



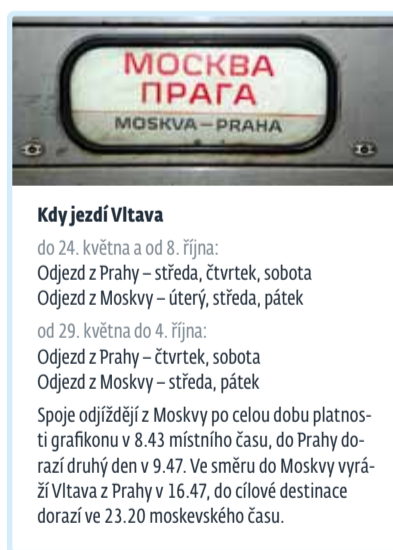
Mezi Prahou a Moskvou jezdí nejrychlejší spoje v historii

V posledních letech citelně stoupá potenciál přepravních proudů východ – západ. A nejde jen o nákladní dopravu, roste i zájem o cestování ve směru Moskva – Praha a zpět. V loňském roce cestovalo vlakem v obou směrech 119 tisíc lidí. Ruské dráhy, resp. jejich dceřiná společnost FPK, ve spolupráci s Českými drahami proto zavedly nové přímé spojení těchto metropolí. EuroNight Vltava je nyní nejrychlejším kolejovým spojem na této lince v historii.

Třikrát týdně v zimě, dvakrát v létě. Tak často vyráží nové spoje EuroNight 404/405 Vltava (mimo území ČR číslované jako 21/22) na cestu mezi Prahou a Moskvou a opačně. Doba jízdy je stanovena na 27 hodin a 33 minut (Praha – Moskva) a 28 hodin a 4 minuty (Moskva – Praha). Tento nový koncept přímého spojení obou metropolí tak přináší cestujícím výrazné zrychlení o 6 hodin a 42 minut (4 hodiny a 56 minut ve směru z Moskvy), což se projevuje příjemným faktem, že ve vlaku stráví pouze jednu noc. Myšleno je i na cestující do další tradiční destinace Rusů u nás: jeden vůz Vltavy putuje až do Karlových Varů. Ve vlaku je též jeden přímý vůz do Vídně.

Přes Polsko mimo Varšavu

Tak radikální časové úspory bylo dosaženo novým konceptem služby. Zatímco v minulosti směřovaly do/z Moskvy pouze přímé vozy, které se po cestě připojovaly k různým vlakům (což cestu prodlužovalo), nyní do Ruska směřuje celá souprava přímo. Navíc spoj v Polsku má železniční uzel Varšava, což jeho cestu zkracuje. Dopravce, kterým je firma Federalnaja passažirskaja kompanija (FPK), provozuje vlaky na komerční riziko a do budoucna slibuje další zrychlení. První náměstek generálního ředitele FPK Vladimir Kaljapin, který byl přítomen prvního příjezdu spoje EN Vltava do Prahy 18. prosince 2013, potvrdil probíhající jednání s polským partnerem, jejichž výsledkem má být zkrácení jízdní doby na 23 hodin a 50 minut. České dráhy při slav-



Kdy jezdí Vltava

do 24. května a od 8. října:
Odjezd z Prahy – středa, čtvrtek, sobota
Odjezd z Moskvy – úterý, středa, pátek

od 29. května do 4. října:
Odjezd z Prahy – čtvrtek, sobota
Odjezd z Moskvy – středa, pátek

Spoje odjíždějí z Moskvy po celou dobu platnosti grafikonu v 8.43 místního času, do Prahy dorazí druhý den v 9.47. Ve směru do Moskvy vyráží Vltava z Prahy v 16.47, do cílové destinace dorazí ve 23.20 moskevského času.

nostním příjezdu zastupoval náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Michal Štěpán. Ten zdůraznil, že přímé spojení s Moskvou je modelovým příkladem, jak by měla spolupráce dopravců vypadat. Všechny dohody byly rychle sjednány a došlo i k dohodě o prodeji jízdenek na komerční vlak Moskva – Nice.

Ruský vlak s rakouskými vozy

Význam, jaký partneri přikládají tomuto projektu, dokládá fakt, že Ruské dráhy pro Vltavu nechaly vyrobit nové komfortní lůžkové vozy u firmy Siemens ve Vídni.

→ Pokračování na straně 2

Vycházíme dvacet let jako celostátní médium

První Železničář Českých drah určený pro čtenáře ze všech regionů se objevil v lednu 1994.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



SLOUPEK

Jsmo s vámi, buďte s námi

Novinový Železničář, jak ho nejčastěji znáte a vnímáte, slaví tento rok dvacáté výročí existence. Ovšem název původního časopisu Železničář je dokonce starší než většina současných členů redakce. A nejen proto cítíme respekt před našimi předchůdci a spoluvůdci, kteří začali na počátku roku 1994 v budově Generálního ředitelství nově vzniklých Českých drah tvořit vlastní noviny zprvu připomínající



Zdeněk Ston
vedoucí oddělení tištěných a internetových periodik

více obsahem i grafikou odborářské bulletiny, ovšem odhodlané bojovat proti nespravedlnostem železničářského života a prezentovat svůj „malý“ názor uvnitř tehdy největší české firmy.

Jeho vývoj občas možná připomínal hlásnou troubu managementu, jak bohužel v rukou mnohých občas sklouzával k levné rétorice. Ta obdoby se střídala. Jeho hlavní funkce je však nezpochybnitelná. Snažíme se vytvářet časopis, jehož cílem není prvoplánově, ale moderní a poutavou formou bez křiklavých emocí informovat nejen naše zaměstnance o dění ve Skupině ČD, ale současně také naše partnery z firem působících na železnici, střední školy zapojené do programu ČEDés, státní organizace dopravního zaměření, úřady na úrovni krajů i státu, ale také ryzí čtenáře z řad fanoušků železnice, kteří spoluvytvářejí obraz naší společnosti třeba na diskuzních fórech známých webů.

Jsem přesvědčen, že všichni čtenáři Železničáře mají zájem na tom, aby železnice v naší malé zemi fungovala a vzkvétala. A my v redakci jim plně rozumíme a chceme svojí troškou jménem největšího železničního dopravce v zemi přispět k propagaci fenoménu, kterým se pro nás všechny železnice stala.

INFORMUJEME

Vyhodnocení čtenářské ankety Železničáře 2013

V čísle 23 loňského Železničáře jsme vyhlásili čtenářskou anketu, jejímž cílem bylo zjistit, jak se díváte na strukturu periodika Českých drah, jaké články vám v listě nejvíce chybějí a co jste naopak schopni oželeť. Zajímalo nás též, jak vnímáte grafickou úpravu časopisu. Dotazovali jsme se také na naši webovou verzi a váš názor na provázanost obou variant. Do průzkumu se zapojilo 120 čtenářů. Vaše přání jsme se snažili zohlednit a výsledek držíte nyní v rukou. Pro úplnost přinášíme vyhodnocení ankety.

Otázka 1: Přivítali byste rozšíření webové verze Železničáře (zeleznicar.cd.cz)?

- a) ano, o větší počet fotografií
- b) ano, především o texty
- c) ne/nevůživám web

Z průzkumu vyplývá, že 39 % čtenářů webovou verzi Železničáře vůbec nevyužívá a dalších 39 % by uvítalo více fotografií. Jen 22 % preferuje více textu.

Otázka 2: Která rubrika vám nejvíce chybí a kterou byste naopak nejspíše oželeť?

Více než čtvrtina respondentů (přesněji 26 %) uvádí, že nejvíce postrádá technicky laděné články, zejména s akcentem na drážní vozidla. Konkrétně se objevovaly výzvy k uveřejňování atlasů lokomotiv a vozů nebo testů hnacích vozidel. Další majoritně zastoupenou skupinou (bezmála 20 %) jsou témata zabývající se buď železničními tratěmi (jejich popisy, aktuálně probíhající stavby, seriál o lokálkách atp.), nebo zabezpečovací technikou. Zbývající zhruba polovina se fragmentovala mezi odpočinková témata (fejetony a literární tvorba 10 %, pozvánky na akce 5 %, analýza železničních nehod 10 %, modelářství 10 %). Asi 17 % postrádaných rubrik je redakčně neuchopitelných.

Velmi zajímavá je konfrontace s druhou částí otázky. Překvapivě jsou nejméně vyhledávaným typem článků cestopisy (25 %). Většina oslovených však dodává, že jsou nezajímavé jen cestopisy bez pří-

mé vazby na železnici, v případě železničářsky laděných textů naopak požadují větší prostor. Zhruba 15 % respondentů označilo za nejpostradatelnější články o ČD Cargo. Dalších 17 % by nejraději vypustilo inzerci. Stejně velkým zastoupením je podle čtenářů postradatelné Zahraničí. Zbývajících 26 % se dělí mezi sloupek na titulní straně (cca 4 %), křídlovku (4 %), rozhovor (5 %), Lidé a příběhy (5 %), a Historii (3 %). Pět procent považuje skladbu za vyváženou – beze změn či doporučení.

Otázka 3: Které z zavedených rubrik v Železničáři byste chtěli dát větší prostor?

Čtenáři si nejvíce přejí rozšíření rubriky Technika a provoz (32 %), což koresponduje s výsledkem u otázky č. 2. Zhruba 20 % žádá větší prostor pro cestopis (v kontextu s doporučením jeho drážní tematikou). Také Historie by si zasloužila rozšířit – lobbjuje za ni 19 % a dalších 18 % žádá více profilů v rubrice Lidé a příběhy. Zbytek je rozdělen v řádech procent mezi Mimořádnosti, ČD Cargo či rozšíření tématu na vnitřní dvoustraně.

Otázka 4: Která z vyobrazených titulních stran se vám nejméně líbí?

- a) varianta lokomotiva ř. 380 s infografikou
- b) varianta kolář-lidé
- c) varianta vlak v krajině

Nejméně líbivou stranou je varianta s koláři snímky (70 %). Ostatní dvě titulní strany získaly shodně po 15 procentech.

Otázka 5: U oblíbených dvoustránkových témat byste uvítali:

- a) více fotografií
- b) více grafiky
- c) raději více textu
- d) vyhovuje mi současná podoba

Většinu čtenářů (52 %) vyhovuje současná podoba. Více snímků chce 18 %, více grafiky označilo jako žádoucí 15 % odpovídajících, stejně jako více textu (15 %).

VÁCLAV RUBEŠ

PRO VÁS

Železniční průkazka na Slovensko

Přinášíme informace o využívání jízdních výhod na Slovensku v letošním roce. Pravidla a podmínky vyčázejí z dodatku č. 13 ke „Smlouvě o vzájemném uznávání jízdních výhod mezi Českými drahami, a.s., a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s., pro rok 2014.“, která byla podepsaná 21. listopadu. Všechny In Karty s platnou aplikací Železniční průkazka opravňují jejich držitele ve vlacích ZSSK k:

- bezplatnému používání všech vlaků osobní dopravy ve vozové třídě vyznačené na železniční průkazce, vyjma použití vlaků IC a komerčních vlaků, které je možné použít pouze po uhrazení jízdného podle Prepravného poriadku ZSSK určeného pro vlaky provozované mimo Smlouvu o dopravních službách ve veřejném zájmu
- bezplatné přepravě na tratích Tatranské elektrické železnice a Ozubnicové železnice.

Naopak všechny In Karty s platnou aplikací Železniční průkazka neopravňují jejich držitele ve vlacích ZSSK k:

- bezplatnému vydání místenky, místenky SC, lůžkového nebo lehátkového příplatku
- bezplatné přepravě zavazadel, a to ani jako spoluzavazadla či při využití služby pojiždné úschovny zavazadel.

Při cestování vlakem po Slovensku nejsou uznávány průkazky pro bezplatnou jízdu a služební traťové jízdenky poskytované podle předpisu ČD Ok 9. Před jízdu na Slovensko doporučujeme ověřit na pokladní přepážce ČD s UNIPOK nebo na příslušném personálním útvaru, zda po úhradě prolongační částky byla In Karta s aplikací Železniční průkazka aktualizována. (šp)

Akční nabídka Železničáři a přátelé

Odbor obchodu osobní dopravy ve spolupráci s DB Fernverkehr AG pro vás připravil i pro letošní rok oblíbenou akční nabídku Železničáři a přátelé. Využijte ojedinělou možnost cestovat do Německa, Dánska, Nizozemska a Švýcarska bez nutnosti žádat o jízdenku FIP! Postačí mít In Karty s platnou aplikací Železniční průkazka. Máte přátele, kteří mají rádi cestování vlakem? Jeden železničář si totiž v rámci nabídky může vzít až čtyři spolucestující bez železničních jízdních výhod. Jízdenky za globální ceny (obsahující speciální jízdné a rezervaci) bude možné zakupovat u mezinárodních pokladen ČD od 20. do 31. ledna na jízdy od 20. ledna do 31. března. Jízdenky lze zakupovat na většinu přímých EC vlaků z Prahy do Německa a zpět, na přímé noční vlaky CNL z Prahy do Německa, Nizozemska, Švýcarska, Dánska a zpět a na autobusové spoje DB IC Bus, které jezdí na trase z Prahy do Norimberka, Mnichova a Mannheimu. Ceny se budou pohybovat v jednom směru u nočních vlaků již od 29 eur včetně lehátkového příplatku. U denních spojů EC bude jízdenka včetně místenky stát 29 eur a u autobusových spojů IC Bus 19 eur. (jv)

Mezi Prahou a Moskvou jezdí nejrychlejší spoje...



TARIFNÍ NABÍDKA VLTAVY

Dospělý (od 26 let) 202,60 eur ve 2. třídě, 299,80 eur v 1. třídě (oddíl double), 354,80 eur v 1. třídě (oddíl single)
Dítě do 11 let sleva 50 procent
Senior a junior (nad 60 let, resp. 11–26 let) sleva 30 procent
Skupina dospělých od šesti cestujících výše sleva 20 procent

Cena je stanovena fixně v eurech a na české koruny se přepočítává podle aktuálního jednotného železničního kurzu.



Atmosféra prvního příjezdu Vltavy do Prahy se nesla ve znamení častušek.



Vlakový personál FPK působí sice přísně, je však proslulý profesionalitou.



Servis na palubě spojů zahrnuje také nápoje včetně tradičního ruského čaje.



Vladimir Kaljapin (vpravo) předvádí vybavení oddílů zástupcům ČD.

→ Pokračování ze strany 1

Nové vozy budou do provozu zařazovány postupně, v současnosti soupravu tvoří vagony z devadesátých let. Již nyní ale cestující mají na palubě k dispozici plný servis. Kromě vody, občerstvení, tisku, suvenýrů nechybí ani tradiční ruský čaj. Cenová politika má výrazný rozptyl tak, aby oslovila široké vrstvy potenciálních zákazníků.

Nejlevnější jízdenka se dá pořídit za zhruba 160 eur (skupinová sleva od šesti cestujících), nekomfortnější kupé 1. třídy single, tedy pro jednoho cestujícího, přijde na cca 355 eur. Platí přitom, že jde vždy o globální ceny, jež zahrnují jízdné i lůžkový příplatek. Navíc jsou poskytovány různé slevy, například seniorům nad 60 let nebo naopak dětem a mládeži. České dráhy, které nabízejí ve všech svých mezinárodních pokladnách jízdní

doklady na EN Vltava připravují ve spolupráci s FPK další zvýhodnění. Lákadlem se má stát rodinná nebo narozeninová sleva, ještě levnější jízdenky by měly být k dispozici velkým skupinám.

Kapacita vlaků poroste

V současné době poskytuje šestivozová souprava kapacitu 240 míst. Zájem je však obrovský – jízdenky jsou až do poloviny ledna vyprodány, úspěšně se plní

i spoje s odjezdem v polovině února. FPK proto zvažuje posílení Vltavy až na dvanáct vozů s kapacitou přes 350 míst. Ukaže se, že memorandum o spolupráci mezi Ruskými a Českými drahami z roku 2012 nezůstává prázdňým dokumentem. Ostatně ruská expanze dálkových spojů po Evropě, které míří do Helsinek, Paříže, Berlína a Nice, slaví úspěch. A Praha by se mohla stát jednou z nejžádanějších destinací vůbec. VÁCLAV RUBEŠ

Moravské posádky vyjely na zkušenou do Vídně

Na exkurzi nejen do vozového depa společnosti ÖBB, ale především do výrobního závodu Siemensu ve Vídni, kde se vyrábějí jednotky Railjet, se vypravila skupina vlakových posádek, především ze střední a jižní Moravy. Průvodčí a vlakvedoucí se vydali na obhlídku vozidel, která budou české posádky doprovázet v dvouhodinovém taktu na trase Břeclav – Praha a zpět.



vedoucí,“ říká Lukáš Maxmilián Stružka z břeclavského DSVČ.

Po exkurzi v depu se skupina českých železničářů přesunula do vídeňské čtvrtě Simmering, kde se nachází výrobní

závod firmy Siemens pro výrobu kolejových vozidel. Průvodci po hale, Alexander Almer a Daniel Prostředník, ukázali návštěvě, kde se montují hlavní rámy a kde se sestavují boční stěny a následně

kompletují kovové konstrukce vozidla. V lakovně mohli železničáři vidět lakování pomocí moderní techniky a nakonec zhlédli kompletaci vozidel. „Nikdo z nás ještě výrobu neviděl, a proto jsme byli všichni nadšeni,“ popisuje Stružka.

Ohromení nejen velikostí

Průvodčí vlaků EuroCity Dita Darmovzalová říká, že při návštěvě depa ÖBB byla ohromena jeho velikostí, funkcí, vybavením a v neposlední řadě čistotou, a to i v prostorách, kde se opravují diesellové lokomotivy. „Je úžasné vidět, jak se vyrábějí vozy takzvané od podlahy až po poslední detaily,“ říká. Břeclavská kolegyně Taťána Šeráková ji doplňuje: „Nejvíce se mi líbilo, že se v Railjetech pamatuje i na nejménší díky dětskému koutku. Také jsem obdivovala konstrukční a ergonomické provedení plošiny pro vozíčkáře, kterou jsem si osobně vyzkoušela.“ MARTIN HARÁK

Nezapomeňte na prolongace jízdních výhod pro rok 2014

Lhůta pro provedení prolongace jízdních výhod je opět stanovena od 1. ledna do 28. února. V uvedeném termínu je nutné uhradit příslušnou částku (viz přehled). Provedením platby se prodlouží platnost aplikace Železniční průkazka na In Kartě na další období. Prolongační částka uhrazená pro rok 2013 je platná pouze do 28. února 2014.

Jak a kde zaplatit

Prolongační částku můžete uhradit u pokladní přepážky Českých drah nebo v eShopu ČD (v eShopu ČD lze úhradu provést prostřednictvím platební karty nebo systémem PaySec na stránkách www.cd.cz/eshop). Jestliže je prolongační částka hrazena bez předložení In Karty nebo prostřednictvím eShopu ČD, doporučujeme provést následnou aktualizaci In Karty u pokladní přepážky nebo na příslušném personálním útvaru. I v případě nedržení In Karty musí být

prolongační částka ve vyhlášeném období uhrazená.

Novinky v letošním období

Od 1. března bude možné požádat o duplikát In Karty nejen u personalisty, ale také u nejbližší pokladní přepážky nebo v eShopu ČD s úhradou příslušného poplatku (100 korun), v eShopu ČD vyjma případů blokace z důvodu poškození držitelem nebo vadného čipu (tuto skutečnost je nutné řešit přes personalistu nebo pokladní přepážku). Po podání žádosti o duplikát In Karty bude zadateli nově u pokladní přepážky, v eShopu ČD nebo u příslušného personalisty vytištěna předběžná In Karta-duplikát, kterou se bude do doby výdeje finálního duplikátu prokazovat ve vlaku. Duplikát s novou platností na 6 let bude vyroben nejpozději za 28 dní ode dne podání žádosti a bude doručen k příslušnému personalistovi nebo na libovolnou pokladní přepážku.

Výše prolongačních částek

1000 Kč	Zaměstnanci Skupiny ČD, SŽDC, Drážního úřadu, ministerstva dopravy*	1000 Kč	Pozůstalí (vdovci, vdovci, vyjma sirotků)
500 Kč	Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotků)	1000 Kč	Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (vyjma dětí)
500 Kč	Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotků)	500 Kč	Důchodci

* Týká se zaměstnanců MD podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy.

U zaměstnanců ČD bude duplikát In Karty doručen vždy k příslušnému personalistovi, neboť výdej duplikátu In Karty je svázán s výdejem karty oprávnění jako součástí zaměstnaneckého průkazku. U rodinných příslušníků zaměstnanců ČD lze doručit duplikát také na libovolnou pokladní přepážku.

Upozorňujeme, že jako každý rok je nutné doložit na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé potvrzení o pobírání invalidního důchodu (do věku 65 let) a u pozůstalých potvrzení o pobírání vdovského, vdoveckého nebo sirotčího důchodu. Toto potvrzení musí mít platnost pro rok 2014.

Vlaky SC a bonusové služby

Při použití vlaku SC si držitel jízdních výhod dle předpisů ČD Ok 9 a Ok 10 zakoupí místenku SC podle ceníku (úroveň IV. až IX., 100 až 250 korun). Poté má nárok na čerpání bonusových služeb. Pokud však nastoupí do vlaku SC bez platné místenky, zaplatí podle tarifu TR 10 přírážku ve výši 500 korun, při platbě na místě 250 korun. Po zaplacení přírážky může obsadit volné místo k sezení, nemá však nárok na bonusové služby. Držitelé jízdních výhod dle předpisů ČD Ok 9 a Ok 10 mají nárok na čerpání prémiových služeb v 1. vozové třídě vlaků EC/IC pouze v případě, pokud si doplatí jednorázový či časový doplatek do 1. třídy. Nárok tedy nemají například držitelé železniční průkazky pro 1. vozovou třídu z titulu funkce. Podrobnější informace k prolongačím jsou na www.cd.cz v sekci O nás – Kariéra – Zaměstnanecké výhody – Aktuality. ŠÁRKA PUPÍKOVÁ

Ne každé staré vozidlo má smysl zachraňovat. Na každou smysluplnou záchranu se také nepodaří sehnat finance nebo kapacity. I přesto jsou sbírky Národního technického muzea velmi cenné a nadále se rozrůstají. Z těch relativně moderních trakcí sem v budoucnu přibudou například Laminátky nebo Břejlovci.

Na konci minulého roku se na diskuzních stránkách o železnici řešila otázka sešrotování vaku poválečné parní lokomotivy 556.0254. Někteří přispěvatelé to dokonce označovali za barbarství. Má někdo právo zničit parní lokomotivu, byť dochovanou v mnoha exemplářích? Nejen o záchraně nemovitých památek jsem hovořil s ředitelem Železničního muzea NTM Michalem Novotným.

Vedete v Národním technickém muzeu podobná dilemata, jaké stroje zachránit a jaké už ne?

Řešíme stejné problémy. Také my si pokládáme otázku, co zachovat, tedy získat do sbírky, a co již není z kapacitních důvodů reálné. Kdybychom chtěli zachránit všechna stěžejní vozidla, která souvisí s historií železniční dopravy v této zemi, musely by být kapacity deponitářů více než trojnásobné. V současnosti se proto snažíme do sbírky získat stěžejní hnací i tažená vozidla, která nám dosud scházejí. Z modernějších trakcí máme například zájem o Laminátku, prototyp Šestikoláka, Čmeláka nebo Břejlovce. V některých případech se ale musíme smířit se zachováním dokumentace. Je jasné, že názory na zachování toho či ono konkrétního vozidla se mezi odborníky a nadšenci různí. Musíme proto i počítat s tím, že naše rozhodnutí o tom, co zachovat a co naopak obětovat, se mohou stát dříve nebo později terčem kri-



FOTO AUTOR

děle sloužící horská lanová dráha na našem území. Naposledy jsme v loňském roce řešili záchranu artefaktů železniční historie z areálu dílen v Bubenčech, kde se díky pochopení vedení podařilo pro Národní technické muzeum získat část staršího dílenského vybavení. Na podzim jsme tam nechali demonstrovat i několik „malých“ několikátunových točnic na podvozky, jež jsou zatím uloženy v Chomutově, a jednou s nimi po zrestaurování počítáme pro expozici našeho Železničního muzea na pražském Masarykově nádraží.

Když už zmiňujete budoucí expozici v prostorách někdejšího lokomotivního depa na Masarykově nádraží, před časem tu byla sejmuta stavební uzávěra. Jak tam pokračují práce na obnově?

Areál je od roku 2002 v držení Národního technického muzea. Za tu dobu se povedlo formulovat jasnou obsahovou představu, jak by mohl

MICHAL NOVOTNÝ

Vystudoval historii a archivnictví na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy. V Národním technickém muzeu pracuje od roku 2008, kdy tu začínal v oddělení dějin vědy a techniky. V roce 2012 se stal ředitelem Železničního muzea NTM, jehož hlavní expozice se má nacházet v prostorách bývalého lokomotivního depa ve stanici Praha Masarykovo nádraží. Ve spolupráci s Depem historických vozidel ČD se významným způsobem podílí na záchraně cenných, starých železničních vozidel v České republice.

muzeum vypadat. Zatím však v rozběhu prací bránila stavební uzávěra uvalená na oblast Masarykova nádraží, která byla relativně nedávno sejmuta. V současnosti pracujeme na přípravě zadání soutěže na architektonické řešení a vlastní projekt.

obdivovat cestující vlaků jedoucích po Novém spojení.

Po řadě let byly loni dokončeny práce na opravě hlavní budovy Národního technického muzea na Letné. Co vy osobně považujete za největší lákadla po rekonstrukci?

Kdysi jsem se zabýval historií budovy technického muzea na Letné. Její osudy byly velmi komplikované. Od roku 1910 bylo sídlo muzea ve Schwarzenberském paláci na Hradčanech, roku 1938 se po dlouhých peripetiích začalo stavět na Letné, ale hned za protektorátu byl objekt zabrán poštovní správou. Po válce se expozice muzea do nového objektu sice dostaly, ale až do konce 90. let tu byl vždy nějaký „nájemník“ v podobě jiných institucí, který neumožňoval plně využít budovu pro muzejní účely. Tento stav se změnil až na základě rekonstrukce probíhající od roku 2006 a teprve v roce 2013 se podařilo završit původní záměr využít budovu na Letné do posledního metru čtverečního pro expozice a výstavy.

Kromě expozice dopravy v hale ve dvoraně, která je stálicí a pro mnohé návštěvníky i synonymem Národního technického muzea, máme v současnosti k dispozici dalších jedenáct stálých expozic. Některé byly kompletně modernizovány, jiné vznikly nově. Návštěvníci si například oblíbili novou expozici Hornictví a hutnictví s obnoveným rudným a uhelným dolem. Ten, kdo tu nebyl od otevření v roce 2011, Národní technické muzeum nepozná.

Jaké jsou názory návštěvníků na provzdušnění dopravní haly, kde se už nachází méně vozidel než dříve?

Stojí za tím zejména redukce počtu železničních vozidel, a to právě z důvodu plánování nového muzea na Masarykově nádraží. Tam podle současného scénáře počítáme s 38 vozidly s možností jejich příležitostné obměny. Více prostoru v dopravní hale se proto týká hlavně silničních vozidel. Menší počet železničních exponátů v hale na Letné se návštěvníkům snažíme kompenzovat během tradičních Dní otevřených dveří v železničním deponitáři v Chomutově, který pravidelně třikrát do roka zpřístupňujeme veřejnosti.

Jak spolupracujete s Depem historických vozidel ČD a muzeem v Lužné?

Tato spolupráce je pro nás zcela klíčová a letitá. Obě muzejní instituce se však liší. Máme společné cíle, i když trochu jiný přístup. Lužná se více soustřeďuje na provoz a živou nostalgii, my jsme zaměřeni primárně na dokumentaci, na budování sbírky, která stran vozidel nutně nemusí být provozní. Z konkrétních věcí řešíme předně zápůjčky sbírkových předmětů. Jedná se například o zápůjčku vozidel, která by jinak byla v Chomutově zamčená, do stálé expozice v Lužné. České dráhy mají navíc zapůjčeno do péče i několik vozidel, která udržují v provozu a příležitostně prezentují v pohybu, na což my nemáme ani personální kapacitu, ani licenci. Další formou spolupráce jsou například Dny otevřených dveří v deponitáři v Chomutově, kam České dráhy z Lužné vypravují již několik sezon parní vlak.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

V soutěži jsme se ptali na Karla Čapka

V posledním loňském čísle jsme na straně 10 vyhlásili čtenářskou soutěž o pět výtisků nové knihy Posázavský pacifik z Prahy do Čerčan a Dobříše na starých pohlednicích. Ptali jsme se vás, se kterou významnou osobností naší literatury je spjata Stará Huť, kam kdysi vedla jedna z významných vleček této tratě. Správná odpověď zní Karel Čapek. Tento spisovatel zde měl romantické letní sídlo. V roce 1963 mu ve Staré Huti na jeho počest vybudovali památník. Zmíněnou knihu od nás dostanou: Roman Prendký z Mníšku pod Brdy, Anna Langerová z Opavy, Jan Šurovský z Prahy, Alena Režáčková z Liberce a Otto Kotek z Kolína. Výhercům gratulujeme.

První RegioShark na Pardubicku



V pondělí 23. prosince 2013 vyrazila na trať z Pardubic do Hlinska v Čechách nová motorová jednotka s označením 844.030 – první RegioShark v Pardubickém kraji. Pro tento úsek tratě jsou určeny dvě soupravy, přičemž druhá (844.031) by měla být dodána během ledna 2014. Ještě v prvních dnech nového roku jsou postupně dokončovány poslední závěsy strojevedoucích, proto je jejich oběh upraven na tyto potřeby. Na trati z Pardubic do Hlinska v Čechách a Havlíčkova Brodu byly dosud všechny vlaky vedeny Regionovými – první dvě sem České dráhy nasadily počátkem roku 2008. Pro cestující tak nové vlaky znamenají po necelých šesti letech další posun v kvalitě cestování. Nasazením RegioSharků do běžného provozu také odpadá u některých vlaků potřeba posilování dnešní soupravy řady 814 v příměstském úseku Pardubice – Slatiňany o další vozidlo. Ušetřené Regionovy budou v rámci Pardubického kraje nasazeny dle dohody s objednatelům dopravy na jiných úsecích.

Loučení s Bardotkami na osobních vlacích

Dne 15. prosince 2013 vyjely plánovaně naposledy lokomotivy řady 749 DKV Praha, PJ Vršovice. I když není vyloučen jejich záskok za řadu 754 či 750.7, šlo zároveň o poslední turnusové nasazení Bardotek v osobní dopravě v Českých drahách. Ráno vyjely na soupravě vlaku patrových vozů číslo 29081 z Vršovic na hlavní nádraží stroje 749.121 a 107. Lokomotiva 749.121 odvezla vlaky 9057/9062 do Čerčan a zpět. Lokomotivě 749.107 se dostalo cti vézt údolími Vltavy a Sázavy vlaky 9055/9058/9063/9064, přičemž podvečerní 9064 měl být tím úplně posledním pravidelným „bardotkovým“. Lokomotivy původně označené T 478.1 sem přišly před více než čtyřmi desítkami let.

(rub, mš, mn)

Železniční exponáty přesuneme na Masarykovo nádraží

tiky. V případě kolejových vozidel, kde je na uložení každého stroje zapotřebí kolem 20 metrů koleje, panují zkrátka jiné podmínky než třeba při sbírání žárovek nebo domácích spotřebičů.

A co tažená vozidla? Těch je typově více než hnacích a nejsou tak pod drobnohledem. Nemůže se stát, že by nějaké zcela zmizelo v propadlísti dějin?

Předtím jsem hovořil obecně o všech vozidlech. V případě tažených vozidel je vzhledem k velké šíři jejich typů nevyhnutelné, že vše zachováno nezůstane. Musím ale zdůraznit, že není nutné vše zachovat v originálu 1:1, v řadě případů opravdu postačí pro uchování informace o vozidle již zmíněná dokumentace v podobě plánu, fotografie či modelu. Nicméně mezi vytipovanými vozidly, která bychom rádi získali do sbírky, je celá řada právě těch tažených, která nám ve sbírce hodně scházejí.

Jaké jsou konkrétní poslední úlovky do vašich sbírek?

Akviziční činnost našeho muzea je poměrně široká. Pravidelně se objevují nabídky předmětů, které dosloužily, jak od



Kdybychom chtěli zachránit všechna stěžejní vozidla, která jsou součástí železniční historie této země, musely by být kapacity deponitářů více než trojnásobné.

institucí, tak jednotlivců. V roce 2012 to byl například dar města Pec pod Sněžkou, které věnovalo několik tun artefaktů bourané lanovky na Sněžku, což byla v době ukončení provozu nejstarší a nej-

Přes veškeré administrativní problémy však objekt jen nechátral. Povedlo se vám například opravit střechu...

Před čtyřmi lety se povedlo obnovit střechu, což vrátilo budovám na důstojnosti

z pohledu jejich památkové hodnoty. Důvodem opravy byl tehdy již havarijný stav střešní krytiny. Zastřešení bylo provedeno velmi citlivě břidlicovou krytinou, což mohou ostatně již teď z výšky

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

REGIOJET PŘIŠEL O EXKLUZIVITU NA LINKU DO NĚMECKA

Projekt Jančurova Regiojetu na spolupráci s německým dopravcem Deutsche Bahn ohledně vlakového spojení mezi Prahou a Hamburkem se zadržává. DB po dvou letech od oznámení o „exkluzivním jednání“ s Regiojetem oznámily, že se nebrání spolupráci i s někým jiným. V praxi tak mohou i po roce 2015 mezi oběma městy dál operovat vozy Českých drah, které přitom měly podle původních vyjádření už teď v prosinci přestat jezdit. „Otevření novým partnerům“ nastalo u DB poté, co Regiojet připustil, že má problémy s financováním vlaků na novou trasu. „Banka má problémy nám půjčit, protože mezi Prahou a Ostravou jezdíme se ztrátou,“ řekl majitel Regiojetu Radim Jančura. Regiojet má pro trasu objednané vozy v rumunské vagonce Astra. Původně měly být k dispozici již v listopadu.

IDNES.CZ 18. 12. 2013

JEDNOTNÁ JÍZDENKA PRO MORAVU A SLEZSKO NEBUDE

Myšlenka jednotné jízdenky na veřejnou dopravu po celé Moravě a Slezsku vzala za své. Desítky milionů korun, které na její uskutečnění měly putovat z evropských fondů, zřejmě zůstanou v Bruselu. Naše úřady se nedokázaly domluvit, takže přidělenou dotaci nevyužijí. Myšlenka předplatné jízdenky s elektronickou peněženkou na ostatní lístky by přinesla lidem výhody: mohli by cestovat bez ohledu na dopravce za výhodnější cenu, než kdyby si kupovali klasickou papírovou jízdenku. A úřady by zase měly informace o tom, jak a kudy lidé cestují nejčastěji, podle toho by šlo upravovat trasy linek i jízdní řády. Ministerstvo dopravy si ale myje ruce. Naopak tvrdí: záleží na dohodě všech těch, kteří by chtěli krajské systémy propojovat. Krajů, měst, Českých drah či krajských dopravních koordinátorů.

LIDOVÉ NOVINY 20. 12. 2013

ZAUJALO NÁS

Zní to paradoxně, ale „díky“ problémům ministerstva dopravy vyčerpat dotace od Evropské unie by si mohli polepšit cestující na dráze. Za miliardu korun, původně určenou pro stavby železnic a silnic, chce stát od příštího roku nakoupit na rychlíkové spoje nové vlakové soupravy. Ty by pak pronajímali jednotlivým dopravcům.

MF DNES 19. 12. 2013

OBCE BROJÍ PROTI VYSOKORYCHLOSTNÍM TRATÍM

Vysokorychlostní železnici nechceme, vzkazuje na kraj i na ministerstvo dopravy osmička obcí z Vysočiny. Po všech se těsně před Vánoce začaly šířit nesouhlasné petice. Podepisují je stovky lidí, kolem jejichž domů by za 15 let mohla vést nová trať spojující Prahu s Brnem. Trasa se více blíží dálnici D1. Jenže na Jihlavsku a Pelhřimovsku vyvolala poprask. Trasa železničního koridoru, kterým by vlaky mohly jezdit až třisetkilometrovou rychlostí, se plánuje už poněkud dříve. První verze kopírovala spíše nynější železniční trať z Kolína přes Havlíčkův Brod dále na Brno a počítá se s ní v územních plánech. Vznikly i další dvě varianty, které se dělí u Vlašimí. Jedna vede severněji na Havlíčkův Brod, druhá přes Pelhřimov na Jihlavu. A právě ta se nyní zdá pravděpodobnější.

MF DNES 23. 12. 2013

SLEVA DESET MILIONŮ NESTAČÍ. LÍPA BÝVALÉ NÁDRAŽÍ NEKOUPI

Ani sleva deset milionů korun nepřiměrá českolipskou radnici koupit areál bývalé železniční stanice Česká Lípa město v Mimoňské ulici nedaleko Kauflandu. Město přitom jedná s Českými drahami o koupi areálu ležícího na strategickém místě už dlouhá léta. „České dráhy zprvu chtěly město areál prodat za zhruba 66 milionů korun, což je cena pro město absolutně nepřijatelná,“ řekla Deníku mluvčí radnice Kristýna Brožová. Podle ní nyní České dráhy (ČD) deset milionů zlevnily, radnice by však musela další miliony zaplatit Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), které v pozemcích patří kolejiště a některé stavby. Město tak nyní vyčkává na oceňovací majetku SŽDC, poté bude chtít po ČD takovou slevu, která cenu majetku SŽDC v areálu zohlední.

DENIK.CZ 23. 12. 2013

KAM JET

Výstava v Chrudimi se zaměří na Zamračené



Železniční modeláři z Chrudimi ve spolupráci s Chrudimskou besedou a za podpory Českých drah a federace FISAIC vás zvou na výstavu modelů a kolejí velikostí H0, TT, N. Akce se uskuteční ve výstavní síni Divadla Karla Pippicha v Chrudimi, a to ve dnech 24.–26. ledna a 31. ledna až 2. února. Na výstavě, jež se letos tematicky zaměří na padesáté výročí výroby prototypů Bardotek neboli Zamračených, nebudou chybět ani fotografie se železniční tematikou. Více informací o akci najdete na webových stránkách www.tombart.wz.cz.

Mašinkový víkend na pardubickém zámku

O výstavě Království mašinek na Pardubickém zámku jsme již informovali. Ve dnech 18. a 19. ledna od 10 do 18 hodin (v neděli do 16 hodin) se zde koná doprovodná akce Mašinkový víkend, na níž svá kolejiště v provozu předvedou členové Společnosti přátel železničního modelářství a železnice z Chocně (www.malevlakky.cz). Vstupné pro dospělé činí 50 korun. Výstavní sály jsou bezbariérové. Mezi partnery akce patří České dráhy.

Na Posázavský pacifik do klubu v Podbabě



V sobotu 25. ledna proběhne tradiční prezentace Činnosti Klubu železničních modelářů v Podbabě u příležitosti Dne otevřených dveří Domu dětí a mládeže hlavního města Prahy. Návštěvníci se mohou těšit na ukázky provozu jednoho z největších klubových kolejišť u nás, jehož námětem se staly skutečné železniční tratě. Hlavním motivem kolejiště je totiž reálná trasa Čerčany – Světlá nad Sázavou zhruba v letech 1960 až 1970, tedy legendární Posázavský pacifik, trať trampů a rekreantů.

Modeláři zpřístupní své dílo mezi 10. a 16. hodinou. Na místo se nejlépe dostanete ze stanice metra Dejvická (konečná stanice trasy A) tramvají až na konečnou Podbaba, případně autobusem směr Suchdol do stanice Čínská. Stanice techniků se nachází v ulici Pod Juliskou u hotelu Crowne Plaza Prague, dříve Internacionál, (který dominuje širokému okolí). Pokud nestihnete uvedený Den otevřených dveří na konci ledna, můžete si modelové kolejiště prohlédnout ještě v sobotu 15. února.

(mn, rub)

Posádky vlaků vyšší kvality dostaly posilu z regionů

Snahou Českých drah je dostat na vlaky vyšší kvality personál, který je po odborné, jazykové a prozákaznické stránce na vysoké úrovni. Z toho důvodu se konala na konci minulého roku v Chebu, Praze a Valašském Meziříčí tříkolová výběrová řízení, do nichž se mohli přihlásit všichni zájemci o tuto náročnou práci. Pro řadu zaměstnanců ČD se jednalo o atraktivní příležitost ke kariéernímu vzestupu. Komise hodnotila nejen jejich znalosti, ale i vzhled a slovní projev.

Kdo chce pracovat jako vlakvedoucí ve vlaku EuroCity, musí se umět domluvit buď anglicky, nebo německy. To je základní pravidlo, které zohledňovala komise při výběrovém řízení na nové vlakové čety do spojů vyšší kvality loni v říjnu a v listopadu. Kritérií ale bylo samozřejmě více. V komisi, která měla nelehký úkol na starosti, zasedali odborníci Českých drah, včetně ředitele VDOD Petra Barocha.

Uchazeči se prezentovali v modelových situacích

„Nedílnou součástí výběrového řízení byla i odborná zkouška, kde zaměstnanci museli dokázat, že ovládají předpisy a tarif Českých drah, a také zákaznický pohovor. U pohovoru jsme zjišťovali takzvanou přidanou hodnotu, kterou každý jednotlivec vládne v menší nebo větší míře. Jedním z důležitých aspektů byla schopnost asertivity například při mimořádné události, v případě nezařazení vozu první třídy nebo i při nehodě. Zkusili jsme nastínit různé modelové situace a současně jsme po našich průvodcích a vlakvedoucích chtěli například



KONKURZ. Adepti prokazovali své odhodlání a vědomosti před komisí, ve které zasedal také Petr Baroch (třetí zprava), ředitel VDOD. FOTO AUTOR



MÁME ÚROVEŇ. Na doprovod spojů vyšší kvality jsou kladeny značné profesní nároky.

ILUSTRACNÍ FOTO MICHAL MÁLEK

ukázku hlášení příjezdu vlaku do stanice či jeho zpoždění,“ popisuje průběh výběrového řízení ředitel Petr Baroch.

Komise se jednoznačně shodla na tom, že sebelepší vlak nezachrání špatně se chovající či reagující člen vlakového doprovodu. „České dráhy se obecně posuzují nejen podle kvality vozidlového parku, ale především podle jeho personálu. Proto doplňujeme stavy na vlacích vyšší kvality, tedy spojích EuroCity, InterCity, Expres, EuroNight a SuperCity, právě těmito lidmi, kteří přicházejí z regionální nebo běžné rychlíkové dopravy,“ dodává Petr Baroch. Komise hodnotila rovněž celkový vzhled zaměstnanců, jejich upravenost a výběr oděvu, ale také slovní projev. Uchazeči měli vyjádřit, proč pracují na železnici a co je na této práci baví.

Když je personál příjemný, ani zpoždění tolik nevadí

„Cestující většinou akceptují třeba i velké zpoždění vlaku, když je v doprovodu příjemný zaměstnanec, který umí leckdy dusnou atmosféru odstranit třeba jen správným a vstřícným chováním a hlavně cestující ve vlaku průběžně a správně informuje. To každý uvítá,“ říká vedoucí RCVD Valašské Meziříčí Zdeněk Furmánek. Vybrané posádky z Valašského Meziříčí navíc od jízdního řádu 2014 úplně poprvé v historii ČD zajišťují práci na vlakových četách ve spojích kategorie EuroCity a Expres. „Pro námi vybrané lidi to bude nejen profesní, ale i finanční postup, který si určitě zaslouží,“ dodává Furmánek.

Hlavní kontrolorka Českých drah Petra Kloknerová doplňuje, že je vynikající, když regionální průvodčí a vlakvedoucí dovedou přenést své zkušenosti i do vlaků vyšší kvality. „Většina lidí, kteří se hlásí do výběrových řízení, má jasnou představu, co chce dělat a také jaký očekává kariéerní postup. Oceňuji i jejich odvahu přihlásit se na trochu jiný druh práce, kde se vyžadují vyšší nároky.“

Valaši míří do EuroCity

Daniel Šin z RCVD Brno, který jezdí jako vlakvedoucí na osobních vlacích a rychlících, má touhu se na vlacích vyšší kvality setkávat se širším spektrem cestujících. „Na regionálních spojích se setkávám spíše s tuzemskou klientelou, u vlaků vyšší kvality je běžné obsluhovat lidi z celého světa. Baví mě cizí jazyky a rád s lidmi komunikuji, proto jsem se do výběrového řízení přihlásil. Jsem připraven i na krizové situace ve vlaku a myslím, že je umím zvládat.“ Mladého kolegu doplnila průvodčí z Valašské-



Cestující většinou akceptují třeba i velké zpoždění vlaku, když je v doprovodu příjemný zaměstnanec, který umí leckdy dusnou atmosféru odstranit třeba jen správným a vstřícným chováním.

ho Meziříčí Daniela Pítrová, která doprovází vlaky již dvanáctým rokem.

„Jsem potěšena, že i Valaši budou jezdit na vlacích vyšší kvality, proto bych tento tým ráda doplnila. Mám již zkušenosti s dálkovou dopravou, takže si dovedu poměrně reálně představit, jak vypadá situace v přeplněném EuroCity. Jinak si myslím, že cestující jsou v podstatě všude stejní. Pokaždé se k nim musí přistupovat jako k zákazníkům a vlakový doprovod by měl každému z nich umět podat pomocnou ruku. Na vlacích vyšší kvality mě mimo jiné láká, že cestující kladou větší požadavky na vlakový doprovod. Pro mě osobně je to výzva. Ráda s cestujícími komunikuji a pomáhám jim řešit problémy související s cestováním. Strach z cizinců opravdu nemám, protože jsem na tyto cestující zvyklá z vnitrostátních rychlíkových spojů,“ dodává. **MARTIN HARÁK**

Stipendijní program ČÉDés nabízí další volná místa

Populární program ČÉDés znovu vyhláší výběrové řízení do dalšího ročníku. Atraktivní nabídka je tradičně určena pro žáky devátého ročníku základních škol, kteří mají zájem o práci strojvedoucího u Českých drah. Přihlášku však mohou podat i žáci z partnerské střední školy, kteří již studují vybraný maturitní obor. Termín pro podání závazné přihlášky do stipendijního programu je 28. února 2014.

Jistota pracovního místa láká

Do Stipendijního programu ČÉDés budou vybíráni výlučně žáci, kteří projeví velký zájem o železnici. Uchazeč, který uspěje při ústním pohovoru, musí následně absolvovat zdravotní prohlídku. Mezi důležitá výběrová kritéria patří i dosavadní studijní prospěch. Žák, který podepíše stipendijní smlouvu, získá během studia mnohé finanční výhody a benefity a zároveň se zaváže nastou-

Co požadujeme:

- dobrý zdravotní stav
- výborné studijní výsledky na střední škole
- úspěšné absolvování maturitního oboru
- schopnost pracovat v týmu
- samostatnost, spolehlivost a odpovědnost
- nástup do pracovního poměru k ČD.

Co nabízíme:

- měsíční příspěvek na studium
- příspěvek na ubytování v domově mládeže
- příspěvek na studijní pomůcky
- jízdní výhody
- odbornou praxi v provozu ČD
- jisté pracovní uplatnění.



Do loňského výběrového řízení se přihlásilo přes sto žáků. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

pit do pracovního poměru k ČD na dobu minimálně 5 let.

Mezi cíle stipendijního programu patří přilákat mladé lidi na železnici, získat potenciální nové zaměstnance a zlepšit věkovou strukturu zaměstnanců. Průměrný věk u technických a provozních profesí je totiž ve společnosti

České dráhy stále vysoký. Generaci kvalifikovaných zaměstnanců, kteří odcházejí do důchodu, je proto nutné nahradit „mladou krví“.

Absolventi programu ukázali odborné znalosti v provozu

Stipendijní program ČÉDés, který přispívá i k rozvoji odborných dovedností žáků se zájmem o železnici, byl zahájen 1. září 2009. Letos na jaře se tak uskutečnil již 6. běh výběrového řízení. Každoroční značný zájem o stipendijní program jednoznačně dokazuje, že České dráhy mají na trhu práce pověst stabilního a perspektivního zaměstnavatele. Rovněž se ukazuje, že absolventi stipendijního programu jsou pro práci v provozu dobře připraveni, o čemž mimo jiné svědčí jejich úspěšnost v odborných kurzech a odborných zkouškách v rámci přípravy na pracovní pozici strojvedoucího nebo vlakvedoucího osobních vlaků.

V loňském roce nastoupilo do pracovního poměru u Českých drah 28 absolventů Stipendijního programu ČÉDés. Dva stipendisté pracují na pozici vlakvedoucího osobních vlaků, jeden stipendista nastoupil na pozici informátora železniční dopravy a další stipendista nastoupil do depa na pozici elektromechanika. Na pozici strojvedoucího v přípravě nastoupilo loni 24 absolventů stipendijního programu. V současné době se připravují na plnohodnotný výkon na pracovních pozicích strojvedoucího.

Více informací o Stipendijním programu ČÉDés, včetně seznamu partnerských středních škol, podmínek výběrového řízení a formuláře přihlášky ke stažení, najdete na webových stránkách www.cd.cz v sekci O nás – Kariéra. V případě dotazů můžete psát na e-mailovou adresu stipendium@gr.cd.cz nebo volat na telefonní číslo 972 232 763.

PETR HORÁLEK



KRÁTCE

Přes 100 lokomotiv bude vybaveno GSM-R

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo vybaví v letošním roce 104 lokomotiv rádiovým zařízením určeným pro komunikaci v systému GSM-R dle evropského standardu EIRENE (TSI Řízení a zabezpečení). V současné době probíhá výběrové řízení na dodavatele zakázky podle zákona o veřejných zakázkách. Dopravce tak směřuje své investiční aktivity k naplnění evropského standardu uplatňovaného na vybraných tranzitních železničních tratích ČR, které jsou průběžně vybavovány tímto novým rádiovým zařízením. Projekt bude představovat dosazení, oživení a kontrolu funkčnosti vozidlové části systému, který se skládá z antény, komunikačního modulu GSM-R, bloku logiky, ovládacích modulů pro stanoviště strojvedoucího dle UIC612, napáječe a související kabeláže v lokomotivě. Nedílnou součástí je programové vybavení a návaznost na stávající rádiové zařízení. Drážní vozidla tak budou vybavena vozidlovou radiostanicí pro spojení v rámci interoperabilního systému při řízení drážní dopravy.

Cílem a smyslem realizace projektu je kompatibilita se stacionární částí systému, který má přímý vliv na řízení a organizování drážní dopravy, přizpůsobení parametrů standardům Evropské unie a posílení zavádění interoperability. Implementace rádiových zařízení sítě GSM-R do vozidel je plně v souladu se záměry a cíli Evropské unie vedoucími ke sjednocení systémů komunikace mezi dopravci a národními infrastrukturálními částmi. Vybavování lokomotiv rádiovým zařízením je velmi nákladné a díky realizaci projektu „Radiostanice GSM-R ČD Cargo v letech 2013–2014“ se tento proces výrazně urychlí. Tento projekt navazuje systémem na obdobný projekt realizovaný v letech 2010–2012.

Projekt PROBIS už běží v ostrém provozu

Na konci loňského roku byl v ostrém provozu spuštěn nový provozně-obchodní informační systém PROBIS, přičemž projekt PROBIS byl zahájen v listopadu 2011. Implementace systému byla rozdělena do čtrnácti samostatných projektů, které poskytují ucelenou informatickou podporu jak provozním, tak i obchodním procesům společnosti. Záměrem bylo vytvořit jednotný provozně-obchodní informační systém, jehož komponenty jsou vzájemně logicky a datově provázány. PROBIS svým konceptem reagovat nejen na současné požadavky plynoucí z legislativy EU, ale i na interní potřeby společnosti ČD Cargo vyvolané snahou posílit své postavení na trhu nákladní vlakové dopravy jak v České republice, tak i v regionu střední Evropy.

Z pohledu naplnění požadavků legislativy EU byly v rámci jednotlivých projektů podniknuty potřebné kroky k naplnění daných funkčních oblastí definovaných v TSI TAF (Technické specifikace pro interoperabilitu subsystémů telematických aplikací v železniční nákladní dopravě). Interně se pak jednalo o generační obměnu informačních systémů spojenou s technologickou standardizací, rozšířením stávajících funkcionalit a zvýšením kvality provozních a obchodních dat společnosti. Implementace požadavků TSI-TAF do nových informačních systémů znamenala pro ČD Cargo zásadní změnu nejen z pohledu zavedení nových technologických postupů, ale i z pohledu stávajících procesů, které nasazení systémů vyvolalo.

(tis)



PŘED VYKLÁDKOU. Za několik minut přistaví lokomotiva 751.335 výsypné vozy s hnojivem na vlečku NAVOS v Javorníku ve Slezsku (leden 2012). FOTO MICHAL ROH ML.

Přeprava průmyslových hnojiv má rostoucí tendenci

Průmyslová hnojiva patří u ČD Cargo mezi významnou přepravní položku. V roce 2012 vlaky tohoto železničního dopravce odvezly více než 400 tisíc tun této komodity, výsledky loňského roku lze odhadovat minimálně na stejné úrovni. Téměř polovina z dotčených přeprav připadá na dovoz, zejména ze Slovenska.

Ve vlacích ČD Cargo se přepravují jak kapalná hnojiva v cisternových vozech, tak hnojiva v pevném skupenství ve výsypných vozech různých konstrukcí, výjimečně i v krytých vozech. Největší podíl z výše uvedených přeprav představuje dovoz hnojiv do České republiky (47 procent), přičemž nejvíce je jich dováženo ze Slovenska, ze známého výrobního podniku Duslo, který se nachází nedaleko města Šaľa v Nitrianském kraji. Dusíkatá hnojiva se zde vyrábějí již od roku 1958. Význam firmy ještě vzrostl po roce 2005 poté, co se stala součástí nadnárodního holdingu Agrofert. Vlečka výše uvedené firmy je k celostátní dráze připojena ve stanicích

Trnovec nad Váhom. Ta byla v uplynulém roce odesílatel stanicí pro více než 3 200 vozových zásilek s hnojivem do České republiky. Dalším významným zahraničním dodavatelem průmyslových hnojiv je polská společnost Zakłady Azotowe Puławy, ze které bylo do České republiky v loňském roce vlaky dopravce ČD Cargo dovezeno více než 1 300 vozů močoviny a dusíkatých a draselných hnojiv.

Výroba hnojiv v Lovosicích má stoletou tradici

Významný podíl představují rovněž vnitrostátní zásilky hnojiv (30 procent). A není divu, vždyť v České republice se nachází jeden z jejích nejvýznamnějších výrobců – akciová společnost Lovochemie, opět součást holdingu Agrofert. Tradice výroby hnojiv v Lovosicích sahá hluboko k počátkům 20. století, neboť již roku 1904 zahajuje Adolf Schram v Lovosicích výrobu kyseliny sírové a také superfosfátu. Bohužel jen část současné produkce je odvážena po železnici. Důvodů je několik. Část hnojiv na export míří do zahraničí po Labi. V neprospěch železnice ve vnitrostátní dopravě hraje jednak krátká přepravní vzdálenost a také omezené množství hnojiv mířící k jednotlivým odběratelům. Dávno už je pryč doba, kdy každý zemědělský nebo

agrochemický podnik nakupoval obrovská množství hnojiv, která poté vpravil do půdy bez ohledu na to, zda to bylo nebo nebylo potřeba.

Někdy je nutná příprzež

K nejvýznamnějším odběratelům v České republice, kteří se dnes zásobují hnojivem po železnici, patří například ZZN Polabí, ZZN Pelhřimov, Agropodnik Domažlice nebo Primagra. Nejen díky těmto příjemcům ožívá zejména na podzim a na jaře řada méně frekventovaných lokálních tratí čilým ruchem. Protože průmyslová hnojiva jsou často přepravována ve skupinách vozů, což je mimochodem jeden z kroků ke zlepšení profityability přeprav jednotlivých vozových zásilek, bývá zátěž manipulačních vlaků značná. Mnohdy je nutné nasadit i další lokomotivu jako příprzežní nebo postrkovou. Kromě tarifních bodů ležících na hlavních tratích patří k cílovým stanicím vozů s hnojivem třeba Městec Králové, Struhařov, Blatná, Radomyšl, Blatná, Bystřice nad Pernštejnem, Strunkovice nad Blanicí nebo Katusice.

Právě poslední jmenovaná dopravná je dnes již jediným bodem ležícím na trati Mělník – Mladá Boleslav, ve kterém je realizována manipulace s železničními vozy. Kromě vozů s hnojivem, kterých se na vlečku zdejšího Agrodružstva v loňském roce přistavilo přibližně 120, se zde také vykládá tříděné hnědé uhlí; ročně přibližně 30–40 vozů. Manipulační koleje v dalších dopravnách, dříve sloužící zejména nakládku cukrové řepy, jsou už dnes sneseny nebo zarůstají travou.

MICHAL ROH

Průmyslová hnojiva ve vlacích ČD Cargo



- V roce 2013 činila přeprava průmyslových hnojiv více než 400 tisíc tun.
- Největší část přeprav připadá na dovoz: 47%. Vnitrostátní přepravy mají podíl 30%.
- Mezi nejvýznamnější zahraniční přepravce patří slovenský podnik Duslo a polská firma Zakłady Azotowe Puławy.
- V tuzemsku se ponejvíce přepravují výrobky Lovochemie, ZZN Polabí, ZZN Pelhřimov, Agropodnik Domažlice nebo Primagra.

Na workshopu o dopravě mezi Evropou a Asií

Pod záštitou projektu Evropské unie „Síť kompetence pro interoperabilitu železniční infrastruktury“ se ve školícím středisku Zkušebního centra Výzkumného Ústavu Železničního konal 21. listopadu workshop s názvem Vytvoření podmínek pro širší organizované využití kontejnerové železniční dopravy mezi Evropou a Asií. Workshop byl určen zejména pro studenty vysokých škol, ale i odbornou veřejnost.

Potenciál pro převod přeprav kontejnerů z moře na kolej

S velkým ohlasem se setkala prezentace Alana Andonova, vedoucího skupiny intermodálních přeprav ČD Cargo, na téma Současný stav a budoucnost překladišť kombinované dopravy mezi SR a Ukrajinou. Potvrdil, že existuje potenciál převodu některých přeprav kontejnerů mezi ČR a Asií z námořních cest na kontinentální, především železniční. Mezi Slovenskem

a Ukrajinou mají napojení na širokorozchodnou trať terminály kombinované dopravy Dobrá a Velká Ida – provozovatelem tohoto terminálu je ČD Interport. Možnosti překládky intermodálních jednotek na široký rozchod jsou i v terminálech Batevo, Čop a Matovce. Slovenské ministerstvo dopravy plánuje také výstavbu dalšího terminálu s napojením na širokorozchodnou trať v Košicích.

O ekonomických a provozních aspektech kontejnerových přeprav mezi Evropou a Asií hovořil Miroslav Chytil a vedoucí kontejnerových přeprav Lillie G. Krutonog z Express-Interfracht Czech. Společnost s dlouholetou tradicí na evropském trhu a ve státech bývalého SNS uvedla mimo jiné hlavní rozdíly mezi námořní a železniční dopravou. Ta námořní je výrazně levnější, ale doba přepravy směrem Evropa trvá 35–45 dní. Cena v železniční dopravě je o 20–40 procent vyšší, ale doba přepravy představuje

jen 12–16 dní. Je ovšem znevýhodněna výrazně vyšší kapacitou námořní přepravy, celní bariérou (zejména mezi Čínou a Kazachstánem), nižší bezpečností a existencí dvojího rozchodu kolejí.

Kontakty s Čínou se zintenzivní

Václav Cempírek s Jaromírem Širokým z Univerzity Pardubice se zabývali technickými a technologickými řešeními pro železniční propojení Asie – Evropa. Hovořili i o projektu FELB, který využívá infrastrukturu čínských železnic, Transsibijské magistrály a evropských železnic. Úsilí o zkrácení doby přepravy na Transsibijské magistrále je úspěšné. Zatímco v roce 2009 trvala doba přepravy 9 dní a vlaky po ní projížděly průměrnou rychlostí 45,8 km/h, v roce 2012 byla přepravní doba zkrácena na 7 dní a průměrná rychlost se zvýšila na 58,3 km/h.

Heda Hansenová z Obchodní fakulty Ekonomické univerzity v Bratislavě před-

stavila model pro analýzu transakčních nákladů v exportní ceně zboží s aplikací na dodání po železnici. Na téma IT a informační podpora přeprav zboží po železnici na trase Asie – Evropa hovořil ředitel marketingu a projektový koordinátor Petr Kroča ze společnosti OLTIS Group. František Stolárik a Jaromír Hladký z Dopravně-vědecké společnosti v Bratislavě přistoupili k tématu kontejnerové železniční dopravy z hlediska sociálně-ekonomického, ekonomického a geografického pod názvem Euroasijské dopravní koridory – možnosti rozvoje. OECD totiž předpokládá, že Čína a Indie se v roce 2060 budou podílet na globálním domácím produktu 46 procenty (asi dvojnásobek oproti současnosti). Přednášky a prezentace z workshopu vyjdou ve sborníku a budou také k dispozici na CD. (čdc)

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA

01/2014

železnicič.čís.22

7

Železničář je s vámi právě dvacet let



Už je to téměř neuvěřitelných 20 let od okamžiku, kdy vyšlo první číslo Železničáře jako periodika Českých drah. Stalo se tak přesně 12. ledna 1994. Za tu dobu se noviny transformovaly v časopis, upravovaly se rubriky i pravidelný obsah, skládka redakčního týmu a v neposlední řadě i čtenáři. Když si dnes vezmete do ruky staré výtisky, naplno si uvědomíte, jak moc se změnil nejenom tento titul, ale především poměry na české železnici.

Všichni jsme se dohodli, že „Železničář“ nebude být jen o železnici. Ad si to budeme zapisovat, neboť není žádná hranice. Naše úloha je informovat o všem, co se děje v železnici, ale také o světě kolem nás. Železničář je tedy časopisem, který se zabývá nejen železniční tematikou, ale také širším kontextem, který železnici ovlivňuje a který ji ovlivňuje. Vlastně je to tak, že železnici ovlivňuje každý, kdo se s ní setkává. A to je právě ten svět, který se nám otevírá. Železničář je tedy časopisem, který se zabývá nejen železnici, ale také širším kontextem, který železnici ovlivňuje a který ji ovlivňuje. Vlastně je to tak, že železnici ovlivňuje každý, kdo se s ní setkává. A to je právě ten svět, který se nám otevírá.

Jak se rodily podnikové noviny

Mnoho do panství se mi vřel okamžik. Byl jsem v lednu 1994 a redaktor časopisu, který se jmenoval Železničář. Byl to časopis, který se zabýval železniční tematikou, ale také širším kontextem, který železnici ovlivňuje a který ji ovlivňuje. Vlastně je to tak, že železnici ovlivňuje každý, kdo se s ní setkává. A to je právě ten svět, který se nám otevírá.

Výchází časopis Čp pro Vás

Časopis je určen pro všechny zaměstnance Českých drah. Je to časopis, který se zabývá železniční tematikou, ale také širším kontextem, který železnici ovlivňuje a který ji ovlivňuje. Vlastně je to tak, že železnici ovlivňuje každý, kdo se s ní setkává. A to je právě ten svět, který se nám otevírá.

LEDEN 1997



PROSINEC 1999

První výtisk změny designu. Pravidelně výtisků barevných stránek - zatím jen na první a poslední straně.



KVĚTEN 1997

Číslo 1997. První číslo s pravidelnými barevnými stránkami.

12. LEDEN 1994

Vychází první číslo v režii redakce Železničář.



NA VOLÁNÍ ČTENÁŘŮ SLÝŠÍME

Čtenáři nám pomáhají zlepšovat obsah časopisu. Jsou to lidé, kteří nám dávají zpětnou vazbu a pomáhají nám být lépe s vámi.

Soutěžní otázka

Číslo 1994. Soutěžní otázka týkající se historie železnice.



DUBEN 2009

Titul prošel výraznými redesignem ve vzhledu i v obsahu.

Table with 2 columns: Year, Price. Rows for 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014.

ŘÍJEN 2011

Změna periodiky na formát A4, novými tituly a obsahem.



LISTOPAD 2013

Nová úprava designu a obsahu.



LEZEN 2014

První číslo nové úpravy.

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

Jak vypadá všední den strojvedoucího na stanovišti v Pendolinu

Na určené pracoviště Praha hlavní nádraží přichází Michal Kučera vždy s náskokem. Většina strojvedoucích dojíždí do práce vlakem nebo městskou veřejnou dopravou a nedá se spoléhat na to, že vše pojede na minutu přesně. V první řadě se strojvedoucí musí ohlásit personálnímu strojmistrovovi osobně, nebo v případě Provozního pracoviště Praha hlavní nádraží telefonicky do depa ve Vrsovicích, že je přítomen na pracovišti a připraven k jízdě.

„Stroj mistr každého z nás informuje o případných výlukách na trati nebo změně průběhu pravidelné směny a současně si zaznamená naši připravenost k jízdě. Poté se v provozní místnosti seznamujeme s novými vyhláškami, rozkazy a nařízeními důležitými pro výkon služby, jejichž přečtení stvrzujeme svým podpisem. V některých případech řešíme i odlišnosti od běžného stavu. Například na vozbu Pendolin z Prahy do Františkových Lázní nebyly v minulém grafikonu na jednotkách dosazeny sešitové jízdní řády pro tuto trasu, které jsme si museli vyzvedávat na provozním pracovišti. Stejná situace se týká například lokomotiv zvaných dispečerky, které slouží jako záložní stroje pro případ mimořádnosti,“ popisuje Michal Kučera z DKV Praha.

Nejdříve vše zkontrolovat

Po nezbytných administrativních úkonech se strojvedoucí vydá pro svoji lokomotivu, od které vyfasuje klíče, na odstavné koleje ve stanici nebo v depu. Pokud střídá kolegu na ose, zkontroluje v provozní místnosti počítači, jak přesně jeho vlak jede. Podle toho se vydá s malým předstihem na nástupiště. Odstavnou lokomotivu nebo jednotku musí po každé nejdříve zkontrolovat, jestli jsou všechny důležité části a přístroje funkční. Jde například o přístroje mající přímo vztah k bezproblémovému provozu lokomotivy umístěné ve strojovně, podvozky, v případě elektrické trakce sběrače proudy nebo vlakový zabezpečovač.

Zkontrolovat se musí také životně důležitá věc – přístroje regulující tlak vzduchu v brzdovém potrubí, což je vlastně zkouška brzdy. „Pokud se nestřídáme takzvaně na ose, je nutné se podívat do knihy předávky a knihy oprav, zda není na stroji nějaký přetrvávající problém. To z toho důvodu, kdyby začala mašinka na trati zlobit. Kdo je informován, ten je připraven,“ říká strojvedoucí.



Pokud se nestřídáme takzvaně na ose, tak je nutné se podívat do knihy předávky a knihy oprav zda není na stroji nějaký přetrvávající problém.

Žádný pracovní den strojvedoucího není stejný jako ten druhý. Kvůli stavu vozidla, situaci na trati, počasí, ale i psychickému stresu z mimořádností. Strávili jsme jeden den se strojvedoucím Michalem Kučerou, kterého můžete občas vidět na stanovišti Pendolina na trase Ostrava – Praha – Plzeň – Cheb – Františkovy Lázně. Stejně jako většinu jeho kolegů ho práce baví a inspiruje.



ZÁCVIK. V úseku Plzeň – Cheb proškoloval Michal Kučera (vlevo) kolegy, kteří vykonávali tzv. poznání tratě. Strojvedoucí totiž musí přesně vědět, kde se nacházejí konkrétní návěstidla, aby se orientovali i za ztížených podmínek. FOTO AUTOR (3x)

Co je největší problém? Lidi

Po zkoušce brzdy se nahlásí výpravčímu, že je připraven k odjezdu. Podle přesných tabulek má každý stroj pro konkrétní vlak určeny takzvané hranice, což znamená čas, kdy by měl být stroj

vytaven na vlak. V ten moment je už strojvedoucí pod kontrolou síťového a lokomotivního dispečera ČD a vydává se na svoji cestu. „Největším problémem při jízdě je asi uhlídat lidi, kteří vstupují do kolejí. Často na takové jedince sta-

čí silná houkačka, aby rychle uskočili, ale vždy jde o nepříjemný adrenalin. Nikomu nepřejí pocity, které v takové situaci s kolegy prožíváme.“

V obrátové stanici si strojvedoucí lokomotivu nebo jednotku, pokud je na to

čas, zkontroluje. Na Pendolinu může odstranit například možné drobné nedostatky v konfiguraci jednotky či technické problémy, které se dají většinou jednoduše vyřešit resetováním některého z mnoha počítačů – např. špatně fungující klimatizace či vakuová toaleta.

Na záviku kolegů do Františkových Lázní

Jednotky Pendolino začaly od jízdního řádu 2014 jezdit do západních Čech každý den a ne už jen o víkendech jako dřív. Díky tomu se na zvýšený počet vlaků musela doškolit řada dalších strojvedoucích. A právě na jedné z těchto směn proškoloval Michal Kučera své kolegy Jana Černého a Luboše Hucka. Ti museli vykonat tzv. poznání tratě, které je nezbytné proto, aby přesně věděli, v jakém úseku jsou například tzv. vypínačky (dělení napájecích úseků), ale také návěstidla, a dovedli se tak orientovat na trati například za tmy a v mlze.



Největším problémem při jízdě je asi uhlídat lidi, kteří vstupují do kolejí. Často na takové jedince stačí silná houkačka, aby rychle uskočili, ale vždy jde o nepříjemný adrenalin. Nikomu nepřejí pocity, které v takové situaci s kolegy prožíváme.

Kučera své dva kolegy během jízdy upozorňoval i na radikálně zvýšené rychlosti na nové koridorové trati z Berouna do Rokycan, kde došlo ke zvýšení rychlosti z původních 100 až na 160 km/h, a na další zmodernizovaný úsek z Plzně do Chebu, kde se navíc v některých úsecích každý kilometr nebo dva rychlosti mění v rozmezí mezi 90 až 150 km/h. Strojvedoucí tak musí zůstat v absolutním střehu, zvláště pak při vyšších rychlostech. Oba strojvedoucí „v záviku“ byli mile překvapeni, jak se tato trať podstatně změnila od doby, kdy po ní jezdili s osobními i nákladními vlaky.

„Pendolino je na tento druh tratě naprosto optimální, ale musí se zde jezdit takřka na hranici maximálních technických možností jednotky, protože jinak jízdní řád nedodržíme. Ale je to reálné, záleží jen na cviku, perfektní znalosti tratě a výborném stavu našich jednotek,“ říká s úsměvem Michal Kučera.

MARTIN HARÁK



HLÁŠENÍ. Na trase musí strojvedoucí průběžně komunikovat s výpravčími i dalšími dopravními zaměstnanci.



KONTROLA. V obrátové stanici strojvedoucí odstraňuje drobné technické nedostatky ve fungování WC.

Na Těšínsku berou dvojjazyčnost jako samozřejmost

Neven železničáři a místní usadilci vědí, že na trati 320 ve Slezsku se mohou setkat s česko-polskými nápisy. Ty se nacházejí na úseku od Mostů u Jablunkova až po Třinec. Pro Těšínsko je to prostě typické. Podle přednostky stanice Český Těšín Svatava Pejšková se česko-polské názvy zaváděly s postupující stavbou železničního koridoru v letech 2007 až 2013. Obce si obvykle zažádaly o změnu názvu a Drážní úřad jim po projednání vyhověl. Pro toleranci dvojjazyčných názvů obecně zákon stanovuje početnost občanské menšiny nad deset procent, což je v některých slezských obcích i několikrát překročeno. Například v jízdním řádu se leckterý dvojjazyčný název sice nacházel, ale současně nebyl zaveden v systému prodeje jízdenek či v samotných vlacích nebo důležité železniční dokumentaci, což způsobovalo přinejmenším překvapení.

Vandalské útoky na cedule

Podstata dvojjazyčných názvů vychází z geografické polohy i historie Těšínska. Ačkoliv toto území patřilo k českým zemím již od roku 1327, po první světové válce zde drtivá většina obyvatel mluvila polsky. Po několikadenní válce a zásahu

velmocí nakonec došlo v roce 1920 ke kompromisnímu rozdělení území. Československo obhájilo asi 55 procent rozlohy Těšínska – i zde ale převažovali Poláci. K eskalaci napětí v regionu později přispěla mnichovská dohoda a násilná změna hranic na podzim 1938. Po druhé světové válce mnoho Poláků z Těšínska raději odešlo. Určitá národnostní nevrzivosť však existuje i v současnosti, byť se projevuje jen na okraji společnosti.



KDE TO JSEM? Cestující si už na dva názvy na nástupišti zvykli. Zmatky byly jen na začátku, když se cedule v polštině instalovaly. FOTO AUTOR (2x)

„Bohužel se tento negativní jev projevuje v řadě stanic, ale i zastávek v našem obvodu. Nejmasivnější útok vandálů jsme několikrát zaznamenali ve stanici Bystřice (Bystrzyca), kde již několikrát neznámí pachatelé rozbili nebo zcela zničili světelné nebo kovové cedule. Ušetřeny nezůstaly ani silniční označníky. Opravdu si nedovedu vysvětlit takovou hloupost. Lidé, kterým se zde v kraji říká gorolové neboli česky horalé,

Kde mají stanice/zastávky dvoji jména

Mosty u Jablunkova (Mosty koło Jablunkowa)
Bocanovice (Boconowice)
Návsí (Nawsie)
Hrádek (Gródek)
Bystřice (Bystrzyca)
Vendryně (Wędrynia)
Třinec centrum (Trzyniec Centrum)
Třinec (Trzyniec)
Třinec-Konská (Trzyniec-Końska)
Ropice zastávka (Ropica przystanek)



tady žijí stovky let většinou v symbióze s ostatními,“ komentuje situaci přednostka Pejšková.

V pokladnách znějí oba jazyky

„Drtivá většina mých zaměstnanců má polské občanství, vzdělání v polštině, a přesto to v kontaktu a hovoru s nimi vůbec nepoznáte,“ říká československá přednostka. Dodává, že češtinu mají sice jako druhý jazyk, ale ovládají ho bravurně. „Po naszymu“ vlastně mluví všichni, ale i těm, kteří mluví spisov-

ně česky, občas nějaké to slůvko v řeči uklouzne. „V našich pokladnách se tomu nelze zcela vyhnout. Cestující jsou různí a někteří starousedlíci s pokladníky prostě česky mluvit nechtějí. Naši lidé jsou na to zvyklí, dvojjazyčný fenomén berou jako něco, co do kraje patří. Občas ale zaslechne nespokojenou kritiku, že instalace cedulí byla zbytečná, finančně nákladná a složitá. Problém s tím mají snad jen turisté, kteří sem přijedou z vnitrozemí,“ dodává Svatava Pejšková. MARTIN HARÁK

Z Berlína do Kodaně vlakem pod pět hodin namísto současných sedmi? Podle německo-dánského plánu realita již v roce 2021. Nový podmořský železniční tunel spojí tyto dvě země a nahradí tak legendární trajektové spojení známé jako Vogelfluglinie, které funguje mezi Rødby a Puttgardenem od roku 1963. Místo hodinového nalodění, plavby a vylození tak spoje ICE projedou pod Fehmarnovou úžinou za sedm minut.



PŘÍJEZD DO DÁNSKA. Století a půl staré plány na železniční spojení mezi severem Německa a dánským ostrovem Zeeland se nyní stávají skutečností. Za několik let bude hotovo.

Vogelfluglinii zvoní hrana: nahradí ji nový tunel

Pevné propojení mezi Skandinávií a Německem zůstává snem již od roku 1863. V téže roce zeměměřič Gustav Köhnke navrhl železniční spojení mezi Kodaně a Wandsbekem, dnes předměstím Hamburku. Za pár let by měli cestující trasy nazývané Vogelfluglinie (tedy něco jako trasa tažných ptáků) mezi Rødby a Puttgardenem dostat pevnou půdu pod nohama. Od roku 2015 zahájí Dánsko výstavbu 17,6 km dlouhého spojení pod mořským dnem mezi ostrovy Rolland (Dánsko) a Fehmarn (Německo). Německý partner je zodpovědný za výstavbu silniční a železniční infrastruktury, která na toto spojení navazuje. Původně byla plánována výstavba mostu, který by ale byl na jednom z nejfrekventovanějších námořních spojení v Severním moři zaoceánským lodím na překážku. V roce 2021 by proto měly vlaky a auta Fehmarnovou úžinu překonávat pouze pod mořským dnem a doba trajektů, které dnes slouží k převozu aut i celých ICE vlaků, by se tak měla stát minulostí.

Průřez tunelem



ním provozem 78 nákladních a 40 vlaků osobní přepravy. Náklady na výstavbu by se měly za vybrané mýtné vrátit za 39 let. Dalším důležitým aspektem pro pevné spojení, které má překonat vzdálenost



Obří dopravní stavba mezi Německem a Dánskem je již v plném proudu. Celkové náklady mají dosáhnout částku 5,5 miliardy eur.



Osmdesát devět jednotlivých kusů tunelu, každý dlouhý až 217 metrů, bude vyráběno ve speciálně zřízeném závodě v Rødby. Každý kus má vážit až 3 500 tun, ale přesto dokáže plout po mořské hladině.

z ostrova Fehmarn na Belt, není jen nejkratší spojení mezi Skandinávií a Německem, ale také fakt, že jde o důležitou součást evropského dopravního koridoru číslo 5 vedoucího z finských Helsinek do španělské Valetty.

V potrubí na mořském dně

Na rozdíl od právě otevřeného spojení pod Bosporským průplavem nebo od Eurotunelu pod kanálem La Manche, které byly stavěny razicí metodou, se bude na Vogelfluglinii jednat o tunel, který bude ponořen na mořské dno. Stavební postup není nový, ale kvůli hloubce moře, která se v těchto místech pohybuje okolo 30 metrů, není zcela jednoduchý. Osmdesát devět jednotlivých kusů tunelu, každý dlouhý až 217 metrů, bude vyráběno ve speciálně zřízeném závodě v Rødby. Každý kus má vážit až 3 500 tun, ale přesto dokáže plout po mořské hladině. Jednotlivé kusy tunelu budou taženy remorkéry na přesně určená místa, kde budou ve speciálně vytvořeném rýze v mořském dně potopeny, spojeny a zasypany kamením. Po nějakém čase se v těchto místech vytvoří přirozené mořské dno.

Nejhlubší část příkopu úžiny bude mít 35 metrů s tím, že tunelové sekce budou vysoké asi 10 metrů, takže zařízení umístěné na člunech a provádějící hloubení příkopu se bude muset dostat do hloubky více než 45 metrů. Bagrováním vznikne příkop asi 40 až 50 metrů široký a 12 až 15 metrů hluboký. Celkem bude vytěženo zhruba 20 milionů metrů krychlových pudy. **STANISLAV HÁJEK**



DNES. Jednotky ICE zatím překonávají moře pomocí trajektu.

Náklady se vrátí do 40 let

Dánsko je přesvědčeno, že plánovaná investice 5,5 miliardy eur na výstavbu se vyplatí. Důkazem pro to jsou předchozí moderní stavební díla, která se stavěla přes takzvaný Malý a Velký Belt, nebo téměř osm kilometrů dlouhé spojení Öresund mezi Kodaně a švédským Malmö. Spojení Öresund se zasloužilo o to, že silniční a železniční doprava mezi těmito městy se téměř zdvojnásobila a doprava přes Velký Belt pak téměř zčtyřnásobila. Od roku 2000, kdy se otevřelo železniční spojení přes Öresund, se tranzitní nákladní přeprava přes Dánsko zvýšila o 33 procent.

Pro pevné spojení, které má překonat vzdálenost z ostrova Fehmarn na Belt, se počítá v roce 2025 s denním provozem 8 000 vozidel (dnes je jich zhruba 5 300), ale také současně s každodenním

KRÁTCE

Ukázali rychlovlaky pro trať Tokio – Nagano

Japonská železnice JR East představila nový typ rychlovlaku E7 pro spojení Tokia a Nagana. Po otevření 228 kilometrů dlouhé tratě Hokuriku Shinkansen budou E7 jezdit až do Kanazaw. Firma Kawasaki Heavy Industries spolu s dceřinou společností JR East J-TREC vyrobí 17 vlaků E7 pro JR East a 10 vlaků pro JR West s označením W7. Jednotky s maximální rychlostí 260 km/h nabídnou 18 míst v uspořádání 2+1, 63 míst v uspořádání 2+2 a 853 míst v běžné třídě s uspořádáním míst 3+2.

Zprovozněno šest nákladních koridorů

Dne 10. listopadu bylo v souladu s nařízením 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu uvedeno do provozu šest z plánovaných devíti koridorů. Zprovoznění klade zátěž především na správce infrastruktury. Železniční společnosti mohou na jednotném kontaktním místě požádat o přípravu přeshraniční dráhy a tím se vyhnout podávání jednotlivých žádostí u každého národního správce infrastruktury zvlášť. Zbývající koridory budou zprovozněny v listopadu 2015.

Společná výroba vozů s Čínou je příliš drahá

Operátor PKP Cargo a pobočka čínské společnosti CNR Jinan Railway Vehicles plánují ukončit činnost společného podniku CNR Cargo Wagon. Ten funguje od roku 2010. Partneri plánovali montáž nákladních vozů z dílů dodávaných z Číny do montážních dílen ve Štětíně s tím, že použít čínských komponentů by mohlo být o 30 procent levnější než místní výroba. Studie a zkušební montáž ale ukázaly, že projekt není ekonomicky proveditelný kvůli nákladům na dopravu a rostoucím platům v ČR.

Další jednotky Flirt zaplatí skoro celé EU

Během slavnostní akce v Sopronu dne 6. prosince předal výrobní podnik Stadler Rail první ze čtyř elektrických jednotek Flirt, které byly objednány operátorem přeshraniční dopravy GySEV. Z celkové částky 20,3 milionu eur uhradí Evropská unie 85 procent. První dvě elektrické vícedílné jednotky byly dodány 60 dní před termínem, což umožnilo, aby byly dány do provozu na nedávno modernizované trase Sopron – Szombathely – Szentgotthárd od změny jízdního řádu.

Východoafrické země propojí nová dráha

Na konci minulého roku začala výstavba prvního úseku přeshraničního koridoru v délce 2 937 km, který spojí přístavní město Kampala v Ugandě s hlavním městem Kigali v Rwandě. Stavba zajistí i novou trasu mezi Mombasou a Nairobí jako doplněk ke stávající trati s metrovým rozchodem. Celkové náklady na projekt činí úctyhodných 13,5 miliardy dolarů. Finanční podporu zajistila Čína. Trať je navržena pro osobní vlaky s maximální provozní rychlostí 120 km/h a nákladní vlaky s rychlostí 80 km/h. **(Pešť, oz, acri)**

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Františkovy Lázně – LH Pawlik *****/***

Jarní prázdniny v Aquaforu 2. 2.–16. 3. 2014
7 nocí s polopenzí, 5 lehkých lázeňských procedur, neomezený vstup do aquaparku, malé překvapení pro děti, dětský koutek.
Cena: od 7 130 Kč/os./pobyt, dítě do 5 let zdarma, dítě 6–10 let cena od 4 830 Kč, dítě 11–18 let cena od 5 920 Kč



Česká republika

Liberec – Hotel Centrum Babylon ****

VÝHODNÁ NABÍDKA PRO KLIENTY CK ČD travel, s.r.o.
Termín: 4. 1.–31. 3. 2014
Cena: 2 690 Kč/osoba/2 noci, dítě do 13,99 let ZDARMA v doprovodu dospělé osoby
Cena zahrnuje: 2x ubytování, 2x polopenzí, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku, možnost ranního plavání od 8 hodin. Možnost prodloužení pobytu za příplatek 1 100 Kč/osoba/noc.



Česká republika

Luhačovice-Pozlovice – hotel Vega ***

Jedinečný relaxační balíček, termín do 31. 3. 2014
Cena: 1 914 Kč/os./pobyt nástup Ne–St, 2 262 Kč/os./pobyt víkendové termíny
Cena zahrnuje: 2 noci, 2x polopenzí, 1x relaxační vinnou masáž zad a šíje, perličkovou koupel – pro ženy, pivní hydromasáž dolních končetin – pro muže, 2x inhalaci, 1x saunu/infrasaunu, 2x whirlpool, hotelové pantofle, župan, 1x jízdu na sněžném skútru, 1x lahev vína na pokoji.



Slovensko

Lázně Sliach – LD Palace ***

LÁZEŇSKÝ BENEFIT – ZKRÁCENÝ/KLASIK
Cena: 2 950 Kč/6 390 Kč/os./pobyt
Cena zahrnuje: 3/7 nocí, 3x/7x plnou penzi (snídaně – bufet, oběd + večeře – výběr ze 4 menu, salátový bar, pitný režim), balneo-rehabilitační program: 7/14 léčebných procedur/pobyt, BONUS: volný vstup do rehabilitačního bazénu (voda 31 st.).



Itálie

Neapolský záliv a jeho okolí

Vlakový poznávací zájezd na staré FIP!!!
Termín: 19.–24. 3. 2014, cena: 5 590 Kč
Cena zahrnuje: 3x ubytování v hotelu nebo penzionu se snídaní, 2x místenku, služby vedoucího zájezdu. Jeden z nejkrásnějších koutů Itálie – Neapolský záliv a jeho okolí – navštívíme antické Pompeje, zámek a rozlehlé zahrady v Casertě, antické chrámy v Paestu, celodenní výlet na nejkrásnější ostrov v zálivu – Capri.
Více informací na telefonním čísle 972 243 051 – Veronika Žebrakovská

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

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



CO SE STALO

Neodůvodněný vjezd vlaku na obsazenou kolej.

HLAVNÍ PŘÍČINY

Včasná neuzavření přivolávací návěsti, neuvedení zabezpečovacího zařízení do základního stavu po pominutí závady.

DOPORUČENÍ VYŠETŘOVATELŮ

Zajistit, aby přivolávací návěst byla ukončena vjezdem vlaku za návěstidlo, na kterém byla tato návěst aktivována.

PŘIJATÁ OPATŘENÍ

Zahájení ověřovacího provozu ve dvou stanicích ovládaných z JOP na tratích s automatickým blokem, ve kterých bude doba omezení svícení přivolávací návěsti zkrácena na 120 sekund.

U VJEZDU. K souběhu událostí přispěla také členitost terénu. Rozhledové poměry u vjezdových návěstidel jsou sniženy.

FOTO MARTIN HARÁK

Adamov 2013: Kauza nehlídané přivolávačky

V pondělí 4. února 2013 došlo ve stanici Adamov k mimořádné události, kdy vlak EuroCity vjel na obsazenou kolej. Přestože nedošlo k žádným škodám, média neopomněla zdůraznit, že vlaky od sebe zastavily pouhých 30 metrů, aniž by se reportéři hlouběji zabývali okolnostmi. Zsvěceným však přinesla tato událost jinou palčivou otázku: Je princip obsluhy přivolávací návěsti na elektronických stavědlech správně nastaven?

Příběh začal takřka banální závadou. Všichni výpravci a dispečeri, kteří ovládají zabezpečovací zařízení typu ETB (velmi zjednodušeně elektronická stavědla s jednotným obslužným pracovištěm), důvěrně znají takzvanou fialovou smrt. Jde o výpadek technologických počítačů, které vykonávají povely obsluhy ze zadávacího počítače a zároveň zaručují jejich bezpečnost – rizikové operace buď nevykonají, nebo žádají od obsluhy potvrzení povelu. Jejich výpadkem výpravci ztratí dohled nad polohou výhybek, obsazením kolejových úseků, a z toho důvodu nemůže normální obsluhou stavět jízdní cesty až do obnovy jejich činnosti.

Start počítačů až na třetí pokus

Tato velmi nepříjemná záhada nastala i v pondělí 4. února ve stanici Adamov. Stalo se tak ve chvíli, kdy se ke stanici blížil po druhé traťové koleji od Brna osobní vlak 4012 (Křenovice horní nádr. – Rájec-Jestřebí), pro nějž měl výprav-

vlak – EC 278 (Graz Hbf. – Praha hl. n.), který obsadil druhý přibližovací úsek a následně zastavil u posledního oddílového návěstidla autobloku. Poté strojvedoucí EC 278 podle předpisu pokračoval v jízdě podle rozhledových poměrů do úseku obsazeného vlakem 4012.

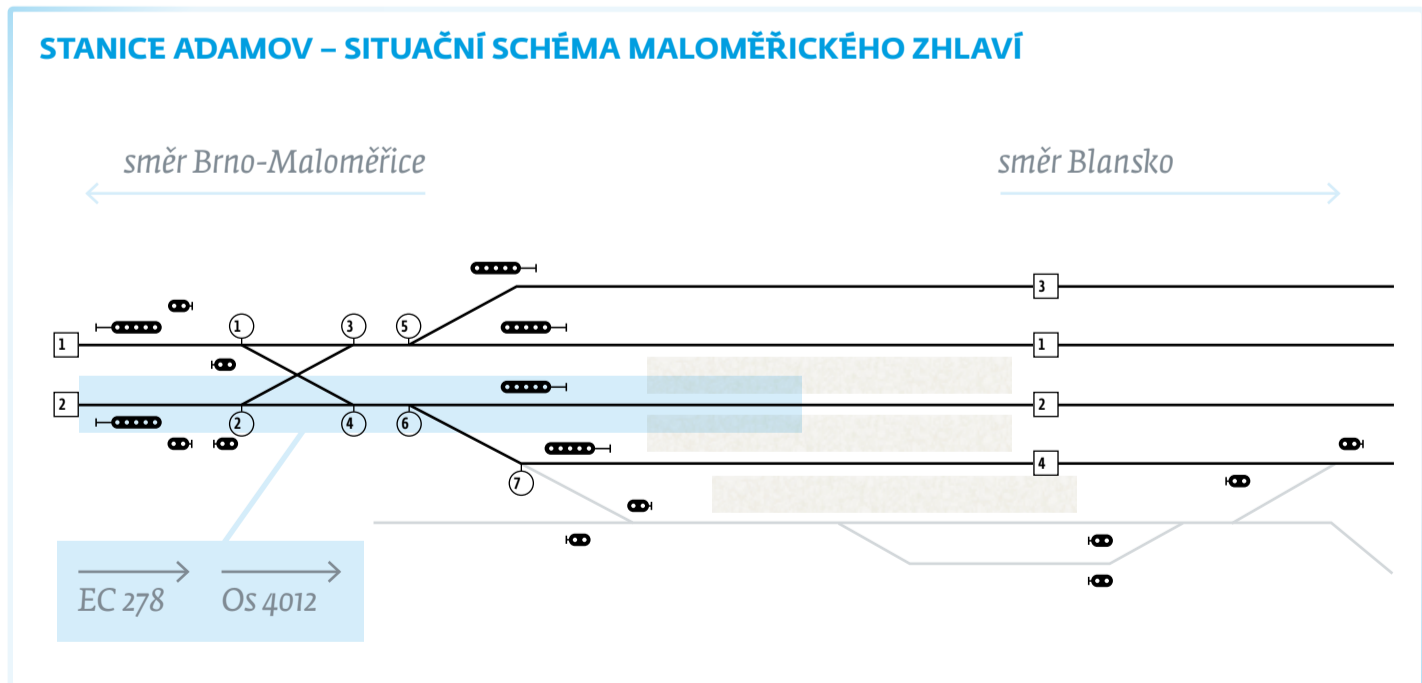
Chyba v časovém presu?

Funkce zabezpečovacího zařízení v Adamově byla sice obnovena, ale zařízení si „pamatovalo“ předchozí stav, tedy postavenou vlakovou cestu pro vlak Os 4012, a tudíž byla tato cesta držena pod nouzovým závěrem. Výpravci měl v tu chvíli dvě možnosti. V souladu s předpisem označit všechny držené kolejové úseky pod nouzovým závěrem a zadat jejich uvolnění, což ale trvá tři minuty, a teprve po jejich zrušení normální obsluhou znovu postavit cestu pro osobní vlak. Nebo proti předpisovému ustanovením dovolit okamžitě (a ušetřit tak 3 minuty) vjezd vlaku na přivolávací návěst i přesto, že zabezpečovací zařízení nebylo v poruše.

Jak dlouho má svítit přivolávačka?

Bohužel přesně tento scénář nastal v Adamově. Tři minuty aktivní přivolávací návěsti, které výpravci nevěnovali náležitou pozornost, „přilákala“ do stanice v 10.53 nejen osobní vlak (což bylo zamýšleno), ale o 77 vteřin později i EC 278 (což bylo vyšetřovateli později vyhodnoceno jako neodůvodněný a nezamýšlený vjezd na obsazenou kolej). Zdá se téměř neuvěřitelné, že by strojvedoucí EC 278 v tak krátkém časovém rozestupu vlak 4012 jedoucí před ním nezahlédl, a proto nezjistil, že přivolávací návěst je platná jen pro osobní vlak. Ovšem rozhledové poměry před vjezdovým návěstidlem 2L (v oblouku se skalním zářezem) i rozbor dat z rychloměrů a archivu staničního zabezpečovacího zařízení tuto skutečnost potvrdily.

Závěrečná zpráva o výsledku šetření Drážní inspekce České republiky označuje jako hlavní příčiny vzniku mimořádné události dvě pochybení. Výpravci dovolil vjezd vlaku na přivolá-



ci postavenou vlakovou cestu na druhou staniční kolej. V 10.46 došlo k výše popsanému výpadku, který vyvolal změnu volnoznaku na návěsti Stůj na vjezdovém návěstidle. Tuto skutečnost strojvedoucí zaznamenal na návěstním opakovací a před návěstidlem bezpečně zastavil v 10.48. Ve stejnou dobu reagoval výpravci na situaci startem záložních technologických počítačů (v provozu jsou vždy dva a další dvojice je připravena pro tyto situace), který se ale nezdařil. Neúspěšný byl i druhý pokus (v 10.50) a jejich zprovoznění se podařilo na třetí pokus v 10.52. V tutéž dobu se k Adamovu blížil ze stejného směru po shodné koleji další

Pravděpodobně pod časovým tlakem (osobní vlak u vjezdu, blížící se EC) se rozhodl pro druhou variantu a v 10.52 zadal příkaz k rozsvícení přivolávací návěsti. Tento okamžik byl pro následující vývoj situace klíčový. Princip obsluhy přivolávací návěsti u tohoto typu zařízení totiž pracuje s třímínutovým souborem. To znamená, že od chvíle, kdy se na návěstidle rozsvítí přerušované bílé světlo, počítač odpočítává 180 sekund, kdy je návěst aktivní bez ohledu na to, zda vlak, pro nějž byla rozsvícena, je ještě před návěstidlem, nebo ho už minul. Jedou-li vlaky ve sledu, je otázka časného zhasnutí přivolávačky prioritou číslo jedna.

vaci návěst i přesto, že se mu povedlo uvést zabezpečovací zařízení do provozního stavu, a zejména přes fakt, že nezrušil přivolávací návěst hned poté, co bylo na monitoru zabezpečovacího zařízení indikováno minutu vjezdového návěstidla osobním vlakem. Na druhou stranu ovšem zpráva obsahuje i zásadní doporučení, které s délkou „svícení“ přivolávací návěsti úzce souvisí – upravit funkci zařízení tak, aby došlo k automatické deaktivaci „přivolávačky“ po vjezdu vlaku za návěstidlo.

VÁCLAV RUBEŠ
Autor čerpal z veřejně dostupné vyšetřovací zprávy DI ČR.

Filmař, který si jízdou na mašině uskutečnil dětské sny

Strojvedoucího Filipa Janušku zná asi velké množství milovníků filmových příběhů lokomotiv. Jeho amatérské snímky jsou velmi populární a jednoduše se dají najít na serveru YouTube. Mladého strojvedoucího z Břeclavi lze zahlédnout nejen na silných strojích, kterými vede vlaky EuroCity do Prahy, ale i na motoráčcích směrem na Kúty nebo Znojmo.

Půl roku po zahájení studia na vysoké škole řešil Filip Januška životní dilema. Má se dál „drtit“ matematické vzorcečky a další odborné předměty, nebo jít jezdit na lokomotivě? Odpověděl si upřímně: škola ho nebaví, srdce ho táhne k mašinám. „Před pěti lety byla v rámci brněnského Depa kolejových vozidel zrovna poptávka po nových strojvedoucích, tak jsem té příležitosti využil. Nastoupil jsem zprvu do dílen ve Znojmě, kde jsem si odbyl nezbytné zácvikové kolečko a zkoušky, a začal jezdit na řadě 810, později na Kvatrech řady 842.“ říká strojvedoucí Januška.

Vlaky vyšší kvality jsou pro něj výzvou

Jízdy na mašině ho vyloženě baví. Svým způsobem si tak splnil dětský sen. „Nechtěl jsem profesně zakrnět, tak jsem se nechal zanedlouho přeložit ze Znojma do brněnského depa v Horních Heršpicích, kde se mě ujal odborně i lidsky tehdejší šéf depa Alois Kotrba. Pod jeho laskavým dohledem jsem si dodělal kurz na elektrické lokomotivy a poté jsem v Brně hlavním nádraží krátce působil na regionálních vlacích se stroji řady 242. Nakonec jsem přestoupil do Břeclavi, kde jsem byl zařazen do turnusu letmo. Zde vozím nejen vlaky EuroCity směrem na Bohumín a Prahu, ale i tamní regionální spoje. Vlaky vyšší kvality jsou pro mě výzvou a chci správným stylem jízdy ukázat ostatním, že i mladí umějí jezdit. Při jízdě nemám rád zažité stereotypy. Navíc mně nevdá, když musím řešit různé provozní i mimořádné situace, což je občas nechtěný adrenalin, ale s tím je moje profese spjatá.“ vysvětluje svůj postoj k povolání Filip.

společnost ZSSK. „Na těchto mašinách mě fascinuje klasický styl řízení, kde je sice méně elektroniky, ale zato se víc pracuje rukama. Mám dobrý pocit, že tyto stroje mohu sám ovládat, což je rozhodující, být automatiku nezatrucuju. Ostatně o Corilách, jak se těmto strojům přezdívá, jsem natočil i jeden ze svých filmů.“ K filmování se Filip Januška dostal prakticky již v šesti letech, když si jeho tatínek, mimochodem také železničář, koupil jednu z prvních videokamer. Zvědavý synek si kameru vyzkoušel a tím byly položeny základy k jeho dalšímu životnímu hobby – filmování.

s několika spolužáky jsme natočili hravý film Dětský sen, který nás tak trochu proslavil. Film pojednává o malém chlapci, který postupně vyspěje v dospělém muži a splní si svůj dětský sen – stane se strojvedoucím. Ve filmu je dokonce i zápletka s krimi nádechem. Hlavní roli jsem si zahrál sám, malého chlapce hrál můj mladší bratr. Za film jsme dostali v Rakousku Cenu objevu na festivalu amatérských filmů studentů středních škol,“ vzpomíná na začátky svého filmování Filip.

Jeho nejznámějším a nejvíce sledovaným filmem se stal snímek o lokomotivní řadě 350. Jde o krátký,



PAN UMĚLEC. Strojvedoucího Filipa Janušku přivedl k filmování jeho otec.

FOTO AUTOR



Nejvíce práce je vždy při zpracování filmu ve střížně. Sekvence musí na sebe přesně navazovat.

Fascinuje ho slovenská řada 350

Už od studentských let ho fascinovaly elektrické dvousystémové stroje řady 350. Ostatně dnes na nich často jezdí, i když lokomotivy má v držení slovenská

Proslavily ho filmy na internetu

„Když jsem byl na studiích v Břeclavi, táta koupil novou digitální kameru, kterou mi pak na chvíli půjčil. Vzal jsem si ji jednou k trati a začal filmovat vlaky. Nejdříve šlo o běžné záběry jedoucích lokomotiv, podbarvené obyčejnou hudbou, komponovat filmy jsem začal až po oslovení mým třídním profesorem na průmyslovce. Tehdy mně dal impulz, abych natočil nějaký snímek a zúčastnil se s ním studentské soutěže. Společně

asi pětiminutový snímek, který autor sestříhal z celkem asi hodiny a půl natočeného materiálu. Ten, ale i ostatní filmy z Filipovy produkce, lze zhlédnout na portálu YouTube, kde má svůj kanál s názvem Januch1.

Hraje si s barvami a atmosférou

„Nejvíce práce je vždy při zpracování filmů ve střížně. Sekvence musí na sebe přesně navazovat a každou milisekundu musím mít přesně odladěnou. Tyto

jemné práce jsem se naučil na střední škole, kde jsme měli k dispozici počítačovou techniku se softwarem na stříhání filmů,“ vypráví Filip. Na filmování ho nejvíce baví hra s barvami a vnášení atmosféry. Záběry navíc podkresluje hudbou, aby docílil té správné atmosféry, vytvořil se sestříhaných záběrů homogenní celek a ještě k tomu zaujal diváka. Na jeho snímky je opravdu radost se dívat. Přesvědčte se sami.

MARTIN HARÁK

POŠTA

Jste pro mě etalonem kvality firemního tisku

Časopis Železničář je pro mě těch několik let, co jsem předplatitelem nebo jsem si pro něj dříve chodil na nádraží v Liberci, taková stálice. Že vždy, když přijde nové číslo, odkládám všechny nedůležité věci a ještě ten večer jej téměř celý přečtu, případně zbytek druhý den u snídaně... Ale nejde jen o to, že je tématem má oblíbená železnice – to bych mohl číst klidně i všechny ostatní časopisy jako Dráha (které nečtu). Jsem totiž skoro posedlý číst a nasávat nadšení redaktorů a příspěvatelů z řad „továrního týmu ČD“, chci sdílet jejich zápal pro společnou věc, dozvídat se o připravovaných novinkách, nostalgických akcích, výlukách, ale i problémech, se kterými se ČD potýkají, o výhodách pro zaměstnance... Prostě zajímá mě vše, co děláte jak pro své lidi, tak pro cestující. Líbí se mi i to, jakým dle mého názoru milým, korektním a nenásilným způsobem vše komunikujete. Dvojice časopisů ČD pro vás a Železničář jsou pro mě etalonem kvality firemních časopisů. Občas mě v něm zaujme ochota personálu nebo rozhodnost při mimořádnostech, někdy se poučím v příběhu z minulosti. Prostě na kvalitě Železničáře si nemůžu stěžovat. Přeji vám proto hodně šťastných redaktorů a jejich lidských článků s příběhem, psaných s nadšením a zápalem pro dobrou věc. Držím vám palce. MARTIN S., LIBEREC

Výstava v Chebu připoutala pozornost



V hale chebského vlakového nádraží bylo v podvečer dne 3. prosince nezvykle živo. Za přítomnosti hostů z radnice a zástupců Českých drah zde proběhla slavnostní vernisáž výstavy návrhů na nejkvalitnější využití bývalých kasáren na Zlatém vrchu. Část chebského Zlatého vrchu je pro zákazníky ČD dobře viditelná i z vlaku při jízdě na trati 148 z Chebu do Františkových Lázní. Na vernisáži po úvodní zahajovací řeči starosty Pavla Vanouška se slova ujal předseda poroty Michal Fišer. Ve své řeči ocenil spolupráci s ČD a poděkoval za umožnění umístit výstavu zrovna do těchto prostor. Vyzdvihl vstřícnost, ochotu a pomoc při instalaci kovových panelů, na kterých byly umístěny nástěnky s vítěznými návrhy. Na vernisáži také mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová přislíbila, že v roce 2014 proběhne v hale výměna zastaralého prosklení a nevyhovujícího osvětlení. Za své vystoupení skládala velký potlesk. Nejen místní, ale všichni cestující v poslední době s uspokojením vnímají proměny chebské nádražní haly. Přibyla zde pekárna, znovuotevřena je dlouhodobě uzavřená restaurace, zmizel nevzhledný stánek uprostřed haly, je zde nová prodejna tisku. Dobrou náladu při vernisáži umocnila hudba kapely Kiks band. ALICE VACULOVÁ

Mikulášské a sportovní setkání v Domažlicích



V neděli 1. prosince od 14 hodin se ve sportovním zařízení U Willyho v Domažlicích konalo klání v bowlingu a v šipkách. Sportovní setkání spojené s mikulášskou nadílkou pro malé soutěžící zorganizovali zástupci ZV OSŽ Pobežovice. Ceny a občerstvení zajistila předsedkyně OSŽ Pobežovice Michaela Kožnarová. Účastníci neskrývali spokojenost a děti dostaly nadílku. V této tradici chce ZV OSŽ Pobežovice pokračovat a i v dalších letech podporovat takto zaměřené akce.

JAN VYDRA

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

RETRO

V roce 1960 byly vyrobeny dva prototypy jednotek EM 475.0 (dnes už nejsou v provozu), na nichž se odzkoušely některé problémové věci. Pak, od roku 1964, bylo vyrobeno 51 jednotek EM 475.1 (451) ve Vagonce Studénka ve spolupráci s MEZ Vsetín. Dodatečně byla vyrobena série 11 kusů EM 475.2 (452). Dnes zbývá 37 funkčních jednotek 451 a devět 452, které jsou udržovány v provozu s velkým úsilím.

ŽIVOTNOST DVACET LET

Zatím žádná pantografka „neodešla věkem“, všechny chybějící se staly obětí požárů nebo nehod. Obecně byla životnost u motorových vozů dána dvacet let. To už je dávno za námi. Dlouhou dobu se jednalo o výrobu nových jednotek, ale za totality (i po ní) stále neúspěšně. Vyrobily se dva prototypy nové řady 470, ale za obrovskou cenu 92 milionů Kč. Funkčně mají řadu nedostatků, takže další série, pokud by se našly peníze, by se musela značně přepracovat. V současné době takový výhled nemáme: cena by se pohybovala kolem 150 milionů korun. Na to dráha prostě nemá, takže nákup nových jednotek není v dohledu. Uvažovalo se před lety o zahraničních vozidlech z Polska nebo Itálie, ale nic se neuskutečnilo. Současné 451 a 452 mohou vydržet v provozu ještě tak pět, možná deset let, ale potom...

PODVOZKY, SKŘÍNĚ

Jsou i tzv. morálně zastaralé, což ale není to nejhorší. Daleko vážnější je, že samonosné skříně jsou napadeny korozí a je nebezpečí, že by za jistých okolností prostě už nešly opravit. Jedná se také o konstrukci podvozků – jsou klasické, pensylvánské podvozky. Máme je už dnes opravdově jen na těchto jednotkách a někdy skříň.

Co bude po pěti, deseti letech? Zatím v koncepních návrzích na nákup vozidel předměstské jednotky nejsou. Prototypy 470 se v leccems nepovedly, mají závady na pojezdu, převodovkách, na elektrice, celkově se vyznačují vysokou poruchovostí a velkou pracností údržby.

ZÁLOHA JE MALÁ

Z úsporných důvodů jsou na rovinaté trati do Berouna místo dvojice čtyřvozových nasazovány šestivozové jednotky (1-4-1). Vzniká úspora na údržbě motorových vozů (místo čtyř jezdí jen dva). Záloha je malá, proto se někdy nasadí i jen jednoúčchá (1-2-1), a to už většinou cestující nejedou pohodlně.

Ve své době to byla vozidla na úrovni, vždy dobře vytopená, s pohodlným nastupováním, bylo tam zpočátku i rozhlasové zařízení, které ale brzy podleho vandálům a zlodějům. Lidé byli s cestováním v jednotkách spokojeni, dnes už ovšem méně... Přesto se dá říci, že je vlastně obdivuhodné, že jich tolik ještě po těch letech jezdí... Jezdí téměř na doraz, pokud se týká počtu jednotek a turnusové potřeby. Máme pět jednotek v Šumperku a jedna 470 je ještě ve Studénce, za tu jezdí dvě 451. Asi tak jednu jednotku máme v záloze.

Babičky pantografky

vratte se
20 let
zpět

VANDALISMUS

Největším nepřítelem jednotek je cestující veřejnost. Bohužel pan generální ředitel se ve svých vystoupeních chvilu odhodlává k tomu, že na tom, jak dráha v současnosti vypadá, má lívi podíl cestující veřejnost, alespoň její horší část. Stateční hoši si cestou z diskotek našli „sport“: malují různé nesmysly a vulgární nápisy těžko smazatelnou barvou na umakartové stěny a v poslední době také na karoserie. Nestačíme je odstraňovat. Také rozřezávají sedačky je oblíbenou zábavou. Museli jsme zřídit čalounickou dílnu. Teď je tu jeden čalouník a stihne opravit tak šest sedaček za směnu. Pomáhají nám ještě dvě firmy, ale nestíháme, cestující veřejnost si stále drží náskok. Nedávno se stalo, že jakýsi cestující vyhodil z okna pantografu operku sedačky tak nešťastně, že prolétla čelním oknem protijedoucího pantografu po sousední koleji a zranila strojvedoucího. Měl, při vši smůle, štěstí, trefila ho jen odrazem. Mohlo to dopadnout hůř... Na Silvestra byla vystavena šestivozová jednotka 451 0194 ve 12.20 hodin, ve tři hodiny odpoledne už strojvedoucí hlásil z Berouna: čtyři rozbitá okna...

Železničář č. 3/1994 – IVO ŠTECHA

