



InterPanter

## Nové šelmy byly představeny na lince Brno – Břeclav – Olomouc

# InterPantery loví první cestující

Jedna z letošních nejočekávanějších novinek v parku národního železničního dopravce vyjela do provozu. První InterPanter 661.101 byl v hanácké metropoli slavnostně představen a předán do užívání veřejnosti ve středu 4. listopadu. V Olomouci se za účasti špiček Českých drah i krajských samospráv začala psát nová kapitola dálkové dopravy v podání moderních elektrických jednotek.

Linka R13 Brno – Břeclav – Olomouc se obléká do nového hávu. Na konci října přijely do domovského depa DKV Brno první dva InterPantery (661.101 a 661.102) z celkových šesti kusů, které je národní dopravce připraven nasadit právě na této rychlíkové lince. Až do předání do provozu se s nimi během zkušebních jízd seznamovali strojevedoucí a vlakový personál. Vůbec první české elektrické jednotky zkonstruované pro rychlíkové spoje vyrábí pro ČD společnost Škoda Transportation ve dvou verzích – pětičlenné a tříčlenné v celkovém počtu 14 jednotek. Zmínovanou linku R13 budou obsluhovat obě mutace v počtu čtyři, respektive dva kusy. Nahradí vratné soupravy složené z modernizovaných osobních vozů s lokomotivami řady 362 a řídicími vozy Bfhpvee<sup>255</sup>. Harmonogram dodávek počítá s dodáním všech šesti jednotek pro DKV Brno ještě do konce letošního roku. Vedle úplně nových vlaků má zahájení jejich provozu ještě další příjemný dopad. Uvolnění nynější brněnské „push-pully“ umožní vyřadit další zastaralé vozy na jiných linkách.

### Jednotka středem zájmu

Horkou novinku přijeli do Olomouce představit špičky objednatele a výrobce. Národní dopravce zastupoval místopředseda představenstva Českých drah Ludvík Urban spolu se členy představenstva Michalem Štěpánem a Františkem Burešem. Dorazil i náměstek ministra dopravy a předseda dozorčí rady ČD Milan Feranec. Prvního Inter-

Pantera předali Českým drahám Tomáš Ignačák, generální ředitel Škoda Transportation, a Michal Kurtinec, šéf Škody Vagonky. Historický okamžik si nenechali ujít ani zástupci krajů. Svězt se v novém vlaku při nasazení na běžném spoji R 810 v úseku Olomouc – Hulín přišel například 1. náměstek hejtmána Olomouckého kraje Michael Fischer, náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje Daniel Havlík nebo primátor Přerova Vladimír Puchalský.

### Nabízejí cestování bez bariér nebo internet

Michal Štěpán připomněl přínosy moderních jednotek pro cestující: „Nové vlaky dále odstraní bariéry pro cestování lidem na vozíku, maminkám s kočárky nebo cestujícím s koly. Nástup je nízkopodlažní a místa pro ortopedické vozíky, kočárky nebo jízdní kola jsou prostorná. Vlak je vybaven klimatizací, to bude příjemné v parných létech, jako jsme zažili letos. Zájemci o práci můžou napájet své notebooky, iPady nebo mobilní telefony po celou dobu cesty. Navíc si je mohou odložit na sklopné nebo rozkládací stoly. Určitě hlavně mládí ocení wi-fi, díky které mohou být stále on-line a cesta vlakem se pro ně stane cool.“

Nasazení InterPanterů na lince R 13 však není jejich jediné plánované angažmá. Dodávka dalších kusů by měla zamířit na dálkové spoje z Prahy do Brna přes Pardubice, Českou Třebovou, Svitavy a Blansko. Objevit na této lince by se mohly už na jaře 2016. **VÁCLAV RUBEŠ**

### SLOUPEK

#### Přichází rok skvělých novinek

Pro naše cestující je to nepochybně skvělá zpráva. S novým jízdním řádem pro rok 2016, ale i v jeho průběhu, se už i na běžných rychlících objeví řada nových nebo zmodernizovaných vozů. Jde o největší obnovu rychlíkových vagonů v historii Českých drah. Postupně zmizí vozy s koženkovými sedačkami a nahradí je nové, výrazně pohodlnější s textilním čalouněním, světlým interiérem, elektrickými zásuvkami a informačním systémem.



**Jiří Jeřeta**

Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

Během příštího roku chceme také rozšířit počet klimatizovaných vozů na linkách R 6 z Prahy do Plzně, Klatov a Železná Ruda a na R 7 z Prahy přes Tábor do Českých Budějovic. Na R 6 budou postupně všechny soupravy sestaveny z modernizovaných vozů s klimatizací.

Na obnovu vlaků ročně vynakládáme nemalé finanční částky. Jsme si vědomi, že bez pravidelného vylepšování vozového parku a hlavně služeb bychom v ostrém konkurenčním prostředí neobstáli. Zároveň však nesmíme zapomenout, že tyto investice výrazně ovlivňují celkové hospodaření Českých drah.

Rostoucí kvalita vlaků osobní dopravy se promítla i do většího zájmu o přepravu. Loni využilo našich služeb přes 170 milionů zákazníků a pochubit se můžeme již pět let trvajícím nárůstem počtu cestujících. Letošek však nejspíše trochu ovlivní enormní výluková činnost.

A v příznivém trendu by nám mohlo pomoci i chystané zrychlení řady našich důležitých spojů. S ním počítá nový jízdní řád platný od poloviny prosince. Denně navíc vyjede v průměru o 110 vlaků více oproti začátku stávajícího jízdního řádu.

Činěním těchto kroků národní dopravce očekává další cestující, mladou generaci nevýmíjaje.

### INFORMUJEME

## Nadcházející jízdní řád přinese komfortnější vozy

Nasazení souprav v dálkové dopravě se od nového grafikonu a také v průběhu příštího roku výrazně pozmění. Vše začne s dodáním prvních nových jednotek InterPanter na linku R 13 na začátku listopadu, modernizovaných vozů na trasu z Prahy do Hamburku a s nasazením prvních vozů řady Bdpce do provozu.

S tím souvisí uvolnění kvalitních vozidel, která budou moci být využita jinde. Z trasy Olomouc – Přerov – Břeclav – Brno se vagony řady ABpce přesunou do Hradce Králové, kde spolu s částí řady Bpce uvolněnou z DKV Praha vytvoří komfortní soupravy pro rychlíky na lince Praha – Hradec Králové – Trutnov (R 10). Vozy Bdpce zůstanou v Brně a řídicí vozy 961 se rozptýlí do regionální dopravy v rámci sítě. Další várka InterPanterů očekávána na jaře „zakotví“ na rychlících Praha – Česká Třebová – Brno. Moderní dálkové jednotky tak obslouží na čtyři desítky rychlíků. Díky tomu na rameno Jeseník/Šumperk přejdou z linky R 13 kvalitnější vozy řady Bdtce. Cestující na trase z Prahy do Trutnova a z Brna do Šumperka a Jeseníka již také ocení pohodlí cestování v modernizovaném interiéru.



**V prosinci budeme mít i první desítku vozů Bdpce z dvašedesátikusového kontraktu.**

### Do provozu použijeme další klimatizované vagony

K prosincovému startu nového grafikonu bude k dispozici již třináct vozů Bdpce z dvašedesátikusového kontraktu, které se zařadí do stavu DKV Praha a vypořádají na lince Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. Další část dodávky se později objeví i na dalších spojích. Modernizované vagony jsou vybaveny výkonnější klimatizací, přípojkami 230 V včetně mož-

nosti napájení elektronických zařízení přes USB konektory. Z bratislavské linky se nyní uvolní vozy Bpce, které opět budou moci být využity jinde.

Samostatnou kapitolou jsou vagony pro linku do Hamburku. O nových vozech s místy pro vozičkáře, dětským oddílem nebo s místy pro přepravu jízdních kol, které vznikly modernizací vozů Bmz Siemens, jsme na stránkách Železničáře informovali už několikrát.

Část vozů, která byla kvůli kontraktu s Deutsche Bahn coby záložní blokována, se díky tomu uvolní a v průběhu příštího roku spolu s dalšími dodávkami „dvojek“ Bdpce – celkem 19 kusů – umožní malou, avšak dlouho požadovanou revoluci v kvalitě cestování na rameni Praha – České Budějovice (R 7). Větší počet klimatizovaných vozů vylepší cestování i na lince R 6 z Prahy přes Plzeň směr Klatovy. Další moderní vozy řady Bdtce se objeví na rychlících ramene Ústí nad Labem – Kolín.

### Změny na Ostravsku i v Praze

Dva nové RegioPantery již zanedlouho zamíří na linku z Ostravy na letiště Mošnov a regionální dopravy se bude týkat i akce připravovaná na druhou polovinu roku 2016, kdy budou dodány modernizované patrové vozy a tři vozy řídicí, které postupně vytlačí z kolejí poslední archaické jednotky řady 451 v okolí Prahy. Jejich nasazení v pracovní dny na městské lince Libeň – Roztoky zůstane podobné současným Pantografům.

Během jízdního řádu 2015/2016 tak znamenají cestující výraznou výměnu starších vozů s koženkovými sedačkami v běžných rychlících za nové nebo modernizované soupravy. Nové nebo výrazně omlazené rychlíky nabídnou ve větší míře klimatizované prostory, světlý a přehledný interiér velkoprostorových oddílů, více míst pro jízdní kola a objemně zavazadla, moderní informační systém, přípojky 230 V pro napájení drobné elektroniky a nové rychlíkové soupravy také wi-fi připojení k internetu. Národní dopravce tak jasně dokazuje, že myslí na komfort cestujících a chce být jejich první volbou. **MARTIN NAVRÁTIL**

### Pantáky: od Pionýra k moderním Panterům

Elektrické jednotky u nás neměly snadnou cestu. Dlouhá léta se řešila jejich vhodná koncepce.

**VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7**



PRO ZAMĚSTNANCE

**Komerční vlaky ČD a jízdní výhody**

V minulých týdnech se objevily mediální výstupy ve věci použití tzv. režijních jízdenek, jež mohly působit na železničáře – držitele jízdních výhod (dále jen „DJV“) znepokojivě, ačkoli tarif jízdních výhod, vč. prolonogační ceny se pro rok 2016 nemění. České dráhy však v plném rozsahu respektují dle Zákona 77/2002 Sb., z něhož (mimo jiné) problematika zaměstnaneckého jízdního vychází.

Co způsobilo četné reakce, je interpretace opatření, kdy by od změny tarifních podmínek připravované pro JŘ 2015/16 měli cestující, kteří využívají tzv. mimotarifní jízdné (tedy jízdné, jež se nehradí podle veřejných vnitrostátních a mezinárodních tarifů), mít povinnost pořídit ve všech spojích ČD, které jsou vedeny na komerční riziko dopravce, rezervaci doklad pro svou cestu (místenku). Konkrétní vlaky a úseky jejich jízdy budou uvedeny v příloze č. 6 k SPPO a dalších dokumentech. Je obecně známo, že komerční spoje na vlakové lince, která je předmětem soutěže několika dopravců, nejsou nikterak dotovány (jednou kompenzací je tarifní závazek za státem nařízené slevy). Vlaky konkurenčních dopravců jsou povinně místenkové, přičemž cestujícími hrazená cena již rezervaci obsahuje. ČD chtějí v rámci provozu komerčních spojů přicházet se zajímavými nabídkami a k tomu musí vědět „na kolik přijde přeprava DJV“.

Protože od většiny odborových centrál působících na železniční obdrželo vedení ČD dne 13. října 2015 vyjádření zásadního nesouhlasu s připravovaným opatřením pro DJV spočívajícím v povinnosti úhrady tzv. rezervčního poplatku u příslušných komerčních vlaků, zasedli zúčastnění ke společnému jednacímu stolu. Na jednání 27. 10. 2015 byla detailně vysvětlena problematika vedení komerčních vlaků a objasněn celý záměr – potřeba získat detailní informace o přepravní vzdálenosti, na kterou jsou expresní komerční vlaky DJV využívány (tedy obdobný výstup, který existuje pro produkt SuperCity Pendolino, kdy vlaky jsou ale povinně místenkové).

Podstatou dohody je, že v roce 2016 (reálně od 1. března 2016, pro prolonogační období 2016) budou jízdy DJV v komerčních vlacích bez povinné rezervace řešeny tzv. Evidenčním lístkem, který bude muset být vystaven pro příslušnou trasu cesty každého DJV. Tento Evidenční lístek bude dostupný bezplatně v eShopu ČD nebo u přepážek osobních pokladen, resp. ve vlaku, který jede jako přípoj ke komerčnímu vlaku. Každý DJV tak bude mít přístup k pořízení si bezplatného Evidenčního lístku. Nastoupí-li však DJV do komerčního vlaku bez Evidenčního lístku, bude odhaven na palubě za poplatek. Pro cesty DJV od platnosti nového JŘ 2015/16 (od 13. 12. 2015) se až do 29. 2. 2016 nic z nyní platné praxe nemění, poté vjezd v platnost podmínky spojené s užíváním Evidenčního lístku. Nové opatření se následně vyhodnotí. (red)

Trati v okolí česko-polské hranice opět ožijí osobní železniční dopravou. Umožní to smlouva mezi českým národním dopravcem a polskou privátní společností Koleje Śląskie. Tu zástupci obou firem podepsali v pátek 16. října v Bohumíně, a ukončili tak náročný vyjednávací proces o znovuoživení regionálních spojů mezi českým a polským Slezskem. Vlaky se od nového jízdního řádu mají vrátit nejen na trať z Bohumína do Chałupek, ale propojí i český a polský Těšín.



# Česko-polskou hranici po letech oživí regionální spoje

Na dlouhých sedm let osiřela trať pro osobní dopravu mezi dvojměstím Český Těšín a Cieszyn a čtyři roky byla bez regionální dopravy i spojnice mezi přechodovou stanicí Bohumín a polskými Chałupkami. To vše by mělo být od prosince již minulostí, neboť český národní dopravce podepsal se společností Koleje Śląskie (Slezské železnice) se sídlem v Katowicích smlouvu na znovuoživení provozu na obou trasách. Podpis stvrdil místopředseda a člen představenstva Českých drah Ludvík Urban a Michal Štěpán za českou stranu a za polskou předseda představenstva Slezských železnic Wojciech Dinges a místopředseda představenstva Dariusz Pękosz.

**Spoje přínosem pro celý region**

Náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Daniel Havlík zdůraznil, že kraj jako objednatel oceňuje velkou aktivitu společnosti České dráhy, kterou při jednáních o obnově přeshraničního spojení vyvinula. „Moravskoslezský kraj bude se zájmem sledovat další marketingové aktivity dopravců, o nichž jsme informováni. Věřím, že široká veřejnost bude tyto vlaky využívat,“ řekl Havlík.

Místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban projevilo spokojenost nad oživením železniční dopravy na česko-polské hranici a poděkoval přítomným starostům za podporu projektu. „Novým vlakům budeme věnovat potřebnou pozornost. Jsou to spoje k oživení přeshraničního pohybu všech kategorií – od pracovních povinností až po volnočasové aktivity,“ uvedl Ludvík Urban.

Na závěr ve svém vystoupení shrnul aktivity národního dopravce člen představenstva ČD Michal Štěpán, který k podpi-

su smlouvy ještě dodal: „Vzhledem k tomu, že podepisujeme smlouvu s polským privátním dopravcem, tak tímto krokem mimo jiné zřetelně ukazujeme, že se umíme dohodnout s každým, kdo se dohodnout chce.“

**Vlaky pojedou několika směry**

Duší celého projektu se stal ředitel ostravského Regionálního obchodního centra ČD Miroslav Klich, který začal již počátkem letošního roku s polskými kolegy intenzivně projednávat znovuoživení regionální přeshraniční železniční do-

pravy. Jednalo se o náročnou agendu už z toho důvodu, že Slezské železnice jsou privátní firmou a České dráhy do této chvíle byly zvyklé vyjednávat v sousedním Polsku jen s tamními národními dopravci PKP-IC nebo Przewozy Regionalne. V plánu je v současné době provozování průběžných vlaků z Bohumína do Katowic přes Raciborz nebo druhou trasou přes Rybník a současně z Frýdku-Místku přes Český Těšín do polského Cieszyna. Všechny vlaky mají také v pohraničních přechodových stanicích plánovaný návaznosti na vnitrostátní spoje.



**Všechny vlaky mají také v pohraničních přechodových stanicích plánovaný návaznosti na vnitrostátní spoje.**

**V pohraničí cenově výhodně**

Reciproční vozba na regionálních spojích by měla být zabezpečena denně čtyřmi páry vlaků z Bohumína směrem do Katowic a šesti páry z Frýdku-Místku do Cieszyna. „Na trase v těšínském dvojměstí se plánuje provoz jedné Regionovy s českou posádkou a strojvedoucím, naopak mezi Bohumínem a Chałupkami budou jezdit polské jednotky řady EN 57a s personálem Slezských železnic,“ vysvětlil Miroslav Klich. Jízdenky pro veřejnost mají stát mezi pohraničními body buď 16 Kč, nebo naopak dva polské zloté. „Navíc se nám podařilo dojednat, že polští cestující budou moci na své celodenní a skupinové zlevněné jízdenky Slezských železnic jezdit na území Moravskoslezského kraje všemi spoji Českých drah a naopak čeští zákazníci s výhodnými jízdenkami rovněž celodenní a skupinové „Plus Polsko“ budou moci použít spoje společnosti Koleje Śląskie ve Slezském vojvodství. Určitě to bude výhodné nejen při cestách za nákupy, ale třeba i na výlety,“ doplnil Miroslav Klich.

MARTIN HARÁK



**DOJEDNÁNO.** Za České dráhy podepsali smlouvu místopředseda a člen představenstva Ludvík Urban a Michal Štěpán (druhý a třetí zleva). FOTO AUTOR (3x)

## Jízdní řád 2015/2016 zkrátí cestovní doby nejen u Pendolina

Vlaky národního dopravce od poloviny letošního prosince zrychlí. Například cesta z pražského hlavního nádraží do ostravského Svinova bude trvat pouze 2 hodiny 53 minut. Do Olomouce dokonce pouhé 2 hodiny a 5 minut. Zkrátí se i jízdní doby na dalších tratích, například z Prahy do Zlína, Starého Města u Uh. Hradiště, z Prahy do Brna nebo do Českých Budějovic. Rychleji se bude cestovat také do sousedních evropských metropolí.

**Pendolino pojedou nejrychleji v historii**

Rychlovlaky SC Pendolino si udržují postavení nejrychlejších vlaků v České republice. Průměrná cestovní rychlost mezi stanicemi Praha hl. n. a Ostrava-Svinov bude v novém jízdním řádu 121,7 km/h. Půjde tedy o historicky nejrychlejší vlak nejen na této relaci, ale také v České republice. Cesta Pendolinem z Prahy do Ostravy se zkrátí o 6 minut a do Olomouce o 5 minut. Mezi Prahou a Olomoucí nebo Ostravou jde proto i nadále o rych-

lejší variantu ve srovnání s obvyklou dobou cestování autem. Například internetový plánovač cest na Google Maps uvádí dobu jízdy autem z Prahy do Olomouce 2 h 39 minut a do Ostravy 3 h 33 minut.

Mezi Prahou a Ostravou zrychlí také ostatní expresní spoje. Těm bude cesta trvat nově 3 h 13 minut, o 7 minut méně oproti současnosti. O 6 minut méně bude trvat cesta z Prahy na Valašsko, například do Vsetína, a o 7 minut rychleji ze Zlína nebo ze Starého Města u Uh. Hradiště do Prahy. Stejný čas uspoří cestující také mezi Prahou a Brnem. Nová cestovní doba railjetů a spojů EuroCity bude mezi českou a moravskou metropolí 2 h 30 minut, tedy stejně dlouhou jako u autobusu, který má však o 50 kilometrů kratší trasu.

**Z Českých Budějovic do Prahy s desetiminutovou úsporou**

Vlaky budou konkurovat autobusům i na dalších linkách. Výraznější zkrácení cestovní doby čeká cestující z Českých Budějovic do Prahy. Vlak nově pojedou o 10 mi-

**Tabulka časové úspory mezi vybranými městy v ČR**

	2016	2015	2010	2005
Praha – Brno	2 h 30 min.	2 h 37 min.	2 h 43 min.	2 h 41 min. (2 h 37 min <sup>1)</sup> )
Praha – Ostrava (SC Pendolino)	2 h 53 min.	2 h 59 min.	2 h 56 min.	3 h 42 min. <sup>2</sup>
Zlín – Praha	3 h 24 min.	3 h 31 min.	3 h 54 min.	4 h 22 min.
České Budějovice – Praha <sup>3)</sup>	2 h 23 min.	2 h 33 min.	2 h 36 min.	2 h 37 min.
Cheb – Ústí nad Labem	2 h 40 min.	2 h 49 min.	2 h 55 min.	3 h 28 min.

Vlaky srovnatelné kategorie a srovnatelného počtu zastavení

- 1) z Prahy-Holešovic via Česká Třebová – EC Vindobona
- 2) jediný nonstop vlak SC Manažer, obvyklá doba jízdy vlaků IC 4 h 21 min.
- 3) porovnání vlaků se srovnatelným počtem zastávek

ny rychleji a vzdálenost mezi oběma městy urazí za 2 h 23 minut, tedy za čas srovnatelný s nejrychlejšími autobusy. Na rozdíl od autobusů vlak o tomto de-

klarovaném čase v Praze přijíždí až do centra města. Zrychlí se také doprava pod Krušnými horami, když se cesta vlakem z Chebu do Ústí nad Labem zkrátí

o 9 minut na 2 h 40 min. Díky částečnému zdvoukolejnění trati mezi Pardubicemi a Hradcem Králové pojedou rychlíky a spěšné vlaky mezi těmito krajskými městy o 3 až 12 minut rychleji. Cestu překonají i za pouhých 17 minut.

**Rychleji i do metropolí sousedů**

Svižněji pojedou vlaky také na mezistátních linkách. Do Berlína, Vídně nebo Budapešti dokonce v historicky nejrychlejších časech. Cesta z Prahy do Berlína se zkrátí o 15 minut na 4,5 hodiny, podobně se zrychlí i cesta do Hamburku. Z Prahy do Vídně pojedou vlaky railjet poprvé v historii spojenými za méně než 4 hodiny. Tak rychle nejezdily mezi oběma metropolemi ani spoje SuperCity Pendolino. O 10 minut se zrychlí cestování z Prahy do Bratislavy (na 3 h 58 minut) i do Budapešti (na 6 h 43 minut). Nový rekordní čas dosáhne SC Pendolino z Prahy do Košic. Podstatné zkrácení cestovní doby do srdce Tater umožní nové zastavení ve Štrbě s okamžitým přípojem na ozubnicovou železnici. PETR ŠTĀHLAVSKÝ

# Krok s konkurencí udržíme jen s novými lokomotivami

KRÁTCE

**Pavel Krtek jednal o železnici v Miláně**



Italští kolegové uspořádali 26. října kulatý stůl, který se zaměřil na současný stav a další kroky při schvalování čtvrtého železničního balíčku EU. Akce se konala v areálu světové výstavy EXPO 2015 a přijeli nejvyšší představitelé evropské dopravy a železnice včetně šéfa dopravního výboru Evropského parlamentu Michaela Cramera. Na akci byl pozván i předseda představenstva ČD Pavel Krtek, který zhodnotil projednávání balíčku jak z hlediska naší firmy, tak z pozice člena řídicího výboru Společnosti evropských železnic (CER). Krtek zdůraznil, že se nebráníme konkurenci ani v oblasti veřejných služeb, ale je nutné zaručit rovné podmínky pro všechny. K tomu je třeba zřízení institutu nezávislého regulátora. (red)

**InterPanter se objeví na zvláštních spojích**

Žhavá novinka ve vozidlovém parku Českých drah – jednotka InterPanter – bude nasazena v pátek 13. listopadu na tři zvláštní spoje. První zamíří v rámci výstavy Kola 2015 z pražského hlavního nádraží do Lysé nad Labem v 8.25, zpět se vrátí ve 13.50. V cílové destinaci bude vystaven pro veřejnost do 13.50. Další možnost, jak se projet novým InterPanterem, bude tentýž den na zvláštním posilovém rychlíku z Prahy do Brna přes Českou Třebovou s odjezdem cca ve 14.45. Přesný jízdní řád najdou zájemci na webově adrese www.cd.cz. (red)

**Pendolino nese barvy lyžařského týmu**

Reprezentantka ve sjezdovém lyžování Martina Dubovská pokřtila v úterý 20. října na pražském hlavním nádraží Pendolino, které bude vozit fanoušky na Světový pohár v Jasně v Nízkých Tatrách. Na jednotce je polep s fotografií sportovkyně, který propaguje tuto významnou akci. České dráhy se staly partnerem ženského národního týmu. Podpora spočívá v zajištění přepravy sportovců i fanoušků jak normálními, tak posilovými spoji. Národní dopravce dlouhodobě napomáhá cestování na sportem, včetně lyžování. Díky projektu ČD SKI mohou cestující z vlaků ČD získat v mnoha lyžařských střediscích různé výhody, především slevy na skipasy. ČD spolupracují se sportovními areály v ČR a na Slovensku. (red)

**Máte zkušenosti jak ze státní, tak i z privátní sféry. Jak se díváte na problematiku oprav a údržby v ČD Cargo a naopak jinde?**

Jak u ČD Cargo, tak pochopitelně i u mateřské společnosti České dráhy jde při údržbě vozidel o propracovaný a lety prověřený systém. To vychází z dlouhodobých zkušeností při tvorbě předpisů a norem. Ne že by neměli privátní dopravci nastaven svůj vlastní systém údržby. Je samozřejmostí, že ho mají, ale s jednou zásadní nevýhodou. Tou je malá kapacita opravárenského nebo údržbářského zázemí, které je buď nedostačující nebo je umístěno pouze v koncových stanicích třeba jedné linky. To je velký rozdíl proti národnímu dopravci, jenž při eventuálním poruše může řešit náhradu nebo opravu sítově po celé republice. Soukromý sektor má ale oproti státním akciovkám pružnější rozhodovací mechanismus, který vychází z nastavených pravomocí a osobní zodpovědnosti.

**Jak vychází vaše firma v oblasti vozidlového parku s mateřskou společností České dráhy? Umíte si například vzájemně půjčit lokomotivy?**

Samozřejmě že umíme a také to běžně děláme. Operativní zápůjčky fungují na bázi dohody dispečerského aparátu mateřské firmy a ČD Cargo. Dlouhodobější pronájmy se řeší na úrovni odborů kolejových vozidel obou firem. Z poslední doby mohu uvést příklad zapůjčení některých dvousystémových lokomotiv řady 363 ČD Cargo na vlaky osobní dopravy na rameni Most – Chomutov – Cheb. Právě na této trase, kde je navíc styk dvou proudových soustav, vznikla akutní potřeba těchto strojů. Ty jsme ochotně poskytli a recipročně si na dobu určitou vypůjčili stejnosměrné Peršingy řady 163. Navíc jsme národnímu dopravci vypomohli i s Bastardy řady 372 při vozbě do Německa.

**Od konce léta se pomalu vracejí Peršingy z polského pronájmu zpět do deponie v DKV Česká Třebová. V osobní dopravě se ale stále více začínají prosazovat spíše nízkopodlažní jednotky, takže pochopitelně bude jejich potřeba klesat. Nepřeberete tedy některé tyto stroje do své péče?**

Ano, máme o ně velký zájem. Mimochoodem jsme již začali s Českými drahami jednat o převodu třiaadvaceti Peršingů, z čehož třináct lokomotiv je takzvaně polonizováno. To je pro nás obrovská výhoda, protože plánujeme přepravu nákladních vlaků mezi Českem a Polskem ve větším rozsahu. Díky tomu, že ČD Cargo získá zachovalé a spolehlivé stroje řady 163, budeme moci postupně vyřazovat Staročesky, tedy elektrické stroje řady 122

V pořízení zcela nových interoperabilních lokomotiv, které budou schopné jezdit po celé Evropě, vidí ČD Cargo jednu z možností, jak se stát konkurenceschopnou firmou. Aktuálně se chystá předání více než dvou desítek Peršingů z mateřských Českých drah pro potřeby nákladní dopravy a také revitalizace některých diesellových řad. Nejen o problematice vozového parku jsme hovořili s ředitelem Odboru údržby a oprav kolejových vozidel ČD Cargo Zdeňkem Štěpánkem.



## ZDENĚK ŠTĚPÁNEK

V roce 1986 po ukončení Střední průmyslové školy dopravní v Praze nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa Praha střed. V roce 1989 přešel do Vozového depa Praha. Od roku 1991 působil v rámci Oblastního ředitelství ČSD a posléze Generálního ředitelství ČD na řídicích pozicích v úsecích zásobování, finančního řízení, provozu, údržby a oprav kolejových vozidel. Vznik společnosti ČD Cargo v prosinci roku 2007 znamenal posun do pozice ředitele Odboru údržby a oprav kolejových vozidel, kde setrval do počátku roku 2013. Poté hájil barvy společnosti RegioJet, kde vykonával funkci provozního ředitele. Na podzim roku 2013 se vrátil zpět na ČD Cargo do stejné pracovní pozice.

a 123. V dnešní době jde o morálně zastaralé stroje, které mají své odslouženo a 21. století už pro ně není. Sice na ně někteří kolegové strojvedoucí nedají dopustit, ale opravdu jsou dávno za zenitem. My se orientujeme pouze na moderní a hospodárnější vozidla.



**Zaměříme se na nákup nových vozidel, takže velkým modernizacím je již odzvoněno.**

**Je tedy reálné, že si v blízkém horizontu pořídíte opravdu nové vícesystémové stroje, které by mohly vozit**

MARTIN HARÁK

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### VLÁDA ZASEDALA VE VLAKU, VYUŽILA KONFERENCE VŮZ

Strakovu akademii, kde se obvykle konají jednání vlády, vyměnili její členové za méně tradiční místo. V pondělí 19. října vyrazil kabinet premiéra Bohuslava Sobotky na výjezdní zasedání do Ústeckého kraje a zákony řešil už po cestě ve vlaku. Posloužil k tomu speciální konferenční vagon. České dráhy zařadily vůz do provozu letos. Dříve sloužil v Rakousku jako restaurační, musel se tedy trochu upravit. Nyní se do něj vejde až třicet lidí. „Stoly, které byly v prostoru, jsme nahradili dlouhým stolem, který umožňuje jednání,“ popsal mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Pondělní zasedání vlády bylo první větší oficiální akcí, kterou nový vagon zažil. České dráhy mají ve vozovém parku i starší modely, které vypadají podobně. Chybí jim však modernější vybavení, například klimatizace. Oproti novějšímu vagonu, který může být zařazen do vlaku s až dvousetkilometrovou rychlostí, jsou ty starší také rychlostně omezenější. Minulé vlády už ve vlacích zasedaly. Konferenční vozy jsou většinou přiřazovány k běžným soupravám, které jedou podle jízdního řádu. Cena pronájmu se liší podle kritérií, například podle délky jízdy. Náklady na pondělní vládní cestu vyšly na 41 tisíc korun. NOVINKY.CZ 20. 10. 2015

### EK DÁ 324 MILIONŮ EUR NA MODERNIZACI ŽELEZNIC A SILNIC

Evropská komise schválila čtyři velké projekty na zlepšení dopravní infrastruktury v České republice, na které přispěje celkem 324,2 miliony eur (v přepočtu přibližně 8,8 miliardy Kč) z Fondu soudržnosti a z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Renovace se týká železniční trati Tábor-Sudoměřice u Tábora v rámci plánované modernizace celé trasy z Prahy na rakouské hranice v Dolním Dvořišti, která je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T). Na nové trati, na kterou EU přispěje částkou takřka 46,5 milionu eur, budou moci po kompletním dokončení stavby vlaky dosahovat rychlosti až 160 kilometrů v hodině. Zbývající tři projekty se týkají silniční infrastruktury. V úseku Semetín-Bystřička v okrese Vsetín byla původní dvouproudová okresní silnice nahrazena čtyřproudovou rychlostní komunikací, díky čemuž se zvýšila přepravní kapacita. Tady činí příspěvek z evropských fondů 37,6 milionu eur. EU pomáhá i s výstavbou nového dvouproudového obchvatu jižně od Kolína, a to více než 83 miliony eur. Posledním z projektů je přeložka silnice Opava-Ostrava s cílem snížit hustotu provozu v oblasti. Příspěvek dosahuje více než 157 milionů eur. ČTK 21. 10. 2015

### ZAUJALO NÁS

„Novou kampaní chceme budovat pozitivní emoce k železniční dopravě jako ekologické a trvale udržitelné dopravě budoucnosti.“ Mluvčí ČD Radek Joklík o reklamním spotu Českých drah.

IDNES.CZ 23. 10. 2015

### ČD VYBEROU DODAVATELE PAPIROVÝCH JÍZDENEK

České dráhy hledají dodavatele papírových jízdenek na příští léta. Vítěz dostane smlouvu na čtyři roky a odhadem si přijde na 60 milionů korun. Základním požadavkem dopravce přitom je lepší vybavení ochrannými prvky. Předmětem zakázky je i grafické zpracování podoby jízdenek. „Přímou vzhled se nijak zásadně měnit nebude. Pouze přecházíme na jiný formát a vyšší bezpečnost,“ uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Podle něj se dráhy nyní poměrně často setkávají s falešnými jízdenkami ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě. Na systém jízdenek s vysokou ochranou už přešli všichni významní západoevropští dopravci, například Rakouské spolkové dráhy, švýcarské dráhy a nejnověji Deutsche Bahn. Bez papíru, který v současné době ČD dodávají Státní tiskárna cenin a společnost EPOS, se přitom železniční dopravce zřejmě ještě dlouho neobejdou. Podíl elektronických jízdenek totiž zatím činí pouhé jednotky procent. I proto se České dráhy letos vrátily k označování jízdenek protipovracími kletěmi. Ty jsou už od března v rutinním provozu. Jejich přínos spočívá především ve snadné a rychlé obsluze při odbavení cestujících. E15.CZ 22. 10. 2015

### ZMODERNIZUJEME 12 VOZŮ PRO PŘÍMĚSTSKOU DOPRAVU

České dráhy zmodernizují 12 patrových osobních železničních vozů pro pražskou příměstskou dopravu. Dozorčí rada ČD udělila souhlas s uzavřením smlouvy s vítěznou tendru. Jeho jméno a další podrobnosti firma zveřejní až po podpisu. Modernizované vozy řady Bmto budou v pracovním týdnu jezdit na lince S7 Praha-Beroun a na městské lince Libeň-Roztoky. O víkendech je pak ČD bude nadále používat na tratích Praha-Vrané nad Vltavou-Čerčany a Praha-Čerčany-Světla nad Sázavou. „Díky nasazení modernizovaných vozů na zmíněných linkách se během příštího roku postupně uvolní několik jednotek CityElefant, které nahradí část dosud používaných starých Pantografů řady 451, třeba na lince S4 Praha – Kralupy nad Vltavou,“ uvedl Joklík. Vozy čeká modernizace interiéru včetně dosazení WC s uzavřeným systémem, vytvoření prostoru pro přepravu kol nebo instalace zásuvek 230 V a wi-fi. Vozy budou mít nová okna, posuvné dveře, signalizační zastávky na znamení, centrální zdroj energie nebo informační systém. „Příměstská doprava je nejrychlejší rostoucí segment v rámci veřejné železniční dopravy,“ dodal Joklík. ČTK 22. 10. 2015

INFORMUJEME



### VUZ spolupracuje s Českou Miss World

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) se zapojil společně s Českou Miss World 2015 Andreou Kalousovou do projektu Rok průmyslu a technického vzdělávání. Jeho cílem je především zvýšení zájmu veřejnosti o průmysl a technické obory, prosazení koncepčních a systémových změn v oblasti vzdělávání a zvýšení zájmu škol i firem o spolupráci. Jedná se o celoroční kampaň Svazu průmyslu a dopravy ČR složenou z řady aktivit, které jsou reakcí na požadavek podnikatelské sféry důrazněji poukázat na jeden z problémů konkurenceschopnosti ČR. Tím je disproporce mezi vysokou mírou nezaměstnanosti a dlouhodobě nespokojenou poptávkou firem po technicky vzdělaných pracovnících.

Spolupráce s Českou Miss World 2015 není náhodná. Andrea Kalousová má podle svých slov k železnici velmi blízko: „Strávila jsem mnoho času ve vlaku a často jsem přemýšlela nad tím, jak by se dalo cestování vlakem vylepšit. Myslím, že zviditelnění a podpora studia technických oborů je logickým krokem k modernizaci železniční dopravy.“

A co si od spolupráce s půvabnou dívkou slibuje generální ředitel VUZ Antonín Blažek? „Kontaktovali jsme slečnu Andreu, protože se domníváme, že by nám mohla pomoci oslovit mladé lidi, kteří ještě nejsou rozhodnuti, jakou střední školu si vybrat. Když jsme nad touto kampaní přemýšleli, říkali jsme si, že bude lepší, když zvolíme někoho, kdo je mladým lidem blíž, koho budou znát, než využít jen neosobní fotografie či grafy. Spolupráce s Českou Miss World nám proto připadá jako dobrý nápad. I technické obory mohou studovat krásné slečny stejně jako všichni ostatní. V současné době je velký nedostatek technicky zaměřených kvalifikovaných pracovníků, a proto bychom rádi prostřednictvím Andrey apelovali na mladé lidi, aby se technických oborů nebáli.“

Co může VUZ nabídnout novým zaměstnancům? „Zajímavou práci ve stabilní firmě a zároveň možnost setkat se s nejmodernější železniční technikou. Samozřejmě je dobré finanční ohodnocení a práce v přátelském prostředí. Práce ve VUZ je příležitostí k setkání s nejnovějšími trendy. Základním posláním VUZ je poskytování speciálních služeb v odvětví železniční techniky, zejména pak v oblastech autorizované a akreditované činnosti a zkušebnictví. Cílem VUZ je poskytovat tyto služby zákazníkům z EU i dalších zemí, což by pro mladé lidi mohlo být také velmi zajímavé,“ popsal Antonín Blažek.

Pokud jsme někoho z vás společně s Českou Miss World 2015 Andreou Kalousovou zaujali, neváhejte se na nás obrátit na e-mailové adrese: cudlinovah@cdvuz.cz.

(vuz)



Unikátní systém přeshraniční integrované dopravy si za patnáct let existence našel oblibu nejen u místních více než tři milionů obyvatel západních Čech, částí Bavorska, Saska a Durynska, ale i u znalých návštěvníků regionu Egrensis přijíždějících z různých koutů země. Využívají jej nejen výletníci a turisté, ale k cestám po německém příhraničí třeba také držitelé zaměstnaneckých průkazek. V Egronetu na českém území mezi dopravci hrají prim České dráhy.

# Egronet oslavil 15 let, těší se velké oblibě Čechů i cizinců



Jak se Egronet vyvíjel, co vedlo k jeho vzniku a co ho ještě čeká? Odpovědi na tyto otázky by měly přinést následující řádky. „Oficiálně se představil při příležitosti světové výstavy v Hannoveru v prosinci 1999, byl to vlastně takový výstavní exponát, i když počátky sahají o dalších osm let zpět, kdy byl ustaven euroregion Egrensis. Úloha železnice v Egronetu je zcela jednoznačná a prvořadá, protože bez ní by fungovat nemohl,“ vysvětlil obchodní ředitel karlovarského ROC Vladimír Omelka.

### Ve sdružení je stovka dopravců

Sídlo dopravního svazu je v německém Auerbachu, sdružení čítá na stovku dopravců, tedy převážně autobusových, vedle drážních dopravců ČD a DB jsou v něm třeba GW Train Regio, Vogtlandbahn a další. Partnery jsou Karlovarský kraj a město Cheb, v Sasku mnoho měst a okresů. V systému jsou zapojeny všechny druhy dopravy, nechybějí například městské dopravy, třeba tramvaje ve Zwickau, Plauenu či trolejbusy v Mariánských Lázních, a doklad Egronetu platí dokonce na lanovky Dopravního podniku v Karlových Varech. „Na jednu jízdenku, která v současnosti stojí 150 korun, tak lze projet přes Bavorsko nebo Sasko a nakonec lanovkou třeba ke karlovarské Dianě,“ upřesnil ředitel ROC s tím, že samozřejmě je i přeprava kola zdarma.



FOTO DB

ma. O velkém zájmu veřejnosti svědčí i fakt, že systém byl roku 2013 z iniciativy Českých drah rozšířen za hranice Karlovarského kraje, například do Vejprty, Kadaně města, Horního Slavkova-Kounic či do Plané u Mariánských Lázní.

V nejbližší době o nového jízdního řádu sice cena jízdenky dozná určitých změn, pro jednotlivce její cena vzroste na 200 Kč, ale na druhou stranu bude platit i ve špičkách a budou zvýhodněny větší skupiny. Například Egroneticket pro 2 dospělé a 4 děti přijde nově na 300 korun. Nadále tak zůstane na bavorsko-sasko-českém pomezí nejvýhodnějším dokladem ideálním pro turisti-

ku. A to i proto, že jízdenku lze použít i jako slevový kupon třeba do některých kulturních památek, do hradů a zámků, sleva platí i do muzeí a snad i v některých restauracích.

### Historie unikátního systému v datech

- Březen 1992 první rozhovory s DR o převzetí některých železničních linek
- Říjen 1993 vytvoření Účelového sdružení pro veřejnou dopravu (ZVV)
- Únor 1995 příslib přistoupení společnosti Regental-Bahnbetriebs-GmbH k projektu
- Prosinec 1995 uzavření smlouvy mezi spolkovou zemí Sasko a DB AG o dopravních výkonech
- Leden 1996 založení regionu Vogtland
- Srpen 1996 dodání prvního vozu typu RegioSprinter 1
- Říjen 1996 převzetí výkonů na trati Zwickau – Bad Brambach společností Regental Bahnbetriebs-GmbH
- Listopad 1997 převzetí provozu Zwickau – Falkenstein – Klingenthal a Reichenbach – Adorf společností Vogtlandbahn
- Únor 1998 založení centrály v Auerbachu
- Duben 1998 zahájení stavby provozního depa v Neumarku a prací na obnově tratě Zwickau HBF – Zwickau Zentrum
- Květen 1999 uvedení tratě do Zwickau a dále přes Falkenstein a Klingenthal do Kraslic do provozu
- Prosinec 1999 otevření centrály a infocentra v Auerbachu
- Prosinec 1999 představení projektu na EXPO v Hannoveru
- Leden 2000 představení loga Egronetu v Selbu

ku. A to i proto, že jízdenku lze použít i jako slevový kupon třeba do některých kulturních památek, do hradů a zámků, sleva platí i do muzeí a snad i v některých restauracích.

### Po ekonomické krizi je tu opět rozmach

V tržbách za jízdní doklady byl zaznamenán určitý pokles v době hospodářské krize, teď už se ale stav na obou stranách hranice vrací do čísel, která tu byla před rokem 2008. Další rozvoj a růst systému, který se zrodil coby dítko zbouřené železné opony, lze proto rozhodně očekávat. Ostatně trend zájmu našich sousedů o návštěvu míst na západě Čech je rostoucí. Událostí číslo jedna nejbližších týdnů bude obnovení železniční dopravy přes bavorsko-českou hranici mezi Selbem a Aš. A i tato trať bude zařazena do systému Egronet. **MARTIN NAVRÁTIL**

## Nová zastávka urychlí cestu ke znojenské nemocnici

Poklidný život jihomoravského Znojma oživila neobyčklá atrakce. Obyvatelé se totiž ve středu 14. října dočkali otevření zbrusu nové zastávky poblíž tamní nemocnice. Ta by měla ulehčit a hlavně urychlit lidem cestu do tohoto velkého a významného zdravotnického zařízení, železniční spoje mohou navíc využít obyvatelé přilehlé čtvrti. Vybudování zastávky přišlo zhruba na tři miliony korun. Hlavním investorem stavby se stala státní organizace SŽDC, město přispělo půlmilionovou částkou.

### Zastávka v moderním hávu

V pátek 16. října, tedy dva dny po slavnostním zahájení provozu, si osobně vyzkoušel novou zastávku Znojmo nemocnice i starosta města Vlastimil Gabrhel, který ocenil zejména moderní design zastávky a také vybavení informačním systémem jak vizuálním, tak i akustickým. Při jízdě motorovou jednotkou Regiono-

va pochválil zvýšení kvality železniční dopravy, která přiveze cestující na dohled znojenské nemocnice.

Velký přínosem je především urychlení cesty k lékaři. „Novou zastávku budou moci využívat také skoro tři tisícovky lidí bydlících v okolí železniční trati. Možná bude mít někdo výhrady k asi půlkilometrové docházkové vzdálenosti do nemocnice, ale jde jednoznačně o nejrychlejší spojení do tamního spádového zdravotnického zařízení,“ potvrdil manažer brněnského regionálního pracoviště ZAP ČD Pavel Karšulín a obchodní ředitel ROC Brno Jirí Sysel.

### Jízda k lékaři se výrazně zkrátí

Běžně se do znojenské nemocnice od železničního a autobusového nádraží jezdí vozy městské dopravy. Ty se musejí složitě proplétat celým městem, aby zhruba po dvaceti minutách dorazily k nemocnici. Na nové spojení vlakem, byť s menší



FOTO AUTOR

pěší docházkou, si určitě časem zvykne nejen řada znojemských, ale hlavně „přespolních“ obyvatel, kteří mohou navíc využít výhodných jízdenek integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Cestujícím přijíždějícím ze směru od Moravských Budějovic se zkrátí cestovní doba do nemocnice minimálně o půl hodiny. Mohou totiž vystoupit ještě před cílovou stanicí a než osobní vlak dojezdí do Znojma, budou již před branami znojenské nemocnice.

Pasažéři přijíždějící z Břeclavi či Šatova již nemusí vyhledávat na autobusovém terminálu MHD autobus směr Znojmo-Nová nemocnice a pouze přestoupí z vlaku na vlak. Kromě jízdného (jízdenka v MHD stojí 12 Kč, jízdenka ve vlaku 11 Kč a s IN kartou pouze 8 Kč) ušetří i čas, protože ze stanice Znojmo na zastávku u nemocnice je jízdní doba tři minuty. Pro zajímavost – autobusem trvá cesta šestkrát déle. **MARTIN HARÁK**

## Cargo

### KRÁTCE

#### Opravy hlavního nádraží pokračují

ČD Cargo se podílí na rekonstrukci zastřešení kolejiště stanice Praha hlavní nádraží již od začátku tohoto roku. Zajišťujeme přepravu nového materiálu na stavbu stejně jako odvoz starého k likvidaci. Vzhledem ke stavu zastřešení haly je také nutné měnit některé větší části kovové konstrukce, přičemž manipulaci s nimi zvládá jen těžká technika. Autojeřáb o hmotnosti 60 tun nebylo možné na stavbu uprostřed kolejiště dopravit jinak než na železničním voze. Naposledy se tak stalo v září, kdy byl na nákladku ve stanici Praha-Libeň přistaven šestnáctipřívodový vůz Sammp, na kterém byl autojeřáb dopraven na místo jako mimořádná zásilka. Aby se nepoškodil vůz, byl jeřáb s nosností 100 tun na stavbě „zapatkován“ na zem. Po skončení naplánovaných prací byl v noční směně z 22. na 23. října 2015 přepraven zpět do stanice Praha-Libeň, samozřejmě opět jako mimořádná zásilka. Využití této techniky se předpokládá i v dalších fázích opravy. (čdc)

#### Přeprava vojenské techniky do Španělska

Španělská Zaragoza se stala dějištěm mezinárodního vojenského cvičení Trident Juncture 2015. ČD Cargo zajistilo pro tento výcvik přepravu vojenského vlaku s nákladními automobily a kontejnery s vojenským materiálem. Vzhledem k odlišnému železničnímu rozchodu ve Španělsku a poměrně krátké vzdálenosti Zaragoza od francouzských hranic, jsme zvolili efektivnější variantu přepravy. Vojenský vlak jsme dopravili do stanice Hendaye ležící na francouzské straně hranice mezi Francií a Španělskem. V této stanici je čelní rampa vhodná k vykládce automobilů a terminál vybavený portálovým jeřábem ideálním k manipulaci s kontejnery. Přestože vlastní přepravě předcházela poměrně dlouhá jednání s kolegy z SNCF, výsledek byl více než uspokojivý. Přepravu vojenského vlaku z Liberce do Hendaye na vzdálenost 1 942 km jsme zvládli za 59 hodin. Vykládka automobilů včetně rozposouvání vlaku a překládky kontejnerů nám zabrala 3,5 hodiny. Po rozednění, které je v Hendaye díky západní poloze zhruba o hodinu déle nežli u nás, tedy po 8. hodině, začala vykládka vlaku. Po dvou a půl hodinách byl konvoj automobilů s naloženými kontejnery připraven k cestě na posledních 200 km po silnici. (čdc)

#### ČD Cargo chce zůstat lídrem trhu

Ve společnosti ČD Cargo se připravují významné změny. Vedení uvažuje o nákupu nových lokomotiv, které by umožňovaly provoz na evropské železniční síti. V plánu je výrazně expandovat do zahraničí. A též dále rozšiřovat nabídku služeb pro zákazníka. „Umíme mnohem více než dopravit zboží z bodu A do bodu B. Nabízíme řadu doprovodných služeb, které zákazníkům zjednoduší život a které by mnozí v nabídce železničního dopravce možná ani nehledali,“ uvedl předseda představenstva společnosti Ivan Bednárik. Zmíněné cíle společnost aktuálně deklarovala v nově zveřejněném dokumentu „Vize a cíle ČD Cargo, a.s.“ dostupném na internetu. Z cílů lze jmenovat zvyšování ziskovosti prostřednictvím expanze i úspor v provozu. „Jistě by bylo možné více využívat vlastní opravárenské kapacity v rámci skupiny ČD,“ říká Bednárik. Opomenuty nezůstaly ani otázky týkající se personalistiky. ČD Cargo hodlá více rozvíjet spolupráci se středními a vysokými školami a učilišti. (čdc)

### NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



**RYCHLE DO CÍLE.** Hnědé uhlí představuje v Ústeckém kraji nosnou komoditu. Pro jeho přepravu se využívá trať na levém i pravém břehu Labe. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

# Nákladní dopravu v Ústeckém kraji ovlivňuje průmysl

Ústecký kraj stále patří k nejprůmyslovějším oblastem České republiky. Jednoznačně to potvrzují nejen ekonomické údaje, ale i data o přepravě zboží po železnici vlaky ČD Cargo. Centrem kraje je město Ústí nad Labem s přibližně 99 tisíci obyvateli. Dalšími významnými městy jsou Most, Teplice, Děčín a Chomutov.

V kraji, jenž zaujímá rozlohu 5 335 km<sup>2</sup>, žije cca 823 tisíc obyvatel. Ještě pár zajímavých geografických údajů. Nejvyšším vrcholem kraje je Mačecha (1 113 m n. m.) ležící v těsné blízkosti Klínovce. Nejnižší položeným místem kraje, ale i celé České republiky je hladina řeky Labe u Hřenska v nadmořské výšce 115 m.

Krajem prochází mezinárodní dálnice D8 z Prahy do Drážďan (úsek Lovosice – Ústí nad Labem je ve výstavbě) a trasa I. železničního tranzitního koridoru z Německa přes Děčín, Prahu, Brno a Břeclav do Rakouska. Vede tudíž také 1 035 km veřejných železničních tratí. Z této délky je 301 km dvoukolejných a 366 km elektrizovaných tratí. Do kategorie regionálních drah jsou zařazeny trati o celkové délce 364 km.

#### Nosnými komoditami jsou uhlí a chemické produkty

Díky nerostným zdrojům se kraj stal klíčovými regionem průmyslového a energetického potenciálu celého státu. Přestože se dnes již zdaleka nejedná o kraj s jednostranným zaměřením pouze na těžký průmysl, tvoří energetika a těžební průmysl významný podíl. Uhelne elektrárny ležící v této oblasti, jako například Ledvice, Prunéřov nebo Tušimice jsou zásobovány palivem vytěženým v blízkých lomech. Značná část vytěženého uhlí však ze severních Čech míří do elektrárny a teplárny po celé České republice i v zahraničí. Z celkové železniční nákladky v kraji činila tato nepostradatelná surovina 54 procent. Nákladka, dříve roztráštěná do značného množství nakládacích míst, byla postupně koncentrována do tří větších stanic – Března u Chomutova, Třebušice a Světec. Za rok 2014 bylo ve výše uvedených stanicích naloženo cca 130 tisíc železničních vozů, což představuje přibližně 6,6 mil. tun hnědého uhlí.

Dalším významným hospodářským odvětvím Ústeckého kraje je chemický průmysl. Jsme spolehlivým partnerem téměř pro všechny chemičky, ať už je to Česká rafinářská, UNIPETROL, Lovochemie, Spolek pro chemickou a hutní výrobu nebo TONASO. Podílíme se na přepravách pohonných hmot, hnojiv, kyselin



**TERMINÁL.** V areálu ČD DUSS v Lovosicích jsou kromě kontejnerů manipulována i silniční návěsy. FOTO MICHAL ROH

#### Kudy jezdí nákladní vlaky v regionu

**Nákladka za rok:**  
cca 7,9 mil. tun zboží (včetně vstupu na PPS)



i dalších chemických produktů. Úspěšně se rozvíjí přeprava biosložek do pohonných hmot. V této oblasti je naším nejvýznamnějším zákazníkem společnost PREOL.

#### Přístavy a železnice

Významnou dopravní cestu Ústeckého kraje představuje řeka Labe, přestože jeho splavnost není celoroční. Spolupráce mezi železniční a říční dopravou nebyla v posledních letech příliš intenzivní. Situace se však mění díky spolupráci se společností Českosaské přístavy, která má svá překladiště v Děčíně-Loubí a v Prosmykách u Lovosic. V těchto místech však není realizována klasická překládka mezi železničními vozy a nákladními loděmi, ale v Loubí se například nakládají ucelené vlaky se železným šrotem do Německa, Prosmuky jsou pak odesílacím terminálem řady obilných vlaků.

Významným zákazníkem se sídlem v Ústeckém kraji je i MONDI Štětí. Ročně do této papírný přepravíme více než 300 tisíc tun dřeva a více než 200 tisíc tun dřevní štěpky jako základních surovin pro výrobu papíru. Neméně zajímavá jsou čísla o expedici hotových výrobků, kterých se jen pro skladovací halu ČD Cargo v Lovosicích přepraví asi 80 tisíc tun.

#### Děčín je vstupní bránou nejen do Ústeckého kraje

Když hovoříme o Ústeckém kraji, nesmíme opomenout jeho význam pro mezinárodní nákladní dopravu. Hraniční přechod Děčín/Bad Schandau patří mezi naše nejvýznamnější přechody. Denně tudy projede i více než 50 nákladních vlaků různých kategorií v obou směrech. Pro organizování jejich jízdy bylo ve stanici Děčín v roce 2007 aktivováno zvláštní dispečerské pracoviště, tzv. Dispostelle.

Z množství vlaků překonávajících denně česko-německou hranici je celá řada vlaků kombinované dopravy. Ty míří jak tranzitem přes Česko například na Slovensko nebo do Maďarska, tak do vnitrozemských terminálů. Jedním z nich je i překladiště v Lovosicích provozované společností ČD DUSS Terminal. Lovosický terminál je cílovým pro vlaky Bohemia Express z Duisburgu a Hamburku. V druhém jmenovaném případě se však nejedná o spojení s některým s přístavním překladištěm, ale s kontinentálním terminálem Hamburg-Billwerder. Zátěž Bohemia Expressu tvoří nejen „klasické“ kontejnery, ale také nádrzkové kontejnery, výměnné nástavby a manipulovatelné silniční návěsy. MICHAL ROH

# Pantáky: od Pionýra aneb dlouhý běh slepými

Elektrické jednotky neměly v našich končinách na různých ustláno. Ačkoli Křížkovy elektrické vozy předběhly dokonce klasické elektrické lokomotivy a v šedesátých letech se zdálo, že na tento typ vozidel čeká hvězdná budoucnost, bylo nakonec všechno jinak. V následujících desetiletích bylo odpovědí na nekonečné hledání vhodné koncepce a přetíženost tuzemského průmyslu v lepším případě „záplatování“ nevhodnými typy, častěji však přešlapování na místě a ignorace stále palčivějšího nedostatku ve vozidlovém parku. Dluh historii i moderním trendům se začalo dařit splácet až v novém tisíciletí.

**P**antograf, Panták, Lochneska. Rozpustilé přezdívky, které v šedesátých letech minulého století de facto definovaly nový druh vozidla v parku tehdejších Československých státních drah, přežívají do současnosti. I když nastupující generace železničářů bude podle všeho odkojena šelmami z úspěšné rodiny Panterů, historie elektrických jednotek v tuzemsku zdaleka tak přímočará nebyla a připomíná spíše cestu plnou slepých uliček.

## První patřila pionýrům

Přítom je nadmíru zajímavé, že na samém začátku vše vypadalo úplně jinak. Elektrický vůz, tedy praotec elektrických jednotek, byl v našich končinách do provozu nasazen dříve než elektrická lokomotiva. Řeč je samozřejmě o trati Tábor – Bechyně, kde díky „českému Edisonovi“ Františku Křížkovi vyjel tento typ vozidla už v roce 1903. V každodenní službě si nová trakce vedla výtečně, královně elektrinič byla predikována velká budoucnost. Proto nepřekvapí, že v souvislosti s plánovanou předválečnou elektrizací se v roce 1924 objevila nová koncepce. Počítala s vývojem elektrických souprav ve složení dvou elektrických motorových vozů a dvou až čtyř vozů vložených, zajistit měla příměstskou pražskou dopravu do Benešova, Zdic a Kolína. Jak chystaná elektrizace díky lobby uhlíbaronů a politicko-hospodářské situaci ve 30. letech 20. století dopadla, všichni víme. Vyvíjet elektrické vozy nebo dokonce jednotky pro pár kilometrů „zadrátovaných“ pražských spojek by samozřejmě nemělo smysl a příležitost pro oprášení myšlenky se znovu naskytla až po druhé světové válce.

Než vyjela první „dospělá“ elektrická jednotka na tuzemské koleje, odehrálo se v našich končinách skoro úsměvné intermezzo, kdy plzeňská škodovka (tehdy Závody Vladimíra Iljiče Lenina – ZVIL) dostala za úkol vyrobit vozidlo pro tam-

ní pionýrskou železnici. Volba padla na uspořádání ve formě ucelené soupravy, která byla tvořena hlavovým hnacím vozem a třemi přívěsnými vozy (články). Jednotka E 10.01 Pionýr pro rozchod 760 mm na stejnosměrném napě-

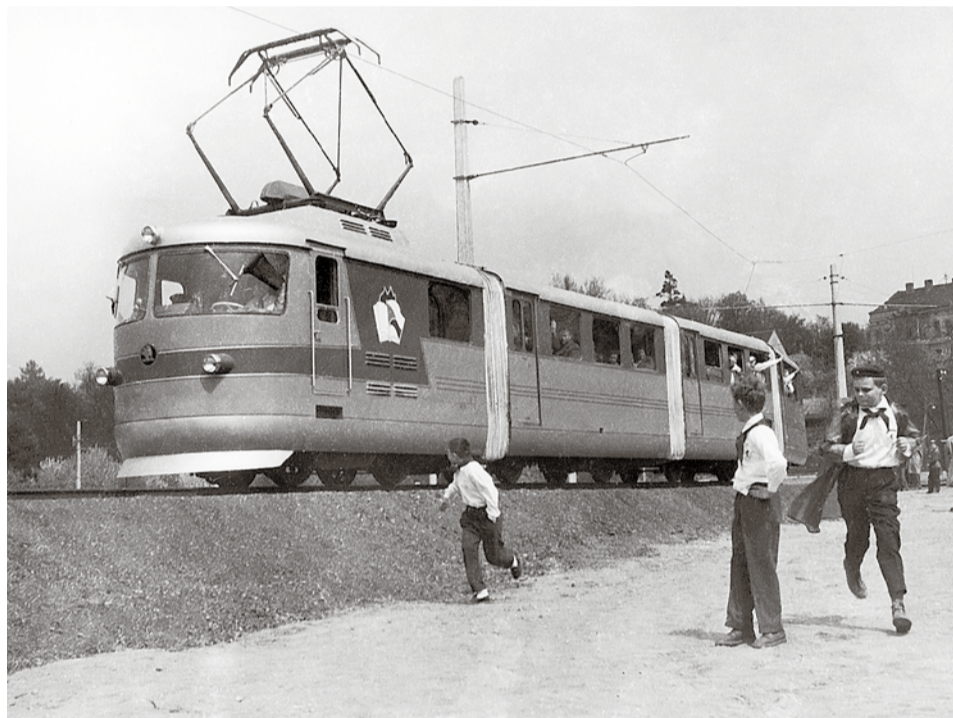


## Nový vlak před startem!

Již jen dny dělí naše železničáře od chvíle, kdy začnou plnit obrovský úkol – přepravovat statisíce cvičenců a návštěvníků II. celostátní spartakiády. Na pomoc jim přicházejí vagonáři z národního podniku Tatra Studénka. Před časem vyzkoušeli novou jednotku určenou pro předměstskou dopravu. Moderní rychlovlak nyní vyjede na trať Česká Třebová – Praha. Ve vagonce si předsevzali, že během třetího pětiletého plánu vyrobí – místo původních třiceti – padesát podobných vlaků...

MLADÁ FRONTA 11. 6. 1960

FOTO JIŘÍ CHALOUPKA, VAGONÁŘSKÉ MUZEUM STUDÉNKA, ROSTISLAV KOLMÁČKA, ARCHIV MIROSLAVA PETRA, ČTK A AUTOR



**PŘEDCHŮDCE.** Pionýr se stal první ucelenou soupravou elektrické trake u nás.

dily na trati Praha – Pardubice. Pro časté závady na elektrické části bylo ale od progresivní koncepce pohonu upuštěno a výrobce se k ní v sériové produkci vrátil až o 51 let později.

Na prototypy navázala sériová výroba řady EM 475.1 (první jednotka dokončena v roce 1964), která ačkoliv vsadila na konvenčnější řešení pohonu (hnací hlavové vozy a netrakovní vložení), inovativní řešení v podobě nízkopodlažní koncepce, centrálně ovládaných dveří a automatického rozjezdového systému AREL zůstaly zachovány. Přestože nové Pantografy zrovna nevynikaly spolehlivostí (jen záručních oprav se realizovalo neskutečných 850!), potvrdily správnost myšlenky a směr, kterým se měla rychlá příměstská doprava ubírat. Svědčí o tom ostatně také fakt, že byt byla jejich životnost původně plánována na 15 let, poslední dosluhující kusy jezdí ještě dnes. Nicméně už v šedesátých letech při výrobě těchto jednotek vyvstal problém, který několikrát provázel tuzemskou produkci vozidel tohoto druhu po další desetiletí – potíže s výrobní kapacitou. Produkce elektrické části EM 475.1 musela být převedena ze ZVIL do MEZ Vsetín a Postřelmov, protože škodovka začala být přetěžována plněním exportních úkolů zejména pro tehdejší Sovětský svaz.

## Vysokopodlažní krok stranou

Zatímco Pantáky se začaly objevovat v okolí Prahy a Ostravy, na chvíli zavítaly na i na sever Čech (LD Ústí nad Labem je ale asi po roce vrátilo zpět do Prahy, severočeským stanicím chyběla peronizace, takže nízkopodlažnost přišla vlnič a také se tu vozilo daleko více zásilek a zavazadel, pro jejichž přepravu nebyly jednotky koncipovány), běžely od roku 1962 vývojové práce na další generaci příměstských jednotek. Cílem bylo pořídit taková vozidla i pro tratě elektrizované střídavou napájecí soustavou 25 kV/50 Hz a zároveň vytvořit „unifikační mustr“, pro pozdější stejnosměrnou, respektive dvousystémovou mutaci. Měla být do jisté míry revoluční, protože projekt počítal s variantou, kterou dnes nazýváme push-pull, tedy s hlavovým hnacím vozem, netrakovními vloženími a řídicím vozem. Toto řešení bylo nakonec aplikováno jen u dvou třívozových prototypů řady SM 487.0, sériové pětivozové SM 488.0 dostaly konvenčnější řešení se dvěma čelními hnacími vozy. Oficiální vysvětlení pro tento „krok stranou“ operovalo s odůvodněním, že ve zkušebním provozu neposkytovaly třídílné jednotky potřebnou kapacitu míst, a musely být proto spojovány řídicími vozy k sobě, čímž se efekt vratné soupravy vytratil. Ve skuteč-



**NEZMAR.** Plánovaná životnost řady EM 475.1 byla 15 let. Nadčasové byly nejen konstrukcí, ale i výdrží. Poslední kusy jsou na kolejích k vidění ještě dnes.

## Nastupuje nesmrtelný dřič

Na konci padesátých let bylo zřejmé, že příměstská doprava v pražské aglomeraci se bez elektrických jednotek neobejde. Parní, ale ani elektrické lokomotivy nedisponovaly akcelerací a decelerací potřebnými k efektivnímu zastávkovému provozu. Tehdejší Výzkumný ústav dopravní a úpravárenské techniky byl proto pověřen zpracováním koncepce elektrických jednotek (dobová terminologie je nazývala dopravními jednotkami) pro příměstskou dopravu na tratích se stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Výsledkem bylo dodání dvou prototypových čtyřvozových jednotek EM 475.001/002 a EM 475.003/004, které vyrobila Vagonka Studénka s elektrickou výzbrojí ze ZVIL Plzeň. Novinka překvapila nejen neotřelým vzhledem, ale i technickým řešením. Progresivní byl například systém distribuovaného pohonu s rovnoměrným rozložením hnacích sil do všech vozů. Obě jednotky byly poprvé nasazeny do provozu v okolí Prahy v červnu a červenci 1960 u příležitosti II. celostátní spartakiády, v roce následujícím pak jez-



# k Panterům uličkami



**BUDOUCNOST.** InterPanter je prvním tuzemským zástupcem moderní elektrické jednotky určené pro mezeregionální a dálkovou dopravu.



Řada 460 měla být původně vybavena tyristorovou regulací.

nosti ale tehdejší doktrína ČSD nechtěla připustit princip „sunutého vlaku“ rychlostí kolem 100 km/h. Ačkoli ve světě se tímto způsobem jezdilo i dvojnásobnou rychlostí, u nás se tento předpoklad udržel dalších 30 let. Prvními push-pully byly proto až CityElefanti v roce 1997.

Další vlastností, která tento projekt v podstatě už v plenkách učinila nemoderním, bylo rozhodnutí koncipovat vozidlo s podlahou ve výšce 1 255 mm nad temenem kolejnice. Výhoda nízkopodlažního nástupu s pozitivními dopady na rychlou výměnu cestujících tak byla od počátku zcela upozaděna. Neobvyklé, nicméně optikou tehdejších provozních po-

třeb pochopitelné, bylo řešení dělitelnosti soupravy. Jednotlivé vozy byly spojeny klasickou šroubovkou a souprava mohla být v provozu velmi jednoduše rozdělena, což ale oponuje jednomu ze základních principů ucelených jednotek – nedělitelnosti. Sériové SM 488.0 ani pozdější stejnosměrné EM 488.0 (obě z produkce Vagónka Studénka) tak vlastně byly (a jsou) spíše elektrickým vlakem než jednotkou.

Vedle technických „přešlapů“ však bylo mnohem bolestivější několikrát přehodnocení požadavků ze strany ČSD považovaného Federálního ministerstva dopravy (FMD), což přineslo zcela zásadní zpoždění celého projektu. Situace došla tak daleko, že deficit v podobě stejnosměrných EM 488.0 musel být v roce 1969 urgentně řešen opětovnou dodávkou jedenácti kusů řady EM 475.1, které byly lehce modifikovaně dodávány s označením EM 475.2 v letech 1972–73. Stejnosměrná Tornáda (jak se řadě EM 488.0 později na Ústecku přezdívalo) byly vůbec postiženy nepříznivým osudem. Plánované tyristorové pulsní řízení nedozrálo do provozuschopné podoby, a tak byly „provizorně“ vybaveny odporovou regulací, aby už konečně mohly být nasazeny do provozu. Bylo to však provizorium na doživotí. Ještě hůře dopadl záměr na vznik dvousystémových jednotek – zůstalo jen u zbožného přání.



**KRAKEN.** Dva prototypy plánované šedesátikusové série řady 470 vyjely z Vagónky Studénka v roce 1991. Výroba dalších se neuskutečnila.

## Hlad, který nebyl ukojen

Rozpačitý výsledek v podání řad SM/EM 488.0 stál spoustu času a zbytečné vývojové práce, které nikdy nedoznaly uplatnění. A mělo být ještě hůře. Na počátku 80. let disponovaly ČSD pouze 62 kusy elektrických jednotek (EM 475.1 a EM 475.2) schopných zabezpečit rychlou příměstskou dopravu ve velkých aglomeracích. Tato vozidla již měla být nahrazena (životnost 15 let), jenže nebylo čím. Situace „hořela“ i na jihu, kde bylo v provozu jen 16 střídavých SM 488.0, což k pokrytí potřeb nemohlo stačit. Třiačtyřicet Tornád pendlovalo na Ústecku, Ostravsku a v okolí Košic. Moderní „pokračovatelé rodu“ ale zůstávali jen na papíře. Byl například zpracován projekt EM 488.1, který měl být vybaven distribuovaným pohonem nebo automatickým spřáhly. Z výroby ale nakonec šlo hlavně z důvodu neochoty výrobců s odvoláním na vyčerpanou kapacitu výroby i konstrukce. Zoufalství ČSD dosáhlo takové míry, že se reálně zvažoval nákup jednotek z Polska. Poláci však pro výrobu jednotek potřebovali přesně to, co tuzemští výrobci – zaneprázdnění jinými zakázkami – nebyli schopni poskytnout ani československým producentům – elektrickou výzbroj. Ze začarovaného kruhu existovala jediná cesta – zařadit vývoj nové jednotky mezi státní úkoly.

Zadání vývoje nového vozidla, označovaného jako EM 3, proběhlo v roce 1982, dlouhou dobu se diskutovalo o koncepci (patrová/nepatrová) a počtu vozů. Pak se hledal výrobce, kterým byla určena

opět Vagónka Studénka. Průtahy trvaly neuvěřitelných sedm let! První zasedání prototypové komise proběhlo až v březnu 1989...

## Nová epocha přinesla nové technologie

I přes změny, které nastaly po listopadu 1989, se podařilo dospět do stádia prototypů. Ty byly dokončeny o dva roky později a označeny řadou 470. Velmi iluzorní byl plán, který byl ještě v roce 1992 předpokládán – sériová výroba 60 kusů. O dva roky později ale měly ČSD úplně jiné starosti a také se nacházely ve frustrující finanční situaci. Objednávka na sériové Krakeny nebyla nikdy podána. Navíc začalo být čím dál zřetelnější (zejména

poté, co se v tuzemsku předvedlo několik vozidel západních výrobců), že koncepce vyvinutá v politicky i technicky izolovaném státě byla proti světu zastaralá. To nakonec vyústilo ve vývoj nové patrové jednotky. V roce 1997 se zrodil se CityElefant, první české vozidlo elektrické trakce využívající moderních technologií.

Nová epocha elektrických jednotek v tuzemsku začala právě s příchodem prvních CityElefantů v roce 2000. Společně s nákupem Pendolin pro dálkový segment služeb znamenalo nasazení řady 471 a zvyšování jejich počtu až na celkových 83 kusů radikální obrát, na který železnice čekala přes 30 let. Další posílení přišlo na podzim 2011, kdy do zkušebního provozu vstoupil první vyrobený RegioPanter. Dnes jich je v provozu 26 kusů v sedmi krajích ve třech variantách (řady 440, 640, 650), další dvě soupravy budou jezdit od provincie na mošnovské letiště.

## Ofenziva pokračuje

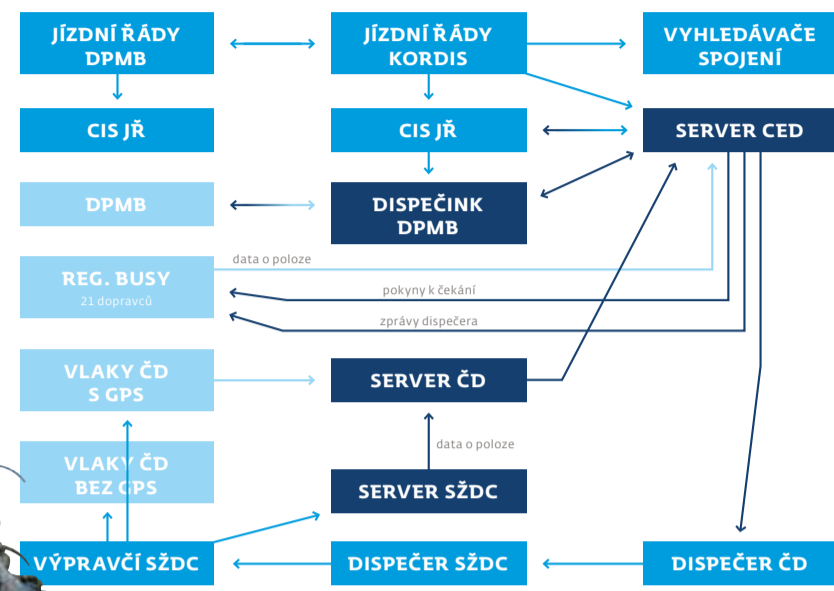
Dosud jsme byli zvyklí (s výjimkou Pendolina) spojovat elektrické jednotky výhradně s příměstskou či regionální dopravou. Úvahy o nasazení v dálkové dopravě nabývaly reálnějších obrysů v roce 2003, kdy byl zpracován projekt dvousystémové dálkové jednotky řady 675 stojící na základě CityElefantu. Zamýšlený obchodní název IC Regio se ale na žádném vozidle neobjevil mimo jiné také v souvislosti s objednávkou nových expresních lokomotiv (řada 380). Bylo však jen otázkou času, než na tuzemské koleje vyjede první domácí čistokrevná dálková jednotka. InterPanter, který byl 4. listopadu 2015 předán do provozu, je zhmotněním této vize a důkazem, že si ce opožďená, ale úspěšná ofenziva elektrických jednotek u nás zdaleka nekončí. V příštím čísle se podíváme vývoj jednotek v zahraničí. **VÁCLAV RUBEŠ**

## Přehled elektrických jednotek ČSD/ČD

ŘADA	ROKY PRODUKCE	POČET
<b>EM 475.0</b>	1959–1960	2
<b>EM 475.1</b> (451)	1964–1968	51
<b>EM 475.2</b> (452)	1972–1973	11
<b>SM 487.0</b>	1966	2
<b>SM 488.0</b> (560)	1970–1971	16
<b>EM 488.0</b> (460)	1971, 1974–1978	43
<b>470</b>	1991	2
<b>471</b>	1997–2013	83
<b>440</b>	2011–2013	12
<b>640</b>	2012–2013	8
<b>650</b>	2011–2013	6
<b>661</b>	2015–2016	14



Provoz více než třinácti stovek vlaků, autobusů, trolejbusů a tramvají řídí každý den v jihomoravském kraji Centrální dispečink koordinátora veřejné dopravy firmy KORDIS. Jednotlivé spoje pozorně sledují dispečeré na velkých monitorech prostřednictvím elektronických map a denně hlídají na jednatřicet tisíc přestupních vazeb mezi různými druhy veřejné dopravy.



dící motorové vozy řady 954, některé starší elektrické lokomotivy řady 242 nebo motorové Břežlovců. V Regionu tyto „sledovací krabíčky“ prozatím chybějí. „Jednoznačně vidíme pohyb všech železničních vozidel na lince S2 z Břežlov nad Svitavou přes Brno do Křenovic, částečně i na lince S41 z Brna do Ivančic a Miroslavi, kde jsou GPS osazeny řídicí vozy. Bohužel je zatím minimum vozidel osazeno tímto zařízením na lince S3 z Tišnova do Břečlavi,“ upozornil vedoucí dispečinku KORDIS Antonín Chudiak. Dispečeré KORDIS navíc sledují 180 informačních elektronických odjezdových tabulí po celé jižní Moravě, které jsou umístěny v důležitých dopravních uzlech a k tomu odpovídají telefonicky na dotazy cestujících. „V případě mimořádnosti nebo třeba vánočních svátků posíláme dispečink našimi zkušenými zaměstnanci ze zázemí, kteří mají společné služby na dispečinku a jsou k dispozici hlavně pro telefonáty zákazníků,“ dodal Chudiak.

**Spolupráce dispečinků je nutná**  
V okamžiku, kdy se některé vozidlo zpozdí natolik, že je ohrožena návaznost, jsou automaticky posílány informace přípojným spojům tak, aby se přestup zajistil. To platí v případě regionálních autobusů nebo spojů městské dopravy. Komplikace nastávají při vzniku nových zpoždění vlaků, které nejsou vybaveny GPS. Podle Horského má pro tyto případy KORDIS nastaven scénář zasílání textových zpráv od dispečerů SŽDC z CDP Píseň, případně od výpravčích na tratích, které nejsou dále řízeny. V případě požadavku čekání vlaku na zpožděný autobus jsou automaticky zasílány SMS zprávy na regionální dispečink Českých drah, který obratem potvrdí možnost pozdržení odjezdu přípoje, nebo naopak jeho rozvázání a následně je informace předána dispečerům SŽDC. Ti, pokud tomu nebrání situace na trati, zajistí pozdržení vlaku ve stanici nebo zastávce. „Prubířským kamenem byly navíc letošní neobvykle rozsáhlé výluky na jihu Moravy, které daly zabrat bez rozdílu všem dispečerským složkám,“ řekl Horský.

Krajší dispečeré jsou pochopitelně v úzkém každodenním kontaktu s kolegy z Českých drah. Většina informací

# Dispečeré na jihu Moravy bedlivě hlídají provázanost spojů v kraji

Řízení dopravy připomíná složitý mechanismus. Vše podstatné se odehrává na obrazovkách monitorů v dispečerském středisku. Na příslušné mapě se pohybují vozidla městské hromadné dopravy včetně linkových autobusů a vlaků. České dráhy vybavily poměrně velký počet svých vozidel zařízením GPS, které umožní sledovat pohyb celého vlaku s vysokou přesností, přičemž taková koncentrace GPS na vozidlech regionální dopravy ČD není prozatím v žádném jiném kraji.



Zaměstnanci dispečinku denně hlídají 31 tisíc přestupních vazeb FOTO AUTOR

**Desítky tisíc návazností denně**  
Dispečeré koordinátora jihomoravské integrované dopravy musejí denně sledovat dodržování asi 31 tisíc návazností mezi různými druhy veřejné dopravy, tedy nejen klasickou vazbu „vlak-autobus“, ale i vzájemně mezi regionálními auto-

busy nebo spoji městské dopravy. O náročnosti svědčí i to, že v kraji zajišťuje integrovanou dopravu jednatřicet autobusových regionálních dopravců, České dráhy a také Dopravní podnik města Br-

na. Vzhledem k tak obrovskému množství spojů a návazností není možné, aby byl celý systém jen na bedrech člověka. Proto vznikl podpůrný software, který nejen dispečerům pomáhá, ale umí řadu úkonů sám zajistit. „Software sbírá všechna data o dopravě začleněné v Integrovaném dopravním systému Jihomoravského kraje. Ve všech vozidlech, s výjimkou některých vlaků, je zabudován automatický systém přenášející data o jejich poloze. U vlaků nevybavených tímto systémem získáváme data z elektronického deníku výpravčích SŽDC,“ vysvětlil fungování systému ředitel KORDIS Jiří Horský.

**Pohyb vlaků sleduje GPS**  
Systém sledování pomocí GPS mají samozřejmě nejnovější jednotky RegioPanter, ale také všechny pantografy řady 560, ří-

## JAK SYSTÉM FUNGUJE?

V rámci evropského projektu JUPI-TER byl Centrální dispečink firmy KORDIS vybrán mezi sedm nejlepších řešení zapojení systémů GNSS do dopravních procesů. Na evropské úrovni tak byl oceněn unikátní otevřený a dále rozšiřitelný systém, který sbírá, vyhodnocuje a předává data o prostředcích veřejné dopravy od všech provozovatelů dopravy zapojených do integrovaného dopravního systému bez rozdílu druhu dopravy. Data nejsou využívána jen pro potřeby řízení provozu, ale i pro informování cestujících prostřednictvím zařízení a aplikací provozovatelů KORDIS a třetími stranami.

či požadavků je předávána elektronicky díky vzájemnému propojení softwaru na obou pracovištích. Telefonicky se denně upřeshňuje aktuální stav výluk v celém obvodu jihomoravské dopravní integrace stejně jako další provozní odchylky či nasazení pohotovostních souprav. „Pro případy rozsáhlých mimořádností pak máme vypracován společný manuál koordinující kromě obou dispečinků také činnost SŽDC nebo brněnského Dopravního podniku,“ řekl vedoucí brněnského regionálního dispečinku ČD Milan Šablík. Pro urychlení těchto informací v takových případech využívá regionální dispečer konferenční hovory, kdy může kromě dispečera KORDIS informovat současně všechna přesně určená pracoviště Českých drah, SŽDC a brněnského městského dopravce.

MARTIN HARÁK

## ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

### OBŘANSKÝ TUNEL: ODHALENA PORUCHA NA TRAKČNÍM VEDENÍ

Strojvedoucí DKV Brno, pánové Miroslav Čech a Jakub Masař, upozornili na závadu na trakčním vedení v Obřanském tunelu mezi stanicemi Brno-Maloměřice a Brno-Královo Pole. O se co konkrétně jednalo? Na začátku a na konci tunelu docházelo k velkému jiskření mezi sběračem a trolejovým drátem a vlivem velkého poklesu napětí po odskoku sběrače občas i odpadl hlavní vypínač. Kolegové ze SŽDC, Správy elektrotechniky a energetiky Brno situaci prověřili a do doby odstranění závady byl ve druhé tratové koleji zaveden elektrický nesjízdňý úsek na vzdálenosti 100 m. Podle správce infrastruktury tato situace vznikla při rekonstrukci trakčního vedení v rámci stavby Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole, kde se na trakčním vedení objevila tzv. „tvrdá místa“ na bočních držácích. Investor proto okamžitě oslovil dodavatele stavby a uplatnil u něj reklamaci. Díky upozornění strojvedoucích bylo možné předejít materiální škodám na hnacích vozidlech i na součástech trakčního vedení.

### STĚBLOVÁ – ROSICE NAD LABEM: ZÁVADA VE ZNEPLATNĚNÍ NÁVĚSTIDEL

V říjnu 2015 došlo k případu, kdy mezi stanicemi Stěblová a Rosice nad Labem musel strojvedoucí zavést rychločinné brzdění z důvodu návěsti zakazující jízdu na nově zřízeném oddílovém návěstidle. Po přiblížení k návěstidlu a zjištění, že je opatřeno křížem neplatnosti, pokračoval v jízdě. Ve všeobecném rozkaze nebyla uvedena žádná zmínka o nově zřízeném návěstidle, přestože na něm svítila návěst Stůj, jeho předvěst nebyla viditelná na rozdíl od předvěsti v opačném směru, na které svítila návěst Výstraha a byla označena křížem neplatnosti. SŽDC, Správa sdělovací a zabezpečovací techniky stížnost na nesprávně zneplatněné návěstidlo automatického hradla zůstanou zhasnuta a zneplatněna kříží. Děkujeme strojvedoucím DKV Česká Třebová za upozornění.

### ZDICE: BUDĚJOVICKÉ RYCHLÍKY POJEDOU OD NOVÉHO GVD PO HLAVNÍCH KOLEJÍCH

Strojvedoucí DKV Praha a Plzeň přišli se zajímavým námětem mírného urychlení provozu rychlíků relace Praha – Zdice – České Budějovice. Mezi stanicemi Beroun a Zdice se nachází jediný úsek z celé trati (pokud pomíneme krátkou rovinku před Českými Budějovicemi), kde řada 854 může teoreticky využít maximální rychlost 120 km/h. Při jízdě do stanice Zdice jsou však rychlíky vedeny na 3. staniční koleji, takže je rychlost snížena na 60 km/h již od vjezdového návěstidla 2L, které se nachází ještě několik set metrů před výhybkami. Při jízdě na přímou staniční kolej č. 2 by vlak mohl vjíždět nesníženou rychlostí. K obdobné situaci dochází i v opačném směru. Na situaci jsme upozornili řízení provozu a na základě předběžné dohody s PO Beroun bude pro příští grafikon vlakové dopravy upraven plán obsazení staničních kolejí, aby rychlíky při jízdě do Berouna vjížděly nesníženou rychlostí a při jízdě do Berouna se mohly rozjíždět na 120 km/h bez omezení rychlosti návěstidlem.

### KOSTOMLATY NAD LABEM, HRANICE NA MORAVĚ: NOVÉ DĚLIČE A NÁVĚSTIDLA

Dle informací od strojvedoucích DKV Česká Třebová, PJ Hradec Králové, dochází při přejíždění úsekových děličů mezi 1. a 2. kolejí ve stanici Kostomlaty nad Labem k masivnímu jiskření a odskakování sběrače hnacího vozidla, což vedle k prudkému výkyvu hladiny trakčního napětí a napětí vlna občas následně způsobuje zásah ochranného pulsního měniče pomocných pohonů na lokomotivách řady 162/163 a 362/363. K těmto jevům zřejmě dochází kvůli tomu, že úsekový dělič staršího typu UDT 3 již není zcela vyhovující pro požádání rychlostí 60 km/h. Správce infrastruktury proto již zařadil do plánu opravných prací náhradu dnešního provozu již nevyhovujících úsekových děličů úsekovými děličmi kvalitnějšího typu. Do konce roku 2015 by děliče měly být vyměněny. Strojvedoucí DKV Brno zase upozorňují na hůře viditelná návěstidla pro elektrický provoz v Hranicích na Moravě. Správce infrastruktury již objednal nová návěstidla a po dodání budou instalována.

PAVEL ROVENSKÝ







## NABÍDKA ČD TRAVEL



## Katalog ZIMA 2015/16

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



## Sri Lanka

## hotel Czech Beach Resort\*\*\*

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

Termín: 18. 4.–30. 4. 2016

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

Více info na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo na tel. 972 243 052



## Česká republika

## Šumava, Železná Ruda – hotel Ostrý

Hotel se nachází v centru Železných Rud, ubytování ve 2 až 4lůžkových pokojích nebo v rodinném pokoji, vše s vlastním soc. zař., TV.

Cena: 2 940 Kč po dotaci je za pobyt na 7 nocí s polopenzí, pojištěním a welcome drinkem při příjezdu. Děti 5–12 let mají slevu.

Na tento pobyt je ještě možné čerpat příspěvek pro členy OSŽ. Tel.: 972 241 928



## Slovensko

## Turčianske Teplice – hotel Velká Fatra\*\*\*\*

Celoročně balíček Harmonie za 9 360 Kč

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



## Česká republika

## Krkonosy, hotel IDOL\*\*\*, Dolní Mísečky

PODZIMNÍ POBYTOVÉ BALÍČKY

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

Platí v termínech 1. 10.–15. 12. 2015

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55  
e-mail: [obch@cdtravel.cz](mailto:obch@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://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



**KLENOT VÝCHODU.** Největší chloubou Deutsche Reichsbahn jezdila ve druhé polovině 20. století. Motorová jednotka VT 18.16.01 východoněmeckých státních drah známá jako Vindobona spojovala Berlín, Prahu a Vídeň. FOTO ARCHIV AUTORA

# Značka DR: dědictví Říše přežilo desetiletí socialismu

Německo má bohatou železniční historii. Současný hlavní dopravce Deutsche Bahn (DB) je následnickým subjektem železničních firem dřívějších částí rozděleného německého státu po 2. světové válce, a to Deutsche Bundesbahn – DB (NSR), Deutsche Reichsbahn – DR (NDR) a VdeR (Západní Berlín). Deutsche Bahn AG byla založena 1. 1. 1994 jako akciová společnost vlastněná státem.

Po skončení 1. světové války odevzdalo Německo na účet reparací 5 000 parních lokomotiv, přes 10 000 osobních a 150 000 nákladních železničních vozů. Tehdy také dostalo německé ministerstvo dopravy úkol organizovat provoz železnic, které v roce 1920 přešly do správy tehdejší Německé říše. Vznikla Německá říšská dráha – Deutsche Reichsbahn (DR) podří-

Je až s podivem, že po prohrané druhé světové válce nechaly vítězné mocnosti kontroverzní název Deutsche Reichsbahn – v jednotném čísle Německá říšská dráha – pro železničního dopravce v bývalém východním Německu. A co víc: jeho historie se uzavřela teprve před jednadvaceti lety a společnost pod tímto jménem fungovala dlouhá desetiletí.

vy železničních zařízení a výstavby zcela nových. Postup určily změněné hranice i zahraniční vztahy. Nejprve byla nutná oprava tratí pro jednokolejný provoz, později pro dvojkolejný. Vznikly nové úseky u okolí Berlína, jež umožnily vést železniční dopravu mimo západní část města. Ale protože východní území Německa bylo více poničeno válkou než západní, trvala obnova a modernizace v nově vzniklé NDR podstatně déle než v západní části Německa, kde vznikla NSR.

## Vzniklo osm ředitelství DR

S elektrizací se na DR pozvolna začínalo až v roce 1951, ale to už se týkalo pouze východního Německa, kde byl rozvoj elektrické trakce daleko pomalejší než na západě u DB. Východní část Německa byla po válce ve velmi špatném stavu a k situaci nepřispělo ani drancování ze strany Sovětského svazu, zatímco v západní části se obnovy chopily USA, Velká Británie i Francie. Po válce pokračovala DR v NDR (německy DDR) v dlouholeté tradici vozy parními lokomotivami a také motorovými vozy. Vzniklo osm ředitelství DR: Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt, Greifswald, Halle, Magdeburg a Schwerin. Pro spojení NDR se skandinávskými zeměmi byla důležitá námořní trajektová doprava železničních vozů. Německá říšská dráha byla vlastníkem několika trajektových lodí. Mezi Dánskem a německým Warnemünde se vlaky plavily od roku 1903, o šest let později začala fungovat námořní trajektová linka z přístavu Sassnitz do Švédska.

V roce 1974 byl zrušen zákaz fotografování a filmování lokomotiv, vlaků i dalších provozních zařízení na území NDR. Focení bylo dovoleno na DR na místech přístupných veřejnosti, zákaz se nadále vztahoval na pohraniční přechodové stanice včetně trajektových a přístavních zařízení a na vojenské přepravy.

## Na východě vládla pára

Zatímco přelom 70. a 80. let minulého století znamenal u nás velké omezení a ukončení parního provozu, ve východním Německu stále vládla pára. Velká koncentrace parních lokomotiv byla u DR v již zmíněném Saalfeldu, kde se stalo tradicí, že most přes severní zhlaví stanice u depa byl obležen fotografy a filmaři, kteří čekali na odjezdy parních vlaků. Ještě v roce 1981 tak na jihozápadě NDR jezdily hlavně parní lokomotivy.

Za celou éru převezly vagony DR miliony cestujících, mnoho důležitých nákladů od strojů přes dobytek, ropu a písky až po uhlí, ale také se podílely na přepravě zbraní na frontu a odvážely zbídačelé zajatce a vězně i jejich umučená těla do koncentračních táborů. Vozily ukořistěné věci z dobytých území nebo ukradené kostelní zvony k přelítí na kov pro zbraně...

Po 2. světové válce na Německo tvrdě dopadly různé sankce. V roce 1945 byly z rozhodnutí vítězných mocností rozpuštěny všechny německé sportovní organizace a kluby. To se týkalo i organizací politických. Ale až rokem 1994 skončila Deutsche Reichsbahn a tím i definitivně památka na kdysi nacisty plánovanou německou Třetí říši, která podle nacistického vůdce Adolfa Hitlera měla být tisíciletá.

JAN DVOŘÁK



**PŘIPRAVENA.** Ve válečném roce 1942 pózuje na nádraží Plzeň-jihní předměstí z místní Škodovky nový stroj řady 50.1185 pro DR, což dokumentuje i orlice na strojuvčdovské budce.

zená ministerstvu dopravy. Ač se jednalo o veřejnou dopravu, byla železnice vedena i jako strategický dopravní prostředek pro vojenské účely, a tudíž zde platil zákaz fotografování.

## Elektrizaci tratí přerušila válka

Němci byli pokrokoví. Už v roce 1905 vznikla na německém území první elektrizovaná železniční trať. Elektrizace postupovala kupředu hlavně ve 20. letech, tedy již za vlády DR. Během 2. světové války se uskutečnila práce související s elektrizací železniční tratí Mnichov – Berlín, na níž se stal důležitým uzlem Saalfeld na jihu Durynska. Kvůli válečným událostem v roce 1944 však k zahájení provozu v elektrické trakci nedošlo na celé trati. Neuskutečnila se ani elektrizace dalších rozestavěných tras.

Ve 2. světové válce byla velká část zařízení elektrizovaných železničních tratí zničena, takže provoz musel být udržován v parní trakci. Obrovské byly škody na technickém zařízení. Po 2. světové válce bylo v provozu pouze 65 % parních lokomotiv, 40 % osobních a 75 % nákladních železničních vozů v porovnání se

stavem v roce 1936. Řízení provozu železnic příslušelo spojeneckým armádám. V důsledku škod, které vznikly během války, a změnami vyplynulými z poválečného rozdělení německého území, se projevila nutnost obno-



Po válce přišel hlad. Dav Němců se snažil dostat do zásobovacího vlaku s potravinami.

# V softballu je legendou, neopustí ho ani po konci kariéry

Pracuje jako strojvedoucí Českých drah na chomutovském provozním pracovišti a zároveň patří k největším legendám nejen českého softballu. Nadhazovač Lubomír Vrbenský se po letošní extraligové sezoně v dresu Beavers Chomutov, zakončené stříbrnou medailí v lize, rozhodl pověsit kariéru sportovce na hřebík. Na říjnovém kongresu Mezinárodní konfederace baseballu a softballu (WBSC) byl čtyřnásobný evropský šampion a jedenáctinásobný mistr Extraligy uveden do mezinárodní síně slávy.

Celou sportovní kariéru prožil Lubomír Vrbenský v domácím klubu, který nese název Beavers Chomutov. V roce 1986 ho na hřiště přivedl jeho kamarád jen proto, aby se jako nováček nebál. „Začal jsem hrát spíše náhodou, v sedmnácti letech. V té době byl softball poměrně neznámý sport a ze začátku jsem netušil, o co půjde,“ říká dnes o startu své kariéry Vrbenský. Dodává, že softball je příbuzná hra baseballu jen s tím rozdílem, že jde o jinou velikost míčku a hřiště a také, že ho mohou hrát vedle mužů i ženy. „Bez nadhazovače to vlastně nejde, protože záleží jen na něm, zda míček hodí správným směrem. Navíc musí být dokonale seřazený s takzvaným catcherem, což je česky něco jako zadák. Jde o tandem, který vymýšlí, jak se co bude hrát a házet. Na hřišti se tyto dva hráči domlouvají smluvenými signály například pomocí prstů,“ vysvětluje tajně softballového sportu strojvedoucí.

**Už bude jen trénovat nejmladší**  
Lubomír Vrbenský letos v 46 letech končí s hráčskou kariérou. Aktuálně hraje play-off a pak obrazně řečeno pověsí rukavici na hřebík a chce se věnovat pomocnému trénování hlavně těch nejmladších. Během kariéry stihl dovést Českou republiku do play-off mistrovství světa, vyhrát mistrovství Evropy a jeho domácí klub Beavers Chomutov je především díky němu historicky nejúspěšnějším evropským celkem. Ve svém věku patří pořád k nejlepším nadhazovačům u nás, ačkoli se nadhozem začal zabývat až po absolvování základní vojenské služby v 21 letech. Jen pro zajímavost – kluci a holky začínají dnes házet třeba už ve dvanácti. Pokud někdo začne s nadhozem třeba až ve dvaceti letech, při nejlepší snaze to dotáhne na slušný průměr. Luboš Vrbenský se ale dostal na světovou špičku.

**Nadhazovačem z čiré náhody**  
Softballový jágr, jak se v civilu jinak nenápadnému strojvedoucí mezi softballovými fanoušky přezdívá, začínal jako vnější polář, ve světě se ale proslavil jako nadhazovač. „S nadhazováním jsem začal koketovat už před vojnou. Výrazněji jsem se tomu začal věnovat až po ní. Nebyl, kdo by nadhazoval, protože kolegové odešli na vojnu, takže jsem začal já. Bylo to tak trochu z nouze,“ poodhaluje své začátky. Je přitom možné, že by se z Vrbenského nikdy celosvětově respektovaný nadhazovač nestal, nebýt nešťastné nehody, kdy si v jednatřiceti letech při přeskoku těžce poranil koleno.

Běhat pro míče a po metách mu zdraví nedovolilo, s neodmyslitelnou ortézou na noze se tedy rozhodl naplno věnovat výhradně nadhazování.

Od roku 1996 zažíval český softball dlouhou éru Lubomíra Vrbenského ověřenou mnoha sportovními úspěchy a medaillemi. Čtyřikrát se Vrbenský předsta-



FOTO AUTOR (2x)

## LUBOMÍR VRBENSKÝ



Po vyučení na Středním odborném učilišti železničním v Chomutově v oboru Mechanik kolejových vozidel odešel v roce 1986 pracovat do bývalého chomutovského lokomotivního depa. Od roku 1990 začíná jezdit jako pomocník strojvedoucího a po složení zákonitých zkoušek od roku 1991 jako strojvedoucí v Chomutově, kde pracuje dodnes. Ve volném čase se od svých 17 let věnuje softballu a dnes patří k legendárním hráčům tohoto sportu.

vil na mistrovství světa, jedenáctkrát s Beavers vyhrál Extraligu, devatenáctkrát v řadě se přitom dostal až do finále. Šestkrát se mohl radovat z titulu na Pohár mistrů evropských zemí a stal se také čtyřikrát mistrem Evropy. „Nejvíce si vážím těch prvních úspěchů. První titul v Extralize, první vyhrané mistrovství Evropy a také šesté místo na mistrovství světa,“ zhodnotil Vrbenský kariéru, během níž si zahrál i v USA, v Jižní Africe nebo na Novém Zélandu. Několikanásobný nejlepší sportovec Chomutovska v reprezentaci skončil v roce 2009 na svém čtvrtém mistrovství světa v kanadském Saskatoonu.

## Živí ho práce na železnici

Softball je krásný koníček, který je však neplacený, takže všichni hráči, tedy alespoň ti čeští, musejí mít svá civilní zaměstnání. Proto i Lubomír Vrbenský chodí do práce. Stal se strojvedoucí podobně jako jeho tatínek. Hned po vyučení v chomutovském železničním učilišti začal pracovat v tamním lokomotivním depu nejdříve v dělnických profesích a po absolvování základní vojenské služby nejprve jezdil za „Chomutov“ jako pomocník strojvedoucího a zanedlouho už samostatně jako strojvedoucí. Ač má zkoušky na dieselovou i elektrickou trakci, zůstává věrný, jak sám říká, motorům. V současnosti řídí motorové vozy řady 810 nebo Regionovy na regionálních spojích na Mostecku, Chomutovsku či Žatecku, dříve vozil i rychlíky s řadou 854. „Jako vyučeného motoráře mě vcelku z jasných důvodů baví spíše jezdit na dieselových strojích než na elektrických, proto zůstávám věrný osmsetdesítkám nebo Regionovám. Navíc jsem trochu ovlivněn tátou, takže dělám, co mě baví. A to je asi nejdůležitější,“ vyznává se z kladného vztahu k železnici Luboš Vrbenský.

MARTIN HARÁK

## POŠTA

### Srovnávat křivky AVV a ETCS není relevantní

V Železničáři č. 18/2015 jste otiskli reakci čtenáře Karla Endlera na článek o systému AVV. Pisatel má pravdu v tom, že brzdné křivky ETCS jsou daleko restriktivnější než křivky AVV, je však nezbytné si uvědomit základní fakta. Návrh a schvalování brzdných křivek je věc velice komplikovaná. Musí zvažovat všechny nepříznivé okolnosti, takže počítají například s tím, že vlak těsně před zásahem ETCS zrychluje maximálním zrychlením, i když ve skutečnosti je zabrzděn a už zpomaluje, uvažují všechny možné tolerance a nepřesnosti při měření dráhy a rychlosti, nejdelší teoreticky možné doby náběhu brzdy a podobně. A z těchto v podstatě nereálných výchozích podmínek pak jiná než ona velice restriktivní brzdná křivka vyjít ani nemůže. Naproti tomu brzdné křivky AVV vycházejí z běžných provozních podmínek. Strojvedoucí si je může v případě například nepříznivých adhezivních podmínek „zvolnit“, avšak toto rozhodnutí je plně v jeho kompetenci, a pokud sezná podmínky za extrémně nepříznivé, nezbyde než AVV vypnout a řídit „na ruku“. To však nelze připustit u zabezpečovače. Bezpečnost provozu nesmí být omezena kvůli ekonomice, a pokud zabezpečovač generuje takovéto brzdné křivky, automatika stejně jako strojvedoucí se mu prostě přizpůsobit musí bez ohledu na plyvnost a efektivitu dopravy. Závěrem pak ještě připomenutí, že AVV není zabezpečovač, a nemůže proto ETCS nahrazovat, ale je určeno k tomu s ním spolupracovat.

ALEŠ LIESKOVSKÝ

### Pozvánka na výstavu modulové železnice



Zveme všechny děti a rodiče ve dnech 5.–6. 12. 2015 podívat se v rámci parních mikulášských jízd v Praze na výstavu modulové železnice v kulturním sále nádraží Praha-Smíchov. Zájemci zde uvidí v provozu složené kolejiště ve velikosti HO, které sestávají děti od 3. tříd v kroužku modulové železnice v Domě dětí a mládeže Prahy 5. Každé dítě zde pracuje na svém projektu ve velikosti 48 x 86 cm, ty se pak dají spojit s ostatními moduly, a tím vytvořit libovolně prostorové kolejiště. Schůzky jsou každé liché úterý od 17 hodin v DDM Praha 5. Kroužek má ještě volná místa pro další zájemce, více informací podá pan Vaculín na čísle 774 555 300. Podívat se můžete i na internetové stránky www.nadrazislivnec.estranky.cz.

### Vlakvedoucí mi velice pomohl s opravou

V průběhu jízdy osobního vlaku v úseku Praha Masarykovo nádraží – Ústí nad Labem hlavní nádraží, který jsem nedávno vedl jako strojvedoucí, mi v Lovosicích vlakvedoucí oznámil, že při zastavení něco bouchlo mezi vozy a že tam uniká vzduch. Vyrazil jsem okamžitě zjistit, co se vlastně přihodilo. Na místě jsem odhalil prasklou hadičku ve strojně. Po telefonickém dotazu u zaměstnanců údržby jsem zjistil, že jde o hadičku k ovládní tlakového spínače kompresoru. Tu jsem zaslepil, a tím zamezil úniku vzduchu z jímek. Celé to může vypadat jako všední příhoda strojvedoucího a skutečně by to tak i bylo. Výjimečný je ovšem kolegialní přístup vlakvedoucího pana Romana Kulíka ze ZAP Ústí nad Labem. V době kdy, jsem se snažil co nejrychleji odhalit závadu, zajišťoval komunikaci s výpravčími a dispečery. Pomohl mi získat u výpravčího provázek nezbytný k zajištění hadičky proti úniku vzduchu a pomáhal mi při opravě. Tím se také výrazně zkrátila její doba. Je radost pracovat s takovými zaměstnanci, kteří ochotně pomohou nad rámec svých povinností.

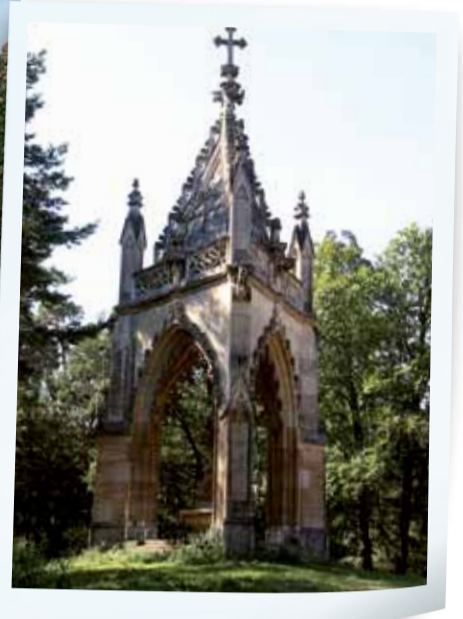
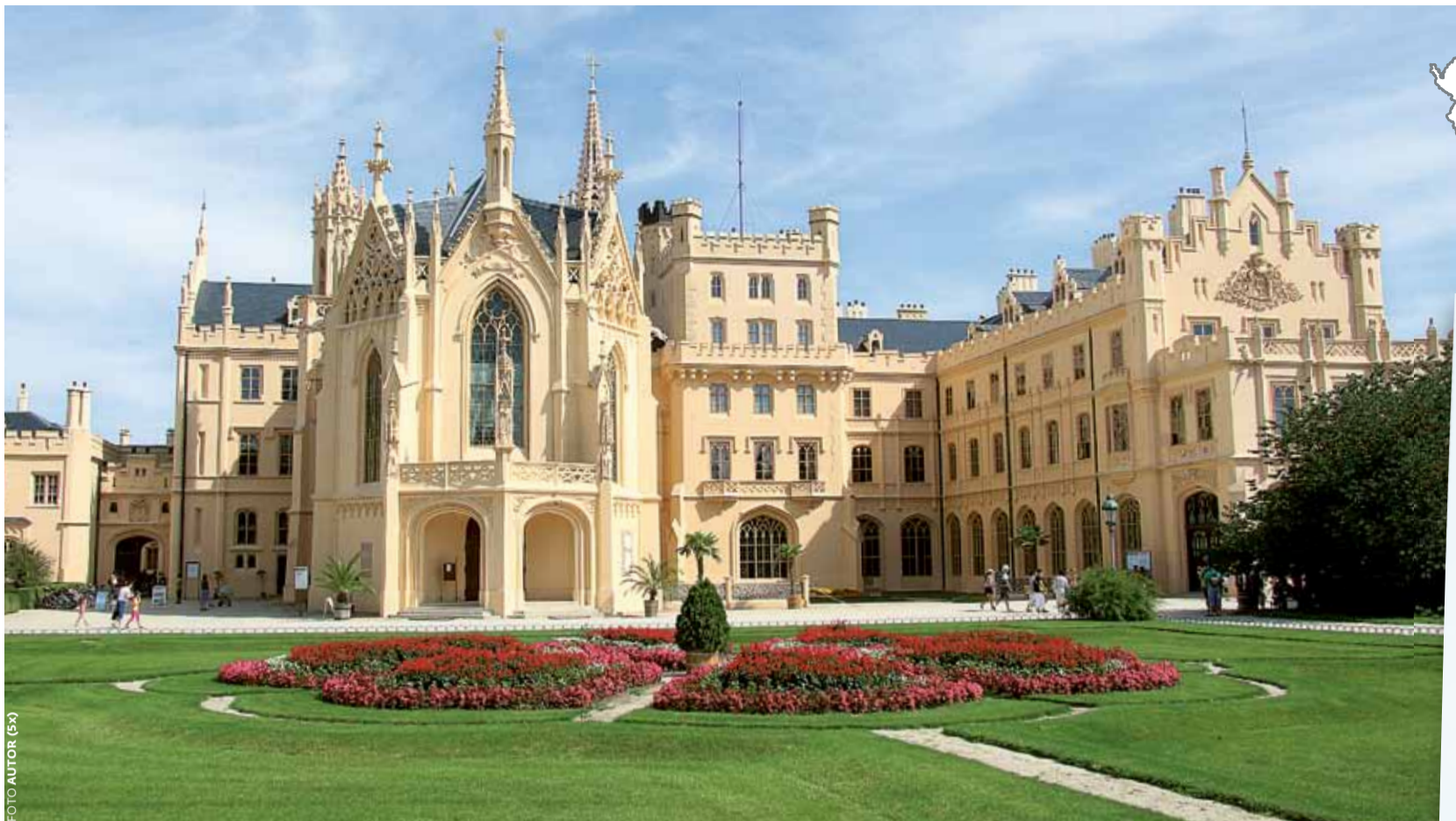
VLADIMÍR DUŠEK

## KŘÍŽOVKA

### G. de Maupassant (1850–1893) – francouzský spisovatel: PROČ LHÁT, KDYŽ STAČÍ ... (dokončení v tajence).

PODMŮČKA: ALM. SNO	BAŽINNÝ VÁPNEC (GEOL.)	POVEL KE STŘELBĚ	VOJENSKÝ OBSAZOVAT	LISTNATÝ STROM	STUPŮPŮVITÝ VODOPÁD (GEOGR.)	TEXTOVÁ ZKRATKA (NAPRIKLAD)	KOLO	UZNANÉ ZPŮSOBILÝM K VOJENSKÉ SLUŽBĚ	DOKTOR PŘÍRODNÍCH VĚD (ZKR.)	RECKÉ PÍSMENO	TKANICE	HOTOVÉ	DVOUKOLÁKY	STOVKY	UTISUJÍCÍ LEVY (MEDIC.)	PODLEHNOUT	SMYČKY
FILIPÍNSKÁ SOPKA			OTVOR V MÍSTNOSTI			PRACOVISŤE V DOLE (SLANG.)					ČESKÝ BAROKNÍ ZÁMEK				CHEMICKÝ VZOREC OXIDU CÍNATEHO		
NÁTĚR			ŠVÉDSKÝ AUTOMOBIL DOJNY ORGÁN			NEMOC KLOBÚB ADAMOVSKÉ STROJIRNY					TRNOVNÍK				INICIÁLY SPISOVATELE KISCHE		
ZAČÁTEK TAJENKY											VÝKLOPNÝ ŽEL VOZÍK OTEC BARTA SIMPSONA				SPZ DOMAŽLIC POVRCH PTAC. TĚLA		
	OPŘENÍ (TELOVÝ)	VÝROBCE PEČIVA OSTNY				NĚMECKÝ URČ. ČLEN POLSKÁ ŘEKA				LOVY				POLYAMID. VLÁKNO VÝRAZ HOREKOVÁNÍ			HUDEBNÍ ZNAČKA
JMÉNO BÝVALÉHO HERCE KORBELÁŘE						PŘEDLOŽKA ŽAL (KNIŽNĚ)			KUS DŘEVA KE SVÍCENÍ SÍČ VLÁKNO				STAVEBNÍ MATERIÁL VŘENÍ				
PŘED CHVÍLI				KONEC TAJENKY													
JUDŮV SYN					MÍSTO UPÁLENÍ JANA HUSA							PLNIT NADIVKOU					
PLACENÁ JÍZDA (SLANG.)					PRKENNÉ STROPY (V NÁR.)						TEKAVÁ KAPALINA						ZNAČKA ČISTIČHO PRAŠKU

AUTOR PETR HAJNÍŠ



**BENJAMÍNEK.** Nejmladší stavba areálu – kaple sv. Huberta z roku 1855.

# Lednicko-valtický areál: objevte jeho skvosty ze sedla bicyklu

Podobu Lednicko-valtického areálu na jihu Moravy po staletí utvářela matka příroda a také šlechtický rod Lichtenštejnů. Rozsáhlé přírodní území je navíc od roku 1996 zapsáno na seznamu světového přírodního a kulturního bohatství UNESCO. Návštěvníky potěší lužní lesy, parky, romantické drobné stavby, které se nazývají salety, ale také třpytivé hladiny rybníků a zámecké komplexy v Lednici a Valticích. Je to zkrátka atraktivní zóna pro milovníky aktivního odpočinku, neboť ho křížuje řada turisticky značených tras.

mi loučím a mírně se svažující stezkou po chvíli dojždím k Lednickým rybníkům. Ty půli sypaná hráz, po které vede nejen cyklostezka, ale i železniční trať, po níž jezdí v sezóně každý víkend motorový vláček spojující Břeclav a Lednici. Tam ostatně mířím i já.

## Lednická promenáda a zámek

Za rybníky doporučuji zatočit doprava a vydat se poněkud méně známou cestou k nové lednické lázeňské promenádě, která za mé návštěvy voněla ještě úplnou novotou. Uprostřed se nachází malá rozhledna, na kterou jsem vystoupal a spočinul zrakem na nedaleké Lednici, kde jsem si naplánoval oběd. Na lednickém náměstí a současně k tamnímu zámku dojždím v pravé poledne, vybírám restauraci, kde se dá pohodlně zaparkovat kolo a zanedlouho se vydávám na krátkou obhlídku lednického zámku. Ten sloužil Lichtenštejnům jako rekreační objekt. Jezdili tam na léto a zvali tam řadu vybraných a urozených hostů. A protože se v rozsáhlém areálu lednického zámku s vévodícím minaretem na severní straně zámecké obory nesmí za žádnou cenu jezdit na kole, oželím jeho návštěvu a raději se jedu podívat po zelené turistické stezce ještě na jednu zvláštnost – Janův hrad. Stavba je to opravdu bizarní. Vypadá sice jako středověké zřícenina, ale přitom byla postavena na počátku 19. století. A proč vůbec vznikla? V období romantismu prý chtěl skoro každý správný šlechtic vlastnit nějakou pěknou zříceninku, a když se mu to nepoštětilo, neváhal si ji nechat postavit. Hrad nese jméno po Janu Lichtenštejnském a architektem nebyl nikdo jiný než Josef Hardtmuth, který se navíc proslavil založením asi nejznámější české továrny na výrobu tužek Koh-i-Noor Hardtmuth v Českých Budějovicích.

Ale zpět k turistice. Slunce se začíná přesouvat na západní stranu, a tak se vydávám poklidnou kančí oborou v přírodním parku Niva Dyje na závěrečný úsek cesty. Mezinárodní cyklostezka nesoucí číslo 41 má dobrý asfaltový povrch, takže desetikilometrový úsek je pro mě hračkou. Po závěrečném průjezdu Břeclavi, která nabízí oddělené cyklopruhu na všech hlavních komunikacích, končím cestu na tamním nádraží, odkud odjždím každou chvíli vlak na Brno a Prahu, ale také na Píseň a Ostravu, případně do zahraničí. Ale o tom již byla řeč.

**MARTIN HARÁK**



**VLAKEM.** K výletnímu místu se dá pohodlně dojet po železnici. Na regionální trati jezdí řada 854.



**TŘI GRÁCIE.** Socha nahých krasavic u stejnojmenného chrámu zaujme na první pohled.



**DO SEDLA.** Ideálním společníkem za poznáváním krás je kolo. A dá se dobře kombinovat s vlakem.

deálním dopravním prostředkem v přírodním areálu je jízdní kolo. To si lze přivést na jižní Moravu s sebou, nebo si ho výhodně zapůjčit na břevlavském nádraží v půjčovně Českých drah, odkud je to do přírody co by kamenem dohodil. Já volím vlastní bicykl, na který jsem zvyklý a často s ním po železnici cestuji.

## Ve Valticích nejen do vinařského centra

Prvním styčným bodem po příjezdu z vnitrozemí je pohraniční stanice Břeclav, odkud se vlaky vydávají dále do Rakouska, nebo naopak na Slovensko. Jedním z dalších směrů jezdí regionální dráha na Valtice, Mikulov a Znojmo. Zpravidla spoje navazují, a tak v brzkém dopolední přestupují na motorový vlak směr Znojmo, aby mě za necelou čtvrt hodinku cesty uvítaly Valtice, kde je začátek většiny cyklistických výletů. Doporučuji vystoupit na zastávce Valtice-město, odkud je to do centra města na kole slabě tři-čtyři minuty. Po chvíli přijíždím na nádherné náměstí, které je chráněnou památkovou zónou. Na prv-

ní pohled mě upoutá novorenesanční radnice, dílo architekta Drexlera z let 1887 až 1889, Mariánský morový sloup či mohutný kostel Nanebevzetí Panny Marie z období raného baroka.

Z valtického náměstí je to jen kousek na tamní zámek, v jehož areálu se ale z pochopitelných důvodů nesmí na kole jezdit. Nachází se na mírném návrší jižně za městským náměstím. Původně gotický hrad ze 13. století byl přestavěn na renesanční a později barokní zámek, dnes jednu z nejvýznamnějších světských barokních staveb na Moravě. Zámek tvoří tříposchoďová čtyřkřídlá budova s konírnami, jízdárnou, galerií, rokokovým divadlem a kočárovnou. Při prohlídce doporučuji neminout Národní vinařské centrum, které se nachází v první vjezdové bráně.

## Zámek Rendez-vous v obležení turistů

To už ale pomalu vyprchává čas, který mám vyčleněný na prohlídku Valtic a vydávám se konečně do přírodního terénu. Vracím se po hlavní silnici k železniční zastávce, za níž podél trati směřu-

ji k zámečku Rendez-vous. Po asi deseti minutách dojždím k první lesní romantické stavbě v podobě římského triumfálního oblouku z let 1810 až 1812. Rendez-vous a řada podobných drobných staveb v okolí se nazývají salety. Protože je zrovna u Rendez-vous hodně turistů usedám na kolo a po nezbytné fotodokumentaci se vydávám k dalšímu dílu s názvem Kaple svatého Huberta. Jde o novogotickou kapli s třemi arkádami se sochou patrona myslivců, která byla postavena uprostřed parkové upravené lesní paseky.

Po zastávce na malé občerstvení odjždím severním směrem k nedalekému chrámu Tří Grácií. Interiér chrámu je bohužel veřejnosti nepřístupný, ale socha trojice nahých krasavic, která dala stavbě jméno, zaujme na první pohled. Zteplilé ženy se vypínají na mohutném podstavci. Dokola je obtáčí půlkruhová klasicistní stavba z dílny Jana Karla Engela. Možná málokdo ví, že ve skutečnosti to žádná grácie nejsou. Sousoší zobrazuje trio antických bohyní Athény, Afroditu a Artemis. Pomalu se s bohyně-

## ŠOTOINFO

Jednokolejná železniční trať 246 spojuje Břeclav, Valtice, Mikulov a Znojmo. Jde o důležitou regionální spojnici zapojenou v integrovaném dopravním systému Jihomoravského kraje. Z dopravního Bofí les se z trati 246 odpojuje devítikilometrová trať směřující přes Poštornou a Charvátskou Novou Ves do Lednice. Po trati jezdí od května do konce září každý víkend ve dvouhodinových intervalech motorové historické vlaky, kde je povolena i přeprava jízdních kol.

## Železničář