Soutěž Fénix content marketing → Rok druhý ↓ První

Železničář

ČÍSLO 12 | ROČNÍK XXII — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 11. ČERVNA 2015 | CENA 15 KČ

FOTO ARCHIV ČD A PIXMAC

Národní dopravce opět připravil řadu akcí pro nejmenší

Přivážíme radost a úsměvy dětem

Červen patří již tradičně dětem a jakkoli se řadí příprava jim určených projektů mezi důležité aktivity národního dopravce celoročně, jarní měsíce se již řadu let nesou ve znamení pořádání speciálních akcí určených právě pro nejmenší a jejich rodiče. Nejinak je tomu i letos – podvanácté rozvážel festivalovou atmosféru Kinematovlak, který navštívil rekordních 17 destinací. Handicapovaným dětem, ale i těm z dětských domovů, byl zase určen Vlak plný úsměvů s cílovou stanicí Zlín, kam malé cestující dopravil na 55. Mezinárodní festival filmů pro děti a mládež.

Pojízdné kino na kolejích neboli Kinematovlak zahájil svou cestu již 13. května na břeclavském nádraží, aby se vydal přes západní a severní Čechy velkou okružní cestou až do Zlína, kam při své letošní pouti dorazil v pátek 29. května. Svým příjezdem do „hlavního města dětského filmu“ symbolicky zahájil jubilující 55. ročník Zlín Film Festivalu. Do Zlína se – po okruhu Slováckem a Valašskem – ještě vrátil 4. června na slavnostní zakončení festivalu.

Tři vagony zábavy i poučení

Loni navštívilo pojízdné kino přes pět tisíc dětí a letos se nabídka rozšířila například v Děčíně nebo Valašském Meziříčí o víkendové promítání s doprovodným zábavným programem. Cílem projektu bylo, tak jako v předešlých jedenácti ročnících, přivézt netradiční zážitek dětem do menších měst, představit jim něco ze slavné filmové tvorby a nabídnout festivalovou atmosféru. Denně vlak nabízel dvanáct projekcí od deváté ranní do půl čtvrté odpoledne. Děti nejdříve navštívily historický vůz s výstavou a výkladem o dějinách železnice a před filmovou projekcí si mohli pohrát ve voze nazvaném Vláček Hráček.

„Nikde jsme nezažili, že bychom měli prázdný promítací sál. Největší zájem opět sklízely české večerníčkové pohádky jako Bob a Bobek či Mach a Šebestová,“ říká jeden z promítačů Vladimír Kopp.

„Usměvavý“ CityElefant rozzářil tři stovky tváří

Tradičním cílem speciálního expresu Vlak plný úsměvů, který vezl 2. června děti nejen z Prahy, ale současně i několika měst v Pardubickém a Olomouckém kraji, byl také filmový Zlín. Na svou palubu přijal CityElefant 471.073 na 250 dětí, několik desítek dospělých jako doprovod a také desítku lidí upoutaných na vozík. Právě proto je tradičně nasazována patrová jednotka. V úseku z Přerova do Zlína pak vlak vedl legendární Brejlovec 754.079.

Jízdy se zúčastnily děti z Dětského domova v pražských Dolních Počernicích, pardubické školy Svítání, stacionářů v Ústí nad Orlicí a České Třebové a několika škol a dětských domovů v Zábřehu a Šumperku. „Aby dětem cesta lépe utekla, připravili pro ně nový Elfíkův sešit proti nudě a Unie železničních zaměstnanců pastelky. Děti samozřejmě dostaly i další dárky a nechyběly tradiční kšiltovky podle nichž šlo děti po celém Zlíně lehce poznat,“ říká Elen Mátéová z Českých drah, která se společně s Jerzym Kubeczkou z Unie železničních zaměstnanců podílela na realizace akce. O tom, že Vlak plný úsměvů nabízí skvělý zážitek, svědčila nejen slova chvály k programu a organizaci od doprovodu, ale zejména radost vykouzlená na tvářích cestujících, pro které je i cesta vlakem zážitkem. **MARTIN HARÁK**

Příští číslo Železničáře vychází 2. července v rozšířeném šestnáctistránkovém vydání!

SLOUPEK

Změna jízdního řádu odráží naše záměry

Čeká nás tradiční letní změna jízdního řádu, kdy naše plány dále měníme ve skutečnost. V dálkové dopravě startuje přímý spoj InterCity Opava – první vlaštovka rychlého spojení slezské metropole s hlavním městem. Do jízdního řádu promítneme i nasazení řady dalších modernizovaných vozů včetně těch s dětským kinooddílem. Tím modernizace u národního dopravce nekončí. Po prázdninách vyjedou první vozy připravené pro linku Praha – Hamburk a na sklonku léta představíme úvodní šestici velkoprostorových vozů pro rychlost 160 km/h, jež vznikají přestavbou z původní řady Bp. Na pomyslné dveře depa také pomalu klepe nový vlak – InterPanter, přičemž první z 14 nakupovaných souprav se již brzy představí veřejnosti. Ještě v červnu nasadíme 30 vozů ČD s wi-fi do mezistátní dopravy, kde tak doplníme vozy slovenského národního dopravce s již provozovanou wi-fi. A to zdaleka není vše.

Michal Štěpán
člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy

Noční vlaky na Slovensko se dočkají doplnění flotily klimatizovaných vozů. EuroNight Slovakia i rychlík Bohemia umožňují přepravu aut, která během přepravy monitorujeme. Přeprava motorek, psů i jízdních kol mezi ČR a Slovenskem je také samozřejmostí. Že to je obecně známé? Možná ne všem. Připomínám to proto, že někteří konkurenční dopravci prezentují určité tradiční standardy fungující u Českých drah jako něco nového, co dokáží zákazníkům nabídnout jen oni. Takovou rétoriku musíme vzít na vědomí – je na nás všech, abychom služby ČD uměli dobře odprezentovat veřejnosti a nabízet je. Ani o prázdninách odpočívat nebudeme. Máme rozpracované další plány a již v nadcházejících číslech Železničáře se k nim dostaneme.

INFORMUJEME

Červnové novinky přinesou další spoje i více pohodlí

Zavedení přímého spojení rodného města Petra Bezruče s metropolí vlakem IC 513/514 Opava je největší novinkou červnové změny jízdního řádu ČD. Nový spoj přinese i rychlost – rekordní jízdní dobu 3,5 hodiny. Vlak na své trase zastaví už jen v Ostravě-Svinově, Olomouci a v Pardubicích.

Jízdní řád se mění 15. června. V regionální dopravě se jedná spíše o drobné úpravy. Více jich je hlavně v Ústeckém kraji, kde změny nastanou na celkem šesti tratích. České dráhy vyhověly cestujícím a starostům obcí a mírně se zvyšuje počet vlaků v pracovní dny.

Další novinkou je zavedení minibarů v noční dopravě v úseku Praha – Ostrava na spojích R 442/443 a EN 444/445 v sedačkových vozech. R 445/444 Praha – Žilina – Praha bude povinně místenkový.

Čekárny ČD Lounge jsou od 14. června přístupné pro cestující s platným jízdním dokladem a místenkou pro vlak kategorie railjet, EC, IC, Ex nebo Rx, místenkou SC, místenkou railjet Business, případně lůžkovým či lehátkovým příplatkem, pro cestující s aplikací IN 100 a IN Business, cestující s dětmi do 10 let, cestující těhotné ženy a cestující s platným průkazem ZTP nebo ZTP/P.

Ty, kteří využívají dopravu z pražského letiště, potěší, že od 1. 6. do 30. 9. jezdí v přepravní špičce autobusová linka Airport Express na trase Praha hl. n. – Praha letiště a zpět v patnáctiminutovém intervalu.

V provozu je již osm vozů 2. třídy řady Bmz^{229} s dětským kinem a dvěma oddíly pro cestující s dětmi do 10 let. S kinovozy se lze setkat na trase Praha – Ostrava – Žilina. Nově je od 14. 6. kinovůz řazen na vlak IC 513/514 Praha – Opava.

V provozu se objevilo i 10 vozů 1. třídy (Apee^{139}) a 20 vozů 2. třídy (Bdmpee^{233}) vybavených technologií pro poskytování služby ČD WiFi. Cestující ji mohou využívat na lince Praha – Ostrava (– Žilina – Košice), a to ve vlacích EC/Ex 140–155, EC 242/243, IC 513/514, Ex 540–541 a IC 542–543 a také ve spojích Ex 100/101, EC 110/111, EC 270–275, Ex 278/279, Ex 530–533 a Ex 570/571. **PETR SLONEK**

Fotíte, šotíte? Nenechte si své úlovky jen pro sebe!

Staňte se spoluautorem stolního kalendáře Českých drah a získejte honorář 800 Kč za každou uveřejněnou fotografii.

Soutěž probíhá od 1. 5. do 30. 6. 2015.

Více info na stránkách: http://kalendar2016.cd.cz

HLEDÁME

Člen představenstva DPOV, a.s.

České dráhy, a.s., vypisují výběrové řízení na kandidáta pro volbu člena představenstva akciové společnosti Dílny pro opravy vozidel, a.s., (DPOV) se sídlem v Přerově.

Úloha pozice

Plnohodnotné členství ve tříčlenném statutárním orgánu-představenstvu firmy zabývající se opravárenstvím v odvětví železničních kolejových vozidel.

Postavení, práva a povinnosti, odměňování a další se řídí smlouvou o výkonu funkce.

Potřebná kvalifikace

Vzdělání:
VŠ vzdělání technického, dopravního či ekonomického zaměření.

Odborná praxe:
Minimálně 7letá praxe v řízení organizačního celku, včetně pozice s řízením lidských zdrojů, znalost procesů opravárenství, zkušenosti s činností statutárních orgánů.

Specifické znalosti

Další požadavky:
- orientace ve financování obchodních korporací
- zkušenosti se zaváděním racionalizačních projektů
- zkušenosti s nastavováním, řízením a kontrolou výkonnostních výrobních procesů
- zkušenost s informačními systémy
- aktivní znalost cizího jazyka (AJ)
- inovativní myšlení, schopnost týmové práce, zvládání zátěžových situací, komunikační dovednosti a organizační schopnosti
- základní manažerské dovednosti
- bezúhonnost ve smyslu zákona o živnostenském podnikání
- neexistence skutečností, které jsou překážkou provozování živností
- splnění podmínek pro členství v orgánu obchodní korporace dle zákona č. 90/2012 Sb.

Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity:
- odpovědnost za úsek plánování, řízení a racionalizace
- řízení a kontrola vlastních výrobně opravárenských procesů
- zavádění racionalizačních projektů v oblasti opravárenství železničních kolejových vozidel.

Další údaje

Přihlášky (strukturovaný životopis a motivační dopis) zasílejte v elektronické podobě na: carmine@gr.cd.cz.
Termín zaslání přihlášky 26. 6. 2015.

Údaje k výběrovému řízení
Výběrové řízení je dvoukolové a může být zrušeno i bez výběru kandidáta. V prvním kole posouzení přihlášek o naplnění formálních podmínek výběrového řízení, ve druhém kole pohovory s konkrétními kandidáty.

DPOV
Člen Skupiny ČD

Označovací kleště míří zpět do vlaků

První z celkem 2 765 kusů označovacích kleští od německého výrobce ZIFA zamíří v nejbližších týdnech do Česka. Při nedávných dvouměsíčních zkouškách pětatřiceti kusů se tato pomůcka osvědčila, a proto se postupně objeví v rukách vlakových čet, revizorů a kontrolorů přepravy ve vlacích Českých drah.

FOTO AUTOR

Označovací kleště jsou už od března v rutinním provozu. Jejich vlastnosti a výhody jsme již podrobně popsali. Jejich přínos spočívá především ve snadné a rychlé obsluze při odbavení cestujících, dále ve kvalitnějším a trvalejším označení všech typů jízdních dokladů příslušným otiskem s datem a číslem vlaku. Provádějí také proděravění dokladu, což znemožňuje jeho zneužití, falšování údajů a následné neoprávněné návratky. Původním záměrem bylo, že kleští bude dodáno asi 1 700 tak, že by obíhaly podobně jako POPky. Nově však vedení ČD rozhodlo, že se kleští nakonec přikoupí přesně 2 668 s fialovou kazetou pro průvodčí a 97 s červenou kazetou pro kontrolní orgány. K tomu ještě náleží stejný počet náhradních kazet.

Měsíčně dorazí přes 100 kusů

Německá společnost ZIFA navíc nabídla určitou množstevní slevu. Cena je mimochodem srovnatelná s tou, za níž se v roce 1994 pořizovaly kleště od AŽD. Při nákupu kleští národní dopravce ověřoval možnost nákupu i od jiných dodavatelů, společnost ZIFA je ale jediným významným dodavatelem s dlouholetou tradicí dodávající tento nástroj většině evropských železnic. „První dodávka kleští se očekává 30. června, pak by měsíčně do konce roku 2016 mělo docházet zhruba po 120 kusech s tím, že jako první by je obdrželi vlakoví revizoři a hlavní kontroloři přepravy, pak vlakové čety vlaků vyšší kvality, čety v dálkové a nakonec v regionální dopravě podle pokynů a rozdělovníku ZAP," vysvětlil Zdeněk Zajfrt z Odboru obchodu osobní dopravy.

Lehká manipulace i údržba

Zkušební provoz, jehož se kromě břeclavských čet účastnilo i několik zaměstnanců ze SVČ Praha, přinesl některé poznatky, z nichž jeden – záměna poutka za pevnější – byl zapracován a projeví se už v prvních běžných sériích. A co zkoušky vlastně ukázaly? Vesměs spokojenost s bezporuchovým chodem a dobrou kvalitou otisku, k němuž podle průvodčího Petra Štursy stačí i lehký stisk. Snadná manipulace při označování, snadná údržba a výměna barvicí pásky, nastavení údajů nebo nízká hmotnost kleští byly tím, co průvodčí v dotaznících za jednotlivé měsíce chválili. A za zmínku stojí i tlumočený názor cestujících. „Kleště jsou pozitivně vnímány cestující veřejností, která je chápe jako návrat klasického symbolu průvodčího, především malými dětmi a jejich rodiči," uvádí Václav Polívka ze SVČ Praha.

Vejdou se do kapsičky u POPky

Nedostatky se vysvětlily – například rozmáznutí čerstvě vytištěného textu. Ve dvou případech se vyskytla závada na přezce, respektive posuvném stavítku délky řemínku, v jednom případě se řešil slabý tisk, což bylo řešeno jako reklamace daného kusu u výrobce. Také snížená kvalita otisku kleští, která se vyskytla v jednom případě, se brzy vysvětlila. Způsobilo ji nepřesné natočení raznice. „Tomu uživatel musí věnovat pozornost," říká Zajfrt. Další náměty se týkaly pouzdra na tento nástroj. To bude nakonec řešeno zvláštní kapsou na pouzdru na POPku.

Všichni průvodčí, kteří se zúčastnili zkušebního provozu, jednoznačně doporučili zavedení označovacích kleští do rutinního provozu. Souhlasná stanoviska dodali i zástupci Odborového sdružení železničářů a Federace vlakových čet, tedy ti, kde je sdružena naprostá většina zaměstnanců vlakových čet.

MARTIN NAVRÁTIL

Bezpečí v nočních spojích věnujeme pozornost

Na konci všeho je vysoký standard bezpečnosti nočních vlaků bez nežádoucích osob. Odbor obchodu osobní dopravy společně s oddělením bezpečnosti a nouzového plánování trvale sledují a vyhodnocují účinnost bezpečnostních opatření jakož i podnětů servisních organizací JLV a WGS. Konkrétně se jedná o noční spoje EN 477/476 Metropol, EN 444/445 Slovakia, R 442/443 Bohemia a R 406/407 Chopin.

Z analýzy drobné trestné činnosti vyplynulo, že jednotlivé případy se stávaly ve chvíli, kdy hlídka bezpečnostní agentury musela ze soupravy vystoupit. Proto se od září 2014 jejich počet na nočních vlacích ČD na území České republiky zvýšil na devět, z toho šest hlídek je nasazeno na noční lůžkové vlaky. Například na vlaku R 406 vyjíždí hlídka z Břeclavi do Bohumína a vrací se na EN 444 do Prahy, druhá hlídka vyjíždí z Prahy do Bohumína na R 443 a vrací se zpět do Prahy na spoji R 442.

Problémy byly v Pardubicích, Břeclavi či Bohumíně

Problémem byly stanice s delším pobytem nočních vlaků, kde se soupravy rozpojují a přeřazují přímé lůžkové a lehátkové vozy – především ve stanicích Pardubice, Břeclav a Bohumín byl pohyb nežádoucích osob okolo vlaků vysoký. Postupně se proto zvýšil počet pracovníků bezpečnostní agentury a podařilo se tak nastavením spolupráce vlakových čet a s hlídkami agentury stabilizovat situaci. V minulosti upozornili stevardi WGS, JLV a WARS na potíže v Bohumíně – především na kurzových vozech do a z Krakova a na R 443 Bohemia.

Díky spolupráci s RP ZAP Ostrava a WGS Košice se nastavil model komunikace vlakových čet a stevardů, kdy především lépe monitorují situaci na všech spojích. Na základě poznatků pracovníků ČD a WGS se určil postup sledování vozů v Bohumíně a ve spolupráci s bezpečnostní agenturou Securitas ČR se posílily hlídky ve zdejší stanici na čtyři pracovníky, kteří po dobu manipulace s přímými vozy od R 442/443, EN 444/445, R 402/403, R 406/407 monitorují pohyb okolo odstavených vozů.

Na klid dohlíží eliminační tým

K 1. dubnu letošního roku ve spolupráci se společností Securitas vznikl eliminační tým, který problémové osoby sledoval a měl vlakovým četám pomáhat při řešení konfliktních situací. Tým se zaměřil nad rámec pravidelných hlídek na noční spoje, které se po určitou dobu odstavují v žst. Bohumín. Tvoří jej dva

FOTO AUTOR

bezpečnostní pracovníci v černých uniformách a v taktických vestách. Během dubna a května tým několikrát zasahoval proti agresivním cestujícím i proti několika cizincům, kteří byli dříve trestáni za majetkovou trestnou činnost. Zaměřuje se také na pravidelné střežení autovlaku.

Situace v nočních spojích se díky ostraze již v minulosti výrazně zlepšila. „Od zřízení eliminačního týmu jsem neobdržel informaci o výskytu nežádoucí osoby ve vlaku, při odstavení ubytovacích vozů v žst. Bohumín a ani jsme nezaznamenali výskyt těchto osob v nočních vlacích R 442/443 a EN 444/445. Díky spolupráci s Odborem železniční policie v Bratislavě se podařilo potírat drobné krádeže na nočním vlaku EN 476/477," řekl David Procházka z oddělení bezpečnosti a nouzového plánování.

Prioritou je především ochrana ve vlacích na Slovensko

Bezpečnost v nočních vlacích ve směru na Slovensko je stále prioritou, probíhá pilotní projekt na rozšíření doprovodu nočního vlaku R 443 i za stanicí Bohumín, kde vlak zastavuje ve stanicích Karviná, Český Těšín a Třinec. Zde byl poslední měsíc zaznamenán vyšší pohyb nežádoucích osob, který je dáván do spojitosti se zřízením útulku pro bezdomovce v Karviné. Od 21. května byl prodloužen turnus dvoučlenné hlídce, která pokračuje vlakem R 443 z Bohumína do Třince a monitoruje pohyb nežádoucích osob a kontrolovala ve stanicích automobily naložené na autovlaky.

České dráhy v roce 2012 na základě výběrového řízení vybraly společnost Securitas ČR, v současné době je každý den nasazováno ve stanicích ČD a ostatních objektech ČD na dvě stovky bezpečnostních pracovníků. Denně doprovázejí vlaky hlídky vlakových doprovodů. Na noční vlaky nastupují dvoučlenné hlídky, denní vlaky jsou řešeny převážně jednočlenými hlídkami, abychom pokryli co nejvyšší počet spojů.

ALEŠ KUČERA

Oprava Fantovy budovy pokračuje, otevírá se kavárna

Poslední část dlouhodobé rekonstrukce pražského hlavního nádraží pomalu spěje k závěru. Oprava letos ale zdaleka neskončí. Sice se otevře slavná Fantova kavárna, jejíž interiér prošel náročnou obnovou a nový nájemce plánuje zahájení provozu začátkem léta, zbývá však ještě kompletně dodělat její okolí.

Se stavem oprav této železniční tepny se před květnovým zasedáním seznámila dozorčí rada Českých drah. Práce provádí na základě smlouvy společnost Grandi Stazioni ČR a dokončit by je měla na podzim příštího roku. Firma sice do projektu investovala stovky milionů korun, nicméně zatím stačila zrekonstruovat jen novou odbavovací halu a Fantovu kavárnu. Zbytek historické výpravní budovy na stavbaře stále čeká. Jedná se přitom o unikátní secesní stavbu vybudovanou v letech 1901–09 podle návrhu architekta Josefa Fanty.

„Je bohužel zřejmé, že za rok a půl není Grandi Stazioni schopna své závazky splnit. Aktuálně tedy řešíme, co dál," vysvětlil František Bureš, člen představenstva ČD pro techniku, servis a majetek. „Chceme, aby náš partner smlouvu dodržel a budovu opravil. V opačném případě bychom mu nemohli prodloužit nájem na dalších 30 let, jak stojí ve smlouvě." České dráhy mají v podstatě jen dvě možnosti: po vypršení stávající smlouvy hlavní nádraží převzít zpět do své správy, nebo se s investorem dohodnout na prodloužení termínu. Která z těchto variant zvítězí, bude záležet na dalších jednáních. „Předpokládáme, že nám náš partner dá příslušné záruky, že stavbu skutečně dokončí. Očekávám z italské strany aktivitu a vstřícnost," dodal Bureš. Obě strany už nicméně deklarovaly, že se dohodnout chtějí. „Jednáme s Českými drahami o pokračování rekonstrukce zbývajících prostor uvnitř nádraží," řekl Martin Hamšík ze společnosti Grandi Stazioni.

Ve staré výpravní budově se nacházely restaurace, čekárny nebo salonky pro vznešenou klientelu. Prostory jsou do-

FOTO 2M

dnes dekorovány ve stylu secese, velká část z nich je však nevyužita. Kanceláře slouží nejen Českým drahám, ale také SŽDC a Drážnímu úřadu.

Zástupci obou institucí byli na prezentaci přítomni, stejně jako italský velvyslanec v Praze Aldo Amati a jednatel Grandi Stazioni Česká republika Andrea Odoardi.

„Jako kontrolní orgán Českých drah jsme chtěli osobně prověřit, co se na hlavním nádraží skutečně udělalo a co zůstává jen na papíře. V sousedství Fantovy kavárny by měl být podle projektu moderní CD Lounge a na druhé straně restaurace. Nic z toho jsme zatím neviděli. Pracovat se nezačalo ani na fasádě a střeše objektu. Doufám, že se k tomu investor postaví čelem a své závazky splní," uzavřel předseda dozorčí rady ČD Milan Feranec.

PETR SLONEK

Tranzit po kolejích z Asie do Evropy je dobrý byznys

Na dubnovou konferenci generálních ředitelů drah sdružených v Organizaci pro spolupráci železnic (OSŽD) v Praze zavítal také prezident Železnic Ruské federace (RŽD) Vladimír Jakunin. Využili jsme asi desetiminutového brífinku, který uspořádal pro pozvané ruské novináře, a položili mu několik otázek týkajících se i budoucnosti hlavních železničních projektů Evropa – Asie.

Co považujete za největší přínos pražské konference generálních ředitelů železnic OSŽD? Co jste řešili?
Největším úspěchem je, že se toto setkání vůbec uskutečnilo. Že se daří rozjet spolupráci mezi členy Organizace pro spolupráci železnic a Mezinárodní železniční unií (UIC) a jejich představiteli a hledat pozitivní řešení. Problémy, které se tu měly řešit, nejsou ve skutečnosti problémy, ale úkoly. A to nejenom pro RŽD, OSŽD nebo UIC, ale pro celou železniční dopravu, vlastně železnice kompletní Evropy. Jsou to úkoly pro mezinárodní výkonné moci a různé organizace a ve své podstatě neznamenají nic jiného než problémy růstu. Jednám o tom se zástupci z celé Evropy. Tady, v rámci OSŽD, ač vztahy teď nejsou nejlepší, na tom musíme dlouhodobě pracovat a dohodnout se.

Velké téma pro řadu železničních správ sdružených v OSŽD a pro RŽD jeden z největších projektů je otázka transasijsko-evropské spolupráce, konkrétně možnost modernizace, respektive výstavby železničního spojení. Jaký je v tomto společném projektu pokrok?
Jihovýchodní Asie nabízí obrovské ekonomické možnosti. Loni se stala přidruženým členem OSŽD Jižní Korea, kde je železniční doprava na velmi vysoké úrovni. Víme, že mezi jihokorejským Pusanem a západní Evropou se každoročně přepraví šest milionů kontejnerů. Pokud by železnice chtěly převzít jen 10 % z tohoto objemu převáženého po vodě, tak by to byl pro všechny obrovský úspěch. Sami ale nic nezmůžeme, proto tu jsou plány na transasijsko-evropskou spolupráci. Dnes jsou k tomu poměrně dobré podmínky, neboť na myšlence „pozemního mostu“ procházejícího ve směru dávné Hedvábné stezky se všichni shodneme. Zatím se kontejnery jedoucí po železnici prostřednictvím „pozemního mostu“ překládají, ale my chceme, aby tu byla koncepce „jedna cesta, jeden vlak“, kdy by se pouze měnil rozchod. A i tyto technické otázky, přechodnosti atd. se řeší na jednáních OSŽD. Ruská vláda přijala rozhodnutí, že se tato linie bude modernizovat a že se toho stoprocentně účastní RŽD. Součástí toho má být modernizace Transsibu a BAMu (Bajkalsko-Amurské magistrály). Letos by se měly úvahy rozpracovat na projekty a doufám, že uvidíme konkrétní výsledky. Zájem mají i Číňané, kteří jako jediní už do těchto plánů přizvali banky. Projevily ho i další společnosti, včetně těch z Evropy, ale já osobně nevidím nikoho, jakoukoli společnost, která by byla schopna zvládnout takové objemy práce a vzít na sebe tak obrovský úkol. Jsem však přesvědčen, že jak Rusko, tak Čína i Evropa se budou chtít účastnit tohoto projektu.

FOTO PROFIMEDIA

Je známo, že se RŽD chtěly účastnit privatizace řeckých železnic OSE včetně společnosti ROSCO a přístavu v Soluni. Jak to vypadá nyní?
Uskutečnilo se oficiální setkání delegace Železnic Ruské federace s představiteli vlády Řecka, kde se projednávaly perspektivy a a společné body. Projekt se projednává i nadále. Nápadu účasti RŽD v projektu privatizace a modernizace řeckých železnic musí ještě předcházet souhlas naší vlády. Je to stále aktuální, i když to nemusí být hned zítra.

Na pražské konferenci OSŽD jste se zúčastnil jednání se zástupci společností České dráhy, ČD Cargo a VUZ. Co jste vlastně probírali?
Právě teď jsme mluvili s kolegy z české železnice o perspektivách rozvoje a o hlavních železničních projektech Evropa – Asie. Vidím, že i v Česku se pro tuto myšlenku dělá mnoho. Perspektiva tranzitních přeprav po kolejích z Asie do Evropy u české strany, zejména nákladního dopravce, prostě vyvolává zájem. Jak pro vás, tak pro ruskou železnici to bude zajímavý byznys a samozřejmě musíme pokračovat v rozhovorech z pozice další spolupráce.

MARTIN NAVRÁTIL

V. I. Jakunin

Prezident společnosti Rossijskije železnyje dorogi (RŽD), Železnic Ruské federace. Narodil se v roce 1948 a promoval na Leningradském institutu techniky a mechanického inženýrství v roce 1972. Kariéru zahájil jako výzkumník na Státním institutu aplikované chemie. Po vojenské službě v sovětské armádě pracoval jako vedoucí technik pro sekretariát státního výboru rady ministrů SSSR v oboru zahraničního obchodu a rovněž vedl jedno z oddělení na Fyzikálním a technickém ústavu A. F. Joffeho při Akademii věd SSSR. V letech 1985 až 91 byl prvním, později druhým sekretářem sovětské stálé delegace u OSN, pak předsedou správní rady Mezinárodního střediska pro obchodní spolupráci a šéfem inspektorátu federálního okrsku na odboru vyšší kontroly v sekretariátu prezidenta Ruské federace. V říjnu 2000 se stal zástupcem ministra dopravy a v únoru 2002 prvním náměstkem ministra železnic. Rok poté ho výbor RŽD jednomyslně zvolil prvním viceprezidentem společnosti, od června 2005 prezidentem. Od ledna 2006 byl vědeckým vedoucím a předsedou dozorčí rady Střediska pro analýzu problémů při hospodářské sekci Ruské akademie věd. RŽD zastupuje v řadě mezinárodních organizací, např. OSŽD. Za velký přínos k zavádění opatření pro reformu železniční dopravy a za rozvíjení strategie rozvoje ruských železnic dostal v říjnu 2007 medaili „Vzorný zaměstnanec Ruských železnic“. V. I. Jakunin je podle médií zařazován mezi tzv. oligarchy, patří k blízkým lidem Vladimira Putina a od anexe Krymu Ruskem je i na seznamu osob, proti nimž jsou vedeny sankce.

KRÁTCE

Služba ČD Parking nově i v Plzni

Cestujícím, kteří využijí k jízdě z Plzně vlaky Českých drah a zakoupí si jízdenku na vzdálenost minimálně 100 kilometrů v jednom směru, je od května určena nová služba ČD Parking. Díky ní mohou až na 24 hodin zaparkovat za 99 Kč u plzeňského hlavního nádraží v Garážích Plzeň a dál pokračovat vlakem. Stejnou výhodu budou mít i držitelé In Karet s aplikací IN 100 a IN Business a cestující s Kilometrickou bankou, mezinárodními jízdenkami, Celodenními nebo Skupinovými víkendovými jízdenkami. Plzeň je po Praze, Pardubicích a České Třebové už čtvrtým městem, kde je možné službu ČD Parking používat. **(RaP)**

Rybářská špička cestovala našimi spoji

Na první juniorské mistrovství světa v lovu kaprů, které se uskutečnilo u Kutné Hory, zamířila velká část soutěžících i diváků vlaky Českých drah. Od středy 27. května do soboty zajistil národní dopravce jakožto partner mistrovství nejen transfer, ale také návaznou dopravu autobusy z kutnohorského nádraží do centra dění u jezera Katlov. Akce pod záštitou rybáře a cestovatele Jakuba Vágnera se zúčastnilo 14 týmů a kromě domácího výběru přijeli změřit síly vyznavači rybolovu ze Slovenska, Anglie, Nizozemska, Norska, Švédska, Dánska, Německa, Itálie, Polska, Ukrajiny, USA či Maďarska. Z vítězství se díky třem úlovkům o váze bezmála 50 kg těšili Italové. Video z akce najdete ve webové verzi Železničáře. **(rub)**

Ostrava hostí veletrh Czech Raildays

Už 16. ročník mezinárodního veletrhu drážní a manipulační techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy bude od 16. do 18. června hostit Ostrava. Svého druhu jediná akce v ČR si získala pevné místo v kalendáři především odborníků, ale i laiků. Letos návštěvníci uvidí například motorovou jednotku Alstom LINT 41, stroje Vectron DE a Vectron MS společnosti Siemens či Traxx AC3 z Bombardieru. Pro účastníky připravily České dráhy zpáteční jízdenku VLAK+ se slevou 50 %. Za cestu z kterékoli stanice v ČR do Ostravy tak cestující uhradí cestovné ve výši obyčejného jízdného. Zpáteční cestu bude mít zdarma. **(pes)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

NÁRODNÍHO DOPRAVCE TRÁPÍ ŘADA SOUDNÍCH SPORŮ

České dráhy čelí mnoha soudním sporům a nevýhodným smlouvám. Šéf firmy Pavel Krtek proto nechal vypracovat seznam věcí, které společnost aktuálně tíží. Jde zhruba o 50 případů, soudní řízení či arbitráže tvoří čtvrtinu z nich. ČD se o peníze přou například s dodavatelem vlaků Škodou Transportation. Finance chtějí i konkurenti na železnici LEO Express a RegioJet. Pro národního dopravce to znamená nebezpečí, že mohou stamilionové spory prohrát, i riziko ztráty důvěry investorů. Rating mají v posledním stupni investičního pásma. Případný pokles by dluhopisy ČD poslal do spekulativního pásma a firmě tak prodražil půjčování peněz. Už příští rok přitom vyprší splatnost dluhopisů za více než 10 miliard korun. Velkou část rizik tvoří developerské projekty. Příkladem jsou pražská nádraží Masarykovo nebo smíchovské, kde se dráhy zavázaly vstoupit do společných projektů s partnery. Nemohou tak prodat pozemky. A kdyby se na nich začalo stavět, budou muset vložit i svůj díl kapitálu. To je pro firmu, která se snaží snižovat zadluženost, problém. Dráhy nyní hledají cestu, jak z řady zasmluvněných vztahů vycouvat.

HN 27. 5. 2015

VLAKY REGIOJETU PONESOU NOVĚ OZNAČENÍ RJ

Všechny tuzemské vlaky soukromého dopravce RegioJet budou od 14. června v jízdních řádech i na staničních tabulích nově pojmenované zkratkou RJ namísto současných EC/IC. Zdánlivě kosmetická změna se však nelíbí Českým drahám. Ty totiž používají zkratku rj pro své jednotky railjet. RegioJet si zkratku přihlásil na Úřadu průmyslového vlastnictví loni na podzim. Sjednocení zkratek může cestující mást: dva rozdílné vlaky budou označeny stejnou zkratkou. V hlášení bude nádražní rozhlas u railjetů mluvit o railjetech, v případě vlaků RegioJetu bude mluvit o vlaku „er jé“. Podle Českých drah je zkratka RJ už déle zapsaná ve vyhlášce Mezinárodní železniční unie UIC pouze pro vlaky railjet. „Provozovatelé dráhy ani jiní dopravci v Evropě podle našeho názoru nesmí zkratku RJ využívat pro označení svých vlaků v jízdních řádech, na informačních zařízeních,“ tvrdí mluvčí dopravce Petr Štáhlavský. ČD vyzvaly SŽDC, aby upustila od praxe označovat spoje Regiojet zkratkou RJ. Jinak národní dopravce zváží právní kroky. Koordinuje rovněž svůj postup s rakouským dopravcem ÖBB, který je vlastníkem značky railjet.

IDNES.CZ 28. 5. 2015

ZAUJALO NÁS

„Ztrátu se daří snižovat, záporný výsledek hodně ovlivňuje i to, jak jsme zadlužení. Jen na úrocích ročně zaplatíme kolem miliardy. Bez nich bychom byli v plusu, ale neměli bychom zase zmodernizovaný vozidlový park. Přesto počítáme s tím, že do tří let bychom měli náklady snížit natolik, abychom se dostali i s placením úroků alespoň na nulu.“ Předseda představenstva ČD Pavel Krtek v odpovědi na dotaz, kdy bude podnik v plusu.

MFD 27. 5. 2015

ŽELEZNIČÁŘI CHYSTAJÍ PRO PRAHU ZCELA NOVÝ MOST

SŽDC připravuje jeden ze svých největších a stavebně nejnáročnějších projektů vůbec. Zhruba za pět miliard korun chce vylepšit trať mezi Smíchovem a hlavním nádražím a konečně tak napojit třetí koridor na centrum Prahy. Železničáři přitom chovají naději, že na konci všeho bude i zbrusu nový most pod Vyšehradem. Ten by měl dělat vzhledově totožné dvojče historickému železničnímu mostu, který už provozu nestačí. „Je to nejvýznamnější úzké hrdlo celého pražského uzlu,“ řekl šéf správy železnic Pavel Surý. Podle něj je řešením výstavba dvou nových kolejí nad řekou. Na starém mostě by zůstala jediná kolej. Stavba začne v roce 2019. Právě kvůli mostu a možným hádkám kolem něj je projekt rozdělen do dvou etap. Správce infrastruktury nejprve opraví navazující tratě na obou březích, což odhaduje na 3,2 miliardy. Součástí bude kompletní obnova smíchovského nádraží, rekonstrukce řady mostů včetně toho přes Botič či instalace protihlukových stěn. V první fázi také vznikne nová zastávka Výtoň jako přestupní uzel. Její výstavba má však podle železničářů smysl pouze tehdy, pokud vznikne nový most.

E15 25. 5. 2015

ŠPANĚLŠTÍ EXPERTI TO VZDALI, RYCHLOTRATĚ PŘIPRAVÍ ČEŠI

Na řešení podoby budoucích českých vysokorychlostních tratí se chtěl podílet španělský státní správce železnic ADIF. Evropskou jedničku v oboru rychlé železnice ale nakonec odradily podmínky. ADIF uzavřel kvůli účasti v tendru smlouvu s tuzemskou organizací CEDOP (Centrum pro efektivní dopravu). Soutěž vyhlašovala SŽDC na technické řešení rychlotratí, tedy například podoby nástupišť či nádraží. Španělsko-české uskupení ale podle ředitele CEDOP Petra Šlegra nakonec účast v tendru odpískalo, neboť by nesplnilo české kvalifikační požadavky. Ty Šlegr považuje za diskriminační. „ADIF je technologický lídr v oblasti vysokorychlostních tratí. Ale ani s nimi jsme nebyli schopni splnit kritéria SŽDC,“ uvedl Šlegr. Celou věc proto na jeho popud řeší antimonopolní úřad. Správa železnic však na verdikt nečekala a uzavřela smlouvu s vítězem tendru, sdružením SUDOP Praha a ACRI, což je asociace podniků českého železničního průmyslu. Sdružení se bude podílet na tvorbě norem pro vysokorychlostní tratě. SŽDC popírá, že by soutěž někoho předem vylučovala, uzavření smlouvy před výrokem úřadu zdůvodňuje správní lhůtou. **E15 27. 5. 2015**

HLEDÁME

Systémový specialista

Pro Odbor obchodu osobní dopravy hledáme systémového specialistu.

Úloha pozice:
tvorba a realizace obchod. nabídek a aktivit produktu ČD Nostalgie

Vzdělání: SŠ

Odborná praxe: minimálně 2 roky v oblasti železniční dopravy

Specifické znalosti a dovednosti:
- znalost problematiky nostalgických vlaků
- organizační a komunikační dovednosti
- samostatnost, flexibilita, odpovědnost
- příjemné vystupování
- základní znalost anglického nebo německého jazyka
- znalost práce na PC, dobrá znalost programů MS Office.

Hlavní zodpovědnosti a klíčové aktivity:
- zpracování kalkulace a cenové nabídky
- podílí se aktivně na tvorbě nových obchodních nabídek.
- kompletně zajišťuje vybrané aktivity produktu ČD Nostalgie

Další údaje:
Termín nástupu je 1. 9. 2015.
Strukturovaný životopis a motivační dopis zasílejte v elektronické podobě na adresu: carmine@gr.cd.cz nejpozději do 7. 7. 2015.

Výběrové řízení bude mít dvě kola, první je bez účasti kandidátů na základě zaslaných životopisů, druhé kolo bude mít formu ústního pohovoru s výběrovou komisí.

VŘ je možné zrušit nebo nevybrat žádného kandidáta.

Vůně páry i střelného prachu, oblaka kouře pomalu se rozplývající v krušnohorských hvozdech lákající na místní, typicky horská nádražíčka, stovky lidí. Ti si přišli připomenout výročí kolejí protínajících tento kraj už 130 let a zároveň vzdát hold lidem, kteří toto dílo vytvořili. Tak by se dal ve zkratce popsat děj oslav 130. výročí tratě z Mostu do Moldavy v Krušných horách, které se ve zdejších končinách přezdívá též Teplický Semmering.

FOTO AUTOR (2x)

Teplický Semmering oslavil kulaté 130. narozeniny

V sobotu 16. května ráno bylo rušno hned na dvou severočeských nádražích, odkud vyrážely historické vlaky. Z Teplic byl trasován parní vlak (jízdenky na něj byly beznadějně vyprodány už několik dní před akcí) v čele se strojem 423.0145 (ČKD, 1937), kterému na postrku vypomáhal Kocour 742.070 Českých drah. Zcela zaplněný zvláštní vlak ve složení M 131.1513, BDlm a M 131.1081 byl vypraven z Mostu. Oba spoje se pak sjely ve stanici Louka u Litvínova, kde byly za velkého zájmu fanoušků a fotografů spojeny v jednu soupravu.

To však nebylo nic proti tomu, co následovalo na horním nádraží v Oseku. Ve stanici obklíčené lidmi byla vodou od místních hasičů dozbrojena pára, zpřístupněno zdejší muzeum historie Moldavské dráhy a po nezbytných oficialitách se odehrála inaugurace jubilejní poštovní známky, vydané právě k 130. výročí horské železnice.

Akční přestřelka v Dubí

Cesta pokračovala skromným zastavením v Hrobu, v úvraťové stanici Dubí pak členové vojenských historických spolků předvedli akční podívanou, která připomněla události z května roku 1945. Soldateska složená z českých odbojářů přepadla a během dramatické přestřelky odzbrojila zbytky vojáků wehrmachtu, osvobodila nádraží z područí hákového kříže a veřejně dehonestovala kolaboranty. Mezi nimi i přednostu stanice, jenž si žil – podle velitele odbojářů – „celou válku jako prase v žitě“. I kdyby se tato humorná glosa zakládala na reálných událostech, obecně se v tomto kraji a u kolejí zvlášť lehký život nevedl nikdy. Ostatně o tom, že v horské krajině je železniční provoz poměrně tvrdá dřina nejen pro lidi, ale i pro stroje, se cestující zvláštního vlaku mohli přesvědčit chvíli poté.

Mašiny si s horskou tratí poradily

Po úvrati v Dubí se netradiční souprava vydala na poslední a nejnáročnější část cesty. Do cílové Moldavy v Krušných horách překonává trať stoupání až 36 promile a cvičené ucho tak mohlo zaslechnout nejen sykot přeplňovaného „dýzlu“ a tatrovácké „šicí stroje“ v útrobách Hurvínků, ale zejména hluboké oddychování páry. Její topič ale táhlé stoupání zdatně překonal a před Mikulovským tunelem se dokonce – s nezaměnitelným rámusem – ozval pojišťovací ventil. Štěkání parničky v zářezech neobdivovali jen cestující, ale i stovky lidí podél tratě.

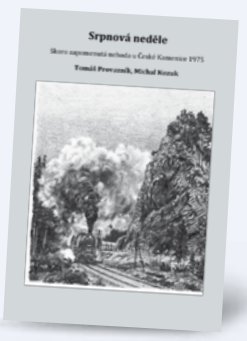
Moldava pak všechny přivítala slunnou oblohou, byť teplota vzduchu byla o poznání nižší než „pod kopcem“. Kdo chtěl, mohl si prohlédnout technické zázemí přehrady Fláje. Dalším lákadlem byla prohlídka železničního muzea v německém Hermsdorfu. Ačkoli to byla první stanice na německém území, koleje z Moldavy tímto směrem byste dnes už hledali marně. Přeshraniční provoz skončil na konci 2. světové války. Do té doby trať sloužila nákladní dopravě, vznikla ostatně jako uhelná spojnice severočeských dolů a Německa. Tato komodita se sem asi už nevrátí, ale rostoucí turistický potenciál by obnovení tratě mohlo ještě podtrhnout. Snad na tuto událost nebudeme muset čekat do dalších kulatin této horské dráhy.

VÁCLAV RUBEŠ

BITVA. Ve stanici Dubí se odehrála rekonstrukce válečných bojů z května 1945.

Více fotografií najdete na zeleznicar.cd.cz.

KNIHY



Srpnová neděle aneb zapomenutá nehoda

Titulů zabývajících se železničními nehodami se v poslední době objevilo více. Brožura s – na první pohled – nicneříkajícím názvem Srpnová neděle, nesoucí podtitul Skoro zapomenutá nehoda u České Kamenice 1975, je však v několika ohledech výjimečná. Na čtyřiašedesáti stranách popisuje mimořádnou událost ze srpna 1975, při níž ze stanice Mlýny ujelo patnáct ložených vozů, které však byly za dramatických okolností zpozorovány a později zachyceny lokomotivní četou na Brejlovci, jenž se k Mlýnům blížil od České Kamenice. Autoři Tomáš Provazník a Michal Kozuk detailně popisují osmnáctikilometrovou zběsilou jízdu, která naštěstí skončila beze ztrát na životech. Příběh, silně připomínající slavnou scénu ze snímku Železný dědek, byl však na rozdíl od filmového plátna popsán velmi autenticky s překvapujícím množstvím detailů a značnou ajznboňáckou erudicí. Přitom je však pochopitelný i pro čtenáře mimo železničářskou obec. Výsledkem je cenná historická exkurze s příjemně lidským přesahem. Bohatý obrazový materiál pak takřka dokonalým způsobem pomáhá nejen reprodukovat atmosféru doby, ale je i chutnou krmí pro „šotohistoriky“. Titul, který právě přichází do tuzemské distribuce, si můžete objednat přímo u autorů prostřednictvím e-mailových adres tubifex@seznam.cz, michal.kozuk@centrum.cz nebo zakoupit v prodejně Pragomodel na Masarykově nádraží v Praze. Objevit by se měl také na pultech infocenter na Děčínsku a Českolipsku nebo v ČD Muzeu Lužná u Rakovníka. Prodejní cena je 199 Kč. **(rub)**

Kroměříž obsadili vladaři a pohádkový vlak

České dráhy ve spolupráci s občanským sdružením Kroměřížská dráha vypravily předposlední květnovou sobotu čtyři páry historických vlaků. První a třetí pár z Kroměříže do Zdounek na tradiční Pohádkový les odvezla parní lokomotiva 464.202 zvaná Rosnička a naopak sudé páry zabezpečil historický motorový vůz M 131.1443, jemuž se přezdívá Hurvínek. Místní i návštěvníci Kroměříže si příjezdem parních vlaků navíc připomněli 130. výročí setkání rakouského císaře s ruským carem.

Vladaři přijeli na Hanou párou

Kroměříž v sobotu 23. května žila vzpomínkovými oslavami na setkání vladařů Františka Josefa I. a ruského cara Alexandra III., jež se uskutečnilo před sto třiceti lety. Tehdy panovníci přijeli s doprovodem a manželkami parními vlaky a traduje se, že ruský car Františku Josefovi I. daroval kulečník. Věrné rekonstrukce dobové akce se ujali členové různých kroměřížských historických skupin, a tak několik set návštěvníků mohlo před první ranní jízdou do Pohádkového lesa přivítat na kroměřížském nádraží rakouského císaře a před desátou dopolední zase ruského cara. Po slavnostním příjezdu cara s doprovodem se vydali společně s rakouským císařem v čele slavnostního průvodu z nádraží do centra města. Tam byly připraveny ukázky vojenského umění včetně bohatého odpoledního programu s dobovou módní přehlídkou a ukázkou zásahu tehdejšího četnictva. Stranou zájmu nezůstal ani řemeslný jarmark. Navíc byl v Arcibiskupském paláci umožněn volný průchod reprezentačními sály s komentovanými prohlídkami zahrady. V Hanáckých Athénách, jak se Kroměříži přezdívá, nabídly Arcibiskupské vinné sklepy odpolední prohlídky zdarma včetně degustací a výhodného prodeje vína.

Vlaky s dětmi mířily do Zdounek

Sobota byla také určena malým dětem. Téměř tisícovka nadšených výletníků se vydala několika vlaky z Kroměříže nejprve do Zdounek, kde přestoupili na autobusy. Ty je zdarma odvezly do obce Divoky, kde se konal tradiční Pohádkový les. Právě tam děti plnily různé úkoly. Všichni ocenili na trati Kroměříž – Zdounky – Zborovice perfektní výkon parní lokomotivy Rosničky, která zaskočila za původně ohlášený stroj 314.303 zvaný Kocúr. Ten bohužel nebyl v odpovídajícím technickém stavu. Malebné jízdy Hanou završil dvěma páry spojů i historický motoráček Hurvínek ze spřáteleného železničního spolku ze Žiliny.

Návštěvníky sobotního klání přivítalo i kroměřížské Železniční muzeum, které spravují nadšenci ze sdružení Kroměřížská dráha. „Předpremiéru jsme si vyzkoušeli již loni a letos, po doplnění sbírkových fondů, jsme otevřeli už naostro,“ říká Martin Šůstal, který je „v civilu“ strojvedoucím olomouckého Depa kolejových vozidel. V expozici si mohou malí i velcí zájemci prohlédnout různé systémy zabezpečovací techniky, návěstidla, ale i staré telefony, dálnopis či telegraf. Navíc se dá na modelové železnici ukázat, jak se staví dopravní cesta a jak podle světelných návěstidel jezdí vlaky ve skutečnosti.

MARTIN HARÁK

FOTO AUTOR (2x)

Více fotografií najdete na zeleznicar.cd.cz.

Dumpcary vozí štěrk z lomů na modernizované tratě

Ucelené vlaky sestavené ze speciálních vozů řady Ua, nazývaných dumpcary, používá dceřiná společnost ČD Cargo k přepravám přírodního kameniva z lomů na Vysočině. Firma se tak významně podílí na rekonstrukci obou traťových kolejí nejen na takzvané vysočinské magistrále mezi Skleným a Ostrovem nad Oslavou, ale například i na zdvoukolejnění meziregionální tratě Pardubice – Hradec Králové.

Podobně jako v jiných firmách i ve společnosti ČD Cargo platí, že základem úspěchu podnikání je dobře fungující úsek obchodu. Svědčí o tom tým obchodníků z komodity stavebniny, kam tento typ přeprav náleží. Po včasném zachycení požadavků na nárůst stavebních prací na železnici především v letošním a příštím roce od manažera infrastruktury, státní organizace SŽDC, se obchodníci ČD Cargo chopili příležitosti.

Vagony jsou určeny především pro štěrky, sutě a zeminu

Důkazem toho, že společnost ČD Cargo nezaváhala, bylo operativní rozšíření vozidlového parku o nákladní vozy řady Ua, takzvané dumpcary. Jedná se o čtyřnápravové, podvozkové, oboustranně výklopné vozy zvláštní stavby, které jsou určené převážně k dopravě sypaných substrátů. V převážné většině však tyto vozy s maximální hmotností nákladu 53 tun využívají stavební firmy na železnici k přepravě štěrků, stavebních sutí a zeminy. Pomocí vyklápěcího pneumatického zařízení je substrát vyprazdňován ze skříně vozu, která je zvednuta pomocí dvou vzduchových válců na jednu nebo druhou vnější stranu koleje se současným otevřením jedné nebo druhé bočnice vozu.

FOTO AUTOR (2x)

Jolana Lišková a Pavel Chmelíček z firmy ČD Cargo

„Přestože jsme v minulých letech dumpcary ve vlastním vozidlovém parku neměli, zkušenosti se zajištěním termínovaných přeprav, včetně zajištění vykládky, máme více než dostatečné. Zajišťovali jsme totiž například návozy písků a štěrků pro firmu Českomoravský štěrk do nově otevřeného prodejního terminálu v Brně-Maloměřicích," vysvětluje Jolana Lišková, obchodní manažerka ČD Cargo z komodity stavebniny.

Kameny i na stavbu úseku Pardubice – Hradec Králové

Záměr posílení vlastního vozidlového parku o dumpcary prezentovala společnost ČD Cargo v druhé polovině loňského roku a díky tomu získala řadu zajímavých nabídek. Podle Jolany Liškové se uskutečnilo mnoho obchodních jednání se zákazníky, kteří byli o záměru informováni. Díky kladnému rozhodnutí představenstva dceřiné společnosti byly dumpcary pronajaty a 4. března byla k dispozici první dvacetivozová souprava. Ta byla přistavena k první nakládce štěrkodrtě na vlečku Skanska v kamenolomu Zárubka nedaleko Žďárce u Skutče, odkud se vozí kamenivo na stavbu zdvoukolejnění tratě Hradec Králové – Pardubice. „V první etapě se vypravilo třináct vlaků, což představuje celkem dvanáct tisíc tun, druhá fáze zakázky bude patrně zahájena v druhé polovině července. Přestože je v tomto období nutné vlaky směrovat časově i provozně náročnějším odklonem přes Havlíčkův Brod, Kutnou Horu, Kolín a Pardubice, jsme připraveni zajistit přepravu pěti ucelených vlaků v dumpcarech v celkovém objemu pět tisíc tun," říká technolog brněnské Provozní jednotky ČD Cargo Pavel Chmelíček.

> Vozy s maximální hmotností nákladu 53 tun využívají stavební firmy na železnici k přepravě štěrků, sutí a zeminy.

Od května se jezdí po Vysočině

Termínované přepravy štěrků z Pohledu do stanice Sklené nad Oslavou byly zahájeny první nakládkou dvacetivozového uceleného vlaku, sestaveného z dumpcarů v pondělí 18. května. Kamenivo se nakládá na vlečce pohledské provozovny společnosti Českomoravský štěrk, kam se kvůli omezené kapacitě vlečky přistavují postupně po deseti vozech v jedné skupině. Přístavbu obou skupin dumpcarů, jejich výměnu a vytažení po naložení štěrkem, sestavení vlaku, technicko-přepravní prohlídku či odbavení vlaku v železniční stanici Pohled zajišťují strojvedoucí a vedoucí posunu Provozního pracoviště ČD Cargo Havlíčkův Brod. „Po příjezdu vlaku do Ostrova nad Oslavou posunujeme s celou soupravou v mezistaničním úseku Sklené – Ostrov na objednávku jedné z brněnských stavebních firem. Vykládku vozu vždy zajišťují naši proškolení zaměstnanci," říká dozorčí Provozního pracoviště ČD Cargo Havlíčkův Brod Jiří Krpálek. Potvrdil, že vykládka štěrku se odehrává vždy v nočních výlukách, aby nebyla narušena pravidelná doprava. „Průměrná doba pro vysypání jedné soupravy činí dvě hodiny. V případech nepřetržité výluky není výjimkou vysypání za pouhou třičtvrtěhodinu," dodává Krpálek.

MARTIN HARÁK

Wapky s uhlím křižují podkrkonošskou krajinu

Pro někoho jizva na malebné krajině pod Krkonošemi a zdroj škodlivých imisí, pro desetitisíce obyvatel Trutnova a okolí nepostradatelný zdroj tepla. Pro energetiky zase systémový výrobce elektřiny, který sehrává důležitou roli při udržování dobrých napěťových poměrů v severovýchodních Čechách. A pro společnost ČD Cargo významný zákazník.

Elektrárna Poříčí II, do provozu uvedená v roce 1957, je spolu s teplárnou Dvůr Králové nad Labem součástí organizační jednotky Elektrárny Poříčí. Poříčská „Dvojka" pracuje se dvěma kotli fluidního typu, každým o jmenovitém výkonu 250 tun páry za hodinu. „Kotle byly uvedeny do provozu v letech 1996 a 1998 a v současné době spalují hnědé uhlí," uvádí se na webových stránkách provozovatele, jímž je společnost ČEZ Teplárenská.

Teplo z Poříčí pro Trutnov a okolí

Elektrárna Poříčí zásobuje teplem město Trutnov a jeho okolí. Parovodem Krkonoše proudí teplo (Poříčí II disponuje tepelným výkonem 294 MW) do obcí od Horního a Dolního Maršova přes Janské Lázně, Svobodu nad Úpou, Mladé Buky až po Trutnov. Parovod Radvanice přivádí teplo přes Lhotu u Trutnova do kdysi hornické obce Radvanice a do vesnice Jívky. Jižním směrem vede z Elektrárny Poříčí II horkovod do města Úpice a okolí.

FOTO AUTOR

Poříčská elektrárna „Dvojka" se budovala na místě, kde už starší elektrárna fungovala, a to se záměrem, že se zde bude využívat uhlí z místních dolů národního podniku Východočeské uhelné doly v Malých Svatoňovicích, Žacléři a také Radvanicích. Ze všech těchto lokalit putovalo uhlí ve „wapkách" do elektrárny ještě na počátku 90. let minulého století – do ukončení těžby. Jako poslední se těžba uhlí udržela na dole Kateřina, který měl být v rámci privatizačního projektu začleněn právě pod ČEZ. Nakonec z toho sešlo a i zde bylo v roce 1994 dobývání ukončeno.

Surovina je ze severních Čech

Dnes se v Poříčí spaluje zejména hnědé uhlí ze severních Čech doplňované dřevní štěpkou z okolí. Ročně se jedná o cca 350–400 tisíc tun hnědého uhlí. Ucelené vlaky tvořené vozy Falls jsou nejčastěji ze Severočeských dolů z vlečky Doly Bílina – úpravna uhlí Ledvice vedeny elektrickou lokomotivou nočním skokem do Hradce Králové. Tady se přepřáhne na dvojici lokomotiv řady 750 ČD Cargo a okolo třetí hodiny ranní pokračuje pod číslem 66381 přes Jaroměř a Starkoč do stanice Trutnov střed. Podle hmotnosti Provozní jednotka ČD Cargo v Hradci Králové řadí na vlak i postrk, protože na cestě směrem do Krkonoš čeká až do Malých Svatoňovic strojvedoucí poměrně značné stoupání. V Trutnově se o zúřadování a přistavení vozů na vlečku postarají pracovníci ČD Cargo.

Ještě na počátku letošního roku se do elektrárny přepravovaly i černouhelné kaly těžené v polském Wałbrzychu. K výměně vlaků mezi ČD Cargo a některým z polských dopravců (vystřídalo se zde PKP Cargo, STK, Freightliner a Tabor Dębica) docházelo v pohraniční stanici Královec. Na našem území musely vlaky vykonat úvrať ve stanici Trutnov-Poříčí. Bohužel pro rok 2015 se zástupci ČEZu a společnosti EKO Carbo-Julia nedohodli na dodávkách tohoto alternativního paliva. Pro ČD Cargo to představuje ztrátu minimálně 100 tisíc tun zboží.

Stěžejní činností při provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce je posun či vykládka uhlí a sorbentů. Provoz na elektrárenské vlečce zajišťuje společnost SD - Kolejová doprava, přístavbu vozů na/z předávacího kolejiště má na starosti ČD Cargo několikrát denně některou z lokomotiv řady 742. Ročně na vlečku přistaví i téměř 500 vozů s odsiřovacím vápencem, jehož dodavatelem jsou Krkonošské vápenky v nedalekých Kunčicích nad Labem.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

Znovu vychází Bulletin ČD Cargo

Pamětníkům jistě nemusíme připomínat, že Bulletin ČD Cargo je firemním čtvrtletníkem s bohatou tradicí a historií, která se datuje již od roku 2001, kdy začal být vydáván. Po několikaleté pauze se k jeho vydávání opět vracíme, avšak pouze v elektronické podobě, která plně koresponduje s dnešní dobou moderních informačních a komunikačních technologií. Kromě elektronické verze jsme však pro letošní rok připravili i speciální tištěné vydání, se kterým se můžete setkat při našich veletržních prezentacích na prestižních mezinárodních akcích. Návrat k vydávání Bulletinu není náhodný ani samoúčelný. Svým obsahem byl a i nadále bude určen především našim zákazníkům a obchodním partnerům, svoje čtenáře si však, doufám, najde i mezi laickou veřejností a dalšími příznivci nákladní železniční dopravy. Bulletin se tak zařazuje mezi důležité nástroje externí komunikace ČD Cargo. V prvním letošním čísle, které je k dispozici na adrese www.cdcargo.cz/bulletin, jsme se zaměřili na zhodnocení vojenských přeprav realizovaných v minulém roce, našim zákazníkům podrobně přiblížili nabídku na přepravy tříděného uhlí a pochlubili se i významem společnosti ČD Cargo při zásobování firmy KERAMTECH v Žacléři. V seriálu na pokračování se čtenáři seznámí s moderním lokomotivním parkem naší společnosti. Nechybějí ani stálé rubriky – legislativní okénko, cestopis nebo historické ohlédnutí. Další číslo Bulletinu ČD Cargo bude k dispozici na konci června.

MICHAL ROH

Konec lokomotiv řady 703 u naší firmy

Lokomotivy řady 703 (T 212.1) konstrukčně vycházejí ze svých předchůdkyň řady 702 (T 212.0). Prototyp byl vyroben v roce 1969 v Turčianských strojírnách v Martině, sériová výroba probíhala v letech 1972–1979, přičemž bylo vyrobeno 224 kusů určených zejména pro lehký staniční posun, posun v depech a především na vlečkách průmyslových podniků. Mašiny jsou vybaveny motorem Tatra 930-54 s hydromechanickým přenosem výkonu a disponují výkonem 169 kW. Dopravce ČD Cargo má dvě lokomotivy řady 703, konkrétně jde o stroje 703.037 a 703.046. V pravidelném provozu jsme se donedávna mohli setkat pouze s lokomotivou č. 037. Druhá byla dlouhodobě odstavena a sloužila jako záložní. Provozní pracoviště ČD Cargo Praha-Libeň nasazovalo lokomotivu na obsluhu vlečky MITAS v pražských Strašnicích. Lokomotiva řady 703 zde byla nasazena kvůli vysoké prašnosti výroby, která u strojů s elektrickým přenosem výkonu byla příčinou jejich častých poruch. Elektrický přenos výkonu nebyl dříve na MITASu povolen také kvůli riziku výbuchu. S ohledem na stáří lokomotiv zahájilo ČD Cargo jednání se zákazníkem o jejich možné náhradě modernějšími hnacími vozidly s elektrickým přenosem výkonu. Jednání dopadla úspěšně a letos 24. února obsloužila lokomotiva 703.037 vlečku MITASky naposledy. Krátký čas zde obsluhu zajišťovaly stroje řady 742 a 10. dubna 2015 se zde objevila lokomotiva 704.011. Éra „prasátek" se tak definitivně stala minulostí.

MICHAL ROH

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TÉMA 7

Obnovovat park pomáhají i evropské dotační operační programy

Cestující to už pomalu berou jako samozřejmost a komfortní vlaky považují za standard. Postupná obnova vozidlového parku Českých drah přitom ročně přijde na miliardy korun. Její rychlejší tempo a ve výsledku i pohodlnější jízdu do značné míry umožňují i dotační programy. Právě díky prostředkům z evropských fondů se v uplynulých letech podařilo pořídit řadu zcela nových vozidel. Jak je to vůbec s čerpáním těchto financí a kam směřovaly?

Skoro devadesátka nových vozidel z ROP za miliardy

Operační program Doprava I

Operační program Doprava II

Díky Operačnímu programu Doprava i mobilní sítě GSM-R

Nákup se může také urychlit

Kde jsou vozidla z evropských peněz k vidění nejčastěji?

Čím se liší dotační programy ROP a OPD

KOLIK VOZIDEL SE POŘÍDILO Z FONDU

28 RegioSpider
19 RegioPanter
8 CityElefant
11 RegioNova
22 RegioShark

Priorituje je šetrnost k přírodě

Předplaťte si čtrnáctideník Železničář na telefonu 972 233 090

Pantery na jihu Moravy
si získaly srdce cestujících i posádky

RegioPanter

RegioPantery se staly nejmodernějšími regionálními vozidly v Jihomoravském kraji. Cestující oceňují především jejich vysoký komfort a posádky i strojvedoucí zase příjemné pracovní prostředí. Po dodávce poslední sedmé jednotky se tak linka S2 IDS JMK z větší části stala bezbariérovou a díky novým vlakům si železnice nachází další zákazníky. Tato nová generace vozidel národního dopravce se stává vlajkovou lodí na jihu Moravy, k níž v krátké době přibyde další flotila podobných rychlíkových jednotek typu InterPanter.

„Líbí se i pěkný, prostorný a světlý interiér a také to, že se vlakem dá pohodlně procházet širokou uličkou.“

RegioPantery uvítali strojvedoucí především mladších ročníků, kteří v těchto nových strojích spatřili budoucnost v profesním růstu. Díky aktivnímu přístupu většiny z nich měli při zavádění do provozu správkaři aktuální výstupy o tom, co by se mohlo zlepšit, a navíc s jakými problémy se museli strojvedoucí během jízdy vypořádávat. „Vznikl tak kvalitní informační tok, který naší správkárně v brněnských Maloměřicích významně pomohl. Servisní technici výrobního závodu mohli rychle začít odstraňovat problémová místa, jako bylo ovládání dveří či vzájemná elektronická komunikace mezi jednotkami nebo i jednotlivými články na jednom vlaku. To se podařilo a vlaky jezdí opravdu již bez větších závad. V současné době provádíme jen některé dílčí úpravy, ale kvůli tomu jednotky neodstavujeme. Vše lze zvládnout v běžném údržbovém režimu,“ vysvětluje vedoucí Odboru provozu brněnského DKV Alois Kotrba. Upřesnil, že v Brně jsou přichystáni i na eventuální dislokaci pětičlánkových jednotek InterPanter.

Hlavně mladší strojvedoucí našli v RegioPanterech zalíbení. FOTO AUTOR (3x)

Prioritou je bezbariérovost a také bezdrátové připojení

Starší občané určitě ocení bezbariérové, nízkopodlažní provedení nového „pantografu“ a určitě všichni v letních horkách i klimatizaci v celé jednotce, což byl dosud na jihomoravských regionálních tratích úkaz více než vzácný. Podobně to bylo i s wi-fi, které na Panterech vítají především mladí lidé. Ti si během jízdy vlaku chatují se svými kamarády či se probírají e-mailovou poštou. Nevýhodou je bohužel to, že právě linka S2 jihomoravského integrovaného dopravního systému jezdí mezi Brnem a Blanskem mnoha tunely, kde není zrovna optimální mobilní signál. To se bohužel týká i wi-fi. Nicméně na dalších úsecích z Brna směrem na Křenovice, nebo naopak z Blanska přes Letovice do Březové nad Svitavou, je signál lepší a bezdrátové připojení se hojně využívá.

Ulička mezi sedadly je dostatečně prostorná k pohodlnému průchodu.

Každý také ocení tichý chod vozidla. Je to obrovský rozdíl hlavně oproti starým pantografovým jednotkám řady 560, jejichž brzdění často „rve uši“. Navíc je z každého sedadla možné dohlédnout na informační systém, jenž zprostředkovává informace o trase vozidla, časové poloze a také směru, kam vlak jede. Vzhledem k tomu, že jde o dvou- nebo třívozové jednotky, je obsluha vlaku snadno a rychle dostupná. Pokud průvodčího nebo vlakvedoucího někdo z cestujících potřebuje, tak se rozhlédnutím do průchozí uličky může rychle orientovat, kde se zaměstnanec ČD právě nachází, případně jej může zavolat prostřednictvím interkomu, který se nachází v každé jednotce. Líbí se i pěkný, prostorný a světlý interiér a také to, že se vlakem dá pohodlně procházet dostatečně širokou uličkou a na všechno je dost prostoru – jak na příruční zavazadla, tak i na kola, případně dětské kočárky.

Specialitou spojování a rozpojování vlaků

Na vlacích, kde jsou spojené dvou- a třívozové jednotky, je k dispozici v každé jednotce jeden člen obsluhy vlaku. To je důležité i z toho důvodu, že se řada vlakových spojů na brněnském hlavním nádraží dělí. „Obě jednotky se během několika málo minut od sebe rozpojí, či naopak spojí díky automatickým spřáhlům a náš personál dopředu informuje cestující o tom, která část vlaku pokračuje dále, nebo naopak končí v Brně na hlavním nádraží. V případě potřeby si pak lidé přestoupí do přední nebo zadní jednotky a pokračují v jízdě. Spojené jednotky jezdí především na ramenu Brno – Letovice z důvodu zvýšené poptávky po železniční dopravě. Výjimkou nejsou ani jedny z prvních spojů z Vyškova do Brna či ranní nebo odpolední obraty do Křenovic,“ informuje Miroslav Kováč, který pracuje jako dozorčí ZAP Brno.

MARTIN HARÁK

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUCÍ

ROUDNICE NAD LABEM: CHYBA V OSAZENÍ NÁVĚSTIDEL PRO ELEKTRICKÝ PROVOZ

Strojvedoucí DKV Praha pan Corradini si při vedení vlaku EC 173 všiml, že ačkoli je v žst. Roudnice nad Labem třeba projet mimořádně označený úsek se staženými sběrači z důvodu napěťové výluky, nejsou návěsti „Stáhněte sběrač“ a „Kolej doprava/doleva bez trakčního vedení“ předvěstěny podle ustanovení předpisu SŽDC D1. Ve směru od Ústí nad Labem vůbec a ve směru od Prahy v 1. traťové koleji a ve 2. traťové koleji na zkrácenou vzdálenost, ačkoli traťová rychlost je zde 130–160 km/h. Při nedodržení stanovené vzdálenosti strojvedoucí nemusí sběrač stáhnout včas a dochází tak k ohrožení zaměstnanců pracujících na trakčním vedení. Správce infrastruktury došel k závěru, že došlo k označení v rozporu s předpisem SŽDC D1. Od žst. Hněvice byla návěst „Připravte se ke stažení sběrače“ umístěna na vzdálenost cca 600 metrů, což neodpovídá ustanovení D1, čl. 3436 c. Návěst od stanice Hrobce byla nevhodně osazena, což při průjezdu některého z vlaků zapříčinilo pád návěsti. Opatření by měla zamezit opakování podobných případů.

MŠENO: NEBEZPEČNÉ MÍSTO PRO CESTUJÍCÍ ODSTRANĚNO

V dopravně Mšeno (provoz organizován podle předpisu D3) je u druhé dopravní koleje v místě výstupu cestujících technologická šachta po drátovodech a v místě přechodu pro cestující je překrytá prohnutým plechem. Po příjezdu posledního vlaku Os 18525 od Mladé Boleslavi ve 23.24 hodin strojvedoucí zjistil, že je tento plech odsunut a šachta odkryta. Odsunutí krytu šachty zřejmě zapříčinilo některé z aut, neboť právě tudy si jejich řidiči zkracují cestu, ačkoli se nejedná o železniční přejezd. Bohužel zde nebyla žádná zábrana, která by znemožňovala vjezdu vozidel, jako je tomu na jiných podobně situovaných místech. Jen díky tomu, že cestující byli na tuto skutečnost upozorněni strojvedoucím předmětného vlaku, nedošlo k žádnému úrazu. Na základě hlášení strojvedoucího zajistil správce infrastruktury zasypání šachty a zpevnění povrchu asfaltovou směsí. Dále byly umístěny cedule se zákazem vstupu a znemožnění vjezdu automobilem. Děkujeme strojvedoucímu DKV Praha panu Lysákovi za všímavost a upozornění.

POMALÉ JÍZDY BUDOU V ROZKAZECH ROZLIŠENY PODLE ZHLAVÍ

Ve čtvrtém čísle letošního ročníku Železničáře jsme vás informovali o návrhu národního dopravce uvádět do všeobecného rozkazu zhlaví, na kterém se pomalá jízda nachází. Správce infrastruktury na náš návrh přistoupil a v současné době již zajišťuje administrativní záležitosti, aby zhlaví mohla být ve všeobecných rozkazech uváděna zejména u mezilehlých stanic. Strojvedoucím opatření pomůže zejména v případech, kdy je pomalá jízda nově zavedena, nebo je přechodných omezení rychlosti více. Ve všeobecném rozkaze je sice uvedena kilometrická poloha, ale ta může být hůře čitelná například ve tmě a nemožnosti použít dálkový reflektor (protijedoucí vlak, trať vede souběžně se silnicí nebo vlak projíždí stanicí). Strojvedoucí tak může obdržet podstatně přesnější informaci, v jaké části stanice má pomalou jízdu očekávat. Domníváme se proto, že tento krok bezpochyby povede k větší přehlednosti a ve svém důsledku bude znamenat zvýšení nejen bezpečnosti, ale i plynulosti provozu na tuzemské železnici.

TRAŤ Č. 124: PŘEBUJELÁ VEGETACE SNIŽOVALA VIDITELNOST

Obdrželi jsme hlášení strojvedoucího DKV Plzeň na horší viditelnost předvěsti vjezdového návěstidla do stanice Krupá ve směru od Žatce (předvěst S na trati č. 124 – Žatec – Lužná u Rakovníka). Bujná vegetace zapříčinila viditelnost předvěsti pouze na osmdesát metrů před tímto návěstidlem. Strojvedoucí dále upozornil na silně zarostlý úsek od zastávky Mutějovice až do Krupé, kde větve zasahují do profilu a vozidla ČD si zde musí vytvářet průjezdný profil. Správce infrastruktury hlášení prověřil s následujícím výsledkem: porost před předvěstí vjezdového návěstidla do žst. Krupá ve směru od Žatce byl vyřezán pracovníky traťového okrsku Lužná u Rakovníka v posledním květnovém týdnu, návěstidlo by mělo již být viditelné v souladu s předpisy. Výřezy úseku zastávka Mutějovice – Krupá byly provedeny na konci května traťovým okrskem Lužná u Rakovníka ve spolupráci s externím dodavatelem. Vyřezávání vegetace bude nadále průběžně probíhat v závislosti na kapacitách a míře finančních prostředků.

PAVEL ROVENSKÝ

FOTO AUTOR

UNIVERZÁL. Alpenstaubsauger neboli alpský vysavač se stal ve své době nejrychlejší a nejvýkonnější rakouskou lokomotivou. Stroj jezdil rychlostí až 180 km/h.

Nestárnoucí legenda brázdí rakouské koleje už 40 let

Je to už čtyřicet let, co u našich jižních sousedů vznikla lokomotivní řada 1044. Zřejmě pro svůj charakteristický výrazný zvuk získala doma v Rakousku přezdívku Alpenstaubsauger, tedy alpský vysavač. Zástupci této série ovládli provoz na hlavních koridorech v zemi, ať už šlo o tratě Westbahn, Südbahn, Tauernbahn nebo Arlbergbahn.

Když Rakouské spolkové dráhy plánovaly v 70. letech další obnovu lokomotivního parku, zkoušely také zahraniční stroje. Od skandinávského výrobce ASEA si vypůjčily hned několik lokomotiv. Pozitivně hodnotily především využití tyristorové regulace, a tak se rozhodly deset z nich, odvozených od švédské řady Rc, zakoupit a v letech 1971 až 1974 uvést do provozu jako řadu 1043.

Rakouský železniční průmysl na tuto novinku odpověděl vývojem své vlastní nové univerzální lokomotivy s tyristorovou regulací označené řadou 1044. Mechanickou část konstruovala lokomotivka SGP v Grazu a elektrickou dodaly společnosti BBC, ELIN a Siemens. První zkušební jízdy nového stroje 1044.01 se uskutečnily v srpnu 1974 kolem Grazu a 5. září téhož roku vykonala lokomotiva svou technicko-bezpečnostní zkoušku. Mezi stanicemi Wiene Neustadt a Neunkirchen dosáhla rychlosti 176 km/h (maximální rychlost 160 km/h + 10 %) a o měsíc později se objevila v čele prvních rychlíků a nákladních vlaků mezi Vídní a Villachem.

Mašiny trápily dětské nemoci

Řada 1044 se stala ve své době nejrychlejší a nejvýkonnější rakouskou lokomotivou. Maximální rychlost je 160 km/h, pozdější série 1044.2 ji měla zvýšenou dokonce na 180 km/h, a trvalý výkon je 5 050 kW. Trvalá tažná síla dosahuje 209 kN a její maximum při rozjezdu stoupá až na 341 kN, u druhé série na 311 kN. Při uspořádání náprav Bo'Bo' a hmotnosti 84 tun mají lokomotivy nápravový tlak 21 tun. Stroje jsou vybaveny také elektrodynamickou brzdou s trvalým výkonem 2 400 kW.

Dodávky sériových strojů začaly v únoru 1978 a s novou „vlajkovou lodí“ se okamžitě počítalo na nejprestižnější výkony. Například od léta měly být v čele vlaků Ex 462/463 Transalpin z Vídně až po švýcarskou pohraniční stanici Buchs (SG). Ne vždy se ale podařilo lokomotivám dojet až do cíle. Řada 1044 byla zpočátku „zlobivé dítě“ a objevila se na ní řada závad, například praskliny na kolech nebo problémy s nasáváním sněhu a pronikáním vlhkosti do elektrických obvodů. To vedlo k průběžnému vylepšování konstrukce a díky tomu se řada 1044 postupně stala úspěšnou v osobní i v nákladní dopravě.

Řada hrála prim na hlavních koridorech

V první sérii do roku 1987 se vyrobilo celkem 126 lokomotiv. V letech 1989 až 1995 byla vyrobena druhá upravená série označená jako 1044.2 v počtu 91 kusů. U strojů se využilo zdokonalené konstrukce podvozků a vylepšila se i hluková izolace. Řada 1044 postupně ovládla provoz na hlavních koridorech v Rakousku, ať už šlo o tratě Westbahn, Südbahn, Tauernbahn nebo Arlbergbahn. Lokomotivy jezdily ale i na řadě méně významných spojnic a od 1. ledna 1979 začaly zajíždět i do německého vnitrozemí. Do Mnichova směřovaly například od Vídně a Salcburku včele vlaků Orient expres a Mozart nebo Mediolanum od Brenneru a Innsbrucku. Na Dunajské magistrále jezdily od Vídně až po Norimberk a Frankfurt nad Mohanem. Osvědčily se čele těžkých expresů i v nákladní dopravě či při vedení zastávkových spojů.

Při modernizaci v roce 2002 byly lokomotivy přeznačeny

Lokomotivy během svého dlouhého „života“ procházely také mnohými modernizacemi a různými úpravami, aby vyhověly rostoucím nárokům osobní dopravy. Při poslední z nich byly od roku 2002 upraveny pro vedení vratných souprav CityShuttle a tyto stroje byly přeznačeny na současnou řadu 1144.

> Dodávky sériových strojů začaly v únoru 1978 a s novou „vlajkovou lodí“ se okamžitě počítalo na nejprestižnější výkony. Například od léta měly být v čele vlaků kategorie Ex 462/463 Transalpin z Vídně až po švýcarskou pohraniční stanici Buchs (SG).

Původní řada 1044 stála rovněž u zvyšování rychlostí v Rakousku. Byla tam prvním typem s rychlostí 160 kilometrů za hodinu a od léta 1989 vedla první rakouský vlak Ex 148/149 Wiener Philharmoniker, který směl tuto rychlost využít. Prototyp byl navíc v roce 1987 upraven na rychlou zkušební lokomotivu 1044.501, jež vytvořila 24. září 1987 nový rakouský rychlostní rekord 241,2 km/h. V současné době je tento stroj umístěn v železničním muzeu ve Strasshofu.

PETR ŠŤÁHLAVSKÝ

KRÁTCE

JAPONSKO

Noční vlaky mezi Honšú a Hokkaidó mizí

Jízdní řád, který vstoupil v platnost v Japonsku v březnu, počítá i se zastavením klasických nočních vlaků s lůžkovými vozy mezi ostrovy Honšú a severním ostrovem Hokkaidó. Týká se to vlaků „Hokutosei“ z Tokia do Sappora (ve vybraných dnech bude ještě jezdit do srpna 2015) a „Twilight Express“ z Ósaky přes Kanazawu do Sappora. Zůstanou vlaky „Cassiopeia“, které s moderními lůžkovými vozy 3x týdně spojují Tokio se Sapporem, a spoj „Hamanasu“, složený z klasických a lehátkových vozů, spojující Aomori na severu Honšú se Sapporem. Rušit se však možná budou i další spoje. **(sh)**

NĚMECKO

Firma VTG představila cisternový vůz na LNG

Logistická společnost VTG představila v Mnichově první cisternový vůz v Evropě na dopravu kapalného zemního plynu (LNG). Nový 25 m dlouhý vagon umožňuje v Evropě poprvé dopravovat po kolejích LNG. Dosud byla možná tato doprava pouze po silnici, říční dopravou nebo cisternovými kontejnery. Zvláštností vozu je jeho izolace. Ta umožňuje, že hluboce zchlazený plyn při –162 stupních Celsia vydrží v cisternovém voze až 6 týdnů. Dodatečný chladicí přístroj není v tomto případě potřebný. Vůz v dubnu schválil úřad EBA, takže je možné začít s jeho sériovou výrobou. **(sh)**

ŠVÝCARSKO

Železniční uzel čeká velká proměna

Na konci března představily SBB, kanton Waadt, město Lausanne a Spolkový úřad pro dopravu plány na rekonstrukci největšího železničního uzlu západního Švýcarska. Za 1,2 mld. CHF dojde mezi roky 2017 až 2025 k rozšíření nástupišť, počtu podjezdů z 2 na 3, k výstavbě nové podzemní stanice metra a přestavbě přednádražního prostoru. Modernizace uzlu Lausanne je součástí projektu SBB „Léman 2030“, která předpokládá zdvojnásobení kapacit mezi Lausanne a Ženevou. **(sh)**

RUSKO

V Moskvě jezdí nová okružní linka S-Bahn

Na malém železničním okruhu kolem Moskvy, v jehož dosahu žije přibližně 1,5 milionu obyvatel, začaly od nového roku jezdit v hustém sledu vlaky S-Bahn. Trať byla uvedena do provozu v roce 1908, je dlouhá 54 km a doposud sloužila především nákladní dopravě. Protože došlo od 90. let ke snížení tohoto druhu dopravy, byla trasa modernizována, elektrifikována napětím 3 kV. Z 33 železničních stanic je 10 přímo napojeno na metro a šest stanic je v blízkosti stanice metra. V dalších několika stanicích je možnost přestupu na jiné železniční linky. **(sh)**

Tramvaje na pneumatikách si vystačí s jedinou kolejnicí

V současnosti jich na celém světě najdete pouze několik a dá se o nich směle hovořit jako o experimentálním dopravním prostředku. Jednokolejky se na začátku 21. století prezentovaly jako převratný a nadějný vynález. Po zhruba desetiletých zkušenostech z jednotlivých provozů ve světě se však začínají někde jevit jako méně spolehlivé.

Označují se také jako tramvaje na pneumatikách. Vozidlo se navádí jedinou kolejnicí, ale jede na gumových kolech. Tento pokrokový francouzský výmysl – systém Translohr (firma Lohr Industrie) se nejdříve realizoval v městech Nancy, Caen a Clermont-Ferrand. Kromě francouzských měst se dostal tento typ veřejné hromadné dopravy v roce 2007 také do italské Padovy a o tři roky později i do Mestre na předměstí světoznámých Benátek.

FOTO DANIEL NOVÁK (2x)

Výstavba tratí je o čtvrtinu levnější než klasická

Další města v Evropě (například v Turecku, Rusku i Polsku) či v Asii se o tuto přepravu cestujících pozorně zajímají, neboť výstavba tratí není tak nákladná jako u klasické tramvaje. Postavit jednokolejnou trať je o čtvrtinu levnější, zrovna tak samotná vozidla, jež ale bohužel vyrábí pouze jediný výrobce. Jejich provozovatel se tak dostane do závislosti na technologii jediné firmy. Protože pneumatiky jezdí stále přes stejná místa na vozovce, musí být na dráze využíván speciální druh asfaltu či betonu.

K větší rychlosti vyžaduje tento druh dopravy co nejmenší množství zatáček, protože jinak není možné jet větší rychlostí než 50 km/h. Oproti klasickým tramvajím je ovšem u Translohru možnost ostřejšího zatáčení a překonávat větší traťové sklony (až 13 %).

Naše snímky pochází z čínského velkoměsta Šanghaj se 14 miliony obyvatel, konkrétně z předměstí Zhangjiang, kde od 1. října 2010 jezdí také francouzská jednokolejka. Tato zkušební trať je v provozu v místním Hi-Tech Parku, kde je množství čínských i mezinárodních firem. Jde především o průmyslovou čtvrť, kde mají výhradně sídlo instituce a firmy, zabývající se vysokou technikou všech oborů. Jsou tu rovněž laboratoře, školy, univerzity, nemocnice, které vyvíjejí technologie budoucnosti.

Pochopitelně v tomto technologickém parku nechybějí hotely, restaurace všeho druhu od nejlevnějších až po luxusní, najdete tu i obytné části a ulice velice dlouhé a široké. Jde o moderní, dalo by se říci i klidnou a hlavně čistou čtvrť velkoměsta, kam obyčejný prostý Číňan nevstoupí. Tady si nikdo neodváží odhodit na zem zbytek vykouřené cigarety, prázdnou krabičku od cigaret, vypitou PET lahev nebo odplivnout žvýkačku či upustit nějaký papír. Nikoho nenapadne posprejovat zdi domů nebo karoserie vagonů či poškrábat skla oken vlaků, jak můžeme vidět v různých částech nejen Evropy a jmenovitě u nás třeba v Praze, v Brně, na Ostravsku...

Jezdí se bez vyhýbání

Jednokolejná dráha tu je vlastně dvoukolejná-dvouproud – jezdí bez vyhýbání, pouze na konečných jsou výhybky. Celkem je na desetikilometrové dráze patnáct stanic. Dráha slouží pro obyvatele a pracující Hi-Tech Parku a jako spojnice Zhangjiangu se šanghajským metrem. Vozy jsou obousměrné se dveřmi na obou stranách, protože trať má i ostrovní nástupiště. Jedna jízda časově neomezená na celou trať stojí 2 juany, tedy lidovou cenu, uvážíme-li, že se jedná v přepočtu o necelých 10 Kč. Jinak se dá platit i elektronickou kartou.

JAN DVOŘÁK

NABÍDKA ČD TRAVEL

Turecko

Side – hotel La Vitas***

21. 8.–1. 9. 2015, 12denní pobyt s odletem Praha nebo Brno, hotel s rodinnou atmosférou, na klidném místě, pláž cca 400 m od hotelu, all inclusive.

Cena 14 900 Kč, 3. osoba v pokoji za 11 500 Kč, dítě do 12 let za 4 450 Kč. Uvedené ceny jsou po dotaci.

Česká republika

Jižní Čechy – Bechyně – hotel Panská***

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

Česká republika

Wellness hotel Babylon ** Liberec**

Přicházíme opět s nabídkou pouze pro naše klienty.

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

V ceně ubytování, je také neomezený vstup do Aquaparku, Lunaparku, iQPARKU a iQLANDIE po celou dobu pobytu. Dynamická zábava vhodná pro celou rodinu. V případě, že hledáte relax a pohodu, využijte zvýhodněných cen vstupu do wellness centra na ploše 1 000 m².

Tato nabídka platí v libovolném termínu a libovolném počtu dní až do 31. 10. 2015.

Kypr

Hotel Mimosa* nebo hotel Chrystalla*****

12 dní letecky s polopenzí

Termín: 9. 7.–20. 7. 2015

Cena: 14 400 Kč po dotaci

Mimosa*** je hotelový komplex přímo u pláže v romantickém, klidném prostředí poblíž střediska Protaras .

Chrystalla*** je rodinný hotel na okraji rušnějšího střediska Protaras 100 m od krásné písčité pláže.

Chorvatsko

Penzion Aroma Botanika** s polopenzí**

15. 6.–22. 6.: 8 dní vlastní dopravou za 4 000 Kč po dotaci

14. 6.–23. 6.: 10 dní busem za 4 500 Kč po dotaci

Rodinný penzion 50 m od pláže, všechny pokoje s balkonem a výhledem na moře, klimatizace v ceně.

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

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

ČD Travel
Člen Skupiny ČD

TESTY. Na svoji první jízdu s pravidelným vlakem vyjel Asynchron 18. ledna 1989 z Prahy do Benešova. FOTO **ČTK**, **WIKIMEDIA** A **ARCHIV FRANTIŠKA PALÍKA**

Průlomový vynález ze Škody skončil na dvorku

Světový primát drží inovační technické řešení přímého pohonu dvoukolí bez použití převodovky. Škodovácký vynález, který se prvně použil v roce 1987 u prototypu asynchronní lokomotivy 85 E0, předstihl svoji dobu o dobrých dvacet let. Teprve mnohem později se s tímto řešením setkáváme v Japonsku nebo Německu. Konec Asynchronu, jak se mašině později začalo říkat, byl však neveselý.

Moderní přímý pohon dvoukolí bez převodovek se začal uplatňovat ve světovém měřítku až na počátku tohoto století. V modernější formě, s použitím IGB tranzistorů, permanentních magnetů, s lehčími a menšími motory, se poprvé objevil v elektrické předměstské jednotce ACT japonského dopravce JR East a později také na německém naklápěcím rychlovlaku typu ICE 4 či francouzsko-italském projektu rychlovlaku AGV.

Idea bezúdržbové lokomotivy

Tým konstruktérů firmy Škoda pod vedení Františka Palíka se nechal inspirovat lokomotivou tehdejších západoněmeckých spolkových drah řady 120, která byla vybavena asynchronními motory na střídavé napětí 15 kV/16 2/3 Hz a vystavena v roce 1979 na výstavě dopravní techniky v severoněmeckém Hamburku. Škodováci navrhli lokomotivu na stejnosměrné napětí 3 kV a při diskuzích s elektrotechnickými experty vyšlo najevo, že by bylo možné vyzkoušet i řešení přímého pohonu dvoukolí bez převodových skříní. Takové řešení, nazvané jako gearless, se poprvé pokoušeli najít v USA již ve dvacátých letech minulého století, ale pro nedostatek technických možností z projektu sešlo. Až v roce 1973 vznikly v Anglii dva vysokorychlostní vlaky APT, kde byl ale trakční motor uložen přímo na nápravách.

Trakční motory u prototypu české lokomotivy Škoda 85 Eo byly naopak zcela odpruženy. Princip spočívá v tom, že hnací náprava prochází dutým rotorem motoru a má dostatek vůle pro pohyby primárního vypružení podvozku. Tím byl motor uchráněn od účinků styku kol s kolejnicemi, takže mu vlastně nevadily ani málo udržované tratě za bývalého režimu. Kromě toho se na stroji používala pružná spojka, která umožňovala plynulý rozjezd lokomotivy. Tento princip nebyl v minulosti nikdy realizován a řešení drží světový primát. „Nový typ podvozku bez převodovky byl nejjednodušším způsobem trakčního pohonu, jenž vylučuje v pojízdné části lokomotivy všechny elementy vyžadující údržbu. To znamenalo co nejefektivnější využití stroje v traťové službě. Už tehdy jsem razil heslo – co nejvíce jezdit a co nejméně opravovat a udržovat. Podvozky měly vydržet minimálně 800 tisíc kilometrů bez údržby," vzpomíná inženýr Palík.

Ocenění v Kanadě i Německu

Inovační řešení podvozku získalo ocenění zlatou medailí na mezinárodní výstavě v kanadském Vancouveru v roce 1986, kde byl vystaven model, a také později na výstavě vynálezů INEX v Brně či veletrhu dopravní techniky IVA v Hamburku. Stroj 85 Eo, později označený jako řada ČSD 169.001, se podrobil v roce 1988 důkladným zkouškám na okruhu ve Velimi a později byl nasazen do pravidelné osobní i nákladní dopravy na tratích Praha – Beroun a Praha – Ústí nad Labem, kde najel 52 tisíc kilometrů.

Škodovácký vynález dopadl neslavně. Prototyp lokomotivy sžírá rez a zarůstá trávou.

ASYNCHRONNÍ LOKOMOTIVA 85 E0

V září 1987 byla škodovácká lokomotiva s továrním označením 85 E0 poprvé představena veřejnosti na plzeňském hlavním nádraží v rámci 60. výročí výroby lokomotiv ve Škodě. Lokomotiva, přezdívaná Asynchron, se setkala se zájmem, protože měla i celou řadu nových konstrukčních řešení – hlasitou diagnostiku pro komunikaci se strojvedoucím, ovládání lokomotivy z podloketní opěry nového křesla strojvedoucího stavitelného podle jeho váhy, automatické řízení lokomotivy s možností založení jízdního řádu do paměti, cílové brzdění, využití rekuperačního brzdění, nový typ sběrače proudu s havarijní pojistkou při poruše trolejového vedení, automatickou aretaci brzdy při odstavení, elektrické stahování oken, moderní designérské řešení dvoustupňového vypružení pro kvalitní jízdu i po nedostatečně udržované trati. Kompletní elektrická výzbroj – měniče, střídače, trakční motory – byla vyrobena ve Škodovce bez dovozu ze zahraničí. Stroj se v té době vyrovnal světové konkurenci.

Řada odborníků možná ani netuší, že kromě podvozku s asynchronním trakčními motory bez převodovek škodováci vyprojektovali a postavili ještě klasické řešení podvozků „asynchronní motor – spojka – převodovka – dvoukolí" především jako zálohu pro případ, že by průkopnické řešení bez převodovek mělo problémy a bylo by potřeba rozjet ihned sériovou výrobu v „klasickém" provedení. Po ukončení zkoušek a provozu podvozků s přímým pohonem dvoukolí byly navrženy různé úpravy. Lokomotivu technici dopravili do závodu Škodovky a skříň lokomotivy umístili na klasické podvozky s převodovkami. V roce 1990 byla odeslána zpět na zkušební okruh k provedení zrychlených technicko-bezpečnostních zkoušek a poté zařazena do normálního turnusového provozu v tehdejším Lokomotivním depu Nymburk. Za úspěch lze považovat fakt, že Škodovka se dostala vývojem asynchronní techniky na světovou úroveň vlastními silami. „Všechno probíhalo standardní cestou až do doby vzniku Drážního úřadu, který vyžadoval ke stroji certifikát. Certifikaci však nechtěla zaplatit ani Škodovka, ani tehdejší Československé státní dráhy, a tak byl Asynchron odstaven. Ve Škodovce se změnilo vedení a na financování dalšího vývoje nebyly prostředky. Byly vyráběny pouze nasmlouvané elektrické lokomotivy a kolem roku 1997 byla na delší dobu výroba lokomotiv ukončena," říká František Palík. Dnes tento prototyp pomalu rezaví v areálu Škodovky.

Ověřovací série už nevznikla

Podle původních plánů z konce osmdesátých let měla být v letech 1993 až 1994 vyrobena první ověřovací série těchto „bezúdržbových" strojů, k čemuž ale již nedošlo. Světlo světa naopak v roce 2008 spatřil první prototyp třísystémové elektrické lokomotivy s asynchronními motory typu 109E – u Českých drah označené řadou 380, u které jsou využity základní principy mechanické části z prototypu 85 Eo. Zejména šlo o konstrukci samonosné lokomotivní skříně, přenos podélných sil mezi podvozkem a skříní, aretační systém ruční brzdy, duté nápravy dvoukolí či flexi-coilové vypružení. Byl zvolen sice dražší, ale bezrizikový pohon dvoukolí dutým hřídelem objímajícím nápravu. Trakční motory s převodovkou jsou uloženy na dutém hřídeli a přenos momentu na dvojkolí zajištěn pružnými spojkami. Toto řešení, zvané přenos výkonu třetího stupně, se používá již u trakčních vozidel na rychlost 200 km/h.

MARTIN HARÁK

Pokladník z „hlaváku“ sklízí kameramanské vavříny

Téměř dvě stovky reportáží odvysílaných v pořadech Toulavá kamera nebo Objektiv. To je bilance kameramana, který zároveň již bezmála dvacet let obléká modrou uniformu a usedá za přepážku mezinárodní pokladny na pražském hlavním nádraží. Přestože s kamerou procestoval kus světa, pokud se s ním setkáte za pokladním „šaltrem“, narazíte na skromného, usměvavého a vstřícného sympaťáka. Jan Kubka má ale i něco, co na první pohled nepoznáte – schopnost dívat se na svět hledáčkem tak, aby jeho pestrost přiblížil i ostatním.

Kolín, 2014

Jemen, 2007

FOTO ARCHIV JANA KUBKY (3x) A AUTOR

Pokud patříte mezi diváky cestopisných pořadů České televize, určitě vám bude jméno Jan Kubka povědomé. Společně s Romanem Šulcem, také dlouholetým zaměstnancem Českých drah, tvoří autorskou dvojici, která pro Objektiv a Toulavou kameru natočila řadu reportáží nejen z naší domoviny, ale i velmi exotických destinací. Málokdo ale ví, že se s úspěšným kameramanem – povětšinou dokumentárních snímků – mohou pravidelně setkávat také cestující na nejfrekventovanějším nádraží v zemi.

Na první kameru si vydělal prodejem zeleniny

Po sedm dní je distingovaným osobním pokladníkem plynně hovořícím anglicky a rusky. Pak sbalí filmařské nádobíčko a vyráží do světa. Dvojice dokumentaristů se během natáčení dostala například daleko do Asie nebo procestovala velkou část afrického kontinentu.

K pohyblivým snímkům se Honza dostal jako nadšenec do amatérské tvorby. „Vždycky mě zajímala filmařská technika, a tak jsem si za gáži brigádníka – prodavače zeleniny – pořídil první kameru. Na začátku jsem točil to, co ostatní: oslavy, dovolené, výlety,“ vysvětluje autor, který je zároveň střihačem svých snímků. Poté, co domácí videa zaujala rodinu a přátele, zkusil Honza svoje nadání prodávat. Fungovalo to – od svateb se propracoval k natáčení firemních akcí, později též „promo“ snímků různých společností. „Zlom přišel s videem, které jsem natáčel pro Český rozhlas. Pro pořad Radiodárek jsem vytvořil snímek z prostředí zařízení pro léčbu pacientů s Alzheimerovou chorobou. Diváky v sále, odkud se rozhlasový pořad vysílal a video tvořilo předěl mezi dvěma vstupy, dění na plátně velmi zaujalo, došlo i na aplaus vestoje. Zapůsobil jsem tak na zástupce České televize, odkud záhy přišla nabídka na natáčení pro Objektiv,“ vzpomíná Honza na událost z roku 2005, jež určila další směr jeho života.

Z prachu jemenské pouště na střechu české lanovky

A šlo o změnu radikální. S kamerou procestoval destinace, kterým se většina z nás vyhýbá: „V Jemenu jsme překonávali – byť s ozbrojeným doprovodem – území těžkých bojů, v Íránu jsme očekávali averzi vůči všemu západnímu. Natáčeli jsme v Egyptě, v oblasti nepřátelských enklám u hranic se Súdánem.“ I přes bezpečnostní rizika si Honza strach příliš nepřipouští, i když jej rozhodně nepodceňuje. „Je pravda, že než jsme odletěli do Jemenu, několikrát jsme museli cestu odložit vždy poté, co tam došlo k únosům nebo vraždám turistů. Zvláštní pocit jsem měl i před natáčením v Íránu, ale nakonec se ukázalo, že právě muslimský svět je velmi přátelský a osobně jsem si jej oblíbil.“

S první lepší kamerou, 2000

Cesty do zajímavých míst však nejsou jen výpravou za akčností. Adrenalin si užívá i v domovině. Například materiál z lanovky na Ještěd natáčel přímo ze střechy jedoucí kabiny. Ovšem nejen exotickými záběry živ je kameraman. „Je úplně jedno, kam vyrazíte, všude najdete ohromující místa a momenty. Mým úkolem je reprodukovat je divákům co možná nejvěrněji a pokud možno atmosféricky,“ říká Jan s tím, že naučit se dá skoro všechno, ale cit pro dynamiku záběru odlišuje dobré kameramany a ty ostatní. „Musí to mít prostě grády!“ říká se zapálením.

Pokladník versus kluk z plakátu

O tom, že patří do první skupiny, svědčí nejen pokračující angažmá v pořadech České televize, ale i jeho působení coby tváře jedné reklamní kampaně. „Jako dlouholetý klient ČSOB jsem byl osloven, zda bych nepropůjčil svou tvář do kampaně postavené na skutečných klientech této banky známých z různých oblastí veřejného života. Zpočátku jsem váhal, pak jsem si řekl, proč ne,“ popisuje skromně.

Podobně nesvůj pak byl, když si někteří cestující jeho tvář z billboardu spojili s pánem v pokladně. Zaskočen byl i během chvíle, která patří do kategorie „veselé historky z natáčení“. „Po živém vstupu v pořadu Studio 6 víkend na ČT24 jsem hned zamířil do práce v ČD Centru. Nedošlo mi, že jsem stále nalíčen, abych se ve světlech studia neleskl. Historka gradovala trapasem ve chvíli, kdy mě jedna dáma upozornila, že jsem se ráno špatně nalíčil a přes make-up mi lezou vousy...“ Pokud bude úspěšný kameraman prodávat jízdenku i vám, do rozpaků ho raději neuvádějte. K natáčení totiž potřebuje nejen dobré světlo, ale i pevnou ruku...

VÁCLAV RUBEŠ

JAN KUBKA

Po studiích na Obchodní akademii E. Beneše v Praze nastoupil v roce 1997 k ČD na pozici vnitrostátní pokladník, po roce přešel na mezinárodní odbavení, které vykonává dodnes. Poloprofesionálnímu natáčení se věnuje od roku 2000, spolupráce s Českou televizí započala v roce 2005, nejprve pro Objektiv, o rok později i pro Toulavou kameru. Kromě řady evropských států natáčel mimo jiné v Pobaltí, Rusku, Turecku, Egyptě, Maroku, Jordánsku, Íránu, Libanonu, Sýrii, Jemenu, Uzbekistánu, Vietnamu nebo Laosu. Reportáže z těchto destinací odvysílané v Objektivu jsou ke zhlédnutí i na webu www.cestyapamatky.cz., který s Romanem Šulcem spravuje.

POŠTA

Matoucí jména vlaků na ukazatelích

Reaguji na téma o pojmenování vlaků v minulém čísle Železničáře. Při čtení jsem si vzpomněla na příhodu z vlaku 758. Stála jsem před vlakem a najednou slyším, jak jeden pán povídá dalším lidem: „Heleďte, tady tím vlakem pojedeme bez přestupu až na Křivoklát." Nechápala jsem, jak na to přišel, a řekla jsem mu, že v Berouně musí přestoupit. Další z té skupiny cestujících ukázala na „pragotron“ a zeptala se, proč tam tedy je napsáno, že to jede přes Křivoklát. Koukla jsem na informační ukazatel a musím přiznat, že i mě to v první chvíli zmátlo – viz foto. Pak jsem si uvědomila, že vlak, který dnes doprovázím, se jmenuje Křivoklát, ale samozřejmě přes Křivoklát nejede. Podle mě je umístění zrovna takového názvu vlaku na „pragotronu“ nešťastné. Asi ještě nešťastnější je uvádět na informačním systému název vlaku Kynžvart. Vlak Kynžvart totiž sice opravdu přes obec Kynžvart jede – ale nestaví tam! Tam staví Klabava a Radbuza...

ALICE VACULOVÁ

Článek o „mini Esu“ mě velmi pobavil

Sice jsem chvíli nevěděl, zda se redakce Železničáře nezbláznila a silvestrovské příspěvky nezačala uveřejňovat už na jaře, ale rychle jsem pochopil, že článek o panu Išovi v čísle 11, který si doma, na koleně, postavil vlastní lokomotivu řady 362 je myšlen vážně. Musím uznat, že jde o velmi originální nápad a skládám hold šikovnosti autora malé lokomotivy. Obdivuji i jeho manželku, protože tento druh koníčku musí být náročný na čas i finance. Zároveň bych pro něj měl jeden námět. Jsem přesvědčen, že o možnost mít zmenšené kopie svých výrobků by stála řada výrobců opravdových mašin. Pan Iš by si tak mohl vydělávat na živobytí a zároveň by se jeho práce stala koníčkem. A my ostatní bychom se mohli jezdit dívat, jak mu to jde od ruky. Časem by se z jeho zahrady mohlo stát hezké železniční muzeum. Držím palce, ať světlo světa spatří další zajímavá kopie „dospělé“ lokomotivy.

JAROSLAV VYDRA

Budoucí železničáři se nezapřeli už jako děti

Zasílám snímek dvou „budoucích“ zaměstnanců drah. Foto je pořízeno v železniční stanici Zbraslavice na trati K. Hora hlavní nádraží – Zruč n. Sázavou. Aktéři na snímku jsou ve věku kolem tří let. Jedná se o mé děti a shodou okolností syn pracuje nyní jako výpravčí na koridoru a dcerka ve stejné stanici jako pokladní ČD. No a aby toho nebylo málo, jejich maminka dnes pracuje jako komandující SŽDC a já, otec, jezdím u společnosti ČD Cargo jako strojvedoucí již přes třicet let. V našem případě se tak přímo nabízí známé rčení o jablku, které nepadá daleko od stromu. Určitě na něm něco bude!

ROMAN TYLE

INZERCE

KSPD
KOMPLETNÍ SLUŽBY PRO DOPRAVU

Chcete se stát strojvedoucím?

Akreditované školicí středisko KSPD, s.r.o., vám nabízí základní kurz potřebný pro zkoušku před Drážním úřadem a dále navazující kurzy pro jednotlivé typy drážních vozidel a infrastrukturu včetně jízdního výcviku, a to v rámci celé ČR.

Školicí středisko KSPD, s.r.o., dále nabízí specializovaná školení VŠ00 a VŠ01 potřebná pro vstup na provozovanou dopravní cestu SŽDC a školení pro přípravu ke zkouškám dle požadavků předpisu SŽDC Zam1 přímo ve vaší firmě.

Zaujala vás naše nabídka?

Pro další informace pište na **office@kspd.cz** nebo volejte +420 737 204 567.

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM 12/2015

Navštivte Těšínské Beskydy,
kraj s jedinečnými dřevěnicemi a přírodou

Těšínské (Slezské) Beskydy patří k ojedinělým místům v naší zemi, neboť nejsou zatím zasaženy masovým turistickým ruchem. Ač se tato oblast, ležící na hranici z jedné strany s Polskem a z druhé se Slovenskem, nachází stranou velkých aglomerací, lze se tam pohodlně dostat vlaky vyšší kvality prakticky z celé republiky. Podívejme se tedy do srdce Gorolska s jeho neopakovatelnými dřevěnicemi, nádhernou přírodou a osobitým nářečím, kde místní hovoří takzvaně „po naszymu".

MONUMENT. Dřevěný kostel Povýšení sv. Kříže se nachází na Příborské v Bystřici.

PO KOLJÍCH. Z Třince se do Těšínských Beskyd dostanete City Elefantem.

Po cestu sem je nutné využít některý z expresních vlaků v pravidelných dvouhodinových intervalech z Prahy přes Olomouc a Ostravu do Žilliny. Nastupuji po šesté ranní do vlaku tak, že na Českém Těšíně nádraží. Však mně před cílem má pozici obrovský komplex Třinecných železáren s větší dýmnicemi komíny a také třinecké „velké" nádraží, které se právě rekonstruuje. O dva kilometry dále na nové zastávce je již absolutní absence průmyslu a pomalé vešli vlaků. Prostředí mi „pastrafí" změnem na Mosty u Jablunkova odjíždí až za čtvrtkot minut, rozhodím se pro rychlé obcestování nedaleko nádraží a v něm použiji pak dojíždění první zastávce - do Vendryně.

> I když dnešní vzhled Jablunkova s paneláky už moc nepřipomíná jeho bohatou historii, za návštěvu toto město rozhodně stojí.

Ukrytí rytíři přijdou na pomoc

Hned v stylovém nádraží, postaveném v dobách Kolínko-Bohumínské dráhy podobně jako většina budov podél přilehlé trati, míchám nové zbudovaný parčík s názvem „Dřevomprorodnost, dospělýmk odpočinku". Tento místo ození rostlinp s potomky například po divoké jírové vlašeni, dá se to odpočinout a naše pat sty například před výlupem severní nitě umístem na Velkou Čantoryji (995 m n. m.). Traduje se, že zde spí ukrytí rytíři, kteří přijdou na pomoc, až bude nejhůře - jako jakou- si slovenské dobrovolníci. Dvojice mlýnských dívek mi doporučila navštívit nedaleký kostel Povýšení sv. Kříže. Nachází se na mírném náhlavě od cíl- nice upoutá už svou monumentalitou. Dřevěný kostel byl původně vystavěn koncem 16. století, v devatenáctých letech 19. století byl rozšířen a na jeho místě postaven v neosvoumanickém stylu kostel nový, tak jak jej známe z dnešní podoby.

Návsí s fotografiemi na nádraží

Protože se dobře orientuji, což ostatní v tomto horském krajinami nic ojedinělého, zvolil jsem další transfer opět přímo takřkyrm lokomotivou do zastávky Důlcedo Návsí, též zvaného Katerin. Tamní manice je jomyslnou brámou jak do Jablunkovského průsmyku, tak i nedalekého města Jablunkova. Přesně, co mě na nádraží upoutalo, byly velkoformátové fotografie z rozmitu 50 z 70 cm umístěné na stěnách prvního nástupiště. Fotekhů v Jablunkově ostatní pouhá nestraditní retrospektivní výstava svých fotografií přímo na stěnách nádraží. Jak jsem se dověděl od velmi lite fotokubu Milana Moryky, za dobu existence zrealizovali více než sto dvacet výstav. Současnou expozici zakoupil prý na návodné nádraží proto, aby se co nejvíce přiblížili lidem. Podle organizátorů zůstane výstava fotografií na nádraží patrně ještě odtéhto.

Jablunkov s bohatou historií

Z nádraží se vydám po cestě kamenem dohodil do nedaleko města Jablunkov, se kterým je spojeno jedinečné zážitkovým. Do města se dá dojít buď za necelou půlhodinku pěšky, nebo lze použít některý z autobusových spojů, které jezdí v pravidelných krátkých intervalech. Jablunkov zakoupil okolo roku 1200 panpřítel- ské komory Jazygové a historie města je spjata s dějinami Těšínského knížectví a statusem města se pyšní již od roku 1500. Dnešní vzhled Jablunkova s panelákovou zástavbou už moc nepřipomíná jeho bohatou historii, ale to určitě nezhatnemá, je to vyno nevyčnívá dnešní město v Českomstáto za návštěvu.

Nejdříve navštívím Mariánské náměstí, „po naszymu" Rynek Mariacki, jemuž vévodí barokní zvonice Nepoškvrněné Panny Marie z roku 1695, a nástěnná kaplička z roku 1708, ze které původně jablunkovští nabírali vodu. Zvětšeně nahlédnu do takzvané Orientální uličky a pokračuji směrem k architektonickému skvostu - radnici v assumtní stylu s rakouko-habsburskými prvky. A pak již spěchám na příměstský autobusový spoj z Návsí přes Jablunkov a Mosty do obce Šance v Jablunkovském průsmyku na rozhraní Čech a Slovenska. Právě tudy procházela již od nepamětí důležitá obchodní cesta a pro bezpečnost obchodníků se budovaly obranné pevnůstky, takzvané šance.

Autobus zastavuje v zastávce Šance - kaplička, odkud se dá jít pěšky po modré značce k rozcestníku Šance, škola a vlevo po zelené na vlastní Šance. Ty hned po příchodu uchvátí tvrdnost. Za návštěvu stojí jejich ochranné čisté. Najdeme tu také informační tabuli se stručnou historií.

Lidé jsou tu vstřícní

A pak už nestává než nástup domů. Do centra Mostů u Jablunkova mě odvezu zpět jeden z častých autobusových spojů a jedu než se Vrátím na nedalekého nádraží na vlak, navštívím malému Českému turistické informační centrum, které bylo zřízeno podle původních plánů na místě staré dřevěnky z roku 1900, včetně stylového zařízení s prvky lidové architektury. V dřevěnce si vyfotografuji nebytný gotický nábytek a vyřizávání ochtu, zakoupím tradiční medovinovou specialitu, a vydávám se k nádraží, odkud mě City Elefant dopraví zpět do Třince.

Na závěr malá rada. Vzhledem k tomu, že je Těšínských Beskyd plochá nevyzpytatelné počasí, je vždy dobré mít při sebe nepromokavou bundu nebo pláštěnku. Pak už vás určitě nic nepřekvapí. Možná jen nefiltrovat mlžných lidí, které si tak ráda gorolové. Když zjistí, že přijíždíte z „vrchovoma", tak „přepovu" znaleckého čeňlíky a nauvek ol vrchmíh ali povypráví o Gorolsku „dovamo kurzami".

MARTIN HAVRÁK

MĚLI BYSTE VĚDĚT

PAMÁTKA. Gorolské turistické informační centrum vzniklo podle původních plánů na místě staré dřevěnky z roku 1700.

VÝSTAVA. V Vám se vytvořil odejít fotografie expozici fotografií. Umístěny jsou přímo na zdech nástupiště.

NÁDRAŽÍ VENDRYNĚ. Dřevěná stavnice vás uvítá na nádraží ve Vendryni. Rozhodně postavena v dobách Kolínko-Bohumínské dráhy.

ŠOTOINFO

Železničář

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090