



Vylepšujeme spojení z centra Prahy na letiště v Ruzyni Airport Express v rozletu

České dráhy již několik let totiž provozují linku Airport Express mezi pražským hlavním nádražím a Letištěm Václava Havla. Zájem cestujících o tento speciální autobusový spoj roste zejména v době dovolených a prázdnin, a proto ČD v letní sezoně zvyšují počet spojů. Další novinkou je plánované zahájení prodeje jízdních dokladů ČD přímo na letišti. Airport Express se jednoznačně osvědčil, což dokládá i počet přepravených cestujících. Loni jeho služeb využilo takřka 400 tisíc lidí.

Do května jezdil Airport Express v intervalu 30 minut, tedy dvakrát za hodinu. Vzhledem k rostoucímu zájmu ze strany cestujících došlo od 1. června ke zkrácení intervalu na 20 minut, a to v denní době od 8 do 16 hodin. Posilový jízdní řád bude platit až do konce září, tedy po celou dobu hlavní turistické sezony. Airport Express standardně jezdí každý den od 6.30 do 22 h a je určen především zákazníkům ČD, kteří hodlají kombinovat dopravu železniční a leteckou. Své zákazníky ale nachází i v řadách turistů (zejména zahraničních) a mezi dalšími cestujícími mířícími do České republiky. Z tohoto důvodu provoz zajišťují převážně nízkopodlažní autobusy umožňující snadný nástup a nabízející dostatečný prostor pro uložení zavazadel.

V létě vytiženost stoupá
Trvalý nárůst cestujících v Airport Expressu se projevuje už v loňském roce, kdy se tímto modrým autobusem mezi letištěm a hlavním nádražím v Praze svezlo téměř 400 tisíc lidí. Počet pasažerů trvale stoupá a obecně lze říci, že zájem o tuto službu kulminuje v letních měsících. České dráhy očekávají, že k obdobnému sezonnímu výkyvu dojde i letos. Výše zmíněné zkrácení intervalů na dobu čtyř následujících měsíců je tedy odůvodněné.

Od ledna do dubna letošního roku se touto linkou svezlo již 106 tisíc cestujících, což je o 18 procent více než za stejné období loňského roku. Jedná se o zákaz-

níky s dokladem Českých drah a o cestující s dokladem zakoupeným podle zvláštního tarifu PID. Linka Airport Express je totiž součástí smlouvy o závazku veřejné služby mezi hlavním městem Prahou a ČD.

V červnu zahájíme prodej jízdních dokladů ČD na letišti
„Expresní autobusová linka na letišti je každým rokem oblíbenější, a to především díky kvalitní propagaci tohoto produktu ze strany Českých drah i relativně spolehlivému dodržování jízdního řádu,“ komentuje Filip Drápal, tiskový mluvčí společnosti ROPID, která v Praze a částečně i ve středních Čechách organizuje veřejnou dopravu.

V souvislosti s Airport Expressem se aktuálně chystá prodej jízdenek Českých drah přímo na Letišti Václava Havla. „V průběhu června zahájíme prodej našich vnitrostátních jízdních dokladů v turistickém informačním centru Pražské informační služby (Prague City Tourism). Na místo prodeje zákazníky již z dálky upozorní modrá barva a logo Českých drah. V současné době probíhá odborné školení zaměstnanců Pražské informační služby, kteří budou prodávat jízdenky a poskytovat informace cestujícím,“ vysvětluje Jitka Novotná z Odboru obchodu osobní dopravy. Airport Express tak bude i nadále nabízet pohodlné a přímé spojení největšího železničního a vzdušného „přístavu“ v zemi.

PETR HORÁLEK

SLOUPEK

Dobrý příklad úspěšné obchodní politiky

Pokud se pohybujete často v Praze, zřejmě jste zaregistrovali autobus v korporátních barvách Českých drah. Linka Airport Express spojuje hlavní železniční nádraží s letištěm v Ruzyni, přičemž při cestě z centra zastavuje ve stanici Dejvická a při



Jiří Jeřeta
Ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

cestě zpět navíc na náměstí Republiky a u Masarykova nádraží. A pokud jste se na autobus dívali pozorně, mohli jste zaznamenat velký počet cestujících, který je pro linku typický.

Rád bych poděkoval všem zaměstnancům ČD, kteří se na tomto produktu podílejí, protože se bezpochyby jedná o úspěch. Poděkování za dobrou spolupráci si jistě zaslouží i kolegové z Dopravního podniku hlavního města Prahy a organizace ROPID. K dobré vytiženosti Airport Expressu přispěla i naše obchodní politika. V autobusu platí standardní tarif Českých drah, přičemž významná část cestujících si zvykla využívat nabídku VLAK+ letiště. Ta jim garantuje čtvrtinovou slevu ze zpátečního jízdného a navíc lze druhou cestu absolvovat v pohodlné lůžce třiceti dní.

Úspěch Airport Expressu jednoznačně hovoří o vysoké přepravní poptávce mezi letištěm a pražským hlavním nádražím, která by v případě kolejového spojení bezpochyby ještě vzrostla. Vlakové řešení by přece jen umožňovalo cestovat rychleji a bylo by možné přepravit větší počet cestujících najednou. Trochu paradoxem se stává skutečnost, že ostravské letiště Mošnov s mnohem nižším počtem odbavených klientů se funkčního kolejového napojení dočká už v příštím roce, zatímco u našeho největšího letiště v Praze stále není podoba jeho kolejového napojení na železniční síť známa.

INFORMUJEME

Kraje vyjednávají o udržení provozu Jeseník – Krnov

Chceme zachovat osobní provoz na peážní trati přes polské Gluchołazy. Tak zní sdělení určené veřejnosti jak od zástupců kraje, ministerstva dopravy i Českých drah. Dne 15. května se o tom novináři dozvěděli na výjezdním zasedání Rady Olomouckého kraje, jehož část tiskové konference proběhla na nádraží v Jeseníku a ve spěšném vlaku číslo 1665 na trati Jeseník – Gluchołazy – Krnov.

Zasedání se zúčastnili také představitelé klíčových partnerů, tedy SŽDC, obcí (včetně starostky Jeseníku Marie Fomiczewové a starosty Gluchołaz) a Opolského vojvodství, které zastupoval tajemník úřadu maršálka Bartłomiej Horaczuk. Ten za polskou stranu dodal jistou dávku optimismu konstatováním, že v rámci operačního programu pro období 2014 – 2020, je zamýšlena komplexní modernizace tratě Opole – Nysa. To nepřímou vytváří šanci, aby se obnovilo spojení Jeseník – Opole, případně až do Wrocławu. Za České dráhy přijel náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Michal Štěpán.

Dnes tu rychlíky nejezdí

Peážní doprava našich vlaků přes polské území zde byla zahájena koncem

roku 1948. V posledních letech se potýkala se zhoršujícím se stavem infrastruktury, který prohloubil fakt, že PKP zastavily dopravu na odbočce do Gluchołaz Zdróje, a vysoké nároky na finanční platby. Bylo zde vedeno několik párů regionálních spojů a čtyři páry rychlíků, počty regionálních vlaků se měnily. Od roku 2012 české ministerstvo dopravy odmítlo objednávat vlaky kategorie rychlíků a tak ztrátu z jejich provozu platit.

Místo ministerstva platí kraje

„Abychom udrželi obslužnost mezi kraji, nahrazujeme rychlíky, které mělo objednávat ministerstvo, spěšnými vlaky, což nás stojí zhruba 10,5 milionu korun ročně. Za užití polských kolejí hraříme více než 1,6 milionu korun ročně,“ vysvětlil první náměstek hejtmana Alois Mačák s tím, že druhou část platí Moravskoslezský kraj. V únoru letošního roku zástupci Moravskoslezského kraje informovali své kolegy z Olomouckého kraje o rozhodnutí ukončit svou objednávku vlaků na této trati k 15. červnu. Později prodloužili termín, během něhož jsou ochotni na úhradu ztráty z dopravy participovat, do prosince 2014.

→ Pokračování na straně 2

Stolní kalendář ČD 2015

...i vy můžete být jeho tvůrcem



Fotíte, šotíte?

Nenechte si své úlovy jen pro sebe!

Staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah a získáte honorář 800 Kč za každou uveřejněnou fotografii. Soutěž probíhá od 16. 5. do 30. 6. 2014. Více informací na stránkách:

kalendář2015.cd.cz

Fenomén řídicích vozů konečně zasáhl Česko

V posledních letech se na našich tratích stále více uplatňují vratné soupravy

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



PRO ZAMĚSTNANCE

**Omezení jízdenek FIP ve vlacích DB AG**

S účinností od 15. června 2014 se zavádějí ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení využití volných jízdenek FIP. Tato omezení budou platit do 13. prosince 2014, kdy dojde k jejich nahrazení novým zněním. Podrobnější informace včetně přílohy s konkrétními omezeními jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo prostředím intranetu ČD na adrese



<http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální.

(šp)

UPOZORNĚNÍ**Náhradní autobusová doprava do Baru**

Upozorňujeme všechny cestující, kteří už mají zakoupené nebo plánují nakoupit jízdenky z ČR a Slovenska do přímého lůžkového vozu z Prahy do Baru, že z důvodu poškození tratí v Srbsku a Černé Hoře po květnových povodních je na této trase výluka. Cestující budou přepraveni náhradní autobusovou dopravou zajištěnou přímo Českými drahami. Díky tomu si lze i nadále kupovat jízdenky a rezervace pro cestu do/z Baru, i když železnice Srbska a Černé Hory kvůli poškození tratí až do odvolání, nejméně však do 1. 7. 2014, odřekly veškeré spoje a nezajišťují ani náhradní dopravu.



Náhradní autobusová doprava má trasu Subotica (Srbsko) – Sutomore/Bar (Černá Hora), která navazuje na vlak EC 273 Avala z Prahy, Brna a Bratislavy do Subotice a k vlaku EC 272 Avala v opačném směru. Autobusové spojení mohou využít pouze cestující s jízdními a rezervacími doklady (jízdenka a lůžkový lístek) zakoupenými v síti pokladen ČD, ZSSK atp. do přímého lůžkového vozu Praha – Bar a zpět. Ubytovací příplatek do lůžkového vozu č. 379 (který není v soupravě po dobu výluky řazen) slouží jako místo na náhradního klimatizovaného vozu 2. třídy č. 379 ve vlaku EC 273 Avala a při cestě zpět ve vlaku EC 272 Avala. Ubytovací příplatek do lůžkového vozu současně poslouží jako poukaz k odběru jídla nebo občerstvení ve výši 150 korun na osobu v jídelním voze JLV a také k odběru neperlivé vody v objemu 1,5 litru (3 x 0,5 l). Stravování a nápoje jsou poskytovány jako kompenzace za nezařazení lůžkového vozu a zajištění přepravy náhradním autobusem.

Ve stanicích Subotica bude zajištěn přestup mezi vlaky a náhradními autobusovými spoji. Předpokládaný odjezd autobusu ze Subotice bude v 17.00 h a příjezd do Baru je plánován na druhý den ráno asi v 10.00 h. Mimořádný autobusový spoj Subotica – Bar bude viditelně označen logem ČD a cílovou stanicí Bar nebo Subotica. Zpět je plánován odjezd náhradního autobusu v 17.00 h z Baru s přestupem v Subotici na vlak EC 272 Avala s plánovaným odjezdem v 11.28 h.

(Pešť)

**BRANÍK.** Možnost osahat si nejstarší, legendární i nejmodernější vozidla přilákala v sobotním sluněčném dni nejen malé fanoušky železnice.

FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Dětský den v Braníku a veselé odpoledne s Elfíkem v zoo

Na přelomu května a června pořádaly České dráhy již tradičně řadu akcí pro děti. Program myslel na malé i velké – a počasí nám tentokrát přálo. Vedle zvláštních jízd a výstav železničních vozidel byly v obležení stánky drážních hasičů, divadelní představení s pohádkovými příběhy nebo oblíbené šlapací drezíny. Zajeli jsme se podívat na tradiční Den dětí do Braníka a na veselé odpoledne s Elfíkem v pražské zoologické zahradě.

Poslední květnovou sobotu vládla na nádraží v pražském Braníku pohodová a sváteční atmosféra. Dětský den přilákal stovky zájemců. Největším tahákem byla jako obvykle pára. Vršovický čtyřkolák 434.2186 se soupravou Rybáků pendloval z Braníka do Modřan každou hodinu počínaje devátou ranní a trasu zdolal celkem osmkrát. Na postrku mu pomáhala Karkulka T 444.162, při zpáteční cestě si role vyměnily, takže čtyřkolák se stal strojem postrkovým. Navíc se v obvodu stanice neustále pohyboval Hurvínek M 131.1515 plný dětských pasažérů, kteří si nenechali ujít možnost dívat se na ubíhající koleje z pohledu strojvedoucího.

Ve statických ukázkách vozidel ČD hrál prim stroj 380.008 – nejmodernější lokomotiva v parku národního dopravce, jak správně zdůrazňoval staniční rozhlas zvouc k návštěvě její kabiny a strojovny. Zdatně jí sekundovala sice starší, ale neméně obdivovaná rychlíková princezna – lokomotiva 150.215. Elektrické stroje doplňovala posunovací žehlička, motorovou trakci zastupovaly řady 742 a 714.

Výhled z plošiny i Branického mostu

Kdo chtěl vypotit nějaký ten párek, langos nebo pivo z mnoha stánků, měl šanci jako lidská síla na šlapací drezíně. A nutno podotknout, že se zapotili zejména dospělí – „strojvedoucí“ drezíny totiž obsluhoval jen brzdu a trakce tak

společně čistě na návštěvnickou energii. Na plošině hasičů SŽDC byl celý areál z výšky asi dvaceti metrů jako na dlani. Navíc tuplovaná Regionova vozidla cestující po Branickém mostě.

Vzhledem k atraktivitě jak statických vozidel, tak zejména zvláštních jízd zajištěných historickými vozidly byla řada fotograficky atraktivních míst neustále v obležení železničních fotografů. I díky příjemnému světlu a dramaticky plastické obloze jich bylo více než obvykle, takže řečí, kdo komu začal, jste mohli vyslechnout nespočet. Za dobrou organizaci a zajištění bezpečnosti si bezpochyby zaslouží uznání všichni zúčastnění zaměstnanci Českých drah i Správa železniční dopravní cesty v čele s Petrem Pavlíkem.

Sloní odpoledne v zoo

V neděli 1. června se v pražské zoo konalo veselé odpoledne s Elfíkem. Již tradiční akce dostala nový náboj tím, že se do ní zapojila SŽDC a mohly tak být pro děti připraveny další atrakce. A nutno říct, že měly velký úspěch jak malování na obličej a cukrová vata, tak i barman-ská show – samozřejmě s nealkoholickými drinky. A to všechno si mohly děti dopřát, když se zapojily do vědomostní soutěže o železnici a bezpečnosti na kolejích. Pokud úspěšly, dostaly modrý náramek. A protože to bylo odpoledne se slonem Elfíkem, nesměl tento maskot Českých drah chybět. Děti si ho neustále hladily nebo se s ním fotografovaly.



Děti soutěžily v pražské zoo. FOTO 2M

Náročná úkoly kvůli sešitu

V divadelku Archa začal ve 14 hodin komponovaný program, který se skládal z pásma písniček, her a soutěží, představení loutkového divadla Frydolin a za dětmi přišel i zaměstnanec zoologické zahrady s dvěma hady a krátkou přednáškou o jejich životě. Děti si mohly hady pohladit a zjistit tak, že jejich kůže není vůbec slizká, ale nádherně

teplá a příjemná. A pro aktivnější účastníky byly v okolí divadelka Archa připraveny soutěže. Děti dostaly hrací kartičku a pak už na ně čekaly úkoly na pěti stanovištích. Na sedém stanovišti bylo modelové kolejiště, které děti mohly vidět v Království železnic nebo na Bambiřádě. Úkolem bylo dát vlaku „zelenou“ a zastavit s ním přesně ve stanici, aby mohli cestující nastoupit a vystoupit. Na červeném stanovišti byly připraveny magnetické hry, ovšem nečekaly je zde otázky z násobilky nebo z názvů zvířat, ale namalované mašinky a slon Elfík a jejich stíny. Vše se muselo správně spojit. Tato hra zaujala hlavně rodiče, protože jim připomněla dětství.

Na žlutém stanovišti byla připravena obří puzzle, samozřejmě s motivem Elfíka a vlaku. U bleděmodrého stanoviště spočíval úkol v nakrmení Elfíka: děti mu házely do otevřené tlamy připravené ovoce. Na tmavomodrém stanovišti byl pak fyzicky nejnáročnější úkol: zdolat terén ve velkých sloních botách. S vyplněnou hrací kartičkou se soutěžící vrátili na hlavní stanoviště, kde už na ně čekala odměna v podobě Elfíkova sešitu proti nudě číslo 4. K dobré náladě přispělo, že se děti mohly vykoupat v brouzdalíšti, což jim nejvíce záviděl slon Elfík.

VÁCLAV RUBEŠ, ELEN MÁTĚOVÁ



Celý článek najdete ve webové verzi Železničáře.

Kraje vyjednávají o udržení provozu Jeseník...

→ Pokračování ze strany 1

„Po dlouhodobém vyjednání s ministerstvem dopravy a Moravskoslezským krajem mohu s jistotou říct, že železniční doprava z Jeseníka do Krnova bude zachována. Čekají nás ovšem náročná jednání ohledně objednávků dopravy přes Polsko,“ uvedl hejtmán Olomouckého kraje Jiří Rozbořil.

Pomůže optimalizace souprav

„Pro letošek je smlouva o průvozu našich vlaků Polskem potvrzena, takže do poloviny prosince nehrozí žádná redukce vlaků. Na příští jízdní řád oba kraje dopravu poptávají. Důležité je, že vstoupíme spolu se SŽDC do jednání s polskou stranou, abychom jednali o možné úpravě infrastruktury, a také jsme připraveni podílet se na zlevnění

dopravy větší variantností souprav, tedy aby u méně obsazených spojů mohl jezdit třeba jen sólo motorový vůz,“ dodal za České dráhy optimisticky náměstek Michal Štěpán.

Pravidla průvozu vycházejí z mezinárodních smlouvy mezi Polskem a Československem z roku 1948, takže lze logicky předjímat, že prakticky ve všech bodech je dnes – po vstupu obou států do Evropské unie – už smlouva překonaná. Dopravce každoročně uzavírá smlouvy s PLK (správcem infrastruktury), kde jsou definovány poplatky za užití tratě, které byly mnohdy předmětem kritiky pro jejich výši vzhledem k chatrnému stavu některých úseků pojižděné tratě. Tento stav není ideální, ale je důsledkem toho, že infrastruktura se nachází na území Polska, takže SŽDC zde nevstupuje jako manažer dopravní cesty.



Nádraží v polských Glucholazech využívají jen vlaky ČD. FOTO AUTOR

Dojde nakonec k dohodě?

Spěšné vlaky vedené vratnými soupravami tvořenými šumperskými vozy 954, 043 a 843 tak zatím ke spokojenosti obyvatel obou stran příhraničí stíženého vysokou nezaměstnaností budou na úvratovém nádraží Glucholazy zastavovat dál. Všichni cestující, kteří jsou na zdejším provozu závislí, ale čekají na finální rozhodnutí.

Oba kraje dál jednají o tom, jakým způsobem budou objednávat dopravu, jak bude možno optimalizovat soupravy. „Je to precedens, dlouhodobě jednáme s ministerstvem, aby tuto objednávku vzalo pod svá křídla a také ji hradilo. Jednáme už několik měsíců, snad už se přibližujeme k nějakému řešení. Věříme, že ministerstvo přesvědčíme a že zvítězí zdravý rozum,“ uzavírá náměstek Alois Mačák.

MARTIN NAVRÁTIL

Debatu o oddělení řízení provozu nepovažují za aktuální

V rámci zásadních personálních změn v čele státem řízených nebo vlastněných firem došla řada i na Správu železniční dopravní cesty. Od 1. června se funkce generálního ředitele této organizace ujal Pavel Surý, dosavadní ředitel OŘ Brno. Na jeho rozhodnutí či stanovisko už čeká řada důležitých otázek včetně investic do infrastruktury nebo převodu výpravních budov od Českých drah.



Jaké máte priority a co byste rád nejdříve změnil?

Nerad bych začal své odpovědi tak, že dosud bylo vše špatné a se mnou bude vše nádherné. Musím poděkovat minulému i předchozímu vedením SŽDC za to, jak organizaci postavili. Nebylo to jednoduché, nejdříve sem přešly správy dopravní cesty a posléze řízení provozu a nakonec padlo rozhodnutí, že se bude integrovat i živá dopravní cesta. Manažeri i jejich podřízení to zvládli.

Považujete současnou strukturu SŽDC za definitivní a době nastavenou?

V nejbližší době by žádné změny neměly nastat. Víím, že existují hlasy požadující návrat k debatě, zda oddělení řízení provozu bylo správné. V žádném případě jim ale nefandím. Když už se něco k 1. 4. 2012 rozhodlo, tak by to nemělo skonat za dva, tři roky. Dejme tomu delší čas.

Oblastní ředitelství řídí zároveň živou dopravní cestu a současně se věnují správě a údržbě infrastruktury a investicím či technice. Je to z vašeho pohledu správné?

V žádném případě bych teď nic neměnil. Funguje generální ředitelství, úseky náměstků a na oblastních ředitelstvích je struktura podobná. Není to smíchano do sebe tak, že tam docházelo k nějakému tření. Segmenty mají odborné vedení, spíš jde o to, aby jeden vnímal druhého, aby nebránil druhému v tom, co má dělat, a aby to nebylo v kolizi my a oni.

V současnosti se řeší 4. železniční balíček a s ním i hrozba toho, že by stávající holdingy mohly být zvláštně oproti odděleným železnicím, k jakým se dopravovala třeba ta česká. Jak myslíte, že se bude situace vůči balíčku a případnému holdingu vyvíjet?

Těžko říci. Funkční holdingové uspořádání mají v Německu, tam je řečneme hodně dobré, a v Rakousku. U nás ta de-

PAVEL SURÝ

Začínal v profesi výpravčího, pak pět let pracoval jako technolog v brněnském uzlu, v roce 1999 nastoupil na pozici náměstka pro dopravu a provoz tehdejšího OPŘ Brno. Po zrušení OPŘ koncem roku 2004 se stal vedoucím brněnského Regionálního centra provozu ČD (RCP, odloženého pracoviště tehdejšího GR ČD). Od 1. 9. 2008 byl ředitelem samostatné organizační jednotky ČD RCP Brno. Po převedení živé dopravní cesty k SŽDC byl 1. 4. 2012 jmenován ředitelem OŘ Brno, kde už byl zodpovědný nejen za provoz, ale i za infrastrukturu. Při zaměstnání vystudoval Dopravní fakultu Jana Pernera Univerzity Pardubice. Pavel Surý je rovněž radním za ČSSD a zastupitelem městské části Brno-Vinohrady.

bata probíhala již v době, kdy se ČD začínaly transformovat ze státní organizace na akciovou společnost dopravce a státního správce infrastruktury. Tenkrát se řeklo, že v České republice na něco takového nejsou zákony, že to u nás nejde. Debata s dopravci, se státem, ministerstvem a odborovými centrály na toto téma běží už nějakou dobu.

Pojďme k investicím. Hovoří se o problémech s pomalým čerpáním z evropských zdrojů. Jak to bude s Operačním programem Doprava 2?

Ideální by bylo, kdybychom všechny evropské peníze na připravené projekty proinvestovali. Realita už taková není a bohužel v tomto nejsem úplně optimista. Proto je důležité, aby akce chytané do OPD 2 byly připraveny tak, abychom tam – celospolečenským pohledem – tyto problémy neměli. Není to vždy v silách a na odbornosti SŽDC. Příklad existuje dost a zákony umožňují některým jednotlivcům škodit.

Myslíte třeba opakované napadání dopravních staveb ze strany ekologů? A dá se s tím něco dělat bez úpravy legislativy?

Těžko, i když stát nějaké změny v legislativě chystá. Mluví se o vzniku zákona o liniových stavbách. Myslím, že kdyby se přebral německý model, bylo by to snazší. Tam je to vidět v praxi a jsem přesvědčen, že to jde i v jiných vyspělých zemích. S tím by se měl změnit zákon o veřejných zakázkách, protože ne vždy to nejlevnější musí být tím nejlepším. A teď hovořím zároveň jako člověk působící i ve veřejné správě. Byl jsem účastníkem některých veřejných výběrových řízení, u nichž bylo jasné, že aspektů pro výběr je více než jen nejnižší cena.

Coby náměstek pro dopravu a provoz OPŘ Brno jste byl u vzniku Centrálního dispečerského pracoviště v Přerově. Jak z tohoto úhlu vidíte chystané CDP Praha? A co říkáte spektru námitek na téma zálohování a funkčnosti při výpadech řízení velkého území z jednoho bodu?

I vzniku CDP Přerov předcházelo množství odborných diskuzí. Musím konstatovat, že se tato myšlenka povedla, a věřím, že to pražské centrum bude ještě lepší. Zvali jsme do Přerova i zahraniční delegace z Rakouska a Slovenska a ty to hodnotily s obdivem. Ještě se nestalo, že by centrum zkolabovalo, ani jeden sál. Pro tyto případy by bylo ideální, kdyby v blízkosti postižené lokality byli k mání pohotovostní výpravčí. Ale na druhou stranu je s těmito událostmi spojena spousta dopravních opatření, takže i kdyby tam ti výpravčí byli, nepůjde to tak rychle, jak si mnozí představují. Ve výpěch zahraničí, třeba ve Švýcarsku, mají s kolapsy podobné zkušenosti. Nehledě na to, že naši zaměstnanci jsou na operativně zvyklí a dovedou si v podobných situacích poradit lépe. Když už nastane „řalová smrt“ většího rozsahu, tak se vyšší představitel omluví národu. Mimořádně, kdysi jsem porovnával poruchovost nebo plnění jízdního řádu v příměstské dopravě mezi námi a Rakouskem a vyšlo mi, že jsme na tom lépe.

České dráhy počítají s převodem výpravních budov na SŽDC. Jak vidíte horizont událostí nyní, kdy se čeká na rozhodnutí Bruselu?

Alespoň první etapa procesu, která zahrnuje takzvané bezkonfliktní budovy, je po odborné stránce připravena. Zbytek budov, u kterých nedošlo ke shodě, se překlápí do etapy druhé, která byla uvažována pro rok 2015. Časově ale tento proces nedovede odhadnout. Ke schvalovacímu procesu uvnitř EU se nedokážu vyjádřit. O ceně rozhodne zřejmě vláda. Totéž se týká otázky, zda to bude platba jednorázová nebo na splátky. Ideální by bylo, kdyby se první etapa vyřešila se vším všudy letos. Ze své pozice se budu snažit, abychom si vytvořili nějakou vlastní rozpočtovou kapitolu. Ať už rozhodne vláda jakkoli, část těch budov bude potřebovat opravu. Lákavá je i představa, že bychom pro tento účel využili evropských fondů.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

Modrý railjet se představil ve Vídni



Ve středu 4. června se na vídeňském hlavní nádraží a ve stanici Wien Praterstern odehrálo oficiální představení jednotky ČD railjet rakouským novinářům a železničním fanouškům, kteří si mohli poprvé zbrusu novou jednotku prohlédnout. Zástupci Rakouských spolkových drah vyslovili přesvědčení, že společný projekt s ČD přinese cestujícím mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem, kam budou railjety nasazeny do pravidelného provozu od 15. prosince letošního roku, zcela novou dimenzi cestování. Podle Birgit Wagnerové, členky výkonné rady ÖBB-Personenverkehr, jde o nejvýznamnější mezinárodní projekt společnosti pro příští rok.

Demonstrace srážky s člověkem na ONJ



Odstavné nádraží Jih se stalo 3. června dějištěm akce, která v rámci Mezinárodního dne bezpečnosti na železničních přejezdech ukázala rizika podceňování bezpečnosti při pohybu v blízkosti dráhy. SŽDC připravila ve spolupráci s ČD pro novináře reálné vyhlížející srážku dvou figurín s lokomotivou (ř. 714) v rychlosti 40 km/h. Na všechny přítomné udělala demonstrace silný dojem. Totéž platilo pro simulaci odstraňování následků mimořádných událostí tohoto typu, kterou předvedli příslušníci hasičské ho sboru SŽDC.

Kapacita Cyklohráčku posílána o čtvrtý vůz

Populární Cyklohráček z Prahy na Okoř do Slaného, který jezdí o víkendech během sezony, se za hezkého počasí nově posílaje o čtvrtý vůz pro turisty a cyklisty. České dráhy a ROPID tak reagují na obrovský zájem o jízdu tímto spojem během prvních dvou víkendů jeho provozu. Posilový vůz posílaje dalších 25 kol, takže kapacita pro turisty s kolem se tak ve vlaku zdvojnásobí. „Každý pátek ve 14 hodin rozhodneme podle aktuální předpovědi počasí, zda posilový vůz vyjede nebo ne. Pokud nebude o víkendu pršet, vždy ho zařadíme,“ říká Alois Kašpar, ředitel KCOD Praha. Zatím byl posilový vůz pevně naplánován do konce června. (rub, tis)

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

BRZDÍCÍ VLAKY BUDÍ LIBEŇ, OBYVATELÉ SE OBRÁTÍ NA SOUD

Obyvatelům pražské čtvrti Libeň vadí noční přepojování vagonů na tamním nádraží. Hluk z těchto prací daleko překračuje povolené limity. Správa železniční dopravní cesty problémem dlouhodobě neřešila, nyní se proto lidé obracují na soud. Noční pištění vagonů trápí zhruba tisícovku obyvatel okolních domů. Hygienici již dvakrát vydali Správě železniční dopravní cesty časově omezené povolení provozu, aby získala čas situaci napravit. V lednu už však noční provoz libeňského spádoviště zakázali s tím, že hluk může poškodit zdraví obyvatel. SŽDC se proti tomu odvolala na ministerstvu zdravotnictví, které kvůli nedostatečným podkladům hygieniků zákaz opět zrušilo. K usmíření obou stran by měla přispět protihluková opatření, která přislíbila SŽDC kolem kolejiště vybudovat. Do konce letošního roku by měl být vybrán projektant a zhotovitel stavby. V ideálním případě by celá stavba měla být hotová do července roku 2016.

MF DNES 9. 6. 2014

ČEZ POKRAČUJE V BITVĚ O MILIARDY ZA ELEKTŘINU

Polostátní energetická skupina ČEZ pokračuje v právní bitvě se státní Správou železniční dopravní cesty, v níž jde celkem o 1,66 miliardy korun. ČEZ Prodej začaloval ve dvou sporech SŽDC o náhradu škody o 805 a 857 milionů korun. Nyní se ČEZ Prodej snaží zvrátit verdikt Městského soudu v Praze v rozepři o 805 milionů korun, který zní ve prospěch SŽDC. Důvodem sporů je uzavření smlouvy na dodávku elektřiny pro dopravce na dráze, přičemž dopravní společnosti musely podle platné legislativy energii odebírat od správce kolejí. V roce 2009 ale došlo ke změně zákona, který dopravcům umožnil zvolit si dodavatele elektřiny, čehož firmy včetně Českých drah a ČD Cargo využily. Výsledkem bylo, že SŽDC neodebrala v letech 2010 a 2011 elektřinu v objemu přes dvě terawatthodiny. ČEZ Prodej proto dal celou záležitost k soudu, který první spor v dubnu rozhodl ve prospěch dopravců. Soud uznal, že změna zákona umožnila dopravcům odebírat energii za výhodnějších podmínek.

E15 3. 6. 2014

ZAÚJALO NÁS

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže se musí nadále zabývat původním záměrem Českých drah na pořízení 16 vlakových souprav railjet. Nejvyšší správní soud zamítl kasační stížnosti úřadu, drah a společnosti Siemens proti loňskému verdiktu Krajského soudu v Brně. Úřad původně nákup souprav posvětil, krajský soud v postupu úředníků našel chyby.

ČTK 30. 5. 2014

NOVOU ZASTÁVKU VRUTICÍ UVÍTALI, ŽALHOSTICE NIKOLI

Na železniční trati mezi Lysou nad Labem a Děčínem měly vzniknout tři nové vlakové zastávky, a to ve Vrutici, Žalhosticích a ve Velkých Žernosekách. Zatímco lidé ve Vrutici i ve Velkých Žernosekách myšlenku na vznik zastávky vítají, v Žalhosticích záměr Správy železniční dopravní cesty nadšení příliš nezbudil. SŽDC totiž zamýšlela zrušit stávající nádraží, které sice nese název sousedních Velkých Žernosek, ale katastrálně patří právě pod Žalhostice. Místo původního nádraží, které se nachází na okraji Žalhostic, měla vzniknout nová zastávka v centru vesnice poblíž tamního obecního úřadu. S novým místem vlakové zastávky by však měly problém zejména děti, které do Žalhostic dojíždějí do základní školy. Cesta od vlaku i zpět by se jim totiž značně prodloužila. Nehledě na hrozící nebezpečí podél frekventované silnice, kde místy scházejí chodníky. Od záměru výstavby správce infrastruktury proto nejspíše ustoupí.

LITOMĚŘICKÝ DENÍK 4. 6. 2014

STUDIE PROVĚŘÍ VÝHODNOST BUDOVÁNÍ RYCHLÝCH DRAH

Problematikou budování vysokorychlostních tratí se má zabývat studie příležitosti, na jejíž zpracování vyhlásil správce infrastruktury veřejnou soutěž. Studie příležitosti má vybrat nejvhodnější řešení s ohledem na množství finančních prostředků, které by bylo možné na stavbu rychlých spojení použít, a zároveň i zhodnotit společenský zájem na jejich vybudování, uvedla SŽDC. Má tak předcházet další studium, jako jsou studie proveditelnosti a konkrétní projektové záměry. Samotná studie příležitosti, na kterou Správa železniční dopravní cesty plánuje podle odhadu utratit 20 milionů korun, má být hotová do dvou let po podepsání smlouvy. Spolu s touto zakázkou plánuje SŽDC vypsat druhý tendr na tvorbu technicko-provozní studie. Ta se bude zabývat zapojením uvažované výstavby do legislativy a dalších souvisejících předpisů. K ní má ještě letos přibýt třetí studie zabývající se organizací a řízením budoucích rychlých spojení.

ČTK 2. 6. 2014

KAM JET

Dopravní radovánky v Brně a okolí

O víkend 21. a 22. června proběhne v Brně řada dopravních akcí v rámci festivalu Ignis Brunensis, Brno – město uprostřed zábavy a při příležitosti 50 let DKV Maloměřice, 10 let IDS JMK a 145 let městské hromadné dopravy v Brně. V sobotu budou na brněnském parkovišti Veselá/Besední od 10 do 18 h vystaveny autobusy dopravců IDS JMK. Od 10.30 vyrazí historické a moderními autobusy po 15 minutách v trase parkoviště Veselá/Besední – depo Maloměřice. Po městě pojedí i koňka. Do depa v Maloměřicích, kde proběhne den otevřených dveří, se můžete také svést novou jednotkou RegioPanter zdarma s odjezdy z Brna hl. n. od 10.45 do 17.45 každou hodinu. Parní vlaky malebným údolím líšky Bystroušky s čtyřmi tunely vyrazí v čele s lokomotivou 475.101 do Adamova zastávky a Blanska hned třikrát – v 9.10, 11.10 a 13.10. Město Adamov totiž bude slavit (v A centru) 50 let od svého založení kulturním programem. Na oslavách vystoupí například Stanislav Hložek, skupina Piknik-revival M. Tučného, klauni a orientální tanečníci. V Blansku od 9.30 do 14.00 h návštěvníci uvidí výstavu historických nákladních automobilů a historického autobusu, kterým se lze svést po městě.

V neděli vás čekají okružní jízdy historických vozidel. Na trase Brno hl. n. – Kuřim – Bystřice – Pisárky – Brno hl. n. se postupně představí parní vlak vedený lokomotivou 423.041, historické autobusy, trolejbusy i tramvaje. Odjezdy z Brna hl. n. jsou v 10.25, 13.25 a 16.25, okruh opačným směrem začíná odjezdy historických tramvají z hlavního nádraží v 10.10, 13.10 a 16.10. V Kuřimi nebude chybět výstava historických autobusů, automobilů a motocyklů. Zpáteční jízdenku na parní vlak z Brna do Blanska koupíte za 68 korun, celé nedělní historické kolečko absolvujete za pouhých 70 korun, a to především díky partnerství společnosti KORDIS, společnosti SUDOP a města Adamova. Podrobné informace jsou uvedeny na www.cd.cz/zazitky (oblast Brno a okolí). (mt)

Nostalgické jízdy do Kořenova

I na letošek pro vás Železniční společnost Tanvald připravila nostalgické jízdy, především na ozubnicové trati z Tanvaldu do Kořenova a Harrachova. Nejblíže akce jsou naplánovány na víkend 5. a 6. července, kdy se uskuteční Den Zubačky, slet Singrovek a připomeneme si i 120. výročí trati Jablonec nad Nisou – Tanvald a Smržovka – Josefův Důl. Vedle vozů M 240.0 vyjede Zubačka a hostující parní lokomotiva 310.0134. V sobotu 12. července se jízdami oslaví Den železnice na Dolním Slezsku, v jedné je jízda až do Szklarské Poreby. Bližší informace budou zveřejňovány na www.zubacka.cz nebo na stránkách www.facebook.com/zubacka.cz. A pozor: 5. srpna začne rekonstrukce tratě Liberec – Tanvald, takže zvláštní osobní vlaky Zubačky pojedou od stanice Desná a mezi Tanvaldem a Desnou vás obslouží náhradní autobusy. (mn)

Vědeckotechnický sborník ČD vychází po třicáté sedmé

České dráhy se neobejdou bez odborníků, kteří mohou pomoci řešení praktických problémů železniční dopravy. Právě pro odbornou diskuzi je určen internetový Vědeckotechnický sborník Českých drah, jehož sedmatřicáté číslo bylo zveřejněno na webových stránkách www.cd.cz v sekci O nás – Tiskové centrum – Magazíny a periodika na konci května. V obsahu aktuálního čísla najdete devět příspěvků, jejichž anotace zde přinášíme.

Sborník vychází dvakrát ročně a pravidelně v něm publikují vědci a odborníci nejen z řad zaměstnanců ČD, SŽDC, ale i vysokých škol, veřejných a soukromých výzkumných ústavů. Vysokou odbornou úroveň statí dokazuje zařazení sborníku na prestižní Seznam recenzovaných neimpaktovaných periodik Radou pro výzkum, vývoj a inovace Úřadu vlády České republiky. Zařazení jednotlivých časopisů na seznam je podmíněno splněním řady kritérií. Proto každý článek před zveřejněním musí projít posuzovacím řízením, jehož součástí jsou dvě nezávislé odborné recenze. Svou odbornou úroveň musí sborník obhájit před radou vlády každý rok.

popisuje aktuální podobu základních vazeb na okolní informační systémy a naznačuje budoucí trendy.

3. PhDr. Marek Hryciow: Automatizace informačního systému pro cestující na DOZ Plzeň (mimo) – Cheb (mimo)
Řídící jednotky moderních informačních systémů s vazbou na vyšší řídicí a informační systémy dokážou pracovat s vysokou mírou automatiky a díky vlastní „inteligenci“ zrealizovat některé úkony bez zásahu dopravního personálu. Článek popisuje rozšíření automatických funkcí informačního systému INISS na dálkově řízené trati Plzeň – Cheb při plánovaných i neplánova-

kladen na komplexní využití naměřených údajů a jejich identifikaci vůči vlastníkům vozů pro potřeby správce infrastruktury a dopravců.

5. Ing. Jakub Marek, Ph.D.: Technické specifikace a generické analýzy systému ETCS

Tento příspěvek je z oblasti železniční zabezpečovací techniky, zabývá se generickými analýzami systému evropského vlakového zabezpečovače ETCS, které existují či jsou připravovány na úrovni ERA/UNISIC. Zejména se zaměřuje na bezpečnostní a spolehlivostní analýzy tohoto systému, které vznikají a jsou udržovány pracovní skupinou UNISIC

nech a postupu prací. V další části pak obsahuje přehled o jednotlivých součástech těchto nařízeních, o objektech, které jsou filozofickým základem řešení, procesech a zprávách. V každé části je pak stručná zpráva o aktuálním stavu implementace na straně SŽDC a dopravců.

8. Ing. Ivo Novotný: Integrované dopravní systémy a železnice, provázanost s ostatními druhy dopravy
Příspěvek je zaměřen na moderní přístup k organizaci veřejné dopravy v podobě integrovaných dopravních systémů a poskytuje základní aspekty jejich zřizování a funkčnosti. Dále se věnuje problematice přestupních uzlů mezi páteř-



ZA VZDĚLÁNÍM. Nové texty se zabývají mimo jiné integrovanými dopravními systémy nebo diagnostikou jedoucích železničních vozidel.

FOTO ZM, VÁCLAV RUBEŠ

1. Ing. Lukáš Hejzlar: Projekt D-Rail – Vývoj nových železničních monitorovacích systémů za účelem snížení počtu a dopadů vykolčení
Zájemci zde najdou základní informace o projektu, který se zabývá problematikou snížení počtu vykolčení pomocí vývoje nových nebo inovací stávajících monitorovacích konceptů.

2. Ing. Ivan Horecký – Ing. Pavel Kříž – Ing. Viktor Patras, Ph.D.: Současný stav rozvoje IS ÚDIV
Článek představuje aktuální stav informačního systému ústředního dirigovalního vozů (ÚDIV). Popisuje základní principy aplikace, které se na základě vývoje dopravní praxe i okolních informačních systémů do této podoby utvářely posledních několik let. Uvádí též technickou architekturu systému. Současně

ných výlukách, čímž přispívá k redukci rutinní práce dispečerů při zachování standardního rozsahu informačních služeb definovaných provozovatelem dráhy.

4. Ing. Ladislav Kovář – Ing. Mgr. David Krásenský – Ing. Vlastimil Polach, Ph.D. – Ing. Zdeněk Zouhar: Diagnostika jedoucích železničních vozidel
Článek se zabývá problematikou zjišťování technického stavu železničních vozidel během jejich pohybu v síti správce infrastruktury Správy železniční dopravní cesty za účelem odhalení nebezpečných stavů, které by mohly mít dopad na bezpečnost a plynulost železniční dopravy. Jsou v něm uvedeny možné závady na vozidlech, způsoby jejich detekce a informace získané z instalovaných diagnostických zařízení. Důraz je

RAMS WP. Vytváří jejich přehled a shrnuje je a seznamuje s nimi čtenáře.

6. Prof. JUDr. Karel Marek, CSc.: Smlouva zasilatelská
Cílem příspěvku je informovat o právní úpravě smlouvy zasilatelské podle nového občanského zákoníku. Smlouvou zasilatelskou se zavazuje zasilatel přikazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věci z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasilateli úplatu. Zasilatel je oprávněn žádat, aby mu byl dán písemně příkaz k obstarání přepravy, jestliže smlouva nemá písemnou formu.

7. Ing. Marek Neustadt: Stav implementace TSI TAP
Článek podává informaci o průběhu evropské implementace TSI TAF/TAP, orgá-

ni a návaznou dopravou a nabízí možnosti řešení přestupních vazeb.

9. Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba: Projekt RAILISA UIC
Odborný příspěvek popisuje projekt RAILISA (Rail Information System and Analyses) Mezinárodní železniční unie (UIC) určený pro sběr, zpracování, vykazování a analýzy dat sektorové statistiky. Připomíná první generaci aplikace RAILISA, kterou brzy nahradí nová značně zdokonalená verze na úrovni vycházející ze soudobých informačních technologií. Nová generace RAILISA nabídne i automatizovanou tvorbu kvantitativních a kvalitatívních ukazatelů železniční dopravy. JANA MARKOVÁ

ČD Modrá odpovědnost

Slovenští stážisté přijeli na zkušenou do Prahy

Na přelomu března a dubna letošního roku se na Generálním ředitelství Českých drah ozývala často slovenština. Pro osm studentů čtvrtého ročníku Obchodní akademie ve Staré Ľubovni totiž České dráhy prostřednictvím oddělení vzdělávání Odboru personálního připravily dvoutýdenní odbornou stáž, která přinesla mladým lidem unikátní možnost seznámení s fungováním jedné z největších společností v zemi. Nestalo se tak poprvé – u Českých drah jako partnerské organizace Ľubovňianské obchodní akademie se slovenští studenti prakticky vzdělávali již na jaře 2013.

Návštěva byla součástí programu Leonardo da Vinci
Stáže se odehrávají jako součást projektu Cesta na evropský trh práce realizovaného v rámci programu Leonardo da

Vinci. Hlavním cílem dvouletého projektu je sblížení evropských kultur, pro České dráhy však mají stáže zahraničních studentů ještě další přínos. „Vzhledem k tomu, že v rámci našeho Stipendijního programu ČÉDés se setkáváme se studenty z České republiky, máme díky programu Leonardo da Vinci možnost srovnání úrovně našich stipendistů a středoškolských studentů ze Slovenska,“ říká Věra Nadějová z Odboru personálního.

A co si slovenští maturanti vyzkoušeli? „Studenti byli rozděleni na jednotlivé úseky, kde se podíleli na úkolech daného oddělení. Vyzkoušeli si například zapisování došlé pošty a její třídění na podatelně, archivaci dokumentů nebo přípravu podkladů. V rámci stáže patřilo k jejich pracovním úkolům také zakládání spisů a evidenci v elektronické podobě, skenování dokumen-



PROCHÁZKA. Studenti se podívali i na Staroměstské náměstí.

FOTO ARCHIV ČD

tů a zadávání dat do databáze. Zapojili jsme je také do testování nového systému elektronického oběhu dokumentů,“ vysvětluje Věra Nadějová pracovní ná-

plň stážistů. Konkrétně se studenti zapojili do pracovních procesů například na Odboru personálním, Odboru informatiky, Odboru ekonomiky nebo v Kan-

celáři generálního ředitele. Součástí stáže slovenských studentů byla i exkurze v Depu kolejových vozidel Praha.

Ve volném čase prošli Prahu
Svým elánem a chutí se skutečně něco naučit řadu kolegů pozitivně překvapili. Rychlé zapracování, bezchybné vykonávání všech úkolů, zájem o práci, výborná komunikace, ochota a vstřícnost – tak je ve zkratce charakterizovali kolegové, kteří jim zadávali pracovní úkoly.

Z jejich slov vyplývá, že využití stážistů při administrativních činnostech jim velmi pomohlo a podobnou spoluprací by vzhledem k úspěšnému zapojení stážistů uvítali i do budoucna. Stážistům bylo nakonec předáno osvědčení o absolvování stáže. Protože byla většina ze stážistů v Praze zcela poprvé, odvezli si domů i cestovatelské a turistické zážitky.

VÁCLAV RUBEŠ

Cargo

KRÁTCE

Zajistili jsme osm vozů pro dětský vlak

V sobotu 17. května ráno se vydal na svoji cestu vlak dopravce KŽC Doprava z Prahy hlavního nádraží do Lhotky u Mělníka. Jeho soupravu tvořila Bardotka T 478.2065 (749.259) výše uvedené dopravce a osm modrobílých vozů řady Bc dopravce ČD Cargo. Vlak byl určen pro rodiče s dětmi, kteří se vypravili na akci pražského Domu dětí a mládeže na táborové základně ve Lhotce u Mělníka. Zde byl pro děti připraven program plný řeckých bájí a pověstí. Vlak se podařilo zaplnit téměř do posledního místa a ani deštivé počasí neodradilo mnohé od sledování okolní krajiny z oken vlaku. Modernizované vozy řady Bc ČD Cargo jsou primárně určeny pro zajištění vojenských a dalších zvláštních přeprav. Používány jsou například jako doprovodné vozy u přeprav vojenské techniky a materiálu na zahraniční mise nebo vojenská cvičení. V případě zájmu je však možné si je pronajmout i na nostalgické nebo podobné zaměřené akce.

I letos jsme přepravili Kinematovlak

Na úspěšném projektu Kinematovlak měla svůj významný podíl také společnost ČD Cargo. Projekt spočíval ve speciálně upraveném železničním voze (původně zavazadlovém), ve kterém se od 15. května do 3. června dětem promítaly pohádky ve vybraných městech. Poprvé ve své jedenáctileté historii zaměřili i do zahraničí, když ve středu 21. května rozzářil úsměvem tváře dětí z polského Wałbrzychu. Akciová společnost ČD Cargo zajišťovala přepravu Kinematovlaku, na území Polska pak ve spolupráci s dopravcem PKP Cargo. Souprava byla zpravidla řazena do pravidelných nákladních vlaků, spatřit ji však bylo možné také na trati vedoucí nádhernou krajinou po okraji Adršpašských skal, kde pravidelně nákladní vlaky již řadu let nejezdí.

Voda z Broumovska do pražských Vysočan

Kvalitní pramenitá voda z Polické křídové pánve v nádherné krajině Broumovského výběžku putuje do velkokladů a ke konečným spotřebitelům také po železnici. Od dubna loňského roku přibyla další destinace – Praha. Zákazník, společnost PEPSICO CZ, nejprve navrhl zkušební provoz. Pro přepravu byl zpracován technologický koncept na principu tzv. nočního skoku. Vozy řady Kils nebo Laalis jsou na vlečce stáčené naložené paletami s balenou vodou a manipulačním vlakem odvezeny přes Náchod do Týniště nad Orlicí. Odtud putují pravidelným spojem do Pardubic a převezené na NEx dojedou do stanice Praha-Libeň. Zpravidla se jedná o skupiny dvou až čtyř vozů v závislosti na použité řadě. V Libni jsou vozy staniční zálohou přistaveny na manipulační koleje k vykládce, resp. překládce do kamionu. Vykládku a odvoz zboží do výrobního areálu v pražských Vysočanech zajišťují pracovníci ČD Cargo, Provozní jednotky Česká Třebová, pracoviště v Kalné Vodě, vlastní manipulační techniku a kamionem. Přistavba železničních vozů na manipulační koleje je koordinována s pracovníky Provozního pracoviště Praha tak, aby nedocházelo ke zbytečným časovým prostojeům. Celkem bylo v roce 2013 vlaků ČD Cargo přepraveno téměř 180 vozů ložených paletami s balenou vodou. V letošním roce by se objemy mohly ještě navýšit. (car, MICHAL ROH)



ZAHÁJENÍ. Hosty přivítal Vadim Morozov, první viceprezident RŽD, který potvrdil zájem o spolupráci na přepravách po Transsibiřské magistrále.

FOTO AUTOR

Jak jsme se prezentovali na veletrhu TransRussia

Již po devatenácté se Moskva stala dějištěm veletrhu TransRussia. Tentokrát vystavovatele a návštěvníky ve dnech 22.–25. dubna hostil mezinárodní výstavištní areál Crocus Expo, jeden z neznámějších v Evropě. ČD Cargo se veletrhu účastnilo podesáté a jako téměř vždy budil jeho stánek zaslouženou pozornost mezi odbornou i laickou veřejností. Význam akce podtrhla účast předsedy představenstva Oldřicha Mazánka a generálního ředitele Českých drah Daniela Kurucze.

Přes složitou situaci na Ukrajině se veletrhu TransRussia zúčastnilo přes 500 vystavovatelů z 31 zemí Evropy i Asie. Je to pochopitelné, protože akce představuje vynikající platformu nejen pro představení nových dopravních a spedičních produktů a služeb, ale především pro navazování nezbytných nových obchodních kontaktů, bez kterých je obchod směrem na východ téměř nereálný. Proto například značnou část plochy v sálu 1 zaujímala společná expozice německých firem – spedičů, přístavů a dopravců – , které samostatně dominovaly společnosti DB Schenker, resp. její sto procentní dceřiné společnosti Railion Russia Services. Ta na ruském trhu působí od roku 1999 a organizuje mimo jiné přepravy zemědělské techniky z Evropy do Střední Asie včetně zajištění ostrahy vlaku po celou dobu jízdy.

Své zastoupení zde měl i přístav Sassnitz-Mukran, který disponuje terminálem s kolejištěm širokého rozchodu a je využíván třeba při přepravách nadrozměrných nebo neobvyklých zářisek z Evropy do Ruska. Svě „národní“ expozice zde však měly i další země jako např. Belgie, Finsko, Litva nebo z těch exotičtějších Čína nebo Kazachstán. Zajímavé a moderně působila prezentace Běloruska včetně Běloruských železnic. Ty se představily jako moderní dopravce realizující širokou škálu dálkových kontejnerových vlaků sítých na míru a nabízených ve spolupráci s operátorem Belintertrans. Patří mezi ně např. vlak Viking spojující



MÍSTO SETKÁNÍ. Stánek ČD Cargo budil mezi návštěvníky veletrhu pozornost.

FOTO ZDENĚK ŠILER

ukrajinské přístavy Iličevsk a Oděsa s přístavem Klaipėda nebo Moskvit zajišťující jednou týdně spojení Duisburg s Moskvou. Vzdálenost z 200 km překonává za čtyři a půl dne.

Ruské železnice propojovaly euroasijské spojení po kolejích

Samozřejmě nelze opomenout expozici Ruských železnic (RŽD) dominující sálu 3, zaměřenou na propagaci euroasijského železničního spojení. Jeho rozvoj, včetně modernizace tratí Transsibiřské a Bajkalsko-amurské magistrály, je zakotven ve státní dopravní politice Ruska do roku 2030. V roce 2009

byl rozpracován a schválen program rozvoje kontejnerových přeprav ve směru východ – západ do roku 2015. V souladu s tímto programem je nyní ze strany RŽD nabízen produkt Transsib za 7 dní, který má přinést výrazný nárůst železničních přeprav. Produkt by mohl být zajímavý i pro české společnosti spolupracující s firmami v Číně nebo Koreji (viz úspěšná přeprava elektroniky z Číny do Pardubic s ČD Cargo). V této souvislosti je však nutné si uvědomit, že doba přepravy není jediným kritériem a že rejdafí – vlastníci kontejnerů i námořních lodí – nemusí být této variantě přepravy vždy nakloněni.

Veteráni na našich tratích: služební vozy Da-k

Dříve byly součástí snad každého nákladního vlaku, a to nejen manipulačního. Reč je o služebních vozech určených pro vlakvedoucí a další doprovod. Po druhé světové válce se jich v provozu používalo velké spektrum, včetně těch ukořistěných nebo z dodávek UNRRA. Nový služební vůz označený Ds byl konstrukčně odvozen od snad nejrozšířenějšího poválečného typu zavřeného vozu řady Zsr, později Ztr, který od roku 1949 průmysl chrlil v obrovských sériích.

Vůz má dvoje posuvné dveře, na jednom konci plošinku s čelními dveřmi, samozřejmě poněkud jinou dispozicí prostoru a oken. Jeho skříň je užší než u Ztr – to proto, aby z ní vyčnívající vyhlídková okna vlakvedoucího nepřefinčovala průjezdný průřez. Lišil se i profil střechy. Písmeno s jasně říkalo, že vůz smí jet rychlostí i 80 km/h, což byla mezi dvousými vozy často (pamatujícím i c. k. lokálky) velká výhoda. Pokud v označení bylo i písmeno k (to tam mů-



FOTO AUTOR

že být i dnes), znamenalo to, že do vozu byla doplněna kamna na tuhá paliva. Vozy Ds a Dsk vyráběla Vagonka v České Lípě od května 1948 do března 1951 v počtu skoro tisíc kusů.

Vylehčený model z 50. let

Od jara 1955 do roku 1957 spatřila světlo světa druhá série. Lišila se sníženou ložnou hmotností (ze 7 na 4 tuny) a technicky měkčím vypružením. Hmotnost byla o 100 kilogramů menší. Snad jedi-

ným rozpoznávacím znakem bylo, že vozy starší série, které dnes už nespátříme, původně neměly šikmé výztuhy vně bočních stěn. Po roce 1967 byly vozy Ds/Ds-k přeřazeny na dvanáctimístná čísla, většina do číselných intervalů 940 5 až 940 8 (vozy v režimu 30 byly určeny jen pro nákladní vlaky), část série z roku 1957 vyšších inventurních čísel byla provozována v režimu 50 pro osobní vlaky. V roce 1983 bylo změněno řadové označení na Daa, před nedávnem na Da nebo Da-k.

Nostalgie stále v provozu

U Českých drah se i dnes lze potkat zhruba s desítkou zbývajících služebních vozů Da nebo Da-k. Ovšem jenom některé jsou – ve stavu Depa historických vozidel – využívány v provozu třeba jako doprovodné k nostalgickým vlakům. Zvláštností jsou dva upravené vozy na Českobudějovicku, které byly částečnou demontáží výplně stěn upraveny

Součástí veletrhu byl také doprovodný program

V hojném počtu byly na veletrhu zastoupeny společnosti provozující přístavy téměř po celém světě. Okrajovou skupinu vystavovatelů představovali výrobci širokorozchodných nákladních vozů a lokomotiv, kteří k nabídce své produkce více využívají veletrh EXPO 1520 pořádaný každé dva roky v Ščerbince u Moskvy. Své zastoupení měly na veletrhu také IT a mediální společnosti. Zajímavé a prospěšné informace bylo možné získat na stánku společnosti Promyšlenje Gruzy, kde byly k dispozici promyšlené záteřovými proudy různých druhů zboží.

Bohatý byl rovněž doprovodný program sestávající jak z několika odborných konferencí, tak z celé řady komornějších diskuzních fór, z nichž asi nejzajímavější byla diskuze s Genadjem Bessonovem (generálním sekretářem Koordináční rady Transsibiřských přeprav) na téma rozvoje kontejnerových přeprav po trase východ – západ nebo diskuze na téma „Ukrajina – riskovat nebo zvolit jinou trasu“.

Východní trh je perspektivní

Ve stánku ČD Cargo téměř nepřetržitě probíhala různá jednání zaměřená mimo jiné na možnosti dalšího rozšíření používání nákladního listu CIM/SMGS. V této souvislosti se nelze nezmínit, že ČD Cargo díky svým aktivitám patří v této oblasti k předním průkopníkům a realizuje na tento přepravní doklad již značné přepravní objemy včetně přeprav do Kazachstánu. Návštěvníci se zajímali o podmínky přeprav pohonných hmot z Ruska a Běloruska do ČR a diskutovali o možnostech přepravy dřevní štěpky z Ruska ke spalování v českých teplárnách i přepravy hutních výrobků. Přítomní zástupci železničních dopravních podniků si vyměňovali zkušenosti ze zajišťování kontejnerových přeprav ve směru západ – východ – západ.

Řada dotazů byla zacílena na problematiku výroby železničních vozidel v ČR. Naše lokomotivy totiž mají v Rusku stále dobrou zvuk. Stánek ČD Cargo navštívili i zástupci velvyslanectví České republiky v Moskvě, kteří informovali o aktuální situaci v přípravě výstavby širokorozchodné tratě z Hanisky při Košiciach do Vídně. Dohodnuta byla rovněž spolupráce při prezentaci ČD Cargo výrobním a obchodním společenstvem v Rusku. Východní trh jsou trvale považovány za jedny z nejperspektivnějších, je proto dobře, že ČD Cargo mělo možnost prezentovat své služby na veletrhu TransRussia, který je významem srovnatelný se svým mnichovským kolegou. MICHAL ROH

Dostupné pouze v tištěné podobě

TĚMA

12/2014

zeleznicar.cd.cz

Fenomén (nejen) posledního desetiletí: řídicí vozy

Žádný jiný typ vozidla u nás nezaznamenal v posledním desetiletí tak ohromný rozmach jako řídicí vozy. Přestože se užívají u zahraničních železnic již od 30. let a značného rozšíření se dočkaly s nasazením moderních traktů po druhé světové válce, v Československu na různých ústředních neměly. Snad obava z vykojení sunutého vlaku při velké rychlosti, možná strach z následků při srážce lehkého řídicího vozu s těžkou lokomotivou byly příčinami, že jsme na první pravidelně nasazené řídicí vozy na normálním rozchodu čekali až do druhé poloviny devadesátých let. V posledních letech dochází k jejich masovému rozšíření.



Jak je to s operačním řízením
V Československu se řídicí vozy používaly od 30. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

Je to v současnosti, ale v minulosti bylo to úplně jiné. Řídicí vozy byly používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.



PROVÁZ: Prvního řídicího vozu provozovaly v Československu od 30. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

PRŮBĚH POUŽÍVANÝCH ŘÍDICÍCH VOZŮ ČD

Model/Voz	Řídicí vůz	Leto výroby	Číslo vozů	Stav vozů
1000	1000	1950-1955	100	100
1001	1001	1955-1960	100	100
1002	1002	1960-1965	100	100
1003	1003	1965-1970	100	100
1004	1004	1970-1975	100	100
1005	1005	1975-1980	100	100
1006	1006	1980-1985	100	100
1007	1007	1985-1990	100	100
1008	1008	1990-1995	100	100
1009	1009	1995-2000	100	100
1010	1010	2000-2005	100	100
1011	1011	2005-2010	100	100
1012	1012	2010-2015	100	100
1013	1013	2015-2020	100	100
1014	1014	2020-2025	100	100
1015	1015	2025-2030	100	100

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.



PRŮBĚH POUŽÍVANÝCH ŘÍDICÍCH VOZŮ ČD
PRŮBĚH POUŽÍVANÝCH ŘÍDICÍCH VOZŮ ČD
PRŮBĚH POUŽÍVANÝCH ŘÍDICÍCH VOZŮ ČD

CO JE ŘÍDICÍ VŮZ



U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

U nás se řídicí vozy používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století. V současnosti jsou používány především u zahraničních železnic. V České republice se používají od 90. let 20. století.

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

Vlaková datová linka aneb jak funguje WTB v českých podmínkách

S masivnějším zavedením vratných souprav (push-pull) do vozidlového parku Českých drah se ve slovníčku pojmů objevil nový výraz – Wire Train Bus, symbolizovaný zkratkou WTB. Jde o systém, díky kterému spolu jednotlivá vozidla v soupravě komunikují a strojvedoucí může vlak vést nejen z lokomotivy, ale i z řídicího vozu, a navíc ovládat celou řadu doplňkových funkcionalit. Od uvedení této „vlakové počítačové sítě“ do provozního života uběhly bezmála tři roky. Je proto namístě krátká rekapitulace.

Za našimi hranicemi nejsou vratné soupravy žádnou horkou novinkou. Například v sousedním Německu byly řídicí vozy provozovány již v dobách parní trakce. U nás ale k jejich masovému rozšíření došlo až v posledních letech. Kromě obav z vyššího rizika vykoľežení u sunutých souprav (které se později ukázaly jako neopodstatněné) byl řešen problém stabilního a spolehlivého systému přenosu informací a povelů z řízeného na trakční, ale i z trakčního na další vozidla v soupravě. Zmiňovaný provoz vratných souprav s parními lokomotivami byl v Německu řešen dnes již těžko představitelným přenosem povelů pomocí lodního telegrafu z řídicího vozu na parní lokomotivu, kde tyto povely fyzicky vykonával topič. Dnešní systém WTB je však logicky mnohem sofistikovanější.

Revoluce přišla se Sysly

Po úspěšném nasazení vratných souprav u ČD s řídicími vozy v motorové trakci (řada 943, resp. 80-29 oxk jako novostavba, 954, resp. 80-29 1xx a 2xx jako modernizace), u kterých byla komunikace realizována na bázi Národní vlakové linky (NVL), padlo rozhodnutí modernizovat celkem 34 poštovních vozů na řídicí vozy řady 80-30 (někdy též nesprávně označované jako Břhpvee), známější pod přezdívkou Sysel. Ty jako první řídicí vozy ČD komunikují na bázi WTB komunikačního protokolu ve smyslu mezinárodní vyhlášky UIC 556 z roku 2005 po osmnáctižilovém UIC kabelu.

Ovšem samotné řídicí vozy komunikující systémem WTB samy o sobě logicky nestačí. Aby vše fungovalo, musí se povely a informace dostat až k hnacímu vozidlu přes všechny vložené vozy. A také jejich funkcionality, zejména ovládání dveří, informačního systému a diagnostika zařízení mohou být na WTB linku navázány. V rámci modernizace a oprav proto byly touto novinkou od roku 2011 vybavovány některé lokomotivy řad 162/163, 362/363 a také 242.

Přenos povelů a informací po osmnácti žilách

Co tedy Wire Train Bus umí a jaké komponenty jsou pro jeho fungování nezbytné? Celý komunikační proces probíhá přes osmnáctižilový kabel takzvaného UIC vedení, ten je zdvojený – jedna linka slouží jako provozní a druhá jako záložní. Řídicí vůz a hnací vozidlo disponují vozidlovými počítači a přenos dat mezi nimi a vlakovou linkou WTB zabezpečuje takzvaná gateway neboli komunikační uzel.

Vložená vozidla mohou mít také komunikační uzel. V případě, že však nejsou do systému zapojena a se systémem nekomunikují, musí umožnit přenos dále do soupravy přes UIC vedení. Přes ně se přenáší všechny povely, počínaje ovládním trakce nebo elektrodynamické brzdy přes otevírání a zavírání dveří až po přenos dat informačních systémů pro cestující. Zpět ke strojvedoucímu se přes WTB dostávají také informace



POD DOHLEDEM. Přes WTB se nepřenáší jen povely, ale i informace o provozních a poruchových stavech. Strojvedoucí tak má přehled o tom, co se děje s lokomotivou, i když vlak vede z řídicího vozu. FOTO AUTORŮ

o správném uzavření dveří, provozních i poruchových stavech hnacího vozidla, informačního systému a podobně. Jde tedy zároveň o komplexní komunikační zařízení mezi jednotlivými vozidly, informace jsou strojvedoucímu prezentovány na barevných displejích.

Nasazení na rychlících i v regionální dopravě

Již bylo uvedeno, že hnacími vozidly v režimu push-pull se staly v hlavní míře modernizované lokomotivy s tyristorovou regulací (řady 162/163 a 362/363), které je snadnější uzpůsobit pro mikroprocesorové řízení než vozidlo s kontaktní regulací. Ovšem ani u těchto strojů to není nemožné, jak dokládají tři kusy strojů řady 242 pro nasazení ve vratných soupravách. Vůbec první

lokomotivu řady 242 zmodernizovala s přípravou na dálkové ovládání prostřednictvím WTB protokolu firma HS Trans. U tohoto stroje se nainstaloval počítač HS 100 – řídicí přepínač odboček – a později firma UniControls doplnila nezbytnou gateway. Lokomotiva

ale neměla funkci automatické regulace rychlosti. Další dvě lokomotivy řady 242 byly modernizovány v šumperské společnosti Pars nova ve spolupráci s již zmíněným UniControlsem.

Dodávka lokomotiv s WTB byla již komplexně dokončena, a tak k 34 řídi-

cím vozům je k dispozici 34 lokomotiv plus jeden „nesériový“ stroj řady 242, který slouží v případě nenadálé potřeby. Konkrétně je na českých tratích k dispozici celkem dvanáct strojů řady 362 a čtyři kusy řady 363. Stejněsměrné stroje s WTB zastupují čtyři WTB Peršingy řady 162 a dvanáct řady 163. K tomu musíme ještě připočítat celkem tři Plechovky řady 242. Řada 362, resp. 162, které mohou jezdit maximální rychlostí 140 km/h, byly uzpůsobeny pro nasazení vratných souprav v rychlíkové dopravě, kde jsou požadavky na vyšší rychlost. Konkrétně jde o rychlíky Brno – Břeclav – Písek a Ústí nad Labem západ – Kolín přes Mělník a Všetaty.



Řídicí vůz a hnací vozidlo disponují vozidlovými počítači a přenos dat mezi nimi a vlakovou linkou WTB zabezpečuje takzvaná gateway neboli komunikační uzel.

Se soupravami push-pull je možné se setkat také na regionálních spojích. V okolí Brna, zpravidla na lince S2 mezi Březovou nad Svitavou a Křenovicemi, jsou vedeny střídavými lokomotivami řady 242, na osobních vlacích Břeclav – Písek zase dominuje řada 362. Další soupravy lze potkat na ramenu Česká Třebová – Pardubice – Kolín, kde je hnacím vozidlem řada 163, či na regionálních spojích Beroun – Plzeň – Planá u Mariánských Lázní s řadou 363. Výčet regionálních výkonů uzavírá nasazení na osobních vlacích z Ústí nad Labem do Ústí nad Labem západu s Peršingy řady 163.

Řešení problémových dveří je na obzoru

Asi největším problémem u souprav s WTB protokolem je občasná špatná komunikace řídicího vozu s lokomotivou a také nefunkční nástupní dveře řídicího vozu řady 80-30. Podle Odboru kolejových vozidel Českých drah se v současné době v obou případech zkouší ve spolupráci s výrobcem, firmou Pars nova, upravené provedení, které v případě kladného výsledku bude postupně aplikováno na celou sérii vozů i lokomotiv. Vzhledem k obrovskému objemu vozby těchto souprav v závislosti na počtu poruch lze však konstatovat, že jejich spolehlivost je přes občasné problémy poměrně vysoká.

VÁCLAV RUBĚŠ, MARTIN HARÁK



ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

ÚSTÍ NAD ORLICÍ: PŘI MODERNIZACI PADESÁTKOU OBĚMA SMĚRY

V současné době probíhá modernizace stanice Ústí nad Orlicí. Lichá kolejová skupina je vyloučena, a vlaky jsou proto vedeny letohradskou skupinou. Brandýské zhlaví již stavbaři dokončují a na odjezdových návěstidlech směr Brandýs nad Orlicí byly osazeny indikátorové tabulky s číslicí 5, tzv. pětky. Strojvedoucí DKV Praha pan Jankovský upozornil na fakt, že zatímco na odjezdových návěstidlech osazeny pětky jsou, na vjezdových návěstidlech ze směru Brandýs nad Orlicí nikoli. Obrátili jsme se na SŽDC, Správu sdělovací a zabezpečovací železniční techniky Pardubice, která zajistila osazení chybějících na vjezdová návěstidla. Vzhledem k výlukové činnosti jezdí odbočkou všechny vlaky, a tak jízda rychlostí 50 km/h přispěje ke zvýšení propustnosti.



ÚSTÍ NAD LABEM ZÁPAD: ODSTRANĚNÍ DALŠÍHO DĚLIČNÍKU

Ve stanici Ústí nad Labem západ byly umístěny děličníky při jízdě ve směru do stanice Ústí nad Labem-Střekov. To nebylo provozně optimální, neboť sotva strojvedoucí dosáhl traťové rychlosti 30 km/h, již musel stahovat sběrač. Pokles rychlosti byl vzhledem ke stoupání a výhybkám neznatelný. Po provedení potřebných úprav na trakčním vedení správce infrastruktury děličníky odstranil. Inkriminovaným místem projíždějí všechny osobní vlaky jedoucí směr Litoměřice i rychlíky relace Ústí nad Labem západ – Kolín. Pokud neuvažujeme několik míst s nutností stahovat sběrač při jízdě proti správnému směru (respektive po nesprávné koleji), jednalo se o předposlední místo na trati Ústí n. L. - Kolín, přes které vlaky musely projíždět se staženým sběračem.

ČESKÉ ZLATNÍKY: VÝMĚNA ÚSEKOVÉHO DĚLIČE

Odbočka České Zlatníky se nachází mezi Bílinou a Mostem, nultá (prostřední) kolej pokračuje do Obrnic. Dle informace od kontrolora vozby DKV Praha pana Pínera docházelo při přejíždění úsekového děliče č. 4 mezi z. a o. traťovou kolejí k masivnímu jiskření a odsakování sběrače hnacího vozidla, což vedlo k prudkému výkyvu hladiny trakčního napětí. Napětová vlna nepravidelně způsobovala zásah ochrany pulzního měniče pomocných pohonů na lokomotivách řad 362 a 363. K této jevům docházelo zřejmě kvůli tomu, že úsekový dělič staršího typu UDT 3 již nebyl pro rychlost 80 km/h zcela vyhovující. Správce infrastruktury proto úsekový dělič nahradil úsekovým děličem novějšího typu ÚDT 3M, který je možno vidět v koridorových stanicích. PAVEL ROVENSKÝ





FOTO JOSO BRIDGE, WIKIPEDIA

KRÁTCE

SLOVENSKO

Na komerčních spojích přibyl cestující i tržby

Státní železniční dopravce ZSSK zveřejnil hospodářské výsledky svých komerčních IC vlaků mezi Bratislavou a Košicemi. Do slovenských IC spojů v roce 2013 nasadlo 690 tisíc cestujících, což představuje nárůst více než 2 procenta. Výrazněji ale rostly tržby dopravce, a to celkem o 6 procent. To znamená, že lidé cestují buď na větší vzdálenosti, anebo si jízdenky pořizují na poslední chvíli, což cenu přepravného prodraží. Průměrná obsazenost vlaků vyšší kvality na Slovensku se pohybuje kolem 70 až 75 procent.

ČÍNA

Rapidtransit – rychlé vozidlo pro město

Výrobní podnik CNR Changchun Railway Vehicles předvedl prototyp elektrické vícedílné jednotky s názvem Rapidtransit. Má to být „rychlé železniční vozidlo pro vnitřní město“ a je určeno pro použití v provozu, který spojí hlavní města s jejich rostoucími předměstími, satelitními městy a letišti, ideálně na trasy do 100 km. Jednotka může obsahovat tři, šest nebo devět vozů, jejichž skříně jsou vyrobeny z hliníkové slitiny. Podle zadání od zákazníků lze zajistit max. rychlost 120 až 160 km/h. Ve vlaku nejsou toalety.

AUSTRÁLIE

Dálkové spoje ze Sydney v nové podobě

Cestující v Novém Jižním Walesu se v budoucnu svezou 65 novými vlakovými soupravami. Náklady ve výši 2,8 miliardy australských dolarů (asi 52 miliard korun) zaplatí tamní vláda. Jak oznámili premiér a ministr dopravy, v plánu je nákup „vlaků, které jsou již na trhu“. Nové soupravy mají být v provozu v letech 2019 až 2024 a obslouží dálkové tratě, například mezi Sydney a Newcastlem a městem Illawarra. Současně jednotky Oscar se využijí na předměstských linkách.

USA

Trasa SunRail pomáhá obyvatelům Orlanda

Příměstská železniční trasa SunRail obsluhující Orlando byla otevřena na přelomu dubna a května. Padesát kilometrů dlouhá trať projíždí 12 stanicemi. Výstavba probíhala od ledna 2012. Federální vláda přispěla na stavební náklady, odhadované na 357,2 milionu dolarů, polovinou. Zbytek nákladů je rozdělen stejným měřítkem mezi stát a místní úřady. Firma MotivePower dodala sedm diesellových lokomotiv a Bombardier 20 dvoupodlažních vozů. Vlaky zde jezdí po dvou hodinách, ve špičce po 30 minutách.

KEŇA

Do tratě z Nairobi míří peníze asijské velmoci

Čínská banka China Exim Bank potvrdila, že bude financovat 609 km dlouhou trať mezi Mombasou a Nairobi. Investor zajistí 90 procent nákladů, tj. asi 3,6 miliardy dolarů – zbytek pokryje keňská vláda. Hlavní stavební práce mají začít letos v říjnu a potrvají 42 měsíců. Dodávka vozidlového parku se má skládat z 56 diesellových lokomotiv, 1 620 nákladních vozů a 40 osobních vozů. Trať bude navržena pro vlaky s ložným zatížením 4 000 tun nebo dvoupatrové intermodální vlaky až do 216 TEU a s možností budoucí elektrifikace.

NIZOZEMSKO

Jak bude vypadat provoz za 15 let?

Vláda schválila strategii rozvoje železniční sítě na příštích patnáct let. Dokument nazvaný LTSa II počítá s částkou ve výši 18 miliard eur na údržbu a řízení stávající sítě a s částkou 10 miliard eur na novou infrastrukturu. Mezi cíle patří zvýšit počet osobokilometrů na jednotlivých trasách o 4 až 27 procent (vůči stavu z roku 2011), přičemž k nejvyššímu růstu má dojít v oblasti Randstad. Zpráva například počítá se šesti vlaky EC za hodinu na trase Amsterdam – Eindhoven do roku 2017. (acri, gak)

Nákladní vlaky v Severní Americe mají příliš časté nehody

V USA a Kanadě se v poslední době udála řada železničních nehod nákladních vlaků, v nichž byly účastny cisternové vozy. Dopravci byli donuceni přijmout opatření, aby tuto sérii zastavili. V pozadí mimořádných událostí se surovou ropou a plyny je boom jejich těžby za pomoci nových těžebních postupů jako například takzvaného štěpení zejména břidlicových plynů. Cílem této těžby má být energetická nezávislost Severní Ameriky.

Skokový nárůst těžby surové ropy a břidlicových plynů s sebou nese i navýšení požadavků na přepravu. Nová těžební místa se většinou nacházejí uprostřed prérí, daleko od rafinerií, ropovodů a plynovodů, jakož i jakékoli průmyslové infrastruktury. K dopravě se proto stále využívá železniční doprava. Ta je poměrně flexibilní a dokáže přepravovat velká množství surovin nebo materiálu. Oproti tomu výstavba plynovodů a ropovodů trvá delší dobu a někdy se ani finančně nevyplatí. Kanadská železniční asociace (Canadian Railway Association) odhaduje, že v roce 2013 bylo v zemi javorového listu přepraveno zhruba 150 tisíc cisternových vozů s ropou, zatímco v roce 2009 jen pět set vozů. I v USA přeprava surové ropy vlakem výrazně vzrostla – v roce 2012 to byl zhruba jeden milion barelů denně, což představuje meziroční nárůst o 57 procent.

Když zastaralý vozidlový park používá nedokonalé koleje

Cisternové vozy samy o sobě nebyly příčinou častých vykolejení. O to se postarala především zastaralá železniční infrastruktura. Faktem ovšem zůstává, že cisternové vozy v USA splňují jen zastaralý standard bezpečnosti s označením DOT-111 (v Kanadě CTC-111A). Vozy se tak považují za nedostatečně bezpečné zejména při takzvaných crash testech. Odhaduje se, že tento problém se týká dvou třetin cisternových vozů používaných pro přepravu surové ropy.

Po nejnovější sérii nehod došlo ke zvýšené činnosti příslušných orgánů a tlaku na ropný průmysl a železnice. Je vyžadováno zvýšení standardů cisternových vozů – tedy silnější stěny, ochranné štíty den cisteren a ochrana horních armatur. Prvních 14 tisíc cisternových vozů tohoto typu se již dostává do provozu, stále je však ještě v oběhu 78 tisíc zasta-

POPIS NEJVĚTŠÍCH NEHOD ZA POSLEDNÍ OBDOBÍ

Místo

- Baltimore, Maryland (USA), 28. 5. 2013
- Lac-Mégantic, Québec (Kanada), 6. 7. 2013

Popis nehody

V průmyslové oblasti blízko města Baltimore došlo ke střetnutí nákladního automobilu s nákladním vlakem, u něhož 15 ze 45 vozů vykolejilo. Mezi vykolejenými vozy byl i vůz naložený vysoce výbušným chlorečnanem sodným. Došlo k výbuchu a následnému obrovskému požáru.

Ucelený vlak cisternových vozů naložených surovou ropou ujel bez strojvedoucího a vykolejil v centru malého města Lac-Mégantic. V řadě ze 73 cisternových vozů došlo k úniku surové ropy, následnému požáru a výbuchům. Nejméně 35 nemovitostí bylo poškozeno, mezi nimi i bar, ve kterém bylo mnoho návštěvníků. Celkem bylo usmrceno 47 osob. Teprve po 24 hodinách se podařilo požár dostat pod kontrolu. Příčina: ujetí odstaveného nákladního vlaku, kde byly nedostatečně utažené ruční brzdy a vlak byl odstaven na trati na počátku sklonu.



FOTO NEWSINFO.INGUIRER.NET

- Lawtell, Louisiana (USA), 5. 8. 2013
- Gainford, Alberta (Kanada), 20. 10. 2013

V blízkosti města Lawtell vykolejil nákladní vlak, mimo koleje se ocitlo více než 20 nákladních vozů, mezi nimi i cisternové vozy naložené hydroxidem sodným, vinylchloridem a olejem, došlo i k unikům látek. Více než sto budov v okruhu 1 míle muselo být evakuováno, našťastí došlo jen k jednomu lehkému zranění.

U nákladního vlaku naloženého olejem a zkapalněným plynem vykolejilo 13 cisternových vozů, část města musela být evakuována. Dva dny předtím vykolejily 4 cisternové vozy ve městě Sexsmith, rovněž v provincii Alberta, když se jednalo o vysoce nebezpečný bezvodý amoniak.

ralých cisternových vozů na hořlavé kapaliny. I tyto budou zmodernizovány o silnější ocelový plášť, ochranný štít dna cisterny a novější armatury. Vozy, které nepůjdou modernizovat, budou vyřazeny z provozu.

Vlaky měří i dva kilometry

Nákladní vlaky v Severní Americe vykazují proti Evropě některá specifika. Nejmarkantnější je jejich enormní délka a složení souprav. Není nic mimořádného, když v soupravě dlouhé až dva kilometry jsou řazeny společně stavebniny, hořlaviny jako uhlí či minerální oleje, jakož i zemědělské výrobky. Nerovnoměrné rozložení hmotnosti v soupravě vede k efektu, že v oblouku vykolejí prázdné nebo lehké vozy uprostřed soupravy – aniž by byla zjištěna technická závada. Proto se prováděly pokusy, kam do soupravy řadit nákladní vozy s nebezpečnými látkami, aby bylo minimalizováno riziko jejich vykolejení.

Nebezpečné látky patří soupravě až na konec

Za tímto účelem se vybraly z databáze údaje o 119 nehodách spojených s cisternovými vozy v Severní Americe, přičemž 75 procent těchto událostí proběhlo mezi léty 2000 a 2011. Příčinou nehod byla nejen železniční infrastruktura s lomy kolejnic nebo závadami na výhybkách. Svou roli sehrál i technický stav vozidel a lidský faktor. Průměrná délka souprav činila 92 vozů. Výsledek zjištění byl, že vozy v zadní části soupravy při vykolejení zůstaly nepoškozeny. Proto bylo doporučeno aby byly například cisternové vozy s nebezpečnými látkami řazeny na konci soupravy, neboť tím se riziko jejich vykolejení minimalizuje.

STANISLAV HÁJEK

Zdroj: GeLa, 2/2014

Plánují středoasijský koridor z Číny do Evropy

Železnice se v celé Střední Asii snaží otevřít svou infrastrukturu pro tranzitní dopravu mezi Čínou a Evropou. Eventuální další trasa z nejlidnatější země světa na západ má směřovat přes Afghánistán, Írán a Turecko. Tato varianta je méně nákladná než jiné a hlavně se zcela vyhýbá nepřijemnostem při změnách rozchodu kolejí.

Přeprava po moři je delší, ale zatím výrazně levnější

Kromě podpory čínského vývozu je významnou hnací silou tohoto i rozvoj těžkého průmyslu v Urumči a Kašgaru na západě Číny. Horské oblasti ve Střední Asii, zejména v Tádžikistánu, který má bohaté zásoby vysoce kvalitního uhlí a antracitu, se nacházejí ve výhodných polohách, takže dodávka požadovaných surovin po dráze by měla být bez větších komplikací.

Zkrácení přepravních dob je dalším faktorem v rozvoji těchto tras. Středoasijská železniční síť má potenciál přilákat další dopravce, aby upřednostňovali trasy z Číny na Blízký východ a do střední Evropy před námořní kontejnerovou dopravou, neboť ta je zdlouhavá. Jen samotná cesta nákladní lodí podél západo-

čínského pobřeží může trvat dva nebo tři dny a pak ještě řadu dní až týdnů trvá překonání přetížené námořní trasy přes Rudé moře, Suez a Bospor, kde navíc po celou dobu plavby hrozí nebezpečí útoků od somálských pirátů.

Překračování hranic je hlavním potenciálním problémem pro nákladní železniční dopravu a odvíjí se od počtu tranzitních zemí na navrhované trase. Současně se při pobytu na hranicích navyšuje čekací čas a tím se zvyšují přepravní náklady. Přestože je cesta po moři delší, cena za její přepravu dramaticky poklesla během finanční krize v letech 2008 až 2009. Proto pro mnoho průmyslových odvětví zůstává námořní doprava i nadále finančně atraktivním způsobem přepravy zboží z Číny do Evropy. Předchozí varianty zatím narážely na problém, jak překonat kyrgyzské hory (a na náklady s tím

spojené). Naproti tomu nově zamýšlená trasa by mimo jiné vedla rozlehlými údolím v Tádžikistánu.

Jednotný rozchod kolejí jako konkurenční výhoda

Významnou předností aktuálního projektu je, že přes Afghánistán by trať používala standardní rozchod kolejí 1 435 mm. Tádžický úsek z Kurganu do Vahdatu by se upravil na dvourozchodový. Pokud se to podaří, je otevřená cesta ke stavbě železničního koridoru z Číny přes Blízký východ do Evropy s jednotným rozchodem. Zatímco Transsibijská magistrála zůstane neatraktivnějším železničním koridorem pro přepravu zboží z Číny do Evropy, pro provoz na menší vzdálenosti nabízí alternativa přes Afghánistán dobrý potenciál, který může Transsibijské magistrále směle konkurovat. HALINA MARŠÁLKOVÁ



Má se obávat Transsibijská magistrála nové konkurence? FOTO STEVE GUESS

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Krkonoše – Špindlerův Mlýn, hotel Place Club

Seniorské pobyty Ne-Pá v termínu od 7. 7. do 29. 8. 2014 za 2 950 Kč. Cena zahrnuje: ubytování s polopenzí na 5 nocí, 4x obědový balíček, 2x za pobyt zdarma vstup do wellness, 2x kávu a koláč.



Bulharsko

Primorsko – hotel Queen Nelly***

10. 7.–17. 7. 2014, odlet z Prahy, cena: 7 900 Kč

28. 8.–4. 9. 2014, odlet z Prahy, cena: 7 900 Kč

(Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.)

Zlúžkové pokoje s možností 1 přistýlky jsou vybaveny ledničkou, TV, wi-fi, vlastním soc. zařízením a balkonem. Všechny pokoje jsou klimatizované. Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, ubytování, polopenze, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.



Kypr

Protaras – hotel Mimosa

10. 7.–21. 7. 2014, letecky 12 dní s polopenzí

Lastová cena 15 300 Kč dospělí, dítě do 12 let 4 950 Kč. (Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.) Cena zahrnuje: ubytování 11 nocí za osobu, polopenze, dopravu včetně letištních tax a transferů, služby delegáta, pojištění CK proti úpadku a komplexní cestovní pojištění.



Kréta

Chania

6. 7.–17. 7. 2014

hotel Galini Beach, 2–4L pokoje s all inclusive, cena 15 400 Kč,

3. a 4. osobu za 11 500 Kč, dítě do 12 let 4 800 Kč

hotel Elotia, 2–3L pokoje s polopenzí, cena 12 900 Kč, 3. osoba 9 900 Kč,

dítě do 12 let 4 800 Kč

hotel Venus Beach, 2–3L pokoje s polopenzí, cena 12 500 Kč, 3. osoba 9 900 Kč,

dítě do 12 let 4 800 Kč

(Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.)



Vlakový poznávací zájezd

Toskánsko – krajinou vinic a renesančních umělců

Termín: 27. 10.–31. 10. 2014

Cena: 4 290 Kč, 2x ubytování se snídaní

Navštívíme renesanční Florencii, překrásnou Sienu, renesančními hradbami obklopené městečko Lucca, Pisu se světově známou Sirkou věží či vesnici tisíce věží San Gimignano.

Pojedte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova.

Více informací najdete na www.cdtravel.cz.



POMNÍK. Poslední vůz (typu N) je vystaven v ulici Wolności před vozovnou. FOTO AUTOR

PROVOZ 1955–1964



Humorná pohlednice z konce 19. století.

Vzpomínka na podkrkonošskou malodráhu v Jelení Hoře

Letos uplynulo 117 let od zahájení tramvajové dopravy v polském městě Jelenia Góra, tehdeším německém Hirschbergu, a zároveň 45 let od doby, kdy tramvaje z ulic Jelení Hory zmizely. Ačkoli sloužily přes 70 let, dnes už zdejší obyvatelé mohou v rámci veřejné dopravy využívat jen silniční vozidla a zpětně kritizovat rozhodnutí politiků z šedesátých let, kdy se stejně jako v Československu prosazovala koncepce preferování autobusů jezdících na levnou sovětskou naftu.

V 19. století rozvoj Jelení Hory stagnoval. Zvrat nastal až roku 1866, kdy byla napojena na železnici. Z města se pomalu stávalo rozvíjející se středisko průmyslu (ve městě a okolí pracovalo několik mlýnů, pil, pivovar, pekárny i textilní dílny) i odpočinku, a to zásluhou blízkosti lázní Cieplice a začínajícího turismu v Krkonoších. Počet obyvatel rychle rostl, což vedlo představenstvo města k uvažování o jejich dopravě po městě za prací i zábavou. A tak 10. 4. 1897 byla snaha představitelů města korunována zahájením provozu normálně rozchodné tramvaje (1 435 mm) s parním pohonem.

Období rozkvětu

Podnik Hirschberger Thalbahn zprovoznil zatím trať od železničního nádraží přes Rynek ke kasárnám v ulici Obronców Pokoju. Podnik stavěl rychle další kolejovou trasu a již 22. května téhož roku se rozjela další linka od nádraží do Cieplic a Sobieszowa (Warmbrunn a Hermsdorf). Doprava se záhy stala

oblíbenou, ale bylo zjištěno, že parní tramvaj je pro budoucnost nevyhovující, a tak bylo rozhodnuto o její modernizaci.

Přebudování na elektrickou pouliční dráhu si vyžádalo novou vozovnu na ulici Wolności mezi centrem města a lázněmi a hlavně změnu rozchodu na 1 000 mm. Elektrická úzkorozchodná tramvaj se slavnostně rozjela 4. 2. 1900 od nádraží do stanice Zajeżdźnia (vozovna). Dne 8. dubna téhož roku byla v provozu už celá hlavní trať malodráhy do Sobieszowa (11,59 km) a elektrifikace pokračovala dále. Dráha se velmi osvědčila, a tak od 8. 8. 1911 se zprovoznila odbočka z Cieplic do Podgórzyna Górnego (6,04 km). Tramvaje malodráhy tak dosáhly historicky největší délky tratí v jelenohorské kotlině na třech linkách.

Plány na další tratě zůstaly na papíře

Už v roce 1914 však byl likvidován úsek do ulice Obronców Pokoju z důvodu malé frekvence cestujících. Ale i tak zůstaly tramvaje nejdůležitějším dopravním prostředkem v bouřlivě

se rozvíjející aglomeraci. V roce 1928, kdy ve městě žilo 30 tisíc obyvatel, se plánovalo prodloužení malodráhy do obcí v Krkonoších, kde se začal rozvíjet turistický ruch – Przesieka a Borowice. V následujících letech se ale nedostávalo peněz, finance šly na zbrojení a nikoli do dopravy, a proto odvážné plány zůstaly pouze na papíře.

Před druhou světovou válkou byla elektrická tramvajová malodráha neodmyslitelným dopravním prostředkem Jelení Hory. Například v roce 1938 přepravila téměř 20 milionů cestujících. Provoz v té době zajišťovalo 19 motorových, 25 vlečných osobních a 13 nákladních vozů. Jednalo se o vozy různých typů od výrobců z Bautzena a Gothy. Za války v roce 1944 Němci plánovali zavedení trolejbusů místo tramvajů, ale své úmysly již nestačili uskutečnit.

Autobusy mají přednost

V roce 1945 přešla zdejší tramvajová doprava pod polskou správu a v roce 1946 přepravily její vozy ve zničeném a vylištěném městě pouze necelých 6 milionů cestujících. Nový dopravní podnik prodloužil roku 1955 trať od hlavního nádraží na novou smyčku do Krakovské ulice a v roce 1959 vyměnil německé tramvaje za polský typ N vyráběný v Chorzowě. Město se dávalo dlouho do pořádku a počet cestujících pomalu stoupal. Ve válkou zničeném Polsku ale nebyly peníze na opravy tratí, a tak bylo rozhodnuto o zastavení provozu do Podgórzynu a nahrazení tramvajů autobusy. To se psal rok 1964 a na ostatních úsecích bylo přepraveno více než 13 milionů cestujících, nejvíce v poválečné historii Jelení Hory.

Bohužel doba byla taková, že bylo v módě rušit úzkorozchodné provozy (vzpomínáme u nás na malodráhy v Teplicích, Ústí nad Labem či Jablonci), a proto byl 30. 4. 1965 zrušen úsek z Cieplic do Sobieszowa a v provozu zůstala jediná linka č. 6 od Krakovské ulice kolem Dworce PKP (nádraží) a přes centrum města ulicí Wolności do lázní Cieplice. Tramvajové vozy sloužily pětadesát tisícům obyvatel jelenohorské aglomerace ještě čtyři roky.

Poslední den se jezdilo zdarma

V důsledku rekonstrukce a nastávajících oprav či úprav městských komunikací byla tramvajová doprava 28. 4. 1969 zastavena a zrušena. V ten den jezdili cestující zdarma. Druhý den již zaplatili jízdné v autobuse a tramvajové vozy byly převedeny do jiných měst, převážně do Toruně. Dnes žije ve městě přes 90 tisíc obyvatel a ještě v nynější době se ozývají hlasy, že je škoda tramvajů, ekologického dopravního prostředku, že nejedí v jelenohorské kotlině a že se neproplétají ulicemi starého města, kde nerozlučně patřily ke koloritu přes 70 let.

Když jsem se při své návštěvě města setkal před několika lety ve vozovně s ředitelem zdejšího dopravního podniku, ukázal mi modely kolejových vozidel, která kdysi spojovala jednotlivé části města. Shodli jsme se na tom, že je snadné něco zbourat, ale mnohem těžší postavit. Tam, kde se zruší trať, málokdy se znovu obnoví. Čest výjimkám.

JAN DVORÁK

INZERCE



VÝBĚRY ZE VŠECH BANKOMATŮ ZDARMA

Udělejte radikální řez.

Pořídte si U konto zdarma s garancí na 10 let.

Stačí si měsíčně posílat příjem ve výši alespoň 12 000 Kč.

Pro zaměstnance ČD připravena zvýhodněná nabídka bankovních služeb.

Více na www.unicreditbank.cz/zsk po zadání Kódu nabídky: G55588, Heslo: cdaso.

Vítejte v **UniCredit Bank**

Konto je zpoplatněno při nedodržení minimálního měsíčního limitu příchozí platby. Tento poplatek se může změnit podle míry inflace v ČR a výše měsíčního limitu podle průměrné mzdy v ČR. Toto sdělení slouží pouze pro informační účely a není návrhem na uzavření smlouvy.

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

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

CD Travel
Člen Skupiny ČD

Plzeňský šéfdispečer vytváří svět dřevěných figurek

Když v zaměstnání musíte neustále používat mozek, ve volném čase se nejlépe odreagujete rukama. Radek Brand, který řídí plzeňský regionální dispečink osobní dopravy a dříve pracoval třeba jako výpravčí, si oblíbil výrobu dřevěných – skašovských – hraček. Pokračuje tak v rodinné tradici, o které byly Českou televizí natočeny již dva dokumentární filmy. Práci se dřevem bere jako užitečnou zálibu, která působí radost jemu i ostatním.

Vesničku Skašov najdete pár kilometrů od Přeštic, které leží na železniční trati Plzeň – Klatovy. Místo proslulo tradicí výroby dřevěných hraček, údajně už dvě stě let starou. Zdejší obyvatel Radek Brand, plzeňský šéfdispečer Českých drah, se k práci se dřevem upnul. Může za to i jeho rodina, která se po roce 1989 rozhodla tuto zajímavou činnost, která po druhé světové válce téměř zanikla, obnovit. Svou dílnu dnes považuje i za své útočiště.

„Většina zdejších lidí se živila zemědělstvím. Během zimy, kdy bylo práce méně, si část z nich přivydělávala právě výrobou hraček. Největšího rozmachu dosáhla tato tradice na přelomu 19. a 20. století. V současné době skašovské hračky již nikdo další nevyrobí než naše rodina,“ vypráví Radek Brand, pod jehož rukama vzniklo už nespočetné množství půvabných dřevěných figurek.

Rodina Brandů sehrávala v historii hračkářství ve Skašově vždy významnou roli. Praděd Radka Josef dokonce založil hračkářské družstvo, jehož cílem bylo dosáhnout určité specializace výroby, levnějšího nákupu barev a zlepšení odbytu. V té době byly skašovské hračky vyváženy do různých států Evropy a oblibu našly i v zámoří, především v USA. Radkův strýc Josef Brand shromáždil o výrobě hraček všechny možné prameny z různých archivů a vyprávění pamětníků a vydal několik vzpomínkových brožur, takže tato činnost je dobře zdokumentovaná.

Husaři, hadi, panenky, koniči...

Mezi tradiční skašovské výrobky patří koniči, různé druhy panenek, hadi, husaři a samozřejmě pískací hračky – ptáčci a větrníky. Radek Brand vzpomíná, že za jeho mladých let se obyvatelům Skašova přezdívalo „píšťaláci“. Výrobky postupně navíc ztrácely charakter hraček a stále častěji se stávaly součástí sbírek muzeí, různých expozic a soukromých sběratelů. Dnes již nejsou určeny ke hraní, ale mají charakter upomínkových předmětů. K dostání jsou v například v Muzeu hraček na Pražském hradě, prodejních rukodělných výrobků a hlavně v Kašperských Horách ve výstavní síni Expozice české hračky. „Právě tam vystavuji hračky ze své sbírky. Osobně se totiž zajímám nejen o výrobu rodinných skašovských hraček, ale již přes třicet let sbírám staré i nové, především dřevěné hračky od českých výrobců,“ vysvětluje vedoucí plzeňských dispečerů.



Malba je stále ruční, technika původní

Samotný postup zhotovení skašovské hračky nedoznal oproti minulosti velkých změn. Většina výrobků je soustružených z různých druhů dřeva, například smrk, lípy nebo buku. Na soustružení se ale podle Branda nehodí borové dřevo kvůli velké smolnatosti. V začátcích výroby předci používali šlapací soustruhy, dnes jsou samozřejmostí soustruhy poháněné elektromotorem. „Každá hračka se skládá z několika dílů, většina je soustružených, některé části jako třeba hlavy koníků se musí vyřezávat. Některé hračky jako husar na koni mají i více než dvacet různých dílů. Malba je ruční a technika nedoznala velkých změn. Jen barvy jsou dnes nezávadné. Každý kus představuje prakticky originál. V současné době hračky vznikají v malé dílničce, kterou bych chtěl přesunout a zvětšit, protože ta stávající již přestává vyhovovat,“ říká šéfdispečer.

Kdo převezme tradici?

O skašovských hračkách se můžete dozvědět více v jednom z dílů cyklu Toulavá kamera, který se nedávno natáčel. Loni na podzim předvedl Radek Brand v dalším pořadu České televize Folklorika samotný výrobní postup a jeho sestru malování. A jak to bude s pokračováním této rodinné tradice? Zatím těžko říct. Radkův syn je sice manuálně zručný, ale pracuje spíše s kovy. Nedávno se ale Radek stal dědečkem, takže třeba vnouček může jednou tradici převzít. „Věřím, že hračkářská tradice se ve Skašově určitě udrží, byla by škoda, kdyby zanikla,“ doufá Radek Brand. **MARTIN HARÁK**

RADEK BRAND

Po absolvování VŠD v Žilíně v roce 1979 nastoupil jako výpravčí k ČSD. Od roku 1981 prošel různými ekonomickými a technickými funkcemi na Provozním oddělení a Správě Jihozápadní dráhy v Plzni, později Obchodně-provozním ředitelství. V roce 2004 zastával post šéfa KCOD České Budějovice a v letech 2005 až 2007 pracoval na Generálním ředitelství ČD na tehdejší Odboru osobní dopravy a přepravy. Od roku 2008 je vedoucím skupiny Regionálního dispečinku osobní dopravy ČD v Plzni. Celoživotně se zabývá výrobou dřevěných, takzvaných skašovských hraček.



Některé hračky jako husar na koni mají i více než dvacet různých dílů. Malba je ruční a technika nedoznala velkých změn. Jen barvy jsou dnes nezávadné. Každý kus představuje prakticky originál.



KŘÍŽOVKA

G. G. Byron (1788–1824) – anglický básník: KDO PADÁ Z VRCHOLU ŠTĚSTÍ, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: ATUT, BATAK	SVYČARSKÁ METROPOLÉ	CIZOKRAJNÁ DUŽNATÁ ROSTLINA	ČLENOVÉ CIRKEVNÍHO RYTÍRSKÉHO ŘÁDU	NAUKA O STAVBĚ ORGANISMU	KLECNÍ ZPĚVNÝ PTÁK	SMETAČKEM KUPITI	SOUHVĚZDÍ JIŽNÍ OBLOHY	SVALOVINA	MASTNÉ KAPALINY	ODRAZOVÝ MŮSTEK	VYROBĚNÁ Z LESKLÉ TKANINY	STYL	VYSOKÁ VODNÍ TRÁVA	PROVÁDĚT CHIRURGICKÝ ZÁKROK	ZÍSKATI DOJENÍM	KNÍŽNÍ SPOJKA	POŘAD JIDEL
OBÝVATEL SUMATRY					VERNŮV KAPITÁN						BÝVALÁ SVĚTOVÁ VELMOC			NA ONO MÍSTO			
ZENSKÉ JMÉNO (16. 3.)					SÍT ČERPACÍCH STANIC						KLOUDNÁ			PANEČKU			
JMÉNO HERCE SKAMENE					POSILÁNÍ						EDÉM			RAJ (KNÍŽNĚ)			
					UZÁVĚRNÁ KAROSERIE						DĚDIČNÝ ZÁKLAD ZNAKU			KAPITOLA			
TAJENKA																	
	SPZ PRAČHATIC	PRAŽSKÝ KOSTEL	MOSKVAN				NADŠENÍ					LOŽISKO NEROSTU				SOLMIZAČNÍ SLABIKA	TA DRUHÁ
					JMÉNO HERECKÝ MORÁVKOVÉ				ALKENOL					NÁVEŠTĚ (ZASTAR.)			
PŘEZÝVKAVÍ SUKO-KOPYTNÍCI					TRUMF V BRIDŽI				NEŠIKOVNÁ (PŘENES.)					VYCPÁVKOVÝ MATERIÁL			
SVĚTADÍL					EVROPSKÁ REKA				TRNOVNÍK					ZDOBENÝ HUSARSKÝ KABÁT			

POŠTA

Články o nehodách mě velmi zaujaly

Musím vám velice pochválit rubriku o železničních nehodách, kterou v poslední době v Železničáři uveřejňujete. Tato oblast mě velmi zajímá. Současně bych vás moc prosil, zda by nebylo možné uveřejnit něco o nehodě rychlíku Bečva ve stanicí Úvaly (asi z roku 1982). O této nehodě se mi nedaří nic sehnat. Pokud to bude jen trochu možné, budu vám vděčný. **MICHAL BĀRA**

Proč nepíšete více o zajímavých lidech?

Zajímalo by mne, podle jakého klíče vybíráte zaměstnance na stránku Lidé a příběhy. Mám zajímavého kolegu, který dělá v depu, mašinám rozumí jako nikdo a určitě by měl co říct. Mimo jiné také k tomu, jestli ty nové stoje jsou skutečně tak dobré, jak píšete. A také dobře vypadá – sportovec každým coulem. Nadřízení ho chválí a přesto ho ještě žádný redaktor neoslovil... **PETR MILNER**

Odpověď redakce:

Tipy na osobnosti do rubriky Lidé a příběhy nám dávají naši kolegové z regionů, stejně jako vedoucí pracovníci organizací jednotlivých železničních úseků. Redaktoři mají také své zdroje mezi řadovými zaměstnanci. Pokud znáte ve svém okolí někoho s originálními nebo nešedními zájmy či odborníka v nějaké oblasti spjaté se železniční dopravou, neváhejte kontaktovat redakci na e-mailu zeleznicar@cd.cz. Budeme se těšit na vaše tipy!

Jak nevznikla dráha přes Tršice do Prosenic

Před 106 lety, přesně 17. května 1908, se z iniciativy Zemského chmelářského spolku pro markrabství moravské sešlo v Tršicích více než 200 osob na pracovní schůzi s cílem posoudit návrh na vybudování svépomocné místní dráhy z Olomouce přes Hodolany, Holici, Velký Týnec a Tršice do Prosenic. Olomoucká obchodní komora se záměrem také vyslovila svůj souhlas stejně jako přítomní zemští poslanci a zmíněný chmelářský spolek, který schůzi svolal. Dráha, dlouhá 22 km, měla vycházet z místního nádraží v Olomouci (dnes na jeho místě stojí budova krajského úřadu), vést nadjezdem nad hlavní tratí (do Přerova) do Hodolan a Holice, na kterou byly napojeny vlečky průmyslových závodů. Trať by usnadnila a podstatně zlevnila dopravu zemědělských produktů. Ovšem ani zlepšení dopravní služby pro občany nebylo zanedbatelné.

Na schůzi přítomný dr. Samohrd z Brna uvedl, že z rozvahy vyplývá zúročení vloženého kapitálu na 4,25%. Náklady měly být pokryty zemskou subvencí, úpisů průmyslových podniků a zainteresovaných obcí a soukromých osob. Předpokládalo se, že se tímto způsobem získá asi 2,1 milionu korun a další milion půjčí větší český peněžní ústav. Vše vypadalo nadějně. Schůze návrh takřka jednohlasně přijala a byla vytvořena akciová společnost se sídlem v Tršicích. Jenže se nepodařilo upsat akcie ani za čtvrt milionu. Definitivní konec tímto snahám udělala první světová válka. A tak zůstal úrodný chmelářský region bez železnice.

JOSEF JELÍNEK

Řada 380 stále nesmí do Německa?

V Železničáři číslo 11/2014 jsem se dozvěděl, že České dráhy uzavřely smlouvu s DB. Tato zpráva mě velmi potěšila, protože si myslím, že tak významnou linku by určitě měl provozovat národní dopravce. Těž jsem se ale dozvěděl, že lokomotivy řady 380, se kterými ČD logicky počítají pro vozbu těchto spojů, ještě nemají schválení pro provoz na německých kolejích. To je pro výrobce skutečně takový problém tyto schvalovací peripetie úspěšně dokončit? Myslím, že to dokonce bylo podmínkou k převzetí lokomotiv. Pro tak významný projekt považuji za klíčové urychlené vyřešení této otázky. Nebo se staří a poruchoví Bastardi budou v prosinci 2015 ploužit stošedesátkou až do Hamburku? **TOMÁŠ VRBENSKÝ**

Odpověď redakce:

Tématu dokončení schvalovacího procesu se budeme věnovat. Článek přineseme v jednom z příštích čísel.

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

