



Jihomoravský kraj

Na jižní Moravu přijela nová vozidla pro regionální dopravu.

Brněnsko vítá RegioPantery

V pátek 20. června předal generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz k užívání hejtmanovi Jihomoravského kraje Michalu Haškovi první jednotku RegioPanter. Tento krok je vyvrcholením loňské smlouvy se společností Škoda Vagonka na dodávku sedmi dvousystémových jednotek právě pro tuto oblast republiky.

Sérii nových RegioPanterů nasadí České dráhy do provozu na integrované regionální lince S2 Křenovice - Brno - Letovice - Březová nad Svitavou. První souprava vyjela ještě před prázdninami, zbývajících šest jednotek - jedna dvouvozová a k tomu pět třívozových - bude nasazeno ihned po jejich dodání v průběhu letošního roku. Generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz na slavnostním předání první jednotky na brněnském hlavním nádraží zdůraznil, že Jihomoravský kraj patří po Praze a Středočeském kraji k regionům s největším objemem vlakové dopravy.

Nákup zaplatily kompletně ČD

„Na jižní Moravu postupně mířila modernizovaná vozidla, ale vzhledem k potřebě zvýšení komfortu, zprájemnění cestování imobilním cestujícím nebo maminkám s kočárky, je potřeba na nejvytíženějších linkách nasadit opravdu nové a nízkopodlažní vlaky. V Jihomoravském kraji jsme bohužel nemohli využít, na rozdíl od ostatních krajů, evropské prostředky, a tak nákup sedmi souprav RegioPanter za necelou miliardu korun uhradily České dráhy v plné výši. Pro tento účel jsme nechali vyrobit vylepšené jednotky RegioPanter, které nabídnou vyšší počet míst pro cyklisty. Dvouvozové vlaky poskytnou čtrnáct a třívozové dvaadvacet míst pro kola, jejichž přeprava je v tomto regionu velmi populární,“ informoval Kurucz.

Člen představenstva Českých drah Michal Štěpán doplnil, že nové RegioPantery částečně nahradí čtyřicet let staré „pantografové“ jednotky řady

560. „Přejeme si, aby RegioPantery přilákaly další cestující. V praxi to bude znamenat, že víkendové spoje budou na lince S2 ze 70 procent vedeny ještě letos novými vlaky. V pracovních dnech plánujeme vzhledem k pravidelné frekvenci některé vlaky zdvojit, přesto podíl nových moderních vozidel na trase z Křenovic přes Brno do Letovic dosáhne až 45 procent vlaků,“ vysvětlil Michal Štěpán.

Po prvních jízdách přijdou další

První dvouvozová jednotka RegioPanter najela v pondělí 23. června do běžného provozu po páteční premiéře a následující sobotě, kdy zajišťovala zvláštní jízdy na Dni otevřených dveří v Depu kolejových vozidel v Brně-Maloměřicích. Do konce června se naplánovalo nasazení tohoto vlaku na ranních spojích v pracovních dnech z Křenovic, resp. Rájce-Jestřebí do Brna. Odpoledne zajede naopak dvakrát z Brna do Blanska a zpět. Po dodání druhé dvouvozové jednotky a jejím spojení s touto první soupravou budou nové vlaky jezdit ráno z Březové nad Svitavou do Brna, odpoledne z Brna do Sokolnic-Telnice či Křenovic a také do Skalce nad Svitavou a Letovic.

Během letních prázdnin dodá ostravská Škoda Vagonka již i první třívozové jednotky, které posílí flotilu moderních vlaků na této integrované lince. „Poslední třívozová jednotka, která bude uvedena do provozu během podzimu, se předtím ještě představí na renomovaném mezinárodním veletrhu železniční techniky InnoTrans v Berlíně,“ doplnil Michal Štěpán.

MARTIN HARÁK

SLOUPEK

Finance pro regionální vlaky jsou prioritou

Pro Jihomoravský kraj znamená nasazení nových jednotek RegioPanter naplnění dlouhodobých oprávněných požadavků na modernizaci vozidlového parku na železničních linkách provozovaných v rámci IDS JMK. Nejvíce oceňujeme bezbariérovost vozidel. Nejen seniorům, ale i rodičům s kočárky nebo cyklistům se nyní bude nastupovat snadněji. Železniční dopravu v našem kraji ale trápí nejen zastaralá vozidla. Za významný problém považují rovněž kritický stav uzlu v Brně a dlouhé čekání na realizaci několika menších staveb. Před několika dny se podařilo udělat první krok k naplnění našich záměrů. Společně

**Michal Hašek**hejtman
Jihomoravského kraje
a předseda Asociace
krajů ČR

s ministerstvem dopravy, SŽDC, starosty Židlochovic, Hustopeč a Boskovic a společností KORDIS JMK jsme podepsali memorandum o rozvoji železniční dopravy na regionálních tratích. Jsem přesvědčen, že tak, jak se nám podařilo prosadit pořízení nových jednotek ČD, se nám podaří obnovit a modernizovat potřebná spojení těchto tří významných regionálních center s Brnem.

Problémem, který je společný pro všechny kraje, je financování regionálních železnic. Peníze ke krajům putují na základě platného memoranda mezi kabinetem a kraji. Memorandum o dopravní obslužnosti uzavřely kraje s vládou Jana Fischera a Českými drahami. To stanovilo pro rok 2010 dotace ve výši 2,649 miliardy korun s tím, že částka by měla být do roku 2019 krajům poskytována s inflačním navýšením. K němu ovšem fakticky nedocházelo. Po jednáních hejtmanů s ministrem dopravy i vládou v uplynulých týdnech věřím, že se podaří v rozpočtu najít peníze na navýšení o inflaci. Cestující na regionálních tratích si to zaslouží.

INFORMUJEME

Zavádíme EC/IC kvalitu do rychlíkových spojů

Od léta nabízíme cestujícím v rychlících z Prahy přes Plzeň do Chebu kvalitu vlaků EuroCity a InterCity. Na tuto linku se postupně přesouvají uvolněné klimatizované vagony z mezinárodních vlaků EuroCity do Rakouska. Modernizované klimatizované a navíc bezbariérové vagony doplnily od druhé poloviny června také přibližně polovinu spojů na lince R8 Bohumín - Ostrava - Přerov - Brno a R9 Brno - Havlíčkův Brod - Praha. Komfortní klimatizované soupravy již vypravují České dráhy také na rychlících Praha - Plzeň - Domažlice - Mníchov nebo Praha - Tábor - České Budějovice - Linec. V dalších rychlíkových spojích zařazují jednotlivé modernizované vozy.

Trasa Praha - Plzeň - Cheb

Postupně od 15. června začaly České dráhy nahrazovat dosavadní starší vozy na rychlíkové lince R6 Praha - Plzeň - Cheb modernizovanými vagony, které dosud jezdily především ve vlacích EuroCity z Prahy do Vídně. Linka Praha - Cheb přes Plzeň je první rychlíkovou trasou, kde během léta nahrazujeme u všech spojů celou kmenovou soupravu starších vozů novými vagony. Vlaky tak nabídnou cestujícím klimatizaci, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky a cestující ve 2. třídě si mohou vybrat mezi oddílovým vozem se šesti místy v kupé s textilním čalouněnými sedačkami nebo velkoprostorovým vozem, kde jsou u vybraných míst také větší stoly vhodné pro práci na počítači. V těchto vlacích je i nadále zařazen multifunkční vůz upravený pro pohodlné cestování vozíčkářů včetně bezbariérového WC a s místy pro přepravu jízdních kol. Po obnově kmenových souprav zůstanou starší vozy na této lince jen jako posilové vozy v období zvýšené přepravy, např. na začátku a konci víkendů.

Rychlíkové linky R8 a R9

Od poloviny června se rozšířil provoz multifunkčních vozů typu Bbdgme. Nově obslouží přibližně polovinu běžných rychlíků na linkách R8 Bohumín - Ostrava - Přerov - Brno a R9 Brno - Hav-

líčkův Brod - Praha. Tyto vozy 2. třídy nabízejí cestujícím klimatizovaný interiér s několika oddíly o šesti místech s čalouněnými sedačkami, většími stoly, vhodnými pro práci např. na notebooku, a jsou vybaveny elektrickými zásuvkami 230 V. Vozy jsou upraveny pro pohodlné cestování vozíčkářů včetně bezbariérového WC a vybaveny háky pro uložení až 12 jízdních kol.

Posila pro mezinárodní vlaky

České dráhy již nasadily modernizované klimatizované soupravy kvality EuroCity/InterCity na rychlíky Praha - Plzeň - Domažlice - Mníchov a Praha - Tábor - České Budějovice - Linec. V dal-



Od 15. června se rozšířil provoz multifunkčních vozů typu Bbdgmee.

ších spojích jsou zařazeny jednotlivé modernizované vozy, např. multifunkční vagon typu Bbdgmee nebo řídící vozy typu Bfhpvee, které nabízejí přepravu také vozíčkářů a jsou vybaveny zásuvkami na 230 V. Tyto dva typy vozů jsou již zařazeny např. do běžných rychlíkových vlaků na linkách R5 Praha - Ústí nad Labem - Karlovy Vary - Cheb, R7 Praha - Tábor - České Budějovice, R11 Brno - Jihlava - České Budějovice - Plzeň, R13 Brno - Břeclav - Otrokovice - Přerov - Olomouc nebo R23 Kolín - Mělník - Ústí nad Labem.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle bonus s tematikou railjetu.



Příští
Železničář
vychází
17. července.

KAM JET

Století od atentátu na následníka trůnu



Poslední červnovou sobotu uplyne 100 let od atentátu na následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este. Při této příležitosti bude na nádraží v Praze-Dejvicích a na hlavním nádraží v Brně vystaven jeho salonní vůz. Salonní vůz (AZA 1-0086) pro arcivévodu Františka Ferdinanda d'Este byl vyroben roku 1909 ve smíchovské továrně Ringhoffer. Následník trůnu ho používal k soukromým rodinným a polooficiálním cestám. Poprvé vůz využil v dubnu 1910 pro cestu z Puly do Divače, později pro cesty například na francouzskou Riviéru nebo k návštěvám německého císaře Viléma II. Salonním vozem měl dokonce jet i do Sarajeva v červnu roku 1914. Kvůli zadřenému ložisku nápravy však musel arcivévodě použít vagon 1. třídy. V rámci projektu Velká válka bude salonní vůz vystaven ve vlaku s parní lokomotivou 464.102 v pátek 27. června od 13 do 18 hodin v Praze na dejvickém nádraží. Odtud vlak v 18 hodin odjede na brněnské hlavní nádraží, kde bude slavnostně přivítán v sobotu 28. června v 15.30 h. Zde si vlak veřejnost může prohlédnout od 16 do 19 h. Jak v Praze, tak v Brně si lze při této příležitosti poslechnout výklad o sarajevském atentátu, který se stal záminkou pro vypuknutí první světové války.

Cyriometodějské oslavy na Velehradě

Dny lidí dobré vůle se na Velehradě letos konají 4. a 5. července. Minulého ročníku se zúčastnilo asi 80 tisíc poutníků a i letos organizátoři čekají obrovský zájem veřejnosti. Podrobnosti o letošním ročníku jsou na www.velehrad.eu/ dny-lidi-dobre-vule. Mezi partnery patří i České dráhy. Na jedno z nejvýznamnějších poutních míst na Moravě se ale vyplácí zavítat nejen ve výše uvedených dnech. Z areálu velehradského kláštera se stalo kulturní centrum s magickou spiritualitou. K velehradskému klášternímu areálu se můžete vydat po tzv. Poutní cestě růžence, a to pěšky nebo na kole. Jde o čtyři kilometry dlouhou cyklostezku vedoucí k Velehradu ze Starého Města u Uherského Hradiště. (tr, hop)

HLEDÁME

Supervisor

České dráhy hledají zaměstnance na pozici Supervisor.

Požadavky:

- úplné SŠ vzdělání s maturitou
- nejméně 3 roky praxe v pracovním zařazení s odbornou zkouškou O-04, O-05 nebo O-06
- vykonání mimořádné odborné zkoušky O-04 do 2 měsíců od ukončení výběrového řízení
- osvědčení o psychologickém vyšetření na schopnost jednat se zákazníkem
- znalost práce s Microsoft Office a přenosnou osobní pokladnou

Specifické předpoklady:

- ochota k dalšímu vzdělávání, odpovědnost a samostatnost
- komunikační a řídicí dovednosti
- zákaznický přístup, asertivita, zvládání stresových situací
- schopnost reprezentovat České dráhy jako národní dopravce, obecný rozhled v oblasti osobní dopravy a přepravy

Strukturovaný životopis a motivační dopis zasílejte na e-mailovou adresu carmine@gr.cd.cz do 18. 7. 2014. Předpokládaný termín konání pohovoru je 21.-27. 7. 2014 v budově GR Praha. Dotazy a upřesnění sdílejte na adresu zajfrt@gr.cd.cz.



SPOLUPRÁCE. Generální ředitel ČD Daniel Kurucz (vpravo) a zástupce firmy Siemens pro ČR Roman Kokšal oslavují novou soupravu railjet.

FOTO AUTOR (2x)

Ostravský veletrh Czech Raildays s railjetem v hlavní roli

Jubilejní patnáctý ročník veletrhu drážní techniky Czech Raildays, na němž se pravidelně setkává odborná i laická veřejnost, byl letos především ve znamení nové soupravy ČD railjet. Ta dorazila na ostravské výstaviště vlastní silou na zvláštním nedělním spoji. Návštěvníci si mohli navíc prohlédnout celou řadu dalších exponátů, mezi kterými nechyběla například dvousystémová jednotka RegioPanter nebo modernizovaný rakouský vůz řady Bmz.

Do Ostravy přijel v předstihu o dva dny v pořadí již třetí vlak ČD railjet. Ten se stal hlavní ozdobou veletrhu Czech Raildays. Moderní souprava od firmy Siemens ale nesloužila jen jako statický exponát, protože cestující se s ní mohli svezet jak při cestě na severní Moravu, tak při cestě zpět. „Jsem velmi rád, že jsme na ostravském veletrhu mohli široké veřejnosti představit vlaky jak pro regionální, tak dálkovou dopravu. Dálková doprava je momentálně ve znamení ČD railjetu, proto jsme v neděli 15. června tuto soupravu ukázali cestujícím přímo v provozu. A po skončení veletrhu se railjet 19. června vrátil zase do Prahy. Při obou cestách mohli tento spoj využít běžní cestující bez povinných rezervací,“ řekl člen představenstva Českých drah Michal Štěpán.

České dráhy zakoupily od rakouského národního dopravce ÖBB celkem 25 použitých vozů řady Bmz, které pocházejí z druhé poloviny sedmdesátých let. Vyrobila je strojírenská firma Simmering-Graz-Pauker AG na podvozcích dodaných firmou Fiat Torino. Většina těchto vozů projde před uvedením do provozu na spojích Českých drah zásadní moder-



Jeden z nakoupených vozů Bmz od ÖBB, který prošel modernizací.

nizací. Na ostravském výstavišti si bylo možné prohlédnout jeden oddílový vůz s novým interiérem a polohovatelnými čalouněnými sedačkami, který je nově vybaven klimatizací. Cestující mají navíc k dispozici elektrické přípojky 230 V.

Technická chloubu VUZ

Mezi nesporně zajímavé exponáty patřil měřicí vůz pro elektrotechnické a brzdové zkoušky MV 1 dceřiné společnosti VUZ Praha. Elektrické vozidlo vzniklo z původní skříňové elektrické jednotky řady 560. Skříň byla vyrobena v roce 1970, ale při tehdejší pevnostní zkoušce došlo k deformaci, takže po dohodě s výrobcem byla vozová skříň využita pro stavbu netrakového měřicího vozu určeného pro provádění elektrotechnických zkoušek. Tomu také odpovídala vysokonapěťová elektrická výzbroj, která sestávala ze stejnosměrné a střídavé části.

„Vůz slouží nepřetržitě od roku 1973 a před dvěma lety byl v tak opotřebovaném stavu, že jsme jej museli nechat opravit v dílnách DPOV v Nymburce. Během opravy prošel vůz i modernizací, takže je dnes například možné stejnosměrnou část silové výzbroje napájet oběma sběrači proudu, zatímco dříve měla každá napájecí soustava svůj vlastní pantograf. Současně došlo ke změnám v uspořádání interiéru a rozšíření pneumatické výzbroje,“ řekl na tiskové konferenci generální ředitel VUZ Antonín Blažek.

Krokodýl i měřicí drezína

Mezi další zajímavé exponáty, které přitahovaly pozornost malých i velkých návštěvníků, patřil nesporně moto-

rový vůz ETCS 99 54 9165 001-7 společnosti AŽD Praha, který vznikl komplexní modernizací původního motorového vozu 851.026, přezdívaného Krokodýl. Modře zbarvený vůz, který může dosáhnout maximální rychlosti až 110 km/h, je určen k přezkušování traťové části zabezpečovače ETCS a ověřování vlastních výrobků společnosti AŽD Praha určených pro kolejová vozidla. Slavnostním křtem prošla v první den veletrhu i malá měřicí drezína MMD.1 vyrobená společností CZ LOKO pro Správu železniční dopravní cesty. Speciální drážní vozidlo je určeno pro měření geometrických parametrů koleje na dopravních staničních kolejkách. Dvounápravové vozidlo disponuje hydrostatickým přenosem výkonu a může dosáhnout maximální rychlosti 75 km/h.

Letos se na ostravském výstavišti prezentovalo okolo 170 firem zabývajících se nejen vlastní výrobou vozidel, ale i různými komponenty, informačními technologiemi či antivandalskými nářadími. Nechyběly ani exponáty z oblasti městské dopravy včetně několika elektrobusů. Mimo samotnou výstavu se letos konala v rámci doprovodného programu například dvoudenní konference pro odbornou veřejnost, a to na téma Budování vysokorychlostního železničního systému v České republice.

MARTIN HARÁK

www.zdr.cz Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

Na semináři v Soči o novinkách v odbavování

Ani na východě evropského kontinentu se nezapomíná na nové technologie v odbavování cestujících. Právě o možnostech, které tyto technologie nabízejí, byl mezinárodní seminář v ruském Soči konaný ve dnech 13.-14. května pod patronací Organizace spolupráce železnic (OSŽD) a pořádaný společností Russkije železnice dorogi (RŽD) a jejich dceřinou společností pro osobní přepravu Federalnaja pasažirskaja kompanija (FPK). Akce se zúčastnilo na 170 expertů železničních dopravců z Evropy a Asie.

Prověra na zimní olympiádě

Seminář se konal pod vedením viceprezidenta RŽD a generálního ředitele FPK Michaila Akulova, který všechny přítomné seznámil s tím, jak se tyto organizace vypořádaly s přípravou a orga-

nizací letošních 22. zimních olympijských her v Soči. Během her totiž hrála železniční doprava zcela zásadní roli, a to jak při přepravě mezi olympijskými vesničkami a letišťem, tak i při přepravě k jednotlivým sportovištím ve středisku Krásná Poliana. Zdůraznil, že budoucnost v odbavování cestujících je právě ve využívání inovačních technologií, které nabízejí internet a moderní komunikační prostředky. Připomenul však, že při vší modernizaci se nesmí zapomínat na komfortní obsluhu všech nových zařízení nebo internetových obchodů, tedy aby cestujícímu nevznikly problémy při plánování cesty a odbavování díky nepochopení často stále složitějších postupů.

V následně moderované diskusi vystoupili zástupci Českých drah a představili způsob organizování osobní do-

pravy v České republice ve vztahu k provozování komerční a závazkové dopravy (i s ohledem na konkurenční linku Praha - Ostrava). Popsali rovněž stav vozidlového parku ČD, odbavovací systémy (zejména UNIPOK a POP), prodej jízdenek přes eShop s vysvětlením kontrol-



Smlouvu s FPK za České dráhy podepsal Roman Šulc (vpravo). FOTO ČD

ních mechanismů a také systém rezervace míst.

Strategické partnerství

V rámci semináře bylo podepsáno několik klíčových partnerských smluv a dohod. Jednou z nich bylo i ujednání o strategické spolupráci v oblasti mezinárodní osobní železniční dopravy mezi společnostmi ČD a FPK, které bylo připraveno v relativně krátké době čtyř měsíců. Jeho hlavní cíl spočívá v zafixování vzájemné spolupráce ve vozbě dálkových spojů mezi Českou republikou a Ruskou federací s cílem zkvalitnění jak samotné přepravy (např. připojení k wi-fi na území ČR), tak i rozvoje dalších forem odbavování (např. eShop) a zavedení nových tarifních pobídek (jízdenky na první/poslední chvíli).

ROMAN ŠULC



KRÁTCE

Průběh a výsledky externího auditu ISO

Ve dnech 12.–16. května proběhl u společnosti ČD Cargo externí audit systémů managementu kvality, environmentu a BOZP. Auditů se účastnilo osm auditorů z certifikační společnosti SGS Czech Republic. Jednalo se o kombinovaný audit, kde na vybraných jednotkách organizační struktury probíhal současně audit podle norem ISO 9001, ISO 14001 a standardu OHSAS 18001. Na základě auditních zjištění konstatoval tým externích auditorů, že:

- společnost ČD Cargo plní požadavky týkající se zajištění manažerských systémů ISO podle výše uvedených norem
- integrovaný systém řízení je dobře zaveden a je funkční
- společnost ČD Cargo prokázala proces neustálého zlepšování.

Během závěrečného jednání bylo vedení informováno, že naše společnost je doporučena k pokračování registrace dle ISO 9001, ISO 14001 a OHSAS 18001 u centrály SGS – Societé Générale de Surveillance SA v Ženevě podle podmínek této nadnárodní společnosti. Poděkování patří všem zaměstnancům, kteří se podíleli na úspěšném průběhu letošního externího auditu.

(car)

Přepřavili jsme kozlík pro hru na Žižkově

Neobvyklá přeprava kulisy, kterou tvořil tzv. kozlík pro čerpání ropy z hlubinných vrtů, proběhla ve dnech 26.–28. května mezi Hodonínem a Nákladovým nádražím Praha-Žižkov. Kozlík zapůjčilo hodonínské Muzeum naftového dobývání a geologie a účinkoval v divadelní hře „Cesty energie: Ropa“ uváděné mezi 5. a 12. červnem přímo v prostorách žižkovského nákladového nádraží, částečně i v jeho kolejích. Tato divadelní hra patří mezi aktivity radnice Prahy 3, která se rozhodla nádraží – a zejména jeho konstruktivistickou provozní budovu z první poloviny 30. let dvacátého století – zachránit před likvidací a naopak mu postupně vdechout nový život jakožto určitému alternativnímu kulturnímu centru této části Prahy.

MARTIN BOHÁČ

Putovní pohár ředitele udělen navzdory dešti

Druhý ročník fotbalového turnaje o Putovní pohár provozního ředitele ČD Cargo se uskutečnil 27. května. V letošním roce se ho zúčastnilo 11 týmů (včetně slovenského OŽŽ ZSSK Cargo). Lehká přeháňka na počátku dne nijak neovlivnila zahájení. Ve skupině A se potkaly týmy SOKV Ústí nad Labem, SOKV Ostrava, PJ Česká Budějovice, PJ Brno, GR ČD Cargo a výběr OŽŽ Cargo ze Slovenska. V druhé skupině B se pak utkaly týmy PJ Praha, PJ Ostrava, PJ Ústí nad Labem, SOKV Česká Budějovice a PJ Česká Třebová. První silnější průtrž mračen odložila poslední zápasy ve skupinách. Vše ale nasvědčovalo tomu, že turnaj dospěje do zdárného konce. Jenže silná bouřka nad hostivařskými hřišti přinesla takový liják, že už nebylo možné dále pokračovat.

O celkových vítězích tak nakonec muselo rozhodnout postavení ve skupinách po odehrané základní části. Na prvním místě se umístil celek PJ Česká Třebová, který následovaly týmy SOKV Ostrava (2. místo) a PJ Praha (3. místo). Nejlepším střelcem se stal Martin Polívka (PJ Česká Budějovice) a nejlepším gólmánem Milan Dekrét (GR ČD Cargo).

DUŠAN POUZAR



VÝMĚNA INFORMACÍ. O plánovaném výkonu se strojvedoucí dozvídají předem telefonicky. Občas je však třeba reagovat operativně.

FOTO AUTOR (2x)

Strojvedoucí na zavolání se přizpůsobují přáním zákazníka

Na požadavky zákazníků je třeba reagovat operativně. To v praxi znamená i rychlé zajištění lokomotiv a strojvedoucích na objednané výkony v příslušných lokalitách. Pro tyto účely využívají provozní jednotky ČD Cargo osobní automobily, které v případě potřeby řídí vedoucí posunu s referentskými zkouškami. Právě on zajišťuje, aby strojvedoucí byl ve správný čas na správném místě.

Jak se vypořádávají s nečekanými přesuny strojvedoucích v brněnské Provozní jednotce? Vedoucí brněnské Skupiny lokomotivních čet Radim Cimbálek vysvětluje, že pro mimořádné vlaky v takzvaných ad hoc trasách se nedá dopředu nakupovat kapacita dopravní cesty v ročním jízdním řádu nebo při jeho řádných změnách. Proto na centrálním dispečerském aparátu v České Třebové pracuje skupina zaměstnanců produktového plánování, která podle požadavků zákazníka takřka okamžitě reaguje zajištěním kapacity. Zaměstnanci provozní jednotky pak následně nasazením odpovídajícího personálu a případně i hnacích vozidel.

Vlaky, které jsou vedeny v režimu ad hoc, přepravují různé komodity. Od surového dříví, cementu, pohonných hmot, stavebnin až po obiloviny či chemické výrobky. Výjimkou nejsou ani intermodální spoje s výměnnými nástavbami (kontejnery). Podle pracovníků ČD Cargo je nutné umět v současném konkurenčním prostředí pružně reagovat na různé požadavky zákazníků. Z těchto důvodů je většina strojvedoucích Pro-

vozní jednotky Brno odborně způsobilá pro řízení lokomotiv různých trakcí a část z nich s traťovým poznáním od Děčína až po maďarskou Rajku. Někdy se odveze například jen jeden ucelený vlak, jindy třeba i několik vlaků za sebou. To záleží na každém konkrétním obchodním případě.

Někdy se vyplatí převoz strojvedoucího autem

Mnohé přepravy ad hoc jsou realizovány z odlehklých míst, která nejsou místem pravidelného nástupu strojvedoucích a dalších zaměstnanců ČD Cargo z důvodu nepravidelnosti přeprav. „Jako příklad mohu uvést stanice Vyškov na Moravě, Rakšice či Moravské Budějovice. Vhodného strojvedoucího telefonicky předem informujeme o plánovaném výkonu a po jeho příchodu na pracoviště, kdy se ohlásí strojmistrov, je podle zvolené technologie vyslán na místo začátku výkonu strojně, režírní jízdu nebo případně služebním automobilem s vedoucím posunu,“ vysvětluje šéf brněnské Provozní jednotky Zdeněk Škvařil.



Vedoucí posunu a šéf lokomotivních čet se chystají použít služební vůz.

Každá přeprava je specifická. V některých případech nechávají lokomotivu odstavenou ve vzdálené stanici a strojvedoucího na místo výkonu veze z brněn-

ské základny z ekonomických důvodů automobil. „Šetříme tím nejen neproduktivní a drahé kilometry při jízdě samostatnou lokomotivou, například z padesát kilometrů vzdáleného Vyškova do Brna a zpět, ale i pracovní dobu zaměstnanců. Přepravy ad hoc se snažíme řešit ve spolupráci s Řízením provozu v České Třebové co nejefektivněji, ale současně s cílem uspokojit potřeby zákazníků,“ dodává Radim Cimbálek.

V pondělí se objeví zakázka, ve středu se realizuje

V praxi vypadá situace například následovně. Provozní jednotka dostane, dejme tomu v pondělí, pokyn od produktového plánovače z českotřebovského centra, že je ve středu nutné přepravit ucelený vlak pražců z Uherského Ostrohu do jižních Čech s termínem dodání podle požadavku zákazníka. Po projednání rámcové trasy vlaku s provozní jednotkou, kde se zohlední plánované výluky na trase vlaku nebo volné kapacity ČD Cargo, zajistí u SŽDC produktový plánovač Řízení provozu v České Třebové kapacitu dopravní cesty, tedy trasu vlaku. „Na uvedenou informaci následně reaguje produktový strojmistř provozní jednotky zajištěním potřebného počtu strojvedoucích, popřípadě i hnacích vozidel, podle nastavené technologie, traťových poměrů a parametrů soupravy vlaku,“ doplňuje šéf brněnské Skupiny lokomotivních čet.

MARTIN HARÁČ



Další fotografie najdete ve webové verzi Zeleznice.cz.

Instruktoři zasedli kvůli předpisům do lavic

V Dopravním vzdělávacím středisku v České Třebové se ve dnech 3. a 4. června uskutečnil seminář pro zaměstnance, kteří jsou nově zařazeni na pracovní pozici „KZAM 83112 Strojvedoucí – Strojvedoucí-instruktor“. Potřeba zavést tuto pracovní pozici pramenila především z legislativních změn souvisejících se zavedením směrnice Evropského parlamentu 2007/59/ES do českého právního řádu.

Na podporu méně zkušeným

Jedním z důvodů, proč se tato pracovní pozice do systému společnosti dostává, je zavedení povinnosti průběžné kontroly a pravidelného ověřování znalostí zaměstnanců, kteří jsou oprávněnými držiteli Osvědčení strojvedoucího dle pravidel určených českou legislativou. Ta zavádí povinnost s frekvencí nejméně jednou za tři roky ověřovat znalosti u zaměstnanců s oprávněním k řízení drážních vozidel v rozsahu znalostí řízení daných kategorií a druhů hnacích vozidel na určeném druhu přepravy.



INFORMOVANOST. Novinky z oblasti interních norem a předpisů byly hlavním tématem semináře, který se uskutečnil v České Třebové. FOTO AUTOR

Jedná se o oblast dovedností teoretických i praktických na dráze celostátní a regionální. Dalším důvodem je fakt, že strojvedoucí-instruktor bude zodpovídat za odbornou přípravu zaměstnanců na pozici strojvedoucí tak, aby bylo zajištěno hladké a úspěšné absolvování zkoušky Všeobecné odborné způsobilosti a zkoušky ze Zvláštní odborné způsobilosti.

Hlídáme novinky v předpisech

Na semináři se účastníci seznámili s uskutečněnými i plánovanými změnami interních norem a dalších souvisejících předpisů, které přednesli zástupci Odboru organizace a technologie dopravy, Odboru údržby a oprav kolejových vozidel a Odboru lidských zdrojů. Velká pozornost byla věnována IN PTs10-B-2011, která upravuje pravidla pro výkon strojvedoucího, a především pak většinu novinek, které jsou v uvedené normě plánované. Přednášející se na semináři zaměřili také na novou koncepci související se zavedením již zmíněné směrnice Evropského parlamentu do české legislativy.

„Vzhledem k tomu, že nám od roku 2015 bude průběžně začínat povinnost periodického ověřování znalostí v rámci pravidel pro udržení platnosti Osvědčení strojvedoucího, bude nutné přenést pravomocí zkušební komisi. Oproti současnému stavu tedy počítáme se zapojením právě strojvedoucích-instruktorů i jako členů, potažmo předsedů zkušebních komisí,“ potvrdil Mojmir Bakalář, ředitel Odboru lidských zdrojů. Strojvedoucí-instruktoři se i v budoucnu nadále budou setkávat na seminářích, jejichž obsahem nebudou pouze odborné znalosti.

DUŠAN POUZAR

ČD Cargo

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

13/2014

zeleznicar.cd.cz

7

Cesta železniční jízdenky od popsaného papírku k čipům a kódům

Výrobní cena lepenkových jízdenek a technologie byla poměrně vysoká. Podobně jako u výrobní ceny mincí nízké nominální hodnoty se u malých tarifních relací (režijního jízdného) nebezpečně blížila hodnotě uvedené na jízdence. Tyto jízdenky se dnes staly sběratelskou raritou, která mile připomíná staré dobré časy. Vývoj však šel dál a moderní železnice proto nyní spoléhá na elektronické technologie.



ak historik byla ověřena jízdenky od předložených papírů před tím, než došlo k jejich zrušení. Kromě toho byly kartičky až po oděru kartičky od ní odlišitelné. Kromě toho byly kartičky od ní odlišitelné. Kromě toho byly kartičky od ní odlišitelné.

»» Důvodně se lidé odvažovali v vláku, údajně byly razpárány na osmerku papíru a přímý se započítaly do knih.

Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.



Expozice na kolech. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.



UČD předtím v červnu 2012, na Plzeňech ale přerušily. Kromě toho byly kartičky od ní odlišitelné. Kromě toho byly kartičky od ní odlišitelné.

ve vztahu k harvám byly vedlejší. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.



Zábava v pevnostech. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.

Změny a nástupem počítačů. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.

Komputery, průtlipy a termiony. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.

Průnik čipové karty. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.

Neginy a Sasin. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.



Harš do arzéčného lazeřinu. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.



Průnik čipové karty. Každá harva měla svůj smysl. Co čísl lepenkové jízdenky vyžadovaly, bylo ověřeno, že jejich barva odpovídá barvě lepenkové jízdenky.



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

Lidé v terénu i u počítače vyřeší dopady mimořádných událostí

Co je dráha dráhou, stávají se na ní bohužel čas od času takzvané mimořádné události. Ty mohou mít různý rozsah. Jde třeba o zranění cestujícího ve vlaku či drážního zaměstnance při posunu, střet vlaku se stromem nebo automobilem. Každopádně se jedná vždy o neplánovanou situaci, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozu. Řešení mimořádností se dotýká zaměstnanců hned několika profesí, včetně těch od Českých drah.

Prioritou je mimořádným událostem předcházet. Když už ale taková událost nastane, je třeba ji ohlásit a zabránit co nejrychleji případným dalším nepříjemnostem. Ohlášení na to správné místo má za povinnost každý, kdo na železnici pracuje. Místem pro ohlášení je zpravidla pracoviště výpravčího, dispečera SŽDC či strojmistra, pokud situace nastala v depu. Od tzv. ohlašovacích pracovišť putuje informace po předem dané cestě, která zajišťuje, aby se na místě sešli policisté, hasiči, rychlá záchranná služba a další lidé, kteří se podílejí na vyšetřování nebo odstranění následků mimořádnosti. Zaměstnanci Českých drah navíc ihned nahlašují takovou událost dispečerům osobní dopravy ČD. Jací lidé se tedy na řešení mimořádností vždy podílejí?

VLAKVEDOUČÍ

V první řadě musí zajistit bezpečí cestujících, ohledat místo nehody, a pokud to situace vyžaduje, poskytnout první pomoc a současně zavolat záchrannou službu a policisty. Cestujícím pak zajišťuje, pokud vlak stojí déle, přísun pitné vody a ve spolupráci se síťovými dispečery připoje, zvláště u posledních spojů. Všichni z vlakového doprovodu Českých drah proto procházejí zdravotním školením. Záchrana života je vždy kolektivní práce, které se zúčastňuje nejen vlakový personál, ale například i strojevodoucí a zdravotník, pokud je přítomen.



STROJVEDOUČÍ

Po každém střetu s osobou nebo silničním či drážním vozidlem je pro něj důležité zachovat chladnou hlavu. V první řadě je nutné lokomotivu nebo jednotku pečlivě zabrzdit, v případě potřeby stáhnout sběrač a okamžitě zavolat síťovému dispečerovi Českých drah. Poté je hned nutné volat výpravčímu do nejbližší stanice, aby byl rychle zpraven o nastalé situaci a například nepustil do sousední koleje další vlak a nezpůsobil tak další neštěstí. Když jsou všichni zpraveni, jde podle situace pomoci vlakové posádce například s ošetřením zraněných nebo s jejich resuscitací. Právě z toho důvodu mají strojevodoucí na stanovišti poměrně dobře zásobený kufr s pomůckami první pomoci.



DISPEČER ČD

Záchytnými body strojevodoucích a vlakových posádek jsou regionální nebo síťoví dispečeré Českých drah, kteří pomáhají jak provoznímu personálu, tak cestujícím uvízlým na trati. O mimořádné situaci na trati se asi v sedmdesáti procentech dozvědí od vlakového doprovodu. Zbývající podíl připadá na informace od provozních dispečerů SŽDC. Po nahlášení mimořádnosti si dispečer na monitoru počítače najde v programu DISOD Klient příslušnou trať, kde se událost přihodila, a obratem musí analyzovat situaci. Konkrétní rozhodnutí se odvíjí také od toho, zda je trať jedno- nebo dvoukolejná a jak je hustý provoz. Na tyto situace není žádný speciální „mustr“, každý případ je jedinečný. Při vážné události musí sehnat například autobusy náhradní dopravy, což může být o čtvrté ranní docela složitý úkol. Větší problém také nastává, když je nutné vypravit větší počet autobusů a k dispozici jsou třeba jen dva místo sedmi. Regionální dispečeré jsou v trvalém kontaktu se síťovými dispečery, kteří řídí dálkovou dopravu.



HASIČ SŽDC

Pokyn k výjezdu drážních hasičů přichází buď od zaměstnanců obsluhy dráhy, tedy přímo od výpravčího z konkrétní železniční stanice, nebo od dispečerů CDP Přerov nebo z krajského operačního střediska Hasičské záchranné služby, kam mimořádnost nahlásí například někdo z cestujících na linku 150 nebo 112. Každá jednotka požární ochrany má určený zásahový obvod, který ale není striktní a v případě větší nehody nebo nutnosti spolupráce a potřeby nasazení většího počtu sil a prostředků jednotky vzájemně spolupracují. Podle rozsahu události si může velitel zásahu operativně vyžádat další pomoc, například při nakolejování železničního vozidla nebo úniku nebezpečné látky. Jednotky jsou specializovány na zásahy na železnici. Ve výbavě mají například hydraulické vyprošťovací prostředky, vyprošťovací tanky a automobily, jeřáby a jako jediní mohou drážní hasiči zkratovat trakční vedení. U všech mimořádností zůstávají až do konce šetření a před obnovením provozu provedou ještě odklízovací práce. Nejsložitější a také psychicky nejnáročnější je pro hasiče vyprošťování osob z havarovaných vozidel, zvláště když ve vozidle zůstane někdo zaklíněný, velmi časté jsou případy sražených osob či popáleniny po zásahu proudem z trakčního vedení. Pokud takový člověk žije, jde o psychicky velmi náročnou práci.

VRCHNÍ INSPEKTOR DI ČR

Vznik každé mimořádné události oznamují provozatelé drah a jednotliví dopravci na Centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce (COP DI) v Praze. Tato povinnost vyplývá z platné legislativy. Zaměstnanec COP DI podle charakteru mimořádné události a oznámených skutečností rozhodne o tom, zda na místo vyšle vrchního inspektora, který má právě takzvanou nevhodovou pohotovost. Rozhodujícími kritérii jsou především zranění nebo usmrcení člověka, vykolejení, srážka nebo vznik škody velkého rozsahu. Případy sebevražd na širé trati, kam je zakázán vstup a je zřejmé, že takový člověk vědomě porušil předpisy, Drážní inspekce ČR nevyšetřuje. Naopak vždy vyjíždí k případům, kdy dojde ke srážce vlaků a často i ke střetnutí na železničních přejezdech. Zaměstnanci DI vyjíždějí i k mimořádným událostem, které se stanou na tramvajových, trolejbusových a lanových drahách nebo také v metru. Vrchní inspektoři DI na místě nehody provádějí mimo vlastního šetření příčin a okolností vzniku události také státní dozor nad činností pověřených osob provozovatelů dráhy a dopravců. Postupují v úzké součinnosti nejen s vyšetřovateli zúčastněných stran, ale také s velitelem zásahu, což je zpravidla drážní hasič, a policisty. Při každém výjezdu je podle vrchního inspektora nejdůležitější co nejdříve zmapovat a zdokumentovat veškeré souvislosti předcházející vzniku mimořádné události a samozřejmě i její následky.

VRCHNÍ INSPEKTOR SŽDC

Službu konající vrchní inspektor Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy SŽDC dostává nahlášení mimořádné události od vedoucího směny na Centrálním dispečerském pracovišti, který obdržel informace z ohlašovacího pracoviště, například od výpravčího. Hned poté vyjíždí s drážními hasiči na místo vzniku mimořádné události. Vrchní inspektoři šetří různé druhy mimořádných událostí – od vykolejení až po tragický střet jednoho vlaku s druhým či se silničním vozidlem. Po příjezdu na místo mimořádné události je podle interního předpisu SŽDC Dp 17 jedním z úkonů vrchního inspektora zajistit a zaznamenat všechny dostupné okolnosti vzniku mimořádné události, například zdokumentovat polohu drážních vozidel, silničních vozidel, případně i osob. Součástí této práce je mimo jiné zajištění rychloměrového proužku z mechanického či stažení dat z elektronického rychloměru. Dále inspektor SŽDC zajišťuje i výstupy z drážních zařízení. Třeba u železničních přejezdů se jedná o stažení a vyhodnocení dat z takzvaných černých skříněk, kde zjišťuje, zda zařízení bylo technicky v pořádku a vykazovalo určitou činnost. Druhá a neméně důležitá součást práce inspektora je v kanceláři u počítače, kde musí všechny podklady pečlivě prostudovat a závěry vyšetřování elektronicky zanést do podkladového materiálu s názvem Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události.

POLICISTA

Primárním úkolem policisty je přesné zjištění místa a druhu mimořádné události a vyslání hlídky na místo. Zpravidla se o nehodovém místě dozví od výpravčího, který má tuto informaci od strojevodoucího nebo posádky vlaku. Druhým neméně důležitým úkolem policijní hlídky na místě mimořádné události je zajištění místa události, zjištění počtu zraněných nebo usmrcených lidí. Důležitým úkolem je ve spolupráci s výpravčím vyloučení místa mimořádné události na trati z dalšího provozu. Všechny na místě zjištěné informace policisté předávají na operační středisko PČR. To posléze zajistí vyrozumění například rychlé záchranné služby či hasičů a dalších policejních složek. Většina střetů vlaku s člověkem bohužel končí smrtelným úrazem. Pokud se ale například podaří zachránit posádku bouraného automobilu nebo jsou ve vlaku zranění, policisté umějí poskytnout první pomoc ještě před příjezdem záchranky. Problémy bývají hlavně se zjišťováním a zajišťováním případných svědků mimořádných událostí na železnici. Svědci takových událostí bývají často traumatizováni, nejsou schopni poskytnout relevantní svědectví a velmi často potřebují psychologickou pomoc, kterou musí policisté umět zvládnout.

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Chodsko – Klenci pod Čerchovem, hotel Výchledy

Termín: 27. 6.–31. 10. 2014, ubytování v 1–3lůžkových pokojích s vlastním sociálním zařízením, cena: 585 Kč za osobu a noc s polopenzí.



Chorvatsko

Drvenik – Zagreb, Plaža, Aroma Botanika

2–4lůžkové pokoje, 7. 9.–16. 9. 2014, autobusem 10 dní s polopenzí
Cena: 4 700 Kč dospělí, dítě do 12 let: 3 800 Kč. (Ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny SŽDC a ČD.)

Cena zahrnuje: ubytování na 7 nocí za osobu, polopenzí, dopravu luxusním autobusem, spotřebu energií, vody, plynu, ložní prádlo, ručníky, pobytovou taxu, služby delegáta, pojištění CK proti úpadku a komplexní cestovní pojištění.



Kypr

Protaras – hotel Mimosa/Crystalla

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

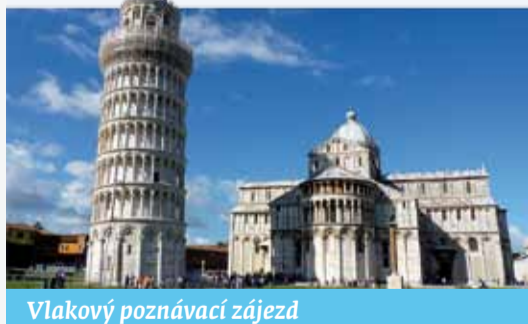
Lastová cena: 15 300 Kč dospělí, dítě do 12 let: 4 950 Kč. (Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.) Cena zahrnuje: ubytování na 11 nocí za osobu, polopenzí, dopravu včetně letištních tax a transferů, služby delegáta, pojištění CK proti úpadku a komplexní cestovní pojištění.



Slovensko

Orava – hotel Studnička

Hotel s rodinnou atmosférou, 1–4lůžkové pokoje s vlastním sociálním zařízením, TV, cena: od 3 750 Kč za osobu na 7 nocí s polopenzí, dětské a seniorské slevy.



Vlakový poznávací zájezd

Toskánsko – krajinou vinic a renesančních umělců

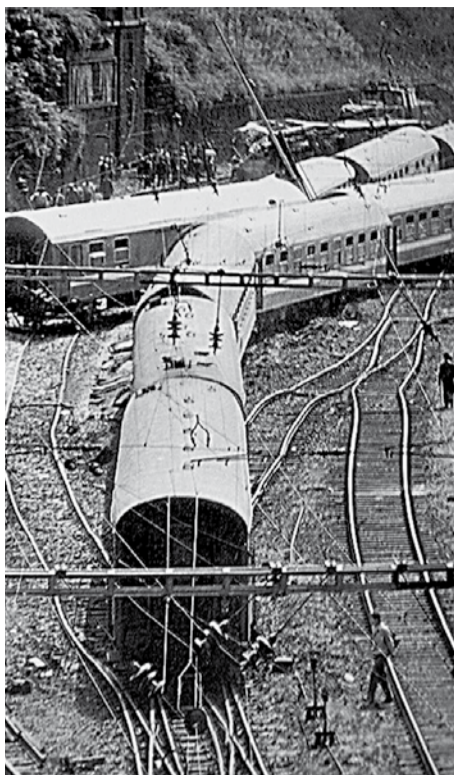
Termín: 27. 10.–31. 10. 2014

Cena: 4 290 Kč, 2x ubytování se snídaní

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

Pojeďte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova.

Více informací najdete na www.cdtravel.cz.



CO SE STALO

Vykolejení lokomotivy ES 499.0010 a sedmi vozů Ex 271 Meridian na nádraží Bratislava hlavní stanica.

NÁSLEDKY

Zahynul strojvedoucí Ex 271, zraněn pomocník strojvedoucího i strojvedoucí staniční zálohy na lokomotivě S 458.0004. Zraněno 18 cestujících z Ex 271 a vlakvedoucí. Hmotná škoda cca 6,8 milionu korun.

PŘÍČINA

Překročení maximální povolené rychlosti o 63 km/h a následné vykolejení na výhybce č. 58 postavené do vedlejšího směru.

ODPOVĚDNOST

Oficiálně strojvedoucí Ex 271 chybnou manipulací s brzdícím, vlivem které došlo k vyčerpání zásoby vzduchu v brzdové soustavě Ex 271.

Bratislava 1977: Příběh expresu Meridian

Přesně před 37 lety došlo na lamačském zhlaví stanice Bratislava hlavní stanica k tragické události, jejíž příčiny vyvolávají dodnes mnoho otázek. Proč vjel Ex 271 Meridian do stanice rychlostí 93 km/h místo nařazené třicítky? Bylo brzdové zařízení vlaku zcela v pořádku? Došlo snad k technologické chybě při výrobě brzdových hadic? Nebo udělala fatální chybu lokomotivní četa?

Osmadvacátý červen 1977 – horký letní den na sklonku školního roku byl jako každý jiný. Ovšem jen do tří čtvrtě na deset dopoledne, kdy se ze tmy Lamačského tunelu bezprostředně před zhlavím bratislavské hlavní stanice začal ozývat zlověstný hukot. O dvě minuty později z portálu – kde vlaky nesmí překročit 30 km/h – vyjel ze tmy tunelu rychlostí 93 km/h Ex 271 Meridian jedoucí z Berlína do (tehdy jugoslávského) Baru. Expres vjíždí na první výhybku (č. 56) postavenou doleva, následuje výhybka 57 ve směru doprava, na které se lokomotiva ES 499.0010 utrhne od soupravy, opouští koleje a po 152 metrech nekontrolovatelného letu naráží do opěrné zdi. Ani tady se nezastavuje a následně smete stojící staniční zálohu zastoupenou Žehličkou S 458.0004. Po dalším nárazu do zdi se nebohá Gorila otáčí o 180 stupňů a ulehá na bok. Tato apokalyptická scéna je jejím posledním angažmá. „Desítku“ už nikdo nikdy nevzkřísí.

Pomocník strojvedoucího přežil

Stejně tragická byla nehoda i pro strojvedoucího Meridianu. Podle zprávy federálního ministerstva dopravy (FMD) vypadl během destrukce lokomotivy ze stanoviště a na místě zahynul. Se zraněními přežil jeho pomocník, takže mohl poskytnout výpověď, jež by vedla k objasnění příčin nehody. A právě v tomto okamžiku se začala tvořit spirála nejasností, snad i záměrně utajovaných faktů, které nebyly dodnes uspokojivě vysvětleny. V širších souvislostech byla totiž tehdy ve hře důvěry-

hodnost socialistických výrobců působících v rámci RVHP. Konkrétně polského výrobce dodávajícího brzdové hadice propojující brzdovou soustavu i soupravy Meridianu.

Oficiální verze budila nedůvěru

Jablkem sváru vyšetřovatelů a strojvedoucí, kteří hájili čest svého zahynuvšího kolegy, se stal verdikt FMD, který jako hlavního viníka určil právě muže, jenž seděl za kontrolérem ES 499.0010. Přestože Ex 271 bez sebestřednějšího problému krátce před nehodou snížil rychlost na 40 km/h při průjezdu stanicí Bratislava-Lamač, po následném zvýšení rychlosti na 96 km/h se ani při použití rychlobrzdy brzdny účinek nedostavil. Oficiálním důvodem byla shledána chybná manipulace s brzdícím, kdy měl strojvedoucí za 26 sekund třiadvacetkrát přestavit brzdící do krajních poloh (vysokotlaký švih – rychlobrzda), čímž mělo dojít k vyčerpání vzduchu z brzdících jímek vozů soupravy. Tragédii však jistě napomohl i fakt, že elektrodynamická brzda lokomotivy, která mohla rychlost výrazně snížit, byla kvůli poruše mimo provoz, což nebyla tehdy nikterak výjimečná záležitost.

Schůzka zástupců FMD se strojvedoucími, kteří se s verdiktem nehodlali smířit, se zvrhla v konfrontaci, během které se objevil mnohem pravděpodobnější scénář. Brzdové hadice polského výrobce byly mnohem měkčí vlivem použití pogumované tkaniny pouze z jejich vnější strany. Již dříve bylo v provozu zjištěno, že z vnitřní strany hadic se odchlupují kousky netextilní gumy. Pokud k tomu došlo

i před vjezdem Meridianu do Bratislavy, mohlo to znamenat vytvoření nechtěné „zátky“, která zabránila proudění vzduchu v brzdovém potrubí.

Gorila sloužila jen dva roky

Tomu by nasvědčoval i fakt, že po vykolejení a utržení lokomotivy od vlaku vozy zastavily vlivem úniku vzduchu z hlavního potrubí. Kdyby byla příčinou nehody oficiální vyčerpání brzdových jímek, vagony by pravděpodobně následovaly nehezky osud lokomotivy. Pro tu životní pouť v Bratislavě skončila, a to i přesto, že byla do provozu nasazena teprve před necelými dvěma lety před tragédií – na podzim 1975. Za svého „životu“ ujela pouhých 312 tisíc kilometrů. Její poškození bylo tak velké, že byla takřka okamžitě administrativně zrušena. Není bez zajímavosti, že podobný osud postihl i její o číslo nižší sestru. Stroj 350.009 byl zrušen po nehodě u Nových Kopist v listopadu 1989 (viz Železničář č. 22/2012) při srážce expresu Balt-Orient s osobním vlakem. Stejně jako tato nehoda nebyla ani tragédie Meridianu nikdy věrohodně objasněna a oficiálně tak leží tíha viny na zahynuvším strojvedoucí. Teorie o vadě polských hadic, díky které mohlo dojít k naprosto zásadnímu snížení brzdícího účinku, nebyla podle dostupných pramenů nikdy prověřována, natož uvažována jako příčinná souvislost. O něčem však hovoří fakt, že záhy po nehodě a v naprosté tichosti byla technologie výroby v Polsku změněna a další hadice již měly „standardní“ tuhost.

VÁCLAV RUBEŠ

INZERCE

VRÁTÍME VÁM AŽ 18 SPLÁTEK

Spojte si své půjčky a ušetřete.

OPTIMALIZACE ÚVĚRŮ

Pro zaměstnance ČD připravena zvýhodněná nabídka bankovních služeb.

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

Vítejte v **UniCredit Bank**

Reprezentativní příklad bez započtení odměny: Chci si půjčit 250 000 Kč • Celková výše úvěru 293 752 Kč zahrnuje poplatek za poskytnutí úvěru ve výši 1 500 Kč a poplatek za pojištění ve výši 42 252 Kč • Doba trvání úvěru 84 měsíců • Úroková sazba 9,90 % p. a. • Výše měsíční splátky 4 862 Kč • Roční procentní sazba nákladů (RPSN) 16,32 % p. a. • Celková splatná částka 409 603 Kč • Úroková sazba je platná v případě sjednání pojištění schopnosti splácet a aktivně využívaného účtu v UniCredit Bank (popř. podepsané mobility účtu).
Výše odměny za řádné splácení v podobě vrácených splátek tak v případě uvedeného příkladu může činit až 87 516 Kč, což odpovídá úrokové sazbě ve výši jen 2,65 % p. a. Odměna za řádné splácení se vztahuje jen na stoučené stávajících závazků do jedné výhodné PRESTO Půjčky s dobou splatnosti 84 měsíců, při neuskutečnění předčasného splacení celé nebo části půjčky a nerealizaci odkladu splátek.
Toto sdělení slouží pouze pro informační účely a není návrhem na uzavření smlouvy.

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

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

CD Travel
Člen Skupiny ČD

Expert na železniční historii pomáhá s obnovou vozů

Koleje ho lákaly už v raném dětství. Fotografovat dopravní prostředky začal v roce 1971, když se stal členem kroužku městské dopravy a koupil si první fotoaparát. Ivo Mahel se této činnosti začal systematicky věnovat od jara 1973, kdy se blížil konec parního provozu v Praze. Později ho zláskaly grafické a redakční práce, ale zůstal věrný bádání v železniční historii, modelařině a spisovatelskému řemeslu. Podílí se na grafické podobě rekonstruovaných vozidel.

Asi jako většinu železničních fanoušků ho na začátku přitahovaly hlavně lokomotivy. Postupně se ale začal zajímat o vývoj železniční sítě a staveb nebo vozů. Kupodivu už od dětství měl rád drážní předpisy. Jeho maminka totiž pracovala na železnici jako úřednice v kanceláři. Když za ní někdy přišel do práce, dala mu některý z předpisů na čtení, aby se nějak zabavil. Důležitým mezníkem pro něj bylo i členství v pražském kroužku městské dopravy.

„Když jsem počátkem osmdesátých let začal s vlastní stavbou modelů železničních vozů, záhy jsem zjistil, že do té doby publikované texty, které na první pohled vypadaly precizně, neobsahují ani zdaleka takové podrobnosti, jaké jsem potřeboval. Proto jsem se v tu dobu upnul na vlastní bádání a shromažďoval a třídil všechny údaje o vozech, fotografoval různé vraky nebo vozy upravené pro pomocné účely,“ vzpomíná Ivo Mahel. Na podzim roku 1994 se stal redaktorem časopisu Železnice. „Už předtím jsem byl v redakční radě a v časopise publikoval. Postupně jsem pronikal

do různých tajů polygrafie, technologie a možností ofsetového tisku. Jenže časopis na konci roku 1997 zanikl.“

Autor grafických nářezů

V porevoluční době se Ivo stal známý především jako autor precizních grafických nářezů tramvají, vlaků, autobusů či dopravních map. Říká, že jeho tatínek byl vysokoškolským učitelem deskriptivní geometrie, a tak doma často rýsoval při přípravě skript, tehdy samozřejmě klasicky tuší a na „pauzák“. Ivo tak měl možnost okoukat některé figle, zejména jak na hotových výkresech odstraňovat drobné vady a napravovat chyby. Když v letech 1977 až 1978 dělal redaktora zpravodaje kroužku městské dopravy, uplatnil již několik svých výkresů a poté se na něj začali obracet kolegové, když potřebovali výkresy k nějakému svému dílu.

V devadesátých letech začal experimentovat s počítačovou grafikou nejprve na domácím počítači Atari. Když pak byl v roce 1998 postaven před úkol zpracovat do jedné knihy asi třicet výkresů pražských tramvajových vozidel během jednoho měsíce, zkusil první z nich zpracovat na počítači programem CorelDraw. Protože se tato cesta ukázala jako schůdná, od té doby „kreslí“ především na počítači. Jen doufá, že klasické postupy úplně nezapomněl, kdyby byla potřeba je ještě někdy použít.

Jaký nátěr nebo nápis patří na vůz?

Asi před patnácti lety se na Ivo Mahela obrátili bývalí kolegové z Českých drah s prosbou o pomoc při návrhu nátěru a nápisů pro tehdy upravenou soupravu vozů Bam, původně Calm. Mnoho podkladů tehdy ještě k dispozici neměl, ale výsledek jeho práce byl považován za uspokojivý, protože pak následovaly další požadavky k nátěrům mnoha různých vozů pro nostalgické vlaky a k nápisům na nich. Pracoval například na nápisích pro soupravu motorového vozu řady 820 s přípojnými vozy Balm a BFalm či prototypový motorový vůz 810.002 nebo patrovou jednotku Bp 930. Letos to byla například elektrická jednotka řady 451 v rámci příprav 50. výročí této řady.

IVO MAHEL

Po ukončení studií na Strojní fakultě ČVUT pracoval necelých patnáct let u ČSD/ČD v různých technických funkcích; nejprve v Lokomotivním depu Praha střed a později na Správě Severozápadní dráhy. Od roku 1993 se pohyboval v soukromých firmách. Spolupracoval na několika desítkách publikací, je autorem řady článků v odborných časopisech, ale i grafických návrhů. Jako konzultant pomáhá v oblasti kolejových vozidel například i Českým drahám. Podílí se na přípravě výroby různých železničních modelů, zejména připravuje podklady k nátěrům a nápisům i pro několik špičkových světových výrobců.

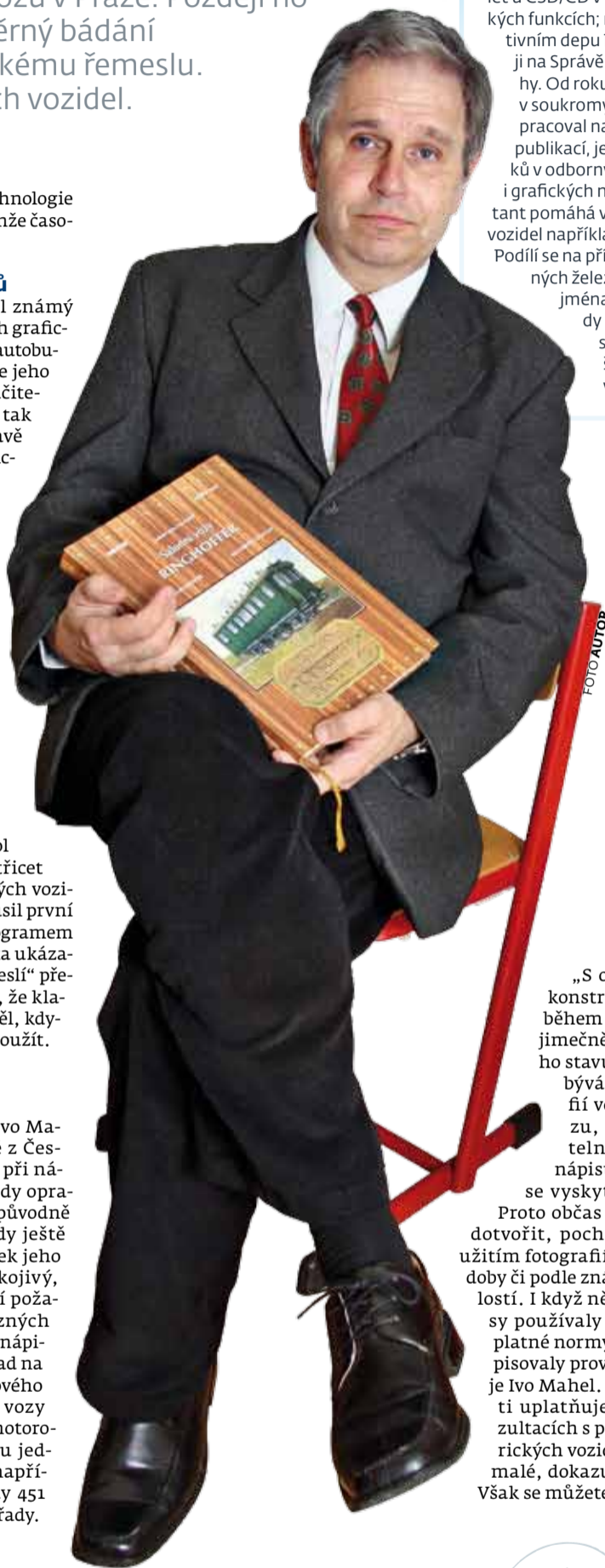


Foto: autor

„S ohledem na četné rekonstrukce, kterými vozidla během času prošla, se jen výjimečně upravují do původního stavu. Velkým problémem bývá, že dobových fotografií vozů z běžného provozu, na nichž by bylo zřetelné provedení malých nápisů třeba na podélníku, se vyskytuje jen velmi málo. Proto občas nezbyvá než historii dotvořit, pochopitelně aspoň s využitím fotografií jiných vozů ze stejné doby či podle známých dobových zvyklostí. I když některé dílny pro nápis používaly staré šablony, ačkoli platné normy už po řadu let předepisovaly provedení jiné,“ vysvětluje Ivo Mahel. Své bohaté zkušenosti uplatňuje při odborných konzultacích s pracovníky Depa historických vozidel ČD. A to, že nejsou malé, dokazuje ve svých knihách. Však se můžete sami přesvědčit.

MARTIN HARÁK

vratte se
20 let
zpět

KNIŽNÍ DÍLO

- Zmizelá Praha – železnice a železniční tratě. Publikace shromažďuje především fotografie dokumentující proměny železnic. Na prvním dílu, vydaném v roce 2009, spolupracoval, druhý díl z roku 2013 vydal již pod svým jménem, třetí díl by měl vyjít letos na podzim.
- Salonní vozy Ringhoffer, kniha vydaná v roce 1999, jejímž spoluautorem byl Ludvík Losos, shromažďovala dostupné informace o špičkových produktech smíchovské Ringhofferovy vagonky.
- Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy z roku 2005 jsou jakýmsi katalogem všech tramvají, vozidel metra i pozemních lanovek v Praze.
- Tramvaje v České a Slovenské republice, kniha vydaná v roce 1995 v němčině a o tři roky později v češtině, nabízí souhrnný přehled o tramvajových provozech na území bývalého Československa.
- Historie městské hromadné dopravy v Praze – kniha, která se dočkala už tří vydání (1995, 2000 a 2005), shromažďuje historické údaje o vývoji pražského městského dopravního systému.
- Historická vozidla MHD ve sbírce Technického muzea v Brně – přehled exponátů s výkresy jednotlivých vozidel vydaný v roce 2009.

RETRO

V magazínu ČD pro vás byla vyhlášena anketa o nejhezčí stanici. Zúčastnilo se jí celkem 185 čtenářů, kteří označili celkem 154 stanic nebo zastávek. Čtrnáctkrát se octla na tipu pardubická stanice, takže obsadila první místo před Prahou hlavním nádražím.

Ůryvek z jednoho dopisu velebičského Pardubice: „Na pardubickém nádraží přestupuji již více než 27 let (od svých cca 6 měsíců). Vždy jsem se těšila na

výbornou vanilkovou zmrzlinu, kterou prodávali ve vestibulu, a samozřejmě také na pardubický perník a na bílé králíčky, pasoucí se na trávníku před nádražím. Těší mne,

že v nádražní hale lze až do večera koupit čerstvé ovoce a zeleninu. Škoda jen, že za použití WC si účtují čím dál vyšší ceny (momentálně 4 Kč). Přesto mám pardubické nádraží ráda.“

Za čerstva jsme přijeli vítězství v anketě oznámit přednostovi osobní stanice Pardubice Miroslavu Ježkovi. Řekl nám: „Zpráva mě potěšila, i když samozřejmě máme nedostatky ještě dost. Do funkce



Nejhezčí železniční stanice: Pardubice

jsem nastoupil k 1. červenci a hned jsem zjistil, že největší potíže budou s dřívě uzavřenými smlouvami, které z různých důvodů nelze ihned vypovědět, přestože jsou pro stanici ne zrovna výhodné. Například pronajaté reklamy na ochozu v hale vyložené hyzdí vzhled. V posledním období jsme investovali 30 000 Kč na obnovu květinové výzdoby v hale a reklamy tam straší dál. Také stánky v hale nebyly vybírány

podle architektonické stránky, i když účelově vyhovují.

Vůči cestujícím máme velké rezervy. Je to například chybějící výpočetní technika, ne úplně dobrý informační systém. Plánujeme informační centrum, v němž by byla směnárna, mezinárodní pokladna, nepřetržitá informační služba s příslušnou technikou pro rychlé vyhledávání např. i mezinárodních spojů – máme již i vyhledávaná místa

v hale. Výchledově se chceme také zbavit hracích automatů, jakmile vyprší smlouva. V úklidu máme také rezervy; pro obsluhu strojů máme však určeny nízké tarifní třídy, např. 2. Potom o práci mají zájem jen Romové, a to nebyvají nejspolehlivější pracovníci. Potřebovali bychom špičkové stroje s kvalifikovanou a lépe zaplacenou obsluhou.“

Také na nádraží Praha Wilsonovo byli potěšeni druhým místem. Je ovšem třeba

podotknout, že téměř všichni, kteří tipovali Prahu hlavním nádražím, podotýkali: ale bez bezdomovců! Přednosta přepravní stanice ing. Marada nám řekl: „Těší nás to, i když bychom byli ra-

ději první. S bezdomovci je to ještě setrvačností. Díky policii jsme přes léto pobudu vytlačili, uvidíme, jak to bude, až začne zima. Je to proti předchozím letům určitě zlepšení. Máme samozřejmě i rezervy v čistotě. Ačkoli: v nedávných dnech Česká obchodní inspekce celkem čistotu v hale kvitovala a byli i spokojeni s úrovní stánků.“

Železničář č. 43/1994 – IVO ŠTECHA

POŠTA

Na kalendář se hodí přidat technické údaje

Mám váš nástěnný kalendář Železničáře a rád se opakovaně dívám na lokomotivy, které tam jsou. Pro příští rok ale navrhuji toto malé vylepšení: pod dolní lištu, kde je číslo stroje, celkový obrázek a přehledný měsíční kalendář, by se určitě vešel rámeček se základními technickými údaji o zobrazeném stroji. Proč? Kalendář mají podle mě jen lidé se vztahem k technice a údaje by jim usnadnily orientaci. Ať se vám kalendář na příští rok vyvede!

ZDENĚK KADLČÍK

Odpověď redakce: O kalendář Železničáře byl opravdu velký zájem. Co se týče kalendáře na rok 2015, bohužel nedokážeme říct, zda vzhledem k úsporám v oblasti marketingu bude možné ho zrealizovat. Pro zájemce se připravuje klasický nástěnný a stolní kalendář ČD.

Ostravská muzejní noc v drážním muzeu



V sobotu 7. června se uskutečnil šestý ročník festivalu Ostravská muzejní noc. Mezi třiceti čtyřmi organizacemi, které se do akce zapojily, nechybělo ani Železniční muzeum moravskoslezské, umístěné v nádražní budově stanice Ostrava střed. To pro návštěvníky, kterých přišlo 552, připravilo od 17 hodin kromě vlastní expozice i doprovodný program, z něhož se někteří o činnosti muzea dozvěděli poprvé. V něm nechyběly kvízové otázky s drážní tematikou pro starší, ale pamatováno bylo i na menší děti, které měly k dispozici omalovánky, vystřihovánky s lokomotivami a malé vličky na hraní. Ke zhlédnutí byla připravena projekce filmů a velký zájem byl i o turistické známky s motivem muzea.

PAVEL SLÁDEK

Den dětí se strašidly, příště s námořníky



Na Mezinárodní den dětí, který se konal v neděli 1. června, si připravili organizátoři SŽCD Poběžovice program pro své nejmenší. Stejně jako v předchozích ročnících byl den na určité téma. Letos to byly „Strašidla a hororové postavy“. Děti a jejich rodiče přišli stylově oblečení na zahradu jednoho z organizátorů, kde se celá akce konala. Zde byly pro děti připraveny zábavné soutěže, za které byly odměněny nejen sladkou, ale i věcnou cenou. Už se připravuje i sedmý ročník této oslavy s tématem „Námořníci a vše, co k tomu patří“.

JAN VYDRA

Krádeže nafty se netýkají jen lidí zvenku?

Je mi 55 let a jako strojvůdce jezdím 33 let. Ze své zkušenosti jsem zjistil, že technologie jízdy strojvedoucích se značně liší, někdy až o 100 litrů nafty za směnu, což je zarážející. Když přebíráte službu po některých kolezcích, skoro žádnou naftu v nádrži nemáte. Zraje ve mně podezření, že z nádrží teče nafta někomu „do kapsy“. Když jsem se o tom zmínil v depu, moc pochopení se mi nedostalo. Přivítal bych, kdybyste se tomuto problému někdy na stránkách Železničáře věnovali. Diskuze na toto téma je podle mě potřebná.

A. S.

Odpověď redakce: O krádežích nafty jsme v posledních letech již v Železničáři několikrát informovali. Na možné zapojení zaměstnanců ČD do trestné činnosti jsme se ale vyloženě nesoustředili. Nelze vyloučit, že se k tomuto problému vrátíme.

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

