVA	OSVĚDČIT	TELOVITÁ BAKTERIE	MLEČNÝ NÁPOJ	AMBALÁŽ	ODDÍL KNÍHY	DOKONČENÉ	SLEZSKÉ MĚSTO	CASNÝ	POUČIČNÍ ELEKTRICKÁ VOZIDLA	SPOLEČENSTVÍ	PŘEKULIT	NERVOVÉ ZÁSKUBY
USRKNUTÍ			SPORTOVNÍ KLUB POLICIE (ZKR.)							CUKŘÁRSKÝ VÝROBEK				ZKRATKA HODNOSTI KAPITÁN			
SKOT			KAVKAZSKÝ TRSACÍ NÁSTROJ				BEDUJÍNSKÝ PLÁŠT			MLHA				KOMONI			
SMYČKY			ODDĚLENÍ V NEMOCNICI DRUH SAMOHĚLSKÝ				MYS (KNIZNĚ) PŮVAB			ZENSKÉ JMÉNO POBUDA				MEČENÍ			
TAJENKA														CHYTAT			
	UPOZORNOVÁNO LETNÍ DĚTSKÝ TÁBOR								ZLATNICKÁ PRÁCE					KOUPACÍ NÁDOBA			SPOJKA
									PYSK					ODD. PRÁCE A MZDY			
ODLÉVANÁ				STAROARMĚNSKÉ MĚSTO			SVINOVACÍ ZÁVĚSY					BRADAVKA (ANAT.)					
RÍMSKY 649				PREDLOŽKA			NADSENÍ					DEZINFEKČNÍ PROSTŘEDEK					
PŘÍBUZNÁ				ZNAČKA ČISTICHO PRAŠKU			ROVNEŽ					VRHATI (KNIZNĚ)					

AUTOR PETR HAJNÍŠ

Dostupné pouze v tištěné podobě

Exotické cestování vlakem a autobusem okolo a do centra Tchaj-wanu

Střed Tchaj-wanu je hornatý, takže jeho obyvatelé se soustředili do značně zalidněných pobřežních oblastí. Proto hlavní železniční koridory ostrov „obkličují“, i když několik lokálních tratí křížuje rovněž centrální část. Supremoderní lokomotivy tu potkáte zcela běžně. Na některá turisticky zajímavá místa se ovšem dostanete jen autobusem. Vyplácí se proto kombinovat oba způsoby dopravy. Počítejte ovšem s tím, že cestování po ostrově vám zabere hodně času.



LESNÍ ŽELEZNICE. Ústřední hodiny v národním parku Alishan dříve stouhlí jen po zvonění a dnes už je využívána i vyhledávací služba.

FOTO: P. MACEK

Na Tchaj-wanu jedí tři druhy vláků. Jednak jsou to povinné místní vlaky, rychlé a spolehlivé, a pak také lokální spoje. Ještě v srpnu minulého roku cestovat ke městskému vlaku, v rychlých vlacích ano – ovšem za podmínky, že jsou místní jízdy vyprodány. Pak dokonce dostanete na místo k místní dopravě, neboť turistická atrakce jako třeba národní parky sevíjí pouze v horách či oblastech, kam lze zajet po omezených vlacích jen po nížní. Zmíněná odbočka, ve spojení s prohlídka turistická, si vyžaduje několik dní, a dohlídka tak brzy ztratí platnost. A navíc – první den s horou je jen od hodiny ráno do půlnoci. To platí i pro zvláštní jízdenky na národní dopravu.

Najvětší výhled na světě
Městská turistická atrakce obvyklé představuje okružní, polokružní, univerzální a turistické atrakce v centru. K exponovanému okrajem



Výhled v mrakodrapu Taipei dosahuje rychlosti 116,82 m/s.

letí napětím národní Ximen Shisan a jeho největší okraj. Moderní dominancie je vůči Taipei 101, která patří mezi nejvyšší světové obelisky. Mrakodrap byl dokončen v roce 2004, je vysoký 508 metrů a má 101 patro. Je vyhledávaným turistickým cílem i pro ty, kteří se chtějí vykoupat v jednom z mnoha termálních pramenů v okolí. Vzhledem k tomu, že Taipei 101 je vysoký 508 metrů, je jeho výhled na město a jeho okolí. Vstupné činí 500 dolarů.

V centrální části hlavního města lze zhlédnout například zámek a Čankajilovova památník. Městská je postavena ve stylu neobarokního terasu v Pekingu. Vnitřní prostor nese přehledná dekorativní předzvěti, což přání velmi dekadentní. Dopravní je také Národní parkové muzeum, které obhospodaruje

největší sbírku čínské umění. Je to vystaveny artefakty z porcelánu, bronzu, obrazy, sochy, je zde expozice o životě a objevy vlny. Čínskému jeví se jako žijící polokružní. Mnohé exponáty pocházejí z austrálských sbírek čínské civilizace. Člověk spojení je od stanice národního parku Alishan, přičemž hlavní atrakce je také pramenitý palác, který byl postaven ve stylu neobarokna v období japonské kolonizace (1895–1945).

Kráty národních parků
Výhled se vlakem z národního parku Alishan

Do Národního parku Alishan se nachází vlak národního parku Alishan, který je jedním z nejkrásnějších a nejvíce turisticky zajímavých míst v Tchaj-wanu. Vlak je dlouhý 1,5 km a jezdí po dřevěných kolejích. Vlak jezdí po dřevěných kolejích nebo schodištích, například množné vodní plochy. Jen vysoké skalní stěny zde chytí, ty národní park pozdě klesá.



KOLEJKY V PÁRKU. Na hlavní železniční trase v Alishan se jezdí od 10 do 15:30 hodin.

MODERNÍ A RYCHLÉ. Hlavní železniční trať se sjíždí provozem v hlavní síti všech pobřežních oblastech. V dopravě potřebojete povinnou místnost.

možné výšce z 200 metrů. Nachází se v blízkosti národního parku Alishan, který je jedním z nejkrásnějších a nejvíce turisticky zajímavých míst v Tchaj-wanu. Vlak je dlouhý 1,5 km a jezdí po dřevěných kolejích. Vlak jezdí po dřevěných kolejích nebo schodištích, například množné vodní plochy. Jen vysoké skalní stěny zde chytí, ty národní park pozdě klesá.

Okružní okružka pro potažení
Od roku 1895 tu jedí zajímavá okružka. Okružní okružka pro potažení je dlouhá 1,5 km a jezdí po dřevěných kolejích. Vlak jezdí po dřevěných kolejích nebo schodištích, například množné vodní plochy. Jen vysoké skalní stěny zde chytí, ty národní park pozdě klesá.

TRAVNÍK V TCHAJ-WANU
V Tchaj-wanu je mnoho krásných míst, která stojí za návštěvu. Jedním z nich je Národní park Alishan, který je jedním z nejkrásnějších a nejvíce turisticky zajímavých míst v Tchaj-wanu. Vlak je dlouhý 1,5 km a jezdí po dřevěných kolejích. Vlak jezdí po dřevěných kolejích nebo schodištích, například množné vodní plochy. Jen vysoké skalní stěny zde chytí, ty národní park pozdě klesá.

TURISTICKÉ INFO
Časová tabulka vlaců a autobusů je dostupná na webových stránkách železniční společnosti. Vstupné pro dospělé činí 100 dolarů. Pro děti a seniory je vstupné slevněné. Vstupné pro děti a seniory je vstupné slevněné. Vstupné pro děti a seniory je vstupné slevněné.

PODĚKOVÁNÍ
Všechny fotografie a texty byly zhotovovány za pomoci místních turistů. Všechny fotografie a texty byly zhotovovány za pomoci místních turistů. Všechny fotografie a texty byly zhotovovány za pomoci místních turistů.

Železničář
Vydává se čtrnáctkrát měsíčně. Cena předplatění: 100 Kč. Kontakt: 972 233 090. Web: www.zeleznicar.cz

Předplatte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090