



Čtyřicítka vozů Bdmpee už slouží na vlacích vyšší kvality

Další modernizace dokončena

Vozidlový park pro dálkovou dopravu dostal další posilu, když skončila modernizace čtyřiceti vozů Bdmpee²³³ prováděná v šumperském závodě společnosti Pars nova. Poslední vůz byl předán 23. září 2014. Obnova vozidlového parku národního dopravce tím nekončí, rozbíhá se modernizace vozů dalších řad.

Vsalonku na pražském Masarykově nádraží se odehrála již velká řada významných setkání. Mezi ně se zařadila i pracovní schůzka ve středu 15. října členů představenstva Českých drah Michala Štěpána a Pavla Krtka se zástupci šumperské společnosti Pars nova, předsedou představenstva Tomášem Ignačkem a generálním ředitelem Michalem Kurtincem. Manažeri vyhodnocovali dosavadní spolupráci, zejména etapu zahájenou podpisem smlouvy v únoru 2012 ohledně modernizace čtyřicítky vozů Bdmpee²³³.

Pohodlnější, bezpečnější, klimatizované

První vůz byl schválen v létě loňského roku, poslední byl národnímu dopravci předán letos, v první podzimní den. Vozy vznikly z řady Bmee (VEB Waggonbau Bautzen 1986–87). Komfort pro cestující zejména ve vlacích IC a Ex směr Budapešť a Žilina tak obohatily moderním velkoprostorovým interiérem disponující plně klimatizované vozy umožňující provoz rychlostí 160 km/h (mají podvozky GP 200).

Vozy Bdmpee²³³ nesou číselné označení 61 54 20-71-xxx-x. Jejich délka je 26 400 mm, mají kotoučovou elektropneumatickou brzdu a nouzovou elektromagnetickou brzdu a centrální zdroj energie. Na představku jsou čtyři háky na jízdní kola. Předšupné dveře jsou za jízdy blokované, což přispěje ke zvýšení bezpečnosti. Cestujícím zde slouží zásuvky na 230 V pro mobily a notebooky nebo elektronický informační a rezervační systém. V interiéru se nachází 80 sedaček druhé třídy.

Výroba běžela tempem až čtyři vozy měsíčně

„Zakázku lze zařadit mezi ukázkové projekty, kde se těžkosti podařilo eliminovat už během zkušebního provozu,“ vzpomněl Michal Štěpán s tím, že vozy napomohou k další aktivní obchodní politice ČD ve vazbě na zahraniční linky. Generální ředitel firmy Pars nova Michal Kurtinec doplnil, že se ještě řeší poslední zbytky zpětných úprav u prvních vozů. „Zprvu jsme zakázku vnímali spíše jako mírně problematické dítě,“ řekl a narážel tím na to, že v rámci optimalizace a kvality dodávaného produktu se kompletně vyměnil dodavatel buňky WC.

V rámci fází projektu, vývoje, schválení i výroby, která běžela tempem až čtyři vozy měsíčně, si podle slov generálního ředitele Pars nova zaměstnanci častokrát sáhli na dno, aby vše bylo předáno v termínu a bez penalizací. „Hodně najetých kilometrů a platících cestujících,“ popřál Českým drahám Tomáš Ignačák, poděkoval ČD za spolupráci a připomenul, že navzdory velkému propadu trhu minulých let se společnost Pars nova podařilo zachovat objem výroby i počet zaměstnanců.

Na řadě jsou patráky Bmto

Modernizace tažených kolejových vozidel předáním vozů Bdmpee²³³ zdaleka nekončí. Aktuálními jsou zakázky na 62 vozů řady Bp nebo třeba modernizace 12 patrových vozů řady Bmto, které by v Praze a Středočeském kraji měly zkulturnit dopravu. V pracovní dny se ve vratných soupravách objeví mimo jiné na městské lince do Roztok u Prahy a o víkendech v Posázaví. **MARTIN NAVRÁTIL**

SLOUPEK

Uzavřeli jsme zakázku na úpravu vozů Bp

Modernizace vozidel pro dálkovou dopravu je v současné době náš prvořadý úkol. Plně si uvědomujeme, že chceme-li uspět ve stále tvrdším boji o zákazníka, musí velká část našich investic směřovat vedle regionálních souprav právě do tohoto segmentu. Radikální modernizaci čtyřiceti vozů řady Bdmpee proto naše snaha rozhodně nekončí. Vycházíme ze schválené strategie obnovy železničních kolejových vozidel, která s kontinuálním procesem omlazení našeho parku počítá. Před několika dny proto České dráhy uzavřely smlouvu na komplexní modernizaci prvních 31 osobních vozů řady Bp pro vlaky EuroCity a InterCity. Dodavatelem bude opět společnost Pars nova, kde byly modernizovány již zmiňované vozy řady Bdmpee. Také tato přestavba nabídne současný vysoký technický standard.



Hana Dluhošová
Feditelka
Odborné investic

Cestujícím nabídneme například klimatizovaný interiéru, audiovizuálním informačním systémem nebo elektrické zásuvky 230 V. Modernizované vozy řady Bp rozšíří flotilu komfortních vozů Českých drah 2. třídy pro rychlost 160 km/h pro mezinárodní a vnitrostátní spoje EuroCity, InterCity, expresy a rychlíky vyšší kvality Rx. Nadále myslíme také na cykloturisty, kteří jistě ocení šest míst pro uložení jízdních kol na jedné z nástupních plošin. Kontrakt zahrnuje rovněž opci na modernizaci dalších 31 vozů, celkem tedy České dráhy mohou nasadit až 62 moderních vozidel pro dálkovou dopravu. Bez zájmovosti není ani cena kontraktu, která je vzhledem k rozsahu modernizačních prací velmi přívětivá. Série prvních 31 vozů bude dodána do 17 měsíců od uzavření smlouvy, tedy do března 2016, a předpokládáme cenu necelých 545 milionů korun.

INFORMUJEME

Pozvali jsme novináře na česko-rakouský výlet

Ve středu 22. října, kdy se přes střední Evropu přesouvala studená fronta, jela vlakem railjet z Prahy a Brna do Vídně a zpět zhruba dvacetihlavá skupina novinářů. Cílem tohoto „press tripu“, který připravilo tiskové oddělení ČD, bylo prezentovat nové spojení Česka a Rakouska jednotkami railjet. Novináři si také prohlédli nové vídeňské hlavní nádraží, na kterém začnou railjety stavět od nového grafikonu.

Prezentovali jsme výhody railjetu do Vídně a Grazu

Rušno ve vlaku EC 73 bylo už z Prahy do Pardubic, kdy poskytovali rozhovory přítomným novinářům zástupci představenstva Českých drah Daniel Kurucz a Michal Štěpán. Během cesty si novináři prohlédli interiér railjetu včetně stanoviště řídicího vozu. Zajímavý výklad podali vedoucí údržby interiérových vozidel DKV Praha Emanuel Vaněček, brněnský vedoucí provozu depa Alois Kotrba a zástupce výrobce firmy Siemens. Pozornost věnovali novináři cateringu JLV a také strojevedoucí Markétě Bůzkové, která vedla railjet v české části trasy.

Po bleskovém přesunu S-Bahnem z Vídně-Meidlingu do podzemí hlavního nádraží skupinku přivítal Vinzenz Kroner, jeden ze šesti koordinátorů stavby odpovědný za dílčí projekt hrubé stavby, projekt, bezpečnostní techniku, topení a klimatizaci. Ten novináře s náležitým výkladem provedl nejprve přístupními prostory stanice – rozdělovací, jižní a severní halou, kde se ve dvou poschodích nacházejí vedle patřičných zařízení ÖBB pro cestující obchody na celkem 20 000 m² plochy, a samozřejmě i na nástupiště „1. poschodí“ (stačí 10 peronních hran a dvě podzemní). Pak zavedl výpravu do jednoho ze dvou podzemních podlaží, kde jsou umístěny rozsáhlé technologie klimatizace a vytápění, ale třeba také vykládací rampa pro obchodníky. A zajímavé vyprávěl třeba o principu usazení hybridních nosníků tak, aby vibrace nezasaňovaly obchody, či o podstatně banalítě typu ochrany před holuby.

Nádraží za miliardu eur

Z horka přímo na mraz, tak by šla s nadsázkou nazvat další část návštěvy Vídně. Cílem byla 67 metrů vysoká vyhlídková věž Bahnrampen (nejvyšší dřevěná věž Evropy), odkud je možné pohodlně shlédnout celou stavbu „hlaváku“. Věž s kinem, kavárnou, modelem stavby a prodejnou suvenýrů bude v provozu do letošního Silvestra, pak ji převezme nový majitel a není vyloučena ani demontáž a sestavení na jiném místě. Stavba vídeňského nádraží přišla zhruba na miliardu eur, z čehož samozřejmě určitou část (určenou na prostou stavbu) tvořila dotace EU.

„Díky prodeji 50 hektarů pozemků, tedy asi poloviny plochy po starých provozních nádraží Ost a Süd, soukromým investorům jsme získali další významné peníze, které mohly být vloženy do projektu,“ vysvětlil koordinátor stavby Vinzenz Kroner. Na plochách okolo nádraží, jejichž bonita dnes patří k těm „top“ ve Vídni, roste čtvrť Sonnwendviertel, kde vedle 550 000 m² kancelářských ploch vznikne i 5 tisíc nových bytů pro asi 13 tisíc lidí a nebude chybět zeletí v podobě osmihektarového parku nazvaného podle někdejšího starosty Vídně Helmuta Zilka.

Exkurze do střediska řízení

Odpoledne čeští novináři absolvovali exkurzi do nedalekého střediska řízení provozu tratí ÖBB uzlu Vídeň (8, resp. 9 osob ve směně řídí bezpečnou jízdu asi 1 400 vlaků), kde vyslechli fundovanou přednášku Reinharda Ulritze, manažera provozu ÖBB Wien Hbf. Tak jako celý den precizně simultánně tlumočenou paní Lenkou Sieberger. Poté se plní zážitků zpravodajové a fotografové vlakem EC 74 nebo EC 76 mohli vydat zpět domů.

MARTIN NAVRÁTIL

Jak se měnilo spojení z Prahy do Košic

Po devadesáti letech přichází zlom: na východ Slovenska budeme jezdit Pendolinem.



Příští Železničář vychází 21. listopadu.

HLEDÁME

Redakce Železničáře přijme do svých řad zaměstnance na pozici: **editor/webeditor**

Náplň práce:

- redakční zpracování textu
- spolupráce na textovém a obsahovém řešení tištěné i elektronické verzi periodika
- vyhledávání a zpracování zajímavých témat.

Požadujeme:

- dobrý přehled v žel. prostředí
- perfektní znalost českého jazyka
- pečlivost a spolehlivost
- schopnost a chuť se nadále rozvíjet.

Nabízíme:

- práci v dynamickém týmu
- možnost profesního růstu
- zajímavé platové ohodnocení.

Své nabídky spojené se strukturovaným životopisem a motivačním dopisem i případné dotazy pošlete na elektronickou adresu zeleznicar@cd.cz s předmětem EDITOR do 20. listopadu 2014. Nástup dle dohody.

NABÍZÍME

Sleva 20% na Festival otevřených sklepů

Jen čtyři dny po svatém Martinovi otevřou své sklepy vinaři na Znojmsku, aby přivítali všechny cestující Českých drah na Festivalu otevřených sklepů. Letošní ročník tohoto festivalu představí známé i zatím neobjevené vinaře z věhlasných vinařských obcí – Šatova, Nového Šaldorfu, Dobšic a Chvalovic. Znojmsko je známé svým veltlínským zeleným, ryzlinky a voňavými sauvignony. Pro milovníky těchto vín se festivalem otevírá možnost ochutnat mladá vína ze sklizně roku 2014 i starších. Přijďte srovnat poslední ročníky sami, seznámíte se i s viny originální certifikace tohoto vinařského regionu a nebude chybět ani bohatý gurmánský a kulturní program. Vše jako vždy přímo ve sklepech z rukou vinařů. V ceně vstupenky získáte degustaci všech vzorků, vstup do festivalových sklepů, tištěného průvodce s profily zapojených vinařství, degustační skleničku, stylovou tašku, možnost využití festivalové autobusové dopravy a vstup na vybrané akce doprovodného programu zdarma.

Svatomartinský festival začíná oficiálně v sobotu 15. listopadu, sklepy budou otevřeny od 10.00 do 21.00 s následným večerním programem. V neděli pak pokračuje od 10.00 do 15.00. Vykladová doprava zdarma mezi obcemi bude zajištěna po celou dobu festivalu. Registrační místo je v č. p. 168 v Novém Šaldorfu – v sobotu od 8 do 15 h, v neděli od 10 do 12 h. Návštěvníci mohou využít naši nabídku a získat po předložení jízdenky ČD slevu 20 procent z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanici Znojmo nebo Znojmo-Nový Šaldorf s platností 14. 11. 2014, 15. 11. 2014 nebo 16. 11. 2014. Více najdete na stránkách www.otevrenesklepky.cz. (mt)

Do Království železnic za pouhých 50 korun

Láká vás návštěva největšího modelového kolejiště v České republice, ale zdá se vám plně vstupné příliš vysoké? Máme pro vás dobrou zprávu! České dráhy jako oficiální dopravce do Království železnic mají pro všechny cestující, kteří si zakoupí místenku do vlaku, jehož cílová stanice je v Praze nebo Prahou projíždí, přípravu lákavou novinku v podobě poukázky na slevu ze vstupného. Ta je opravdu výrazná, neboť místo obvyklých 160 Kč za dítě do 15 let nebo 260 Kč plného vstupného za dospělou osobu zaplatí zákazník ČD s místenkou pouze 50 Kč! Místenka musí být zakoupena pouze v pokladně Českých drah a poukázka bude vydána tamtéž na základě vyžádání cestujícího. Lze ji uplatnit bez rozdílu věku a je platná 3 měsíce od data vystavení. Tato výhodná nabídka platí od 24. října 2014 do 31. října 2015. Podrobnější informace najdete na adrese www.cd.cz/kralovstvizeleznice. (rub)



Symbioza v provozu: vlakoví revizoři vedle supervizorů

Naše společnost je národním dopravcem. To na ni klade vysoké nároky nejen v oblasti kvality osobní dopravy, ale zejména v prozákaznickém přístupu k cestující veřejnosti a chování zaměstnanců prvního kontaktu vůči našim zákazníkům. Od 1. října 2014 byl nově nastaven systém zpětné vazby a využívání poznatků z kontrolní činnosti mezi vlakovými revizory a supervizory. Zároveň byl v organizační jednotce Zákaznický personál navýšen počet supervizorů, nově jsou organizována školení komunikace a dovedností pro vlakové revizoři.

Nosnou součástí procesu kontrolní činnosti v Zákaznickém personálu je vlakový revizor. Pod pojmem revizor si většina lidí představí „zlého muže“, který kontroluje cestující, zda mají platnou jízdenku, nebo chytá ve vlacích černé pasažéry. Samozřejmě, prvotním posláním vlakového revizora je zabránit úniku přepravních tržeb (jde přece o příjmy naší společnosti), a to zejména na tratích se specifickým způsobem odbavování cestujících a ve vlacích, kde lze takový únik předvídat.

Revizor hlídá nejen úniky tržeb

Každý vlakový revizor má svůj obvod působnosti, na základě vzorových směn má přiděleny vlaky a úseky, které byly vytvářeny na základě vyhodnocení závěrů z minulých kontrolních činností, nebo kde hrozí únik přepravních tržeb. Zde nelze opomenout hromadné společenské akce, jako jsou hudební festivaly, kulturní a zájmová setkání, sportovní akce, kdy dochází k velké koncentraci cestujících na jednom místě a ve stejném čase. Vlakový revizor nejenom odbaví cestující

Kolik aktuálně vybrali revizoři na pokutách

Počet černých pasažérů bohužel neklesá a agresivita některých spoluobčanů vůči našemu personálu stoupá. Vlakoví revizoři vybrali na pokutách za devět měsíců tohoto roku 5 832 993 Kč, 1 854 eur a sepsali hlášenky k vymáhání v hodnotě 2 615 000 Kč.

čího jízdenkou, ale také usměrní podle potřeby cestující a je dalším platným členem týmu na vlaku.

Vlakový revizor je však také ten, kdo kontroluje práci vlakových čet a strojvedoucích na tratích se specifickým způsobem odbavení cestujících. Prověřuje dodržování technologických postupů a předních dovedností, všímá si chování vlakového personálu i personálu osobních stanic, jak vystupuje vůči zákazníkům,

jak reprezentuje naši společnost, zda je řádně ustrojen. Tyto poznatky pak následně předává supervizorům a vedení Zákaznického personálu. Nastavený systém zpětné vazby slouží nejen ke zlepšování prozákaznického přístupu našich provozních zaměstnanců, ale také ke zkvalitnění poskytovaných služeb. Stejně tak vlakový revizor sleduje kvalitu vlakových souprav a úroveň poskytovaných služeb na palubě vlaku. Vlakoví revizoři během své služby monitorují také železniční stanice, zejména pak čistotu veřejných prostor pro cestující, správnost a úplnost hlášení, činnost našich smluvních partnerů, přepravní proudy, vývěsky, stojany na propagační letáky...

Supervizor především motivuje, komunikuje

Smyslem činnosti supervizora je soustavně monitorovat chování, vystupování a plnění pracovních povinností zaměstnanců obsluhy vlaku ve smyslu Etického kodexu Českých drah, norem a dalších technologických pokynů a využít těchto poznatků pro prohlubování

vzdělávání zaměstnanců. Toto vzdělávání probíhá formou konzultační činnosti s cílem rozvíjet dovednosti v oblasti komunikace, asertivity a aktivního prozákaznického přístupu.

Supervizor ale neprovádí jen kontrolní činnost, ale také motivuje zaměstnance obsluhy vlaku k přijetí hodnot a cílů společnosti České dráhy, aktivně komunikuje jednotlivé řídicí kroky vedení společnosti a vydané technologické pokyny tak, aby se zaměstnanci ztotožnili s cíli naší společnosti a pozitivně ji reprezentovali vůči zákazníkům. Supervizor sleduje práci zaměstnanců obsluhy vlaku ve stanicích se zaměřením na přípravu vlakové dokumentace, včasnost pobytu u vlaku, chování zaměstnanců vůči cestujícím, provádění informačního servisu, výpomoc cestujícím při nástupu, činnost při příjezdu vlaku do stanice apod. (činnost provádí dle možností skrytě). Při monitoringu se zaměřuje na výkon služby jemu přidělených zaměstnanců. Během jízdy vlaku supervizor sleduje práci zaměstnanců obsluhy vlaku – způsob jednání s cestujícími, způsob odbavení, celkový přístup k poskytování služeb cestujícím apod.

Následně pak supervizor konzultuje vzniklá zjištění buď přímo na místě, nebo ve vyhlášených konzultačních hodinách. Úzce spolupracuje s vlakovým revizorem a informuje ho, jakým způsobem řešil zjištění, která od něho obdržel. Společně pak tvoří vlakový revizor a supervizor kontrolně vzdělávací tým, který posunuje naši společnost dál a udržuje konkurenceschopnost národního dopravce. VLADIMÍR PELEŠEK

Autor je vedoucí oddělení kvality a kontroly Generálního ředitelství Českých drah.

Břeclav má přestupní terminál hrana-hrana

Autobusy Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje přestaly od neděle 28. září zajišťovat na staré břeclavské autobusové nádraží. Místo toho začaly využívat nový dopravní terminál, který sousedí těsně s prvním nástupištěm žel. stanice. Takzvaný systém hrana-hrana vítají především cestující, kteří díky rozšířujícím se elektronickým jízdenkám a internetovému prodeji nepotřebují zacházet k pokladnám ČD.

Za peníze EU i města

Nový autobusový terminál byl slavnostně otevřen u příležitosti Národního dne železnice v sobotu 27. září. První pravidelně cestující přivítal o den později. „Podobně jako před několika lety ve Znojmě se nyní i v Břeclavi podařilo přiblížit autobusy železnici. Navíc došlo ke sjednocení městských a regionálních linek do jednoho prostoru. Výrazně se tak zjednoduší přestupy nejen mezi autobusy vzájemně, ale především mezi autobusy a vlaky. Cesta z řady obcí Břeclavska do Brna, Hodonína nebo třeba Znojma bude příjem-

nější a jednodušší,“ říká ředitel firmy KORDIS JMK Jiří Horský.

Stavba se skládá ze dvou částí – přestupního terminálu, který je spolufinancován z Evropského fondu pro regionální rozvoj přes Regionální operační program NUTS 2 Jihovýchod, a části okružní křižovatky, která je hrazena z prostředků města. Cílem projektu je zlepšení systému a koordinace veřejné dopravy, zvýšení komfortu a zkrácení přestupních časů. Investorem bylo město Břeclav.



Přestup mezi vlakem a autobusem je na stejné výškové úrovni. FOTO AUTOR

Konec různých stanišť

V dřívější době byla podle slov Jiřího Horského organizace veřejné dopravy v Břeclavi roztržštěná. „Městské autobusy zastavovaly před nádražní budovou Českých drah a naopak na regionální spoje odjížděly z takzvaného starého autobusového nádraží, které bylo umístěno v poměrně velké vzdálenosti od železničního nádraží. Nebyly tak možné pohodlné přestupy mezi regionálními a městskými autobusy a železniční dopravou. Nový uzel výrazným způsobem dopravu pro veřejnost zlepšil,“ potvrzuje Horský.

Autobusové zastávky jsou proti minulosti zastřešeny a kapacita nového proskleného terminálu je dostatečně velká. Stavba umožnila výrazným způsobem zkvalitnit přednádražní prostor, který se stane důstojnou branou do centra Břeclavi. Díky spolupráci všech zúčastněných se podařilo terminál vybudovat systémem hrana-hrana. Cestující tak snadno přijdou k nástupištěm, kam přijíždějí vlaky směrem Brno či Pířerov, popřípadě v opačném směru na Znojmo či do Vídně nebo Bratislavy. Navíc je břeclavské ná-

draží řešeno jako bezbariérové, takže nástup i z jiných nástupišť než jen z prvního lze pohodlně zvládnout výtahem.

Vlaky v symbióze s autobusy

V terminálu je k dispozici celkem dvánáct stanišť – první čtyři slouží městské dopravě a páté až desáté regionální autobusům. „Na břeclavské autobusové nádraží nyní zajišťují celkem osm linek břeclavské městské dopravy a dále šest linek regionálních autobusů. Na železničním nádraží pak končí čtyři vlakové linky zařazené do integrovaného dopravního systému a k nim je nutno přiřadit i mezistátní osobní či dálkové vlaky směřující do Rakouska a na Slovensko. Výhledově se zvažuje možnost rozšíření jihomoravské integrace i do těchto sousedních zemí, a to buď rozšířením tarifu IDS JMK ve vlacích, nebo přeshraničními autobusovými linkami. A navíc má město Břeclav ze starého autobusového nádraží v plánu co nejdříve udělat záchytné parkoviště typu Park and Ride,“ dodává ředitel Jiří Horský.

MARTIN HARÁK

Autopilot strojvedoucích ještě neřekl své poslední slovo

KRÁTCE

Literáři na trati měli křest se sexuologem


Ve středu 22. října hostil vládní salonek pražského hlavního nádraží šestnáct z osmnácti autorů knihy Literáři na trati. Ojedinělý projekt antologie pišícíků železničářů odstartoval vlakvedoucí ČD František Tylšar na počátku letošního roku (mimo jiné též výzvou v Železničářích). Za několik měsíců se mu podařilo seskupit autory z řad aktivních nebo vysloužilých železničářů. Kniha přináší na 160 stranách celou plejádu literárních forem od veršů přes povídky, fejetony a pohádky až po hluboká zamyšlení. V historických prostorách vládního salonku došlo ke slavnostnímu křtu, kterého se ujal místopředseda Obce spisovatelů ČR a známý sexuolog Radim Uzel. Následovala autogramiáda autorů.

Vozidlové radiostanice od ČD - Telematika

Společnost ČD - Telematika úspěšně dokončila projekt Vybavení železničních kolejových vozidel ČD a ČD Cargo radiostanicemi GSM-R. Ty slouží pro komunikaci strojvedoucích s výpravčím, dispečerem, jiným hnacím vozidlem, případně k další služební komunikaci do jakékoli jiné telefonní či mobilní sítě a výrazně zvyšují bezpečnost v železniční dopravě. „Celkový počet radiostanic GSM-R, kterými jsme vybavili železniční vozidla, už přesáhl číslo 1 360,“ uvádí Miroslav Rezníček, předseda představenstva společnosti ČD - Telematika. V letošním ukončené etapě se jednalo o vybavení 459 vozidel zmíněných společností.

Aplikace Můj vlak pro moderní odbavení

České dráhy připravily speciální aplikaci Můj vlak pro chytré mobilní telefony a tablety s operačními systémy Android a iOS. Aplikace umožní komplexní odbavení cestujících ČD. Kromě běžných funkcí, jako je hledání spojení nebo nákup jízdenek, v ní cestující najdou palubní portál s průběžnými informacemi o jízdě vlaku, přestupech ve stanicích nebo o výlukách a mimořádnostech na tratích. Výhodou aplikace je také možnost hledání jízdních řádů off-line, a to včetně spojení do zahraničí. Aplikaci je možné zdarma stáhnout v Google play a App Store od 30. října 2014. Její uživatelé získají kompletní informace o cestování vlakem sružené do základních logických celků – Spojení, Vlak, Stanice a Jízdenka.

(rub, čdt, tis)

Před jedenadvaceti lety spatřil světlo světa systém, který je dnes znám pod zkratkou AVV. Jedním z původců myšlenky automatického vedení vlaku nebo též systému cílového brzdění je Ivo Myslivec. Jeho práce usnadnila život mnoha strojvedoucím a zvýšila bezpečnost na železnici. Hovořili jsme s ním nejen o historii technologie AVV, ale také o vyhlídkách tohoto ryze českého technologického fenoménu.

vlaku v okamžiku jejich přejetí a palubní odometrický systém umožňuje polohu vlaku dále průběžně sledovat.

Co je podle vás největším benefitem této technologie?

Velmi důležité je, že strojvedoucího zbavuje regulační nádeničiny, což přináší více prostoru sledovat dopravní situaci. Nejvíce se jeho pomoc projevuje za snížené viditelnosti. Dispečerům a výpravčím přináší možnost přesnějšího dodržení plánovaného grafikonu. Vlak nejede například zbytečně s náskokem, což v závěru poskytuje plynulejší a komfortnější jízdu bez zbytečných zastavení při vjezdu do stanice a vyčkávání na čas. Cestuj-

ící určitě ocení, že vlak zastavuje ve stále stejném místě, takže nemusejí běžet po peroně k těm „svým“ dveřím, a vlaky navíc zastavují co nejbližší k podchodům. Dalším přínosem je fakt, že prostřednictvím úspor energie obecně cílové brzdění přináší trochu čistší vzduch a v úsecích, kde vlak jede výběhem, i méně hluku a nižší opotřebení tratí.

Došlo v průběhu nasazení AVV k nějakým modifikacím?

AVV již dospěl do fáze rutinního využívání, nebo jak se dnes moderně říká komerčního provozu. Dnes AVV dokáže k lokalizaci využívat kromě původních MIBů i GPS nebo takzvanou eurobalízu,

pokud je vozidlo vybaveno příslušnými přijímači. V případě eurobalízy musí být lokomotiva nebo jednotka vybavena celou palubní částí vlakového zabezpečovače ETCS. Část AVV, nazvaná Optimalizátor jízdy vlaku, si dnes dokonce poradí i s vlaky kategorií expres, rychlík a spěšný a dokáže ve stanovených stanicích dodržovat časy průjezdů a křižování, což v začátcích zkoušek systému nebylo možné.

Kde se v současné době můžeme s cílovým brzděním setkat?

U různých vozidel Českých drah. Magnetické informační body čtou pantografové jednotky CityElefant 471, které jsou v provozu především v pražské, středočeské a moravskoslezské aglomeraci. Současně je najdeme také u nejmodernějších elektrických lokomotiv Českých drah řady 380 a řídicích vozů Sysel tedy řady Břhpvee⁹⁸. Na elektrických lokomotivách řad 162, 163 a 362 upravených pro ovládání pomocí linky WTB, modernizovaných Breljovcích řady 750.7 nebo na motorových vozech řady 842 se můžeme setkat s verzí AVV, která kromě MIBů používá k lokalizaci vozidla i systém GPS.

Stranou nezůstávají i v této kategorii motorové nákladní lokomotivy řad 744 a 753.6 a také měřicí vozy přestavěné z motorových vozů řady 851. A jako bonbonek na závěr mohu uvést, že na CityElefantu 471.042 a na lokomotivě 362.166 spolupracuje systém AVV v rámci pilotního projektu s palubní částí ETCS. Jde zatím o jedinou spolupráci tohoto druhu v Evropě.

Čeká systém AVV další vývoj, nebo již vyčerpal svůj potenciál?

Sesterské systémy, označené jako ACBM, jsou v provozu od roku 2004 v pražském metru, nyní uvádíme do provozu systém i na nové lince metra ve Varšavě. Na železnici může AVV využít v zásadě každý, kdo si pořídí jím vybavené vozidlo, nicméně České dráhy v tomto směru stále hrají prim. V blízké budoucnosti chceme uvést do života i nákladní verzi. Ve vzdálenější budoucnosti bychom pak AVV rádi propojili s dispečerskými systémy, jako jsou GTN nebo ASVC, aby bylo možno modifikovat časy příjezdů či odjezdů na dálku a lépe tak řídit sled vlaků. A pochopitelně je naším cílem co nejrychlejší rozšíření systému AVV na všechny důležité železniční tratě s akcentem na první až čtvrtý tranzitní koridor. MARTIN HARÁK

Co všechno umí systém AVV?

Počítačový systém AVV vykonává rutinní činnosti při řízení vlaku namísto strojvedoucího. Kromě samočinně probíhajícího brzdění vozidla k rychlostním, návěstidlovým a nástupišťovým plnům ještě jednu neméně důležitou funkci: propočítává energeticky optimální jízdní strategii a tu zadává vozidlu, které pak samo jede výběhem neboli jízdu setrvačností, případně si samo omezuje rychlost. Právě úspory energie vzniklé touto optimalizací dokáží během několika mála let vrátit náklady, které bylo nutno na počátku vynaložit na pořízení traťové části systému AVV v podobě magnetických informačních bodů, takzvaných MIBů, které mají vzhled páru podélně položených pražců umístěných mezi kolejnicemi. Tyto MIBy systému AVV poskytují informaci o poloze

IVO MYSLIVEC

Po absolvování Fakulty elektrotechniky ČVUT Praha v oboru Technická kybernetika nastoupil v roce 1990 do Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ Praha), kde působil až do roku 1996 v oddělení technologie železniční vozby. V roce 1995 absolvoval postgraduální doktorské studium na VŠDS Žilina, obor Elektrická trakce a pohony. V roce 1996 přešel spolu s celým oddělením z VUZ Praha do firmy AŽD Praha, kde působí dodnes.



PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ÚSVIT RYCHLOTRAŤÍ MUSÍ ŘEŠIT ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD

Příprava vysokorychlostních tratí v Česku ještě ani nezačala a už ji řeší Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Konkrétně jde o zakázku SŽDC na zpracování studie, která zhodnotí možnosti vedení rychlotratí a jejich národohospodářský přínos. Má jít o dokument za zhruba 20 milionů korun, který bude po schválení vládou sloužit jako vodítko pro výstavbu. „Ve věci bylo v polovině října zahájeno prvostupňové správní řízení,“ potvrdil mluvčí antimonopolního úřadu Martin Švanda. Stížnost na postup SŽDC podala organizace Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP), kam se počátkem října vrátil její zakladatel Petr Šlegr. Velký propagátor vysokorychlostních tratí byl donedávna náměstkem právě na správě železnic, kde se zmíněná zakázka chystala už v roce 2012. Státní investor SŽDC nakonec zakázku vypsal za změněných podmínek až letos v červnu a několikrát ji upravoval. V CEDOP panuje přesvědčení, že je šitá na míru projektantské firmě Sedup Praha. To však správa železnic vehementně popírá. Antimonopolní úřad nemá pro rozhodnutí žádné lhůty. E15 29. 10. 2014

KARLOVARSKÉ HORNÍ NÁDRAŽÍ SE ZAČNE PŘESTAVOVAT

Karlovarské horní nádraží se začne po letech odkladů přestavovat. Umožnil to převod budovy z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), která už připravuje tendr na zhotovitele nové nádražní haly. Její stavba by měla začít v únoru 2015 a dokončena má být v listopadu 2015. Horní nádraží je poslední roky ostudou města. O to víc, že je vstupní branou do lázeňského města. Budova byla postavena po druhé světové válce jako dočasná náhrada vybombardovaného nádraží. K převodu došlo na základě kupní smlouvy mezi Českými drahami a SŽDC, která byla uzavřena dne 1. září. K vlastnímu fyzickému předání nemovitosti došlo 9. října. Cena budovy byla stanovena na 4,1 milionu korun. V rámci připravované stavby bude postupně zdemolována stávající výpravní budova a na jejím místě bude postavena novostavba vycházející z návrhu architekta Petra Frantý. Zároveň tam bude zázemí pro řízení dopravy a správu nádraží. SŽDC také chystá modernizaci zbývající části stanice s vybudováním nového podchodu a rekonstrukcí celého kolejiště. ČTK 24. 10. 2014

ZAUJALO NÁS

Příští rok bude na železnici ve znamení výluk. SŽDC chystá velkou modernizaci tratí za víc než 44 miliard korun. Některé trasy se zastaví i na půl roku. Přes šest tisíc výluk má vyřešit náhradní autobusová doprava pro cestující. Už teď ale musí České dráhy řešit problém, kde tolik dopravců sehnat.

MF DNES 20. 10. 2014

RAILJETY ČD DOSTALY GLEJT PRO JÍZDU DO NĚMECKA

Seďm modrých souprav railjet si České dráhy pořídily kvůli lince do Vídně a Štýrského Hradce. Státní dopravce ale počítá v budoucnu i s jízdami k západním sousedům. Získal k tomu důležité povolení. „Máme zprávu od dodavatele souprav, firmy Siemens, že naše vlaky získaly způsobilost k provozu v Německu od tamního drážního úřadu. Týká se veškeré kompatibility k provozu v německé síti,“ řekl Michal Štěpán, náměstek Českých drah pro osobní dopravu. Pro dráhy je toto rozhodnutí důležité hlavně z hlediska budoucnosti. „Povedeme s německou stranou jednání o tom, že některé vlaky na trati Praha – Vídeň – Štýrský Hradec v okrajové části dne neskončí v Praze, ale budou pokračovat až do Drážďan,“ popsal Štěpán. České dráhy nyní posílají do Německa vlaky na trasu do Berlína a Hamburku. Objednání mají sedm párů vlaků. Tam však Deutsche Bahn o soupravě railjet zatím nestojí. Problémem jsou hlavně velice rozdílné požadavky na kapacitu souprav. Šéf Českých drah Daniel Kuruč ale věří, že německé povolení jeho firma využije. LIDOVÉ NOVINY 23. 10. 2014

NA ŽELEZNICI VZNIKNE NOVÝ, MOCNÝ ÚŘAD

Ministerstvo dopravy se po dlouhém zvažování rozhodlo, jak naloží s požadavkem Evropské komise na nezávislou regulaci železniční dopravy. Přijde nový centrální úřad takřka jím na zelené louce. Padají tři varianty začlenění železničního regulátora například do stávajícího Drážního úřadu či dokonce do Energetického regulačního úřadu. „Předpokládány termín vzniku nového úřadu je leden 2016,“ uvedl mluvčí ministerstva Zdeněk Neusar. Regulátor je součástí evropské směrnice o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Její překlopení do českého práva má zpoždění. Součástí změny je vedle novely zákona o dráhách i nový zákon, podle něhož bude ústřední úřad státní správou zřízen. Potřebné pravomoci na něj přejdou z Drážního úřadu. Nový regulátor přitom získá významnou pravomoc v souvislosti s liberalizací trhu vlakové dopravy, bude totiž mít na starosti přidělování kapacit dopravní cesty, jinak řečeno místa na kolejích. Lze přitom očekávat dramatický soubor o místo šéfa úřadu. V kuloo-rech ministerstva koluje i jméno exministra Zdeňka Žáka. E15 22. 10. 2014

KAM JET

Na podzimní výstavu v Hradci Králové



Zveme vás na tradiční podzimní výstavu železničních modelů, která se koná od 8. do 17. listopadu na hlavním nádraží v Hradci Králové. Otevřeno mají v pracovní dny od 14 do 18 hodin, v sobotu, neděli a o státní svátek od 9 do 18 hodin. Letos se vystavuje klubové kolejiště velikosti TT o rozměrech asi 8 x 3,5 m. Ve vitrínách je možné zhlédnout modely od velikosti N až po 0. Bude zde i malý obchod se suvenýry. Akci pořádá Klub železničních modelářů Hradec Králové.

Výměnná setkání KŽC na hlavním nádraží

Klub železničních cestovatelů si vás dovoluje co nejrůzněji pozvat na tradiční Výměnná setkání, která se budou konat o sobotách 15. 11. a 6. 12. Na setkáních je možné zakoupit, ale i prodat či vyměnit různé dopravní předměty jako třeba železniční a dopravní publikace, jízdenky, starší jízdní řády, dopravní předpisy, odznaky, mapy, fotografie, železniční DVD, modely a modelářské potřeby i další předměty spojené s železnicí či MHD. V prosinci je zde možnost zakoupit nové jízdní řády zahraničních železničních správ. Výměnná setkání se konají v kulturním sálu stanice Praha hlavní nádraží vždy od 7 do 11 hod. Další informace získáte na www.kzc.cz.

Parním vlakem z Brna do Lednice a zpět

Zvláštním parním vlakem si v pondělí 17. listopadu připomeneme výročí 113 let od zahájení provozu na trati Břeclav – Lednice. Vlak bude tažen parní lokomotivou Šlechtična 475.101 vyrobenou v roce 1947 v Plzni. Za lokomotivou budou zařazeny zelené vozy s dřevěnými sedáčky kamí ze 40. a 50. let, tzv. Rybáky, a bufetový vůz s občerstvením, upomínkovými předměty. Zde také objevíte nabídku výborných jihomoravských vín. Vlak vyjíždí z Brna hl. n. v 8.40 s příjezdem do Lednice v 10.30. Zpět odjíždí v 16.00, ale během dne se dvakrát projede do Břeclavi a zpět. V Lednici u nádraží bude obecní zabijačka, v Lázeňském domě Perla je připraven den otevřených dveří a ochutnávka mladých vín. S jízdenkou z vlaku nabízíme bonusový program našich partnerů. Za snížené vstupné je možno absolvovat prohlídku zámku. V Zámecké cukrárně Lednice, která se nachází v budově Zámeckého hotelu při vstupu do parku, je připravena sleva 10 procent. V Břeclavi si nenechte ujít – se slevou 50 procent – VeloPavilon v parku u nádraží, synagogu, Lichtenštejnský dům, prohlídky Zámeckého pivovaru. Prohlídky nového minipivovaru Frankies budou zdarma. Prodej jízdenek ve všech pokladnách ČD probíhá od 7. listopadu. (mk, lv, mt)



MOŽNÁ VARIANTA. Takto si modernizaci brněnského hlavního nádraží pod Petrovem představili studenti v roce 2011.

VIZUALIZACE ARCHIV AUTORA (3x)

Kde bude stát brněnské hlavní nádraží? Zůstane na svém místě a jen projde zásadní modernizací včetně zvýšení kapacity, nebo se přesune k řece k dnešnímu autobusovému terminálu Zvonařka a bude vybudováno takzvaně na zelené louce? Obě varianty mají hlasité skupiny zastánců. Jejich spor trvá už dlouhá léta a ministerstvo dopravy plánuje příští rok definitivně rozhodnout. Dočkáme se? V obou variantách se počítá s investicí okolo dvaceti miliard korun.

Brněnské železniční dilema: pod Petrovem, nebo k řece?

O přestavbě stanice Brno hlavní nádraží se mluví už dlouho. Stavební práce brzdi i spor o konečnou lokaci nádraží. Přesunout, nebo nechat na místě? Podle odborné studie s názvem „Dopracování variant řešení železničního uzlu Brno“, která se objevila letos v létě, jsou obě varianty uskutečnitelné.

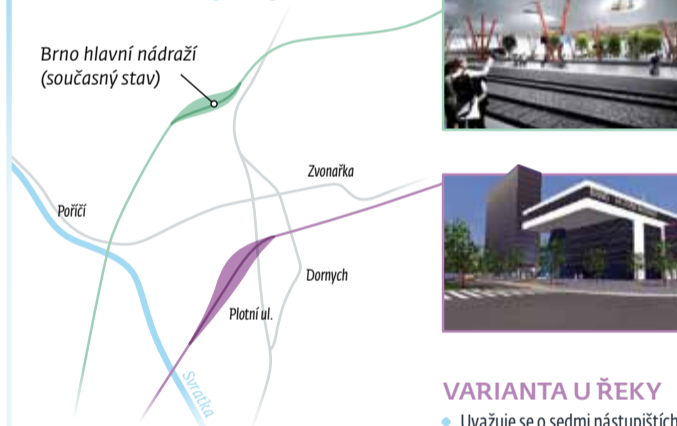
Současné nádraží kapacitně nestačí

První variantu, pracovně nazývanou „U řeky“, prosazuje kraj i bývalé vedení Brna. (Text článku vznikl před komunálními volbami – poznámka redakce.) Hlavním principem přestavby je modernizace jedné železniční trasy kompaktně vedené po území města mezi Židenicemi a Horními Heršpicemi s novým hlavním nádražím na místě stávajícího Dolního nádraží. Drážní stavby by byly koordinovány s výstavbou městské infrastruktury tak, aby nejen nové nádraží, ale současně městská čtvrť, která by měla vzniknout na uvolněných plochách, byly dobře napojeny a kvalitně dopravně obsloubeny. Navržené řešení by podle svých zastánců mělo odstranit řadu nedostatků současného hlavního nádraží, hlavně co se týká jeho technického stavu a nedostačující kapacity, která je dnes na hranici možností.

Velkorýsý počín na zelené louce

Nádraží by mělo být multimodálním dopravním uzlem, který na jednom místě nabídne rychlé přestupy mezi železniční dopravou, prostředky městské hromadné dopravy a také regionální a dálkovou autobusovou dopravou. Stranou by neměl zůstat ani prostor pro individuální dopravu. Řešení počítá s kapacit-

VARIANTY UMÍSTĚNÍ



VARIANTA POD PETROVEM

- Segregace kolejových tras pro vlaky jednotlivých segmentů železniční dopravy, které si tak navzájem nepřekáží.
- Budoucí trasy vysokorychlostní dopravy by byly zcela odděleny, v prostoru hlavního nádraží by pro tyto vlaky sloužila samostatná podzemní kolejová skupina se šesti nástupními hranami o délce 420 až 470 metrů.
- Průtah prvního tranzitního koridoru pro nákladní vlaky by vedl zcela samostatnou stopou mimo centrální oblast Brna.
- Regionální a dálková osobní doprava by využívala modernizovanou povrchovou skupinu současného hlavního nádraží, kde by se rozšířil počet průběžných kolejí z dnešních šesti na osm a nástupiště by se prodloužila na délku 350 až 435 metrů.
- Vznikly by tři nové kusé nástupní hrany o délkách 182 až 211 metrů v poloze přilehlé k obchodnímu domu Tesco.



VARIANTA U ŘEKY

- Uvažuje se o sedmi nástupních o délce 430 metrů; u 1. a 2. nástupiště je navržena kusá kolej o délce 180 metrů, u 6. a 7. nástupiště navrženo prodloužení v podobě tzv. jazkykových nástupišť s kusou kolejí o délce 173 metrů.
- Odbavení cestujících má být na úrovni ulice – stejně jako autobusový terminál, zastávky autobusů MHD, taxi. Nástupiště vlaků vzniknou na úrovni +1, přičemž spojení zajistí výtahy, eskalátory, schodiště.
- Počítá se s šestnácti průjezdnými koleji, dvě z nich budou vizuálně a hlukově odděleny pro nákladní dopravu. Čtrnáct kolejí s nástupištní hranou bude sloužit pro osobní dopravu plus čtyři kusé koleje pro regionální vlaky.
- Pro obsluhu nádraží a přilehlého území se počítá s novými tramvajovými tratěmi.
- Autobusový terminál má nahradit dnešní autobusové nádraží Zvonařka.
- Uzel v horizontu roku 2040 počítá se zapojením do systému rychlých spojení (vysokorychlostních tratí) od Prahy a ze směru Břeclav a se zásadním způsobem modernizovanou tratí Brno – Přerov.

V aktuální podobě je brněnský železniční uzel v této variantě navržen s oddělením kolejových tras pro vlaky jednotlivých druhů železniční dopravy, které si tak navzájem nepřekáží. Budoucí trasy vysokorychlostní železnice jsou v plánech zcela segregovány, v prostoru hlavního nádraží by pro tyto vlaky sloužila samostatná podzemní kolejová skupina se šesti nástupními hranami o délce 420 až 470 metrů. Průtah pro nákladní vlaky by vedl zcela samostatnou stopou přes současné Dolní nádraží. Regionální a klasická dálková osobní doprava by využívala modernizovanou povrchovou skupinu hlavního nádraží, kde by se počet průběžných kolejí rozšířil z dnešních šesti na osm a nástupiště by byla prodloužena na délku 350 až 435 metrů. Zanikla by současná kusá nástupiště číslo 5 a 6 a naopak by měly vzniknout tři nové kusé nástupní hrany o délkách 182 až 211 metrů v poloze přilehlé k obchodnímu domu Tesco. Poloměry oblouků by se navzdory stísněnému prostoru dnešního hlavního nádraží zvětšily ze současných hodnot, zasahujících až pod dvě stě metrů, na minimálně tři sta metrů ve zhlaví a na koncích nástupišť, mimo konce nástupišť minimálně na pět set metrů.

Příprava na VRT

Tato varianta zahrnuje i modernizaci stávající železniční infrastruktury v Brně a obsahuje i rozsáhlou přeložku s prodloužením souběhu přerovské a vlárské tratě kolem tuřanského letiště a dále pokračující od Šlapanic a Ponětovic, která by odstranila historické závlaky a výrazně by zkrátila jízdní doby. Trasa vysokorychlostní tratě od Prahy je navržena v nové stopě již od místa poblíž obce Domašov tak, aby po ní vlaky od Prahy na Vídeň, Bratislavu i Ostravu nevykonávaly v Brně úvrat, která by byla nutná jen v relaci Ostrava – Brno – Vídeň. Zastánci této varianty zdůrazňují, že přestupní uzel zůstane zachován v bezprostředním sousedství historického jádra jihomoravské metropole – pět minut chůze od jejího středu.

Cestující by zde měli i nadále možnost pohodlně přestoupit na většinu z brněnských tramvajových linek a také na městské a nové i na linkové autobusy. Projekt zahrnuje nové autobusové nádraží umístěné nad podzemní kolejovou skupinou podél historické budovy zvané Malá Amerika. V blízkosti hlavního nádraží je navrženo i nové kapacitní parkoviště pro osobní automobily. Nově navržené přístupy na nástupiště by měly vyjít vstříc cestujícím přicházejícím od četných zastávek městské dopravy, pěším z historického centra, ale i těm z nově vznikající městské jižní čtvrti. Díky této diverzifikaci přístupových cest by mělo dojít k odlehčení v současnosti přetíženého prostoru před historickou výpravní budovou. Tak schválně – pro kterou variantu se rozhodne ministerstvo dopravy?

MARTIN HARÁK

ními parkovacími plochami pro krátkodobé i dlouhodobé stání a k nádraží mají vést cyklotrasy a velkorýse řešené chodníky pro pěší.

Pro variantu s nádražím u řeky zmíněná studie navrhla několik dílčích úprav technického řešení, které vyplývají ze změněného konceptu technologie dopravy. Projekt by po navržených úpravách měl vyhovět aktuálně požadovanému nárůstu dálkové dopravy v dlouhodobém horizontu. Ve studii byla dopracována také varianta s těžištěm nádraží posunutým asi 300 metrů západně od dnešní výpravní budovy.

Rada města Brna se letos na jaře vyjádřila k technické části studie, především upozornila na řadu kritických míst druhé varianty pracovně nazvané „Pod Petrovem“, kterou prosazují občanská hnutí. Kriticky upozorňuje zvláště na výstavbu systému tunelů a podzemní části nádraží pod centrem města. Varianta s nádražím u řeky Svratky má být do takové míry připravená, že je v souladu se strateg-

ickými dokumenty státu. Ty předpokládají modernizaci železničního uzlu Brno od roku 2018 se spolufinancováním z evropských zdrojů v programovacím období EU na léta 2014 až 2020.

Klíčová je také vzdálenost od centra

Zástupci občanské koalice Nádraží v centru, kteří prosazují variantu „Pod Petrovem“, jsou přesvědčeni, že železnice musí o své zákazníky bojovat i vhodnou polohou hlavního nádraží. Cílem modernizace železničního uzlu Brno musí být posílení konkurenceschopnosti železnice nejen vůči autobusové, ale ve vazbě na plánovanou vysokorychlostní tratě především vůči individuální automobilové dopravě, případně i vůči některým relacím letecké dopravy. Ve výsledku by se měly zkrátit nebo přinejmenším neprodloužit současné celkové cestovní doby ze všech směrů do všech cílových destinací ve městě samotném bez ohledu na kombinaci různých druhů veřejné dopravy.

INZERCE



Traťová strojírna společnost, a.s.
PRÁCE NA ŽELEZNIČNÍM SVRŠKU A SPODKU, PROVOZ,
OPRAVY A REKONSTRUKCE TRATĚVÝCH STROJŮ

Traťová strojírna společnost, a.s. pomáhá zkvalitňovat dopravní infrastrukturu. Naším hlavním předmětem podnikání je údržba železničního svršku na infrastruktuře provozované především SŽDC, s.o. Z hlediska zvyšování bezpečnosti dopravy, zajištění konkurenceschopnosti na trhu práce a v neposlední řadě zlepšení dostupnosti a kvality dopravní cesty bylo nutné z dlouhodobého hlediska začít investovat do inteligentních dopravních systémů.

TSS podala v roce 2010 projektovou žádost na vybavení vozidel systémem GSM-R v rámci 1. kola výzvy - oblast podpory I.2 - Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů.

Tento dotační projekt byl dokončen v roce 2014. Na projekt zástavby bylo určeno 13 typových řad drážních vozidel a celkem bylo osazeno 32 kusů radiostanic, které budou umožňovat hlasové spojení v systému GSM-R dle EIRENE, spojení v systému TRS 450 MHz duplex, simplexní spojení v pásmu 150 MHz pro Českou republiku, Slovensko a Polsko.



Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

Traťová strojírna společnost, a.s., Na Valše 676/18, 702 00 Ostrava, Přívoz www.tssas.cz



Čmeláci, legendy kopců a seřadišť, dožívají na jihu Čech

Vyrobily se jich bezmála dvě stovky a v dobách největší slávy se „štěkot“ jejich výfuků rozléhal snad na každém seřadovacím nádraží v zemi. Dnes slouží u národního nákladního dopravce poslední dva v Provozní jednotce ČD Cargo České Budějovice. Řeč je o Čmelácích – kdysi nepostradatelných v těžkém posunu i traťové službě, kteří dnes již jen paběrkují výkony při napěťových výlukách.

KRÁTCE

Změny ve vedení společnosti

Ve čtvrtek 30. října odvolalo představenstvo Českých drah z funkce předsedy představenstva dceřiné společnosti ČD Cargo Oldřicha Mazánka, který byl ve funkci více než rok. Do vedení podniku přichází stávající obchodní šéf slovenského dopravce Express Slovakia Ivan Bednárik. Členy představenstva se dále stanou Zdeněk Škvařil, dlouholetý provozní manažer ČD Cargo v Brně a Bohumil Rampula, manažer rakouského dopravce RCA. Oldřich Mazánek nastoupil na konci srpna 2013. (čdc)

Druhé místo pro fotbalisty ČD Cargo

Dne 9. září 2014 se na hřištích klubu TJ Slavia Hradec Králové uskutečnil další ročník fotbalového turnaje mistrovství ČR železničářů v kopané pro rok 2014 s názvem O putovní pohár předsedy OSŽ, kterého se i tentokrát zúčastnil výběr naší společnosti. Poprvé v historii postoupil tým ČD Cargo až do samotného finále, ve kterém se utkal s výběrem Správy železniční dopravní cesty, jenž nakonec vyhrál celý turnaj. Tento úspěch byl při vyhlášení také okopněn oceněním pro nejlepšího hráče, které obdržel Zdeněk Vaňous z Provozní jednotky Česká Třebová. Turnaje se kromě mužstva ČD Cargo zúčastnily také výběry SŽDC, Českých drah, Heavy Machinery Services Louny, výběr DKV ČD a výběr RSM ČD. Všem sportovcům a realizačnímu týmu patří velký dík za příkladnou reprezentaci, v neposlední řadě i vedoucím zaměstnancům, kteří hráče na tento turnaj uvolnili. (čdc)

Přeprava kolejových polí byla opět úspěšná

Netradiční přeprava kolejových polí z předloňského srpna slavila úspěch. Důkazem je spokojený zákazník, který ČD Cargo svěřil dalších 90 kusů v celkové hmotnosti zhruba 1 100 tun. Tentokrát se nakládalo v Praze-Běchovicích a cílovou stanicí byly Myslechovice na Olomoucku. Stejně jako před dvěma lety se i letos v září nakládala kolejová pole na vozy po čtyřech kusech. Tentokrát však výhradně na vozy řady Res s použitím ochranných vozů. Nakládky v Praze-Běchovicích se stejně jako poprvé ujal zkušený tým pracovníků ze Střediska logistických služeb Trutnov patřící pod Provozní jednotku Česká Třebová, ve spolupráci s kolegy ze Střediska logistických služeb České Budějovice. Společně pak za pár dní naložili a v Myslechovicích vložili dva ucelené vlaky složené z deseti a dvanácti vozů řady Res. Poděkování za bezchybnou součinnost a spolupráci proto patří zejména Odboru obchodu, Odboru technologie a organizace dopravy, provozním pracovištím Praha-Libeň a Olomouc a již zmiňovaným střediskům logistických služeb. Znovu se tak prokázalo, že ČD Cargo je schopno zajistit kvalitní komplexní logistický servis ve vlastní režii tak, jak je dnes zákazníci stále častěji požadován. IVO ZUMR



Čelkem 195 strojů řady 771 bylo dodáno pro bývalé ČSD v letech 1968 až 1972 pro standardní rozchod 1 435 mm, dalších dvanáct lokomotiv pak pro široký rozchod 1 520 mm pro východoslovenskou trať z Hanisky u Košic na slovensko-ukrajinské hranice. Výrobem byla slovenská strojírenská firma SMZ Dubnica nad Váhom. Lokomotiva je koncipována jako kapotová, s delší přední a kratší zadní kapotou, mezi nimiž se nachází kabina strojvedoucího se dvěma diagonálně umístěnými řídicími pulty. Naskytá se tedy otázka, zda tento typ uspořádání má zásadní vliv na práci strojvedoucího.

„Tento způsob uspořádání kapot a kabiny má své klady i záporny. Pro posun je velkou výhodou jedna kabina strojvedoucího, takže při častých změnách směru jízdy při posunu odpadá přecházení strojvedoucího z jedné kabiny do druhé, což je zásadní rozdíl oproti skříňovým lokomotivám. Eliminují se tak značné ztrátové časy. Naopak nevýhodou je omezený rozhled strojvedoucího při nasazení těchto vozidel do traťové služby,“ vysvětluje vedoucí českobudějovických lokomotivních čet PJ ČD Cargo Luboš Klečatský.

Dlouhé podvozky ničí traťové svrček

Rám původních strojů řady 770 (ze kterých řada 771 konstruktivně vycházela) byl zavěšen na dvou třínápravových podvozcích. U novější řady 771 byly tyto zá-

„ Tyto stroje při své hmotnosti a konstrukci mají velmi dobré adhezni vlastnosti, ať už se jedná o čmeláky nulkové nebo vylepšené jedničkové.“

vesky doplněny vahadly působícími na přítláčivé válce. Touto změnou se dosáhlo zlepšení adhezni vlastnosti. Na otázku, zda se tyto vlastnosti projeví i u vozidel v Českých Budějovicích nebo Plzni, kde jsou v současné době nasazeny, Luboš Klečatský říká: „Upřímně řečeno jsem zásadní změnu jízdních vlastností řady 771 oproti řadě 770, když jsem jezdil jako strojvedoucí, nezaregistroval. Tyto stroje při své hmotnosti a konstrukci mají velmi dobré adhezni vlastnosti, ať už se jedná o čmeláky nulkové nebo vylepšené jedničkové.“ Přesto jsou důvodem pozdějšího masivního vyřazování právě příliš dlouhé třínápravové podvozky, které mají podle odborníků nepříznivý vliv na kolejnice při projíždění oblouky.

V předním dlouhém představku je na stroji 771 umístěn vznětový motor, trakční generátor, chladiče a ventilátory. Vznětový motor pohání trakční generátor napájející šest trakčních stejnosměrných motorů. Motor K6S 310 DR je osvědčené konstrukce stejně jako celý stejnosměrný přenos výkonu. Samozřejmě tak jako na každé lokomotivě i zde se čas od času vyskytne nějaká závada, spíše však pramení ze stárých jednotlivých komponentů. Rozhodně ale na rozdíl od některých jiných řad vozidel na strojích 771 není vloženo „slabé“ místo, kde by se závady stále opakovaly.

Dvojčata vozila náklady do Velenic

Čmelák řady 771 umožňuje řízení dvou spřažených lokomotiv z jednoho stanoviště. Díky tomu byly tyto stroje využívány v prvních letech po vzniku dceřiné společnosti ČD Cargo především na tehdy ještě neelektrizované trati České Budějovice – České Velenice při vozbě průběžných nákladních vlaků. V té době, tedy zhruba před sedmi lety, bylo v Českých Budějovicích dislokováno sedm provozních strojů řady 771, přičemž u šesti z nich bylo k dispozici funkční vícenásobné řízení. Sedmou lokomotivou byl stroj 771.182, který vzhledem ke své odlišnosti – měl dosazenou elektrodynamickou brzdou – byl využíván výlučně k posunu na svážném pahrbku. Po elektrizaci výše uvedené tratě využití „dvojčat“ utichlo a čtyři stroje byly

redislokovány do Provozní jednotky ČD Cargo Ostrava.

Poslední stroje jsou výlukoví dráči

Řada čtenářů si určitě položí otázku, kde se s posledními lokomotivami řady 771 můžeme setkat a na jakých výkonech. Poslední dvě lokomotivy 771.137 a 771.182 jsou v současnosti využívány především při nynější rozsáhlé výlukové činnosti při výstavbě třetího a čtvrtého železničního koridoru. Jde jednak o vozbu vlaků po odklonových trasách, nejčastěji v traťovém úseku České Velenice – Veselí nad Lužnicí, a dále o zajištění přetahů nákladních vlaků v uzlu Plzeň při napěťových výlukách. Je jasné, že vrcholné výkony těchto lokomotiv jsou dávno pryč.

„Za časů bývalých Československých státních drah a později ČD zajišťovaly na Českobudějovicku nejen těžký posun a vozbu mnoha manipulačních vlaků, ale také přetahy do Rakouska na obou jihočeských železničních přechodech v Českých Velenicích a Horním Dvořišti. V Českých Velenicích bylo možno v osmdesátých letech vidět Čmeláka turnusově nasazeného dokonce v osobní dopravě, kde tamní posunující záloha obsazená zpravidla lokomotivou T 669.1078 – později označenou jako 771.078 – zajišťovala přetah legendárního expresu Vinubona do rakouského Gmündu a zpět.“

MARTIN HARÁK

Wapky i dnes převážejí energetické uhlí

Velkoprostorový samovýšný vůz s označením Falls slaví v mezinárodním měřítku už devět desítek let své existence. Je určen převážně pro uhlí nebo koks, ale i další sypké materiály (vápence) – a čeští železničáři mu říkají Wapka. Předchůdce Wapky se zrodil v Německu. Na počátku stála soutěž německých Říšských drah na dodávku vozu pro hromadné přepravy sypných substrátů, zejména energetického uhlí. Volba padla na výrobek firmy Orenstein & Koppel.

Čtyřosé vozy byly označovány Oot Oldenburg (později změněné na Saarbrücken), měly délku jen deset metrů a v letech 1925–32 se vyráběly na německé poměry v malém počtu 500 kusů. Uvezly 60 tun nákladu. Později se k nim přidaly podobné vozy na koks, které měly délku přes nárazníky dvanáct metrů, kryté nebo na železnou rudu.



S vozy Falls i nadále ČD Cargo počítá při přepravě uhlí. FOTO AUTOR

Vyráběly se v Tatře ve Studénce i ve slovenském Popradu

U nás s výrobou velkoprostorových výškových vozů pro ČSD začal národní podnik Vagonka Tatra ve Studénce v roce 1953. Tyto vozy, odlišující se od dnešních i svých německých předchůdců rovný-

mi čely, nesly označení Wa, od 80. let pak mezinárodní Fall. Do poloviny 60. let jich vyjelo několik stovek kusů. U Českých drah poslední dosloužily před deseti lety. Současné Wapky mají slovenský původ. Vagonka v Popradě jich vyrobila od roku 1972 několik tisíc, řada jich šla na export do východního bloku.

Vozy Fall a Falls pro ČSD měly původně šedý nátěr, později převládla typická hnědočervená. Vnější vzhled u některých doplňovaly nápisy relací, pro které byly „kusy“ v odpovídajícím technickém stavu přednostně vyčleněny. Tajemné zkratky MOKO, LIKO, ZEKO, TRIKO, POLKO, LIKKO, KOKO neznamenaly nic jiného než stanici určení adresáta (MOOsberbaum, LInz, ZELtweg) a zkratku Kohle (uhlí). V 90. letech se vedle expanze velkoprostorových vozů dalších dopravců s nedostatkem provozuschopných vozů objevily i Wapky z Pol-

ska a Slovenska nebo nové konstrukce, např. výšpyné vozy zakryté.

Na tratích nejsou vzácnosti

Vozy Falls ČD Cargo, i když některým už táhne na padesátku, budou hrát ještě řadu let prim v přepravách energetického uhlí. Spatřit dlouhý had Wapek vinoucí se krajinou není vzácností, k zajímavostem patří přeprava formou jednotlivých vozových zásilek pro drobné obchodníky uhlím, které mají na vlečce možnost tyto vozy vykládat. Jednotlivé Wapky se dříve vykládaly třeba v Úvalech, Chrásti u Chrudimi nebo dokonce na krytém stání ve Smržovce dolním nádraží.

MARTIN NAVRÁTIL

S využitím Katalogu nákladních vozů <http://parostroj.net> a článku K-reportu z roku 1994.

Třistaosmdesátky se v říjnu dočkaly, zajíždějí až do Budapešti

Den D, na který se čekalo několik měsíců, nastal ve středu 22. října. Ráno přesně v 5.39 hodin se z pražského hlavního nádraží vydala v čele pravidelného vlaku poprvé na svoji cestu do Budapešti moderní česká elektrická lokomotiva 380.015. Splnil se tím další ze snů o evropské interoperabilitě a Česká republika se tak díky svým vlastním výrobkům přímo propojila s Maďarskem. Do té doby bylo do Maďarska možné zajíždět z České republiky pouze se slovenskými stroji řad 350 nebo 362.

Škodovské stroje řady 380 se ale v Maďarsku zkušebně pohybovaly již od loňska. Nejprve to byl na jaře stroj 380.017 z důvodu vykonání přístupových testů na místní infrastrukturu a následně na konci léta najížděla 380.011 v rámci zkušebního provozu 15 tisíc kilometrů v nákladní dopravě. Všechny lokomotivy poté musely postupně vykonat technicko-bezpečnostní zkoušky v oblasti města Komárom.

Na začátku října dopravil do Budapešti první stroj 380.002 českého národního dopravce, který nyní slouží k proškolení asi stovky strojvedoucích maďarské partnerské organizace MÁV-START. „Vzhledem k tomu, že se cvičné stroje budou muset dostat na pravidelné prohlídky do České republiky, bylo rozhodnuto o nasazení těchto lokomotiv na vlak EuroCity Avala,“ říká Jiří Konečný, který má za českou stranu tuto lokomotivní řadu na starosti. Díky tomu budou každý den v Budapešti k dispozici dvě elektrické lokomotivy řady 380, které bude možné operativně mezi sebou vyměňovat.

Od prosince nasadíme sedm strojů pravidelně

Schválení provozu na maďarské železniční infrastrukturu, kterou zadával výrobce, firma Škoda Transportation, musela potvrdit organizace NKH, což je obdoba českého Drážního úřadu. „Protože se v Maďarsku neschvaluje jen samotný typ lokomotivy, ale i dopravce, muselo dojít k trojstranné dohodě mezi Českou republikou, Slovenskem a Maďarskem. Navíc společnost MÁV-START nemá k dispozici reciproční lokomotivní řadu, která by mohla zajíždět na naše území, neboť vlastní jen stroje na střídavý systém 25, respektive 15 kV, které navíc v České republice nemají homologaci. Jednání byla dost komplikovaná,



V CÍLI. Historicky první pravidelný vlak vedený lokomotivou řady 380 právě přijíždí do Budapešti.

FOTO AUTOR (2x)

proto jsme spokojeni, že nakonec došlo k vzájemnému konsenzu a mohl začít pravidelný provoz našich lokomotiv na trase Praha – Budapešť. Od nového jízdního řádu 2015, tedy od poloviny letošního prosince, bude na této významné trase nasazeno celkem sedm českých strojů řady 380, které povedou meziná-

rodní spoje EuroCity,“ vysvětluje zástupce ředitele Odboru kolejových vozidel Miloslav Kothera.

Lokomotiva mluví maďarsky

Jeden z českých strojů je již využíván například na pravidelných spojích InterCity z Budapešti směrem Balaton a Siofok,

což poskytuje maďarským strojvedoucím perfektní možnost zácikvu přímo na trati. „Lokomotiva má ve svém základním menu maďarštinu, kterou si strojvedoucí navolí po svém příchodu na stroj, takže v komunikaci není vůbec žádný problém. Asi nejdůležitější je nácvik základních úkonů a návyk na poně-



Od nového jízdního řádu 2015, tedy od poloviny letošního prosince, bude na této významné trase nasazeno celkem sedm českých strojů řady 380.

kud odlišný způsob řízení, než na jaký jsou maďarští kolegové zvyklí například na starších elektrických strojích řady 431 nebo i modernějších Taurusech či Traxech. Navíc zaměstnanci MÁV-START obdrželi manuál k obsluze v jejich rodném jazyce, což by jim mělo usnadnit rychlejší seznámení s našimi stroji,“ doplňuje Konečný.

Vzhledem k tomu, že Maďaři běžně neovládají cizí jazyky jako například němčinu nebo angličtinu, byl zvolen kompromis. Tím se stalo proškolení dvou německy hovořících kontrolorů vozby maďarské společnosti MÁV-START českým kolegou Jiřím Valínem z brněnského Depa kolejových vozidel. „Mimo to mně pomáhal při školení jeden z našich brněnských kolegů, který má jako rodný jazyk maďarštinu. Možná se to bude zdát jako malichernost, ale pokud člověk hovoří v cizím jazyce, může vyjádřit jednu věc například jiným slovem s jiným významem, což by mohlo nastartovat nějakou chybu. Potřebují, aby lidé, které školím, perfektně pochopili princip fungování lokomotivy a byli s ní sžiti. Tedy aby nedošlo z jejich strany k jakémukoli zaváhání,“ vysvětluje Valín. Takové pochybení by v běžném provozu mohlo mít fatální následky. Oba maďarští kontroloři vozby na závěr prošli zkouškou a Odbor kolejových vozidel Českých drah jim následně vydal certifikát k oprávnění školit zaměstnance MÁV-START pro stroje řady 380.

Dva cviční proškolí stovku kolegů

István Halász, jeden z maďarských cvičných, doplňuje, že školení od Jiřího Valína bylo na vysoké úrovni. „Výcvik jsme absolvovali ještě s mým kolegou Mihály Szalayem. Nyní je jen na nás dvou, abychom seznámili do začátku prosince s tímto českým strojem stovku našich strojvedoucích z budapešťského depa, kteří budou na těchto strojích pravidelně zajíždět na trase z Budapešti přes Vác do slovenského Štúrova a zpět. Novinkou pro nás není například sdružený jízdní kontrolér, ale vysvětlení jsme potřebovali pro případ vedení obsazené lokomotivy strojvedoucím v závěsu. Pokud strojvedoucí navolí režim Nevedoucí hnací vozidlo, nemusí mít zvednutý sběrač a lokomotiva přitom umí například napájet pomocné pohony nebo nabíjet baterii a dovede elektrodynamicky brzdit i bez trakčního napájení. Na to jsme nebyli dosud u našich vozidel zvyklí,“ popisuje István Halász.

MARTIN HARÁK

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUCÍ

NADBYTEČNÉ INFORMACE VE VŠEOBECNÝCH ROZKAZECH

V současné době probíhá modernizace úseku mezi Prahou-Holešovicemi a Prahou-Bubenčí, která přinese i odstranění propadu traťové rychlosti z 80 na 60 km/h na holešovickém zhlaví Bubenče. Výluky s sebou přináší spoustu omezení, např. jiné umístění hlavních nástupišť nebo přenosných nástupišť pro elektrický provoz. Obdrželi jsme zajímavý podnět od strojvedoucího DKV Praha pana Corradiniho ve věci formulace všeobecných písemných rozkazů. Upozornění se týkalo informace o snížení výšky trolejového drátu na 5,3 m (standardní výška trolejového drátu je 5,5 m) ve stanicích Praha-Holešovice u bývalé odbočky Stromovka. Tato informace nemá pro strojvedoucí vlaků osobní dopravy žádný význam, a proto by dle našeho názoru neměla být ve všeobecném rozkazu pro vlaky osobní dopravy uváděna. Návěst „Začátek snížené výšky trolejového drátu“ přikazuje strojvedoucímu speciálního hnacího vozidla pro údržbu trakčního vedení zastavit, je-li pracovní plošina obsazena zaměstnancem. Případ jsme zaslali SŽDC s žádostí o odstranění nadbytečného textu ve všeobecném rozkazu.

PRAHA – BEROUN: DALŠÍM DĚLIČNÍKŮM ZVONÍ HRANA

Mezi Prahou a Berounem jsou trakční napájecí stanice v Praze-Chuchli a Karlštejně. Mezi měnirénský úsek je 25 km dlouhý. Vzhledem k tomu, že stanice Dobřichovice se nachází 14 km od Prahy-Chuchle a 11 km od Karlštejna, musí zde být umístěny děličníky z důvodu vyšší pravděpodobnosti výskytu rozdílu napětí na úsekovém děliční. Odstranit by je bylo možné v případě oboustranného napájení mezi měnirénského úseku s dalšími příčnými propojeními, což ostatně představuje nejhospodárnější napájení tratě se stejnosměrným systémem, protože snižuje úbytky napětí a tím i ztráty v trolejovém vedení. Vlaky zde přejíždějí mezi jednotlivými kolejemi v případě výluk, při nepravidłnostech nebo mimořádnostech. Mnohem větší zlo pro provoz znamenají děličníky v Berouně, protože přes ně přejíždějí všechny osobní vlaky vedené elektrickými jednotkami ř. 471, případně 451. SŽDC plánuje v rámci modernizace úseku Beroun – Králův Dvůr (v letech 2018–19) vybudovat trakční napájecí stanici, která zajistí zlepšení napájecích poměrů, díky čemuž budou moci být děličníky odstraněny.

PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ: POTÍŽE SE SCHŮDKY U ŘADY 854

Několik strojvedoucích z Depa kolejových vozidel Praha upozornilo na problém u motorových vozů řady 854 při zastavení na pražském hlavním nádraží a následném otevření dveří. Když strojvedoucí s motorovým vozem řady 854 zastaví u sedmého nástupiště na třicáté koleji stanice Praha hlavní nádraží v části, kde je kolej vedena v oblouku (směrem k Vítkovu), dojde při otevření nástupních dveří buď k tomu, že se spodní výklopný schůdek opře o hranu nástupiště, nebo k jeho „prošlápnutí“ cestujícími pod hranu nástupiště a k jeho následnému vzetpění. V druhém případě jde o problematickou situaci, neboť to následně znemožní uzavřít nástupní dveře běžným způsobem. Aby mohla souprava pokračovat v jízdě, musí strojvedoucí ručně vrátit schůdek do původní polohy. Byť jde o úsek dlouhý asi jen pět metrů, na problém jsme upozornili kolegy ze Správy železniční dopravní cesty s žádostí o prověření možnosti odsunu osy koleje od hrany inkriminovaného nástupiště. Současný stav totiž komplikuje výkon služby strojvedoucím, vytváří zbytečné zpoždění a prodlužuje obsazení kolejí.

PRAHA – OSTRAVA: NEDOSTATKY V POUŽITÍ SMĚROVÝCH ŠÍPKŮ

Směrová šipka se objevila v Dopravním a návěstním předpisu SŽDC D1, který vešel v platnost 1. července 2013. Používá se v místech, kde je nutno upřesnit, pro kterou z navazujících kolejí platí návěstidlo umístěné před rozvětvením tratí (kolejí). Strojvedoucí obdrží upřesňující informaci, zda se ho následující návěstidlo bude týkat či nikoliv. V provozu se nejčastěji jedná o návěstidla před přechodným omezením rychlosti nebo před povinností stahovat sběrač, vypnout proud nebo trakční odběr. Směrová šipka ještě v praxi není příliš zažitá, jak plyne z hlášení strojvedoucích jezdících mezi Ostravou a Prahou. Přes rozsáhlou výlukovou činnost při napětových výlukách v Praze-Běchovicích, Českém Brodu, Ústí nad Orlicí, Třebovicích v Čechách a Lukavici na Moravě byly směrové šipky u návěstidel s návěstí „Připravte se ke stažení sběrače“ umístěny pouze v Ústí nad Orlicí. Budeme žádat správce infrastruktury, aby zajistil používání této návěstí i podrobnější specifikaci míst s povinností stahovat sběrač ve všeobecném rozkazu.

PAVEL ROVENSKÝ





KRÁTCE

NĚMECKO Lepší nabídka pro prázdninové turisty

Společnost DB zlepšila nabídku v jízdním řádu 2015 především o spoje pro pendlery a prázdninové turisty. Dodatečný pár vlaků bude jezdit v pátek a v pondělí mezi Berlínem a Hamburkem. Dva nové spoje ICE spojí také Severní Porýní-Vestfálsko a Porýří s Frankfurtem a Stuttgartem. Více vlaků pojedě ráno a večer mezi Hannoverem, Wolfsburgem a Berlínem nebo na rychlodráze Frankfurt – Kolín. Půjde o zastávkové rychlovlaky. Dodatečné prázdninové vlaky spojí Bádensko-Württembersko s ostrovem Sylt nebo severní Německo s rakouskými horskými letovisky (Innsbruck, Zell am See).

FRANCIE Vysokorychlostní spoje přitahují víc cestujících

Dohoda o další spolupráci v oblasti vysokorychlostní železniční dopravy mezi Francií a Německem je na stole. Má platit až do roku 2020. Spojení ICE a TGV s vysokorychlostním provozem, které byly zahájeny v červnu 2007, slaví úspěch. Dosud přepravily přes 10 milionů cestujících s ročním růstem až o 7 procent. Navíc od roku 2016 se počet vysokorychlostních spojů navýšil ze současných 20 na 24 a díky dalšímu otevřenému úseku francouzské vysokorychlostní sítě se zkrátí cestovní čas o půl hodiny – z Paříže do Stuttgartu na 4 hodiny 10 minut a do Mnichova na 5 hodin 40 minut.

ŠVÝCARSKO V Curychu vzniká myčka pro 7 500 vlaků

SBB budují na přednádraží Zürich HB novou vlakovou myčku za 6 milionů švýcarských franků. Plně automatizované zařízení s moderní technologií bude umývat ročně 7 500 vlakových souprav, což představuje přibližně 42 tisíc vozových skříní. Myčka bude přizpůsobena pro mytí jednotlivých vozů i ucelených souprav do délky 400 metrů různých typů, např. patrových IC 2000, DPZ, DTZ, jednotek Flirt a GTW nebo rychlovlaků ETR 610 a ICE1. V celém Švýcarsku funguje 10 vlakových myček. Část z nich je 30 let stará a nyní projde rekonstrukcí za 20 milionů franků.

SRÍ LANKA Otevřeli úsek, který přerušila válka

Konečný úsek tratě, který znovu spojí poloostrov Jaffna na severu se zbytkem železniční sítě, byl formálně otevřen prezidentem Mahindou Rajapaksem v polovině října. Trať dlouhá 38 km obnovuje spojení, které bylo jednou z nejdůležitějších na Srí Lance, než bylo přerušeno válkou v roce 1990. Stavba byla provedena firmou IRCON International, která instalovala betonové pražce a svařovala kolejnice pro rychlost 120 km/h. V současnosti probíhá rekonstrukce nádraží v Jaffně. Zpočátku se počítá s jízdou čtyř osobních vlaků za den a s nákladní dopravou.

(Peš, acri)

Ruské železnice slaví, dobývají zakázky na světovém trhu

Správnému investičnímu dravci domácí trh nestačí. A to ani v případě, že se pohybuje v tak velké zemi, jako je Rusko. Společnost Rossijskije železnye dorogi často vyhrává účasti na důležitých a finančně náročných infrastrukturálních projektech po celém světě. Příkladem mohou být modernizace tratí v Brazílii, Íránu, Srbsku nebo dokonce v KLDŘ. Je vidět, že silná státní podpora v zádech má na globálním trhu velký význam.

Společnost RŽD spolupracuje s brazilským partnerem na výběrového řízení pro rozšíření tamní železniční sítě. Projekt se má realizovat na základě koncese – 70 procent nákladů hradí Brazilská národní banka, zbytek uhradí koncesionáři. Stát za tím účelem vytvoří podnik, který bude nakupovat veškeré služby v oblasti nákladní přepravy. Ruské dráhy chtějí v Brazílii otevřít vlastní kancelář a chtěly by se stát provozovatelem železnice. „Naším cílem je podíl na bilaterálních dopravních projektech v Brazílii. A existují i další možnosti,“ vysvětluje Vladislav Ginko, expert Ruske Akademie národního hospodářství.

Další cíle? Emiráty i Řecko

Dalším cílem ruské zahraniční expanze jsou Spojené arabské emiráty, kde se má v roce 2016 vybudovat nová trať spojující hlavní město Abu-Dhabí s emirátem Dubaj. Ruské dráhy také projeví zájem o privatizaci řeckých železnic a přístavu Thessaloniki (Soluň). „Tyto projekty jsou součástí strategie RŽD, která se soustřeďuje na rozšiřování zahraničních investic,“ řekl Vladislav Ginko a sdělil některé další záměry. „Ruské dráhy plánují účast na projektu elektrifikace železnic v Íránu a také účast na výstavbě 180 kilometrů dlouhé tratě ve Vietnamu. Potenciál pro své investice vidí společnost RŽD i v Korejské lidové demokratické republice,“ doplňuje expert.

Ruský národní dopravce již dlouho projevuje svůj zájem o mezinárodní expanzi. Dceřiná společnost RŽD International se specializuje na plánování a řízení infrastrukturálních projektů v zahraničí. O tuto spolupráci projeví zájem země jako Vietnam, Ekvádor, Brazílie, Omán, Etiopie, Indie či Indonésie. Rozsáhlé infrastrukturální projekty realizuje také v Číně a Srbsku. V Severní Koreji ruští experti v září 2013 obnovili řízení provozu na trati mezi ruskou státní hranicí



DAŘÍ SE JIM. Se státní podporou RŽD vyhrávají výběrová řízení. FOTO PIXMAC (2x)

a severokorejským Rajinem a následně byl letos 18. července slavnostně otevřen nový terminál v přístavu Rajin, jehož výstavba byla rovněž realizována z ruských prostředků.

Řídí Arménii a plánují expanzi do Srbska

Od roku 2008 řídí RŽD na základě koncesionářské smlouvy finanční portfolio Arménských železnic a od předlošského roku se Rusové angažují v projektu elektrifikace na železniční trati Tabriz – Azaršar v Íránu. RŽD dále v současnosti plánuje ve spolupráci s Rakouskem, Slovenskem a Ukrajinou nový eurasijský dopravní koridor, který prodlouží železniční síť s rozchodem 1 520 mm ze slovenských Košic do Bratislavy.

V lednu 2013 byla navíc v Moskvě dojednána exportní půjčka ve výši 591 milionů eur (16,5 miliardy korun) pro Republiku srbskou, která má umožnit modernizaci infrastruktury, přičemž z tamní státní pokladny se uhradí asi jen patnáct procent. V Srbsku se předpokládá elektrifikace a modernizace zhruba patnáct kilometrů dlouhého spojení z Bělehradu do Pančeva, rekonstrukce šesti dílčích úseků panevropského koridoru v celkové délce 112 kilometrů a obnova 200 kilometrů kolejí na trati Bělehrad – Bar.

Občas přijdou i prohry

Expanze a dravost ruských státních železnic ale má svoje limity. Řada zamýšlených projektů se ani neuskutečnila. Například v roce 2008 společnost prohrála výběrové řízení v Saúdské Arábii a kvůli politickým nepokojům došlo ke zmrazení jednoho projektu v Libyi. V roce 2011 byly alžírskou státní komisí pro aukce zrušeny výsledky výběrového řízení na předměstský železniční projekt v Alžírě, který Ruské dráhy vyhrály. Projekt měl hodnotu 810 milionů eur (22,7 miliardy korun).

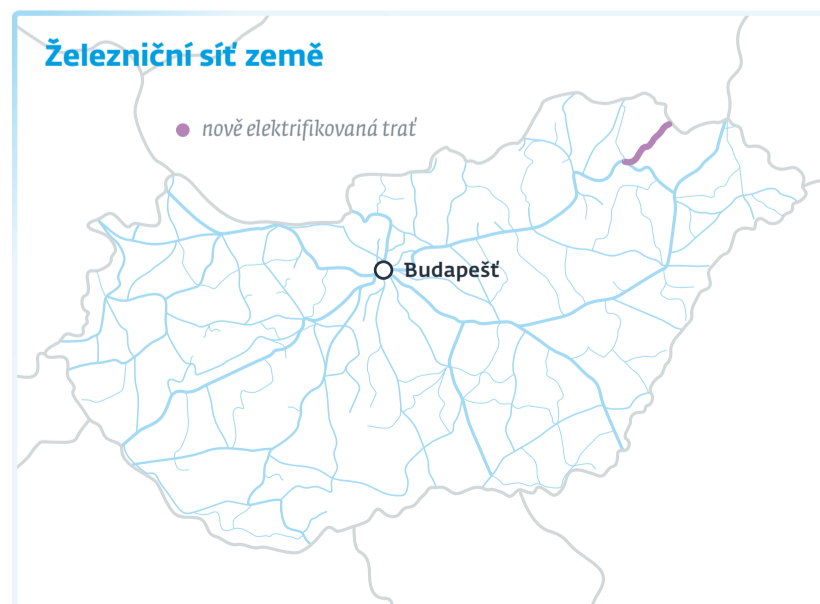
STANISLAV HÁJEK

Trať na severovýchodě Maďarska projde obnovou

Železniční síť v Maďarsku se opět o něco zvalití. Léta opomíjená jednokolejná neelektrifikovaná trať na severovýchodě země mezi stanicemi Mezőzombor a pohraniční stanicí Sátoraljaujhely se dočká modernizace. Podle plánů tamního správce železniční infrastruktury se jedenačtyřicetikilometrový úsek zmodernizuje do roku 2016.

Zůstane jednokolejná

Kompletní přestavba úseku, který je odbočnou větví tratě č. 80 z Budapešti přes Miskolc až do stanice Nyíregyháza, zahrnuje výměnu železničního spodku i svršku. Navíc přibudou sloupky elektrického vedení. Trať však zůstane i po elektrifikaci pouze jednokolejná, zato ale položením nových kolejí zmizí dlouhodobě kritizované pomalé jízdy. Současná traťová rychlost nepřesahuje 80 km/h, po rekonstrukci se zvýší na plánovaných 100 až 120 km/h, což přinese rychlejší spojení tokajské oblasti



s hlavním městem i Miskolcem. Práce na trati už probíhají.

V roce 2012 byly položeny nové koleje v mezistaničním úseku Mezőzombor – Bodrogkeresztúr, na letošní podzim je plánovaná rekonstrukce úseku Bodrogkeresztúr – Olaszliszka-Tolcsva. Podle harmonogramu budou práce pokračovat v létě 2015 na úseku Olaszliszka-Tolcsva – Sárospatak a nakonec v roce 2016 přijde na řadu poslední úsek Sárospatak – Sátoraljaujhely. V roce 2016 proběhne elektrifikace celého úseku. S ohledem na místní traťové poměry lze očekávat, že v době rekonstrukce jednotlivých úseků tratě budou zavedena nezbytná dopravní opatření s náhradní autobusovou dopravou.

Jeden spoj InterCity denně

Přestavba tratě a elektrifikace nezahrnuje přestavbu nádražních budov, jen traťového zabezpečovacího zařízení. Projekt má být financován s příspěvím Evropské unie, zčásti také z vlastních zdro-

jů skupiny MÁV. Za krátkou dobu je to pro tento region již druhá dobrá zpráva. Nedávno maďarská média informovala o tom, že se od zavedení nového jízdního řádu 2014/2015 obnoví denně jeden pár vlaku kategorie InterCity mezi Budapeští a pohraničním městem Sátoraljaujhely (nádraží leží pouze kilometr od hranice se Slovenskem u města Slovenské Nové Mesto). V minulosti takové spojení existovalo, ale také kvůli nevyhovujícím traťovým poměrům spoj zrušili.

Nově zavedený IC vlak má zdotat 266 kilometrů za 3 hodiny a 40 minut. Po skončení všech modernizačních prací a následném zvýšení traťové rychlosti se cestovní čas mezi hlavním městem a severovýchodním pohraničním městem má snížit na tři hodiny. Trať (Szerencs) – Mezőzombor – Sátoraljaujhely byla uvedena do provozu v roce 1871 a byla nedílnou součástí spojení Budapešť – Hatvan – Miskolc – Užhorod, tehdy Ungvár.

GABRIEL KORCSMÁROS

NABÍDKA ČD TRAVEL



Právě vychází katalog ZIMA 2014/15

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



Senioři 55+ – zahraničí

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

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

Itálie – Sicílie, Kalábrie, Ischie

Kypr pro všechny, nejen pro seniory



Česká republika

Luhačovice – hotel Vega ***

8. 9.–20. 12. 2014

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

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



Itálie

Karnevalové Benátky s návštěvou ostrova Burano

Vlakový poznávací zájezd – NA STARÉ FIP

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

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

Cena zahrnuje: 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

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



Maďarsko

Bükkfürdő – hotel Répce ***

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

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

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

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

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

CD Travel
Člen Skupiny ČD



OSMDESÁTÁ LÉTA. Už tři čtvrtě století dělají vozy, pro které se vžila přezdívka Rudý šíp, čest a slávu švýcarské železnici.

FOTO WIKIMEDIA

Dlouhonošý Rudý šíp symbolizuje švýcarskou kvalitu

Odpovědí na sílící leteckou a silniční konkurenci ve 30. letech 20. století byly ve většině zemí lehké motorové vozy. Také zástupci švýcarských drah SBB si nechali představit některé z těchto novinek a například na jaře 1932 zavítal do Švýcarska motorový vůz Michelin s pneumatikami. Švýčari ale nakonec vsadili na tuzemskou konstruktérskou školu. Zrodil se Rudý šíp (Roter Pfeil), vozidlo, které na svou palubu přijalo i Winstona Churchilla.

Výroba prvních 4 vozů (2 elektrických a 2 motorových) byla zadána v roce 1933 společností SLM Winterthur, SWS Schlieren, BBC Baden, MFO Zürich a SAAS Genève. Vozy byly uvedeny do provozu v roce 1935 a zaznamenaly velký úspěch a v roce 1936 byly dodány další čtyři, v roce 1938 jeden a konečně v roce 1939 jeden dvouvozový. Celkem tak bylo švýcarským železnicím dodáno sedm elektrických vozů pod původním označením CLe 2/4 a dva motorové vozy s označením CLM 2/4, které byly počátkem 50. let přestavěny na elektrické. Dnes jsou známé spíše pod pozdější řadou RAe 2/4 nebo RBe 2/4. V roce 1939 pak ve Winterthuru vyrobili ještě jeden dvouvozový elektrický šíp s označením RAe 4/8.

Modernizace přišla již několik let po představení

Rudé šípky byly čtyřnápravové vozy s konstrukcí z lehkých ocelových profilů. Na ty byly přimontovány vnitřní stěnové panely a vnější hliníkové plechy. Skříň byla uložena velmi nízko, a tak ležela podlaha pouhých 72 cm nad temenem kolejnice. Střecha byla sendvičová a byly v ní umístěny brzdové odporňíky. Vozy byly zpočátku bez nárazníků a běžných spráhel, jen některé byly vybaveny zařízením na připojení nezvyklého jednonápravového vozíku na přepravu lyží. Délka šípů byla 21,5 metru a hmotnost 33 tun. Ve 40. letech začaly být upravovány: byly dosazeny nárazníky, jednoduchý hák pro spojení s klasickými vozidly a upravena brzda. Délka se tak protáhla na 22,4 metru a hmotnost zvýšila na 38 tun. Rudý šíp pak mohl tahat i jeden velmi lehký přípojný vůz.

Z běžného provozu putovaly na výletní spoje pro turisty

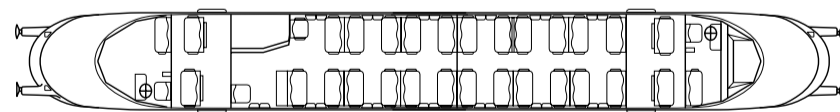
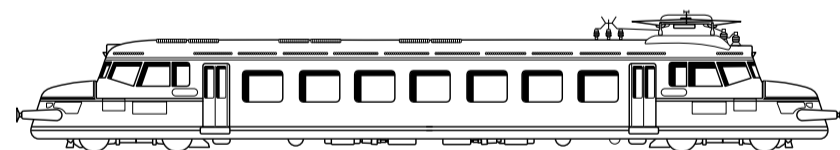
Pojezd měl uspořádání Bo'2'. Dva motory s dutým hřídelem poskytovaly hodinový výkon 404 kW a trvalý 315 kW. Vozy disponovaly jen jedním sběračem, který byl umístěn nad běžným podvozkem. Zde byl pod kapotou umístěn také transformátor o výkonu 210 kVA. V brzdění byla využívána elektrická odporová brzda s 11 stupni, přičemž od devátého stupně se automaticky aktivovala také pneumatická brzda s účinkem na všechna kola. Maximální rychlost byla 125 km/h. Motorové vozy byly poháněny jedním šestiválcovým čtyřtaktním motorem o výkonu 215 kW při 1 200 otáčkách za minutu. Motor byl uložen přímo na prodlouženém podvozku s délkou 3,2 metru. Kapacita vozů byla 70 míst k sezení ve 3. třídě, ovšem na pohodlných, kůži čalouněných sedačkách, a 30 míst k stání. Po válce se označení změnilo na 2. třídu. Rudé šípky byly původně určeny k provozu na málo vytižených rychlíkových spojích a jako

přípojné vlaky z vedlejších tratí. Unikátní bylo ve 30. letech jejich jednomužné obsazení. Strojvedoucí byl už tenkrát zároveň průvodčím. Atraktivní vzhled a komfort nových vozů přinesly okamžitý úspěch. Lidé tyto spoje vyhledávali a nezřídka upravovali plán svých cest tak, aby jimi mohli cestovat. To ale brzy znamenalo jejich přetížení a nutnou náhradu kapacitnějšími soupravami.

Rudé šípky proto začaly dostávat nové úkoly. Staly se z nich výletní a zájezdové vozy, dnes

rychlost byla stanovena na 150 km/h, i když ji v alpské zemi nemohl využít. V provozu tak dosahoval rychlosti jen kolem 100 km/h. Interiér byl řešen s 28 „čtyřkami“ s kapacitou 112 cestujících a jídla a nápoje bylo možné připravovat v baru a v malé kuchyňce u přechodu mezi vozy. V roce 1946 jej švýcarská vláda poskytla k dispozici britskému premiéru Winstonu Churchillovi. Díky tomu se pro tento výjimečný vlak vžila přezdívka Churchillův šíp (Churchill Pfeil) nebo také Rudý dvojitý šíp

Elektrický vůz řady CLe 2/4



Bokorys a rozvržení interiéru v původní podobě z let 1935–1936

bychom řekli charterové vlaky. Provoz ukončily na konci 60. let a některé z nich byly odprodány soukromým společnostem. Jeden z vozů byl umístěn do dopravního muzea v Luzernu a další (v 50. letech o 2,5 metru prodloužený a upravený na komfortní vůz 1. třídy s 60 místy) je dodnes provozován jako nostalgický u SBB Historic.

Demonstrace švýcarské vyspělosti

Zemská výstava v roce 1939 inspirovala výrobce k postavení dalšího, tentokrát dvoudílného Rudého šípu (Roter Doppelpfeil) jako výletního vlaku s délkou 46,2 metru, hmotností 93 tun a čtyřmi motory s celkovým výkonem 835 kW. Uspořádání náprav bylo 2'Bo'+Bo'2'. Mělo jít o ukázkou vyspělosti švýcarského průmyslu, čemuž odpovídalo zvolené řešení. Maximální

„Churchill“ (Roter Doppelpfeil „Churchill“). Vůz dosloužil na konci 70. let. V dalších dvou desetiletích změnil majitele, až byl v polovině 90. let rekonstruován pro cestovní kancelář Mittelthurgaubahn. Po krachu této firmy převezly Churchillův šíp SBB, které jej používají pro výletní a zájezdové vlaky a letos zorganizovaly oslavu jeho 75. narozenin.

Do skupiny motorových vozů Roter Pfeil počítají odborníci ještě další elektrické vozy a jednotky bez typického nosu. Jsou jimi vůz Ce 2/4 z roku 1938 známý jako Jurapfeil a dvě původně třívozové jednotky Re 8/12 přezdívané jako Tatzelwurm, což je označení pro alpskou pohádkovou příšeru. Na začátku 50. let pak byly vyrobeny ještě dvě další dvoudílné turistické jednotky Roter Doppelpfeil. I jim však chyběl onen typický dlouhý nízký nos. **PETR ŠTĀHLAVSKÝ**

Irena Pospíšilová odešla, ale vzpomínky s námi zůstávají

Prakticky celý svůj profesní život zasvětila železničním periodikům. Od ledna 1994 až do roku 2009 (s půlroční přestávkou ve druhé polovině 90. let) stála Irena Pospíšilová v čele Železničáře jako jeho šéfredaktorka. Na první pohled nepřístupná, ve skutečnosti však velmi empatická a vždy profesionální. I ve chvílích, kdy bojovala se zákeřnou chorobou, stále pracovala na dalších číslech Cargováka, jehož tvorba byla jejím posledním angažmá.

Irena Pospíšilová opustila tento svět 26. září 2014. Nechala za sebou mimo jiné tisícovky textů v železničních publikacích – velké reportáže, rozhovory i zprávy všeho druhu. Dráží, „písmákem“ se stala ještě před vznikem celostátního týdeníku Železničář. Jako rodilá Hanačka vedla počátkem devadesátých let redakci Moravskoslezského železničáře se sídlem v Olomouci. V lednu 1994 pak stála u zrodu periodika, jehož název se nezměnil (pomíneme-li půlroční epizodu, kdy se Železničář proměnil na Týdeník Českých drah) po celých dvacet let. Byla to právě Irena Pospíšilová, která se snažila o vyváženost obsahové stránky. Byla to také ona, která často čelila obvinění, že vytváří hláskou troubu managementu – ať už byl ve vedení jakýkoli generální ředitel.

Chtěla si u čtenářů vybudovat důvěryhodnost

Ve vůbec prvním Železničáři č. 1/1994 promlouvala ke čtenářům v editorialech takto: „Nehodláme stavět Potěmkinovy vesnice, zamlžovat skutečný stav věci. Chceme vyhledávat schopné lidi, poskytnout jim prostor, aby se mohli veřejně vyjadřovat. To považujeme za hlavní obsahovou linii našeho týdeníku. Podá-



VZPOMÍNÁ EVA BALÍKOVÁ

Protože Irenka byla z Přerova, při vzpomínkách na ni nemůžu opomenout humorné chvíle, které jsme v redakci zažívali v kontextu s její „hanáctinou“. Něco si vygooglovat na internetu tehdy nešlo, a tak to často bývala velká legrace. S Ivo Štechem byli nerozlučná dvojka, a protože Ivo musel dodržovat dietku, Irenka mu vždy v redakci něco „opravčila“. Nedávali jsme si okurku, ale „okurku“ – to bych ještě zvládla. Ale před patnácti lety, když jsem nesla na poštu honoráře našich dopisovatelů, poprosila mě, abych při zpáteční cestě koupila „štricy“ chleba. To už jsem byla v koncích. Moraváci samozřejmě vědí, že chtěla koupit celý bochník. Kromě humorných jazykových faux pas jsme pochopitelně zažívali i všední pracovní dny a řešili běžné úkoly. Irena byla vždy velmi profesionální, svědomitá a pečlivá, zároveň však spravedlivá. Byla nejen bezva šéfovou, ale i spolehlivou kamarádkou, a proto jsme spolu udržovali kontakt i po jejím odchodu z redakce Železničáře. Později jsem byla moc ráda, že se můžeme vídat na redakčních poradách, na kterých zastupovala ČD Cargo. Bohužel letošní srpnový Cargovák byl její poslední, ale ještě se těšila na rozlučkové kafe v září. Misto Irenky však dorazil jen e-mail...



RADOST. Na plesu železničářů v Národním domě v Praze byla Irena Pospíšilová ve svém živlu. Fotograf ji zachytil s kolegou Ivo Štechem. FOTO MICHAL MÁLEK

ří-li se nám vybudovat si důvěryhodnost, snad později nebudete přistupovat již předem s averzí k názorům lidí, kteří budou na našich stránkách vystupovat...“

O dvacet let později, opět na stránkách Železničáře, Irena seznala, že ne vše se povedlo, ale všechno mělo svůj smysl. Snad proto nikdy nezatrpkla. Na tematické dvoustraně věnované výročí Železničáře v lednu letošního roku poděkovala stovkám spolupracovníků a tisícům čtenářů a vyznala se, že to byli právě oni, kdo ji hnali kupředu a dodávali sílu. Spolupráci s lidmi v oboru udržovala i během svého působení v redakci Cargováka, který připravovala až do konce srpna 2014.

Trápení na sobě nedávala znát

I přes výrazné zhoršení jejího zdravotního stavu vlivem vleklého boje s onkologickým onemocněním na sobě nedávala znát, že jí tolik milovaná profese velmi vyčerpává. S posledním srpnovým dnem



PRÁCE. Za Irenou Pospíšilovou zůstaly tisícovky textů v drážních periodikách. FOTO ARCHIV ČD

IRENA POSPÍŠILOVÁ

Po absolutoriu gymnázia v Přerově začala pracovat v pokladně železniční stanice Lipník nad Bečvou. V roce 1970, poté, co se dozvěděla, že Provozní oddíl v Přerově shání redaktora, přihlásila se a byla vybrána. V letech 1971–1976 absolvovala dálkově Fakultu žurnalistiky Univerzity Karlovy v Praze. Během té doby pracovala jako redaktorka novin Trať družby a Týdeník železničářů ČD – provozní oddíl Přerov. Po odchodu vedoucího redaktora v roce 1990 jeho post převzala. Spolupracovala i s časopisem Šťastnou cestu, který se distribuoval do vlaků. V roce 1991 přesídlila s redakcí do Olomouce, kde začal vycházet Moravskoslezský železničář, od roku 1994 do roku 2009 (vyjma půlroční proluky v roce 1997) stála v čele celostátního Železničáře. V létě 2009 odešla do redakce Cargováka, kde setrvala až do konce srpna 2014. Zemřela 26. září 2014.



VZPOMÍNÁ MARTIN HARÁK

Irenu Pospíšilovou jsem poznal v druhé polovině devadesátých let, kdy jsem do tehdejšího týdeníku Železničář občas přispíval. Zprvu na mě působila poněkud chladně a odtahitě, což byly mimikry. Ve skutečnosti byla velmi citlivá a křehká. Řadě lidí však neumožnila tuto tvář poznat. Nikdy moc nechválila, spíše upozorňovala na různé opakující se prohřešky a chyby. Později jsem pochopil, že to bylo motivováno snahou nás všechny rozvíjet a hnát kupředu. Snad proto si potrpěla na každoroční výjezdni redakční rady, které se konávaly v Poděbradech nebo Srbsku u Karlštejna. Tam dostávali členové redakce a naši stálí spolupracovníci „lekce“ nejen od ní, ale i od různých významných novinářů nebo spisovatelů, jako například Jana Rejzka, Jakuba Železného, Ivana Klímy nebo Michala Viewegha, a také pozvaných lektorů například z Ústavu pro jazyk český. Irena mě skoro vždy pověřila úkolem sehnat někoho ze spisovatelůské branže, což bývala leckdy velká fuška. Splněný úkol pak stvrđila lehkým úsměvem. Podobně jako korektury, které si dělala sama vždy v pátek a já vše po ní musel ještě jednou přeléstnout, a běda kdyby byla někde chyba. Jednou mi v lehkém rozmaru řekla, že mám velkou štěstí, protože mně zatím nic neulítlo. Pod maskou tvrdé a nepřístupné šéfy se skrývala lehká humoristka a skvělá společníce, která nezakázala žádnou zábavu na úrovni.

skončilo její pracovní nasazení a u této příležitosti jsme ještě plánovali neformální setkání na půdě redakce, kterou vedla šestnáct let. Bohužel k němu již nedošlo. Poslední vzpomínkou na ni je tato e-mailová korespondence, která nezapře její nadhled: „Prožila jsem krásné roky práce, kterou jsem měla ráda. Mám spoustu hezkých vzpomínek a měla jsem štěstí, že jsem mohla pracovat s tak vynikajícími lidmi. Všechny pozdravujte a mějte se moc krásně...“ VÁCLAV RUBEŠ

POŠTA

Podzemní setkání a točení důchodců



Dne 17. října proběhl v České Lípě již osmý ročník „Podzemního setkání“ současných i bývalých zaměstnanců LD Česká Lípa. Při této příležitosti se stalo tradicí „točení důchodců“. Kolegové vystavili lokomotivy řad M 131, M 262, M 152, T 487, 814, 799, které svým houkáním asistovaly slavnostnímu poslednímu otočení strojvedoucích Ladislava Chvojký a Ladislava Nováka. Parní lokomotiva 524 1110 byla umístěna na točné místní depa a novopečení důchodci byli naposledy otočeni. Aby ukázali, co se za roky u ČSD a ČD naučili, museli podstoupit zkoušku dovednosti v házení ulhí lopatou na terč. Poté jim byly předány pamětní listy, květiny a dárkové koše. To vše za asistence harmonikáře. Za DKV Praha se rozloučil také Václav Sosna. Největším překvapením a zážitkem pro všechny zúčastněné byl odvoz všech Břejlovem po již neprovozované trati na bývalé městské nádraží Česká Lípa, odkud se pokračovalo do restaurace na zábavu s hudbou a večeří. Akce měla jako obyčejně velký úspěch, všichni se pobavili, sdělili si zážitky a události za uplynulý rok a slíbili si, že se za rok setkají znovu. Je dobře, že navzdory všemu v České Lípě panuje i po letech kolektivní duch a kamarádství.

ZDEŇKA PŠENÍČKOVÁ

Bugatka se majestátně projela Rakouskem



Po delší době se za branami česko-budějovického depa ukázala parní lokomotiva řady 556.0506. Byla pozvána do železničního muzea v rakouském Ampflwangu, kde se konaly oslavy čtyřiceti let založení místního spolku ÖGEG. S Bugatkou, jak se této lokomotivě v Budějovicích říká, vyrazili členové Stoker Clubu na cestu už ve čtvrtek 2. října. Od pátku do neděle vozila nostalgické vlaky mezi stanicemi Timelkam a Ampflwang. Pro fotografy odvezla také vlak nákladní. Ve zbylém čase půzovala na paprsku točny muzea a středem pozornosti byla také při komentovaných otáčeních nebo nočním fotografování. Společnost jí dělalo několik dalších provozních lokomotiv, zejména 01 1533 nebo třeba opravený gigant řady 214 BBÖ. Lokomotiva tak důstojně reprezentovala historická vozidla ČD v zahraničí.

PAVEL SOUHRADA

Cestující odevzdávali staré elektrospotřebiče

Nevíte si rady s vysloužilou rychlovarnou konvicí, fénem, zkrátka s nepotřebným a nefunkčním elektrospotřebičem? Cestující na Karlovarsku měli v týdnu od 6. do 10. října možnost využít nabídku společnosti Elektrowin a cestovat do stanice Recyklace. Své nepotřebné elektrospotřebiče odevzdávali na nádražích v Mariánských Lázních, Chebu a Karlových Varech do připravených kontejnerů nebo ve vlacích na tratích 140 a 170 v šesti pravidelných spojích u příjemného promo týmu v zeleno-modrozlutých kostýmech. Sympatictí mladí lidé vysvětlovali výhody recyklace. Doprovázela jsem jako průvodčí vlak číslo 7006 z Mariánských Lázní do Chebu dne 7. října. Viděla jsem, jak během třicetiminutové jízdy přibývaly do koše na elektroodpad dva mobilní telefony, jedna lampa a jedna dobojovka.

ALICE VACULOVÁ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

RETRO

Nedávno byl otevřen nově elektrizovaný úsek Nezamyslice – Vyškov. V této souvislosti mě napadlo několik poznámek k současnému vývoji elektrizace tratí u ČD.

Na začátku hned několik čísel. V letech 1990–1994 byly u nás elektrizovány tyto tratěové úseky: Hradec Králové – Jaroměř (17 km), Třebušice – Kadaň (29 km), Olomouc – Nezamyslice (39 km) Přerov – Nezamyslice (27 km), Protivín – Písek a Putim – Ražice (celkem 17 km) a Nezamyslice – Vyškov (16 km). Celkem tedy bylo elektrizováno 145 km tratí, což je průměrně 29 km ročně. Čísla jsou to jistě zajímavá a při pohledu na mapu zjistíme, že až na výjimky se jedná o samé „hlavní tahy“. To potvrzuje ostatně i elektrizace další „důležitá“ tratě Plzeň – Klatovy.

Nebudu uvádět tratě, které by elektrizaci potřebovaly, to je mezi lidem železničářským všeobecně známo (bohužel asi ne tam, kde o tom rozhodují), ale ještě něco k vozidlům.

Za stejnou dobu (1990–1994) bylo k ČD dodáno celkem 81 elektrických lokomotiv (řady

162, 363, 372) a 101 lokomotiv motorových (řady 704, 731, 842). Nemělo by to být naopak? U ČD jezdí asi 3 000 motorových lokomotiv, z čehož je většina lokomotiv střední a vyšší výkonnostní třídy. V tomto směru jsou dodávky lokomotiv řady 704 (25 kW) přínosem, ovšem už

hrada za starší typy lokomotiv (v praxi se jedná o několik málo lokomotiv řad 720 a 721).

To však souvisí s elektrizací i jinak. České dráhy, jako jedna z železničních správ, využívají ve velké míře k posunu na elektrizovaných nádražích elektrických posunovacích lokomo-

Zvítězí elektrina nebo nafta?

je těžko pochopitelná dodávka řady 731 (600 kW) při současně probíhající modernizaci lokomotiv řady 735 (926 kW) na řadu 714 (52 kW), která je, počínaje číslem 003, v podstatě novostavbou (z původní lokomotivy je použit pouze upravený rám a podvozky). Tento, řekněme, nesmyslný trend bude ovšem pokračovat dodávkami nových lokomotiv řady 708 (300 kW) určených pro vedlejší tratě jako ná-

ktiv. Dnes se však již ukazuje, že těchto lokomotiv je nedostatek a tam, kde by mohly být nasazeny, jezdí místo nich lokomotivy motorové. Např. České Budějovice osobní, Břeclav, Brno-Maloměřice, Zatec atd. Další kapitolou jsou rekonstrukce lokomotiv, ale to by již vyžadovalo na samostatný článek, takže někdy přišť. Ale ještě dvě poznámky závěrem. První se týká technického vybavení motorového vozu

řady 842. Hydrodynamické převodovky Allison jsou sice moderní a levnější než vývoj elektrické části pro tento vůz, ale faktem je, že v tomto technickém oboru (mechanika) už žádný převratný vynález nikdo neočekává.

Druhá poznámka se týká akumulátorové lokomotivy A 219.0. Je celkem podivuhodné, že jsme se takové lokomotivy dočkali až v roce 1993, ale to už je bez komentáře. ČKD připravuje verze další, modernější lokomotivu označenou EA 259.0 (elektrická lokomotiva s akumulátory).

Už se těším na její prezentaci – bude představena jako něco zcela nového, co nikdo nemá, až na to, že ve Švýcarsku jsou podobné lokomotivy na každém větším nádraží už dvacet let. Tak nevim, jestli má služba 012 svou pobočku v ČKD nebo je-li tomu naopak.

P. S. Co se stane s bateriemi z elektrické lokomotivy A 219.0, až budou neupotřebitelné?

Železničář č. 42/1994 – JAN HRUŠKA

vraťte se
20 let
zpět

