Soutěž Fénix content marketing
→ Rok druhý
↓
První

# Železničář

ČÍSLO 10 | ROČNÍK XXII ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY 14. KVĚTNA 2015 | CENA 15 KČ

FOTO **2M**, KOLÁŽ **2M**

## Slezskou metropoli a hlavní město spojí přímý vlak InterCity

# Praha – Opava v rekordním čase

Od letní změny jízdního řádu se v nabídce Českých drah objeví nový pár vlaků kategorie InterCity, který odstartuje nejrychlejší spojení Opavy s hlavním městem republiky v novodobé historii. Bez přestupu se cestující ze slezské metropole dostanou do Prahy za tři a půl hodiny. Národní dopravce zavedením spoje IC Opava vychází vstříc snaze města Opavy o rychlé, přímé a kvalitní spojení s Prahou, čemuž odpovídá i úroveň služeb na palubě nového spoje.

Pokud byste se dnes chtěli dopravit z Opavy do Prahy, máte prakticky tři možnosti – vlakem s jedním přestupem v ostravském Svinově a cestovní dobou lehce pod čtyři hodiny, autem po nejfrekventovanější dálnici D1 s dojezdovým časem přesněji neodhadnutelným, ovšem ne kratším než 3 hodiny a 40 minut, nebo autobusem, kterému cesta trvá skoro šest hodin, navíc s minimálně dvěma přestupy. Od 15. června letošního roku však budete mít další možnost, která všechny dosavadní bezkonkurenčně „válcuje“. Přímým vlakem InterCity 514 z Opavy východ do Prahy hlavního nádraží za 3 hodiny a 29 minut.

### Novinka podpoří zaměstnanost i turistiku v regionu

Spoj bude jezdit v pracovní dny v ranních hodinách z Opavy do Prahy a v podvečer opačným směrem. Odjezd ranního IC 514 z Opavy východ bude ráno v 5.55, do Prahy vlak přijede v 9.24. Odpolední spoj IC 513 vyjede z Prahy v 16.39 a do Opavy dorazí ve 20.05. Spoje zastaví ve stanicích Ostrava-Svinov, Olomouc hl. n. a Pardubice hl. n. České dráhy uvažovaly o zavedení vlaku již na sklonku loňského roku, ale k vlastní realizaci bylo možné přistoupit až nyní, po vyjasnění některých projektů v oblasti modernizace expresních vozů národního dopravce během prvního čtvrtletí tohoto roku.

„Díky pokračující modernizaci vozidlového parku, dokončení některých investic v oblasti infrastruktury na severní Moravě a jako reakci na dlouhodobé přání města Opavy o přímé spojení s Prahou jsme připravili projekt zavedení rychlého přímého vlaku mezi oběma městy. Spojení vnímáme jako podporu rozvoje Moravskoslezského kraje v oblasti zaměstnanosti, rozvoje příležitostí pro podnikání, kvality životního prostředí, ale také turistiky,“ vysvětluje Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu.

### Souprava nabídne zábavu pro děti i komfort pro dospělé

Aby novinka oslovila pokud možno největší spektrum zákazníků, věnoval národní dopravce velkou pozornost skladbě a úrovni služeb, které bude v novém páru spojů IC Opava nabízet. Vedle klimatizovaných vozů s možností napájení drobné elektroniky cestujících bude v soupravě zařazen také bistrovůz s wi-fi připojením k internetu. Vlak nabídne i oddíly pro cestující s dětmi do 10 let a místa pro přepravu jízdních kol. Příjemným benefitem pro rodiny s dětmi je možnost využít dětského kina, které národní dopravce postupně zařazuje do svých souprav (informovali jsme v Železničáři č. 5/2015) a jež budou přednostně řazeny právě do IC Opava. Zavedení nového spoje přinese i provozní zajímavost, kterou jistě ocení zejména železniční fotografové. Na spoj budou nasazovány lokomotivy řady 151 (DKV Olomouc, PJ Bohumín), které budou úsek z Ostravy-Svinova do Opavy východ projíždět turnusově pravidelně.

**VÁCLAV RUBEŠ**
S využitím tiskové zprávy ČD.

SLOUPEK

### Město si přímý spoj rozhodně zaslouží

Je tomu více než 30 let, kdy Ivan Mládek složil populární písničku o tom, jak z Opavy jede rychlík do Prahy. A třicet let opakovaně vysvětlujeme, že tomu tak není. Přestože Opava patří mezi naše nejvýznamnější města, přímé železniční spojení s Prahou nemá. Pokud dnes chcete jet vlakem z Prahy do Opavy či naopak, musíte přesedat v Ostravě. Cesta se tak o desítky minut prodlužuje, což zejména v zimních měsících není zrovna příjemné.

**Martin Víteček**
primátor Opavy

Doby, kdy se do Prahy cestovalo více než šest hodin, jsou sice už minulostí a cestování vlakem je dnes velmi rychlé a pohodlné a v porovnání s několikahodinovým kodrcáním po dálnici D1 nesrovnatelné, přesto má stále jednu vadu na kráse – nutný přestup v Ostravě. Jsem proto velmi rád, že se prorocká slova Ivana Mládka konečně naplnila a v krajském městě už přestupovat nebudeme muset. Cestování do Prahy bude pro stovky manažerů, studentů, ale například i pro rodiny s dětmi rychlejší a mnohem pohodlnější. Samozřejmostí je wi-fi či oddíl pro malé děti, který rodičům a především jejich potomkům zpříjemní samotnou cestu. Myslí se i na cyklisty, kteří si mohou pohodlně převážet svá kola.

Doufám, že tento vlak přispěje i k rozvoji našeho města a regionu, na který jsme právem pyšní. Lidé se k nám dostanou snáze. Turisté budou moci objevovat bohatou historii i přírodní krásy Opavska, podnikatelé či investoři zjistí, jak šikovní lidé v Opavě a okolí žijí a jak dobře se u nás dá podnikat, a mladí lidé se přesvědčí o tom, proč má Slezská univerzita tak dobré jméno. Jsem rád, že jsme s ČD našli společnou řeč, a věřím, že rozhodnutí bude mít významný přínos pro nás všechny.

### Jména vlaků jako poznávací znamení

Víte, proč mají některé spoje svá jména? O názvech dokonce pojednává samostatný obor.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

INFORMUJEME

## Nová rychlíková jednotka dostala jméno InterPanter

Panteří rodinu moderních nízkopodlažních vlaků co nevidět rozšíří InterPanter, jednotka určená pro meziregionální a dálkovou dopravu Českých drah. O pojmenování nového vlaku byl až nečekaně velký zájem: do soutěže přišlo 5 097 originálních návrhů od celkem 2 333 hlasujících. Zároveň s novým jménem odhalil výrobce Škoda Vagonka, člen skupiny Škoda Transportation, i celový vůz jednotky. Poprvé se cestující svezou novým vlakem na podzim letošního roku.

„Vybrat nejlepší jméno z pěti tisícovek návrhů nebyl vůbec jednoduchý úkol, každý návrh jsme jednotlivě posoudili, do nejužšího výběru, finálního seznamu TOP 10, postoupily ty nejoriginálnější. Vítězný InterPanter pak nejvíce vystihuje účel nových jednotek, a tím je zajištění vnitrostátní dálkové dopravy Českých drah,“ vysvětlil člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán.

A kdy nový vlak začne vozit pasažéry? „Rádi bychom první jednotku nasadili do zkušebního provozu už na podzim letošního roku. Prvními pasažéry by pak mohli být cestující jedoucí mezi Brnem a Břeclaví, resp. při cestách z Břesclavi do Přerova či Olomouce,“ doplnil.

### Počítá se s místy pro automaty na prodej občerstvení

Maximální rychlost nového vlaku bude 160 kilometrů za hodinu, což odpovídá maximální rychlosti na tuzemské železniční síti. „Do této dálkové jednotky se počítá také s místy pro automaty na prodej občerstvení. V řešení je i forma webportálu, který se osvědčil u souprav Pendolino či railjet, samozřejmě v modifikované podobě pro meziměstskou dopravu,“ upřesnil Michal Štěpán.

Novou elektrickou soupravu představil výrobce ve středu 29. dubna v Ostravě. „Potvrdili jsme tím, že se nám úspěšně daří rozšiřovat portfolio našich výrobků. Díky vysokým investicím do vývoje a výzkumu jsme schopni každoročně na trh přicházet s novými výrobky, které jsou úspěšné nejen na domácím, ale především na zahraničním trhu. Vedle jednotek InterPanter v současnosti například vyrábíme nejnovější typ tramvaje ForCity Plus pro slovenskou Bratislavu nebo pro Německo nové lokomotivy a moderní dvoupodlažní soupravy,“ říká Tomáš Ignačák, generální ředitel Škody Transportation.

### Dopravce pořídí pětivozové a třívozové jednotky

České dráhy objednaly v loňském roce deset pětivozových a čtyři třívozové elektrické jednotky s kapacitou 350 a 200 sedících cestujících u společnosti Škoda Vagonka, která je členem skupiny Škoda Transportation. Národnímu dopravci budou postupně dodávány od druhé poloviny letošního roku.

Soupravy nabídnou cestujícím komfortní klimatizovaný interiér pro dálkovou přepravu, bezbariérové toalety nebo wi-fi. Samozřejmostí budou polstrované a polohovatelné sedačky, sklopné stolky, elektrické zásuvky, oddělené oddíly pro cestující s dětmi do 10 let nebo prostory pro uložení jízdních kol, kočárků a dalších objemných zavazadel nebo audiovizuální systém.

Návrhy na pojmenování nového vlaku vzešly ze soutěže, kterou organizovaly České dráhy spolu se Škodou Transportation. Autor vítězného návrhu získá od Českých drah In Kartu s aplikací IN 100 na jeden rok v ceně 19 990 Kč.

**KATEŘINA ŠUBOVÁ**, **PETR SLONEK**

PRO VÁS

## Oblékněte mobily do nových tarifů

Oblékněte své mobily do nových tarifů ve VPN Family v síti O2 a můžete ještě více ušetřit. Ve VPN Family – O2 uvádíme nové, výhodné tarify MLUVÍM za 109 Kč s levnější cenou za volání i SMS a BAVÍM SE za 490 Kč s neomezeným voláním a SMS do všech sítí v ČR. K tarifu BAVÍM SE je možné si objednat libovolný datový balíček, třeba od 79 korun za 200 MB internetu.

Snížili jsme také měsíční paušální platbu u tarifu VÍM ze 79 Kč na 69 Kč pro nové i stávající zákazníky. Tarif VÍM je vhodný pro všechny, kteří volají méně. Novinkou je i nižší cena za tarif NEŘEŠÍM – neomezené volání, SMS a 1,5 GB dat – jen za 679 korun.

I datové tarify prošly úpravou cen, například Internet v mobilu L (FUP 3 GB) je dostupný už za 259 korun měsíčně. A navíc všechny datové tarify ve VPN Family podporují LTE.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ty v síti Vodafonu si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a SŽDC objednat na portále family.cdt.cz. Na portálu najdete také kalkulačku pro srovnání cen za mobilní služby i přehledný ceník platný od 1. května 2015.

*Připojte se do drážní rodiny VPN Family a ušetřete!*

HLEDÁME

## Specialista Help-Desk – správce aplikací

**Pracovní náplň:**

- technologická podpora provozovaných aplikací
- podpora uživatelů provozovaných aplikací
- testování nových verzí aplikací
- evidence problémů v odpovídajícím nástroji
- řešení, evidence a řízení incidentů a požadavků v rámci ServiceDesku
- monitoring IS a aplikací SF
- spolupráce s administrátory.

**Požadujeme:**

- dokončené SŠ vzdělání
- znalost práce na PC – pokročilý uživatel
- pasivní znalost anglického jazyka
- časovou flexibilitu, samostatnost, spolehlivost, důslednost a pečlivost
- psychickou odolnost, schopnost odolávat stresovým situacím
- ochotu prohlubovat své znalosti v oboru a učit se
- přiměřenou znalost OS WIN a MS Office
- práci v nepřetržitém provozu.

**Výhodou je:**

- znalost problematiky nákladní dopravy, přepravy
- praxe v rámci holdingu ČD
- znalost SQL DB ORACLE.

**Nabízíme:**

- odpovědnou, rozmanitou a zajímavou práci pro tisíce uživatelů
- možnost profesního a osobního rozvoje
- benefitní a stabilizační program
- platové ohodnocení odpovídající praxi, znalostem a pracovnímu výkonu.

**Informace o pozici:**

Místo pracoviště: Hlaváčova 205, Pardubice

Typ pracovního vztahu: práce na plný úvazek

Typ smluvního vztahu: pracovní smlouva

Délka pracovního poměru: na dobu neurčitou

**Benefity:**

Příspěvek na penzijní/životní připojištění, stravenky/příspěvek na stravování, prodloužená dovolená o jeden týden, zkrácení týdenní pracovní doby na 37,5 hodiny, firemní akce

Minimální požadované vzdělání: středoškolské

Požadované jazyky: angličtina (pasivní znalost)

Zadavatel: ČD – Informační systémy, a.s.

Informační Systémy
Člen Skupiny ČD

Po nové železniční zastávce se obyvatelé a návštěvníci Třince mohou těšit také na zmodernizované nádraží. První etapa přestavby stanice je již v plném proudu. V těchto dnech se bourá vyvýšená bytová část nad vestibulem nádražní budovy a část levého krajního křídla. Nová nástupiště a podchod dostanou i cestující v sousedním Českém Těšíně.

**DO NOVÉHO.** Celkové náklady na stavbu přestupního terminálu činí 60 milionů korun. VIZUALIZACE **ATELIÉR VELEHRADSKÝ (2x)**

# Na nádraží v Třinci vzniká moderní terminál

V první etapě, která potrvá přibližně do konce července, projde modernizací celé levé křídlo nádraží, část vestibulu a přednádraží. V srpnu se práce přesunou do zbylých částí nádraží a bude dokončena klidová zóna a autobusové zastávky. Rekonstrukce, na níž České dráhy spolupracují s městem Třinec, by měla být dokončena letos na konci listopadu.

### Nová vstupní brána do města

Nové nádraží nabídne lepší odbavení pro cestující, čekárnu a prostory pro zřízení restaurace včetně jejího zázemí. Současně vznikne i klidová zóna, nové parkoviště pro automobily a odjezdová stání městských a regionálních autobusů. Celkové náklady na modernizaci přestupního terminálu činí 60 milionů korun, přičemž zhruba čtyřicet procent nákladů budou České dráhy čerpat z evropského fondu ROP Moravskoslezsko a Třinec obdrží na rekonstrukci přednádražních prostor z evropského fondu až 85 procent dotací.

Podle ředitele olomoucké Regionální správy majetku Gabriela Jursy první jednání o modernizaci terminálu začala již v květnu roku 2011. V lednu následujícího roku ČD a město podepsaly smlouvu o sdružení zadavatelů za účelem výběru společného realizátora stavebních prací pro oba investory.

Po vypracování prověřovací studie, projektové dokumentace, ekonomické analýzy a po podepsání kontraktu o poskytnutí dotace poskytovatelem a dalších nezbytných krocích vstoupil projekt do finální fáze. Ta vyvrcholila loni 1. prosince, kdy stavbu přebrala vítězná firma ze Zlínska. „Nový terminál bude moderní vstupní branou do města. Kompletní přestavbou budovy a přednádraží se zajistí bezbariérový a bezproblémový přestup mezi jednotlivými druhy dopravy, což je standard 21. století," potvrzuje Gabriel Jursa.

> Nové nádraží v Třinci nabídne lepší odbavení pro cestující, čekárnu a prostory pro zřízení restaurace včetně jejího nezbytného zázemí.

**PRO ODPOČINEK.** U nového nádraží v Třinci vznikne také klidová zóna.

### Český Těšín s novým podchodem

V sousedním Českém Těšíně SŽDC rekonstruuje nástupiště a podchod. Nezbytné jsou výluky osobních vlaků, kam patří jak linky S moravskoslezského Integrovaného dopravního systému, tak i dálkové expresy spojující Prahu, Ostravu a Žilinu. Jsou naplánovány tak, aby pokud možno nenarušily jízdní řád a plynulost. Vlastní práce začaly již loni, letos je stěžejní činností modernizace všech hlavních kolejí, vybudování bezbariérového přístupu do nádraží a k vlakům a protihlukové úpravy ve stanici. V loňském roce stavbaři již dokončili rekonstrukci větší části kolejí v nákladovém nádraží,

**KOMPLIKACE.** Kvůli uzavření frekventovaného podchodu na nádraží v Českém Těšíně musejí cestující dočasně přecházet přes staveniště. FOTO **AUTOR (2x)**

postavili nové trakční stožáry a také brány, objekt trakční měnírny a novou technologickou budovu.

Aby zůstal zachován plnohodnotný železniční provoz v celé českotěšínské stanici, byla rekonstrukce rozdělena do dvou etap, konkrétně na lichou a sudou kolejovou skupinu. První výluka, trvající do konce června, se týká lichých kolejí. Stavbaři při ní vybudují podchod pod celou stanicí směrem k nákupnímu centru a autobusovému nádraží a zároveň by měla být již dokončena modernizace třetího a čtvrtého nástupiště a postaveny dva mosty. Současně vzniknou i protihlukové stěny, kabelovod a nové trakční vedení. Zbytek prací se provede v následující výluce sudých kolejí, která by měla skončit koncem října.

### Zajistí se bezbariérový přístup

Stavebním pracím na čtyřech nástupištích dominuje rekonstrukce podchodu pro cestující, kde bude zajištěn bezbariérový přístup. To s sebou přináší poměrně hodně komplikací pro cestující. Uzavírky podchodů, náhradní přístupy k vlakům a jiné problémy jsou ale podle pracovníků Stavební správy východ v předstihu oznamovány v místním tisku a na webových stránkách města Český Těšín. Negativní reakce vyvolalo právě uzavření frekventovaného podchodu pod nádražím, proto se stavbaři dohodli s představiteli města o možnosti procházení přes staveniště směrem do Jablunkovské ulice.

Stavební činnost probíhá nejen v pracovní dny, ale i o sobotách a nedělích a v některých případech i v noci. Práce o víkendech jsou však vykonávány s co nejmenším dopadem na okolí. Stavbaři plánují celkové dokončení rekonstrukce českotěšínské stanice do července příštího roku. **MARTIN HARÁK**

# Legiovlak vyráží, projede celou republiku

Před sto lety už naplno zuřila válka, která zpočátku měla přívlastek Velká. Možná i proto, že lidé netušili, že dvě desetiletí po ní přijde světový konflikt ještě horší. A právě v těchto dnech vyjíždí na svou pouť po republice Legiovlak.

Věrná replika legionářského vlaku z období 1918–1920, kdy na Transsibiřské magistrále probíhaly válečné operace čs. legií, je hlavním obsahem ambiciózního projektu Československé obce legionářské. Vlak bude až do roku 2020 křižovat Českou a Slovenskou republiku a svými expozicemi má pomáhat veřejnosti a především mládeži obnovovat povědomí o čs. legiích a jejich zásluhách na vzniku státu.

### Žákům a studentům přiblíží život a zvyklosti dobrovolníků

Československá obec legionářská (ČSOL) chce veřejnosti, hlavně pak žákům a studentům, pro něž jsou tyto události navzdory výuce už něčím neznámým až abstraktním, co nejvíce přiblížit a názorně předvést podobu legionářských vlaků a životní podmínky, bojovou činnost a zvyklosti našich dobrovolníků.

**Prezentace v krajských městech**

- Praha 19. 5.
- Mladá Boleslav 20.–26. 5.
- Liberec 28. 5.–12. 6.
- Martinice v Krkonoších 13. 6.
- Jaroměř 14. 6.
- Hradec Králové 15.–28. 6.
- Praha-Žižkov 1. 7.–26. 8.
- Pardubice 28. 8.–13. 9.
- České Budějovice 16.–27. 9.
- Jihlava 2.–18. 10.
- Brno 20.–30. 10.
- Zlín 9.–22. 11.
- Břeclav 1.–8. 11.

České dráhy proto pro rekonstrukci vybraly nejčastěji používané vozy. Vlak se bude skládat z plošinových vagonů, improvizovaného obrněného vagonu, ubytovacího (těplušky), štábního, velitelského, vagonu polní pošty, kovářského, zdravotního, prodejního a dalších vozů.

V letech 2011–2014 zakoupila Československá obec legionářská devět vyřazených historických vagonů. V době zahájení projektu Legie 100 na podzim roku 2014 ČSOL představila sedm zrekonstruovaných vozů, celkem by jich vlak měl mít deset. Jeden vůz do soupravy dodají naši partneři ze Slovenska. Partnery projektu jsou mj. České dráhy, ČD Cargo a Nadace okřídlené kolo. Národní dopravce, speciálně Depo historických vozidel, některé vozy obstaral a významnou měrou se podílel na tom, aby repliky byly uvedeny do provozuschopného stavu.

Slavnostní start Legiovlaku je naplánován na 19. května. Na pražském hlavním nádraží se očekává přítomnost nejvyšších vládních činitelů. Odtud jej parní lokomotiva (letos jediný převoz parní trakcí) odveze do Mladé Boleslavi, kde bude Legiovlak přístupný pro veřejnost až do 26. května. **MARTIN NAVRÁTIL**

# Pro naši stabilitu a budoucnost jsou smlouvy s ČD stěžejní

Před dvěma lety se lety se v šumperském závodě Pars nova ze skupiny Škoda Transportation dokončily velké projekty jako výroba Regionov či modernizace některých řad lokomotiv a vagonů pro České dráhy a dceřinou společnost ČD Cargo. Nyní pro národního dopravce firma realizuje zakázku na modernizaci devadesátky vozů. O minulých i současných projektech jsme hovořili s generálním ředitelem Pars novy a zároveň Škody Vagonky Michalem Kurtincem.

**Jaké významné zakázky se vám podařilo získat?**
Naše projekty bych zde rozdělil do dvou skupin. Na kooperační zakázky v rámci skupiny Škoda Transportation a potom na zakázky, u nichž je nositelem smlouvy přímo Pars nova. Stěžejní pro budoucnost Pars novy jsou především dva poslední podepsané kontrakty, které nedávno zmiňovala i média. Zvítězili jsme ve dvou tendrech na provedení modernizace osobních vozů pro České dráhy. Společnost porazila ve výběrových řízeních další uchazeče z Česka, Polska nebo Slovenska. Jedná se o modernizaci až 93 vagonů za více než jednu miliardu korun. Z loňského podzimu bych ještě zmínil podpis kontraktu na modernizaci šedesáti dvou vozů řady Bp, přičemž prvních třicet jedna vozů dodá Pars nova národnímu dopravci do března roku 2016.

**Bylo tedy poslední období Pars novy úspěšné?**
Na přelomu let 2012 a 2013 si Pars nova prošla obdobím ukončení velkých projektů. Bylo to složité období výrobního propadu, ale zároveň také velká výzva. Myslím, že dnes už s odstupem času můžeme hodnotit. Postavili jsme se k této situaci čelem a nejenže jsme obstáli a opět vyhráli řadu nových zakázek, ale navíc jsme získali i výborné reference a rozšířili výrobní a technologické kompetence. Chceme, aby i nadále Pars nova sledovala na nejvyšší úrovni segment modernizací a oprav. Vedle toho však intenzivně rozvíjíme novovýrobu a zavádíme nové technologie. Tato strategie nám zatím vychází.

**Pro národního dopravce provádíte opravy i na jeho lokomotivách. O které stroje se jedná?**
S Českými drahami máme smlouvu z roku 2012 na provedení hlavních oprav u strojů řad 362 a 363. Nově navíc začaly do Šumperka přijíždět vícesystémové lokomotivy řady 380. Výrobcem lokomotiv je Škoda Transportation, proto je více než symbolické, že tyto periodické opravy budou probíhat v jedné z dceřiných firem skupiny, v Pars nově Šumperk. S opravami a modernizacemi elektrických lokomotiv má naše firma bohaté zkušenosti.

FOTO AUTOR

**Určitě se dostáváte k zajímavým projektům v rámci skupiny Škoda Transportation...**
To je pravda. Projekty většinou přinášejí nový druh problémů a zároveň potřebu se dovybavit po technologické i znalostní stránce. Takové zakázky z firmy většinou zase odejdou, ale know-how zůstává a určitým benefitem je i rostoucí sebevědomí zaměstnanců a firmy jako takové. Nesmírně důležitým krokem pro konkurenceschopnost firmy je úspěšné zavedení svařování hliníkových skříní pro nové dálkové regionální jednotky. Je to náročné a výrobně nás to posunuje mezi technologickou špičku v Česku. V současné době máme vyrobených již několik hliníkových skříní v rámci kooperací ve skupině. Vedle tohoto jsme v Pars nově kompletně vyrobili patnáct tramvají pro turecké město Konya. Jednalo se o spolupráci s plzeňskou společností Škoda Transportation.

**Proč zrovna tramvaje?**
Tramvaje nejsou v halách Parsu žádnou novinkou. Historie tramvají v šumperském závodě sahá do roku 1993, kdy se začaly provádět první opravy tramvají typu T3 pro dopravní podnik Olomouc. Postupně se od pouhých oprav přecházelo přes částečné modernizace tramvají T3 a K2 až po velkou modernizaci, což byl vlastní projekt tříčlánkové částečně nízkopodlažní tramvaje typu K3R-N. Toto městské kolejové vozidlo vzniklo ve spolupráci s brněnským dopravním podnikem. Technici pak ve spolupráci s VKV Praha navrhli podobné vozidlo z upravených tramvají T3 a vznikla tramvaj typu K3R-NT pro dopravní podnik Plzeň a KT3UA také pro ukrajinská města Kyjev a Krivoj Rog. V roce 2005 byla na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně představena tramvaj Satra III pro město Sarajevo, která byla mechanicky shodná s K3R-N, ale byla osazena asynchronní výzbrojí Siemens. Poslední tramvají rodiny K3 byl prototyp vozidla KT3R určený pro Moskvu. Takže je to docela pěkná řádka co do počtu typů modernizací i kusů... Nejnovější tramvaje pro turecké město Konya jsou unikátní designem inspirovaným motivy islámské architektury. Jsou kompletně nízkopodlažní, dlouhé přes třicet metrů a plně klimatizované. **MARTIN HARÁK**

### MICHAL KURTINEC

Vystudoval Elektrotechnickou fakultu na Západočeské univerzitě v Plzni, kde absolvoval i postgraduální studium. Po ukončení akademické dráhy v říjnu roku 2006 nastoupil do společnosti Škoda Transportation jako sourcingový manažer. O dva roky později se ujal řízení technického úseku dceřiné společnosti MOVO a záhy se stal i jejím jednatelem. V dubnu 2011 byl jmenován do funkce generálního ředitele společnosti MOVO. V listopadu o rok později se stal generálním ředitelem a místopředsedou představenstva společnosti Pars nova a letos i generálním ředitelem společnosti Škoda Vagonka. Patří také mezi akcionáře společnosti Škoda Transportation.

KRÁTCE

## V minibarech ČD se nyní prodává i pivo

Cestující ve vlacích kategorie Expres na lince Praha – Ostrava – Žilina a zpět mohou od 24. dubna v pojízdných minibarech nově zakoupit i pivo. Obsluha nabízí půllitrové plechovky Gambrinusu za 25 Kč a Plzně za 32 korun. České dráhy současně zahájily prodej v eurech. Vytvořen byl nový ceník v této měně. V následujících týdnech ještě zřejmě nastanou v nabídce nápojů a pochutin určité změny na základě požadavků cestujících. Minibary byly novinkou jízdního řádu 2015. Jde o službu logisticky zajišťovanou Českými drahami prostřednictvím vlakušek. Cestující mají v průběhu cesty teplé a studené nápoje, snacky, sušenky či croissanty, aniž by museli opustit svá místa. **(pes)**

## Jednooká legenda oficiálně ožila

První květnovou středu se na zkušebním okruhu VUZ ve Velimi odehrál slavnostní roll-out znovuzrozeného Kyklopa (viz Železničář č. 5/2015). Ten byl oficiálně představen odborné veřejnosti. Součástí roll-outu zrekonstruovaného stroje byla i jízda na velimském zkušebním okruhu, při níž se mohla více než stovka hostů přesvědčit, že Kyklop si rychlost a sílu zachoval i po znovuzrození. Součástí akce byl křest knihy mapující historii této unikátní lokomotivy. Fanouškům se Kyklop poprvé představí v rámci prvního parního víkendu pořádaného již tradičně ČD Muzeem v Lužné u Rakovníka 16. a 17. května 2015. **(hoch)**

## Cestujících v mezistátní dopravě přibývá

Českým drahám se daří zvyšovat počet cestujících v mezistátní přepravě. Loni se těmito vlaky svezlo 3,3 milionu cestujících, což je o 30 procent více než v roce 2011. K většímu zájmu přispívají dostupnější ceny jízdného díky rozšíření nabídky tzv. Včasných jízdenek Evropa. V mezistátní přepravě cenu jízdného určují za národní úseky jednotlivé železnice. Cena jízdenky z Prahy do Berlína se tak skládá z ceny ČD z Prahy na hranice a z ceny DB z hranic do Berlína. Jízdné v západní Evropě je přibližně 4x vyšší než v ČR. Jednosměrná jízdenka z Olomouce do Berlína stojí od 1 088 Kč, do Grazu od 670 Kč a do Vídně od 391 Kč, do Budapešti od 335 Kč. Slevy zahrnují i cestování v rychlovlacích railjet nebo ICE. **(PeŠŤ)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

## KRAJ ZATÍM NEMŮŽE UZAVŘÍT SMLOUVU NA ŠUMAVSKÉ VLAKY

Dosud největší soutěž o vlakové dotace se dostala do patové situace. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zakázal předběžným opatřením Jihočeskému kraji uzavřít smlouvu s firmou GW Train Regio. Ta se s nejnižší cenou umístila na prvním místě v soutěži o provoz na šumavských lokálkách. Zákaz platí do vynesení konečného verdiktu. Podání k antimonopolnímu úřadu poslaly České dráhy. Úřad má podle všeho pochybnosti o tom, že kraj postupoval v souladu se zákonem. Konec dvoumiliardového tendru je tak v nedohlednu, ohrožen tím může být i termín vyjetí vítěze na Šumavu v prosinci 2016. České dráhy podstatu protestů nechtějí zveřejnit. Neoficiálně se hovoří o tom, že státní dopravce podezírá soupeře z dumpingových cen a má obavu o osud více než stovky zaměstnanců, které vítěz nemusí převzít. Jde zřejmě i o potíže se vzájemným prodejem a uznáváním jízdenek. Jihočeský hejtman Jiří Zimola námitky drah odmítl. Zároveň vyjádřil obavu z možného zpoždění. „Rádi bychom se do měsíce či dvou dozvěděli výsledek," řekl Zimola. Při delších lhůtách by se prý GW Train Regio nemusela stihnout připravit. ÚOHS ale nemá na verdikt žádnou zákonnou lhůtu. **E15 30. 4. 2015**

## O NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV SE ZAJÍMÁ TISKÁRNA CENIN

O památkově chráněnou budovu Nákladového nádraží Žižkov projevila kromě Národního filmového archivu zájem i Státní tiskárna cenin. Starostka Prahy 3 Vladislava Hujová řekla, že by tiskárna v budově sjednotila všechny své provozy a také vybudovala muzeum bankovek a tiskařských strojů. Obě instituce by obsadily skoro dvě třetiny nevyužívaného nádraží, uvedla. O možném převzetí budovy se jedná. Náměstek primátorky Matěj Stropnický (Trojkoalice/SZ), který se debat o budoucnosti nádraží účastní, ale záměr zpochybnil. „Dle memoranda by mělo nádraží sloužit pro kulturně vzdělávací účely, což je podle mě s bezpečnostními opatřeními Státní tiskárny cenin neslučitelné," uvedl. „Jednání jsou na samém počátku a vzhledem k počtu majitelů budou asi velmi komplikovaná," řekla mluvčí tiskárny Lenka Šustrová. Firma Discovery Group chce za 6,75 miliardy postavit velké obchodní centrum s kancelářemi, byty a parkovacími plochami. První fáze projektu se dotkne pozemků o rozloze 140 000 metrů. U nádraží hodlá stavět i firma Žižkov Station Development, vlastněná ČD a společností Sekyra Group, která je vlastníkem chráněné budovy nádraží. **ČTK** 2. 5. 2015

## ZAUJALO NÁS

„To nám umožní pokračovat v modernizaci společnosti a zlepšování služeb." Předseda představenstva ČD Pavel Krtek o skutečnosti, že ratingová agentura Moody's v nejnovější zprávě ponechala rating Českých drah na úrovni Baa3 se stabilním výhledem. Národní dopravce tak po dvojím snížení v minulých letech udržel vysvědčení v investičním pásmu.

**E15** 7. 5. 2015

## ZÁJEM O VYSOKORYCHLOSTNÍ TRAŤ DO BERLÍNA TRVÁ

Česko chce ve spolupráci s Německem modernizovat železniční spojení mezi oběma zeměmi. Po jednání s německou kancléřkou Angelou Merkelovou to řekl premiér Bohuslav Sobotka. ČR má podle něj zájem na vybudování vysokorychlostní tratě z Prahy do Berlína. „Požádal jsem kancléřku o intenzivní spolupráci, pokud jde o vzájemný rozvoj železničního spojení. Rádi bychom zmodernizovali naše železniční spojení mezi Prahou a Berlínem. Domníváme se, že by tam do budoucna mohly jezdit rychlovlaky. Velice rádi bychom také zmodernizovali železniční spojení mezi Prahou a Mnichovem," řekl Sobotka. Zájem o zlepšení spojení Prahy s německou i s bavorskou metropolí vyjádřila i Merkelová. Podle kancléřky je třeba počkat na zpracování spolkového plánu pro výstavbu dopravní infrastruktury, který bude zahrnovat prioritní dopravní stavby v Německu. Připraven by měl být příští rok. Zařazení železničních tratí do spolkového plánu je podle Sobotky nutné k tomu, aby šlo jejich výstavbu financovat z evropských fondů. Na české straně by prý bylo možné zahájit stavbu prvního úseku vysokorychlostní tratě mezi Prahou a Lovosicemi nejdříve v roce 2022. **ČTK** 4. 5. 2015

## DOPRAVCE BOJUJE S VÝLUKAMI, AUTOBUSY JSOU DRAHÉ

Českým drahám letos kvůli největšímu počtu výluk v historii železnice výrazně vzrostou náklady na náhradní autobusovou dopravu. V řadě případů budou náhradní autobusy pro dopravce nakonec dražší než provoz vlaků. Dočasné komplikace mají ale zlepšit a zrychlit cestování po tuzemské železnici. Náklady jdou určitě do stovek milionů korun. Smlouva s ministerstvem dopravy nepočítá, že by stát vícenáklady na výluky drahám proplácel. Na první pohled by se mohlo zdát, že ČD na autobusové dopravě ušetří. Od státu a krajů dostávají většinou kolem 100 až 120 korun za každý ujetý kilometr vlaku, zatímco cena u autobusů bývá kolem třiceti korun. Podle Českých drah jsou ale náklady nakonec vyšší: většinou je totiž potřeba více autobusů najednou. Nejde přitom jen o náklady na autobusy: dráhy potřebují kvůli výlukám i více strojvedoucích nebo průvodčích či vlakvedoucích. Zatímco dříve stačila na jízdu vlaku jedna souprava, kvůli výluce jsou potřeba dvě včetně personálu. V důsledku změny řazení vlaků jsou zvýšené nároky kladeny i na technické složky. Další lidé musí koordinovat provoz při výlukách. Sehnat autobusy je pro národního dopravce čím dál větším problémem. **iDNES** 7. 5. 2015

PRO ZAMĚSTNANCE

## Odbavení do sezonních spojů na Balkán

Informujeme držitele zahraničních jízdních výhod o odbavení do sezonního spoje 1481/1480 (1471/1470) z Prahy do Varny/Burgasu.

**Rumunsko:**
Rumunské železnice (CFR) nebudou v tomto spoji akceptovat jízdenky FIP a mezinárodní jízdní doklady vydané pro účely pracovní cesty po území Rumunska. Ostatní doklady NRT (včetně jízdenky zakoupené na základě předložení mezinárodní průkazky FIP na slevu 50 %) a RPT jsou akceptovány bez omezení.

**Bulharsko:**
V předmětném spoji budou Bulharskými železnicemi (BDŽ) uznávány jízdní doklady FIP s ručně psaným příplatkem. Na základě souhlasu BDŽ je povoleno vystavovat tyto příplatky pro destinace Burgas a Varna.

**Odbavení těmito příplatky je umožněno takto:**
- oprávnění vystavovat tyto příplatky má na ČD pouze pracoviště UMIKA (ÚRK) Praha, pan Oliver Priatka, tel. 972 241 888, a to s okamžitou účinností. Při požadavku o vystavení takového příplatku odkazuje mezinárodní pokladna ČD nebo smluvní partner na odbavení prostřednictvím výše uvedeného pracoviště
- prostřednictvím mezinárodních pokladen MÁV-START ve stanici Budapest-Keleti.

**Ceník příplatků:**
Ruse – Burgas (nebo jiná cílová stanice na trase): 1. třída: 20 eur, 2. třída: 15 eur

Ruse – Varna (nebo jiná cílová stanice na trase): 1. třída: 15 eur, 2. třída: 10 eur

Příplatek se netýká cestujících s jízdenkou zakoupenou na základě předložení mezinárodní průkazky FIP na slevu 50 %. **(op)**

## Oslavte Den dětí s Elfíkem v zoo

V neděli 7. června 2015 od 14. do 17. hodin proběhne v pražské zoologické zahradě u divadélka Archa tradiční akce pro děti s názvem Den s Elfíkem v zoo, který připravily České dráhy v rámci Junior programu a ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty. Pro zaměstnance Českých drah a jejich děti budou připraveny jednorázové rodinné vstupenky. Na děti čeká prohlídka zoologické zahrady a poté u divadélka Archa železniční a sloní soutěže, divadelní představení a písničky. Je jen na vás, kolik času si pro návštěvu zoologické zahrady vymezíte a jak si tento Dětský den užijete. Účast dítěte a svoji (přesný počet dětí včetně jejich věku a přesný počet dospělých) prosím potvrďte elektronicky na e-mailové adrese safrankova@gr.cd.cz do 23. května 2015, jako předmět prosím uveďte „Den s Elfíkem v zoo“. Po tomto datu vám bude rozeslána i výzva k vyzvednutí vstupenek. **(em)**

Chtěli byste si vyzkoušet náročnou profesi strojvedoucího, ale nemůžete usednout za pult reálného stroje? Nyní se vám nabízí zajímavá alternativa. Železniční muzeum moravskoslezské v Ostravě (umístěné ve výpravní budově stanice Ostrava střed) zpřístupnilo v polovině dubna funkční repliku řídicího pultu Kocoura, tedy lokomotivy řady 742.

# Za kontrolér Kocoura můžete usednout v Ostravě

Zajímavý projekt pomohl financovat Moravskoslezský kraj a realizace se ujal zaměstnanec dceřiné společnosti ČD Cargo David Hájek. Svým dílem také přispěli tvůrci 3D modelů vozidel, zvuků či reálných tratí (často též zaměstnanci Skupiny ČD nebo SŽDC) pro Microsoft Train Simulator (MSTS), který je dobře znám všem fandům železniční simulace na platformě PC.

FOTO AUTOR

### Základ pro hardware poskytl vyřazený Kocour

Trenažér (tvůrci sami však raději používají výraz replika řídicího pultu) pro širokou veřejnost vznikl ze skutečného renovovaného pultu vyřazené lokomotivy řady 742. Ač je na první pohled prostředí absolutně identické s tím, které najdeme na reálném stroji, jde prý vlastně jen o „lepší“ klávesnici, pomocí které se ovládá model hnacího vozidla v prostředí zmiňovaného simulátoru. Podle tvůrců je architektura pultu navržena tak, že jej bude možné použít v budoucnu se simulátory nové generace. Renovace pultu obnášela především výrobu chybějících plechových částí, opravy poškozených dílů, digitalizaci ovládacích prvků a na úplný závěr i nátěr „kladívkovou“ barvou. „Omezení původního programu, který vznikl již v roce 2001, bohužel neumožňuje oživit i skutečné indikační prvky jako manometry nebo ampérmetry, takže ty jsou na pultu neaktivní. Nicméně na monitoru v 2D kabině aktivní jsou a indikují například rychlost, tlaky, otáčky či proud generátoru. Jako hardware pro Microsoft Train Simulator byly upraveny i pulty z vozidel dalších řad, např. 452, 749 a 750,“ říká David Hájek.

### Počítačová hra má edukativní ambice

A proč to všechno? „Zastávám názor, že když už se mají lokomotivy fyzicky zlikvidovat, tak proč z nich nezachránit alespoň něco, co by mohlo nějakým vhodným způsobem dále posloužit. V tomto případě tedy široké veřejnosti přiblížit práci strojvůdců a díky MSTS také virtuálně navštívit reálné stanice a okolí tratí v České nebo Slovenské republice. Osobně znám tři současné strojvůdce, kteří si toto povolání trénovali u počítače a ‚jízdou‘ na herním simulátoru,“ potvrzuje Hájek.

Vrchní přednosta olomouckého DKV Dušan Tylich je přesvědčený o velkém přínosu repliky řídicího pultu. „Jsem přesvědčen, že by to mohl být užitečný nástroj i pro výuku našich nových strojvedoucích, kteří by si mohli po teoretické výuce sami jak ‚osahat‘ funkčnost všech reálných ovládacích prvků, tak si i bezpečně zkusit samotnou jízdu.“ Přednosta Tylich připouští, že manipulace s ovládacími prvky se sice na lokomotivě zkouší v dílenském nebo pasivním zácviku, ale není prý nad to si stroj bezpečně „zařídit“ na trenažéru, který umí simulovat poměrně věrně reálné prostředí.

**MARTIN HARÁK**

### Otevírací doba muzea

| | |
|---|---|
| úterý | 12.00–16.00 |
| středa | 9.00–16.00 |
| čtvrtek | 12.00–16.00 |
| sobota | 9.00–13.00 |

více info na www.zmms.cz

# Uctili jsme oběti války z řad železničářů

Položením věnce k pamětní desce obětem války z řad železničářů v Praze-Vršovicích se České dráhy připojily k oslavám 70. výročí Pražského povstání a konce druhé světové války.

Na úterý 5. 5., tedy na den, kdy před 70 lety povstání proti okupantům v Praze propuklo, připravily Československá obec legionářská, Svaz bojovníků za svobodu, Vojenský historický ústav Praha, Český rozhlas a další za výkonné produkce Agentury CI-5 na Staroměstském náměstí připomínku květnových událostí. Součástí akce byly i koncert a výstava fotografií a návštěvníci si mohli prohlédnout zhruba dvě desítky kusů historické, nejen vojenské techniky, kterou vyslalo zejména Muzeum na demarkační linii Rokycany. Po slavnostních projevech se v podvečer postupně deset dvojic historických vozidel rozjelo po Praze s uniformovanými či dobově oblečenými dobrovolníky, kteří položili věnce k různým památníkům – k budově rozhlasu, na most Barikádníků, k památníku na Klárově, u sídla Sokola, ve vozovně Střešovice a jinam.

FOTO AUTOR

### Ve Vršovicích vzniklo několik obrněných vlaků

Pamětní deska na budově vršovického nádraží čítající tři desítky jmen zdejších železničářů, kteří položili život v odboji či za okupace, nebyla vybrána náhodou. Právě ve Vršovicích bylo železničáři a odbojáři sestaveno několik obrněných vlaků, které rozhodující měrou podporovaly obranu povstalců. Nejde o jediné nádraží, které se stalo místem vzdoru. Na Masarykově, tehdy Hybernském nádraží, 8. května nacisté postříleli okolo padesátky obránců nádraží i civilistů. Celkem od 4. do 9. května padlo v bojích během povstání na 3 000 osob, z toho 300 vojáků Vlasovovy armády a na tři desítky Rudoarmějců.

Dvě historická osobní auta dovezla za doprovodu příslušníka městské policie do Vršovic Víta Ješutu, Pavla Suchého, Petra Šoltu a Marka Plochého, zaměstnance ROC Praha nebo GŘ ČD, kteří v prvorepublikových uniformách (ty poskytli Alois Kašpar a Marek Plochý) vzdali čest obětem z řad zaměstnanců tehdejších protektorátních drah.

Výročí Pražského povstání je jednou z posledních možností poděkovat dosud žijícím účastníkům druhého odboje a připomenout hlavně mladé generaci historické události tak, jak se opravdu udály, bez zkreslování faktů, které bylo charakteristické po čtyřicetileté období po válce. Nejde o zanedbatelnou epizodu. Je třeba připomínat 70 let staré události, neboť některé jejich důsledky měly zásadní vliv na život několika generací a stále se promítají do současného evropského a světového dění. A také mít na paměti odkaz bojovníků za svobodu, jenž zní: „My jsme svobodu vybojovali, vy ji braňte.“ **MARTIN NAVRÁTIL**

# Na Karlovarsko opět dorazil osvětový Preventivní vlak

Po šesti letech se do Karlovarského kraje vrátil Preventivní vlak společnosti České dráhy a jejích partnerů. Přivezl s sebou odborníky, kteří na dolním nádraží v Karlových Varech a chebském hlavním nádraží debatovali s mládeží o nebezpečí souvisejícím se železničním provozem. Nedílnou součástí diskuzí byla i projekce nového filmu To nedáš! a praktické ukázky Hasičského záchranného sboru SŽDC.

Preventivní vlak je postaven na netradičním způsobu komunikace s mladými lidmi, která se při uplynulých ročnících velmi osvědčila. Návštěvníci vlaku z řad starších žáků základních škol a středoškoláků se mohli poučit z toho, jak končí zbytečná rizika spojená s nerozvážným hazardem nebo nepozorností. „Preventivním vlakem prošlo od roku 2007 asi jedenáct tisíc mladých lidí ve dvaceti sedmi městech ČR. Železnice je specifické prostředí, což si především mladá generace neuvědomuje. Proto má smysl mluvit o různých nebezpečích v drážním prostoru, která mohou mít fatální následky, přímo v prostředí železnice,“ říká člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán.

FOTO AUTOR (2x)

### Nejdřív promítání filmu, pak nácvik záchrany života

Mládež z karlovarských a chebských, ale i kraslických, ašských či chodovských základních a středních škol se nejprve vydala do speciálního kinovozu, kde se letos promítal nový film s názvem To nedáš! Snímek je velmi emotivní a působivý, protože jednotlivé příběhy vycházejí ze skutečných mimořádných událostí na železnici. Motivací k vytvoření filmu, natočeného mladými herci, byly především šokující statistiky železničních nehod. Za poslední tři roky zahynulo na železnici 673 lidí, z toho 91 byli mladí do dvaceti pěti let. Rok 2014 byl z uvedeného období nejtragičtější, i proto České dráhy v prevenci zacílené na tuto cílovou skupinu pokračují.

Po zhlédnutí filmu mohli návštěvníci Preventivního vlaku diskutovat v konferenčním voze s vyšetřovateli Správy železniční dopravní cesty a Policie ČR, kteří se zabývají mimořádnými událostmi na železnici. Na ploše u nádraží čekala na studenty speciální technika Hasičského záchranného sboru SŽDC včetně hasičů. Řada mladých si tak mohla vyzkoušet pod odborným dohledem, jak se dá zachránit lidský života pomocí masáže srdce a také defibrilátoru. Navíc si někteří chlapci mohli zkusit, jak se vyprošťuje zaklíněný řidič z havarovaného vozidla pomocí pneumatických nůžek, přičemž hasiči také předvedli své ohnivzdorné obleky.

Délka cyklu v Preventivním vlaku pro jednu skupinu trvá přibližně dvě hodiny. Že mají školy o netradiční komunikaci zájem, dokazuje fakt, že v Chebu i Karlových Varech byly všechny termíny již několik týdnů obsazené.

### Letos se návštěva pro velký zájem zopakuje v Praze

Preventivní vlak vypravují již desátou sezonu České dráhy a SŽDC a určitě nejde o sezonu poslední. Letos by se měla navíc zopakovat zastávka v hlavním městě Praze, neboť loňská prezentace naprosto nestačila nebývalému zájmu.

„I když jsme loni nabídli v Praze komplexní kapacitu našeho Preventivního vlaku, tak jsme vysokou poptávku neuspokojili, což bychom chtěli letos napravit,“ upozornil Michal Štěpán. Jeho slova potvrzují i dvě hlavní organizátorky – za národního dopravce Elen Mátéová a za Správu železniční dopravní cesty Eva Matějková. **MARTIN HARÁK**

*Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.*

# Nákladní doprava na východě Čech ve znamení odklonů

**ČEKÁNÍ.** Po několikadenní výluce, po níž mohly nákladní vlaky opět projíždět směr Solnice, dorazily do cíle i zásilky automobilky Škoda Kvasiny. FOTO **AUTOR**

Na jedné straně zkvalitnění dopravy, na druhé nepříjemnosti v podobě četných výluk. To vše s sebou přinášejí modernizace tratí, které se letos v hojné míře odehrávají prakticky po celé republice. A výjimkou nejsou ani východní Čechy, kde až do 22. června potrvá omezení mezi Hradcem Králové a Starou Pakou kvůli obnově tratě u Jaroměře. Z pohledu ČD Cargo snad jediná z akcí v regionu Pardubicka a Královéhradecka, která nemá příliš výrazný vliv na nákladní dopravu. Ostatní výluky ovšem pořádně zamávaly trasováním nákladní dopravy.

Zejména práce na trati Chlumec nad Cidlinou – Velký Osek a také částečné omezení spojené se zdvoukolejňováním tratě mezi Stéblovou a Opatovicemi n. L., respektive odbočkou Pohřebačka, o níž jsme už informovali, se v nákladní dopravě muselo řešit různými alternativními trasami.

Tak například uhlí pro elektrárnu Opatovice, jež se obvykle vozí ze saského Profenu nebo Března u Chomutova přes Chlumec a Plačickou spojku, putuje nyní úvratí přes Pardubice hl. n. Tak se ale děje teprve od ukončení nedávné nepřetržité výluky přes Stéblovou. I tak vagony s uhlím mnohdy musely delší dobu čekat, než se trať, která dočasně neumožňovala křižování vlaků ve Stéblové, uvolní. A první májové dny byl kvůli vkládání výhybky do vlečky elektrárny Opatovice (taktéž součást stavby dvoukolejky) přerušen přísun uhlí úplně.

### Jezdí se i přes úvrať v Chocni

To naopak elektrody z ESAB Vamberk do distribučního skladu v Pardubicích-Rosicích n. L. normálně jezdící přímou obsluhou přes Hradec Králové jsou nyní vedeny z Týniště n. O. přes úvrať v Chocni. Ovšem na první tři květnové dny, kdy byla naplánována nepřetržitá úplná výluka u Doudleb, i zásilky ESAB měly pomyslnou stopku a ostatní zátěž, omezená na normu délky 130 tun, putovala až do 7. května přes Letohrad. Úsekem Choceň – Hradec Králové – Opatovice n. L. – Pohřebačka míří i uhelné vlaky z Polska (tažené mnohdy stroji řady 181 a 182 SOKV Ostrava).

K vytěžování modernizované tratě 031 přispívají i ucelené zásilky štěrku z lomu Skanska v Zárubce určené právě pro štěrkové lože druhé koleje. První vlak kamenolom Zárubka – Žďárec u Skutče – Stéblová odjel 4. března. V první etapě se třinácti vlaky tvořenými vozy Dumpcar řady Ua přepravilo na 12 tisíc tun štěrkodrtě (určené pod štěrkové lože).

Ve druhé etapě v devíti vlacích pro změnu tvořených „sypáky“ řady Faccs putovalo na stavbu druhé koleje skoro 9 tisíc tun štěrku. Přepravu zajistila společnost ČD Cargo. Na vykládce se podíleli zaměstnanci PP ČD Cargo Hradec Králové, nasazována byla většinou „dvojčata“ lokomotiv řady 742.

### Expedice škodovek jen s kratší pauzou

Zatím jsme nezmínili pokračující výluku spojenou s modernizací uzlu Týniště n. O. a přilehlého ramene přes Rychnov do Solnice. V přehledech výluk určených pro veřejnost ji vlastně nenajdeme, protože momentální stav prací v Týništi nevyžaduje náhradní autobusovou dopravu a cestující zaznamenají pouze omezení při přestupech, neboť jsou použitelné prakticky jen dvě koleje. Také nákladní doprava tu má všechny čtyři směry zatím k dispozici, i když při posunu to provozní zaměstnanci PP Týniště n. O. nemají právě jednoduché – mimo provoz je pět staničních kolejí a pro nákladní dopravu je vyhrazena jediná šestá. Zatímco nepřetržitá výluka v úseku Týniště n. O. – Letohrad pro vlaky ČD Cargo příliš složitá opatření nevyžadovala, „ostře“ sledovány jsou práce na zvýšení kapacity tratě 022 včetně modernizaci stanice Rychnov n. K., kde dělníci dokončují nové 550milimetrové nástupiště a pokládku tří staničních kolejí. Po pouze několikadenní nepřetržité výluce, než se sneslo stávající kolejiště a zřídila první nová kolej tak, aby mohly nákladní vlaky projíždět směr Solnice, opět mohly zásilky automobilky Škoda Kvasiny putovat na místo určení vlakem. „V další fázi výluk, kdy byly zcela neprůjezdné Častolovice a Rychnov, při napojování nových kolejí a výhybek, a to od 7. do 11. 5. Dokonce vždy bylo jedno hnací vozidlo ČD Cargo ponecháno v Solnici, aby tu mohl být před ukončením výluky prováděn posun na základě požadavku automobilky Škoda, přičemž návoz zaměstnanců ČDC byl řešen autem,“ upřesnil Jaroslav Plevák, vedoucí PP ČD Cargo v Týništi n. O.

> „Rozsáhlá výluková činnost na tuzemské železniční síti pro nás znamená značné navýšení nákladů.

### Omezení provozu nákladních vlaků postihlo i další regiony

A závěrem výluka, která sice patří do Kraje Vysočina, nicméně opět přepravy přesunula na Pardubicko, tentokrát z Havlíčkobrodska. Několikatýdenní přerušení provozu mezi Havlíčkovým Brodem a Rozsochatcem si vyžádalo převedení ucelených vlaků s kontejnery Innofreight se štěpkou z trasy Kolín – Havlíčkův Brod – Ždírce nad Doubravou na odklonové rameno přes Pardubice hl. n. Vlaky pro Stora Enso Timber zpravidla jezdily v nočních hodinách, díky čemuž s trasami osobní dopravy nebyly v kolizi. Posílila tady i přeprava v běžných nákladních vlacích. **MARTIN NAVRÁTIL**

## KRÁTCE

### Loni jsme vykázali stamilionové zisky

Společnost ČD Cargo, a.s., jako člen Skupiny ČD a největší dceřiná společnost Českých drah, a.s., orientovaná na nákladní dopravu, skončila v loňském roce své hospodaření se ziskem před zdaněním dle českých účetních pravidel (ČÚP) ve výši 725 mil. Kč a z pohledu mezinárodních účetních standardů (IFRS) pak se ziskem ve výši 1,153 mld. Kč. Z pohledu hospodaření celé Skupiny ČD pak segment nákladní dopravy přispěl čistým ziskem ve výši 877 mil. Kč. Z výsledků hospodaření v roce 2014 vyplývá, že se podařilo navázat na předchozí úspěšný rok a společnost potvrdila svou pozici na plně liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy. „Společnost i v roce 2014 pokračovala v započaté restrukturalizaci zaměřené na zvýšení celkové efektivity firmy. Podařilo se dostát plánovaným tržbám z vlastní přepravy, respektive je mírně překročit. V nákladové oblasti jsme naopak plánované prostředky nedočerpali. Meziročně jsme tak opět zlepšili hospodaření, tentokrát o 124 mil. Kč. Jen připomenu, že v roce 2013 společnost ČD Cargo hospodařila s výsledkem 601 mil. Kč před zdaněním (ČÚP). To je pro mne signál, že první sada restrukturalizačních opatření zafungovala a ČD Cargo je efektivnější,“ konstatuje předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. Letošní rok podle něj však bude těžký především kvůli silnému konkurenčnímu boji. ČD Cargo, a.s., i přes sílící konkurenci v segmentu železniční nákladní dopravy dokázala v loňském roce přepravit 68,6 milionu tun zboží, což představuje meziroční snížení objemu přeprav pouze o cca 2%, firma však byla ve výsledku efektivnější a tím i ziskovější. (čdc)

### Na konferenci se řešila budoucnost železnice

V prostorách pardubického zámku se na konci března uskutečnila konference Železnice 2015 nesoucí podtitul Rozvoj železniční infrastruktury v ČR. Program byl rozvržen do několika tematických bloků, které se týkaly současného stavu a především rozvoje tohoto druhu dopravy. První část se věnovala budoucnosti české železnice v rámci dopravní politiky státu. Mezi probíraná témata patřila například podpora multimodální nákladní dopravy, vyšší podíl investic do železniční než do silniční infastruktury, a to i v budoucnu. Zazněly také informace o absolutních hodnotách financování dopravní infrastruktury v ČR. Přes Státní fond dopravní infrastruktury projde v letech 2014 až 2020 z evropských fondů celkem 5,8 mld. eur, z toho 2,8 mld. jsou určeny pro železnici. V diskusní části konference vystoupil poslanec Martin Kolovratník, jenž nad akcí převzal záštitu, či generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Ten představil hlavní priority rozvoje železniční infrastruktury – SŽDC chce zprovoznit na území úseky nákladních železničních koridorů (RFC). Potvrdil, že cílem je především napojení země na přístaviště v Rotterdamu. „Důležité letos bude dokončení modernizace koridorů a uzlů. Správa železniční dopravní cesty chce zvyšovat kapacitu a rychlost pro nákladní dopravu,“ řekl Surý. Zvažuje se také moderní železniční napojení Letiště Václava Havla s centrem Prahy a v dlouhodobém plánu jsou rychlá spojení se všemi sousedními státy.

**MARTIN BOHÁČ**

# Innofreighty do Mydlovar i z Karlových Varů

Pro budoucnost přepravy zboží jsou důležité flexibilita, rychlost a ekologie. Toto pojetí železniční nákladní dopravy představují kontejnery Innofreight na speciálních vozech řady Sgnss, které dceřiná společnost ČD Cargo využívá několik let. Nyní v nich odváží například vytěženou zeminu z pozemku v prostoru karlovarského dolního nádraží do bývalého odkaliště uranových rud v jihočeských Mydlovarech.

Od konce roku 2012 se uskutečňují patrně nejznámější přepravy v Innofreightech na vlečku DIAMO, kde se nachází areál bývalé chemické úpravny uranových rud. Vylouhovaná surovina byla po mnoho let ukládána v tamních odkalištích, která se nyní sanují vytěženou zeminou z různých částí republiky. Potřeba materiálu na sanaci je předpokládána okolo osmi milionů tun, kde při plánovaném ročním uložení dvě stě tisíc tun vychází doba sanace a rekultivace na desítky let.

### S pomocí evropských peněz

Výsledkem úspěšného obchodního jednání k pokračování přeprav sanačních

FOTO **AUTOR** (2x)

materiálů po železnici jsou od prosince 2014 přepravy vytěžené zeminy ze stanice Karlovy Vary dolní nádraží v ucelených vlacích společnosti ČD Cargo. K zabezpečení celého projektu byly využity i finanční prostředky z Operačního programu Životní prostředí ČR, spolufinancovaného z fondů Evropské unie. Na přepravu sutě a zeminy po sanaci bylo vyčleněno třicet vozů řady Sgnss, přičemž každý vůz je ložen třemi kontejnery typu Wood Tainer XL. Nakládka zeminy se provádí přímo v prostoru těžby, tedy ve stanici Karlovy Vary dolní nádraží, odkud jsou naložené vozy dopraveny do stanice Karlovy Vary. Poté je ucelená souprava pětadvaceti vozů o celkové délce půl kilometru a hmotnosti dva tisíce tun přepravena do stanice Dívčice. Právě odtud jsou vozy s kontejnery postupně přistavovány k vykládacímu místu na vlečce DIAMO Mydlovary.

### Po železnici jen třetina přeprav

V prvotním plánu se podle ČD Cargo počítalo s přepravou o celkovém objemu sto tisíc tun. Na základě dalších jednání počátkem letošního roku se podařilo celkový objem navýšit na 130 tisíc tun. Zajištěním přepravy části sanačních materiálů po železnici se zhruba o třetinu sníží počet nákladních automobilů, které zavážejí odkaliště uranových rud. Situace by však mohla být ještě lepší, neboť po kolejích v současnosti jezdí pouze třetina všech přeprav. Obchodníci z ČD Cargo věří, že se tento trend změní a rozjednané obchodní případy k novým přepravám sanačních materiálů pro likvidaci ekologické zátěže v Mydlovarech skončí ve větší míře na kolejích v režii společnosti ČD Cargo dopravce.

V těchto kontejnerech v soupravách o třinácti až šestnácti vozech ČD Cargo nedávno přepravovalo hlínu do Mydlovar ze Starého Města u Uherského Hradiště. Celkem bylo přepraveno asi šedesát tisíc tun sanačních materiálů, přičemž na tuto přepravu navázal transfer ze stanice Lužice. Není bez zajímavosti, že se ve Starém Městě i Lužici odpadové materiály vždy překládaly z nákladních aut do kontejnerů a zemina nebyla přepravována po silnici. **MARTIN HARÁK**

# Dostupné pouze v tištěné podobě

Jména vlaků: místopis i zrcadlo doby

Jezdíte Miešovkou, Dvořákem nebo Karlštejnem? Nebo jdete na nádraží na svou „půlsedmičku“? Zapřemýšleli jste někdy o tom, proč mají některé spoje svá jména a co je jejich motivem? Pokud ne, vězte, že o názvech vlaků pojednává obor, který je jakousi lingvistickou antropologií vlakových jmen. Pojmenování spojů se odborně nazývá porejonyma.

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090

# Bdělé oko v podzemí
## hlídá pražské hlavní nádraží

Proudí tudy tisíce lidí a vypravuje se stejný počet vlaků. Pražské hlavní nádraží je důležitou tuzemskou železniční křižovatkou, bez níž by se vlaková doprava jen těžko obešla. Tato tepna však ve svém podzemí skrývá řadu technologických prostor, které jsou zcela skryty před zraky spěchajících cestujících. A ti o tomto zázemí stanice nejspíš nemají ani nejmenší tušení.

**DISPEČINK.** Z velínu, který se nachází v podzemí, mají dispečeři dokonalý přehled o dění v celé stanici. Na bezpečnost tu dohlížejí 24 hodin denně.

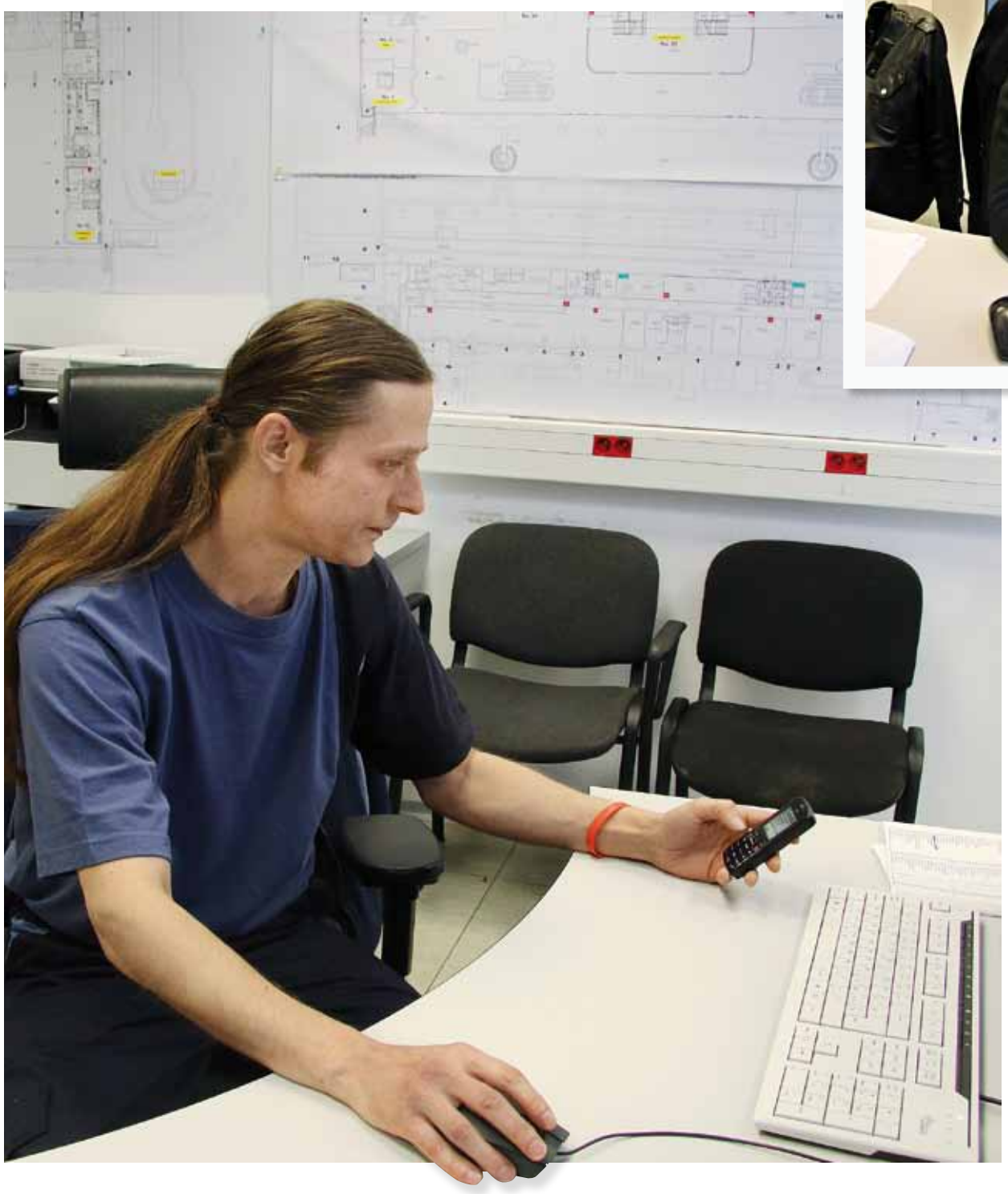
Pražské hlavní nádraží, v minulosti nazývané také Wilsonovo, které má od Českých drah v dlouhodobém pronájmu italská společnost Grandi Stazioni, je prošpikováno desítkami bezpečnostních kamer. Díky nim se v posledních letech podařilo na největší české železniční stanici výrazně snížit kriminalitu.

### Vše mají pod palcem dva lidé

Pomyslným srdcem samotného nádraží je velín nacházející se hluboko v podzemním „městě“. Právě odtud prostřednictvím záběrů z kamerového systému sledují dispečeři společnosti ISS Facility Services dění ve stanici. Stejně tak má firma na starosti i údržbu, úklid a ostrahu celého objektu.

> Na dispečerském stole se také sbíhají linky, kde se ohlašují požáry nebo jiné mimořádné události.

Pražské hlavní nádraží čítá zhruba sedm tisíc metrů čtverečních technických prostor, z nichž většina se nachází v suterénu stanice, kde narazíme mimo jiné na kabelové kolektory s celkem 340 kilometry silnoproudých kabelů. V rámci rekonstrukce pražského hlavního nádraží byly kompletně obměněny všechny technologické systémy a pro odbavovací halu bylo pořízeno například třicet nových vzduchotechnických jednotek, nové rozvody vody, kanalizace, topení, chlazení i požárně-bezpečnostních systémů.



**DOZOR.** Každý pohyb cestujících bedlivě snímají kamery a obraz okamžitě přenášejí do monitorů ve velíně.

**TECHNIKA.** V podzemí najdeme mohutné technologické celky včetně kabelů. FOTO **AUTOR (4x)**

### Prioritou je ochrana proti vypuknutí požáru

Na dispečerském stole se také sbíhají linky, kde se ohlašují požáry nebo jiné mimořádné události. Takzvaná ohlašovna požárů, což je podle zdejších zaměstnanců jedna z nejdůležitějších funkcí velínu, slouží pro všechny cestující i zaměstnance celé budovy hlavního nádraží. Přímo z ní je 24 hodin denně dispečery monitorován systém elektronické požární signalizace, který sleduje veškeré požární hlásiče objektu. V případě požáru a uplynutí určitého časového limitu se automaticky spustí evakuace nádraží. Ta spočívá v otevření všech únikových východů a spuštění hlášení evakuačního rozhlasu, jež vyzývá k opuštění prostor. Zároveň by ihned nastalo odstavení zdroje elektrické energie s výjimkou požárně-bezpečnostních zařízení, která by nadále fungovala na systému záložních baterií (takzvaných UPS). „Odstavena by byla všechna vzduchotechnická zařízení, spustil by se odvod tepla a kouře a nádraží by se rozdělilo na jednotlivé úseky pomocí požárních rolet či zástěn. Známe tuto situaci modelově, v reálu si ji ale nepřejeme zažít,“ říká jeden z dispečerů.

### Kamery sledují celé nádraží

Dispečeři z podzemního centra ovládají celý systém vzduchotechniky, topení a chlazení včetně rozvodu elektrické energie na celém hlavním nádraží a navíc mají dohled nad eskalátory a pohyblivými chodníky. „Pod palcem“ mají i náhradní bateriové zdroje, které jsou důležité nejen pro požárně-bezpečnostní zařízení, ale také pro pokladní systém Českých drah. V rámci rekonstrukce bylo po celém nádraží instalováno devadesát osm bezpečnostních kamer, které snímají všechny veřejné prostory hlavního nádraží a k elektronickým výstupům z nich má přístup také místní oddělení Policie ČR. Kamerový systém dohlíží nad celou dolní i horní halou, včetně ČD Centra, což přináší za poslední léta své plody v podobě výrazného snížení počtu kriminálních deliktů.

**MARTIN HARÁK**

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUCÍ

### KRALUPY NAD VLTAVOU: ZKUŠEBNÍ PROVOZ BEZ DĚLIČNÍKŮ

K radikální redukci děličníků došlo již před čtyřmi lety. Ty, které přežívají do dnešních dní, jsou zpravidla ve stanicích značně vzdálených od trakčních napájecích nebo spínacích stanic. Podle správce infrastruktury jejich odstranění nyní brání reálná možnost vzniku rozdílu napětí mezi jednotlivými napájecími stopami a při přejezdu úsekového děliče sběračem by tak mohlo dojít k poškození úsekového děliče i sběrače. Přibližně před půl rokem jsme informovali, že dokud nebudou trvale sepnuté úsekové odpojovače příčného spojení, čímž by se odstranil vznik případného rozdílu napětí mezi první a druhou kolejí, děličníky nezmizí. Proběhlo několik jednání mezi národním dopravcem a zástupci SŽDC. Správce infrastruktury odstranil celkem sedm děličníků umístěných mezi 1. a 2. staniční kolejí v Kralupech nad Vltavou. Zkušební provoz by měl být zahájen dne 15. května letošního roku. Během něj bude správce infrastruktury sledovat, jak se úsekové děliče opotřebovávají, a poté bude rozhodnuto, zda bude třeba stávající úsekové děliče nahradit novějším typem, nebo přijmout jiné opatření.

### ŽABČICE: POTÍŽE S OSVĚTLENÍM ZASTÁVKY ODHALILY CHYBU SYSTÉMU

Strojvedoucí DKV Brno pan Ondřej Němeček upozornil na dlouhotrvající závadu v osvětlení zastávky Žabčice (v úseku Brno – Břeclav), které se vypíná přesně v čase pravidelného příjezdu nočního vlaku Os 4651 v 0.58 hodin. Při jakémkoli zpoždění spoje není zastávka osvětlená, což je nepříjemné pro čekající cestující na nástupišti a také to nepřispívá k dobré orientaci strojvedoucích při brzdění do zastávky. Na základě tohoto upozornění byla v zastávce Žabčice provedena kontrola osvětlení mistrem SŽDC ze Správy elektrotechniky a energetiky Brno. Prověřil funkčnost osvětlení včetně kontroly ovládání. Ta odhalila systémovou chybu v dálkovém ovládání osvětlení nástupišť zastávky ve správě SŽDC. Proto se nastavilo ovládání osvětlení soumrakovým spínačem. To je v rámci stavby dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v úseku Břeclav – Brno od 1. dubna 2015 řízeno z Centrálního dispečerského pracoviště Přerov. Po spuštění dálkového řízení správce infrastruktury odstraňoval problémy s komunikací v tomto systému, proto byla do doby odstranění aktivována automatika řízení osvětlení pomocí soumrakového spínače.

### PLZEŇ HL. N.: OVLIVŇUJE STAVBA VIDITELNOST CESTOVÝCH NÁVĚSTIDEL?

Obdrželi jsme upozornění od strojvedoucího DKV Praha na horší viditelnost návěstidel Lc4v a Sc6z ve stanici Plzeň hlavní nádraží. Tato návěstidla nejsou vybavena clonícími štíty, což má za následek znatelné snížení viditelnosti návěstidel zejména při slunečním svitu. Správce infrastruktury jsme požádali o prověření možnosti dosazení štítů na tato návěstidla. Zástupci SŽDC situaci prověřili a uvedli, že obě návěstidla jsou již od doby jejich aktivace v roce 1981 umístěna v prostoru pod nástupištním přístřeškem a v souladu s rozhodnutím tehdejší komise pro situování návěstidel byla osazena bez štítů, především z prostorových důvodů, a nejde tedy o závadu. Správce infrastruktury provedl místní šetření za účelem posouzení viditelnosti návěstidel se stejným výsledkem. Štíty nemohou být doplněny z důvodu umístění na nástupišti – jedná se o překážku, která by musela být označena bezpečnostním nátěrem, což ale nemůže být provedeno na čelní straně návěstního štítu. Nedávno byly sneseny stávající přístřešky, což může být příčinou subjektivního pocitu snížené viditelnosti návěstidel.

### MIREL 04: NOVÁ VERZE MÍŘÍ NEJPRVE NA TAURUSY

Provozní neduhy slovenského vlakového zabezpečovače MIREL pocítil snad každý strojvedoucí. S krátkými, po sobě jdoucími výpadky kódu zejména na zhlaví dopraven si slovenský zabezpečovač „poradí“ zavedením rychločinného brzdění až do zastavení. Dalším negativem je odvedení pozornosti strojvedoucích od sledování tratě z důvodu obsluhy vlakového zabezpečovače. Tyto neduhy by měla odstranit modifikovaná verze 04 zabezpečovače MIREL, jehož zkušební provoz již povolil Drážní úřad. Nasazen by měl být prozatím na lokomotivy řady 1216.2 ÖBB. Zmiňovaná verze byla v loňském roce nasazena na hnací vozidlo 350.001 ZSSK. Největší změnou je, že při zavedení rychločinného brzdění je možné po odstranění příčiny začít odbrzďovat a není nutné prudce zastavit jako v předchozí verzi. Dle zkušeností strojvedoucích si čtvrtá verze lépe poradí s krátkými po sobě jdoucími výpadky kódu, takže již tak často nedochází k zavedení rychločinného brzdění z důvodu překročení brzdné křivky. Další změna spočívá v tom, že diagnostický test není nutné provádět každých 12 hodin, ale pouze jednou denně.

**PAVEL ROVENSKÝ**

**ČÍNSKÁ ŠTIKA.** Od prezentace moderní jednotky CR H380A na světové výstavě Expo v Šanghaji uběhlo již pět let. FOTO **WIKIPEDIA**

# Vysokorychlostní Čína drtí konkurenci

Provoz na síti čínských vysokorychlostních tratí (VRT) v loňském roce zaznamenal výjimečný růst. Z hlediska délky VRT se svými 12 tisíci km tratí Čína jasně vede. Dnes je většina čínských významných měst propojena trasami s maximální rychlostí více než 200 km/h nebo se na jejich propojení usilovně pracuje.

V roce 2014 Čínská železniční společnost (CRC) provozovala přes 1 300 souprav pro VRT denně, a to jak na nově vybudovaných, tak na rekonstruovaných tratích. Nyní jsou všechna města s více než pěti sty tisíci obyvateli propojena tratěmi s rychlostí přesahující 160 km/h.

V krátkém čase po uvedení první vysokorychlostní tratě v roce 2008 se radikálně změnil také způsob odbavování cestujících. Za rok 2014 byly přepraveny skoro tři miliardy cestujících a výsledek dosáhl 214 miliard osobokilometrů, což je o něco více než výkon VRT ve zbytku světa a zhruba 2,5 x více objemu přepravy než v Japonsku, které má druhou nejvytíženější síť.

## Rozvoj páteřní infrastruktury

Čína je unikátní i z mnoha jiných pohledů. Zaujímá plochu 9,7 milionu kilometrů čtverečních. K tomu je nutné připočíst ohromnou vzdálenost od severu k jihu i ze západu na východ, hustotu osídlení 140 obyvatel/km² a také skutečnost, že většina žije převážně v centrálních a jižních oblastech. Tam se nachází mnoho hustě osídlených měst vzdálených od 200 do 900 km, což je ideální pro rozvoj VRT. V roce 2013 žilo ve městech více než 50 procent obyvatel, ale v roce 2030 se očekává podíl až 74 procent. Čína proto buduje páteřní dopravní infrastrukturu, která má podporovat konkurenceschopnost měst.

Města s počtem obyvatel nad pět set tisíc se nejvíce podílejí na rozvoji ekonomiky regionu. Na jejich konkurenceschopnost má vliv kvalita dopravního spojení k dodavatelským řetězcům. Po bouřlivém rozvoji východních provincií má rozvoj dopravní infrastruktury umožnit centrálním a západním provinciím dohnat zpoždění a přispět tak k vyváženému rozvoji země. Dokončení VRT do Xinijiangu na západě provincie Giuzhou v centrální Číně to potvrzuje.

Jak roste ekonomika, zvyšuje se i počet cestujících a jejich nároky na úroveň služeb. Síť CRC se již dnes považuje za jednu z nejhustěji využívaných na světě díky ekonomickému růstu v posledních pěti letech. Na vzestupu je ale i nákladní doprava (o 5,8 % za rok), která což jde v některých případech na vrub kapacity

### VRT v kostce

- Délka tratí VRT činí 12 000 km.
- Maximální rychlost na tratích VRT je 350 km/h.
- V roce 2014 přepraveno přibližně 3 miliardy cestujících.
- Vládní plán počítá s železničním propojením všech hlavních měst provincií a měst s více než půl milionem obyvatel.

Čínské rychlovaky poskytují svým cestujícím maximální servis a pohodlí.

dopravní cesty vysokorychlostních spojů. Z kombinace rychle rostoucí dopravy a vysoké hustoty provozu vyplývá nezbytnost hlavních investic do další výstavby sítě. Cílem je upevnit klíčovou roli železnice v ekonomice Číny.

## Propojí se všechna velká města

VRT zahájily provoz v roce 2007 s novou generací vlaků, které dosahovaly až 250 km/h. Ale nutnost sdílení tratí s nákladními vlaky způsobovala, že průměrná rychlost mezi stanicemi zůstávala nižší, byť se maximální rychlost prudce zvedla. V 2008 na první z nové generace VRT z Pekingu do Tianjinu dosahovaly soupravy až 350 km/h a průměrná rychlost dosáhla 240 km/h. Takové parametry jsou již plně konkurenceschopné a jen v prvním roce rychlovlaky přepravily více než 16 mil. cestujících.

V roce 2012 byly dokončeny trasy z Pekingu do Šanghaje (1 318 km) a z pekingského západního nádraží do Kantonu (2 281 km). Tímto se spojily tři nejživější čínské oblasti. Podle mezinárodních měřítek trasy nabízejí velmi dobré přepravní časy. V roce 2014 dopravce CRC vyhlásil nový letní jízdní řád s 1 330 vysokorychlostními spoji denně. To společně se zvyšováním obsaditelnosti souprav umožňilo zvýšit propustnost konvenčních tratí pro nákladní přepravu, což bylo původním záměrem rozvoje vysokorychlostních sítí.

Všechny soupravy se skládají z 8 nebo 16 vagonů s kapacitami od 494 do 1 299 míst k sezení. Nejrušnější trasy pojmou až 101 souprav denně v jednom směru s až 8 soupravami za hodinu v časech špiček. Na středně vytížených tratích jezdí zhruba polovina vlaků. CRC provozují dva základní druhy vysokorychlostních spojů. Expresní vlaky staví jen v hlavních městech, ostatní vlaky v těch středních.

## Cestujících přibylo o 8 procent

Za posledních pět let celkový objem přepravy cestujících ročně roste o cca 8 %. Dvě nejvytíženější tratě z Pekingu do Šanghaje a z Pekingu do Kantonu v roce 2014 odhadem přepravily více než 100 mil. cestujících. Jen malá část z nich cestuje z jedné konečné na druhou – většina vystupuje a nastupuje v nácestných zastávkách, přičemž průměrná délka cesty na těchto tratích dosahuje 500 km. První dálková trať z Wuhanu do Kantonu měřila 969 km a přepravila asi 50 mil. cestujících, z nichž 13,8 mil. přestupovalo na navazující železniční spoje, což dokládá efektivitu sítě.

Vysokorychlostní tratě rostly mnohem rychleji než letecká doprava. V roce 2013 dvojnásobek cestujících (670 mil.) upřednostnil VRT před letadly (330 mil.). Vnitrostátní lety rostly o 13 %, růst VRT představoval 41 % ročně. Pro cesty do 150 km však auta a autobusy zůstávají zajímavou volbou, zvláště když je VRT vzdálená od centra. Nicméně rychlost, frekvence a pohodlí VRT dělá železnici konkurenceschopnou pro středně dlouhé cesty.

**HALINA MARŠÁLKOVÁ**

Zdroj: IRJ 2/2015

## KRÁTCE

### JIŽNÍ KOREA

### Do Gwangju nově po vysokorychlostní trati

Jižní Korea otevřela novou 182 kilometrů dlouho vysokorychlostní trať Osong – Gwangju s několika zastávkami. V Osongu navazuje na čtyři sta kilometrů dlouhou rychlodráhu Soul – Busan. Náklady na výstavbu tratě byly 8,35 miliardy wonů. Nové spojení zkrátí dopravu mezi Soulem a Gwangju z 2 hodin 40 minut na 1 a půl hodiny. Jižní Korea podle údajů UIC plánuje provozovat celkem 700 kilometrů vysokorychlostních tratí pro 300 km/h. Aktuálně disponuje více než 60 vysokorychlostními vlaky KTX a hovoří se o pořízení dalších 22 vlaků Hyundai Rotem pro 377 cestujících. **(PešŤ)**

### RAKOUSKO

### Začal velký jarní úklid vlakových souprav

Po zimním omezení vnějšího mytí vlakových souprav nastoupil také v Rakousku velký jarní úklid vlakových souprav. Při mytí vozových skříní nově pomáhá nejmodernější drážní myčka v Evropě otevřená v prosinci 2014 u vídeňského hlavního nádraží. Plně automatizovaný systém spouští strojvedoucí při příjezdu. Technologie umožňuje umýt všechny typy vlaků od lokomotiv a jednotek Taurus, Talent a Desiro po nejmodernější railjety a cityjety. Unikátní řešení počítá s provozem elektrických souprav v myčce bez nutnosti vypnutí napájení z troleje. Jen do konce března bylo umyto už přes 1 100 souprav. **(PešŤ)**

### ŠVÝCARSKO

### SBB značně vydělaly na prodeji majetku

Švýcarský národní dopravce SBB zaznamenal loni hospodářský úspěch. Rostly tržby, klesaly výdaje a k zisku přispěl především úspěšný prodej nemovitostí. Při tržbách cca 8,6 miliardy švýcarských franků (CHF) a výdajích cca 8,2 miliardy dosáhla společnost zisku 373 mil. CHF. To je o 56 procent více než v roce 2013. SBB také přepravily o 3,7 % cestujících více, denně je to 1,18 milionu osob. Starost švýcarským drahám naopak dělá zadluženost, která loni opět rostla a dosahuje už 7,7 miliardy CHF (cca 204 miliard Kč). **(PešŤ)**

### FRANCIE

### SNCF se chystá zrušit tisíce míst

Francouzský železniční dopravce SNCF představil rozvojový plán pro příštích pět let. Podnik má v současnosti 149 tisíc zaměstnanců. Brzy jich ale má být jen 140 000 a letos bude zrušeno tisíc míst. Za posledních 10 let zde přitom přišlo o práci už 25 tisíc lidí. Společnost prochází reformami a není v lehké situaci. Podobně jako v Německu i ve Francii dostaly zelenou v dálkové dopravě autobusy, což pro železnici znamená úbytek cestujících. Navíc v mezinárodní dopravě vlakům TGV chybí komfort a jsou drahé. SNCF přitom sází vše právě na TGV a ostatní síť zanedbává. **(sh)**

# Sesuv půdy paralyzoval nádraží Déli pályaudvar v Budapešti

Značné komplikace v železniční dopravě způsobil nedávný sesuv půdy na svahu nad jižním portálem tunelu, který slouží jako jediná spojnice na budapešťské nádraží Déli pályaudvar. Nejdřív musel být provoz vlaků omezen a po vyhodnocení expertů se nakonec rozhodlo o zastavení všech vlaků na třetím nejvytíženějším nádraží v maďarské metropoli.

## Vlaky zamířily na Kelenföld

První problémy se ukázaly na konci ledna. Míra poškození svahu a jižního portálu tunelu v bezprostřední blízkosti Déli pu. byla natolik vážná, že bylo nutné urychleně přijmout nezbytná opatření. Kvůli bezpečnosti železničního provozu se nádraží 31. ledna letošního roku úplně vyklidilo a provoz byl odkloněn o něco jižněji – na nádraží Kelenföld. Rázem se tak z této mezistanice stal důležitý železniční uzel v maďarském hlavním městě. Výchozí a cílovou stanicí příměstských i dálkových vlaků, které za normálních okolností dle jízdního řádu začínají a končí v Déli pu., bylo určeno nádraží Kelenföld, některé vlaky pokračovaly až na Keleti pu. Náhradní autobusová doprava byla zavedena obousměrně v intervalu 15 minut mezi nádražími Déli pu. a Kelenföld.

Pro lepší představu: na Kelenföld byla svedena veškerá doprava ve směru Budapešť – Győr, Budapešť – Székesfehérvár – Veszprém – Szombathely – tyto vlaky byly přesměrovány na Keleti pu., dále všechny spoje ve směru na Balaton, a to jak na severní, tak i na jižní břeh (v zimním jízdním řádu je zde však o mnoho méně vlaků než v letní sezoně) a ve směru Pécs, Baja a Dunaújváros. Nádraží naštěstí kapacitně tento nápor zvládlo, i když dílčí provozní problémy a několikaminutová zpoždění vlaků pochopitelně vznikala.

FOTO **AUTOR**

## MÁV údajně zvažovaly stanici v budoucnu vůbec nevyužívat

Krátce poté, co dráhy nádraží uzavřely, začaly se objevovat různé konspirační teorie, že maďarský národní dopravce MÁV zkouší, zda by bylo možné dopravu zvládnout i bez stanice Déli pu. v hlavním městě. O uzavření jižního nádraží se totiž vedly bouřlivé diskuze i v minulosti. Nakonec se naštěstí tyto předpoklady ukázaly jako liché. Jižní nádraží v Budapešti, jak zní název Déli pályaudvar v češtině, železničáři opět otevřeli před Velikonocemi, na Velký pátek 3. dubna. Toto koncové nádraží má šest nástupišť, z nichž je pouze jedno zastřešené. Funguje zde celkem 12 provozních kolejí. V budoucnu se počítá i s modernizací celého objektu.

Na počátku byla budínská stanice (Buda állomás). V místech dnešního nádraží Déli pu. existovala od začátku významná stanice s vyspělým technickým zázemím. Stanice Buda brány otevřela v roce 1861 jako konečná a také koncová stanice tehdejší Jižní dráhy (Déli Vasút – odtud také pochází jeho název Déli pályaudvar, nikoli podle situování) Buda-Kanizsa. V roce 1901 byla přistavena nová odbavovací hala. Během druhé světové války byly nádražní budova i železniční tratě ústící na Déli pu. kompletně zničeny.

Teprve v šedesátých letech minulého století úřady rozhodly o přestavbě a modernizaci v tehdejším socialistickém duchu. Celková rekonstrukce nádraží ovšem započala až v roce 1970 a trvala tři roky, ale celý objekt s přilehlými zastřešenými nástupišti a technickým zázemím byl hotový teprve v roce 1975. Na svou dobu moderní prosklená odbavovací hala byla otevřena spolu s otevřením nové konečné stanice linky metra M2 (červené metro). Elektrifikace nádraží se uskutečnila v roce 1983.

**GABRIEL KORCSMÁROS**

## NABÍDKA ČD TRAVEL

*Česká republika*

**Penzion Ratmírák**

Stylové ubytování hotelového typu v přírodním parku Česká Kanada přímo na břehu rybníka. K dispozici jsou 2lůžkové apartmány s možností až 2 přistýlek s vybaveným kuchyňským koutem a vlastním soc. zařízením.

Stravování – snídaně formou snídaňových košů. Penzion má vlastní venkovní bazén s lehátky. Cena: 850 Kč/osoba, děti 3–12 let 465 Kč.

*Česká republika*

**Jižní Čechy – Bechyně – hotel Panská*****

- Balíček 50+, cena 2 490 Kč zahrnuje: ubytování na 2 noci, polopenzi, 2 wellness procedury, poukázku na kulturní zážitek, vstupenku na prohlídku kláštera s průvodcem, zapůjčení nordic walking holí a kol, parkování zdarma. Pobyt lze prodloužit.
- Balíček Dámská jízda, cena 2 990 Kč zahrnuje: ubytování na 2 noci, 2x fitness snídani, 1x čtyřbodové menu šéfkuchaře, welcome drink, kosmetický balíček jako dárek, profesionální líčení a kosmetické poradenství, 2x wellness procedury, zapůjčení nordic walking holí, parkování zdarma.

*Česká republika*

**Liberec – hotel Babylon ******

Přicházíme opět s nabídkou pouze pro naše klienty.

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

K tomu po celý pobyt neomezené vstupy do Aquaparku, Lunaparku, iQparku a nově i centra iQLANDIE – science show, 400 moderních exponátů, experimentování v laboratořích a další inteligentní zábava ve 4patrové budově naproti hotelovému komplexu. Tato akce platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní od 15. 4. do 31. 10. 2015.

*Řecko – Santorini*

Nová destinace pro letošní rok, nabízíme penzion Lefteris, hotel Blue Sea a hotel Atlas Boutique.

Stravování: bez stravy nebo se snídaní. Pobyty jsou na 11/12 dní s odletem z Prahy, Brna a Ostravy.

*Itálie*

**Sicílie – ostrov slunce**

14denní vlakový pobytovo-poznávací zájezd

Oblíbený zájezd na Sicílii, který vám kromě skvělého koupání může nabídnout i spoustu památek a krásných míst. Nejenže během cesty navštívíte Řím a nedaleký archeologický areál v Ostii, ale letos jsme v tomto zájezdu udělali změnu a do programu jsme zařadili návštěvu města Catanie, barokního městečka Nota a rodiště proslulého fyzika Archiméda – Syrakus. Lákavý také určitě bude lodní výlet na ostrov Panarea a sopečný ostrov Stromboli. Více o programu na www.cdtravel.cz – poznávací zájezdy.

Termín zájezdu je 31. 8.–13. 9. 2015. Cena včetně služeb vedoucího zájezdu, 4 místenek, 2 lehátek v T4, 9x ubytování a 1 snídaně je 9 990 Kč. Do zájezdu není zahrnuta vlaková jízdenka.

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

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

ČD Travel
Člen Skupiny ČD

**V PLNĚ SÍLE.** Trojice lokomotiv řady 103 na dobovém záběru ze stanice Bremen-Hemelingen v roce 1984. FOTO **WIKIMEDIA**

# Německá legenda oslaví padesáté narozeniny

Je to neuvěřitelné, ale uběhlo už 50 let od doby zrodu jedné z největších železničních legend Evropy, německé expresní lokomotivy řady E 03, později označované jako 103. Stala se symbolem komfortních vlaků TEE a InterCity i zavádění vysokých rychlostí v železniční dopravě. Muzeum Německých drah (DB) ve své pobočce v Koblenz-Lützel připravilo na víkend 13. a 14. června oslavu kulatých narozenin této legendární lokomotivy.

Němci uvažovali o nové šestinápravové rychlíkové lokomotivě pro rychlost 160 km/h už v 50. letech 20. století a označovali ji jako E 01. Nakonec ale upřednostnili vývoj jednotné řady lokomotiv, kde úlohu rychlíkových strojů plnila řada E 10.

Zvyšující se hmotnost vlaků, nástup letecké a automobilové konkurence i zavádění vyšších rychlostí na železnici přece jen přimělo Německé dráhy (DB) v 60. letech zabývat se myšlenkou pořídit nové, výkonnější a rychlejší lokomotivy pro expresní vlaky. Požadovaný výkon měl být alespoň 5 000 kW, rychlost až 200 km/h a nápravová hmotnost pouhých 18 tun.

Firmy Krupp a AEG navrhovaly lokomotivu se dvěma třínápravovými podvozky o uspořádání (1Bo) (Bo1) nebo (A1A) (A1A) se čtyřmi motory o výkonu 1 250 kW. Henschel se Siemensem pak přišly s řešením Co'Co' se šesticí motorů. Každá skupina připravovala také své řešení přenosu výkonu. Jejich první zkoušky se odehrály na upravených lokomotivách E 10 v roce 1963. Ve stejném roce začaly práce na čtveřici prototypových strojů E 03, které byly uvedeny do provozu v roce 1965 a hned se staly středem pozornosti na světové výstavě IVA (Mezinárodní dopravní výstava) v Mnichově. V rámci programu zajišťovaly provoz zvláštních expresů Mnichov – Augsburg a zpět rychlostí 200 km/h. Během krátké doby absolvovaly 347 demonstračních jízd. Na zahájení pravidelného provozu dvoustovkou si ale musela řada 103 počkat ještě dalších 12 let.

## DB požadavky ještě zvýšily

První čtyři lokomotivy řady E 03, od roku 1968 označené jako řada 103, měly nakonec hmotnost 18,7 tuny na nápravu a trvalý výkon 5 940 kW. Po výstavě IVA zůstaly deponované v Mnichově, v roce 1974 se přesunuly do depa Eidelstedt v Hamburku a od roku 1979 byly využívané pro různé zkoušky a měření například traťového zabezpečovače, trolejového vedení a nových vozidel.

Pro 145 sériových lokomotiv dodaných v letech 1970 až 1974 a označených jako 103.1 stanovily DB ještě náročnější požadavky než na prototypy. Zatímco původně stačilo železnici, aby lokomotiva dopravila rychlostí 200 km/h vlak o hmotnosti pouhých 300 tun, nově už to bylo 480 tun a s rychlíkem o hmotnosti 800 tun měla uhánět rychlostí 160 km/h. To vedlo ke zvýšení výkonu hlavního transformátoru i motorů, zlepšení izolace a její tepelné odolnosti a k podstatně účinnějšímu chlazení. Prototypové stroje pouze s jednou řadou žaluzií na boku měly problém s chlazením a přehříváním strojovny hlavně v horských úsecích mezi Mnichovem a Stuttgartem, proto sériové lokomotivy dostaly dvě řady těchto větracích žaluzií nad sebou. Tím se také na první pohled odlišily prototypové a sériové stroje.

Díky úpravám stoupl trvalý výkon lokomotiv na 7 440 kW a staly se ve své době nejsilnějšími jednodílnými stroji. Krátkodobě bylo možné lokomotivy přetížit a dosáhnout výkonu přes 10 tisíc kW. To už ale hrozilo poškození některých zařízení, a proto byl tento krátkodobý výkon omezen jen na 9 000 kW. I tak bylo běžné dosahovat rychlost 200 km/h s vlaky o hmotnosti až 600 tun.

## Lokomotivy vozily rychlé expresy TEE, InterCity i běžné rychlíky

Lokomotivy našly uplatnění v dopravě rychlých expresů TEE a InterCity. V roce 1979, se změnou konceptu sítě InterCity a zavedením 2. třídy v nich, se tyto vlaky staly deseti a více vozovými, což se projevilo na jejich hmotnosti. Stotrojky se uplatnily také při vedení běžných rychlíků, nočních vlaků a v 80. a 90. letech i v čele spojů InterRegio, EuroCity a EuroNight. Na řadu let ovládly hlavní, především severojižní, tahy od Hamburku po Mnichov nebo Basilej. S některými vlaky zajížděly až do Vídně. Měsíční běh byl u některých lokomotiv kolem 40 000 kilometrů. Například v roce 1985 stály denně v čele až 183 spojů a průměrný denní běh byl 1 400 kilometrů.

Takové zatížení se i přes dobrou údržbu přirozeně projevilo na stavu lokomotiv, které bylo třeba po 30 letech provozu nahradit mladšími nástupkyněmi. V druhé polovině 90. let je začala z prestižních výkonů vytlačovat nová řada expresních lokomotiv 101. Krátký comeback zaznamenaly stotrojky v roce 1998 po nehodě ICE u Eschede, kdy nesly značnou část výkonů v nouzovém jízdním řádu po omezení provozu rychlovlaků, a v roce 2000 v rámci posilové dopravy na EXPO 2000 v Hannoveru.

## Zachovala se asi dvacítka strojů

Řada 103 se stala symbolem rychlé a komfortní železnice a díky tomu jí věnuje svou pozornost také mnoho fanoušků. Ti dnes na různých místech a v mnoha expozicích zachovali necelou dvacítku lokomotiv v různém stavu. Některé jsou dodnes provozuschopné a využívané pro různé jízdy, například nostalgického Rheingoldu sestaveného z komfortních vozů TEE. Řada 103 je ale i v tomto roce, 50 let od svého vzniku, nasazována na jeden obrat vlaků InterCity z Mnichova do Stuttgartu, resp. Frankfurtu nad Mohanem.

Železniční fandové si mohou historii řady 103 připomenout při oslavě padesátých „narozenin“ v expozici DB muzea v Koblenzi. Na víkend 13. a 14. června jsou připraveny zvláštní vlaky sestavené z dobových souprav TEE a IC z Frankfurtu nad Mohanem a Kolína nad Rýnem, výstava příslušnic řady 103, ale také jízdy repliky lokomotivy Adler, svezení se na stanovišti strojvedoucího historických vozidel, provoz zahradní železnice a kolejiště TRIX a další zajímavosti. U lokomotiv řady 103 se předpokládá, že přijede několik provozních strojů různých vlastníků. Jen v samotné expozici muzea v Koblenzi jsou doma tři stotrojky v různých nátěrech: v klasickém červenokrémovém nátěru TEE/IC, v jednotném červeném z 90. let a v pestrobarevném modro-žluto-zeleném hávu turistického vlaku.

**PETR ŠŤÁHLAVSKÝ**

**SYMBOL.** Řada 103 stála u přerodu luxusních spojů TEE na kategorii InterCity. FOTO **ARCHIV DB**

# Lovec lokomotiv podle čísel má slabost pro Štokry

Fotografování železnice, zejména hnacích vozidel, je u zaměstnanců Českých drah patrně jedním z nejrozšířenějších koníčků. Sami jistě několik takových kolegů ve svých řadách také najdete. Jedním z nich je i strojvedoucí Ladislav Kroul. Na rozdíl od jiných fanoušků železnice je jeho hobby ještě o něco specifičtější.

Z obecného pohledu je to skupina nepatrná, na počet železničářů však nemalá. A tahle rodina – označovaná slovem šotouši – se dělí na řadu podskupin. Strojvedoucího Ladislava Kroula, který pod hlavičkou DKV Česká Třebová převážně pendluje s RegioPantery na trati Pardubice hl. n. – Jaroměř, by bylo možné zařadit do „škatulky" statistiků neboli čísílkářů. Tedy pro neznalé – fotografuje lokomotivy převážně jezdící v Česku a na Slovensku tak, aby postupně „ulovil" všechna jejich inventární čísla. A samozřejmě si fotky s podobně zaměřenými fotografy intenzivně vyměňuje.

Pořádek v takto nasměrovaném koníčku jde ruku v ruce s pečlivou evidencí (proto pojem statistici), ovšem osmapadesátiletý strojvedoucí spoléhá hlavně na svou paměť, a tak většinu čísel včetně dep, kde ten který stroj pobýval, nosí v hlavě. Samozřejmě že ne všechny. Ostatně zkuste si zapamatovat třeba skoro sedm set „osmsetdesítek" nebo přes čtyři sta Kocourů! Zvláště když je jeden jako druhý. Nebo přes pět stovek Štokrů. Ty má na fotkách prakticky všechny. Aby ne, hýčká si celkem čtyři tisíce snímků jen této své asi nejoblíbenější řady.

### Vše si zapisuje do notýsku

Na cestách pan Kroul používá tenký notýsek, kde má stejně jako třeba filatelista poznamenáno, co mu ještě chybí. Při fotografování si nepotrpí na nějakou extra „vymazlenou" kompozici či dechberoucí krajinu. Stačí mu, když je na snímku mašina dostatečně zblízka a má čitelné číslo. Nabízí se samozřejmě okamžitě několik pochopitelných otázek. Hlavně zda „odchytil" čísla všechna. Ale také která z nich jsou vzácná, pro něj cenná a která mu takříkajíc o vlásek unikla.

> Pokud by si vytkli za cíl sbírat a fotit mašiny podle čísel mladí zájemci, asi by měli smůlu, protože většina starých strojů už je nenávratně pryč.

Pochopitelně všechny ještě nemá. U notoricky známých „vzácných" strojů mu chybí třeba pražská E 499.2017 či bratislavská ES 499.0010, obě zrušené velmi záhy po nehodách. Aspoň ale ví, kdo je stihnul vyfotit. „O vlásek mi unikl třeba Brejlovec T 478.3048. Stál zeleno-bílý v depu v řadě s mašinami, které čekaly na opravu. Já si ho nevyfotil, byl pořád nějak schovaný a moc to nešlo. Pak zmizel do zvolenských dílen, kde si nějaký čas pobyl. V Hradci jsem pak zavál – dal se vyfotit a on mezitím odjel zpět na opravu pro poruchu motoru. Jenže se už nevrátil a byl ve Zvolenu zrušen," vzpomíná. Z těch ještě dostupných, tedy současných, strojů se už léta míjí s jednou ze slovenských lokomotiv řady 363. „Pokud by si vytkli cíl sbírat a fotit mašiny podle čísel mladí zájemci, asi by měli smůlu, protože většina starých strojů už je nenávratně pryč," říká strojvůdce. Tím nepřímo za úspěchy v hobby děkuje přesunům v životě podmíněným svou profesí.

### Železnici měl rád už jako malý

Dětství prožil v Dubé, tedy asi 11 km od nejbližších kolejí v Doksech. Nikdo z rodiny, vyjma strýce výhybkáře, u ČSD nepracoval. Ovšem od nějakých deseti let už měl jasno, že se chce stát strojvůdcem. Jezdíval s kamarádem Jirkou Vydrou, který jej lokomotivy naučil rozeznávat, na ně koukat z nadjezdu v Hradci Králové, kam se později jeho rodiče přestěhovali. „Když jsem začal v Hradci topit, věděl jsem, že v depu fotí mašinky Pavel Vaníček, tak jsem jej otravoval o fotky. Pár mi jich udělal a pak mi řekl: Hele, kup si foťák a nafoť si to sám! A tak to začalo."

Dál už je to příběh o splněném snu: učební obor na motoráře v České Třebové, po vyučení do zácviku jako druhý topič a od srpna 1974 začal jezdit jako řádný. „Na lokomotivách 354.1 jsem se už v Hradci bohužel nesvezl, zato na Buštěhradce 524.102 jsem ještě zažil topírenský posun. Byl jsem s ní dvakrát na kanále a dělal oheň," vzpomíná Kroul.

Jako pomocník jezdil na všech trakcích. Pak kvůli bydlení přišlo stěhování do Karlových Varů a po zkouškách samostatné jezdění v tamním dnes už neexistujícím depu na Karkulkách a M 240.0 na místních kopcovitých tratích. „Krpály jako hrom, dvacet promile skoro všude. Můj první turnusový stroj byl T 435.0129," říká. V Chebu si udělal „papíry" na střídavé stroje a hned pak ve Varech na devět let zakotvil na nové T 466.2323 z ČKD. Později dělal i strojmistra. Po osmnácti letech ve Varech se dostal do Chomutova a odtud přes depo Praha zpátky do Hradce Králové, kde jezdí jedenáctým rokem. Bydlí ve Dvoře Králové nad Labem s manželkou, která má pro jeho zálibu i práci pochopení.

FOTO AUTOR (2x)

**ÚLOVEK.** Ladislav Kroul s jedním z mnoha svých fotografických počinů.

### Fotky mají rozdávat radost

Ale nebyly to jen lokomotivy, s nimiž jezdil do dílen a za kterými dodnes neváhá vandrovat až na východní Slovensko. Měl a dodnes má štěstí na mnoho zajímavých lidí, kteří formovali jeho hobby a od nichž se toho mohl spoustu naučit. „Když jsem topil v Hradci a dojelo se do Turnova, tak se vždy chodilo na pivko. V hospodě byl vždy nádražáckej stůl, kde se scházeli fírové a topiči i z jiných dep a vyprávěli příhody. Historky těch starej praktiků, jejich veselé příběhy, chytání rozumů jak na tuhle mašinku a jak zase na tuhle, to jsem měl moc rád," vzpomíná dnes.

Ladislav Kroul si sběratelskou vášní dělá radost nejen sobě, ale neváhá vypomoci jiným sběratelům nebo třeba poskytnout nějaký vzácný záběr pro nějaký článek nebo knížku. „Jeden posunovač u nás sbírá pohledy měst s erbem, tak jsem mu nějaké donesl. Měl oči navrch hlavy, protože tam našel vzácný Rudník, tak to mě potěšilo," uzavírá strojvedoucí citátem svého kamaráda fotografa I. Šnábla: „Fotky nemají ležet doma ve skříni, ale mají v knihách a časopisech rozdávat radost ostatním."

**MARTIN NAVRÁTIL**

### LADISLAV KROUL

- Vyučil se motorářem v České Třebové.
- Absolvoval kurz na strojvedoucí všech trakcí včetně parní.
- Jako pomocník strojvedoucího a strojvedoucí prošel depy Hradec Králové, Cheb, Karlovy Vary, Praha a Česká Třebová.
- Dnes jezdí převážně na jednotkách 440 DKV Česká Třebová mezi Pardubicemi a Hradcem Králové a Jaroměří.

## KŘÍŽOVKA

**Josef Panáček, železniční historik, na adresu významných postav české železnice: BYLI TO PŘEDEVŠÍM TECHNICI, KTEŘÍ PRACOVALI PRO BLAHO ŽELEZNICE, MAKALI A NEMÁVALI KOLEM SEBE PRÁZDNÝMI SLOVY, PROTO PO NICH NEZBYLY PRAKTICKY ŽÁDNÉ… (dokončení v tajence).**

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| POMŮCKA: AMAT, ASENT | STROJNÍ A TRAKTOROVÁ STANICE (ZKR.) | USAZENINA | PSÁT DOSLOVNĚ PODLE PŘEDLOHY | MÍSTNOSTI PRO ŠKOLNÍ SBÍRKY | | VOJENSKÝ ODVOD (ZASTAR.) | LIDŠTÍ JEDINCI | ORTOGRAFIE | | PESTROBAREVNÝ MOTÝL | PASTÝŘSKÁ PIŠŤALA | OTÁZKA (ZASTAR.) | MATEMATICKÉ MNOHOČLENY | | TOTOŽNOST | ZNAČKA VINNÉ LIMONÁDY | ČESKÝ MALÍŘ | | MAJITELÉ REKREAČNÍCH STAVENÍ | TI DRUZÍ | RUSKY HLE |
| ATLETICKÝ VÝKON | | | | | HORSKÝ SKŘÍTEK | | | | LEHKÝ TERÉNNÍ KRYT | | | | | JMÉNO HEREČKY JANŽUROVÉ | | | | PĚSTOVÁNÍ (ZVÍŘAT) | | | |
| PRIMITIVNÍ PAPÍROVINA | | | | | ANGLICKÝ TITUL MUŽE | | | | TAHLE | | | | | ŘÍMSKY 549 | | | | SOUHLAS | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | OSCHNOUT (O PEČIVU) | | | |
| ÚSTNÍ ZÁVAZEK | | | | | DOMÁCKY EDUARD | | | | SMĚNEČNÝ RUČITEL | | | | | POZDNÍ DOBA KAMENNÁ | | | | | | | |
| | | | | | SLAZENÁ LIHOVINA | | | | NAZÝVANÁ | | | | | PLATIDLO USA | | | | | | | |
| | EPOPEJ | **TAJENKA** | | | | | | | | | | | | | | | | | | ZEYERŮV HRDINA | TMELY |
| | | PTAČÍ PERA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TVRDÝ VULKANIZOVANÝ KAUČUK | | | | | | | VEJČITÁ KŘIVKA | | | | | HUDEBNÍ ZNAČKA | | | | | PROTIKLAD | | | | |
| | | | | | | | OLINA | | | | | NÁSEP | | | | | TEMNOTA | | | | |
| ELEMENT | | | | | | MLHA | | | | | TAŽNÁ ZVÍŘATA | | | | | OTESANÉ KMENY | | | | | |
| NÁPADNÉ | | | | | | ANGLICKY ČÁRA | | | | | INDONÉSKÁ JEDNOTKA HMOTNOSTI | | | | | HATIT | | | | | |
| FAUN | | | | | | POMOCNÝ ODBORNÝ PRACOVNÍK (SLANG.) | | | | | STAROVĚKÝ STRUNNÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ | | | | | HUSARSKÉ ZDOBENÉ KABÁTY | | | | | |

AUTOR PETR HAJNIŠ

## POŠTA

### Zaujal mě článek o osobních vozech

Chtěl bych vám předem poděkovat za zajímavé články v tomto čtrnáctideníku. Zvlášť mě zaujal jeden, a to Přehlížení dělníci aneb osobní vozy na kolejích. Kdysi jsem jejich číslování moc pozornosti nevěnoval, věděl jsem jen, že A je 1. třída a B druhá, ale vidím, jak se popisky na osobních i nákladních vozech množí. Už je to také soustava mnoha písmen a na konci se objevují i čísla jako 142 a podobně. Zajímalo by mě a věřím, že i mnoho dalších lidí, co tato písmena i čísla znamenají. Jedná se o mezinárodní označení? A z jakého jazyka ty zkratky pocházejí a samozřejmě, co které písmeno a číslo značí. Možná je to tak složité, že by k tomu musela být vydaná kniha. Nevím, ale aspoň článek, který by to stručně vysvětlil, bych velmi uvítal. Možná by to mohl být námět pro některé z dalších čísel Železničáře. Děkuji předem a přeji vaší redakci mnoho spokojených čtenářů.

**OTTO TREJBAL**

*Odpověď redakce: Problematice označování se budeme na základě výzvy čtenáře zabývat v některém z následujících čísel.*

### Velké díky za záchranu tašky s plyšáky

Dovolte mi, abych vám poděkovala za to, jak fungující společnost jste, jakou skvělou zkušenost jsem s vámi měla, a především pochválila vaše zaměstnance. Nedávno jsem s dcerkou jela z nádraží Praha-Hostivař na Benešov. Cílová stanice byla pro nás Kolovraty. Když jsme vystoupily a zavřely se dveře vlaku, uvědomila jsem si, že jsem v něm nechala igelitovou tašku s novými holinami pro dceru, které bych asi i postrádala, ale co víc: v tašce byli i dcerky oblíbení plyšáci – především pak králíček, na něhož je dcera nesmírně fixovaná. V momentě, kdy odjížděl vlak a dcerka to zjistila, začal takový řev, že to vypadalo, jako by jí někdo něco udělal. Každý, kdo má malé dítě, jistě pochopí, do jaké nezáviděníhodné situace jsem se vlastní nepozorností dostala. Okamžitě jsem volala na vaši infolinku, kde to vzala úžasná paní Janyšová. Přislíbila, že se neprodleně spojí s obsluhou soupravy a požádá pana nebo paní průvodčí, aby se po igelitové tašce podívali. Napodruhé se dovolala do vlaku, kde byla taška i s celým obsahem nalezena. Neumíte si ani představit, jaká to byla úleva jak pro mě, tak pro dcerku. Domluvili jsme se, že až pojede vlak zpět přes Kolovraty, pan průvodčí nám tašku předá. To se i stalo, pan průvodčí byl velmi milý a dcera by ho asi v té chvilce adoptovala i s paní Janyšovou do rodiny. Moje nepozornost měla díky ČD dobrý konec. Tímto chci moc poděkovat za vstřícnost a profesionalitu zaměstnance. Chtěla bych prosit, zda byste paní Janyšové vyjádřili poděkování, aby věděla, že jsem jejím dlužníkem a jak ráda bych se jí nějak revanšovala. Jsem jí vděčná.

**IVANA PAVELKOVÁ s dcerkou Mařenkou**

*Odpověď redakce: S potěšením jsme příspěvek čtenářky předali ředitelce organizační jednotky Zákaznický personál.*

### Railjetům najbrtí kabátek sluší

Chtěl bych se se čtenáři podělit o svůj osobní názor na barevné řešení nových jednotek ČD railjet. Přestože jsem si vědom, že jde o názor čistě subjektivní a řada lidí se mnou nebude souhlasit, musím pochválit korporátní nátěr Českých drah ze studia Najbrt, který těmto soupravám mimořádně sluší. Upřímně jsem si nedokázal představit, jak bude návrh představený na vizualizacích v Železničáři v reálu vypadat, ale skutečnost předčila mé očekávání. Řešení shledávám jako ještě působivější než u rakouských jednotek nesoucích korporátní barvy produktu ÖBB, které mi přijde trošku ponuré. Malinkou pihou na kráse je fakt, že ne vždy se povede jednotku „spárovat" s Taurusem v barvách Českých drah, což kazí vizuální celistvost.

**PAVEL MOTALÍK**

**Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.**

# Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

## Vyrazte do Březových Hor
### za hornickým vláčkem a hlubokými doly

Ojedinělou technickou zajímavostí se může pochlubit naše největší hornické muzeum, které najdete v příbramské části Březové Hory. Kromě expozice po několika dalších jezdí také k dispozici atrakce určená hlavně dětem – malá dráha. Speciální hornický vláček vozí zájemce už několik let. Zároveň jsou hornické muzeum u nás nepřepravuje návštěvníky z jednoho dolu do druhého, navíc jízda vláčkem kromě neobvyklého zážitku umožňuje i netradiční výhledy na krásné panorama pohoří Brd.









Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090