



FOTO JAN CHALOUPKA (7x)

Novináři si vyzkoušeli vagony ČD pro česko-německý projekt

Vozy pro Hamburk představeny

Nový jízdni řád se blíží a s ním i start společného projektu českého a německého národního dopravce na lince Praha – Berlín – Hamburk. Na tyto spoje budou nasazovány modernizované vozy Českých drah, jejichž předávání výrobcem započalo ve druhé polovině srpna. V pátek 16. října si je poprvé mohli vyzkoušet také němečtí novináři.

Bezdrátový internet, kožená sedadla v první třídě, moderní informační systém i pro zrakové či sluchové postižené nebo inovované dobíjení elektronických zařízení cestujících prostřednictvím USB. To je zlomek novinek, které nabídnou výrazně omlazené vozy, modernizované speciálně pro linku Praha – Berlín – Hamburk v šumperském závodě Pars nova, patřícím do holdingu Škoda Transportation. Jak jsme vás informovali v Železničáři číslo 14/2015, během léta finišovala výroba prvních prototypů řad Ampz (1. třída), Bmz (2. třída) a WRmz (restaurační), které byly počátkem srpna schváleny Drážním úřadem. První tři vozy byly národnímu dopravci předány ve druhé polovině srpna a postupně byly nasazeny do ověřovacího provozu s cestujícími. Během něj byly odstraněny dílčí „porodní bolesti“. Dodávky dalších z celkem 71 kusů pokračují. Připomeňme, že Pars nova získal od Českých drah také druhý kontrakt na modernizaci 22 bývalých vozů ÖBB pro linku Praha – Berlín – Hamburk. Z celkového počtu projde 18 vozů rozsáhlou přestavbou z odřívových na velkoprostorové vozy s místy pro cestující na vozíku nebo pro jízdni kola. Realizace je rovněž v plném proudu.

Už v mezinárodním provozu
Kromě tuzemských dálkových spojů vozy v rámci ověřovacího provozu zavítaly i do zahraničních destinací. Mohli se s nimi setkat cestující jedoucí na Slovensko, do Budapešti, jídelní vůz WRmz se objevil i na vlacích EuroCity do Německa. Už nyní si tak cestující mohli vyzkoušet vysoký standard, které soupravy na společné lince Českých drah a Deutsche

Bahn nabídnou. Do všech vozů 1. a 2. třídy je například instalováno Wi-Fi připojení k internetu, rozšířen je také počet elektrických zásuvek 230 V/50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících, které byly navíc doplněny také elektrickou zásuvkou v provedení USB. Ve vozech první třídy (Ampz^{1st}) jsou osazena sedadla společnosti MSV Interior s čalouněním v černé kůži. Interiér tak v kombinaci se světlými stěnami a červeným kobercem vypadá velmi elegantně. Vozy 2. třídy (Bmz^{2nd}) jsou odřívové. Zcela nově je v nich osazen koberec, který se obvykle ve vozech této třídy nepoužívá. Přispívá nejen k vytvoření příjemnější atmosféry, ale snižuje i hlučnost. Všechny vozy splňují podmínku pro mezinárodní provoz rychlostí 200 km/h.

Prvními hodnotiteli byli němečtí novináři

Ještě před nasazením vozů do rutinního provozu od 13. prosince 2015 umožnili oba kooperující dopravci německým novinářům vyzkoušet si novou techniku. „Press-trip“ proběhl v pátek 16. října v úseku Děčín hl. n. – Praha Masarykovo nádraží v rámci běžného spoje. Asi dvacetičlenná skupina německých žurnalistů dorazila do Děčína spojem EC 173 Porta Bohemica, kde pro ně byla připravena tisková konference. Do Prahy se pak přepravili v modernizovaných vozech Ampz, Bmz a jídelním WRmz, které byly zařazeny na konec běžného rychlíku R 685. Během cesty si kromě vlastností vozů vyzkoušeli také úroveň gastronomie ČD restaurant se servisem JLV. Podle reakcí lze soudit, že obě udělalo na zástupce německého tisku velmi dobrý dojem.

VÁCLAV RUBEŠ

SLOUPEK

Liberalizace trhu má svoje pravidla

Přínos liberalizace se dostává jen s kvalitní a kapacitní infrastrukturou, kdy však jsou naplněny i další nezbytné atributy. Pojmy jako „zajištění síťovosti“, „jednotný doklad“, „řešení dělby tržeb (clearing)“ a jiné nelze brát jen jako učebnicové výrazy, je nutné je přetavit do funkční praxe. Nemalou roli hrají též dopravní plány jednotlivých regionů i státu.



Libor Lochman
výkonný ředitel
Společnosti evropských železnic

Nechápu, že v Česku dosud nefunguje elementární předpoklad liberalizace – regulační úřad. To vše musí být hotovo dřív, než se s liberalizací začne! Konkurence určitě ano, ale musí být řízená, jinak hrozí rozpad vazeb mezi vlaky, tarifní dezintegrace a další negativa s tím spojená. V polovině roku 2016 by mohla spatřit světlo světa finální podoba IV. železničního balíčku. Nutno zdůraznit, že Rada EU se nedávno usnesla, že přímé zadání v přepravě po železnici by mělo zůstat i nadále ve stávající formě zachováno do roku 2026; po dobu následujících 10 let za splnění zpřísněných kvalitativních kritérií. Tento fakt, znamenající do jisté míry obrát původního postoje, je odrazem požadavků jednotlivých členských států EU. Ukazuje se, že železniční trhy členských států jsou značně rozdílné. Myšlenka přímého zadání, mnohdy nesprávně prezentovaná jen jako řešení pro případy časové tísně, je zcela přípustnou formou objednávky dopravních služeb. Nabídkové řízení není jediným legitimním způsobem výběru železničního dopravce! To neznamená, že má být upořádáno, musí se ale používat férový přístup. Dění na lince Praha – Ostrava je evropskou raritou a dopady tohoto způsobu „otevření trhu“ zejména na regionální dopravu při omezené kapacitě infrastruktury a absenci regulátora jsou již zřejmé.

AKTUÁLNĚ

Pavel Krtek: InterPantery konkurenci nepředáme

Letošní rok byl pro České dráhy poměrně náročný. Po úmorném horru komplikujícím práci našich zaměstnanců či nezaviněné tragédii Pendolina ve Studenci přišly spory s konkurenčními soukromými dopravci, které nyní vyvrcholily hádkami o provoz na lince R13. Nejen k tomu se v rozhovoru vyjádřil předseda představenstva ČD Pavel Krtek.

V médiích se objevila bouřlivá diskuze o tom, kdo z dopravců má právo na označení „národního dopravce“. Jaký je váš názor na tuto věc? A má toto označení oporu v legislativě?

Zákon č. 77/2002 Sb., kterým jsou České dráhy zřízeny, o nich hovoří jako o „národním železničním podniku České republiky“. Legislativně se institut „národního dopravce“ opírá o Důvodovou zprávu k zákonu č. 77/2002 Sb., kde se přímo říká, že obchodní společnost České dráhy bude plnit úlohu „národního železničního dopravce“, který zajišťuje celoplošné fungování železničního systému. Vedle ní by se měli postupně uplatňovat další železniční dopravci ve vhodných věcných a územních segmentech trhu. Stát tedy deklaroval pozici národního dopravce přímo při schvalování zákona o ČD. O Českých drahách se jako o „národním dopravci“ mluví léta. A přijde mi to logické. Jsme největší osobní železniční dopravce v zemi, vypravíme průměrně sedm tisíc vlaků každý den a přepravíme v nich skoro půl milionů lidí. Navíc jsme státem vlastněnou akciovou společností a naším úkolem je plnit řadu funkcí v zájmu státu. Dokážeme síťově obsluhovat celé území. Jsme jediný dopravce, který může kdykoli a kdekoli zajistit dopravu v případě krizových situací, máme kapacitu pro naplnění požadavků státu pro případ obrany a krizového řízení, v oblasti branné i vnitřní bezpečnosti. A tak bych mohl pokračovat. Vezměte si takový obvyklý banální případ, že vezeme neukázněné fotbalové fanoušky vlakem pod dohledem policie, protože je pohromadě lépe uhlídat.

Kdo to bude jednou dělat, když stát nebude mít možnost požádat soukromníka a „národního dopravce“ už nebude mít? A to nemluvíme o odstraňování bariér v celé síti. Nakoupili jsme plošiny do stanic, nová vozidla jsou bezbariérová a podle přání Národní rady osob se zdravotním postižením upravujeme desítky vozů pro dálkovou dopravu. Mnohá WC jsou použitelná zdarma pro imobilní na základě euroklíče.

Soukromí dopravci se s Českými drahmi ale nepoužijí o to. Regiojet tvrdí, že došlo k dohodě o soutěži na lince R13, kterou mají České dráhy podle vyjádření ministerstva dopavy deset let obsluhovat na základě přímého zadání. To by znamenalo, že naše nové InterPantery předáme za dva roky dopravci, který bude levnější. Je to pravda?

Přiznám se, že tisková zpráva Regiojetu, kde se tvrdí, že s tím souhlasíme, mě silně zaskočila. Je nepravdivá, k žádné takové dohodě nedošlo a nikdo z ČD s ní nesouhlasil. Toto je zřejmě přání Regiojetu, ne dohoda uzavřená s ČD. Ani ministerstvo dopavy, pokud vím, nic takového nepotvrdilo. Mys s tím nesouhlasíme. Jsme obchodní společnost bránič zájmy akcionářů a věřitelů. Nebudeme pořízovat nové vlaky, vyřizovat na ně dotace z EU a pak je jen tak přenechávat konkurenci. České dráhy nemohou sloužit jako dočasné řešení, než se všichni připraví a pak přijdou a řeknou, děkujeme, už to přebíráme my. Něco takového není možné pro akciovou společnost a žádný z národních dopravců okolních států by si to nenechal líbit. Přijde mi zvláštní, že Regiojet vydává tak zásadní zprávy, kde hovoří o nás, aniž by to s námi konzultoval a umožnil nám se k tomu vyjádřit. A vystoupení pana Jančury v Radiožurnálu, kde nás a ministerstvo dopavy dokonce obviňuje z plétichy, bylo hrubě účelové a naprosto zavádějící. Tohle jsem ve své práci ještě nezažil. → Pokračování na straně 2



Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle plakát s historickou tematikou.



INFORMUJEME

**Granty EU podpořily projekty vzdělání DVI**

Dopravní vzdělávací institut (DVI) byl v letech 2012–2014 příjemcem a realizátorem grantového projektu v rámci globálního grantu CZ.1.07/3.2.11 Podpora nabídky dalšího vzdělávání ve Středočeském kraji Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost. Cílem projektu byl rozvoj nabídky dalšího vzdělávání v oblasti dopravy a rozšíření kvalifikace lektorů. Projekt tedy byl zaměřen na tvorbu nových vzdělávacích programů a nástrojů pro účastníky dalšího vzdělávání i na podporu samotných lektorů a tvůrců vzdělávacích programů.

V rámci projektu jsme významně rozšířili nabídku vzdělávání v oboru dopravy, o jednotlivých krocích a klíčových aktivitách projektu jsme již na stránkách časopisu Železničář průběžně informovali, proto se nyní můžeme soustředit na konkrétní výsledky téměř tříletého tvůrčího úsilí realizačního týmu.

Jako odborná podpora v oblasti nejnovějších poznatků, trendů a inovativních postupů v oblasti měkkých dovedností lektorů dalšího vzdělávání byl sepsán manuál měkkých dovedností a také proběhl kurz měkkých dovedností pro lektory v rozsahu 40 hodin. Z provedené zpětné vazby poté vyplynulo, že všichni lektoři, kteří tento kurz absolvovali, jej shledali velmi praktickým a užitečným pro výkon jejich lektorské práce.

Ve vazbě na Národní soustavu kvalifikací jsme vytvořili 9 nových vzdělávacích programů, studijních opor a e-learningových lekcí pro obory z oblasti dopravy, ve kterých je DVI autorizovanou osobou u Ministerstva dopravy ČR pro přípravu a provádění zkoušek profesní kvalifikace těchto oborů. Jde o obory: Staniční dozorce, Dozorce výhybek, Výhybkář, Signalista, Operátor železniční dopravy, Hradlář, Hláškař, Tranzitér, Vlakvedoucí osobní přepravy a Průvodčí osobní přepravy.

Vzdělávací programy Signalista a Průvodčí osobní přepravy byly v průběhu realizace projektu pilotně vyzkoušeny v praxi a většina absolventů poté úspěšně složila zkoušku profesní kvalifikace. Ta významnou měrou přispěla k jejich uplatnění na trhu práce.

Ve snaze o maximální inovaci a soulad nabídky našich vzdělávacích aktivit s potřebami trhu práce jsme v rámci projektu vytvořili učební texty angličtiny specializované na drážní provoz včetně slovníku a elektronických materiálů pro práci s interaktivní tabulí. Všechny tyto materiály byly také testovány v kurzu pilotního ověření pro účastníky ze Středočeského kraje, který probíhal pro celý předminulý školní rok v rozsahu 2 vyučovací hodiny týdně. Z reakcí všech 18 účastníků je zřejmé, že kurz byl hodnocen jako efektivní a odrážející reálné praktické požadavky účastníků.

V období udržitelnosti projektu budeme všechny tyto kurzy a vzniklé nové moderní vzdělávací materiály nabízet k realizaci. Z reakcí cílové skupiny účastníků dalšího vzdělávání a z prezentace všech výstupů projektu na závěrečné konferenci projektu usuzujeme, že se nám podařilo úspěšně naplnit cíle projektu a tyto výsledky přispějí k rozšíření nabídky a stálému zvyšování kvality odborného vzdělávání v oblasti dopravy realizovaného DVI.

MARTINA BÍLÁ



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Jako těsně před vyplutím zaoceánské lodi to v pátek 9. října před devátou ranní vypadlo na prvním nástupišti pražského hlavního nádraží. Poblíž Vládního salonku se hromadila zavazadla olbřímích rozměrů, na nástupišti se tvořila nekonečná fronta cestujících mnoha kultur i jazyků a všude panoval typický mumraj před zahájením dlouhé cesty. Důvodem byl start dalšího ročníku netradičního projektu, který nemá ve světě obdoby.

Není proto divu, že láká účastníky z celého světa. Šachový vlak vyjel již popáté a letos předčil veškerá očekávání. Na pětidenní pouť po střední Evropě se vydalo na 120 milovníků hry králů z řad amatérů i profesionálů. Trasa vedla z Prahy přes Dráždany, Wrocław, Bratislavu a Vídeň, odkud se Šachový vlak vrátil do Prahy.

Deset vozů nestačilo

Během zahajovacích zdravic v prostorách Vládního salonku si účastníci mohli vyslechnout nejen přání příjemného zážitku a fair play z úst Pavla Krtka, předsedy představenstva Českých drah, které jsou tradičním generálním partnerem



– Julio Sadorra z Filipín, Lars Karlsson ze Švédska, Raj Tischbierek z Německa a Ján Plachetka ze Slovenska. Do boje se pustilo také šest hráčů hájících barvy Českých drah – Jaroslav Satranský, Ladislav Winkelhöfer, Pavel Popelka, Pavel a Vojtěch Strakovi a Taťána Šeráková.

Čas na hru zajistila okružní jízda Prahou

První destinací vlaku plného šachových figurek se (podobně jako v ročníku 2012) staly Dráždany. Přestože šachová klání byla odstartována bezprostředně po odjezdu z výchozí stanice, čas potřebný k odehrání partii a jízdní doba se téměř překrývaly, organizátoři hledali způsoby, jak cestovní dobu „natáhnout“. A protože na vytíženém koridoru není mnoho tras, které by umožňovaly snížit cestovní rychlost, souprava v čele se „šachovou“ 362.039 absolvovala „objížďku“ hned v Praze. Na trať č. 090 se dostala přes Vršovice, Malešice, Libeň a Holešovice, čímž se jízdní doba prodloužila o více než 20 minut. Přesto se už v Ústí nad Labem čekalo asi pět minut „na čas“.

Vše se ale nakonec zvládlo podle plánu a ve chvíli, kdy probíhal v Děčíně přepřah za stroj 372.010 ČD Cargo, byla většina zápasů prvního kola již dohrána. Cestu do cíle prvního dne si pak hráči a jejich doprovod (celkem bylo na palubě vlaku cca 200 lidí) užívali v příjemném prostředí dvou bistro vozů zařazených v soupravě. Gastronomický servis po celou dobu jízdy zajišťovala podobně jako v předchozích letech společnost JLV. Na novicích bylo znát, že turnaj v jedoucím vlaku je náročnější na jejich soustředění a vzali za vděk relaxaci v podobě sledování malebného labského údolí. Zato ostřílení matadoři se nenechali vyvést z míry a po prvním kole si dali dostave-



Pátý šachový vlak přilákal rekordní počet hráčů

projektu, ale i zajímavou informaci od Pavla Matochy, předsedy pořádající Pražské šachové společnosti. Ten uvedl, že letos poprvé nebyli organizátoři z kapacitních důvodů schopni vyhovět všem zájemcům o netradiční šachový zážitek. „I přesto, že jsme díky vstřícnosti Českých drah mohli soupravu posílit o jeden vůz, posledních patnáct šachistů jsme museli zklamat,“ popsal enormní zájem o klání ve vlaku Pavel Matocha. V jedenáctivozové soupravě změřilo síly během jedenácti kol v rapid šachu rekordních 120 šachistů z 19 zemí světa, přičemž nejmladšímu hráči bylo 10 let. Ke žhavým favoritům na vítěze vlakového turnaje patřili od počátku čtyři velmistři



VZHŮRU ZA HROU. Šachový vlak letos vyjel již popáté a na pětidenní pouť po střední Evropě se vydalo na 120 milovníků hry králů z řad amatérů i profesionálů.

ničko u barového pultu, přičemž nejvyhledávanějším artiklem byla becherovka. A jak to nakonec dopadlo? Předpoklad se naplnily a na stupních vítězů stannuli favorité. Z pětidenního vlakového turnaje v rapid šachu vyšel se ziskem deseti bodů vítězně švédský velmistr Lars Karlsson, stříbro získal filipínský velmistr Julio Sadorra. Vítězný velmistrovský trojlístek doplnil Němec Raj Tischbierek. Nejúspěšnější zástupce ČD – Jaroslav Satranský – skončil na výborném dvanáctém místě.

VÁCLAV RUBEŠ



Další fotografie a video najdete ve webové verzi Železničáře.

Pavel Krtek: Pantery konkurenci nepředáme

→ pokračování ze strany 1

Konkurence ale tvrdí, že přímé zadání není v pořádku a je neobhajitelné... Přímé zadání smlouvy na provozování železniční osobní přepravy v závazku veřejné služby je plně v souladu s předpisy EU i českými zákony. Nejde o nic mimořádného či neobvyklého, tímto způsobem probíhá zajišťování dopravní obslužnosti v řadě zemí Evropské unie. Není tedy důvod, proč ohrožovat čerpání dotace na nové vlaky, které mohou od podzimu výrazně zvýšit kvalitu cestování na rychlíkové lince Brno – Břeclav – Olomouc. Obviňovat nás z porušování zákonů, a ohrožovat tím čerpání evropských dotací, to je naprosto nepřijatelné.

Zdá se, že letošní rok je obecně velmi náročný. Když odhlédneme od sporů se soukromníky, máme za sebou také neobvykle horké léto, a to doslova. Vnímáte, že naši zaměstnanci pracovali ve velmi náročných podmínkách a musí se tím do budoucna něco dělat? Extrémní teploty v létě potrápily nejen cestující, ale také naše zaměstnance. Chtěl bych jim proto poděkovat za to, že své pracovní povinnosti plnili svědomitě i v těchto obtížných podmínkách. Snažili jsme se zásobovat zaměstnance v provozu vodou, zajišťovali jsme termobaly pro strojvedoucí, ale ani tak to neměli nikde jednoduché. Představenstvo si toho je vědomo a souhlasilo s návrhem personálního ředitele s vyplacením mimořádné odměny. Každopádně to budeme řešit systémově, zdá se totiž, že na podobné výkyvy teplot se budeme muset připravit. Potřebujeme osadit stávající hnací vozidla větráním nebo klimatizací a výkonnější klimatizace budeme požadovat i při výrobě zcela nových vozidel.



ČD jsou připraveny nasadit na R13 nové InterPantery s využitím financí EU.

Aho. Myslím, že ty prověřily náš personál ze všeho nejvíce. To je věc, která mě osobně moc mrzí. Zvláště je mi velice líto všech, kteří byli v Pendolinu u Studénky. I když bylo vidět, že jsme se v podobných krizových situacích poučili a dokázali jsme se o zákazníkům dobře postarat, životy ani zdraví to obětem nevrátí. Nejhorší je, že pokud lidé nebudou ctít pravidla a zákony, může se něco podobného kdykoli klidně opakovat. Je dobře, že se ministr dopravy snaží zajistit vyšší bezpečnost na přejezdech. My jsme schválili nákup dvou trenažérů, kde mohou strojvedoucí zkoušet různé krizové situace. Na skutečnost, že se pár set nebo desítek metrů před vámi nečekané objeví kamion, který samozřejmě nemá na kolejích co dělat, se ale připravit nelze. Tomu se musí aktivně předcházet. Ať už ostřejšími represemi proti neukázným řidičům, nebo technickými prostředky zvyšujícími bezpečnost přejezdů.

RADEK JOKLÍK

Trenažér připraví strojvůdce i na ojedinělé situace

Od založení Dopravního vzdělávacího institutu (DVI) uplynulo deset let. Během této doby se DVI na trhu dopravního vzdělávání etabloval na tuzemskou jedničku, ačkoli i tento obor zasáhl konkurenční boj a zdolávání legislativních propastí. O tom, jak se daří čelit oběma faktorům, ale i o novinkách, které by měly zásadně změnit výcvik strojvedoucích, jsme hovořili s Janem Bitterem, předsedou představenstva DVI.

Institut slaví 10. narozeniny. Jak se společnost během té doby změnila?

Cílem vzniku Dopravního vzdělávacího institutu jako dceřiné společnosti Českých drah byla nejen snaha o koncentraci většiny vzdělávacích aktivit pod „jednu střechu“, ale i nastavení takové obchodní politiky, která pomohla změnit tehdejší ztrátový Ústav podnikového vzdělávání na ziskovou společnost, prosperující i díky komerčním aktivitám. Úkolem bylo realizovat větší podíl tržeb u externích subjektů. Proto jsme rozšířili portfolio služeb i do dalších oblastí mnohdy i neželezničního vzdělávání.

Prvním krokem byl v roce 2007 vznik Centra technického vzdělávání, v rámci kterého pod DVI přešli pracovníci technické výuky z dep a školitelé vozů. V tomtéž roce bylo v České Třebové otevřeno Dopravní vzdělávací středisko v objektu bývalé nocležny ČD. Záměr založení DVI se podařilo splnit, hospodářský výsledek DVI je kladný, podíl externích tržeb je 45 %, z čehož je ale zhruba 20 % pro SŽDC, pro kterou nyní prováděné výkony byly v době vzniku DVI ještě pod vlajkou ČD.

V jaké oblasti vzdělávání jste udělali největší pokrok?

Věřím, že ve všech. Ale pokud budeme hovořit o inovacích technického rázu, tak určitě v oblasti pravidelných školení. Máme interaktivní elektronické tabule, dataprojektory, díky e-learningu nabízíme vzdělávání z domova. Moderní vzdělávací technologie odvedly obrovský kus práce a učinily školení pestřejší a zajímavější. Na druhou stranu stále platí, že sebelepeší technika nenahradí kvalitního lektora. Rovněž naše Svářečská škola prošla výraznou technologickou obměnou, díky které se nám daří být úspěšnými i v tendrech na rekvalifikaci. Pozitivním krokem pro další rozvoj Svářečské školy je i skutečnost, že byl zrealizován odkup budovy, kde jsme byli léta jen v nájmu.



Existuje v tomto oboru konkurence?

Jistěže. Máme hodně konkurentů a samozřejmě se snažíme obstát se ctí. Naší velkou konkurenční výhodou jsou kurzy pro strojvedoucí, pro jejichž zajištění musí být vzdělávací subjekt akreditován u Drážního úřadu, což je zárukou vysokého standardu. Podmínku splňuje pouze pět společností včetně DVI. Naproti tomu je disproporční fakt, že stávající legislativa umožňuje provádět pravidelná školení subjektům, jejichž úroveň je diskutabilní. Rozumím tomu, že cena promlouvá do procesu volby školitele zásadní měrou, ale ve chvíli, kdy jde o zdraví a životy – což je na železnici pravidlo – by měl být brán v potaz spíše poměr cena/výkon. Bohužel s tím nejsme bez legislativní podpory s to nic udělat.

Před dvěma lety DVI zmodernizoval dopravní sál v Brně. Promítla se investice do zájmu o jeho využití?

Očekávali jsme větší zájem, zejména ze strany SŽDC. Na trenažerů zabezpečovacího zařízení v brněnském dopravním sále se školí signalisté, proškolených výpravčích je ale bohužel jen málo. Ačkoli SŽDC deklarovalo, že právě pro tuto skupinu zaměstnanců je trenažér ideální. Využití kapacitu ale pomáhají studenti středních škol s dopravním zaměřením.

Novinkou je záměr Českých drah pořídit pro výcvik strojvedoucích ČD a ČD Cargo dva trenažéry, které by

měly být umístěny v Dopravním vzdělávacím středisku v České Třebové. Po tomto typu zařízení už léta voláte...

Ano. Zvažovali jsme i pořízení na vlastní náklady, nicméně jsou takové, že bychom museli investici řešit z externích zdrojů, pravděpodobně úvěrem. České

JAN BITTER

Od počátku své profesní dráhy pracoval na Českých drahách: nejdříve jako strojvedoucí, po roce 1989 se aktivně zapojil do budování nových odborů, kde prošel různými vrcholovými funkcemi. Dalším vzděláváním si zvyšoval kvalifikaci jak na univerzitě, kde složil doktorát z andragogiky, tak i v řadě manažerských kurzů. Externě vedl semináře na vysoké škole a pro státní správu. V letech 2006–2011 působil jako člen dozorčí rady ČD, v roce 2010 se stal členem dozorčí rady DVI, kde od roku 2011 pracuje na pozici předsedy představenstva.

dráhy záměrem nakoupit dva trenažéry nám tak výrazně vycházejí vstříc a pokud tento projekt schválí Dozorčí rada ČD, bude to znamenat výrazný posun v kvalitě výcviku této velmi náročné a psychicky exponované profese. Záměr pořízení dvojice těchto zařízení a jejich umístění v budově DVS Česká Třebová již schválilo představenstvo ČD.

Pokud se záměr uskuteční, co se změní pro strojvedoucí ČD a ČD Cargo?

Zásadní změnou bude to, že ve srovnání s dnešním stavem, kdy chodí strojvedoucí do „školy“ čtyřikrát ročně pouze v lokalitě svého DKV, pojedou nově každý strojvedoucí jednou za rok i do DVS Česká Třebová na trenažér. Výuka na trenažerů bude zaměřena především na nácvik řešení nestandardních situací, které bude zařízením simulovat. Mám na mysli například jízdy na přivolávací návěst, do obsazeného prostorového oddílu, řešení situací při poruchách zabezpečovacích zařízení traťových, staničních, přejezdových... Následovat bude rozbor správného řešení a chyb, které strojvedoucí během simulace učinil.

Kdy počítáte s jejich uvedením do provozu a co si od nich slibujete?

Nákup těchto zařízení včetně výběrového řízení je plně v kompetenci ČD. Víte, bylo by trochu iluzorní si myslet, že sebelepeší simulátor dokáže zabránit nehodám typu Studénka. I bez proškolení na trenažerů reagovat strojvedoucí prvotřídně a troufám si říci, že víc udělat nemohl. Hlavním úkolem simulace je naučit strojvedoucí řešit i takové situace, které mohou nastat třeba jen jednou za jeho kariéru. Když na ni bude připraven, bude do jisté míry jednat rutinně, což zásadně sníží pravděpodobnost řetězání chybných rozhodnutí. Trenažér tak může pomoci předcházet nehodám, za nimiž stojí chybná reakce strojvedoucího samotného.

VÁCLAV RUBEŠ



Rozhovor v plném znění najdete na zeleznicar.cd.cz.

KRÁTCE

ZSSK se inspirovuje opravárenstvím ČD



Na půdě dceřiné společnosti Českých drah Dílny pro opravy vozidel Přerov (DPOV) se ve čtvrtek 15. října uskutečnilo konzultační jednání k optimálním modelům opravárenství. „ZSSK v současnosti hledá optimální model pro své opravárenství a strategie opravárenství ČD je pro nás inspirací,“ řekl Michal Vereš, ředitel odboru eurofondů Železniční společnosti Slovensko. Člen představenstva ČD František Bureš přítomným zástupcům ZSSK představil strategii rozvoje opravárenství ČD a zdůraznil, že cílem by mělo být získat na modernizaci údržbového systému také co nejvíce eurodotací. Předseda představenstva DPOV Roman Kott představil mnohaleté zkušenosti DPOV s vyvazovacími i hlavními opravami příměstských jednotek CityElefant. (red)

Nabídky Českých drah cestovním kancelářím

Klubový den Asociace cestovních kanceláří (ACK ČR) uspořádalo ve středu 30. září letošního roku obchodní oddělení Českých drah ve Vládním salonku pražského hlavního nádraží. Přes čtyři desítky přítomných zástupců cestovních kanceláří včetně vedení asociace v čele s předsedou představenstva Villamem Sivekem si vyslechlo poutavou prezentaci vybraných produktů, na nichž chce obchodní oddělení postavit spolupráci s cestovními kancelářemi. Marie Macounová, Tereza Horáková, Petr Wegschmied a Jan Bystřický nabídli členům ACK ČR včasnou jízdenku Evropa – Německo, jízdenku Zájezd a letiště a oblíbený produkt určený pro větší skupiny, Výjezdní vlak. (mn)

Nový název rychlíku na lince Praha – Děčín

Od nového jízdního řádu 2016 ponese pár rychlíků R 684/685 na lince Praha – Děčín a zpět jméno na daného chlapce Petra Ginze, který zahynul během 2. světové války v koncentračním táboře Osvětim. Petr Ginz byl stejně jako další děti částečně židovského původu v roce 1942 internován do terezínského ghetta, kde se proslavil tvorbou časopisu Vedem, jednoho z nejlepších dětských časopisů v ghettu. Stal se jeho šéfredaktorem a přispěvatelem. Pravidelný vlak bude odjíždět z Masarykova nádraží ve 14.53, v opačném směru přijede do Prahy v 15.11. Slavnostní křest spoje se uskuteční v polovině prosince. (red)

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY BUDOU HLÍDAT LASEROVÁ ČIDLA

Nebezpečné železniční přejezdy ohlížejí laserová čidla. Mají prostor monitorovat a v případě překážky urychleně informovat strojvedoucího příjizďevčího vlaku. Řekl to ministr dopravy Dan Ťok. Aby se neopakovaly srážky vlaku s autem uvízlým na přejezdu mezi závorami, mohly by se závory z pohledu řidiče sklápět jen před přejezdem. Diskuzi o bezpečnosti na přejezdech vyvolala srážka Pendolina s nákladním automobilem ve Studénce na Novojičínsku, kterou nepřežili tři lidé. „Do konce roku 2015 instalujeme první z detektorů do ověřovacího provozu, zatím bez vazby na zabezpečovací zařízení. Během roku 2016 upřesníme funkčnost těchto detektorů a ověříme vazby na okolní zabezpečovací systémy. Aplikaci bychom do ostrého provozu rádi spustili do konce příštího roku,“ uvedl Ťok. Nyní řeší, zda tato čidla mají v případě nalezení překážky vlaky automaticky zastavit, nebo jen zpomalit. V červenci uvízl ve Studénce automobil mezi závorami, které byly po obou stranách vozovky na obou stranách železničního přejezdu. Kdyby měl přejezd místo čtyř závor dvě, nehoda se nemusela stát. ČTK 7. 10. 2015

SPORY O RYCHLÍKY V ČESKÉ TŘEBOVÉ UKONČIL KOMPROMIS

Nekonečné debaty, kolik vlaků bude zastavovat v České Třebové na hlavní železniční trati mezi Čechami a Moravou, skončily dohodou. Spor nakonec opozdil i vydání nových jízdních řádů. Teprve v úterý se ministerstvo dopravy rozhodlo definitivně, jak situaci na této železniční křižovatce vyřeší. Oproti původnímu návrhu, který počítal se zastavováním dálkových vlaků linky Ex3 mezi Prahou a Břeclaví každé dvě hodiny, zastaví v České Třebové ještě ranní vlak EC273 do Budapešti a večerní vlak EC272 do Prahy. „Jde o přijatelný kompromis,“ řekl poslanec Martin Kolovratník, který přemluvil ministra dopravy Dana Ťoka, aby původní škrty nepatrně omezil. Česká Třebová si zvykla na časté zastavování dálkových vlaků hlavně po roce 2013, kdy do čela Českých drah nastoupil Dalibor Zelený. Ten v Třebové bydlí. Ministerstvo dopravy chtělo zastavování vlaků v Třebové omezit i kvůli pravidelnosti spojů a jejich zrychlení. Stát argumentoval i úsporami trakční energie za rozjezd souprav. Vlaky na této lince stavějí původně střídavě buď v Kolíně, nebo v České Třebové, což prodlužovalo jízdní dobu. MFD 15. 10. 2015

ZAUJALO NÁS

„Konkurence se nebojíme. Ale na hřišti chceme vstoupit teprve tehdy, až ta pravidla budou hotová.“ Předseda představenstva ČD Pavel Krtek na Žofínském fóru o liberalizaci osobní železniční dopravy v České republice.

HN 13. 10. 2015

ŠPANĚLĚ STAVĚJÍ TRATI PRO RYCHLOVLAKY LEVNĚJI

Vysokorychlostní trati stojí moc peněz a nemá smysl je stavět, zní nejčastější argument odpůrců jejich staveb v Česku v čele s železničními projektanty a některými vrcholovými úředníky ministerstva dopravy. Stát však počítá se zbytečně vysokými náklady. Ukazuje to například zkušenost s poslední vysokorychlostní tratí, která se v Evropě otevřela. Minulý týden začaly jezdit vlaky ve Španělsku po zcela nové trase Valladolid–León. Za 163 kilometrů dlouhou železnici, kde mohou vlaky jezdit až 350 kilometrů v hodině, zaplatila tamější správa železnice 1,62 miliardy eur. Při přepočtu na jeden kilometr trati to vychází na zhruba 270 milionů korun. To je méně, než za kolik se u nás některé trati modernizují. Například osmnáct kilometrů dlouhý modernizovaný úsek trati z Benešova do Votic přišel na osm miliard korun, každý kilometr stál více než 436 milionů korun. Trať vede částečně v nové stopě, část úseku vznikla jen rozšířením stávající trati. Maximální rychlost pro vlaky je tu 160 kilometrů za hodinu. Srovnávat ceny za kilometr dopravních staveb je vždy ošidné, každá je unikát. MFD 6. 10. 2015

V TENDRU NA RYCHLOTRATI BEZ ČEŠTINY NEUSPĚJETE

SŽDC znovu vypsalá soutěž, ze které má vzejít základní dokument pro stavbu vysokorychlostních tratí. Zpracování studie, která zhodnotí možnosti vedení rychlotratí a jejich národohospodářský přínos, vyjde asi na 25 milionů korun. Hned na začátku se však soutěž komplikuje. Námitku proti němu podalo nevládní Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP), které za vysokorychlostní trati lobbuje. Centru vadí, že vedoucí řešitelského týmu musí umět komunikovat česky a anglicky, což je prý diskriminační pro zahraniční firmy. „Podmínkou je zamezen přístup k zakázce uchazečům, jejichž experti komunikují v jiném jazyku,“ píše se v námitce. Správa železnic věc nekomentovala. Podle ministerstva dopravy je ale podmínka znalosti češtiny v pořádku. A to přesto, že ministr dopravy Dan Ťok nedávno hovořil o nutnosti otevření soutěží mezi národními konkurenci. Nyní úřad požadavek na znalost češtiny hájí, neboť podle mluvčího Zdeňka Neusara je studie „klíčový koncepční dokument“, který před schválením vládou projde řadou ministerstev. E15 20. 10. 2015

KNIHY



Turnovsko-kralupsko-pražská dráha

Turnovsko-kralupsko-pražská dráha oslavila výročí zářijovými dvou-denními jízdami četných historických vlaků. K jejím 150. narozeninám vytvořil českolipský spisovatel a výtvarník Zdeněk Šindlauer s pomocí přátel opravdu nevšední knihu. Jak je u něj zvykem, detailní popisy stanic a tratí a zajímavostí kolem nich jsou okořeněné tu a tam žertíkem a neobvyklým slovem a doprovázené mapami. Přidanou hodnotou jako vždy je 36 perfektních kreseb na historické motivy, provedených jako dříve tak, jak kdyby na místě stál autor před mnoha desítkami let. Kniha má formát A 4 o 140 stranách a vydal ji Klub přátel železnic Českého ráje.



Železná dráha v údolí řeky Kamenice

Pod titulem Železná dráha v údolí řeky Kamenice se na 216 stranách A 4 s celkem 371 obrázky mapuje odbočná trať ze Železného Brodu do Tanvaldu, která rovněž oslavila kulaté narozeniny. Od plánů na výstavbu, přes provoz pod křídly SNDVB, ČSD až po současnost s přihlédnutím k zajímavému vozidlovému parku a nezapomínaje i na nehody – to je stručná charakteristika výborné knihy, již připravili Petr Möller a Pavel Šturm. Vydala ji Železniční společnost Tanvald, stojí 595 Kč a zakoupit ji během října lze v Muzeu ozubnicové dráhy v Kořenově či objednat prostřednictvím mailu muzeum@zubacka.cz.



Olomoucko-pražská dráha

Železnice mezi Prahou a Olomoucí letos spolu s dvojnásobkem Jana Pernera oslavila 170 let. Zřejmě jediným souvisejícím dílem je publikace Václava Haase nazvaná Olomoucko-pražská dráha. Podrobný výlet historií i současností včetně mnoha zajímavostí je doprovázen výhradně současnými nebo nedávnými fotografiemi vlaků sedmi autorů s popisky, které prozrazují fundovanost a znalost aktuálního provozu. Vydal ji ROPID, graficky zpracoval Pavel Macků. Publikace o 112 stranách je až do vyčerpání zásob v omezeném počtu zdarma k dostání na infocentru ROPID v ČD centru pražského hlavního nádraží.

Přednosta Drahorád vyšel i jako audiokniha

Zcela netradičně, hvízdem píšťalky a nekonvenčním železničářským kvízem pro nejmenší, odstartovaly 5. října přesně dle jízdního řádu, v 17:17 hodin, ve vládním salonku Wilsonova nádraží v Praze křest a autogramiáda pohádek přednosta Drahoráda, v civilu Roberta Drozdy. Třetí díl knihy nazvaný Pohádkové prázdniny u přednosta Drahoráda vydalo nakladatelství Novela Bohemia. Jsou v ní jedinečné ilustrace akademického malíře Jiřího Boudy včetně jeho posledního obrázku, protože známý ilustrátor nedávno zemřel. Audioknihy – druhý a třetí díl pohádek namluvil herec Josef Somr a režisoval herec, hudebník a kulturní publicista Jan Jiráň. CD vydala firma AUDIOBERG. (mn)



Oslavy Dne kraje zpestřila pára a bitva o most

Historický vlak vedený parní lokomotivou 433.002, známou spíše pod místní přezdívkou Matěj, vypravilo zlínské Regionální obchodní centrum Českých drah v sobotu 3. října u příležitosti šestého ročníku oslav Dne kraje. Souprava se vydala ve tři čtvrtě na osm z Valašského Meziříčí přes Kroměříž a Zlín do Vizovic a odpoledne se vrátila zpět. Tvořilo ji několik z historických vagonů, chybět nemohl ani bufetový vůz a atmosféru dokreslil vlakový doprovod v dobových uniformách.



Souprava se vydala z Valašského Meziříčí do Zlína, Vizovic a odpoledne zpět.



MATĚJ. Vlak v čele s lokomotivou 433.002 potěšil malé i velké. FOTO AUTOR (3x)

Na nádraží Zlín střed zpřijemnilo chvíle před příjezdem vlaku vystoupení dívčího pěveckého sboru Kalinka, který zazpíval klasické i méně známé slovácké písničky a děti se mohly pobavit v přistaveném Kinematovlaku nebo Vláčku Hráčku Českých drah. Především železničními fotografi netrpělivě očekávaný vlak přijel s několika stovkami malých i velkých cestujících s menším zpožděním pár minut po jedenácté dopolední. Slavnostního uvítání vlaku se na zlínském nádraží zúčastnili zástupci krajské samosprávy a Českých drah, kde nechyběl ani místopředseda představenstva Českých drah Ludvík Urban. České dráhy vypravily k tomuto výročí speciální historický vlak s parní lokomotivou, který doslova praskal ve švech. Není divu. Zájemce o svezení přilákalo slunečné počasí a určitě svojí rolí sehrála cena

jízdného. „Celodenní jízdenka pro dospělé stála pouhých 50 korun, polovinu pak pro děti od šesti let a ti nejmenší se vezli zdarma. Naši nabídku jízdy nostalgickým vlakem díky tomu využilo téměř osm set cestujících,“ vysvětlil Urban.

Vojáci opět bojovali o Zborovský most

Během jízdy z Valašského Meziříčí do Zlína čekalo v Kroměříži na cestující v parním vlaku překvapení v podobě bitvy o Zborovský most. Právě v sobotu 3. října se v Kroměříži uskutečnil Den uniformovaných sborů, kde si při celodenním programu u bývalých Žižkových kasáren mohli prohlédnout historickou a současnou vojenskou, policejní nebo hasičskou techniku nebo shlédnout prezentaci profesionálních vojenských jednotek a amatérských sdružení vojenské historie. Při

bitvě o Zborovský železniční most, které přihlížely stovky lidí, byl autenticky sehrán průběh osvobození města. V bitvě „útočily“ z pravého břehu řeky Moravy rumunské, české a ruské jednotky proti maďarským a německým vojskům. Ta doopravdivá bitva se odehrála 2. května 1945, kdy byl krátce před polednem zničen zborovský železniční most, po poledni následně i kojetínský.

Slavilo se v Baťově mrakodrapu

V rámci Dne Zlínského kraje, nad kterým převzal záštitu hejtman kraje Stanislav Mišák, byl na první říjnovou sobotu připraven v krajském městě bohatý program. Akce se uskutečnily v prostorech Baťova mrakodrapu a jeho okolí včetně nádvoří mezi takzvanou čtrnáctou a patnáctou budovou bývalého továrního areálu ve Zlíně, který je vzdálen jen několik kroků od hlavního nádraží. Návštěvníci mohli navíc ochutnat z pestré škály regionálních potravinářských produktů nebo se také projet legendární Baťovou pojízdnou kanceláří umístěnou ve výtahu, případně se svézt lodí Morava po stejnojmenné řece v úseku mezi Otrokovicemi a Napajedly.

Vynikající atmosféru slunečného sobotního dne završilo vystoupení několika hudebních souborů a také žáků základních uměleckých škol ze Zlínka.



Skvělou atmosféru završilo vystoupení několika hudebních souborů.

Velkou atrakcí se staly ukázky práce Integrovaného záchranného systému Zlínského kraje, včetně výcviku policejních psů. Den Zlínského kraje byl důstojným připomenutím 15. výročí vzniku samostatného regionu. MARTIN HARÁK

V Lounech se řešil vztah autobusů a železnice

Autobus a vlak – konkurence nebo spolupráce? Pod touto otázkou slibující zamyšlení se v lounském KD Zastávka 8. a 9. října uskutečnila konference, kterou pod hlavičkou Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice (DFJP), Českých drah a za podpory Ústeckého kraje zorganizoval Jan Hrabáček s kolegy.

Zahájení se chopili starosta Loun Radovan Šabata, Jakub Jeřábek za kraj, Michaela Ledvinová za fakultu Jana Pernera a šéf kanceláře člena představenstva pro osobní dopravu ČD Radek Dvořák. Pak přišel na řadu Martin Kvízda z Masarykovy Univerzity Brno s teoretickým pohledem na ústřední téma. Posluchače si získal Jiří Pohl ze Siemensu, jenž prostřednictvím čísel nabídl propojení cílů dopravní, energetické a environmentální politiky. Vystoupení Jiřího Kroutila z Iveco ČR, Michala Šimoníka za carshareovou firmu



Účastníci akce bádali nad tím, zda je vlak a autobus konkurencí. FOTO AUTOR

Autonapůl či Milana Kováře z autobusového Osnada ze skupiny Arriva nabídlo prezentaci produktů příznivcům kolejové dopravy. Zuzana Čechová přednášela na téma ČD a autobusová doprava a František Vichta o vztahu dálkové dopravy železniční a autobusové dopravy z pohledu ministerstva dopravy a legislativy.

Tradičně velmi zajímavé byly všechny zahraniční příspěvky, které už se více dotýkaly spolupráce obou dopravních módů v zemích, kde to dobře funguje, tedy v Rakousku a Německu: od Wolfganga Pfaffa (ÖBB Personenverkehr), Olivera Horeného (VV Oberelbe) a Sophie Immenroth s Tomášem Petrasem (DB Fernverkehr). Řadu dotazů vyvolalo téma Jakuba Jeřábka z úřadu Ústeckého kraje. Mapoval vztah autobusové a železniční dopravy v kraji a nastínil i nejbližší záměry. Zbývá zmínit vystoupení Petera Köhlera ze společnosti LEO Express, jenž svůj referát nazval Autobus a vlak – faktory pro multimodální výběr.

Akce vyvrcholila exkurzí po atraktivní trase

Druhý den patřil poučné exkurzi po kolejích i po silnicích. Osobní vlak tvořený vozy 810+010 dopravce Railway Capital

po atraktivní trase Louny – Žatec – Kaštice – Vilémov dovezl pozvané hosty do Kadane, autobus na vlečku firmy SD Kolejová doprava Tušimice a na závěr byla exkluzivně připravena prohlídka tepelné elektrárny Tušimice.

Je těžké posoudit, zda otázka vyřčená v motto konference byla nakonec plnohodnotně zodpovězena. Většina účastníků akce si každopádně vylepšila pohled na vztah obou druhů dopravy, popřípadě se zbavila některých klisví.

Nechyběly dotazy fundované ani populistické, ostatně nepříliš kvalitní vlaková dostupnost Lounska a Žatecka k jednomu takovému přímo vybízela. Setkává se zde celkem osm tratí, z nichž ani jedna nenabízí dostatečně kvalitní a pro cestující přijatelnou osobní dopravu a pouze na jediném rameni Plzeň – Chomutov jezdí rychlíky. MARTIN NAVRÁTIL



Nákladní dopravu zatraktivní především rychlost

Železnice bez nákladní dopravy je dnes nepředstavitelná. Velký potenciál se skrývá v kombinovaném transportu, což potvrzuje dosavadní celoevropský nárůst přepravy kontejnerů. Zvýšení efektivity pomáhá i technologie Inno freight, díky níž může kombinovaná doprava proniknout více do oblastí, která se dnes obsluhuje jednotlivými vozovými zásilkami. Budoucnost a hlavně atraktivita nákladní dopravy ale spočívá především ve výkonných hnacích vozidlech a ve zvýšení rychlosti nákladních vlaků.

KRÁTCE

Zahájení řepné kampaně na Moravě

Přistavením první soupravy vozů řady Eas k nakládkě cukrové řepy byla v neděli 20. září 2015 v Přerově zahájena letošní kampaňová přeprava řepy. Plodina z téměř celé Moravy míří po železnici ke zpracování do cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou. V úterý 22. září pak dorazil první řepný vlak na vlečku výrobního závodu. Přístavbu vozů na vlečku i manipulaci s vozy přímo na vlečce zajišťuje rovněž ČD Cargo. Z železničních vozů je řepa vykládána tlakovou vodou pomocí tzv. elfy. Vykládka jednoho vozu trvá cca 12 minut. (čdc)

V Praze se nakládaly tramvajové koleje

V nákladovém obvodu stanice Praha-Vršovice (osobní nádraží) se v pondělí 5. října 2015 uskutečnily dvě zajímavé překládky tramvajových kolejnic. Do vysokostěnných vozů řady Eas byly naloženy staré vytěžené blokové žlábkové kolejnice z rekonstruované tramvajové trati Otakarova – Minská a z oplenových dvojic řady Scmms byly naopak na stejnou stavbu dovezeny nové stojinové bezžlábkové kolejnice připravené k použití na zatvrdnutém tělese z betonových prahů. Vytěžené kolejnice naložené do pěti Easů byly následně odeslány ke zpracovateli kovového odpadu. Tramvajová trať na Vršovické třídě je rekonstruována od soboty 3. října a postup prací závisí především na klimatických podmínkách přicházejícího podzimu. Na jaře příštího roku by pak měla následovat obdobná rekonstrukce návazného úseku Koh-i-noor – Kubánské náměstí a věříme, že ČD Cargo bude opět při tom. (čdc)

Lokomotivy řady 163 na vlcích ČD Cargo

Lokomotivy řady 163 společností ČD Cargo nevlastní. Na poštovních expresích z Prahy do Ostravy a v čele nákladních vlaků na Ostravsku se však již od počátku letošního roku objevuje lokomotiva 163.233 Českých drah. Od srpna má ČD Cargo navíc k dispozici lokomotivy 163.243 a 256. Všechny tři stroje má nákladní dopravce k dispozici na základě smlouvy o výměně za tři lokomotivy řady 363, které České dráhy využívají na tratích se stykem trakčních soustav, např. mezi Ústím nad Labem a Chebem. Další minimálně tři lokomotivy téže řady od ČD bude ČD Cargo využívat místo stejnosměrných lokomotiv starších řad v tuzemsku. S ohledem na to, že stroje jsou polonizovány, se brzy očekává, že zaútočí na nové přepravy na polském území. (čdc)



VČAS DO CÍLE. Budoucnost nákladní dopravy a její atraktivita v očích zákazníků spočívá ve výkonných hnacích vozidlech a rychlosti vlaků.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Základem v celoevropském měřítku, Česko nevyjímaje, je vzájemná komunikace nákladních dopravců a správců železniční infrastruktury. Ti potřebují vědět, jaká opatření jsou pro firmy důležitá a aby si zároveň mohli plánovat takové stavby, které budou mít pro nákladní společnosti reálný přínos. Případné modernizace na železniční síti budou mít vždy dopad v podobě požadavků na nové lokomotivy.

Prioritou jsou výkonné vícesystémové stroje

Neoddiskutovatelným faktem je provozování výkonných vícesystémových lokomotiv vybavených evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. „Vysoký výkon je dnes nezbytný pro zařazování nákladních vlaků do sledu spojů osobní dopravy na vytižených tratových úsecích, což nejsou již jen trati na tranzitních železničních koridorech, ale i řada regionálních spojnic. Vícesystémovost nákladních lokomotiv je nevyhnutelná s ohledem na různorodost evropských trakčních napájecích soustav. Vybavení ETCS bude v krátkém časovém horizontu nutné proto, aby v následujících letech vůbec mohly vlaky – a to nejen nákladní, ale i osobní – vyjet na trať,“ vysvětluje Marek Binko z Odboru strategie SŽDC, který se problematikou nákladní dopravy zabývá.



Neoddiskutovatelným faktem je provozování výkonných vícesystémových lokomotiv vybavených evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS.

Podpora ze strany Evropy je jasná, ale striktní

Evropská komise vydala před čtyřmi lety takzvanou Bílou knihu o dopravě s jasně stanovenými cíli. Mezi ně patří přesun třiceti procent nákladní dopravy na vzdálenost vyšší než 300 kilometrů ze silnice na železnici, a to do roku 2030. Na tento dokument navazují Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU, která jsou již pro členské státy závazná a stanovují konkrétní opatření. „Z pohledu českého manažera infrastruktury je nejvýznamnější nařízení o transevropských dopravních sítích (TEN-T), které mimočdem stanovuje závazné parametry infrastruktury. Pokud na ni chceme čerpat

finance z fondů EU, musíme splnit požadavky nařízení. U nákladní dopravy je nutné kromě zajištění dostatečné kapacity, určenou trať plně elektrizovat, zavést systém ERTMS, traťovou rychlost zvýšit minimálně na 100 km/h a umožnit provoz nákladních vlaků o délce alespoň 740 metrů. Pokud by naše stavby tyto parametry nesplnily, jsou prakticky nezkoumatelné, což je vlastně velmi účinný nástroj EU na podporu nákladní dopravy na železniční,“ doplňuje Binko.

České modernizované trati by měly mít výhledově velkorysejší parametry. To se týká hlavně délky vlaku, neboť traťová třída D4, která signuje hmotnost 22,5 tuny na nápravu, je u nás při modernizacích standardem stejně jako průjezdný průřez „GC“ vhodný pro kombinovanou dopravu. Ten jde navíc v řadě českých případů i nad standardní požadavky EU. Modernizovat by se takto měly trati Velký Osek – Choceň nebo Hranice na Moravě – Horní Lideč, ale také úseky Kolín – Děčín nebo Praha – Beroun.

Chystá se provoz ETCS na tranzitních koridorech

Samostatnou kapitolou je zavádění systému ERTMS, který se skládá ze dvou částí. Sdělovací část GSM-R se dnes již na tranzitních koridorech běžně používá, naopak zabezpečovací část ETCS je nyní ve fázi postupné realizace. Na základě

dokumentu českého ministerstva dopravy bude v letech 2021 až 2022 zaveden výhradní provoz ETCS na tranzitních koridorech. Pak už nebude možné vyjet na trať s vozidlem bez funkční části ETCS, proto musí být lokomotivy vybaveny tímto zařízením v relativně krátké době. Evropský vlakový zabezpečovač ETCS přináší pro dopravce zejména zvýšení bezpečnosti a zajištění interoperability, což je výhoda pro dopravce, kteří vlaky provozují na území více států. Mobilní část ETCS je nákladná záležitost, a tak se nabízí pořízení nových hnacích vozidel, protože vybavení starých lokomotiv touto technologií je neefektivní.

Dalším krokem na tuzemské železniční síti je sjednocení trakčních napájecích soustav na střídavou soustavu 25 kV/50 Hz, podobně jako v sousedním Slovensku. Proces postupného sjednocování trakčních napájecích soustav, tedy přepínání stejnosměrných úseků na střídavou trakci, potvrzují několik desetiletí. „Očekáváme změnu soustavy nejprve v úseku Nedačovice – Říkovice na střední Moravě, což souvisí s připravovanými elektrizacemi ze Starého Města u Uherského Hradiště ve směru Veselí nad Moravou, Bojkovic a Luhačovice a z Otrokovic do Vizovic, které by měly být již ve střídavé trakci. Jako další úsek se nabízí Hranice na Moravě – Horní Lideč,“ dodává Binko.

MARTIN HARÁK

Zpětné vytěžování: problém nejen v minulosti

Plný vůz tam a většinou prázdný zpět. Taková byla a stále i je nejčastější praxe u přepravy uhlí. V dobách, kdy vládl značný nedostatek vozů a trati byly přetížené, se logicky hledaly cesty, jak prázdný běh vozů do pánve minimalizovat. Podobně dnes ČD Cargo hledá řešení pro zpětné vytěžování vozů.

Jednou z cest tehdy bylo vytěžování vozů směrem do pánve pískem, šterkopískem a šterkem tak, jak to popisuje rozkaz náčelníka Severozápadní dráhy č. 1725-11 z roku 1978. Zajímavé je už to, že vedle tradičních velkoprostorových vozů řady Wa a Wap (Falls) a vysokostěnných uhláků V (E) se využívaly pro uhlí výšpyné vozy řady Sa. A těch se týká i technologie sestavená na Správě dráhy (SD) v Praze. Šlo o to, že se v severočeském hnědouhelném revíru podle měsíčních plánů ode-

silatelských vlaků nakládaly ucelené soupravy vozů řady Sa uhlím pro příjemce vytěžené tehdejší účelovou organizací Uhlozbyt. Soupravy po vytvoření byly vyčištěny od uhlí a převezeny do další nakládací stanice, které byly rozkazem definovány a vyjma souhlasu SD nesměly být měněny. Prostřednictvím vozových a nakládkových dispečerů se hlídalo urychlený obrát souprav a včasná nakládka i vykládka. Dokonce při nezajištění ložných manipulací hrozilo penále.

Surovina putovala z úpraven uhlí Komofany, Herkules a Ledvice. Například z druhé jmenované mířilo 25 výšpyných vozů přes Benešov nad Ploučnicí rozptylovým odesílatelským vlakem (ROV) do Rumburka, pro soustředěné nakládky a vykládky v tomto městě a ve Šluknově

a zamířil do podniků STAP Mikulášovice a Centroflor Dolní Poustevna. Prázdné sypáky se využívaly k nakládce v kamenolomu Císařský u Šluknova. Stejný počet (1100 t) se podobnou trasou vyšplhal pro příjemce Elite a SNV Varnsdorf a Koloru Hrádek nad Nisou. Odtud se prázdné Sa vozy soustřeďovaly v Hrádku, kde se nakládal písek pro výstavbu severočeského prostoru.

Vagony zamířily do lomů

Prázdné vozy z cementárny Prachovice se posílaly k nakládce kamenivem v lomech okolo Žďárce u Skutče. Z cukrovaru Mělník mířily na vlečku kamenolomu v Sebzubíně. Další 27 vagonů bylo určeno pro uhelné sklady a VEBA Broumov v Liticích nad Orlicí. Vyložené vozy v Benešově a Vlašimi se odeslaly k na-

kládce do Hněvic či do lomů ČSD Krhanice a Votice. Jediným případem zpětného vytěžování vozů Sa přesahujícím obvod Severozápadní dráhy byla relace Most SHR – Beroun, odkud se mohly vozy využít pro šterk ze Zbečna u Berouna nebo pro písek z Hněvic.

Zajímavá je nejen představa stanic, kam putovalo „hnědé“ zlato zákazníkům přes uhelné sklady, ale i jména podniků uhlím topících. Některé firmy zanikly, jinde se přešlo na jiné způsoby vytápění. Dodnes se coby památka na rušná „esenvěčka“ dochovalo zařízení zásobníků s násypkami a pásovými transportéry.

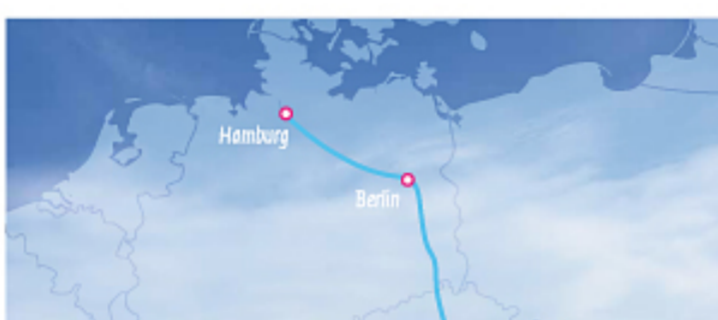
MARTIN NAVRÁTIL

Dostupné pojezdy v tištěné podobě

Spojení z Prahy do Hamburku aneb

Nedlouhá historie přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku je tak trochu příběhem politicky rozdělené Evropy, pádu Berlínské zdi a hledání cest do znovusjednocené Německa. Jeho rozkvět se datuje právě do období bouřlivých porevolučních změn v tehdejší východní Evropě. Do té doby byla taková linka z logických důvodů naprostou utopií. Pojďme se společně podívat na necelé čtvrtstoletí existence tohoto spoje.

Odkdyž se v roce 1989 začala rozkládat komunistická vláda v Československu, začala se vlnit i politická situace v Německu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku. Tento projekt byl však velmi složitý a vyžadoval mnoho politických a ekonomických úvah.



Konkrétní mapy východní a západní Evropy ukazují, že přímé spojení z Prahy do Hamburku bylo vždy velmi obtížné. Východní Evropa byla rozdělena na mnoho států, což komplikovalo plánování tratí. Navíc, vzhledem k tomu, že Německo bylo rozděleno, bylo nutné najít způsob, jak se spojit mezi obě části země. Přímé spojení z Prahy do Hamburku bylo tedy vždy velmi obtížné a vyžadovalo mnoho politických a ekonomických úvah.

Pokud bychom se vrátili k začátku, tedy k roku 1989, kdy se začala rozkládat komunistická vláda v Československu, můžeme vidět, že přímé spojení z Prahy do Hamburku bylo vždy velmi obtížné. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

Změna nastala na začátku 90. let 20. století, kdy se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

Rozvidlý státní podnik...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.



Praha hl. n.
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

Nové třídicí znamení...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

Nové třídicí znamení...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

Nové třídicí znamení...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.



Trati v Berlíně jako v Londýně či Paříži...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

Konkrétní mapy východní a západní Evropy...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

hledání cesty do sjednocené Německa...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.



Hamburg hl. n. - Hamburg-Damm...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

Pokud bychom se vrátili k začátku...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

Nové třídicí znamení...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

Nové třídicí znamení...
V roce 1990 se začala rozkládat komunistická vláda v Československu. Východní Němci se snažili vybudovat vlastní stát, zatímco západní Němci chtěli zůstat součástí Spolkové republiky Německo. Vzhledem k tomu, že obě země byly odděleny Berlínskou zdí, bylo nutné najít způsob, jak se spojit. Jedním z možných řešení bylo vytvoření přímého vlakového spojení z Prahy do Hamburku.

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

Poslední štace vysloužilců: v depu čekají na šikovné ruce s nůžkami

Najdete tu desítky lokomotiv, osobních či nákladních vozů, ale také staré pantografové jednotky ze šedesátých a sedmdesátých let minulého století. Českořebovské depo kolejových vozidel je místem posledního odpočinku vyřazených vlaků, které již v provozu dosloužily a v tichosti čekají na likvidaci. Jde však o složitý proces a jako jediní v České republice se na tuto činnost specializují právě tady. Co vše to ale obnáší a jak takové rozebírání vysloužilých vozů vypadá v praxi?



LIKVIDACE. Skelet vozidel se rozstříhá strojními nůžkami a připraví k odvozu do sběrných surovin. Tuto těžkou práci vykonávají speciálně vyškolení zaměstnanci.

České dráhy začaly s postupnou likvidací vozidel v roce 1994. V devadesátých letech se v České Třebové rozebíraly hlavně lokomotivy, pak se na nějakou dobu celý proces zastavil a likvidační práce se obnovily před dvěma lety. Teď v depu čeká na svoji poslední cestu více než stovka vozidel.

Nevyužitá vozidla míří na hřbitov do České Třebové

Prvotní impulz ke zrušení přichází z Odboru kolejových vozidel Generálního ředitelství Českých drah, který vyhodnocuje konkrétní potřeby vozidel a efektivně navrhuje redukce určitých řad železničních kolejových vozidel, tedy výběr řady a konkrétní počet. Na základě této informace vyberou takzvané rušící komise jednotlivých dep kolejových vozidel, ve většině případů pod vedením vedoucích oprav, konkrétní kusy k rušení a návrh předloží Odboru kolejových vozidel. Komise má navíc za úkol zhodnotit možnosti získání náhradních dílů z jednotlivých vozidel. Po souhlasu tohoto odboru se konkrétní lokomotiva, vůz či jednotka dostávají do stavu „zrušených“ a současně se s Odborem centrálního nákupu a logistiky začíná diskutovat o jejich možném prodeji. Pokud o dané vozidlo není na trhu zájem, putuje drážní veterán na jakýsi pomyslný železniční hřbitov v České Třebové. Rozhodujícím ukazatelem k vyřazení starého vozidla bývá i konkrétní turnusová potřeba ke grafikonu vlakové dopravy.

Nejdřív se vagony odstrojí a pak rozstříhají

Pro samotnou likvidaci je v České Třebové vyčleněn tým pracovníků, který má dost zkušeností na to rychle a efektivně vyřazené vozidlo odstrojit a připravit k rozřezání. Základem je „vyčištění“ interiéru vozidla. U osobních vozů, lokomotiv a jednotek se nejprve demontují sedačky, podlaha a čalounění, aby zůstal jen kovový skelet vozové skříň. Podle zaměstnanců českořebovského depa jde při samotné likvidaci o jednu z nejnáročnějších činností, neboť se při této mravenčí práci musí myslet i na třídění



ZBYDE SKELET. Před rozřezáním se vagony musejí kompletně odstrojit. Z interiéru zmizí sedačky, čalounění i podlaha.



Nejvíce se do železničního nebe posílají pantografy řad 451 a 452, které jezdí v okolí Prahy a postupně dosluhují. Následují osobní vozy řad A, AB a B a motoráky řady 851.

odpad, který České dráhy na vlastní náklady ekologicky likvidují. Jde například o plasty či izolace, které nelze prodat na další využití jako druhotné suroviny, jako je tomu třeba u kovových částí.

Poté se skelet osobních vozidel rozstříhá strojními nůžkami. Jde o takzvaný „čistý“ proces, protože při rozpalování karosérií by docházelo nejen k zanášení trysek autogenu, ale hořením by vznikly zdraví škodlivé dýmy. Navíc je nutné počítat s velkým rizikem požáru uvnitř skříňně opatřené asfaltovými ochrannými nátěry. „Jakousi třesinkou na dortu je v poslední fázi rozřezání podvozku vozidla. Tuto těžkou a zodpovědnou práci vykonávají speciálně vycvičení zaměstnanci, kteří musí rychle a efektivně podvozkové skupiny rozřezat a připravit k odvozu do sběrných surovin nebo hutí,“ říká vedoucí oddělení likvidace železničních kolejových vozidel Jaroslav Falta.

Na řadě jsou staré pantografy

A co se momentálně v České Třebové nejvíce posílá do železničního nebe? Jasně vedou „pražské“ staré pantografy řad 451 a 452, které spatřily světlo světa koncem šedesátých a v první polovině sedmdesátých let. Tyto jednotky jsou v počtu několika kusů v provozu ještě v pražské aglomeraci a postupně jsou stahovány z provozu a odvázeny k likvidaci právě do České Třebové. Následují osobní vozy řad A, AB a B, takzvané „koženky“ a „plyšáky“ a také motorové vozy řady 851 z šedesátých let, které železničáři přezdívají Krokodýl. „Společně s nimi jsme do železničního nebe v první polovině letošního roku posílali i přívěsné vozy k těmto motorákům,“ upřesňuje Falta.

Podle vrchního přednosty DKV Česká Třebová Jiřího Slezáka jsou ve spojení s vedoucími oprav všech národního dopravce, potažmo středisky oprav kolejových vozidel dceřiné společnosti ČD Cargo. Všem depům a provozním jednotkám se tak získanými náhradními díly z likvidovaných vozidel snaží v co největší míře pomoci. „Zvláštní důraz se klade na to, co se dá ještě z likvidovaných vozidel zachránit,“ upozorňuje Falta.

Podle něj se takto dají získat jak části karosérií, tak i třeba celé kabiny strojvedoucích jak z lokomotiv, tak motorových vozů, ale rovněž nárazníky a velké zastoupení mají i samotná dvojkolí. „Odbornou veřejnost určitě nepřekvapí, že je velký zájem nejen o celky, ale i o části vznětových motorů do diesellových lokomotiv. Nedávno jsme kolegům poskytli dokonce i zachovanou klikovou hřídel. Stranou zájem nejsou ani vzduchové jímky nebo kompresory,“ doplňuje vrchní přednost Slezák. Ale to není zdaleka vše. „Z vyřazených osobních vozů často použijeme i celé nápravy a podvozky, o které mají zájem ve všech depch po celé České republice,“ dodává vedoucí oddělení likvidace Falta.

MARTIN HARÁK



Vietnamskou železnici brzdí korupce i předražené zakázky

Vietnam v současné době aktivně pokračuje v programu rozvoje příměstských železnic. Vláda se snaží modernizovat stávající hlavní tahy a v budoucnu začít budovat vysokorychlostní trati. Hlavní důraz je kladen na rozvoj již existujících 2 239 km úzkorozchodných tratí. To zahrnuje i 1 726 km dlouhý úsek mezi Hanojí a Ho Či Minovým Městem do roku 2020.

Příliš nákladné trati VRT

V roce 2014 Ředitelství vietnamských železnic (VNR) začalo s modernizací stávající sítě. Celkové náklady dosáhnou 10,5 miliardy USD a umožní zvýšit rychlost na 90 km/h pro osobní dopravu a 60 km/h pro dopravu nákladů. Bude nezbytné modernizovat některé úseky, vybudovat nové tunely a zpevnit řadu mostů.

Vláda se také zabývá dlouhodobým cílem vybudování nové 1 435 mm rozchodné trati z Hanoje do Ho Či Minova Města, která by umožnila rychlost až 200 km/h do roku 2030 s výhledem na dosažení rychlosti přes 350 km/h do roku 2050. Plán rozvoje vysokorychlostních železnic byl však již v roce 2010 odmítnut, protože zamýšlená investice ve výši 56 miliard USD by pohltila až 50 procent hrubého domácího produktu.

Počítá se i s dalším rozvojem trati Tay Nguyen, která spojuje jižní část Vietnamu s Kambodžou a bude po roce 2050 tvořit vietnamskou část jižního koridoru transasijské trati jak do Evropy, tak k hlavním námořním přístavům a průmyslovým oblastem. Dalším impulzem pro dobudování spojení se svým severním

železnice ve Vietnamu se delší dobu potýkala s nedostatečným financováním. V posledních deseti letech se ale situace díky 6,5% ročnímu růstu HDP výrazně změnila. Rostoucí ekonomika umožňuje vládě stálou podporu rozvoje dopravy – modernizaci a rozvoj infrastruktury. Zlomovým okamžikem v rozvoji drah se stalo schválení Strategie rozvoje železnic do 2020 s výhledem do 2050. Problémem však je korupce a časté navyšování rozpočtu jednotlivých akcí.

sousedem a největším obchodním partnerem Čínou se považuje dokončení čínské 142 km dlouhé úseku z Mengzi do Hekou na vietnamských hranicích.

V Hanoji se snaží o zklidnění dopravy

V současnosti je naléhavějším problémem zklidnění dopravy v Hanoji. Vední města plánuje vybudovat osm příměstských tratí do roku 2030, z nichž čtyři jsou již ve výstavbě. Úzkorozchodná Trasa 1 pod správou VNR, která povede od severu k jihu, se buduje jako nadzemní dvoukolejná a elektrifikovaná, zvládně vysokou hustotu provozu a zajišťuje spojení s příměstskou dopravní službou. Financování zajišťuje půjčka japonské vlády. Počátečním cílem je dokončení zhruba patnáctikilometrového úseku z celkových 38,7 km do roku 2018.

Dalším projektem je výstavba prvního 11,35 km dlouhého podzemního úseku jiné severojižní trati z celkových 35,3 km označených jako Trasa 2. Tato

první vietnamská nadzemní železnice je již ve výstavbě. Na trati bude provozováno 13 čtyřvozových souprav dodaných z Číny a údržbu bude zajišťovat Hanoj Metro Company.

Trasa 3 bude financována půjčkami od Francouzské agentury pro rozvoj, Asijské rozvojové banky a Evropské investiční banky. HPC řídí projekt, jihokorejská firma Daelim Industrial bude první úsek nadzemní dráhy. Dokončen má být v roce 2016. V první fázi se propojí hlavní nádraží v Hanoji v obvodu Hoan Kiem s Nhon v západní části. Trasa bude mít osm nadzemních stanic a čtyři podzemní ve čtyřkilometrovém úseku. Její další rozšíření si vyžádá velké investice a je plánováno jako dlouhodobý projekt.

HPC také řídí vývoj Trasy 5 – dvoukolejná trati se standardním rozchodem o délce 35 kilometrů, která obsluhuje západní oblasti města. Trať bude provozována rychlostí 100 km/h. Všechny projekty nicméně nabírají zpoždění.

Ho Či Minovo Město čeká na příměstské trati

Podle dopravního plánu z roku 2007 mělo město vybudovat šest příměstských tratí, tři lehké železnice a lehké metro. Plány byly následně upřesňovány a v 2013 se do nich zahrnuly dvě další příměstské trati – Trasa 3B a Trasa 4B. Japonsko financuje celkem 87 procent z 2,5 miliardového projektu na vybudování Trasy 1 v délce 20 km. Práce na stavbě 17 km dlouhého nadzemního úseku s jedenácti stanicemi začaly v roce 2012.

Dalších 191,9 milionu amerických dolarů získala společnost Shimizu Maeda Joint Operation, aby vybudovala 2,6 km podzemní úsek z Ba Son do Opera. Projekt ale nabírá zpoždění kvůli průtahům s výkupem pozemků a korupčním aférám při financování. Také práce na Trase 2 nabraly velký skluz kvůli překročení rozpočtu. Další rozvoj tras v Ho Či Minovo Městě zatím zůstává pouze na papíře.

HALINA MARŠÁLKOVÁ
Zdroj: IRJ 8/2015

KRÁTCE

VELKÁ BRITÁNIE První Desiro City pro Thameslink je v depu

První jednotka britské řady 700 z rodiny vlaků Desiro společnosti Siemens byla na přelomu července a srpna přepravena do nového depa Three Bridges v západním Sussexu. Nyní ji čeká série testů a od jara 2016 má být uvedena do provozu na lince Thameslink mezi Bedfordem a Brightonem, později také na linkách do Cambridge a Peterborough. Jednotky budou vybaveny „inteligentní“ klimatizací, širokými dveřmi a informačním systémem. Dopravce od nich očekává možnost nabídnout v dopravní špičce na frekventovaných úsecích až o desítky procent více míst k sezení. Celá dodávka má být uvedena do provozu do roku 2018. **(Pešť)**

RAKOUSKO Konkurenční boj mezi ÖBB a Westbahn zesílí

Konkurence mezi státní ÖBB a soukromou Westbahn v Rakousku se podle časopisu Eisenbahn vyostří. Westbahn chce od prosince 2017 zavést mezi Vídní a Salzburgem půlhodinový interval. Vlaky mají jezdit ve Vídni střídavě na Západní a na hlavní nádraží. Nejrychlejší spoje mají dosáhnout jízdní dobu pod 2 hodiny 22 minut, které dnes dosahují railjety ÖBB s vyšší maximální rychlostí. Navíc každý čtvrtý spoj má být prodloužen až do Innsbrucku a vyloučeno není ani prodloužení do Bregenzu. Westbahn si pro expanzi u Stadlera objednal jednu šestivozovou a devět čtyřvozových pátrových jednotek. **(Pešť)**

ŠVÝCARSKO Premiéra systému ETCS na obsluhu vlečky

Tým SBB Cargo zajišťující obsluhu vleček a nákladových ramp v kantonu Uri na hlavní severojižní magistralé vedoucí ke Gotthardskému tunelu je první svého druhu v Evropě, který přešel v provozu na systém ETCS. Na 19kilometrovém úseku Brunnen – Erstfeld se v souvislosti s připravovaným zahájením provozu v Gotthard-basistunelu v příštím roce přechází na zabezpečení jízdy vlaků systémem ETCS. Kromě tranzitních vlaků bude využit při posunu a u manipulačních vlaků. Proto byla mobilní část ETCS vybavena také diesellová Am 843. **(Pešť)**

NĚMECKO Nákladní vlak omylem zajel na osobní nádraží

Nesprávně nasměrovaný nákladní vlak se nedávno objevil na frankfurtském hlavním nádraží. Přes dvě hodiny blokoval koleje. Chybu udělal jeden z výpravčích, kterému bylo nahlášeno nesprávné číslo vlaku. Vlak soukromého dopravce se pak omylem ocitl v hlavovém osobním nádraží na čtvrté koleji. Něco takového se stává zřídka. Proto se tato chyba okamžitě stala atrakcí. Řada cestujících si pořizovala foto z nápisů na informačních tabulích, které označovaly „Bitte, nicht einsteigen“ (prosím nenastupovat). Proto nabralo patnáct vlaků zpoždění kolem deseti minut. **(sh)**

Projekt katarského metra sází na pevnou jízdní dráhu

V Dauhá, hlavním městě Kataru, vzniká projekt, za který se nemusel stydět ani Londýn nebo New York – zbrusu nová podzemní dráha fascinujících parametrů. Čtyři linky nového metra budou propojovat centrum města s obchodními a obytnými čtvrtěmi. V centru metro povede pod zemí, na periferii pak na úrovni silnic nebo výše. Při fotbalovém mistrovství světa v roce 2022 má metro zajišťovat propojení mezi jednotlivými stadiony.

Stavba zaměstnává na 3 500 lidí

O velikosti stavby svědčí fakt, že výstavba jedné linky (zelené) vyjde na téměř 9 miliard QAR (katarský riál), což odpovídá cca 1,9 miliardy eur. Linka povede v dvou tunelech o délce 16,5 km, vznikne na ní šest stanic a jedna výhybková hala (tzv. switchbox). Pro nouzové opuštění tunelu metra budou vyhloubeny čtyři šachty s hloubkami až 40 m, 32 příčných cho-

deb a dvě další kombinované šachty pro sítě. Vzhledem k jejich velikosti se jedná spíše o stanice než o šachty. Aktuálně je v projektu angažováno na 500 technicko-administrativních pracovníků a 3 000 dělníků. Tunely razí šest razících strojů. Denně je třeba odvázet cca 4 500 m³ odtě-



Pásový dopravník přepravující vytěžnou zeminu imponuje svými rozměry.

žené horniny. Zvládnání této náročné logistiky má na starosti zvláštní sekce dodavatele stavby, která byla pro tento účel vytvořena. Pásový dopravník přepravující vytěžnou horninu ven z tunelu imponuje svými mimořádnými rozměry.

Katar chce prémiové produkty

Délka kolejí všech tří linek metra (zelená, červená a zlatá) dosáhne úctyhodných 172 kilometrů. Investor se rozhodl, že pro stavbu využije systém pevné jízdní dráhy, který dodá rakouská společnost PORR AG. Ten je znám i v České republice, byl použit při rekonstrukci Střelenského tunelu na česko-slovenském pomezí.

Doba výstavby pevné jízdní dráhy v Dauhá bude zhruba tři roky, přičemž se počítá přibližně 18 měsíců na přípravu a výrobu nosných kolejových desek a zbývající čas na samotnou pokládku. Pro dodržení tak krátké doby je nutné, aby na pokládku kolejí včetně vodivého

propojení jednotlivých desek a výhybek pracovalo pět týmů při výkonu 120 metrů svršku za směnu. Na uskutečnění projektu proto bude pracovat zhruba 500 dělníků.

„Katar má zájem výhradně o prémiové produkty. Systém pevné jízdní dráhy, kte-

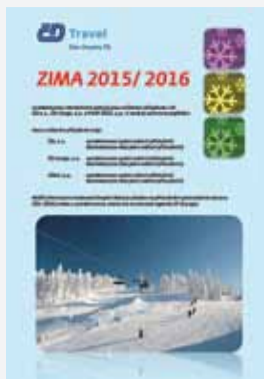


Čtyři linky metra propojí centrum s předměstím. FOTO ARCHIV AUTORA (2x)

řý jsme vyvinuli společně s Rakouskými spolkovými drahami (ÖBB), představuje produkt odpovídající vysokým nárokům investora. Systém, který je znám také pod názvem Slab Track Austria, je mezinárodně oceňován zejména pro svou minimálně šedesátiletou bezúdržbovou životnost,“ vysvětluje Karl-Heinz Strauss, předseda představenstva PORR AG.

V rámci projektu bude na nosných kolejových deskách položeno celkem 130 výhybek a křižovatek. Převážná část kolejíště bude umístěna v tunelu, jen malou část projektanti povedou na povrchu nebo na mostech. Při výstavbě podzemní dráhy bude třeba položit přibližně 42 tisíc nosných kolejových desek. Harmonogram výstavby předběžně počítá s tím, že všechny tunely budou vyraženy do dubna 2016, poté bude následovat stavba infrastruktury, stanic a servisního zařízení. První cestující by metro mělo odvézt v roce 2021. **VÁCLAV RUBEŠ**

NABÍDKA ČD TRAVEL



Právě vyšel katalog ZIMA 2015/16

V nabídce jsou tuzemské a zahraniční lyžařské i lázeňské pobyty. Zájezdy můžete objednávat do 18. 12. 2015 (nebo do vyčerpání dotací). Více info na www.cdtravel.cz, sekce „Pro zaměstnance Skupiny ČD a SZDC“.



Srí Lanka

hotel Czech Beach Resort ***

Pro samostatné cestovatele – letecky z Prahy do Kolomba s přestupem v Dubaji nebo Istanbulu s polopenzí (český majitel na místě).

Termín: 18. 4.–30. 4. 2016

Cena: 26 500 Kč po dotaci zahrnuje dopravu, transfer z/na letiště, ubytování s polopenzí, cestovní pojištění.

Více info na www.cdtravel.cz nebo na tel. 972 243 052



Česká republika

Wellness hotel Babylon **** Liberec

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

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

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



Slovensko

Turčianske Teplice – hotel Velká Fatra ****

Celoročně balíček Harmonie za 9 360 Kč

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



Česká republika

Krkonosé, hotel IDOL***, Dolní Mísečky

PODZIMNÍ POBYTOVÉ BALÍČKY

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

Platí v termínech 1. 10.–15. 12. 2015

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

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



„Hořící železnice“ aneb dědictví důlní činnosti

Za minulého režimu se na přírodu ohled příliš nebral. Hodně se na životním prostředí podepsala i důlní činnost. Nejinak tomu bylo v případě Ostravska. Kromě enormní ekologické zátěže však zdejší OKD „přispěly“ k devastaci okolí ještě něčím jiným. Vedlejší produkt těžby – hlušina – se použila jako materiál vhodný ke zpevnění drážních těles. Mělo to však jednu velkou nevýhodu: díky vysokému podílu uhlí byl tento materiál značně hořlavý. Následky na sebe nenechaly dlouho čekat.

Když jste přijeli koncem padesátých a v šedesátých letech na hlavní nádraží v Ostravě, zaujalo vás neobvyklé panorama dýmajících kuželových hald. Ostravsko-karvinské doly vedle až 24 milionů tun uhlí ročně produkovaly také 18 milionů tun hlušiny. Surovina považovaná za odpad se ukládala s určitým obsahem uhlí a síry v průvodních horninách na haldy, a protože byla umístována společně se škvárou z kotelen, tak se systematicky zapalovala a významně přispívala k dalším průmyslovým zdrojům exhalací z koksoven, železáren, elektráren a chemického průmyslu. V té době to veřejnost považovala za nezbytný průvodní jev rozvoje průmyslové společnosti.

Hlušina posloužila pro stavbu železničních násypů

Hledaly se cesty, jak hlušinu využít ve stavebnictví a často byla použita i pro stavbu železničních násypů v blízkosti dolů. Z hlediska základních vlastností to byl materiál vhodný a levný. Poddolované trati vyžadovaly občasné zvyšování drážních těles a na to se nejvíce hodily právě levné a dostupné hlušiny. Obsah hořlavých látek v náspech byl ale nebezpečný a k maléru stačila pouze vhodná příležitost. Aby toho nebylo málo, tak z nedokonalých uzávěrů některých typů hlavně samovýsypných vagonů se z přepravovaného nákladu uhlí nenápadně usypával uhelný prach a obohacoval násep hořlavinou. Parní lokomotivy občas vysypaly škváru z kotlů tam, kde to nemělo být, a tak se stalo, že z ničeho nic začalo těleso dráhy hořet. Obvykle se na to nepřišlo hned. Požár se šířil nepozorovaně pod povrchem a když hořely dřevěné pražce, začalo se vše řešit. Zároveň hasičů vybavených standardními prostředky pro likvidaci klasických požárů byl neúčinný a někdy zbytečně produkoval rozhodnutí k radikálnímu zásahu, který spočíval v odbagrování drážního tělesa. K tomu byly vybaveny OKD v závodech OKR Dopravy, Rekultivace a Hlavní báňské záchranné stanice. Práce vždy řídila odborná havarijní komise.

Požárů postupně přibývalo

Někdy se jednalo o technicky poměrně snadno řešitelnou záležitost, jako například v začátku

šedesátých let, kdy se vznítil násep železniční trati Havířov – Český Těšín v blízkosti dolu Dukla. To znamenalo mimo jiné i přerušování provozu – výluky na trati trvající přibližně 14 dnů. Práce bylo nutno vykonávat rychle jak

z hlediska minimalizace nákladů vzniklých výlukou trati, tak z hlediska rychlého zastavení šíření požáru.

Podstatně komplikovanější byl případ požáru nasypaného rozsáhlého zemního tělesa v oderské nivě, na kterém byl postaven chemický závod – Anilinka s rozsáhlým kolejištěm. Nákladové nádraží Anilinky mělo v té době asi dvaatřicet kolejí a na nich se řadily a shromažďovaly cisterny s vysoce hořlavými látkami.

Podzemní oheň ohrozil i chemickou výrobu

Ve druhé polovině 80. let se stal jiný případ. V prostoru nádraží vypukl požár dřevěné boudy, který hasiči uhasili bez podezření na nějaké vedlejší efekty. Za nějakou dobu se ovšem zcela nečekaně přerušilo signální elektrické vedení a později i silové kabely. Vedení závodu si zpočátku neuvědomovalo, jaké nebezpečí hrozí, ale když začaly hořet i dřevěné pražce, bylo jasné, že jde o vážnou věc. Požár pomalu ale jistě postupoval ke kolonám chemické výroby. O pomoc byla požádána i odborná komise OKD, která se aktivně zúčastnila řešení situace. Především upozornila vedení závodu na nebezpečí hrozící případným únikem kapalné hořlaviny do náspu nádraží. V tom případě se nedalo vyloučit vzplanutí a následný výbuch cisteren na kolejišti. Přijala se proto příslušná opatření v organizaci dopravy na kolejišti, která vedla ke zpomalení šíření podzemního ohně. Síť sond se do podloží kolejiště vpravoval inertní materiál a chemické látky k utlumení požáru.

Nejdůležitějším krokem bylo vyhloubení příkopu na rostlou zem – 12 m hlubokého a 2 m širokého, který oddělil od hořícího tělesa kolejiště kolony chemické výroby. Příkop byl zapažován betonovou směsí, aby se nemohli zhroutit. Byl to boj o čas a likvidace havárie si vyžádala značné finanční prostředky. Na jeho hloubení byla povolána speciální technika, pražce v postižené ploše byly vyměněny za betonové, vyměněna byla i kabeláž. Důležité bylo, že se během likvidace havárie nestaly žádné úrazy ani další problémy s katastrofálními následky. Těm se včasným a úspěšným zásahem zabránilo.



HLUŠINA. Ne, to není Mars. Tak vypadala prohořelá halda dolu Jan Šverma v Ostravě.



LIKVIDACE. Hořící drážní těleso odtěžily bagry, aby se oheň dál nešířil. FOTO AUTOR 3X

MILOSLAV VÍTEK

Příběh Legiovlaku doplnila rozstřílená posila

Jedním z nových vozidel Legiovlaku se letos stal na první pohled nenápadný kovářský neboli také dílenský vůz. Jako jediný jej sehnali, opravili a dodali kolegové ze Slovenska. Konkrétně jej s pomocí společnosti ŽOS Zvolen opravili členové tamního Klubu historické techniky (KHT) za finančního příspěvní Nadace Milana Rastislava Štefánika a podpory slovenského ministerstva obrany.



Slovenský vůz z roku 1906 má podobný osud jako jeho čeští sourozenci. Narozdí od nich ale nepostrádá dobrodružství. „Členové klubu ho objevili v Hronské Dúbravě, v roce 2006 se ho podařilo vytáhnout z kopřiv a zachránit, protože mu samozřejmě hrozilo rozebrání,“ přiblížil jeho historii Peter Oravec z KHT Zvolen. To ale ještě nikdo netušil, jak brzy vůz znovu ožívne.

„Když nás oslovili partneři z Nadace M. R. Štefánika, zda bychom se zapojili do projektu Legiovlak, popřemýšleli jsme a volba padla právě na tento dvouosák. Předpokládali jsme, že jeho oprava bude náročná, ale že až tak, to jsme nevěděli. Všechny díly z vozu, co se daly odmontovat nebo odvézt, byly rozkradené, dřevěná nástavba zcela shnilá. Navíc jsme zjistili různé technické defekty, jež bylo nutné opravit,“ popsal Oravec.

Autentické průstřely z války

Při pracích, kterým členové klubu věnovali ze svého času asi 1000 hodin, se přišlo i na nejrůznější překvapení. Vagon pochází z roku 1906 a ve střeše se našel záznam, že byl opraven roku 1932 v dílnách Louny, a dokonce tam klempíř nechal své iniciály AH a podpis. Při rozebírání shnilé skříně členové klubu s údivem zjistili, že v ocelové konstrukci je několik průstřelů po kulcích z doby 2. světové války, čili v osudu vozu nechyběly dramatické chvíle.

Zvolenští museli zajistit kompletní opravu pojezdu, dvojkolí a pružnic, šroubovek a narážecího ústrojí. Provedli komplet výdřevu stěn, takže zůstala jen střecha z roku 1932. „Vůz má tlakovou brzdu



O tom, že vůz zažil dramatické chvíle, svědčí fakt, že v jeho ocelové konstrukci zůstalo několik průstřelů po kulcích z dob 2. světové války.

Knorr a původní rozvaděč Knorr, který opravili v ŽOS Trnava a je řádně certifikovaný. Prováděla se vlastně úplná dílenská oprava tak, aby vůz měl příslušné papíry,“ vypočítával Oravec a vzpomněl i na historicko-technická dilemata, kter

rá se za pochodu musela řešit. „Třeba zda dát originální brzdové kohouty či nové s aretací. Předpis jasně hovoří, že musí být aretované, takže se nedalo nic dělat a historická věrnost musela v tu chvíli stranou.“



NOVINKA. Uvnitř vagonu nechybějí dobové relikvie a tabule vysvětlující účast slovenských legionářů v Rusku.

FOTO AUTOR (2x)

Poslední úpravy se odehrály ještě cestou do Prahy

Opravu ve Zvolenu zahájili v prosinci roku 2014 a práce technici dokončili letos 14. května, kdy vůz absolvoval zkušební jízdu. Pouhé čtyři dny před prezentací Legiovlaku v Praze, kam vagon musel dorazit po vlastní ose, tedy zdolat více než pětisetkilometrovou pouť. „S kolegy jsme jej odvezli na trase Zvolen – Vrútky a z Vrútek až do Prahy ho opatrně převážela tamní Rakaňa (přezdívka pro lokomotivu 182),“ dodává Oravec. V interiéru návštěvníka překvapí dobové dílenské vybavení, malá kovářská výheň s kovadlinou, bruska, ponk se svěrákem a zásobníkem na nářadí a hlavně šlapací soustruh. Vůz by s trochou nadsázky mohl i dnes posloužit jako zázemí ke zvládnutí leckteré drobné opravy. Uvnitř samozřejmě nechybějí tabule vysvětlující účast slovenských legionářů v Rusku – pohybovalo se jich údajně 3 333, další sloužili v legiích italských a francouzských. Informační materiály představují také osobnost M. R. Štefánika a nadaci.

A „správkaři“ ze Zvolena s profesionální zvědavostí pokukovali i po českých vozech, na nichž bylo možné objevit třeba zbytky sací brzdy, exotické ložiskové domky či speciálně natočené pružnice. Peteru Oravci se nejvíc líbil poštovní a obrněný vůz, jeho mladší kolega Peter Kalmán zase obdivoval vůz nemocniční. „Každý vagon je přehlídkou něčeho, co ve vlaku nesmí chybět,“ dodal na závěr.

Letošní pouť Legiovlaku ukončí zastávky v Brně, kam zavítá v sobotu 24. října, 7. listopadu přijede do Zlína a cestu Českem ukončí v Břeclavi, kde se objeví 20. listopadu.

MARTIN NAVRÁTIL

POŠTA

Švýcaři se pilně připravují. A co my?

Článek pojednávající o tom, jak se švýcaři dopravci připravují na provoz v novém Gotthardském tunelu a vybavují svá vozidla mobilní částí ETCS (Železničář 18/2015), ve mně vyvolal otázku, jak se na příchod nového zabezpečovače připravují České dráhy. Vždyť trať z Kolína do Břeclavi a dále na státní hranici s Rakouskem, resp. Slovenskem má být kompletně vybavena systémem ETCS Level 2 již velmi brzy, pokud mě paměť neklame, hovořilo se o roce 2016. Dochází již k vybavování vozidel Českých drah tímto zabezpečovačem?

ARNOŠT REICHMANN

Odpověď redakce: Problematikou zavádění ETCS L2 do rutinního provozu včetně otázky vybavování vozidel příslušným zařízením se budeme věnovat ještě v tomto ročníku Železničáře.

Poděkování za záchranu peněženky

V úterý 22. září jsem jako obvykle cestoval ranním spojem do práce ze stanice Nejdek do Karlových Varů. Jsem ale velice roztržitý, a tak jsem zapomněl peněženku s doklady ve vlaku a uvědomil jsem si to až asi pět minut po vystoupení z vlaku v Karlových Varech. Hned jsem spěchal na nádraží a oslovil paní pokladní, která byla velmi ochotná a celou situaci rychle vyřídila k mé naprosté spokojenosti. Doklady jsem si vyzvedl ten samý den po práci v karlovarském nádraží a byl moc rád, že doklady nenašel nějaký nepoctivý občan. Touto cestou bych tedy chtěl poděkovat paní pokladní ze stanice Karlovy Vary a také paní průvodčí Fojtíkové, že je našla a předala do úschovny. Přeji jim pevné zdraví a slunce v duši.

MARTIN JANEČEK

Pozvánka na výstavu modelů v Trutnově



Tak jako každý rok i letos pořádá Klub železničních modelářů Trutnov (KŽM) velkou výstavu modelů a kolejišť. Akce se uskuteční 27. 10. až 1. 11. 2015 ve Sportovní hale ZŠ Rudolfa Frimla v Trutnově. Ve spolupráci se Střediskem volného času Trutnov chtějí trutnovští modeláři předvést řadu zmenšenin. K vidění tak budou nejen klasické železniční modely, ale také specifické modely a hračky. Velké LEGO kolejiště s rozličnými okruhy, lokomotivami a vlaky a velké překvapení – jedinečný model sestavený celý z lego kostiček čnicí do výšky přes 2 metry. Firma MERKUR představí „staré“ plechové kolejiště. Zcela specifické modely, tentokrát z papíru, přiveze Muzeum papírových modelů – papírové vystřihoňanky s rozdílnými motivy, od malých domečků až po velké hrady. Muzeum připravilo na výstavu svoji „dílničku“, takže nejen děti, ale i dospělí si budou moci postavit papírový model. Rovněž němečtí modeláři budou mít na výstavě své zastoupení. Modelářský klub Pirna, který letos slaví 50 let od založení, přijede s klubovým kolejištěm. Novinku v Čechách představí klub z německo-polského příhraničního města Guben – krásné modulové kolejiště v motivu polských drah PKP. S modely letadel v měřítkách 1:48 a 1:35 přijedou modeláři z polské Swidnice. Zastoupení zde pochopitelně budou mít i čeští modeláři. Klub z Jičína představí svá tři kolejiště, mladí modeláři ze Dvora Králové nad Labem ukážou své malé kolejiště a klub při ESK Česká Skalice nabídne vlastní vláčkozářky včetně malé dílničky. A samozřejmě místní Klub železničních modelářů Trutnov ukáže veřejnosti již dobře známé velké klubové kolejiště s krásnou úzkorozchodnou tratí z dílny člena klubu Lukáše Košťála. Jménem organizátorů výstavy bych chtěl všechny co nejsrdčeji pozvat a doufám, že si k nám každý snadno najde cestu.

JÍŘÍ MATOULEK

TIPY NA VÝLET



Kokpit tramvaje T3 v Království železnic

V Království železnic na pražském Smíchově se mohou pochlubit návštěvníkům další atrakcí – funkčním kokpitem tramvaje T3. Zájemci mají možnost si vyzkoušet, jak se sedí na místě řidiče této nejslavnější pražské tramvaje. Přední část vozu tramvaje T3 byla umístěna do prvního podzemního podlaží expozice. V tramvaji můžete také na obrazovce sledovat průjezd po jedné z pražských tramvajových tratí. V Království železnic plánují, že projekt průjezdu vybrané trati bude promítána na přední sklo tramvaje a zároveň bude propojena s řídicími prvky vozu, aby si návštěvníci dokonale užili virtuální jízdu městem. Instalace funkčního kokpitu tramvaje doplnila jiný podobný a velmi oblíbený exponát Království železnic, a to audiovizuální simulátor kokpitu lokomotivy ř. 141 zvané Bobina. V něm se může každý návštěvník stát strojvedoucím a zkusit si řídit lokomotivu.

Nejbližší železniční stanice (zastávka):
Praha-Smíchov (Na Knížecí)



Na Festival otevřených sklepů se slevou

Svatomartinský Festival otevřených sklepů se koná o víkendů 14. a 15. listopadu ve Slovácké vinařské podoblasti. V Kyjově, Miloticích, Vlkoši, Vracově a Bzenci můžete v sobotu od 10 do 21 hod. a v neděli od 10 do 15 hod. zavítat do 30 otevřených sklepů na ochutnávku vín. Vinaři nabídnou i vybrané krajové speciality a hodové pochutiny k zakousnutí. Mezi festivalovými obcemi vás sveze bezplatná kyvadlová autobusová doprava. Registrace na festival a vybrané krajové speciality se sklenučkou a tištěným průvodcem, najdete v kyjovském Domě kultury na Masarykově nám. 34/3. Do Kyjova se svezte vlakem. Po předložení jízdenky ČD získáte slevu 20 % z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka ČD musí mít cílovou stanicí Kyjov nebo Kyjov zastávka s platností 13. 11., 14. 11. nebo 15. 11. 2015. Bližší informace o festivalu získáte na www.otevrenesklepy.cz.

Nejbližší železniční stanice/zastávka:
Kyjov/Kyjov zastávka



Na Křížovou horu od nové zastávky

Na Králičku patří k oblíbeným výletním místům rozhledna na Křížové hoře. Rozhledna je vysoká 25 metrů a do její vyhlídky vystoupáte po 130 schodech. Postavena byla podle projektu architekta Mádlíka v letech 2006 a 2007. Na přelomu 19. a 20. století bývala Křížová hora vyhledávaným poutním místem nejen obyvatel blízké obce Červená Voda. Její vrchol zdobil kostelík a později přibyla i křížová cesta a dřevěná chata, kde se mohli poutníci ukrýt před nepřízní počasí. Po odsunu Němců v roce 1945 však došlo k devastaci poutního místa a prostor za Křížovou horou sloužil armádě jako cvičiště. Před osmi lety tak rozhledna obnovila turistickou atrakci Křížové hory a nedávno k ní přispěla i nová vlaková zastávka Červená Voda-Pod Rozhlednou (trať č. 024). Jak už její název napovídá, je skvělým výchozím bodem pro výšlap na Křížovou horu a k rozhledně (1,3 km).

Nejbližší železniční zastávka:
Červená Voda-Pod Rozhlednou

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

21/2015

Exotický ostrov Jáva láká na jednu z posledních oáz parních ořů

V našich podmínkách známe parní lokomotivy už jen jako atrakci v čele historických vlaků. Někteří nadšenci nebo filmaři si občas zaplatí i zvláštní jízdy takových strojů s retrosoupravou a pokouší se udělat záběry ve stylu doby dávno minulé. Dodnes však na světě existují místa, kde parní lokomotivy stále slouží a kde se dá v provozu bez větší námahy pořídit fotografie se stejným motivem jako před sto lety.



Parní stroje se na Jávě až dnes stavějí v malém množství. Vytlačuje je silnější doprava.



STÁLE JEZDÍ. Na Jávě se s parními stroji můžete setkat třeba v cukrovarech.

Jedním z tabulek málo je ostrov Jáva v indonélské části na jižní polokouli, kde parní lokomotivy dodnes zajišťují svoji cukrovou třísku na některých zemědělských dráhách. Někdy se jedná o malý úsek železniční trati, který byl dříve v úživnosti s Indonézi, Dánskem, Německem, které byly na ostrov dovozeny v době nizozemské kolonizace.



Dvacetihodinový let za exotickou zemi může být i zážitkem, který vám poskytne spoustu vzpomínek. Na Jávě se můžete setkat s parními lokomotivy stále v provozu, třeba v cukrovarech a na některých úsecích železniční trati. V cukrovarech jsou parní lokomotivy stále v provozu, třeba v cukrovarech a na některých úsecích železniční trati. V cukrovarech jsou parní lokomotivy stále v provozu, třeba v cukrovarech a na některých úsecích železniční trati.

Většina lokomotiv pochází z Evropy – z Holandska, Dánska a Německa.

V Indonézi roste z cukrovky Šamberhano ležícího v níže dostupné venkové oblasti, kam mířili ani nářadníci. Někdy se nám podaří spatřit i lokomotivy parních dráh, kde jsou často vedeny podél pralesních cest. Šamberhano je bylo jedno z posledních dřevěných na jávě, kde parní trakce zajišťovala i trasové vlaky. Během let byly i parní lokomotivy, na které však vyšla jen jedna.

Technik je na Jávě pánem, proto musíme s ním být velmi opatrní a vstřícní.

Regionální trati skomírají

Začal jsem cukrovou jako se maselný vydat až do Óbaru na východní Jávě. Protože se jedná o delší trasu, využívá se zde i lokomotivy. Největším místem v okolí cukrovky Óbaru je Sribubod, kam se však nedá dostat vlakem. I když tam lokomotivy stále rodu. Někdy se jedná i o delší trasu, využívá se zde i lokomotivy. Největším místem v okolí cukrovky Óbaru je Sribubod, kam se však nedá dostat vlakem. I když tam lokomotivy stále rodu. Někdy se jedná i o delší trasu, využívá se zde i lokomotivy.



Občasná lokomotiva je mnohdy velmi náročná. Do betonu se připevňuje ručně.

SOTOINFO

Začal jsem cukrovou jako se maselný vydat až do Óbaru na východní Jávě. Protože se jedná o delší trasu, využívá se zde i lokomotivy. Největším místem v okolí cukrovky Óbaru je Sribubod, kam se však nedá dostat vlakem. I když tam lokomotivy stále rodu. Někdy se jedná i o delší trasu, využívá se zde i lokomotivy.

Článek je dostupný také v tištěné podobě. Pro více informací kontaktujte redakci.

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090