



Železničář

ČÍSLO 13 | ROČNÍK XXII

ČTRNÁCTIDENÍK

2. ČERVENCE 2015 | CENA 15 Kč

InterPanter

INTERPANTER V ČÍSLECH

| | Třívozový | Pětivozový |
|---------------------------------|----------------|----------------|
| Trakční systém | 3kV/25kV 50 Hz | 3kV/25kV 50 Hz |
| Max. rychlost | 160 km/h | 160 km/h |
| Výkon | 6 x 340 kW | 8 x 340 kW |
| Délka jednotky | 79,4 m | 132,4 m |
| Počet sedadel (z toho 1. třída) | 200 (25) | 350 (42) |
| Počet míst pro vozíčkáře | 2 | 2 |
| Počet míst pro kola a kočárky | 10 + 6 | 15 + 8 |



Na okruhu byla slavnostně pokřtěna nová šelma dálkové dopravy Premiéra InterPanteru ve Velimí

Nejnovější přírůstek do rodiny šelem národního dopravce v podobě první jednotky pro meziregionální a dálkovou dopravu – InterPanter – byl slavnostně představen odborné veřejnosti a novinářům ve čtvrtek 25. června 2015. V areálu Zkušebního centra VUZ podstoupila jednotka 660.101 také křest zástupci výrobce i objednatele. V běžném provozu by se měla objevit na přelomu září a října letošního roku hned poté, co absolvuje letní maraton zkoušek. Už nyní ale můžeme prozradit mnoho zajímavostí.

Počasi jako na objednávku panovalo nad středočeskou Velimí od samého rána. Poté, co Česko po dva týdny zahalovala nízká oblačnost a zem zkrápěl déšť, kvitovali fotografové možnost zvětšit historický okamžik za slunečního svitu s velkým povděkem. Důvod byl nasnadě – zbrusu nová jednotka, navíc první v historii české proveniencí určená pro dálkovou dopravu, se nepředstavuje každý den. Hlavní hvězdou se stal pětivozový InterPanter, první ze čtrnácti objednaných pro rychlíkové spoje ČD.

Přízeň s RegioPanterem nezapře
Na první pohled je velmi podobný svému rodovému sourozenci RegioPanteru a velká část technických fines byla z této úspěšné elektrické jednotky, představené na podzim 2011, převzata. Při bližším prozkoumání je ale rozdílů více. Velká část z nich se týká určení jednotky pro delší trasy. Interiér je více rozčleněn, ubytovaných dveří. Naopak více prostoru mají cestující pro svá zavazadla, elektronický rezervační systém informuje o obsazenosti každého sedadla. Ta jsou ergonomicky polstrovaná s možností polohování. V jednotce jsou navíc oddělené oddíly pro cestující s dětmi, nechybějí držáky pro jízdní kola a místa pro dětské kočárky.

K dispozici je audiovizuální informační systém nebo wi-fi. České dráhy chtějí jednotky vybavit také zjednodušenou verzí palubního portálu. Další novinkou je systém AVV, tedy automatického

vedení vlaku. Trakční výzbroj – opět umístěná kompletně na střeše – umožňuje provoz na obou napájecích soustavách, což vozidlo předurčuje k využití na rychlíkových linkách kdekoliv pod měděnou pavučinou.

Zacíleno na komfort pro všechny

O tom, kde konkrétně to bude, se zatím vedou s Ministerstvem dopravy ČR intenzivní jednání a zástupci Českých drah, přítomní na slavnostním křtu, nechtějí předbít výsledkům. „Slibujeme si od jednotek novou fázi určitého rozvoje a další vylepšení služeb pro cestující. Přitom jsme rádi, že v soutěži, ze které InterPanter vzešel, zvítězila česká firma, což pro České dráhy přináší výhody například v zajištění servisu a zároven podporu českému průmyslu,“ uvedl na tiskové konferenci předseda představenstva ČD Pavel Krtek.

Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu, jej doplnil slovy: „InterPanter je důkazem, že se jako národní dopravce nesoustředíme na jednu linku, ale činíme vše pro to, abychom vysoký standard nabídli plošně. Také proto jsme požadovali, aby se v jednotce, ve které náš zákazník stráví tři nebo čtyři hodiny, cítil opravdu komfortně.“ Kromě technických vlastností chce národní dopravce tohoto cíle dosáhnout mimo jiné také instalací automatů pro prodej nápojů a občerstvení, které se v českém vozidle objeví vůbec poprvé.

VÁCLAV RUBEŠ

SLOUPEK

Naším cílem jsou kvalitní služby

Představení nové jednotky InterPanter je dalším krokem pokračující obnovy vozidlového parku. Zatím jsme do vlaků od roku 2008 investovali 37 miliard korun. Desítky nejmodernějších souprav na tuzemských kolejích tak jezdí v barvách Českých drah, a to v dálkové i v regionální dopravě.



Pavel Krtek
předseda představenstva ČD

Každý velmi dobře zná Pendolina a railjety, ale lidé v krajích denně využívají RegioSpidery, RegioSharky nebo RegioPantery. V příměstské dopravě Středočeského či Moravskoslezského kraje jezdí CityElefanty a na další regionální spoje nasazujeme vozidla modernizovaná. Zkrátka chceme zákazníkům poskytovat stejně kvalitní službu na koridorových tratích i v jednotlivých regionech.

Jako je všem občanům dostupná státem garantovaná zdravotní péče nebo sociální služby, musí mít všichni možnost důstojně cestovat za prací, k lékaři nebo k příbuzným. Právě v tom vidíme úlohu národního dopravce, který je zřízen ze zákona, aby zajistil plošnou dopravní obslužnost.

V souladu s průběžně aktualizovanou strategií obnovy vozidlového parku proto budeme dál pokračovat v modernizaci, abychom dokázali, že své závazky plníme. Zároveň je však důležité důsledně dbát na kvalitu servisu a na bezchybné poskytování služeb. I sebemenší pochybení může být v době internetu a sociálních sítí zámkou pro veřejnou kritiku, která může, byť by se nezakládala na objektivní skutečnosti, vážně poškodit jméno společnosti a dehonestovat práci všech zaměstnanců Českých drah. A to by byla škoda, protože jsme za poslední léta ušili opravdu velký kus cesty vstříc našim zákazníkům.

INFORMUJEME



Letní novinky na jihu Čech: ČD Bus Šumava i parní vlaky

Vedle tradičního Léta s párou obohátí letošní turistickou sezonu v jižních Čechách nové ČD Busy Šumava i srpnová jízda railjetu na oslavu 190 let od zahájení stavby první koněspřežné dráhy v Evropě.

ČD Bus Šumava je projekt, který nabídne propojení železnice s řadou míst, kam dosud nejezdila pravidelná veřejná doprava. Novinka začne platit 4. července a autobusové linky pojedou až do 30. srpna vždy o sobotách a nedělích. „V posledních letech zaznamenáváme trvalý růst počtu přepravených cestujících v turisticky atraktivních oblastech Šumavy. Proto jsme připravili projekt, který je unikátní rozsahem i vzájemnou provázaností s našimi vlaky,“ vysvětlil Jiří Kafka, ředitel Regionálního obchodního centra ČD v Českých Budějovicích.

Vyrazí celkem šest linek

V nabídce ČD Bus Šumava je šest linek: Nové Údolí – Trístoličník, Lipno nad Vltavou – Svatý Tomáš, Lipno nad Vltavou – Černá v Pošumaví, Lenora – Kvilda, Holubov – Krasetín a Kaplice – Český Krumlov. Každá z linek má své „nej“, například nejkrásší Holubov – Krasetín umožní dostat se od vlaků ze směru od Českých Budějovic i Českého Krumlova pohodlně k nástupní stanici lanové dráhy na Klef. Nejžádanější je dlouhodobě linka Lipno nad Vltavou – Černá v Pošumaví. Zajistí návaznost mezi Lipnem nad Vltavou a vlaky ČD v Černé v Pošumaví. Obslouží i další turistickou destinaci ve Frymburku s možností použití přívozu do Frýdavy. V Černé v Pošumaví je zajištěna návaznost na vlaky ve směru Nová Pec a Nové Údolí s možností přestupů na autobusy do Bavorska či na Zelené autobusy národního parku.

Na projektu ČD Bus Šumava spolupracují České dráhy právě s Národním parkem Šumava a bavorskou železnicí Ilztalbahn. „Jde nám hlavně o komfort návštěvníka Šumavy a o to, aby maximálně využil našich Zelených autobusů. To by nikdy úplně nefungovalo, aniž bychom se domluvili především s Českými drahami, na něž jsme přímo navázáni,“ konstatuje mluvčí Správy Národního

parku Šumava Jan Dvořák. Zavedením ČD Bus Šumava se podařilo vytvořit dopravní systém, který zahrnuje vlakové i autobusové linky v celé oblasti Šumavy bez ohledu na státní hranici. Cestovat lze na jednu jízdenku, kterou si cestující koupí v jakémkoli vlaku ČD či v osobní pokladně. Takže lístek z Brna na Kvildu není fikce koupit si najednou jízdenku na vlak i na ČD Bus Šumava.

Nejrozsáhlejší nabídka jízdy historickým vlakem v České republice tradičně zahrnuje trasu z Černé v Pošumaví po břehu Lipna přes Novou Pec a Stožec až do Nového Údolí. Ve vlaku budou historické vozy 3. třídy s plošinkami, bufetový vůz a otevřený vyhlídkový vůz. V čele pojedou parní lokomotiva 310.093. Poprvé se parní vlak vydá na šumavské tratě v sobotu 18. července a pojedou každou sobotu a nedělí až do neděle 9. srpna. Navíc je pro turisty připraven zvláštní noční parní vlak v pátek 7. srpna. Zájemcům nabídne možnost pozorování nočního oblohy v prostředí Národního parku Šumava.

Lahůdka v podobě railjetu

Jízdu railjetu a dalším doprovodným programem České dráhy oslaví výjimečné výročí: 190 let od zahájení stavby koněspřežné dráhy u Netřebic. V sobotu 22. srpna přijede do Českých Budějovic moderní souprava railjet a bude pokračovat přes Kaplici až do Summerau, kde se setká se stejnojmennou rakouskou jednotkou. Vlak s názvem „Oslava koněspřežné dráhy“ vyjede z Prahy v 6.44 a pojedou přes Plzeň do Českých Budějovic, kam dorazí v 10.33 a bude pokračovat do Summerau. Dopravní program včetně přehlídky historických i současných kolejových vozidel je připraven na nádraží v Kaplici a defilé lokomotiv návštěvníci uvidí v Bujanově.

RADKA PISTORIUSOVÁ

Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle plakát s letní tematikou.



Příští číslo Železničáře vychází 23. července.

PRO ZAMĚSTNANCE

**Změny v předpisech a tarifech od 14. 6.**

Červnová změna jízdního řádu přinesla i novinky na úseku předpisů, tarifů a odbavování cestujících. Největší změny nastaly ve Smluvních přepravních podmínkách (SPPO), kde byly například nově nastaveny podmínky používání čekáren CD Lounge, kam mají nově přístup cestující s platným jízdním dokladem a místenkou pro vlak vyšší kvality, místenkou SC/railjet Business nebo lůžkovým či lehátkovým příplatkem pro vlak vyšší kvality, dále cestující s aplikací IN 100 a IN Business, cestující s dětmi do 10 let, těhotné ženy a cestující s platným průkazem ZTP nebo ZTP/P. U přepravy zavazadel se upřesnilo, že bezplatné vyhrazení místa pro kola je možné v rámci objednávkového systému pouze pro cestující se slevou pro skupinu a jen do pravidelně řazených vozů. Zavádí se i možnost změny jména nebo čísla průkazu při bezplatné výměně eTiketů (tedy přenos na jiného cestujícího) a také bezplatná výměna vnitrostátních místenek i v první den platnosti.

Nejdůležitějšími změnami u vnitrostátního tarifu (TR 10) je doplnění tabulky s kilometrickou vzdáleností na státní hranici a upřesnění podmínek objednávky přepravy skupin cestujících se slevou pro skupinu na základě zkušeností v pilotním provozu této novinky. V cenících byl vrácen poplatek 20 Kč za vyhrazení místa pro 6 a více osob ve vlacích, nezařazených v rezervacním systému, pokud skupina využije jiné jízdné, než je sleva pro skupinu, sníženy byly některé ceny lehátkových a lůžkových příplatků ve vozzech ČD a ZSSK a nově byly uvedeny vlaky 444/445 (povinné místenkové u úseku Žilina - Praha a zpět), kde se platí přírůžka za nepovolený nástup bez místenky ve výši 35 Kč i při jízdě přes více úseků. Velkou změnou je zahájení používání multiaplikační In Karty 2. generace – MAP, která umožňuje propojení In Karty s více dopravci. Upravily se tratě, na kterých se přiznává IN 25 a IN 50 bez prokazování nároku (automaticky se nepřiznává sleva IN 25 na trati Cheb – Františkovy Lázně a naopak trať Bečov nad Teplou – Horní Slavkov-Kounice byla zařazena do systému IN 50 bez prokazování nároku).

V mezinárodní přepravě se rozšířila akční nabídka Včasná jízdenka Evropa pro oddíly na sezení a u lůžkových vozů do oddílů Double na vybrané noční vlaky, uvolnění možnosti nákupu Včasná jízdenka Evropa v relaci Praha – Poprad-Tatry – Košice až do 24.00 dne před dnem odjezdem u vlaků 442–445, sníženy byly některé ceny lehátkových a lůžkových příplatků ve vozzech ČD a ZSSK v přepravě Česko – Slovensko a zlevněny byly Včasná jízdenky Evropa mezi ČR a Lublaní o 10 eur.

Další novinky se chystají a jednou z nich je i zahájení pilotního provozu mobilních terminálů POS pro platby platební kartou ve vlaku přes vybrané POP IT 9000 z SVČ Břeclav, Olomouc a Cheb.

ROMAN ŠULC

Ostrava byla po šestnácté hlavním městem drážní techniky

Téměř dvě stovky vystavovatelů z celé Evropy, odborníci, ale i nadšenci do železniční techniky využili možnosti dát si dostaveníčko na šestnáctém veletrhu železniční techniky Czech Raildays, který se uskutečnil v tradiční destinaci. Odborná i široká veřejnost si v ostravském Přívoze mohla od úterý 16. do čtvrtka 18. června zblízka prohlédnout různé lokomotivy, osobní nebo nákladní vozy, ale například i prostředky městské hromadné dopravy.



FOTO AUTOR

První veletržní den začal proslulým rámem za hudby a pochodu mažorettek, které již tradičně tento tuzemský železniční svatostánek zahajují. Po úvodních proslovech a zdravotních odborné delegace a skupiny studentů vybraly na obhlídku vystavených vozidel, jejich příslušenství, stavebních strojů pro údržbu či modernizaci železničních tratí a dalších mechanismů. Současně probíhaly v ostravském hotelu Clarion odborné semináře a konference. Již tradičně veletrh sloužil také k jednání s partnery, čehož národní dopravce využil beze zbytku.

„Vedli jsme dialogy nejen s kolegy ze ZSSK, ale i s olomouckým koordinátorem, respektive s kolegy z Moravskoslezského kraje,“ říká člen představenstva Českých drah Michal Štěpán. Hojně se diskutovalo i v kuloárech, zejména o aktuálních problémech dopravní obslužnosti i situaci na předčasně otevřeném trhu osobní železniční dopravy. Ten totiž přináší mnoho problémů a nelze do-

předu říci, že je to pro občany České republiky krok správným směrem.

Národní dopravce předvedl flotilu modernizovaných vozů

Expozice Českých drah letos nabídla průřez zejména parkem tažených vozidel, z nichž některá se objevila již na loňském ročníku. „V současné době národní dopravce realizuje řadu projektů v oblasti nových či modernizovaných vozidel a s ohledem na naše zákazníky potřebujeme tato vozidla co nejdříve dostat na koleje. Proto jsme letos kvůli závazným termínům dodávek upřednostnili výrobu vozidel před jejich vlastní prezentací a všechny nové vozy a vlaky pro dálkovou dopravu bychom chtěli jako celek představit na Czech Raildays 2016. I přesto jsme letos přivezli ukázat do Ostravy flotilu našich modernizovaných osobních vozů řad ABpee, Bbdgmeec či Bmz s dětským kinem a také jeden inovovaný restaurační vůz řady WRmee,“ doplňuje Michal Štěpán.



Předvedli jsme flotilu modernizovaných osobních vozů řad ABpee, Bbdgmeec či vagon Bmz s dětským kinem.

Pokřtěn byl měřicí speciál i bezbariérová tramvaj

První veletržní den se nesl ve znamení několika křtů. Pro pražský dopravní podnik byla představena nová bezbariérová nízkopodlažní tramvaj EVO1, která je společným projektem Škody Electric, Krnovských oprav a strojů a Dopravního podniku hlavního města Prahy.

Generální ředitel SŽDC Pavel Surý společně s Michalem Štěpánem zase slavnostně představili speciální hnací vozidlo pro diagnostiku železničních zabezpečovacích systémů, jež vzniklo z motorového vozu řady 851.014. Přestavby se ujala dceřiná společnost Českých drah DPOV, která vůz osadila nejmodernější technikou pro měření rádiových sítí, diagnostiku ERTMS, ale i testování indikátorů horkoběžnosti či kontrolu viditelnosti návštěv. Motorový vůz dostal navíc klimatizaci, několik lůžek pro technický personál, nový motor Caterpillar a sofistikované stanoviště strojevedoucího. Detaily přestavby vysvětlil na tiskové konferenci přítomný šéf firmy DPOV Roman Kott.

Svůj um předvedli drážní hasiči, kteří připravili ukázkou záchranných prací a techniku. K vidění byla i dvě vozidla další dceřiné společnosti Českých drah – společnosti VUZ Praha. Prvním z nich byl měřicí vůz MV1 pro elektrotechnické a brzdové zkoušky, který vznikl – obdobně jako motorový vůz ERTMS – přestavbou staršího hnacího vozidla. Jeden vůz původní střídavé elektrické jednotky řady 560 byl loni přestavěn pouze na stejnosměrnou proudovou soustavu a umožňuje zkoušky krátkodobého přerušení napájení nebo zkrat v okruhu elektrického vytápění vozů a lokomotiv. Současně je s vozem MV1 možné provádět stacionární a jízdní brzdové zkoušky. Druhým vozidlem VUZ byla historická motorová lokomotiva T 499.002 zvaná Kyslop.

Lákadlem byla premiéra dieseleového Vectronu

Jedním z největších taháků se stala dieselelektrická lokomotiva Vectron od firmy Siemens. Stranou zájmu nezůstala ani její sestra – vícesystémový elektrický stroj typu Vectron MS či lokomotiva Traxx od firmy Bombardier. Dieseleový Vectron, který měl letos v Ostravě navíc premiéru, splňuje přísné požadavky na čistotu výfukových zplodin a disponuje také velmi slušným výkonem 2,4 MW. Podle sdělení výrobce patří ve své kategorii k nejtišším evropským motorovým strojům. Společnost Alstom přivezla moderní motorovou jednotku Coradia Lint 41, která začne jezdit od poloviny roku 2016 v Německu především v železniční síti Oberpfalzbahn či Länderbahn. Zasáhnut by ale měla i do provozu v ČR na spojích Marktredwitz – Pomezí nad Ohří – Cheb.

Atmosféru na výstavišti doplňovala parní zahradní železnice s mladými nadšenci. A když už nebylo zbylí a teplo návštěvníky unavilo, bylo možné se posadit (mimo vozy flotily ČD) do osobních vozů slovenské společnosti ZSSK, které pocházejí z dílny ŽOS Vrútky, či v jejich sousedství obdivovat nízkopodlažní motorovou jednotku řady 861, která se stále častěji objevuje na slovenských kolejkách.

MARTIN HARÁK

Více fotografií najdete na zeleznicar.cd.cz.

Opavané se dočkali, šlágr Ivana Mládka už není fikce

Z Opavy, z Opavy, rychlík jede do Prahy, vůbec nikde nestaví..., zpívá Ivan Mládek v legendárním songu. Přes třicet let to byla jen jeho autorská licence, od poloviny června se však text písně stal realitou. Sice ne doslova – místo rychlíku jezdí spoj InterCity a zastavuje i v Ostravě, Olomouci a Pardubicích – jinak se ale Ivan Mládek trefil mistrovsky. Samotní Opavané přišli v první den provozu nového spoje, v pondělí 15. června 2015, přivítat nejen autora písně, ale zejména první IC 513 Opava z Prahy.

Nádraží vřelo, přišlo na dva tisíce lidí

Historický okamžik nastal pár minut po osmé večerní, když se k peronu doslova obleženého lidmi přiblížila souprava v čele s bohumínským strojem 151.008. Na dvě tisícovky lidí úspěšně vyburcoval moderátor akce, herec Roman Vojtek, takže příjezd vlaku za obrovského aplausu byl doslova epický. Spoj, ve kterém nechybí dětské kino, bistrovůz nebo wi-fi připojení k internetu, do Opavy dovezl nejen běžné cestující, ale i realizátory projektu – Michala Štěpána, člena představenstva ČD odpovědného

za osobní dopravu, a Martina Vítečka, primátora statutárního města Opava. Sekundoval jim ředitel opavské společnosti Mondelez Czech Republic, sušenkového giganta a producenta mimo jiné i známých Fidorek. Ostatně tuto cukrovinku během akce rozdávaly sličné hostesky prvním cestujícím nového spoje.

Během slavnostních projevů, ve kterých došlo nejen na poděkování za operativní a bezvadnou spolupráci mezi vedením města Opava a Českými drahami, bez níž by se přímý spoj nemohl stát realitou, zaznělo i přání a výzva Opavanům, ať je novinka nejen oblíbená, ale i vyhledávaná. Podle Michala Štěpána, který se během večera několikrát ocitl v palbě otázek, odkdy bude jezdit IC Opava i o víkend, proč je spoj na několik dní zcela vyprodán, a pokud zájem přetrvá, zda je národní dopravce připraven nabídku vlaků mezi Opavou a Prahou dále rozšířit, se České dráhy chovají jako národní dopravce v pravém slova smyslu. „Nejde nám o vyzobávání rozinek, ale řešíme celoplošnou obsluhu pro všechny kategorie našich zákazníků. Spoj nyní nemá vůz pro přepravu imobilních, ale již od prosincové změny jízdního řádu jej mít



FOTO JAN CHALOUPEK

bude. Národní dopravce totiž letos provádí úpravy těchto vozů podle závěrů jednání s Národní radou osob se zdravotním postižením, proto příslušný vůz aktuálně není pro náš nový spoj k dispozici,“ zaznělo mimo jiné na setkání s mnoha fandou tohoto spojení.

Po slavnostním křtu vozů spoje sektem už na nažhavený dav čekal zlatý hřeb večera. Ivan Mládek zahrál se svým

Banjo Bandem, přičemž šňůru šlágrů „vykopl“ pochopitelně písní o „rychlíku z Opavy“. Během vystoupení došlo i na téměř skandální odhalení, ve kterém se mistr přiznal, že když píseň v sedmdesátých letech napsal, absolutně netušil, že přímý vlak z Opavy do Prahy vůbec nejezdí, a „duchovním otcem“ projektu – jak ho nazval Roman Vojtek – se tak vlastně stal neprávem a náhodou.

Vtipnou glosu doplnil moderátor výzvou, jestli by Ivan Mládek nemohl dát Opavanům formou písně další dárek. Prý už léta čekají na nový bazén...

Strhující atmosféru akce okoušeli nezbytný humor

Břítický vtip byl příjemným kořením již tak strhující atmosféry, která na opavském východním nádraží panovala až do desáté večerní, kdy úspěšná akce povolna skončila. „Velký dík patří Jiřímu Ješetovi a týmu schopných lidí kolem něj,“ vyjádřil spokojenost Michal Štěpán pochvalou na adresu šéfa Odboru obchodu osobní dopravy, jehož tým odvedl ve velmi krátkém čase skvělou práci.

O tom, jak se cestuje přímým spojem do hlavního města, se řada Opavanů přesvědčila již následujícího rána, kdy přesně v 5.55 vyrazil opět plně obsazený IC Opava do Prahy podruhé. A abychom nezapomněli, naplnila se i další sloka písně. „Stopadesátjednička“ si na cestu pískala opravdu vesele. VÁCLAV RUBEŠ

Více fotografií a video najdete na zeleznicar.cd.cz.

Železničáře, stejně jako magazín ČD pro vás a webové projekty, připravujeme v pražské redakci, která se v rámci struktury GŘ ČD ukrývá pod názvem oddělení tištěných a internetových periodik. V jeho čele stojí člověk, jenž redakční tým vede už pátým rokem nejen administrativně, ale zejména koncepčně. Před vydáním každého Železničáře nás zahltí detailními připomínkami a tvrdě vyžaduje dodržení kvality titulů. Nastal čas na „odvetu“. Jak je Zdeněk Ston spokojen se „svými dítky“?

firmy má. Naší prioritou zatím zůstává kvalitní původní obsah tištěné verze rozvinutý o možnosti elektronického světa. Ale vývoj v této oblasti jde dopředu a my musíme včas zareagovat.

Jakou roli hrají periodika v komunikační strategii ČD?

Jde o jeden z článků mnohem delšího marketingově-komunikačního řetězce. Žádný nefunguje efektivně sám o sobě, izolovaně, každý má svou úlohu, své možnosti i praktické mantinely. Ať už jde o weby, outdoorovou reklamu, eventové

akce nebo třeba vlakové průvodce. Spojením do souvislého celku vytvoří jednotku, která může být silná a účinná. Časopisy obecně jsou přijímány pozitivně, kromě z principu nezbytného PR totiž přinášejí pro čtenáře i nepopíratelnou přidanou hodnotu. Nezůstávají jen reklamním letákem.

ČD pro vás se může pyšnit několika cenami, každý měsíc si ho přečte přes jeden milion čtenářů. Existuje vůbec ještě způsob, jak být lepší? Nebo se blíží pomyslný vrchol a sestup (pád)...

ZDENĚK STON

Ihned po ukončení studia v roce 2003 na Dopravní fakultě Univerzity Pardubice díky ocenění Institutu Jana Pernera nastoupil jako elév do tehdy nově vznikajícího Odboru strategie na úrovni GŘ ČD. Postupně se stal garantem vnitropodnikové legislativy, účastnil se řady racionalizačních a strategických projektů, podílel se na vytváření

středně- a dlouhodobých vizí holdingu. Následně působil na úseku osobní dopravy a v roce 2009 přešel na Odbor marketingu jako PR specialista. Koncem roku 2010 se postavil do čela redakce ČD, současně je také šéfredaktorem reklamního magazínu ČD pro vás, který již dvakrát získal titul Firemní médium roku.

KRÁTCE

Do Velimi přijel velvyslanec Francie



Zkušební okruh ve Velimi navštívil v úterý 19. června francouzský velvyslanec v ČR Jean-Pierre Asvadourian. Francouzští hosté se zajímali jak o historii a rozvoj Výzkumného Ústavu Železničního a zkušebního okruhu ve Velimi, tak o možnosti dalšího rozvoje spolupráce s francouzskými subjekty. S historií a možnostmi zkušebního centra francouzskou delegaci seznámil člen představenstva VUZ Miloš Klofanda. Hosté si vyzkoušeli jízdu po okruhu na palubě testované soupravy Bombardier pro regionální dopravu SNCF. Předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek seznámil hosty s obchodními záměry národního dopravce a s dalšími možnostmi spolupráce s francouzskou stranou. (jha)

Další nemocnice má od ČD monitory dechu

Dvacet nových monitorů dechu získalo v polovině června od Českých drah dětské oddělení Vítkovické nemocnice v Ostravě. Přístroje ochrání novorozence před syndromem náhlého úmrtí, který je jednou z nejčastějších příčin úmrtí kojenců do jednoho roku života. Již poněkolkáté podpořil národní dopravce činnost brněnské Nadace Křížovatka. ČD podporují činnost nadace od roku 2009 a zakoupily již více než stovku monitorů v hodnotě tří set tisíc korun. Vedle nemocnic v Jihlavě, Havlíčkově Brodě, Pelhřimově a Třebíči střezí dech novorozenců monitory od ČD i na gynekologicko-porodnických klinikách FN v Olomouci, U Apolináře a v Podolí v Praze nebo Fakultní nemocnice Brno v Bohunicích. (mh)

Můj vlak je druhou nejoblíbenější aplikací

Mobilní aplikace Můj vlak získala stříbrnou příčku v soutěži Aplikace roku 2015, kategorii Klientský servis. Výborné umístění je o to více potěšující, že k němu národnímu dopravci pomohli sami uživatelé počtem hlasů, nikoli porota odborným hodnocením, a to i přesto, že nominovaní konkurenti patří mezi silné hráče – např. banky, O2, Škoda Auto a další. Tvůrci aplikace Můj vlak se hodlají zúčastnit dalšího ročníku. Do aplikace budou již zapracovány nové požadované funkce, například kreditové platby, zapamatování dokladů a personifikace. Podle týmu vývojářů to zvýší šanci nejen na obhajobu v soutěži, ale i na první místo. (rb)

Hnacím motorem týmu je soutěživost a nespokojenost

Mají v době „tabletové“ a „smartfonové“ ještě své místo tištěné tituly?

Když v červenci 1969 udělal Armstrong první krok na Měsíci, zdálo se, že lidstvo má dveře do vesmíru otevřené a na dovolenou se bude brzy lézat k sousedním planetám. Podobné je to s internetem. Před deseti, patnácti lety, tedy v době masivního rozvoje výpočetní techniky, mnozí předpovídali brzký zánik tištěných titulů. Dnes se ukazuje, že tomu tak úplně nebylo. Stejně jako kniha přežila staletí, časopisy tu určitě ještě dlouho budou. Internet je fenomén a nabízí úžasné možnosti co do interaktivnosti, pružnosti a propojení obsahu, ovšem i tištěné tituly mají své výhody. Čtenářova pozornost je totiž výrazně ukotvena a efektivita tohoto způsobu komunikace poměrně vysoká. V komerčním prostředí dosud neexistuje mnoho úspěšných projektů, kde by si čistě elektronická verze časopisu sama na sebe vydělala. Nabízí se ale možnost využít výhod a synergií tištěné verze časopisů a elektronické komunikace.

V tomto ohledu tedy nezaostáváme?

Železničář má například svou elektronickou podobu s rozšířenými fotogaleriemi některých článků, ČD pro vás zase svůj soutěžní web, spravujeme dva YouTube kanály, pro které natáčíme videa z akcí, projekt bluetrains.cz má svůj facebookovský profil apod. Dnes není problém vymyslet mnoho dalších projektů, jde spíše o časové možnosti a lidské zdroje. Žádný web totiž nepadá shůry, musí se nejen vytvořit, ale i opečovávat. Týden neaktuálnosti vám nikdo na zpravodajském portálu neodpustí. Jde tedy o to zvážit, jakou efektivitu ten který komunikační kanál pro



zaměření na určitou cílovou skupinu, jde o takový mix. Noviny začaly vycházet čistě jako interní periodikum, nyní čím dál víc sklouzávají do segmentu B2B či dokonce B2C. Podle mě chybí na jedné straně větší důraz na komunikaci se zaměstnanci a na druhé straně na péči o fanoušky, prostě železniční nadšence, kteří mají titul předplacený nebo by si ho mohli předplatit. Myslím si, že vzhledem k této trochu schizofrenické diverzitě nezasahuje Železničář stoprocentně ani jednu cílovou skupinu řádně a nevyužívá plný potenciál. Je čas na změnu.

Máš nějaký vzor v zahraničí, kterým se necháváš inspirovat?

Občas se nám do ruky dostávají exotické zahraniční tituly, například čínské „ČD pro vás“. Asi nepřekvapí, že je celé čínsky, tudíž mu nerozumíme. Třeba ale DB vydávají velmi kvalitní koncernové noviny, v případě zákaznických periodik nás však výtvoři dopravců v okolních státech už tolik nadchnout nedokážou. Inspirační spíše hledáme v jiných firemních titulech, které nesouvisejí se železničím. Alfoa a omegou pak zůstávají kvalitní autoři.

Traduje se, že zatímco ČD pro vás se čte zepředu, Železničář od konce. Co si o tom myslíš?

A také se traduje, že Železničář je hlásná trouba. To, o čem mluvíš, bude mít příčinu v tom, kde je v jednotlivých titulech umístěno těžiště PR komunikace. Budme rádi za každého čtenáře. A je jedno, zda čte odzadu a dočte až dopředu nebo naopak. Bylo by naivní myslet si cokoli jiného. Spíš by mě zajímalo, odkud čteš ty?

Já čtu mezi řádky.

A tak to má být. VÁCLAV RUBEŠ

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

SŽDC MUSÍ ZAPLATIT MILIARDU FIRMĚ ČEZ ZA ELEKTŘINU

Více než miliardu korun musí najít ministerstvo dopravy pro železnici. SŽDC totiž prohrála po pěti letech soudní spor o neodebranou elektřinu s polostátní firmou ČEZ. Když cena elektřiny na trhu klesla, začala jí SŽDC kupovat od jiných dodavatelů. Správce železnice musel poslat elektrárenské firmě 1,131 miliardy korun. „Peníze už byly odeslány,“ potvrdil člen správní rady SŽDC a náměstek ministra dopravy Milan Feranec. SŽDC zvažuje odvolání. Peníze však musela podle rozhodnutí vrchního soudu zaplatit teď. Ze sporu mají největší prospěch právníci: jen k advokátovi ČEZ Radku Pokornému putovalo od SŽDC téměř 9 milionů korun jako náhrada nákladů soudního řízení. SŽDC už peníze zaplatila, ale budou jí chybět v rozpočtu, který s takovým výdajem nepočítal. Ministerstvo dopravy přemýšlí, jak výpadek pokrýt. „SŽDC požaduje speciální dotaci,“ uvedl náměstek ministra dopravy Tomáš Čouček. Podle něj by bylo možné využít peníze, které měl stát připravené na dopravní stavby financované pouze z národních zdrojů, ale později na ně získal evropské dotace. **MFD 12. 6. 2015**

ČEŠI VE VELKÉM PŘESEDÁJÍ Z AUTOMOBILŮ DO VLAKŮ

Auta stojí, vlaky jedou. Málokterý reklamní slogan Českých drah byl tak vysmívaný a zvláště v časech kalamit na železnici tak nevěrohodný. V celkovém srovnání je ovšem heslo pravdivé. Vlaky začínají Češi upřednostňovat před autobusy i jízdu vlastním autem. Vyplývá to z Bílé knihy veřejné dopravy, jejíž schválení má dnes na programu vláda. Podle dokumentu z dílny ministerstva dopravy, který má určit obrysy dopravní politiky do roku 2020, přepravila železnice v roce 2013 celkem 175 milionů cestujících. To je o 10 milionů více než v roce 2009. Při přepočtu na osobu a ujetý kilometr srovnání dopadá ještě o něco lépe – dráhy si tak polepsily téměř o pětinu. Boom na železnici si odborníci vysvětlují nástupem konkurence na vybraných tratích nebo zdlohou opravou dálnice D1. Železnice boduje také lepším propojením integrované dopravy ve velkých městech, kde lze s jednou jízdenkou cestovat městskou hromadnou dopravou i příměstským vlakem. „Zlepšila se provozanost s městy a jezdí nové soupravy,“ soudí Petr Šlegr, ředitel Centra pro efektivní dopravu. **LN 15. 6. 2015**

ZAUJALO NÁS

„Budeme interně řešit co s tím. Pokud bude transakce oceněná znalcem, neměl by to být problém.“ Milan Feranec, náměstek ministra dopravy, předseda dozorčí rady ČD a člen správní rady SŽDC, o částce 2,93 mld. Kč, kterou při prodeji nádraží Českých drah SŽDC nebude Evropská komise považovat za nedovolenou veřejnou podporu.

MFD 15. 6. 2015

RESORT VYBRAL VARIANTU SPOJENÍ NA RUZYŇSKÉ LETIŠTĚ

Ministerstvo dopravy vybralo variantu železničního spojení z centra Prahy na ruzyňské letiště a do Kladna. Mělo by vést po povrchu z Masarykova nádraží přes Negrelliho viadukt do Stromovky a dál tunelem do Dejvic. Poté preferuje úřad mezi Dejvicemi a Veveřevicemi vst trať částečně v tunelu a dále do Kladna s odbočkou na letiště na Dlouhé Míli. Po jednání s premiérem Bohuslavem Sobotkou (ČSSD) a pražskou primátorkou Adrianou Krnáčovou (ANO) to řekl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Stavba má vyjít zhruba na 18 miliard korun. Stále se jedná o podobě trasy mezi Dejvicemi a Veveřevicemi, kde šestá městská část požaduje, aby železnice vedla kompletně pod povrchem. „Navrhujeme tam smíšený stav, to znamená, že část by byla pod zemí a část nad zemí,“ uvedl Ťok. Cenový rozdíl mezi oběma variantami představuje částku 3 až 3,5 miliardy korun. Kvůli neshodě o podobě trasy na Veveřevicích přichází podle Krnáčové v úvahu rozdělení projektu do dvou částí, kdy by se v první fázi začalo se stavbou v úseku z Veveřevic na letiště a do Kladna, u níž žádný rozpor není. **ČTK 17. 6. 2015**

STÁT PŘÍSPĚJE DOPRAVČŮM NA VLAKY DO VÝŠE 100 PROCENT

Česko bude v následujících letech poprvé v novodobé historii přispívat železničním dopravčům na vlaky až do výše sta procent ceny. Ministerstvo dopravy připravuje program, v rámci něhož budou firmy peníze čerpat. Resort bude proplácet pouze vlaky, které jezdí v závazku veřejné služby, tedy za dotace. Ty nyní v rychlíkové dopravě pobírají pouze České dráhy, ministerstvo už ale začalo otevíráním trhu, v běhu je první soutěž o dotované vlaky na lince Plzeň – Most. Další tendry na tratě Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem a Praha – Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb by měly být vypsaný na podzim. Pokud v tendrech uspějí soukromníci, dostanou se i oni k vlakům zdarma. Smlouvy na dotované linky ale budou kratší, než je životnost nových souprav. Ta se počítá na desítky let. Pokud tedy dopravce získá smlouvu například na patnáct let a po jejím uplynutí o trať přijde, bude muset předat vlaky svému nástupci. První výzvu má ministerstvo vypsat ještě letos. Za dotacemi na nákup vlaků je i snaha ministerstva dopravy vyčerpat co nejvíce peněz z evropských fondů. **E15 19. 6. 2015**

HLEDÁME

Mediální specialista nákupu on-line médií

České dráhy, Odbor provozu osobní dopravy, hledají zaměstnance na pozici Systémový specialista – mediální specialista nákupu on-line médií. Místo práce je v Praze.

Požadavky:

- SŠ s maturitou
- minimálně 5 let v oblasti plánování a nákupu médií, resp. v reklamě
- komplexní znalost mediálního trhu elektronického i tištěného
- zkušenosti s mediálním plánováním a nákupem médií
- analytické a strategické schopnosti a dovednosti
- výborné vyjednávací a komunikační dovednosti
- flexibilita, odpovědnost
- základní znalost anglického nebo německého jazyka
- znalost práce na PC, dobrá znalost programů MS Office, znalost práce s databázovými a analytickými programy.

Pracovní náplň je mediální plánování, nákup médií s důrazem na on-line oblast, analytická činnost v oblasti médií. Termín nástupu je 1. 8. 2015 nebo dle dohody.

Životopis a motivační dopis zasílejte na adresu: carmine@gr.cd.cz. Termín zaslání je 15. 7. 2015.

KNIHY



Česká a slovenská vozidla ve světě

Malé atlasy lokomotiv vydané společností Gradis Bohemia hojně využívám při práci. K praktickým kapsním knížkám nyní přibyla další šikovná pomůcka nazvaná České & slovenské lokomotivy & tramvaje ve světě. Poslední slovo v názvu je důležité. Autoři Jaromír Bittner, Bohumil Skála a Milan Šrámek zachycují kolejová vozidla všech trakcí exportovaná z ČR, Slovenska, resp. Československa. Jak praví v úvodu, naše vozidla jsou ve světě výborně zapsána, a tak se ptají: Která země kromě těch největších „železničních“ vyprodukovala tolik vozidel na export, že mohou pokrýt samostatnou publikaci? Čtenář na 206 stranách najde i podrobné přehledy označení, napájecích soustav a rozchodů, samostatnou kapitolku secondhandových vozidel, a pak už postupně vyjždějí portréty všech vozidel od elektrických lokomotiv přes metro až po tramvaje. (mn)



30 let KŽC

Stručný titulek sice evokuje jinou třípísmennou zkratku z dob socialismu, ale lokomotivy a motoráky v retro barvách na přebalu nenechají nikoho na pochybách, že silná kniha formátu A4 za 494 Kč se týká železnice a ohlíží se za třicet lety Klubu železničních cestovatelů. Mapuje vývoj KŽC od skupinky projížděčů tratí až k dnešnímu zájmovému sdružení, úspěšné obchodní společnosti a nakonec i dopravci, který patří k významným zachránčům a provozovatelům historických vozidel trakce 70 a 80. Mírný kult osobností, který tu z řádků občas zavane, je naštěstí překryt spoustou faktů a snímků z jízdy vozidel KŽC upravených ve stylu 60.–80. let. Jde o zajímavé i poučné čtení. Emocemi nabitě jsou statě, kde si současné vedení KŽC vyřizuje účty s odpadlíky a jinými spolky a vzpomíná na rozkoly, krize a hledání cest. (mn)

Železniční cestovatelé oslavili třicátiny



Na začátku bylo neformální setkání několika lidí, kteří rádi projížděli tehdejší tratě. Dnes je tu KŽC, kde vedle sdružení cestovatelů funguje i obchodní společnost v oblasti osobní železniční dopravy a nostalgie. Kulaté třicáté výročí si v Lovosicích v pátek 5. června připomněly desítky hostů, zakládajících a významných členů. Sobotní zvláštní jízdy byly připraveny pro širokou veřejnost. České dráhy byly jedním z hlavních partnerů oslav.

Tím asi nejatraktivnějším vlakem byla souprava čtyř „ypsilonových“ vozů v nátěru 70. až 80. let tažených Bardotkami T 478.2065 a 1215. Právě tato souprava vyjela v pátek jako slavnostní „protokolár“ z pražského Masarykova nádraží po levobřežní labské trati do Lovosic, hosty od Ústí nad Labem dopravily Kredence řady M 262.1 s krátkými Balmy. V sobotu to klasická souprava vzala „provozním odklonem“ přes Straškov, kde ji protisměrně doplnily „Dvěstědvaašedesátky“, a v regionu to rázem vypadalo skoro jako v období, kdy byl dnes již legendární klub založen.

Vedení a zakladatelům KŽC přijela poblahopřát ke kulatinám řada významných hostů. Náměstek hejtmána Ústeckého kraje Stanislav Rybák, starosta Roudnice nad Labem Vladimír Urban, starosta Lovosic Milan Dian a starosta Litoměřic Ladislav Chlupáč kromě gratulační poděkování za to, že se KŽC daří zachraňovat tratě v regionu. Člen představenstva ČD Michal Štěpán připomněl spolupráci s KŽC na poli osobní dopravy. „Nostalgie se musí dělat srdcem, přeji všem lidem z KŽC, aby sklídili, co zaseti,“ řekl a vyslovil se pro další propojení know-how v nostalgii. Antonín Blažek,

generální ředitel VUZ, si také nenechal ujít příležitost popřát klubu mnoho zdaru při záchraně vozidel a vyzdvihl přínos soukromého muzejníka na poli železniční nostalgie. Na dění okolo založení klubu zavzpomínal jeden ze zakládajících členů „projížděčů“ tratí Pavel Surý, dnes generální ředitel SŽDC.

Zachránili celkem 36 kolejových vozidel

V současnosti, jak uvedl Bohumil Augusta, jednatel a spoluzakladatel KŽC Doprava, má klub 220 členů, jejichž aktivitou je stále poznávání domácích a nově i za-

JAK TO ZAČALO

Vše odstartoval rozhovor s Miroslavem Hrdličkou otištěný v prosinci 1984 v tehdejší Mladém světě. Ten se vyznal ze své lásky k železnici a svěřil se s cílem projít všechny tratě provozované osobní dopravou v tehdejší Československu. Reakce na sebe nenechaly dlouho čekat. Koncem dubna 1985 se v Uherském Hradišti sešlo několik nadšenců (Jiří Pechač, Petr Mitáček, Pavel Surý, Karel Stepek, Mirek Hrdlička) a další setkání tamtéž v červnu bylo spojeno s prohlídkami LD Přešov a TSS Hulín a projíždkou lokálky do Vizovic. Milan Kubiček se stal prvním předsedou KŽC. V dubnu 1987 vyšlo první číslo tiskového orgánu Dráhař.

hraničních drah. Podle metodických pokynů KŽC je pravidelně udělován titul Mistr dráhař. Bohumil Augusta se v projevu svěřil s pocitem zadostiučinění po překonání třech krizí rozpadu přes diskuze, zda jen projíždět tratě a publikovat, anebo se posunout dál, do profesionální podoby až po současné fungování zájmového sdružení, dopravce a obchodní společnosti. „Děláme železniční nostalgii a od roku 2005 úspěšně bojujeme za záchranu regionálních tratí. Výsledkem je 33 provozních vozidel, 63 zaměstnanců a také 23 zachráněných regionálních tratí z 26, které měly skončit v období let 2010 až 2012,“ uvedl. Hosté se pak zvláštním vlakem vydali na vlečky Lovochemie a čížkovické cementárny coby věrné připomínky projížděčství.

Motoráky nabídly výlety po lokálkách Středohoří

Projížděči tratí si přišli na své v sobotu. Osmsetdesátkami bylo možné zajet na obě zmíněné vlečky. Motorové vozy řady 810, 830 a 831 vyrazily také do Třebenic města, Litoměřic města nebo do Chotiměře, tedy na trať, která je aktuálně vyloučena kvůli obřímu sesuvu půdy v úseku Chotiměř – Radejčín. V Lovosicích bylo možné zajít do Kinematovlaku ČD či detailně prozkoumat většinu vozidel KŽC Doprava. Ve vedru přišlo vhod občerstvení v pojiždné „Bixovně“ či nádražní restauraci, v níž také zájemci mohli zalistovat kronikami, které bohatou historií sdruženou do tří písmen zaznamenávají. MARTIN NAVRÁTIL

Pardubický kraj zaplatí parní vlaky v regionu

Jednou nahoře, podruhé dole. Tak se zjednodušeně v průřezu minulých let dá popsat osobní železniční doprava na trati mezi Dolní Lipkou a Hanušovicemi. Před pár lety tudy ještě jezdily přímé rychlíky Praha – Jeseník. Pak se veškerá osobní doprava zastavila, aby ji před časem aspoň v minimální míře Pardubický kraj obnovil. Letos v létě dráha zažije svůj opakovaný comeback a pravidelně každou sobotu tu v rámci krajského pilotního projektu pojedou nostalgické vlaky.

Na tiskovce pořádané stylově v parním vlaku to oznámili hejtmán Martin Netolický, náměstek pro dopravu Jaromír Dušek a ředitel ROC Pardubice Tomáš Netolický. České dráhy, přesněji DHV, poskytnou historická vozidla – jak „místní“ parní lokomotivu 423.009 VUZ, tak Ušatou 464.008 (ta pojedje 22. srpna), nebo třeba motorový vůz z roku 1962 označovaný M 286.0001 a přezdívaný Krokodýl. Kraj pak zajistí finance. První vlak



tažený hradecskou Ušatou 464.008 vyjde v sobotu 13. června.

Jízdné bude symbolické

„Inspiraci jsme hledali nejen u nás, ale také v zahraničí. Loni jsem navštívil Skotsko, West Highland Lines v Glasgově s viaduktem, kudy jezdil Harry Potter, a viděl jsem tam nádhernou lokomo-

tivu. Tak jsem si řekl, proč by něco podobného nemohlo fungovat i u nás. Za kanálem jezdí parní lokomotivy pravidelně a zájem mezi cestujícími je obrovský,“ uvedl hejtmán Martin Netolický. Vysvětlil, že kraj na nostalgické vlaky uvolní zhruba milion korun, a to i díky dobrému hospodaření v loňském roce. Proto se mohlo nastavit jízdné velice příznivé pro cestující. Ceník jízdného odpovídá aktuálnímu tarifu Českých drah TR 10 s tím, že cestující navíc zaplatí jen příspěvek na obnovu a údržbu historických lokomotiv v symbolické výši 15 korun. Neplatí jízdní výhod. Tyto nostalgické vlaky se staly unikátem – budou součástí dopravní obslužnosti a vedle linky Břeclav – Lednice jde o jedinou pravidelně jezdící nostalgickou linku.

Otevře se i nová zastávka

Cestujícím napomůže propagační skládačka s mapkou trasy ilustrující počet-

né zajímavosti a tipy na letní výlety. Hejtmanství, jež letos slaví 15 let vzniku, chce zatraktivnit opomíjenou oblast Králicka s jeho pevnostním systémem a zejména odpočinkově-sportovní resorty Dolní Morava a Buková hora. Cestující mířící po sousední „štítecké“ lokálce se v rámci zatraktivnění 26. září dočkají také otevření zcela nové zastávky v Červené Vodě – Pod rozhlednou.

Jízdní řád historických vlaků 20017/16 Králický Sněžník je nastaven tak, aby cestující od Letohradu měli až po Prostřední Lipku, kde se nachází Muzeum opevnění Králický řopík, mezi příjezdem a odjezdem vlaku dvě hodiny času. Právě třeba k návštěvě některého z objektů pohraničního opevnění. Zástupci Pardubického kraje věří, že se jim investice do nostalgie vrátí. A pokud by měly jízdy parním vlakem úspěšné, tak by v příštím roce nemusely být jen v sobotu. MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE



České & slovenské lokomotivy & tramvaje ve světě

J. Bittner, B. Skála, M. Šrámek

Nové netradiční vydání „tradičního“ Malého atlasu rekapituluje český a slovenský export po 2. světové válce až do současné doby. Zahrnuje nejen tradiční drážní (železniční) kolejová vozidla, ale i exportní aktivity výrobců tramvajů a vozidel pro metro.

Úvodní přehledy (značení vozidel, rozchody kolejí a napájecí soustavy) srovnávají, jak je železnice chápána ve světě oproti poměrům ve střední Evropě. Celá kniha je rozdělena do kapitol dle druhu vozidel (elektrické lokomotivy, motorové lokomotivy, motorové vozy, tramvaje a metro). Publikace zahrnuje i tzv. „Second-hands“ zabývající se vývozem modernizovaných vozidel. Součástí je i vícejazyčné resume (AJ, NJ).

Vázaná publikace, Formát B6, 224 plnobarevných stran

Cena 340,- Kč

NOVINKA

Využijte náš E-SHOP
<http://www.gradis.cz>



hotel ABITO
★★★★

kvalitní ubytování v Praze / accommodation in Prague



www.abitohotel.cz

Cargo

KRÁTCE

Podílíme se na opravě tratí ve Slezsku

ČD Cargo se podílí na optimalizaci tratě Bystřice nad Olší – Český Těšín, respektive železničního uzlu Český Těšín. Na počátku dubna společnost převzala po technické kontrole u externího dopravce v Ostravě další soupravu 20 vozů Ua (Dumpcar). Na základě požadavku odboru obchodu byla souprava odeslána na nakládku šterku do lomu EUROVIA Kamenolomy, a.s. – lom Jakubčovice nad Odrou. Prázdná souprava odjela z Ostravy hlavního nádraží 8. dubna, po cestě přistoupila ve stanici Studénka posunová četa Provozního pracoviště Ostrava, která se pak podílela na nakládce vozů na vlečce. Po šesti hodinách pobytu na vlečce kamenolomu odjel první vlak o hmotnosti 1 600 tun do stanice Český Těšín, kde probíhá rozsáhlá výluková činnost související s akcí SŽDC „Optimalizace traťového úseku Bystřice nad Olší – Český Těšín“. Následující den zajišťovali pracovníci Provozního pracoviště Český Těšín pro zákazníka IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc noční vykládku. Zaškolení a praktickou ukázkou pneumatického klopení výše uvedených vozů zajišťoval zástupce Provozní jednotky Ostrava Lubomír Mrózek. Po noční vykládce v Českém Těšíně odjela prázdná souprava 10. dubna ihned na druhou nakládku do Jakubčovic. A také druhý ložený vlak dojel do svého cíle v pořádku a včas.

TOMÁŠ PILCH

Trestní oznámení kvůli pronájmu skladu

Na základě forenzního auditu se vedení ČD Cargo rozhodlo podat trestní oznámení na neznámého pachatele ve věci porušení povinnosti při správě cizího majetku. „Podle všech zjištěných skutečností někdo účelově uzavřel nevýhodnou smlouvu. Jsme dlouhodobě poškozováni placením nepřiměřeně vysokého nájemného za objekt, jehož dispoziční řešení objektivně dostatečně nemůžeme využít“, řekl Ivan Bednárik, předseda představenstva společnosti ČD Cargo. „Navíc s největší pravděpodobností došlo i k porušení zákona o veřejných zakázkách, jelikož nám ani smlouva nebyly transparentně vysoutěženy. I přes zvýšenou obchodní aktivitu nám přijmy za skladování a další činnosti pokrývají jen zhruba třetinu nákladů,“ dodal.

(čdc)

Obnovená vlečka v Chotěšově

V dnešní době se bohužel neděje příliš často, že by se probudila léta nepoužívaná vlečka. Jeden takový případ se stal o letošním velikonočním víkend, kdy do malého venkovského nádraží Chotěšov pod Hazmburkem dorazila zásilka hnojiv z Polska, resp. Běloruska. Tato malá stanice leží na místní dráze Lovosice – Libochovice na pomezí středních a severních Čech v malebné krajině pod Českým středohořím a vrchem a hradem Hazmburk. Zásilka dvanácti vozů ložených močovinou z pohraniční stanice Kuźnica Białostocka na pomezí Polska a Běloruska dorazila jako ucelená skupina do Lovosic, kde pak byla rozdělena na čtyři části. Z Lovosic pak byla postupně ve dnech 4. až 7. dubna přistavena k vykládce na vlečce příjemce, firmy A.G. Service s.r.o. v dopravně Chotěšově.

(čdc)

NÁKLADNÍ DOPRAVA V KRAJÍCH



MODERNIZACE. Rozsáhlé stavební práce výrazně komplikují i situaci v plzeňském „ranžíru“.

FOTO MICHAL ROH ML.

Plzeňský kraj: kombinovaná doprava na vzestupu

Další pokračování našeho seriálu nás zavede na západ Čech – do Plzeňského kraje. Prochází tudy mimo jiné III. tranzitní koridor a díky mnohým lesům patří mezi hojně přepravované komodity dřevo či dřevní štěpka. Nákladní vlaky ale ve velkém vozí i uhlí pro teplárnu či zásilky z plzeňské Škodovky.

Rozlohou cca 7 560 km² je třetím největším krajem, počtem obyvatel – přibližně 575 tisíc – však až devátým. Hustota zalidnění je tu druhá nejnižší v zemi. Největším městem je samozřejmě krajská Plzeň, mezi další větší sídla patří Klatovy, Rokycany, Tachov a Domažlice.

Nákladní dopravu značně omezuje modernizace uzlu

Železniční síť se skládá z cca 490 km tratí celostátních a cca 210 km tratí regionálních. 103 km tratí je dvoukolejných, 223 km tratí je elektrizovaných střídavou proudovou soustavou 25 kV. Plzeň leží na trase III. tranzitního koridoru vedoucího od česko-slovenských hranic přes Prahu k hranicím s Německem u Chebu. V současné době se modernizuje železniční uzel Plzeň, což bohužel výrazně omezuje možnosti nákladní dopravy.

Se zahraničím má Plzeňský kraj po kolejích spojení na dvou místech – v Železně Rudě a v České Kubici. V Železně Rudě-Alžbětíně prochází státní hranice středem budovy, ale s mezinárodními nákladními vlaky se zde již nesetkáme. Z Domažlic přes Českou Kubici do bavorského Furth im Waldu ale vlaky stále jezdí. Kvůli přechodu německé elektrárny Schwandorf na spalování zemního plynu byla v březnu 2002 ukončena vozba uhelných vlaků do této elektrárny. Jednalo se až o tři ložené vlaky denně. Loni ztratilo ČD Cargo i další uhelné přepravy přes tento přechod – černé uhlí do teplárny v Mnichově – a nyní na přechodu převažují vlaky s osobními automobily do terminálu v bavorském Kelheimu.

Innofreighty do plzeňské teplárny plně uhlí

Vraťme se ale zpět do krajského města. Plzeň byla vždy průmyslovým sídlem. Co se však po roce 1989 změnilo, byla struktura průmyslu. Výrazně narostl podíl elektrotechnického průmyslu na úkor strojírenství. Tato změna se samozřejmě promítla i do skladby přepravovaného zboží. Dnes v krajském městě jednoznačně převažuje vykládka. Největším zákazníkem je tak společnost Plzeňská teplárenská zásobující krajské město teplem

a teplou vodou a řadu výrobních provozů také technologickou párou. Uhlí do Plzně nově putuje nejen ve výsypných vozzech řady Falls, ale také v kontejnerech Innofreight. Ty jsou využívány rovněž pro návoz dřevní štěpky – alternativního paliva dodávaného do teplárny z mnoha nakládacích míst v Plzeňském, Karlovarském a Jihočeském kraji.

V Innofreightech je také odvážena štěpka z pily Stora Enso Timber in Plané u Mariánských Lázní k dalšímu využití do pa-

pirny ve Štětí. Planá u Mariánských Lázní je po Plzni stanicí s největší nakládkou v kraji. Kromě již zmiňované dřevní štěpky se zde nakládá i řezivo z pily Stora Enso Wood Products Planá a také poměrně velké množství kulatiny a vlákniny. Dřevo se s ohledem na lesnatý charakter území nakládá i v řadě dalších stanic a nákladních míst. Za všechny můžeme jmenovat Holoubkov, Sušici, Mirošov nebo Stupno. Většina zátěže manipulačních vlaků na Plzeňsku je tvořena právě vozy se dřevem

nebo se železným šrotem, který se také nakládá v celé řadě míst.

Zmínit musíme i úspěšnou realizaci přeprav mimořádných zásilek vyrobených v plzeňské Škodovce, například transformátorů, strojních kompletů, trolebusů či tramvají. Řada z těchto přeprav je uskutečňována na speciálních hlubinných vozech. Tyto přepravy po železnici mají dlouhou tradici. Na železničních vozech odjížděly z Plzně reaktorové nádoby, elektrárenské komplexy a další zařízení do celé Evropy.

Vozy s hutními výrobky na vlečce do Mirošova

Významným zákazníkem je i firma ROSSO STEEL, která po železnici odebrává hutní výrobky a plechy. Přípojnu stanicí pro firmu ROSSO STEEL je Mirošov ležící na regionální trati Rokycany – Nezvěstice. Z té odbočuje i vlečka do bývalých Železáren v Hrádku. Nakládka nerostných surovin z bohatých ložisek v Plzeňském kraji bohužel v posledních letech výrazně poklesla. V omezeném množství se přepravuje kaolin z Kaznějova, šterk z Mladotic a živec z Poběžovic. U stavebnin stojí za zmínku nakládka keramických dlaždic v Chlumčanech u Dobřan.

Zmínit se zcela určitě musíme o kombinované dopravě a logistických službách. Ve stanici Plzeň-Křimice bylo v roce 1979 aktivováno kontejnerové překladiště, které až do roku 2002 provozovala akciová společnost ČSKD-INTRANS. Potenciál přeprav z oblasti Plzeňska se této společnosti ale nepodařilo podchytit a překladiště zaniklo. Přepravy v kontejnerech byly obnoveny až v novém tisíciletí, kdy operátor METRANS otevřel nový terminál kombinované dopravy v Nýřanech. Ten má každý den spojení s terminálem v Praze-Uhřetíně vsi s napojením do severomořských přístavů a dalších destinací. Služby spojené s logistikou nabízel ČD Cargo v nákladovém obvodu železniční stanice Plzeň hlavní nádraží. Ten však musel ustoupit nové výstavbě a část činnosti byla přemístěna do Plzně-Koteřova. Zde se nakládaly trolejbusy do Bulharska nebo letáky do Švýcarska.

Dalším centrem překládky, i kdyby ne v režii ČD Cargo, jsou Domažlice. Sem je z Německa naváženo různé zboží z kamionů do železničních vozů, které pak míří na východ – do Ruska, Kazachstánu a dalších zemí. Tyto přepravy zajišťuje naše dceřiná společnost ve Frankfurtu nad Mohanem.

MICHAL ROH

Kudy jezdí nákladní vlaky v regionu



Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

Retronátěry aneb nostalgie všedního dne

Virus „retronánie“ zasáhl téměř všechny obory lidské činnosti. První odrážející doby dávno minulé se objevují i na železnici. Tady však šlo než o módní výstřelky jde o připomínání tradice a tírdosti národního dopravce. V plešadě vozidel reprezentujících české dráhy nářem v korpořním designu se proto objevují i nástroje v takzvaných retronátěrech. Zoravilaje jde o barevná provedení odpovídající stavu po výrobní či dokumentující některou typickou modifikaci z historie. Zábavně triviální převléknutí vozidla do „retrorakabátů“ je ale práce nejen pro lektýrníky. Realizaci předchází zkoumání původní dokumentace, slovek snímků a návrhů.

Výhledy realizovaných projektů



DESMO. Lokomotiva 361.001 v barvách historického vozu z roku 1931. Foto: Petr Václavík

Některé projekty realizované v rámci retronánie jsou již v plném prouhu. Jedním z nich je projekt lokomotivy 361.001, která bude v barvách historického vozu z roku 1931. Tento projekt je realizován v rámci projektu „Retronánie“ a jeho realizace je plánována na rok 2015. Další projekty zahrnují například lokomotivu 460.070-080, která bude v barvách historického vozu z roku 1931. Tento projekt je realizován v rámci projektu „Retronánie“ a jeho realizace je plánována na rok 2015.

351.003

351.003 je lokomotiva, která bude v barvách historického vozu z roku 1931. Tento projekt je realizován v rámci projektu „Retronánie“ a jeho realizace je plánována na rok 2015.

460.070-080

460.070-080 je lokomotiva, která bude v barvách historického vozu z roku 1931. Tento projekt je realizován v rámci projektu „Retronánie“ a jeho realizace je plánována na rok 2015.



LODRICKA. Travná lokomotiva 361.001 v barvách historického vozu z roku 1931. Foto: Petr Václavík

Výhledy pro realizaci nákladu stroje 361.001



Retronánie je projekt, který se zaměřuje na obnovu historických vozidel a jejich provozu. Jedním z hlavních cílů je obnova lokomotivy 361.001, která bude v barvách historického vozu z roku 1931. Tento projekt je realizován v rámci projektu „Retronánie“ a jeho realizace je plánována na rok 2015. Další projekty zahrnují například lokomotivu 460.070-080, která bude v barvách historického vozu z roku 1931. Tento projekt je realizován v rámci projektu „Retronánie“ a jeho realizace je plánována na rok 2015.

7



810.002

810.002 je lokomotiva, která bude v barvách historického vozu z roku 1931. Tento projekt je realizován v rámci projektu „Retronánie“ a jeho realizace je plánována na rok 2015.



Ustí nad Labem. Lokomotiva 361.001 v barvách historického vozu z roku 1931. Foto: Petr Václavík



362.001

362.001 je lokomotiva, která bude v barvách historického vozu z roku 1931. Tento projekt je realizován v rámci projektu „Retronánie“ a jeho realizace je plánována na rok 2015.



Ustí nad Labem. Lokomotiva 361.001 v barvách historického vozu z roku 1931. Foto: Petr Václavík



171.008

171.008 je lokomotiva, která bude v barvách historického vozu z roku 1931. Tento projekt je realizován v rámci projektu „Retronánie“ a jeho realizace je plánována na rok 2015.



Ustí nad Labem. Lokomotiva 361.001 v barvách historického vozu z roku 1931. Foto: Petr Václavík

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

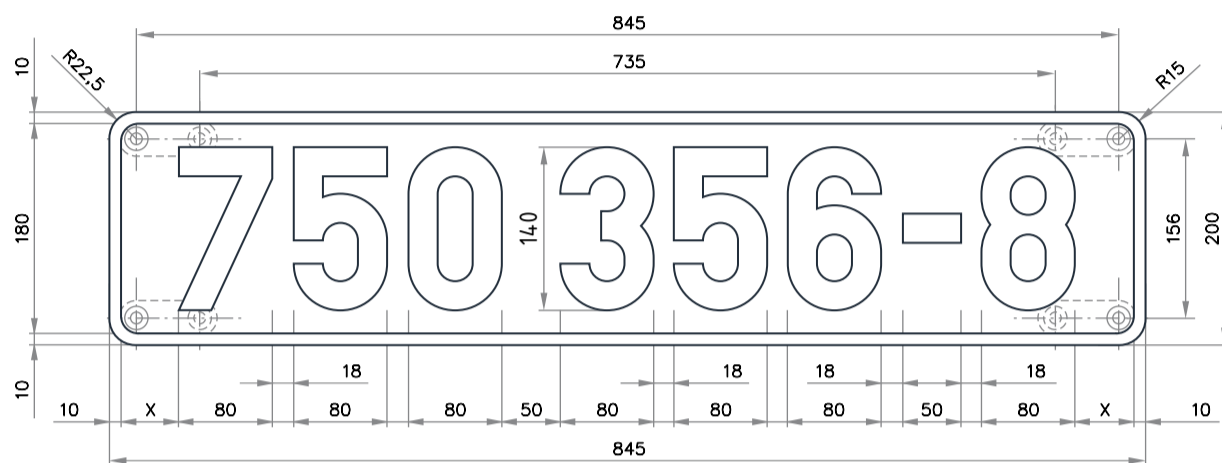
Hliníková čísla mizí z lokomotiv, nastává soumrak cedulí

Plechové smaltované, později odlévané tabulky s číslem patřily po desítky let neodmyslitelně na čela a boky vozidel. V poslední době je ale nahrazuje označení samolepicími číslicemi aplikovanými přímo na skříň stroje. Důvod? Sběratelská horečka a náklady na nahrazení stále častěji mizících tabulek nově odlítnými. Cena za materiál a práci na jednu tabulku se pohybuje v řádech tisíců korun. Nastává soumrak klasických lokomotivních „cedulí“?

Tabulky používané do roku 1988

Pro motorové a elektrické lokomotivy byla velikost tabulky 200 mm (výška), 780 mm (délka), respektive 890 mm pro dvoupísmenové lokomotivní řady (např. ES, TU apod.). Obvodový rámeček byl široký 10 mm se zaoblenými rohy. Druh trakčního vozidla a číselné označení řady jsou uvedeny nenormalizovaným kolmým písmem o rozměrech 140 × 80 mm. Výjimku tvořilo písmeno M, které mělo rozměry 140 × 120 mm. Tloušťka písma byla 25 mm. Inventární číslo bylo vyznačeno kolmým širokým písmem o rozměrech 100 × 57 mm (podle ČSN 01 0451). Pro motorové a elektrické lokomotivy byla písmena a rámeček vyvedeny v barvě kov s podkladem v tmavě rumělkové červeně (odstín 8190). U motorových a elektrických vozů a jednotek byla použita podkladová barva červeně rumělková světlá (odstín 8140).

Normalizovaná odlévaná tabulka



Označení pomocí samolepicí fólie



Udělejte si radost! Nabízím sto procentně originální tabulku s číslem ze stroje 753.302. Takový inzerát jsem našel v době vzniku tohoto článku na jednom českém aukčním serveru. Cena? Lidových 5 999 Kč. Myslíte si, že je stará lokomotivní cedule za tyhle peníze neprodejná? Nenechte se zmýlit, obchodovat s tímto artiklem se rentuje, jak dokazuje počet podobných nabídek. Ovšem jen máte-li originál a nikoli kopii, jejíž cena je ve sběratelských kruzích řádově nižší. Nasnadě jsou dvě otázky: kde k originálům prodejce přišel a jak řeší situaci, kdy se vozidla stále častěji ocitají „znenadání“ bez tabulek, majitel, kterým jsou nejčastěji České dráhy.

Od bronzu přes smalt k hliníku

Se zavedením označování systémem, jehož autorem byl legendární Vojtěch Kryšpín, se od roku 1923 začaly na hnaných vozidlech objevovat odlévané bronzové tabulky. Po válce, přesněji po roce 1948, byly k označování použity levnější smaltované tabulky. Jejich nevýhodou však bylo, že se v případě poškození nedaly v depech či dílnách opravit a nově se nevyřábely. Poškozené nebo ztracené tak byly nahrazovány tabulkami natíranými. Roku 1975 začala platit nová oborová norma a o dva roky poz-



Smaltované tabulky byly v hojně míře vyměňovány od roku 1977.

ději proto Ústav vývoje a racionalizace Železničního průmyslového opravárenství v Nymburce vypracoval dokumentaci pro výměnu dosavadních převážně smaltovaných tabulek za normalizované lité, načež docházelo k jejich osazení. „Není bez zajímavosti, že se tak dělo s velkou důsledností – během oprav, kdy byly nové tabulky na stroje instalovány, docházelo například i k zaslepení plechem původního prosvíceného označení na řadách T 435.0, T 458.1, T 669.0 a 1,“ říká Vladimír Menšík z Odboru kolejových vozidel ČD, který tehdy na projektu spolupracoval. Protože odlévané tabulky byly větší než smaltované, bylo třeba i drobných konstrukčních úprav



Od roku 1988 jsou používána odlévaná čísla s mezinárodním označením.

a nového řešení na čelech menších lokomotiv, kde prapůvodně nebyly vůbec. „Přesto i tady byly výjimky potvrzující pravidlo. Například u řady T 426.0 se místo nenašlo, a tak jezdily bez čelních tabulek. U Rosniček T 334.0 sice výkresy na čelní tabulky pamatovaly, ale osobně jsem žádnou takto označenou neviděl, podobně jako u řad T 211.0 a T 212.0, na které se čísla nad kapotu také nedávala,“ doplňuje Vladimír Menšík.

Cedulová rošáda v roce 1988

Normalizovaná odlévaná čísla se ale na strojích dlouho neohřála. Tehdy se sice nestávala terčem nájездů nenechavců v takové míře jako dnes, ale od 1. ledna



Hliníkové odlévané tabulky jsou nahrazovány již jen samolepkami.

1988 vstoupila v platnost nová směrnice, podle které se všechna vozidla přeznačovala do mezinárodního formátu UIC, který je platný dodnes. A tak se opět osazovaly nové tabulky, byť tato změna byla jednodušší. Byly sice opět delší, ale měly rozšířené nálitky, kam se daly vyvrtat otvory pro uchycení s původními roztečemi. Svůj výjimkou např. řad 110, 111 nebo 113, kam se na původní místo už nevešly, a byly proto umístěny na čelní zádrali.

Kov nahrazují samolepky

V posledních letech se ale tabulky staly nejprve vyhledávaným suvenýrem železničních nadšenců, později se ze sbírání těchto trofejí stal doslova feno-

mén. A také solidní kšeft. Čísla začala z vozidel mizet neobyčejným tempem a pro depa začalo být čím dál složitější a hlavně nákladnější zcizení označení nahrazovat. Cena za výrobu nové tabulky byla až tři a půl tisíce korun. Na podzim 2014 došla národnímu dopravci trpělivost a vydal opatření, které umožňuje nahradit tabulku označení samolepicími čísly s normalizovaným fontem a velikostí (podobně jako u zcela nových vozidel), na jejichž výrobu stačí počítač a plotter. Číslice se objevují v čelních partiích na obvyklých místech, na bocích jako součást dvanáctimístného čísla podle pravidel TSI. Postupně budou samolepicí čísla aplikována na všechna vozidla, která projdou velkou opravou spojenou s novým lakováním. Po více než 90 letech tak nastává soumrak klasických cedulí a nadšencům, kteří si budou chtít v budoucnu vyzdobit zeď nějakým tím číslem, nakonec nezbyde nic jiného než platit nesmyslné částky nebo se uchýlit k pořízení kopie, jejichž výrobu už dnes nabízí několik sléváren. Ostatně kdyby tuto „potupu“ akceptovali již nyní, ušetřila by se zajímavá suma a fanouškovská diskusní fóra by se nemusela plnit stesky, jak ohyzdné jsou stroje bez původních tabulek. Jenže originál je originál... VÁCLAV RUBEŠ

Motorová Marfuša před deseti lety Česko nedobyla

Hned zkrájí roku 2005 se na kolejích ve zkušebním provozu objevila ruská motorová jednotka typu RA 731, v Česku vedená jako 835. Pronajaté vozidlo prošlo testy na tehdejších železničních zkušebních okruhu a na tratích v okolí Prahy a zejména Brna, kde také zakotvila. První vlak řízený strojvedoucím Miroslavem Trávníčkem odjel druhé únorové pondělí (14. 2. 2005) po poledni z Brna hl. n. do Bohutic a mohl začít zkušební provoz s cestujícími.

Hned v pondělí 28. února se na pozvání ruského výrobce Metrovagonmaš Mytišči a obchodního zástupce v Česku uskutečnila prezentační jízda z Brna do Vranovic a zpět, které se účastnili například generální ředitel Metrovagonmaše Andrej Andrejev či ředitel Odboru kolejových vozidel Rostislav Novák. Ten také tehdy redaktorovi Železničáře prozradil, že o jednotky 835 prozatím České dráhy nemají zájem, protože nákup vozidel nezapadá do koncepce ob-

novy vozidel pro regionální dopravu. Argumentovalo se zejména tím, že dvoudílná motorová jednotka z Mytišči není nízkopodlažní. Proto se naplánovala modernizace řady 810 a 010 na známé Regionovy, které doběhly v podstatě přednedávem.

Proč zabloudila Marfuša na Moravu?

Jednotka byla sestavena ze dvou motorových vozů, z nichž každý měl svůj motor výrobce MTU (2 × 315 kW) a převodovku a také samostatné označení 835.001 a 835.201, ač provozně byla nedělitelná. Osmdesátitunový kolos pro 104 míst 2. třídy k sezení mohl jet až 120 km/h. Za prvních 14 dní provozu jednotka najezdila celkem 4 150 km a kromě jediného dne, kdy se do ní montoval infosystém, byla každý den na trati a vše probíhalo zcela bez závad.

Souprava dorazila do Česka už v září 2003 coby jedna z možností na vyrovná-

ní dluhu bývalého SSSR. V prosinci zamířila na cerhenický zkušební okruh, kde absolvovala zkušební jízdy, stejně jako na tratích SŽDC.

Konec v tichosti

Vozidlo, kterému se neřeklo jinak než Marfuša (paralelu s příšernou postavou z pohádky Mrázík si snad ani nezaslou-

žilo, podobně jako jména Baba Jaga či Dlabaný ingot), bylo zařazeno do pravidelného jednodenního turnusu, v němž denně urazilo průměrně 363 km. Jezdilo do Třebíče (o víkendů až do Jihlavy), v neděli do Nemočic a v pracovní dny na trati Brno – Oslavany, kde přenocovalo, se zájezdy Moravské Bránice – Ivančice, respektive Oslavany.

Jednotka zůstala majetkem firmy Elektromechanika Úvaly a byla pronajata ČD na dobu zkušebního provozu. Před jeho zahájením byly provedeny například aktualizace softwaru řídicího systému Lokel Intelo a oživení informačního systému, prověření zabezpečovače LS 90 a doplnění piktogramy. S koncem JŘ 2004/2005 byl provoz zastaven a jednotka se vrátila majiteli. V květnu 2007 byla dopravena do Maďarska, kde posloužila jako zdroj náhradních dílů pro jednotku téhož typu, tam provozované pod označením 63-41. MARTIN NAVRÁTIL S využitím informací M. Haráka a D. Rektora



NA ZKOUŠKU. Nezaměnitelným „lesem“ mechanických návštěv stanic Moravské Bránice projíždí v srpnu 2005 jednotka 835.001/201. FOTO LEOS TOMANČÁK

Tisícovka nových kilometrů tratí pro vlaky kategorie AVE (Alta Velocidad Española) má být ještě letos uvedena do provozu na území Španělska. Další čtrnáct velkých měst se tak brzy napojí na síť legendárních rychlovlaků. Těšit se z tohoto komfortního druhu železniční dopravy mají například ve Valencii a Vígu či Zamoru ležícím severně od Madridu. Nové rychlovlaky propojí také Badajoz, Cádiz, Granadu v Andalusii, ale i Murcii a Castellón.



Španělská města spojí nové tratě pro rychlovlaky AVE

Všechny tyto aglomerace jsou středně velké, na jihu i s turistickým potenciálem, ale přesto ne tak velké, aby se vyplatila jejich častější spojení s Madridem. Několik miliard eur bude v tomto roce investováno do koridorů AVE – Galicia, Cantabria/Baskicko a podél Středozemního moře. Mimo jiné má být konečně uveden do provozu 7 km dlouhý městský tunel v Madridu, který jako třetí linka ADIF spojí madridská nádraží Atocha a Chamartin. Hrubá stavba byla dokončena již před několika lety, ale ještě v roce 2014 zde chyběl železniční svršek. Tunel spojí AVE síť sever (z/do Valladolidu) a jih. Až doposud jsou spojení, jako například Gijón – Madrid – Alicante, možná pouze TALCO vlaky se změnou rozchodu.

Projede se i bezmála 25kilometrovým tunelem

Rovněž velkou důležitost má připravovaná zahájení provozu na novém 50 km dlouhém úseku „Variante de Pajares“ severně od Leónu. Jeho základem je 24,6 km dlouhý základní tunel pod kantabrickými Kordillerami. V budoucnu tento tunel ušetří jízdu po staré trati, která vede až do výšky 1 200 nad mořem. Kvůli neustálým průsakům vody by měla být uvedena do provozu nejdříve pouze jedna „roura“ tunelu. Jízda do Ovieda a Gijónu po novém úseku se pak zkrátí o 33 km a samozřejmě i zrychlí. Třetí kolejnice pak umožní, že úsek budou moci používat i nákladní vlaky.

Ne všechny projekty jsou však vysokorychlostní a ne vždy se jedná o zcela nová tratě. Například úseky Valencia – Castellón a Alicante – Murcia jsou prodloužením stávajících širokorozchodných tratí AVE. Zároveň jsou částí „Corredor Mediterráneo“, který bude sloužit nákladní dopravě. Tento koridor by měl být v celé délce, to znamená od francouzsko-španělských hranic (Perpignan) až po Almerii na jihu země, použitelný jak pro normální, tak i pro široký rozchod. Stát

se tak má buď za pomoci zabudování třetí kolejnice, nebo vybudováním úseku tratí s normálním rozchodem.

Nové má být postavena také odbočka Antequera – Granada, přičemž u rozvětvení Sevilla – Cádiz se jedná o předběžné zpřístupnění stávající širokorozchodné tratě, jež by měla být přestavěna na trať normálně rozchodnou s rekonstrukcí elektrického napájení.

Výstavbu ovlivnila politika

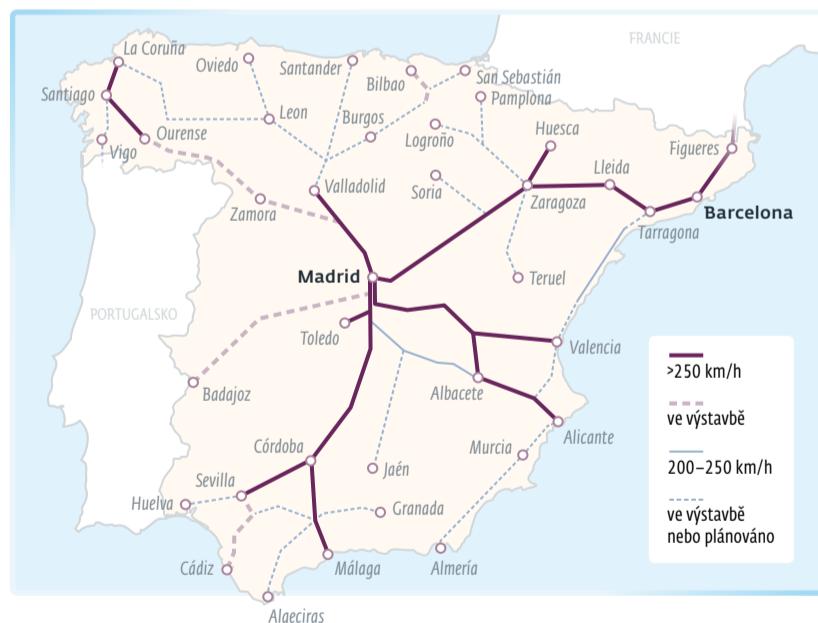
Normálně rozchodná, prozatím neelektrifikovaná nová trať z Plasencie, která vede neobydleným územím Extramadura, do Badajozu je čistě politickým projektem regionálního významu, protože Portugalsko další pokračování tratě do Lisabonu odmítlo z finančních důvodů. Také prosazovaná další výstavba do Galicie (v roce 2015 bude zprovozněn úsek do Zamory), jakož i „Atlantické osy“ Santiago de Compostela – Vigo, mají rovněž politický rozměr: španělský

premiér Mariano Rajoy pochází ze Santiagu de Compostela.

Velký význam pro síť AVE bude mít uvedení do provozu nového úseku z Valladolidu do Leónu a Burgosu. Tím se totiž oblast Baskicka, Kantabrie a Asturias o 1,5 hodiny přiblíží hlavnímu městu Madridu. V případě Burgosu a Leónu dojde u stávajících širokorozchodných kolejí k jejich přebudování na normální rozchod a zároveň vzniknou nová zařízení pro změnu rozchodu.

Síť může dosáhnout až 3 500 km

Výstavba sítě AVE postupuje v jednotlivých etapách. Budují se nové úseky, které se uvádějí do provozu jako širokorozchodné, aby se mohly rychle integrovat do stávající sítě a v budoucnu se snadno daly přebudovat na normálně rozchodné. Tabu dokonce nejsou ani tratě AVE bez trakčního vedení s motorovým provozem. Když se zohlední i tyto projekty, pak se může síť AVE rozrůst až na 3 500 km.



AVE (Alta Velocidad Española – „španělská vysoká rychlost“, ale také španělsky „pták“) je označení pro vysokorychlostní vlaky a tratě na území Španělska. Provozovatelem byl národní železniční dopravce RENFE, později Renfe Operadora. Maximální provozní rychlost vlaků je 300 km/h. Na rozdíl od konvenčních tratí s rozchodem 1 668 mm mají tratě AVE normální rozteč. V červenci 2009 vlaky AVE na trati Madrid – Barcelona poprvé porazily v počtu přepravených cestujících letadlovou dopravu. V červenci cestovalo na trase 251 754 osob vlakem a 246 654 letadlem.

V současnosti v provozu slouží 229 jednotek AVE ve 13 typových provedeních. Ty by měly bez problémů zajistit provoz i na rozšiřující se síti. Připravované nové jednotky AVE „Avril“ od společnosti Talgo a „Oaris“ od CAF nebyly zatím objednány. Španělská ministryně dopravy Ana Pastor však upozornila, že v brzké době dopravce podepíše smlouvu na 40 vysokorychlostních vlaků, z toho 10 v provedení s nápravami měnicími rozchod.

Díky rozšiřování sítě a výhodným tarifům by se měla v následujících letech postupně zvyšovat frekvence jízdy vlaků, jak tomu bylo i v roce 2014. Noví cestující jsou ve většině ti, kteří přešli z letadla a autobusu. O čem se nemluví, je skutečnost, že mnoho cestujících pochází rovněž ze zrušených dálkových vlaků na širokém rozchodu. Zatím se o likvidaci nevyužívaných širokorozchodných tratí neuvažuje.

STANISLAV HÁJEK
Zdroj: E-R 3/2015

KRÁTCE

BELGIE Vlaky zvětší kapacitu na 400 tisíc míst

Belgické státní dráhy SNCB průběžně modernizují a doplňují svůj vozidlový park. V letech 2025 až 2030 chtějí disponovat soupravami o celkové kapacitě 400 000 míst k sezení. Souvisí to s významným růstem počtu cestujících v řádu desítek procent. Belgičané v uplynulých letech nakoupili množství elektrických jednotek Desiro Classic a patrových vozů M6. Nyní plánují flotilu doplnit o patrové vozy M7 a modernizovat „patra“ typu M5 a 44 elektrických jednotek AM75 za 147 milionů eur. V plánu je také zvýšit disponibilitu vozidlového parku z 80 na 86 procent.

(PeŠT)

IZRAEL Nový rekord v počtu cestujících

Izraelské železnice již potřetí za sebou překonaly historický rekord v počtu přepravených cestujících, když loni využilo jejich služeb 48,5 milionu osob, o 7,5 % více než v roce 2013. Letos se očekává překročení hranice 50 milionů cestujících a v roce 2020 dokonce 70 milionů zákazníků. Počet spojů se navýší ze současných 450 na 860. Růst souvisí s výstavbou nových železničních tratí (ve výstavbě je pět nových tratí). Připravuje se také elektrizace 420 km tratí a nákup elektrických lokomotiv a dvoupodlažních elektrických jednotek.

(PeŠT)

INDIE Vláda do železnice naleje 121 miliard eur

Indická vláda předložila rozpočet na letošní rok, který počítá s reformami i u největšího zaměstnavatele v zemi, jímž jsou tamní železnice. Ty se zároveň považují za největší na světě. Vláda rozhodla, že do roku 2019 investuje do železnice okolo 121 miliard eur. Ceny jízdenek se však pro začátek nezvyšují. Přeprava nákladu ale vzroste o 10 procent. Již v prvním roce se mají investice zvýšit o 52 % na bilion rupií. V příštích pěti letech kapacita osobní dopravy vzroste z 21 milionů cestujících denně na 30 milionů. Železniční síť se rozšíří o 20 % na 138 000 km. Kapacita nákladní dopravy se má zvýšit o 50 % na 1,5 miliardy tun.

(sh)

NĚMECKO Siemens vyhrál zakázku na jednotky

Siemens se může v Německu těšit na velkou zakázku. Vyhrál výběrové řízení na dodávku 82 jednotek, které by měly být dodávány od roku 2018 pro Rhein-Ruhr-Express (RRX). Mělo by se jednat o čtyřdílné jednotky (dva patrové vložené a dva čelní vozy). Zakázka zahrnuje i jejich údržbu na 30 let. Maximální rychlost má činit 160 km/h. Vlastníky jednotek bude pětice dopravních svazů v Porýní, Porýří, severním Hesensku, které je pronajmou tomu dopravci, jenž vyhraje výběrové řízení na jejich provozování. Plánována je rychlá doprava s 15minutovým taktem například mezi Dortmundem a Kolínem nad Rýnem.

(sh)

Býlí na kolejích v Maďarsku zatápí plevelohubná souprava

Myslíte si, že se jedná o opožděný aprílový žert? Vězte, že o něco jižněji od České republiky je vlaková souprava, na níž jsou připevněny nástavbové postřikovače a prostředky na hubení plevelů, naprostou samozřejmostí. Dokonce se jedná o samostatnou a velice specifickou oblast drážní dopravy. Ucelené vlakové soupravy se speciálním náčiním umožňující postřik a odplevelování železničního spodku jsou v Maďarsku k vidění každý rok.

Potírají plevel i na lokálkách

S postupem jara a teplejšího počasí je samozřejmé, že vegetace bují a hustě roste i podél tratí. Aby se zabránilo přemnožení různých plevelů a porostů, Maďarské státní dráhy (MÁV) používají k udržení železničního náspu i speciální, takzvané plevelohubné vlaky – a to po celé zemi, nejen na hlavních tratích, ale také na zapomenutých lokálkách. Právě na tratích regionálního významu

jsou mnohdy tyto speciální vlaky jediným klasickým soupravným vlakem.

O tom, že se jedná o velice specifickou oblast drážní dopravy, svědčí i fakt, že u maďarských železničářů existuje samostatná organizační složka uvnitř Skupiny MÁV, která se o tuto činnost stará – je to MÁV Kert Kft. (kert = zahrada – pozn. autora). Není to ale jediná společ-

nost, která takovou činnost provádí. Podle platné evropské legislativy se uskutečnilo výběrové řízení a kromě MÁV Kert Kft. odplevelování a postřikování železničního svršku a bezprostřední blízkosti tratí provádí i G&C Növényvédelmi és Kereskedelmi Kft. Rozdělení výkonů mezi oběma hráči je přibližně 65 ku 35 procentům, větší podíl má MÁV Kert Kft.



PLEVELOBIJEC. Soupravu tvoří cisternové vozy s pesticidy a vagony s rozstřikovací technologií. Dopravu často zajišťují malé motorové stroje. FOTO ATTILA VÖRÖS

Rostliny mohou poškodit trať

Kvůli bezpečnosti železničního provozu a udržování tratí ve vyžadovaném stavu je potřebné odplevelovat a postřikovat bezprostřední okolí železniční tratě vhodnými prostředky. V Maďarsku se takové činnosti provádějí několikrát do roka podle přesně stanoveného harmonogramu a také na základě přesně daných kritérií. V první řadě mají za cíl vyhubit škůdce a plevel podél tratí, aby se nenarušil železniční svršek.

Podle drážních expertů zarostlé travové těleso může být nebezpečné provozu především s ohledem na špatné odvodnění železničního spodku, čímž se kolejové pole stane podmáčeným a nestabilním. Navíc různé přerostlé rostliny mnohde překážejí provozování bezpečné drážní dopravy – a to nejen na samotné trati, ale také na odstavných nádražích. V neposlední řadě se kvůli uschlým rostlinám radikálně zvyšuje nebezpečí vzniku požáru.

Speciální odplevelovací a postřikovací vlaky vyrábějí zpravidla v několikavozových soupravách, kde jsou zařazeny i cisternové vozy a několik speciálně upravených železničních vozů. Samozřejmě nesmějí chybět ani speciální pomůcky jako třeba nástavbové postřikovače. Většinou jsou tyto vlaky taženy lehkonáznými motorovými lokomotivami, v Maďarsku velmi rozšířenými Daciemi, malými dvounápravovými motorovými lokomotivami vyrobenými v Rumunsku.

Postřiky a odplevelování drážního spodku provádějí ve třech etapách, přičemž k třetímu ošetření se přistoupí pouze v případě, že předchozí dvě ošetření nebyla účinná. To ale neznamená, že v případě potřeby nemůže dojít i k více postřikům, vždy to závisí na konkrétním místě a růstu plevelů. A kolik taková legrace stojí? Maďarský správce infrastruktury MÁV Zrt. na tyto účely ročně vynaloží cca 830 milionů forintů (74 milionů korun). GABRIEL KORCSMÁROS

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

Krkonose – Harrachov – hotel Svornost

ZVLÁŠTNÍ AKCE – děti do 13 let zdarma

Pobyt 4 = 3 za 3 180 Kč/os.; 5 = 4 za 4 240 Kč/os.; 7 = 5 za 5 300 Kč/os.

V ceně je ubytování s polopenzí, během pobytu vstup do bazény zdarma, 10% sleva na wellness služby, 1x za pobyt káva s koláčem, stolní tenis a biliard, 1x vstupenka na bobovou dráhu, Harrachov Card na čerpání slev.



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***

11 dní letecky s polopenzí

Termín: 10. 8.–20. 8. 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.



Bulharsko

Pomorie – Slunečné pobřeží a Svatý Vlas

Výhodné nabídky v termínech:

16. 8.–27. 8., 27. 8.–6. 9. a 6. 9.–17. 9. 2015, odlety z Prahy, cena s polopenzí od 6 100 Kč po dotaci (SŽDC, Cargo)

Většinou 2–4lůžkové pokoje s lednicí, TV, vlastním soc. zařízením a balkonem. Všechny pokoje jsou klimatizované. Možnost stravy: all inclusive, polopenze nebo snídaně.

Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, ubytování, stravování, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.

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

CD Travel
Člen Skupiny ČD



PROJEKT. Model první varianty vysokorychlostního hlavového hnacího vozidla jednotky Škoda 100 E.

FOTO STÁTNÍ OBLASTNÍ ARCHIV PLZEŇ

Příběh nesplněného snu o „TGV“ z Plzně

Česká republika už řadu let spekuluje o možnosti výstavby vysokorychlostního napojení na evropskou síť železniční dopravy, ale zatím jen v teoretické rovině. Už na konci 80. let se začalo dokonce intenzivně hovořit o vysokorychlostních vlacích, které měla pro ČSD vyrábět plzeňská Škodovka. Plány se však nerealizovaly a vlak zůstal nejen na papíře, ale i jako model, který je němou připomínkou odloženého projektu.

První studijní práce na trakčních vozidlech pro rychlost 200 km/h v bývalém Československu se rozběhly v plzeňské továrně Škoda počátkem 70. let. Už v roce 1972 byl zadán tehdejšími Československými státními drahami (ČSD) požadavek na vývoj dvousystémové elektrické lokomotivy na rychlost 200 km/h. Pro zajímavost – současně si tehdejší sovětské železnice (dnes RŽD) objednaly ve Škodovce vývoj dvoudílné osminápravové elektrické lokomotivy o výkonu 8 000 kW rovněž na 200 km/h a s nápravovým tlakem 19 tun. Tato lokomotiva byla po dokončení v roce 1976 zkušena v traťovém úseku Moskva – Leningrad s rychlostí 250 km/h. A projekčně byla pro RŽD připravena patrová vysokorychlostní jednotka Duplex s výkonem 20 000 kW a rychlostí 350 km/h.

Testovat se mělo na okruhu v Plzni

V roce 1989 tehdejší vláda vydala usnesení o zahájení prací na projektu vysokorychlostní železnice a železničnímu průmyslu byly přiděleny vývojové úkoly tak, aby se již v roce 1996 mohla zkusit vysokorychlostní vozidla na novém experimentálním úseku Plzeň – Rozvadov s rychlostí až 350 km/h. To dnes zní spíše jako pohádka. Vše měl řešit Výzkumný ústav železniční pod vedením Akademie věd. Státní ústav dopravního projektování (SUDOP) zpracoval projekt na trasování vysokorychlostních železnic a průmyslové závody v rámci úkolu s názvem „Vyhledávací studie“ dodaly vývojově zpracované dílčí projekty pro všechny potřebné práce související s výstavbou vysokorychlostních železnic v býva-

ho úkolu vedl Ing. František Palík, který mohl částečně navázat na dřívější zkušenosti s výrobou lokomotiv na 200 km/h. Nejdůležitější bylo zvolit koncepci řešení. V té době byly špičkovým řešením vysokorychlostní vlaky TGV od francouzské firmy Alstom a německé ICE od firmy Siemens, řešené s hlavovými trakčními vozidly a mezi nimi vloženými vozy pro cestující. Projekt vložených vysokorychlostních vozů zpracovával Výzkumný ústav kolejových vozidel Praha.

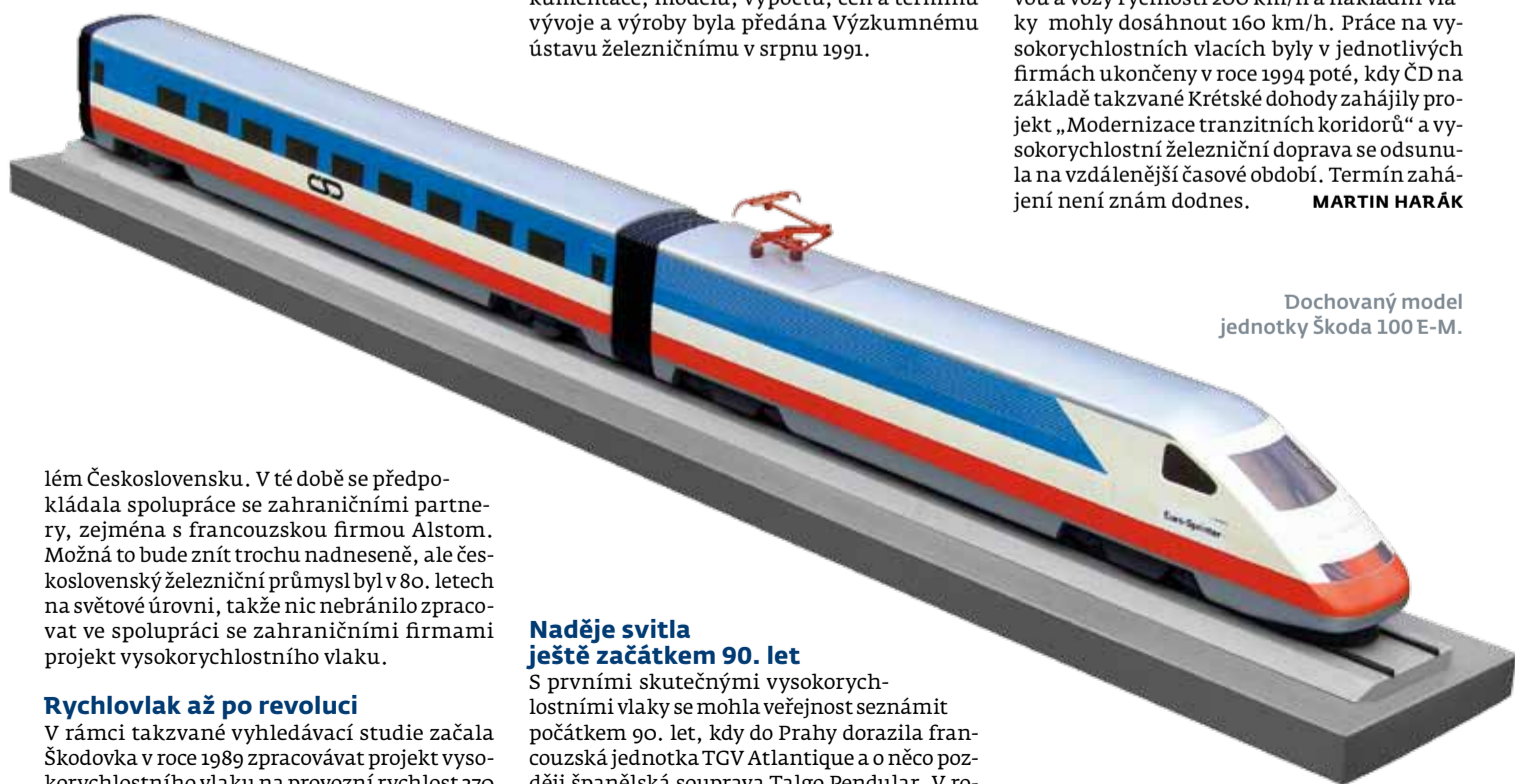
V případě vysokorychlostního vlaku Škoda se proto rozhodlo jej zrealizovat rovněž v koncepci hlavových vozidel. Pro vlastní řešení projektu byla nejdůležitější podmínka nízkého nápravového tlaku 17 tun a minimum neodpružených hmot s ohledem na účinky vysokorychlostního vlaku na kolejový svršek. Tyto dvě základní podmínky určují vlastní konstrukční zpracování – úsporu váhy a uložení trakčních motorů na skříní hlavového trakčního vozidla s přenosem výkonu na hnací dvojkolí. To ovlivnilo projekční řešení vlaku, zpracované ve dvou variantách. První varianta byla interně označena jako Škoda 100 E s deseti až dvanácti vloženými vozy, druhá „kratší“ varianta s označením Škoda 100 E-M počítala se čtyřmi až šesti vloženými vozy. Třísystémové vlaky vybavené již asynchronními trakčními motory byly plánovány pro max. rychlost 270 až 300 km/h. Tyto dvě varianty dávaly možnost bývalým ČSD vybrat nejvhodnější řešení z hlediska přepravních proudů cestujících. Projektová dokumentace na kompletní vysokorychlostní vlak od firmy Škoda, odpovídající tehdejší světové úrovni, včetně výkresové dokumentace, modelů, výpočtů, cen a termínů vývoje a výroby byla předána Výzkumnému ústavu železničnímu v srpnu 1991.

rychlostní železniční dopravy sdružující na dvě stě kvalifikovaných odborníků, včetně profesorů vysokých škol ze všech oborů železnice, majících zájem na budování vysokorychlostních tratí, aby tehdejší Československo bylo propojeno s evropskými železnicemi.

V roce 1994 česká ministerstva dopravy a hospodářství společně s Českými drahami, vypsal veřejnou obchodní soutěž na zpracování územně technických podkladů pro územní ochranu koridorů vysokorychlostních tratí a jejich výhledovou realizaci. V příloze byly uvedeny i orientační ceny vozidlového parku:

- Devítivozová vysokorychlostní elektrická souprava pro 450 cestujících s provozní rychlostí 300 km/h a životností 20 let měla stát 800 mil. Kč.
- Osobní vysokorychlostní vůz pro rychlost 300 km/h s 80 místy k sezení měl stát 45 mil. Kč.
- Cena za vysokorychlostní jídelní vůz měla dosáhnout 60 mil. Kč.
- Cena za třísystémovou elektrickou lokomotivu pro rychlost 200 km/h byla 90 mil. Kč.

Vysokorychlostní trasy byly navrhovány pro smíšenou dopravu, kde měly jezdit jednotky rychlostí 300 km/h, vlaky tvořené lokomotivou a vozy rychlostí 200 km/h a nákladní vlaky mohly dosáhnout 160 km/h. Práce na vysokorychlostních vlacích byly v jednotlivých firmách ukončeny v roce 1994 poté, kdy ČD na základě takzvané Krétské dohody zahájily projekt „Modernizace tranzitních koridorů“ a vysokorychlostní železniční doprava se odsunula na vzdálenější časové období. Termín zahájení není znám dodnes. **MARTIN HARÁK**



Dochovaný model jednotky Škoda 100 E-M.

lém Československu. V té době se předpokládala spolupráce se zahraničními partnery, zejména s francouzskou firmou Alstom. Možná to bude znít trochu nadneseně, ale československý železniční průmysl byl v 80. letech na světové úrovni, takže nic nebránilo zpracovat ve spolupráci se zahraničními firmami projekt vysokorychlostního vlaku.

Rychlovlak až po revoluci

V rámci takzvané vyhledávací studie začala Škodovka v roce 1989 zpracovávat projekt vysokorychlostního vlaku na provozní rychlost 270 až 300 km/hod. Projekční tým tohoto náročného

Naděje svítla ještě začátkem 90. let

S prvními skutečnými vysokorychlostními vlaky se mohla veřejnost seznámit počátkem 90. let, kdy do Prahy dorazila francouzská jednotka TGV Atlantique a o něco později španělská souprava Talgo Pendular. V roce 1992 založil František Palík Asociaci vysoko-

Tým vědátorů z Brna vyvíjí autopilota pro vlaky

Automaticky řízená vozidla se objevují takřka v každém vědecko-fantastickém filmu. Pokusy o počítačově řízené dopravní prostředky ale začaly již před mnoha lety. Vědci to nejprve zkoušeli s osobními a později i s nákladními automobily. Bezdrátové příkazy z jednoho řídicího centra by se časem mohly stát realitou i na železnici. Právě takové pokusy se odehrávají na brněnské Mendelově univerzitě. Jednou z vůdčích osobností zdejšího týmu je Marcel Vytečka.

Systém je vyvíjen zejména jako asistenční, což znamená, že poskytuje informace lidské posádce, aby její případná chyba nezpůsobila škodu či nehodu. Řidič nebo strojvedoucí pak provede konečnou volbu podle svého uvážení. Jednoduše si představme situaci, kdy hnací vozidlo jede vyšší rychlostí, než jakou se v daném úseku může jet. V ten moment se akustickým signálem upozorní obsluha vozidla, že musí zpomalit. Ale tento úkon stále závisí jen na ní. V budoucnu by všechno provedl automobil nebo lokomotiva automaticky, zcela nezávisle na lidském činiteli.

Prioritou je asistenční systém

To ale předbýváme, protože prioritou je zatím asistenční systém. Jeho nasazení je podle výzkumného týmu z brněnské univerzity reálné tak do pěti let. Plně autonomní trakční vozidla bez strojvedoucích však určitě neuvidíme dříve než za deset, patnáct let. V tomto ohledu prý také záleží na vývoji technického vybavení, jako jsou výkonné superpočítače a kamerové systémy. V dnešní době se již testují plně automatická silniční vozidla, přičemž na těchto prototypch lze dobře sledovat obrovský technický pokrok. Nejprve se začala zkoušet osobní vozidla známých světových automobilů jako Volvo či BMW, v poslední době přišly na řadu i nákladní automobily. Na loňském mezinárodním veletrhu užitekových vozidel IAA v Hannoveru tak například firma Mercedes-Benz představila svůj první Future Truck 2025, jenž by měl být v budoucnu schopen samostatné jízdy v plném provozu bez účasti řidiče. Nejdále jsou patrně v USA, kde vědci již získali povolení k testování plně automatických automobilů, ale prozatím nikoli v pravidelném provozu.

Vypadá to zatím jako sci-fi

„Zkoušíme něco, co vypadá jako sci-fi, ale za pár let se to může stát realitou,“ říká Marcel Vytečka z brněnské univerzity, který se automatickým řízením železničních vozidel momentálně zabývá. „Podle mého názoru nejsou v dohledné době pracovní pozice jako strojvedoucí, výpravčí a dispečer vůbec ohroženy. Hlavní náplní asistenčního systému bude zejména zvýšení bezpečnosti provozu, kdy by mohl být uzpůsoben tak, aby ‚viděl‘ dále a v jiném spektru než strojvedoucí a mohl jej tak včas upozornit na překážku na trati nebo rozpoznat lidskou postavu v prostoru kolejí,“ vysvětluje mladý doktorand.

Asistenční systém pro kolejová vozidla je založen na zpracování obrazové informace a provozních dat hnacího vozidla. Počítač vyhodnocuje obraz a vyhledává v něm důležité informace nutné pro bezpečný provoz. Nejpodstatnější je rozeznávání dopravních znaků a návěstidel, které si mladí vědci „zapůjčili“ ze standardních dopravních předpisů manažera infrastruktury. Systém je již nyní schopen rozeznat konkrétní značení a tyto informace odeslat do počítačového serveru, který zajišťuje komunikaci se všemi vozidly na modelovém kolejišti. V budoucnu se vědci zaměří na zvyšování přesnosti a robustnosti systému včetně zaznamenání případných překážek na trati. Momentálně vědecký tým připravuje testy i s aplikací evropského vlakového zabezpečovače ETCS.



Hlavní náplní asistenčního systému bude zejména zvýšení bezpečnosti provozu. Aby „viděl“ dál než strojvedoucí a upozornil včas na překážku.

Modelové kolejiště navozuje různé situace

K tomu, aby se vůbec různé situace mohly odzkoušet, slouží v laboratoři kolejových vozidel Mendelovy univerzity modelové kolejiště s věrnými modely hnacích vozidel. Při zkouškách má vždy jedna z lokomotiv v kabině umístěnu miniaturní kameru, která je schopná vyhledávat předem určené návěsti v okolí trati. Původně byla na střechu modelu připevněna větší. Ta se dnes ale využívá

MARCEL VYTEČKA



Po nástupu na denní studium v roce 2008 absolvoval obor Automatizace řízení a informatika a nyní se jako doktorand zabývá ekonomickou informatikou na Provozně ekonomické fakultě Mendelovy univerzity v Brně.

spíše okrajově. Díky kamerovému systému je možné průběžně vyhodnocovat spolehlivost detekce též které návěsti. Využití modelového kolejiště má pro samotný výzkum řadu výhod. První z nich jsou náklady na vývoj – v laboratoři lze upravit krajinu i osvětlení scény podle potřeby konkrétního testu. Tyto změny lze provést za zlomek ceny, než by tomu bylo v reálném prostředí.

Další výhodou je bezesporu bezpečnost. Díky použití modelů je možné navodit různé dopravní situace, aniž by se ohrozil provoz na trati, došlo k poškození vozidel nebo dokonce byla vystavena nebezpečí lidská posádka. „Teprve po získání uspokojivých výsledků základním testováním se zaměříme na zpracování dat z reálného provozu na českých tratích. K tomuto kroku pak bude nutné navázat spolupráci alespoň s jedním z tuzemských železničních dopravců,“ dodává Vytečka. **MARTIN HARÁK**



FOTO AUTOR (2x)

TIPY NA VÝLET



LOKÁLKA opět nabídne netradiční zážitky

Kultura se na české železnici zabydluje. Filmové umění rozváží Kinematovlak, s divadelním představením objížděl republiku nedávno Vlak Lustig a akce LOKÁLKA jde ještě dál. Na přelomu července a srpna, konkrétně od pátku 31. 7. do neděle 2. 8. v určených hodinách, nabídnou na trati č. 018 mezi Vysokým Mýtem a Litomyšl cestujícím zážitky, které by na kolejích nečekali. Cestu vlakem jim zpestří kultura mladých nezávislých umělců, a to přímo za jízdy v motorovém voze, na zastávkách a stanicích i jinde v okolí tratě. Součástí třetího ročníku tohoto hudebně-výtvarně-divadelního tvůrčího sympozia jsou výstavy, performance, divadelní představení nebo koncerty. Akci LOKÁLKA pořádá občanské sdružení Ryba řvoucí a vznikla za podpory Českých drah a Pardubického kraje. Aktuální informace najdete na webových stránkách www.rybarvouci.cz/aktuality.

Nejbližší železniční stanice:
Vysoké Mýto/Litomyšl



Kdy se letos koná Bezručické parní léto?

Tak jako každý rok i letos budou mezi Pňovany a Bezručicemi jeden víkend v červenci a jeden víkend v srpnu jezdit historické vlaky v rámci akce Bezručické parní léto. Tentokrát se nostalgické jízdy uskuteční 18. a 19. července a 8. a 9. srpna a vlak s historickými dřevěnými vozy potáhne parní lokomotiva Kafemlejnek 310.072 z roku 1899. V přípravách je také bohatý doprovodný program určený všem věkovým kategoriím. Tradičně dojde k přepadení vlaku lupiči a jejich marnému boji s četníky. V úseku nedostavěné tratě Bezručice – Tepál se lze svést historickými autobusy, fyzickou zdatnost si může každý otestovat na historické drezině a děti jistě potěší Zásnucká zahradní železnice. V Bezručicích také veřejnosti zpřístupní zajímavou expozici železničního muzea. Podrobný program Bezručického parního léta 2015 najdete na www.bezrucickalokalka.cz.

Nejbližší železniční stanice:
Pňovany/Bezručice



Parním vlakem z muzea v Lužné k Berounce

Nemáte ještě plány na poslední sobotu v červenci (25. 7.)? Máme pro vás tip na pěkný prázdninový výlet k řece Berounce s příjemnou dávkou železniční nostalgie. Po prohlídce železničního muzea v Lužné u Rakovníka se můžete projet parním vlakem taženým lokomotivou VŠudbylka 354.195. Vlak odjíždí z Lužné u Rakovníka v 11.50 h a vystoupit z něj lze nejen v cílové stanici, tedy v Berouně (přj. 13.19 h), ale také třeba v Křívoklátě a prohlédnout si hrad, v Roztokách u Kř. a vykoupat se v řece Berounce nebo sledovat vodácký provoz, ve Zbečně a navštívit památku lidové architektury Hamousův statek či v Nižboru a občerstvit se v nádražní výletní restauraci Tomáše Hanáka. Na zpáteční cestu se parní vlak vydá z Berouna v 15.30 h a do Lužné u Rakovníka přijede v 17.20 h. Kde najdete více informací? Na webových stránkách www.cdmuzeum.cz.

Nejbližší železniční stanice: Lužná u Rakovníka/
Křívoklát/Roztoky u Kř./Zbečno/Nižbor/Beroun

POŠTA

Pára byla magnetem Dnů Karviné



V sobotu 13. června staré karviné nádraží opět po roce ožilo. Odhadem na tři tisíce lidí se přišlo podívat nebo svést třemi páry historických vlaků. V jejich čele stanula parní lokomotiva 433.002 z Valašského Meziříčí. Na postřku pak vypomáhala – po loňském nezdaru vyjet Petrovický kopec – lokomotiva 742.280. Nostalgické jízdy byly uskutečněny v rámci oslav Dnů Karviné 2015 s tichou připomínkou 117. výročí příjezdu prvního vlaku do tohoto slezského knížecího města. Na příjezd prvního z vlaků, ze kterého vystoupilo několik set cestujících, jsme si počkali na jeho konečné, ve stanici Karviná město. Přijel přesně podle jízdního řádu v 8.40. Během krátké chvilky se nádraží hemžilo davy lidí, kteří atakovali především nabýskanou parní lokomotivu. My jsme se „veselým vláčkem“ projeli až z karvinského hlavního nádraží. Do Petrovického u Karviné jsme jeli po jednokolejné elektrifikované spoje. Po celou jízdu ve vlaku a pak i ve stanici nás obveselovala parta milých klaunů, a tak nám nezbývá než poděkovat nejen jim, ale především statutárnímu městu Karviná, Městskému domu kultury Karviná, Českým drahám a SŽDC za vydařenou akci.

ROMAN LINDNER

Je Asynchron opravdu odsouzen k zániku?

V čísle 12/2015 jsem si se zájmem přečetl článek Martina Haráka o lokomotivě Škoda 85 E0. Myslím, že by byla škoda, kdyby tento jediný exemplář unikátního stroje zanikl. Nevíte, komu patří a co by bylo možné učinit pro jeho záchranu? Neplánuje se například jeho transport do zastřešeného deponiáře?

LEOŠ HEŘMÁNEK

Odpověď redakce: Vozidlo 85 E0 bylo podle vyjádření výrobce, firmy Škoda Transportation, dlouhodobě využíváno k testům. Aktuálně jsou důležité díly demontované a uloženy a o dalším osudu lokomotivy zatím není rozhodnuto. Jednou z variant je oprava pro účely vystavení v plezišské Technii. Pokud by se objevila skupina nadšenců s konkrétním plánem na její rekonstrukci, existuje šance, že se jim vyhová.

Železná Ruda hostila výtvarníky FISAIC



Na konci víkendu se uskutečnil v hotelu Ostrý v Železných Rudě seminář skupiny výtvarné umění Českého zemského svazu FISAIC související s plenérem (kresba, malba v přírodě). Součástí byla přednáška vedoucího skupiny Pavla Hladíka na téma „Akwarel včera a dnes“, které se zúčastnil zástupce MO OSŽ Ondřej Šmehlík. Účastníci se věnovali i kresbě a malbě v plenéru v okolí Železných Rud. Místní zajímavý kostel Panny Marie, nedaleký vrch Špičák a kaplička na rozcestí patřily k nejvyhledávanějším motivům. Proměnlivé počasí sice příliš nepřálo, ale přesto se dílo dařilo. Výtvarníci si uměli poradit – skici dokončili v hotelu, když přišlo. V pátek večer, kdy byla vyhlášena celonárodní „muzejní noc“, se obohatili o umělecké zážitky při poslechu zpěvu místního sboru v železnorudském kostele. V neděli se konala výstavka děl všech umělců. Většina skic, akvarelů, pastelů a olejů měla dobrou úroveň. Další výtvarný seminář bude v prosinci v Litoměřicích.

JARMILA ŠMERHOVÁ
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

13/2015

Za přílivem a tekutými písky na kouzelný ostrov Mont-Saint-Michel

Má rozlohu sotva kilometr čtvereční a trvá na něm 300 let neopadnout obyvatel. Na nezděným turistů si ale vážně stěží dostat rozhodně nemohou. Ostrov Mont-Saint-Michel ve francouzské Normandii je totiž ležícím dílem nejen díky svému magickému klášteru v gotickém stylu, ale i pro jedinečné přírodní scenérie včetně neuvěřitelného odlivu. I proto sem ročně přijedou statisíce turistů a je právem druhým nejnavštěvovanějším místem ve Francii.



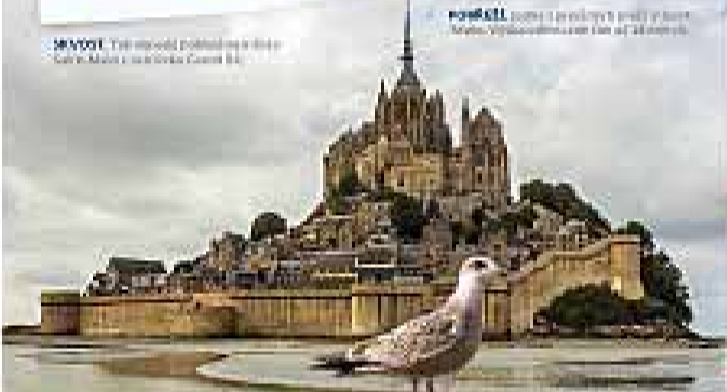
Třetího února 1944 se na ostrově Mont-Saint-Michel odehrala jedna z posledních bojových akcí druhé světové války. Německé vojsko se pokusilo o jeho dobývání, ale bylo odraženo. Ostrov byl osvobozen a stal se součástí francouzského území. V roce 1944 se na ostrově odehrala jedna z posledních bojových akcí druhé světové války. Německé vojsko se pokusilo o jeho dobývání, ale bylo odraženo. Ostrov byl osvobozen a stal se součástí francouzského území.



Jedno z hlavních přírodních zázraků ostrova je odlišná úroveň mořské hladiny. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech.



Mont-Saint-Michel, pohled z věže věžní věže.



Mont-Saint-Michel, pohled z věže věžní věže.

Mont-Saint-Michel, pohled z věže věžní věže.

„Každý, kdo přijede na ostrov, musí být připraven na to, že se sem dostane pouze v určitých časech. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech.“

Historie ostrova
Ostrov Mont-Saint-Michel byl založen v 10. století. V roce 1066 se na ostrově odehrala jedna z posledních bojových akcí druhé světové války. Německé vojsko se pokusilo o jeho dobývání, ale bylo odraženo. Ostrov byl osvobozen a stal se součástí francouzského území.



Mont-Saint-Michel, pohled z věže věžní věže.

Mont-Saint-Michel
Ostrov Mont-Saint-Michel je jedním z nejkrásnějších míst ve Francii. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech.

Mont-Saint-Michel
Ostrov Mont-Saint-Michel je jedním z nejkrásnějších míst ve Francii. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech.

Mont-Saint-Michel
Ostrov Mont-Saint-Michel je jedním z nejkrásnějších míst ve Francii. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech.

Mont-Saint-Michel
Ostrov Mont-Saint-Michel je jedním z nejkrásnějších míst ve Francii. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech.

Mont-Saint-Michel
Ostrov Mont-Saint-Michel je jedním z nejkrásnějších míst ve Francii. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech.

Mont-Saint-Michel
Ostrov Mont-Saint-Michel je jedním z nejkrásnějších míst ve Francii. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech.

Mont-Saint-Michel
Ostrov Mont-Saint-Michel je jedním z nejkrásnějších míst ve Francii. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech. Vzhledem k tomu, že ostrov je obklopený přílivními písky, které se mění v tekutý písek, je možné se sem dostat pouze v určitých časech.

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

Železničář

LETNÍ TEMATICKÁ PŘÍLOHA



FOTO VÁCLAV RUBEŠ A PIXMAC

Užijte si dovolenou s drezínou

Dříve něco nepředstavitelného, dnes už zcela běžný obrázek. Vysloužilé tratě v Česku začínají být využívány pro provoz drezín. Nejen o nich, ale i o mnohých dalších zajímavostech a kuriozitách se dočtete v naší speciální letní příloze.

Cyklostezek vedoucích ve stopě bývalých železničních tratí začalo v poslední době přibývat. Mnoho cyklistů přitom ani nenapadne, že se vlastně nejedná o nic nového. V zahraničí byly takto využity už tisíce kilometrů, u nás trvalo prosazení podobných projektů bohužel trochu déle.

V sousedních zemích však našli pro některé opuštěné železniční tratě i jiné využití, než je poměrně nákladná přestavba na cyklostezky. Recept má jméno šlapací a ruční drezíny. Pozitiva jsou nasnadě. Nemusí se draze likvidovat koleje a pokládat asfalt. Navíc je v případě potřeby někdy v budoucnosti reálnější návrat k původnímu účelu železniční tratě s provozem vlakové dopravy. Turisté si mohou šlapací drezínu půjčit na určeném místě a vydat se na úsek opuštěné tratě, který je pro speciální provoz drezín určen. Většinou se jedná o drezíny čtyřmístné, kde dvě osoby šlapají a dvě se vezou a pak se mohou vzájemně vystřídat. Často se nabízí možnost kombinace svezení na

drezíně s poznáním dalších místních pamětihodností nebo dalším doprovodným programem. Na zastávkách je poskytováno občerstvení a zajištěn prodej upomínkových předmětů.

Jak na to, aby se nesrazily?

Po tratích se na delší vzdálenosti jezdí jeden den v jednom směru a další den v opačném směru. Jinde zase třeba v sudou hodinu tam a lichou opačně. Drezíny se tak nemohou srazit. Co dělat v situaci, když chcete předchozí drezínu předjet? Jednoduše: pokud je někdo rychlejší, vymění si ve vhodném místě tratě drezínu s osádkou předchozí pomalejší drezíny. Většinou jsou drezíny provozovány na úředně zrušených tratích, v některých případech i na tratích provozovaných v omezeném rozsahu i pro nákladní dopravu. Drezíny směřují na trať o víkendech, v pracovních dnech dopoledne je umožněna jízda nákladního vlaku. Podobně by tak za určitých podmínek bylo možné využít i řadu opuštěných

tratí v Česku, které sice nejsou zrušeny, ale je na nich nulový provoz. V úvahu pochopitelně přicházejí jen ty dráhy, kde nejsou náročné sklonové podmínky a nebezpečné přejezdy.

Jen dopravci s platnou licencí

Na rozdíl od zahraničí v Česku dosud chybí podpora takových projektů z úrovně ministerstva dopravy. Neexistuje ani příslušná legislativa, která by stanovila podmínky provozování šlapacích drezín nebo využití opuštěných tratí mimo provoz k jiným zvláštním účelům, jímž může být i turismus. „Podle jedné z odpovědí ze strany SŽDC se však stále jedná o provozované tratě, kde může provozovat dopravu jen dopravce s platnou licencí. Přítom v zahraničí není na provoz šlapacích drezín nahlíženo jako na provozování dopravy, a pokud se nejedná o trať zrušenou, je v úseku se šlapacími drezínami zavedena výluka traťové koleje,“ říká jeden z iniciátorů myšlenky zřízení drezínových drah Martin Kalousek.

Jak se zdá, sehnat drezíny není takový problém jako jejich provoz někde prosadit. Spolek příznivců železnice Lokálky nedáme!, jenž myšlenku prosazuje, už jednu takovou k dispozici má, nyní však hledá dopravce, který by provozování drezín smluvně zajistil nebo pomohl při jednání se SŽDC. „Stále v našich podmínkách zůstává mnoho nezodpovězených otázek, na něž se odpověď hledá v zákoně o drahách, příslušných vyhláškách a souvisejících předpisech jen těžko,“ vysvětluje Kalousek a sám sebe se ptá, zda se u nás někdy drezíny po některé opuštěné lokálce rozjedou.

Kde už to funguje

Povedlo se to zatím jen na dvou vlečkách. Využití možnosti šlapat a přitom jet po kolejích lze v části staré Baťovy železniční dráhy v Ratíškovicích, která sloužila v minulosti k přepravě uhlí z dolů Tomáš a 1. máj do výklopníku v Sudoměřicích. Tříkilometrová trasa určená pro drezíny propojuje dvě vinařské stezky Podluží a Moravskou vinnou. Drezíny provozuje Obecní úřad Ratíškovice, u kterého je potřeba v případě zájmu drezínu předem rezervovat. Další možnost svezení se na šlapací drezíně je nedaleko Prahy na vlečce u Mstětic. Drezíny na opuštěných tratích najdete

i v blízkém okolí za hranicemi Česka. V Polsku jezdí na části tratě Świdnica – Jedlina Zdrój a v Rakousku na trati Ernsbrunn – Asparn an der Zaya.

Brzy i na rychlíkové trati?

V roce 2011 bylo založeno občanské sdružení s názvem Železnice Česká Sibiř (ŽČS), jehož hlavním cílem je záchrana unikátní části železniční dráhy mezi zastávkami Červený Újezd a Mezno včetně historicky cenného souboru budov železniční stanice Střeziměř. Tento úsek má být v rámci výstavby IV. železničního koridoru nahrazen přeložkou. Sdružení ŽČS plánuje původní úsek zachovat a spustit na něm právě turistický provoz drezín a kolejových šlapadel. Pokud se to povede, tak se lidé možná brzy svezou na drezíně po hlavní trati, kde dnes ještě jezdí rychlíky. V případě, že by se převedla původní opuštěná trať ze SŽDC na muzejní dráhu, ušetřily by se tím nemalé finanční prostředky za likvidaci zbytných zařízení a reaktivaci.

Budou i u nás tratě s drezínovým provozem přibývat, podobně jako narůstá počet cyklostezek? Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že tyto projekty mohou oživit nejen opuštěné tratě, ale i pozapomenuté regiony.

MARTIN KALOUSEK, MARTIN NAVRÁTIL

Když se pneumatiky u automobilů vymění za ocelová kola

Velcí vynálezci mají jedno společné, a sice že vlastní nápady předběhli svoji dobu. Díky takovým vizionářům byli lidé na Měsíci, uskutečnily se transplantace a používáme satelitní telefon.

Vidět v minulém století na kolejích parní nebo elektrickou lokomotivu nebo motoráček nebylo žádné překvapení. Zajímavější však bylo spatřit automobil nebo autobus. Stačilo vyměnit pneumatiky za ocelová kola a klasický silniční dopravní prostředek se mohl pohybovat jako vlak. Takový automobil se používal pro inspekční službu nebo ve zjednodušené formě jako drezína pro dělníky. Automobily dostaly benzinový motor a mohly se pohybovat rychlostí až 60 km/h.

Na vedlejších neelektrizovaných tratích pro přepravu 20 osob se ve světě začaly hojně používat kolejové autobusy. Zavazadlový prostor měly přímo v prostoru pro cestující nebo na střeše vozi-

dla. „Kabina pro strojvedoucího“ se nacházela na jednom nebo na obou koncích vozidla. Pouze jednodušší autobusy měly jedno stanoviště, a proto bylo v podlaze zabudováno zvedací zařízení a vůz se dal otočit i na trati. Dokonce existovaly dvouposchodové autobusy.

Nezapomnělo se ani na speciální hasičí vůz. Pro případ požáru v železničním tunelu existují kolejové hasičské

požární automobily. Jeho řidič musí mít zkoušky jako strojvedoucí. A spěchá se se zásobami 2 000 litrů vody a 200 litry hasičí pěny rychlostí až 40 km/h. Hasit lze až na vzdálenost 57 metrů.

Soukromé metro bez strojvedoucího

Popustíme uzdu fantazii. Jak by to asi mohlo vypadat na vedlejších málo frek-

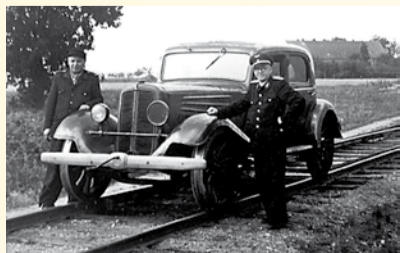
ventovaných tratích? Koleje jsou natažené, závory fungují automaticky a po trati občas projede motoráček s několika cestujícími. A co kdyby se tu pohybovaly kolejové automobily bez strojvedoucího? V méně rušných časech by fungovalo pomocí čipové karty taxi na zavolání. Zákazník by přivolal kolejové taxi a na palubní desce vyfukal místo výstupní stanice, vložil čipovou kartu

a o víc by se nestaral. Rychlostí 50 km/h by se dostal do požadované stanice. Nástupiště ve stanicích by musela respektovat konstrukci automobilu.

Turistická atrakce

Na Novém Zélandu, v krásné turisticky přitažlivé krajině, byla uzavřena nerezabilní železniční trať. Netrvalo dlouho a už se po ní proháněly dvou- nebo čtyřmístné automobily s benzinovým motorem. Automobil řídí turisté sami. Není to žádná závratná rychlost, maximálně 20 km/h. Tam, kde se turisté chtějí pokochat pohledem na turistické zajímavosti, jsou vyhlídková „stanoviště“, kde nepřekážejí ostatním projíždějícím lidem. Po projetí stokilometrové trasy se výletník může do výchozí stanice vrátit na kole, autobusem nebo lodí. Auta na kolejích se uplatnila také v jihoamerickém Ekvádoru na dříve z ekonomických důvodů uzavřené železniční trati.

PETR VOKÁČ



PO KOLEJÍCH. Zástupci inspekčních drezín v Maďarsku, Německu a tehdejší Československu.

FOTO ARCHIV AUTORA

Kuriozity mezi pražci *ane*

Jakkoli je naše země umístěná v samotném středu Evropy maličká, nabízí nepřehledné množství zajímavostí a kuriozit. A výjimkou v tomto ohledu není ani železnice. Svě o tom ví nejen dopravce a správce kolejí, ale i nadšenci a fandové tohoto druhu dopravy. Připomeňme si proto některé z těch mnoha pozoruhodností na našem území, které svým vedením či situováním nepatří mezi ty běžné. Když na ně náhodou zabloudí nezasvěcený cestující, patrně bude překvapen, kde se ocitá. Anebo to naopak mohou být místa nenápadná, která lze snadno přehlédnout.

NAD ŠACHTAMI NEBO NA VÝSYPCE

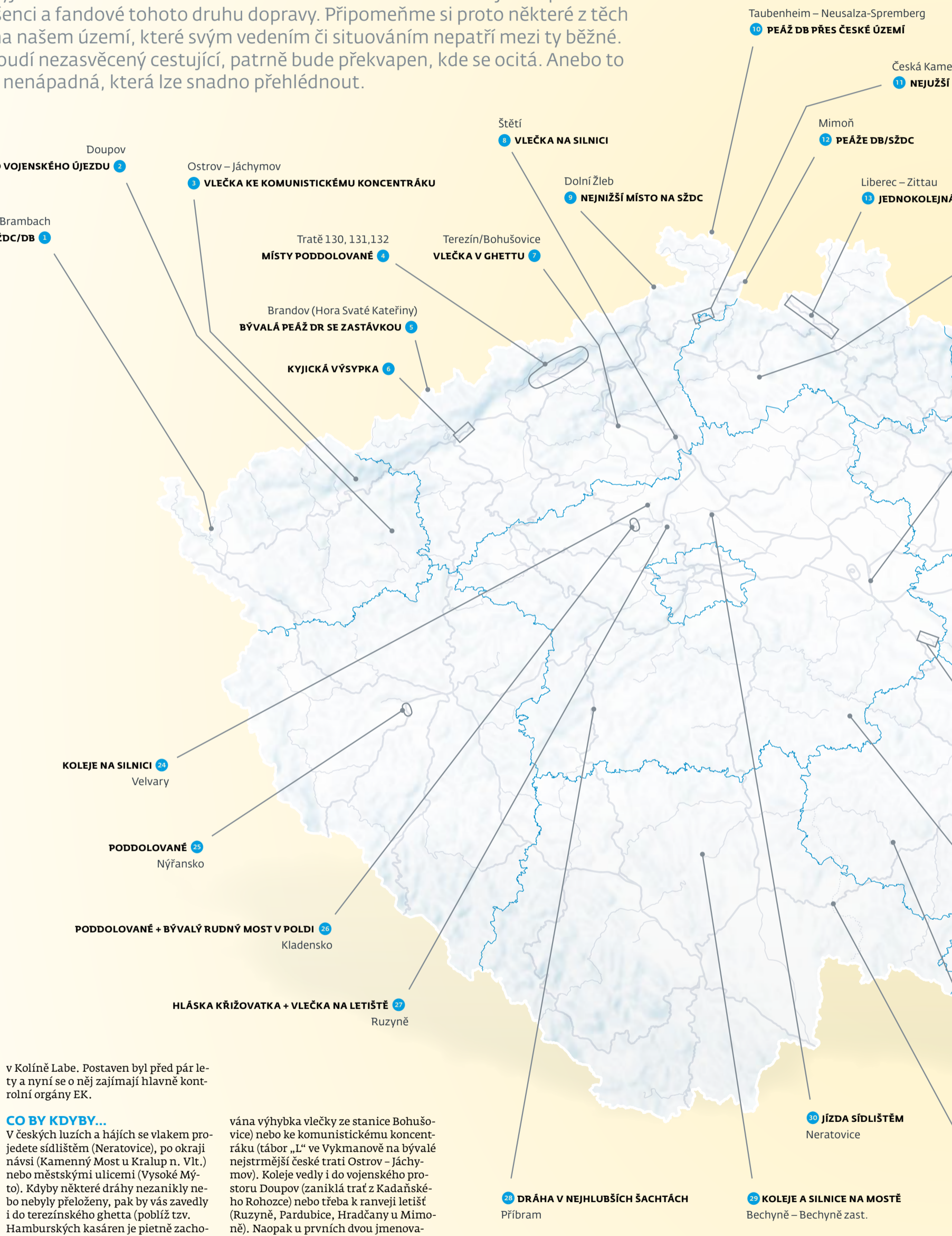
Že jsou železnice vedeny třeba poddolovanými územími, není nijak vzácnou výjimkou, mnohde je to i v místech, kde by to cestující nečekal. Zejména v lokalitách, kde se uhlí už dávno netěží - na Nýřansku, Kladensku, Rakovnicku nebo na trati Duchcovsko-podmokelské. Vůbec severní Čechy jsou na podobné speciality bohaté. Najdeme tu třeba trať vedoucí po nejvyšší české důlní výsypce. Kyjická výsypka či Ervěnický koridor je nejspíše nejvyšším nárstvem v ČR, měří až 150 metrů, vede tudy kromě tratě 130 i silnice a přeložka řeky Bíliny, ta si ovšem šumí v potrubí. V Ústeckém kraji je také zřejmě nejvyšší počet vleček do říčních překladišť a na trati 081 mezi Českou Kamenicí a Mlýny se v lokalitě Skální hrad nachází druhá nejužší soutěska na světě, v níž se vedle vodního toku tísni silnice i železnice. Nejnižší položená (povrchová) trať SŽDC je - logicky - č. 098 poblíž Dolního Žlebu.

Koleje šplhají tam, kde byste je nečekali. Třeba na Milešovku (pozemní lanovka), Sokolí hnízdo u Pravčické brány. Na vrch Loučná nad Litvínovem vedla další z mnoha pozemních lanovek, ta sloužila potřebám vysílačky wehrmachtu a zbytky po ní prý existují dodnes. Klasické lanovky, byť patří mezi dráhy, nepočítáme - snad s jednou výjimkou: není-li nákladní lanovka z Černého dolu do cementárny Kunčice jedinou u nás činnou, pak je určitě tou nejdelší. Měří 8,4 km.

KOLEJE NA SILNICI

Pozornosti se samozřejmě těší tratě situované v těsné blízkosti silnic. Nejtypičtějšími zástupci paralelního vedení silniční a drážní komunikace jsou Velvarka a část lokálky Čáslav - Třebošnice. Dráha a vozovka se - regulovány světelnou signalizací a návěstidly - musejí pospolu uskrovnit například na tzv. Duhovém mostě v Bechyni, ale také na vlečkách Mattoni v Kyselce (tady bývala navíc splítka s tamní úzkokolejkou) nebo vlečce papíren z Hněvic do Štětí. Ostatně na vlečkách panují často zajímavé technicko-geografické poměry. Z podstaty těchto drah plyne, že vedou průmyslovými závody. Nejen železničními fanoušky vyhledávanou senzací pak bývá to, když se taková vlečka výjimečně otevře veřejnosti. A v zahraničí to umějí i provozovatelé ve vyslovené nebezpečných provozech - například v lineckých ocelárnách Voest Alpine. U nás se lze příležitostně svěřit třeba po síti ostravských neveřejných drah AWT. Nebo co třeba taková vlečková kolej šplhající po tzv. rudném mostě v bývalých železárnách Poldi Kladno? Vlak už na ní určitě nespátříte, areál je však relativně přístupný. V českých poměrech řadu exkurzí do těchto zajímavých a běžně nepřístupných míst pořádá třeba Klub železničních cestovatelů (KŽC). Naposledy to bylo v rámci Severočeského železničního dne, kdy vyjely vlaky s lidmi na vlečku čížkovické cementárny a do Lovochemie, která disponuje celkem 31 292 metry kolejí. A nejde zdaleka o vlečku nejdelší.

Železnice na mostech je rovněž obří podkapitola. Že jsou železniční mosty nejrůznějších typů, tvarů, délek, výšek, stavebních řešení, je nasnadě. Čtenáře uspokojíme jediným, možná že světovým unikátem: zvedacím mostem, který se (zatím) zvedat nemůže, totiž mostem, jímž trať 231 překračuje



v Kolíně Labe. Postaven byl před pár lety a nyní se o něj zajímají hlavně kontrolní orgány EK.

CO BY KDYBY...

V českých luzích a hájích se vlakem pojedete sídlištěm (Neratovice), po okraji návisi (Kamenný Most u Kralup n. Vlt.) nebo městskými ulicemi (Vysoké Mýto). Kdyby některé dráhy nezanikly nebo nebyly přeloženy, pak by vás zavedly i do terezínského ghetta (poblíž tzv. Hamburských kasáren je pietně zachována výhybka vlečky ze stanice Bohušovice) nebo ke komunistickému koncentráku (tábor „L“ ve Vykmánově na bývalé nejstrmější české trati Ostrov - Jáchymov). Koleje vedly i do vojenského prostoru Doupov (zaniklá trať z Kadaňského Rohozce) nebo třeba k ranveji letišť (Ruzyně, Pardubice, Hradčany u Mimoňe). Naopak u prvních dvou jmenova-

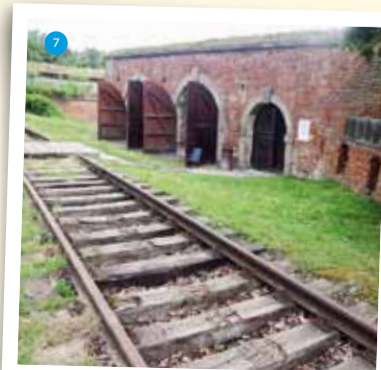


FOTO VÁCLAV RUBĚŠ

Ob cestovatelská soutěž

SOUTĚŽ

Vyrazte za kuriozitami a vyhraďte!

Nalákal vás výčet zajímavých míst na tuzemské železniční síti a chcete se při letních toulkách na některé z nich podívat na vlastní oči? Pokud zvládnete v červenci navštívit alespoň tři, může se vám cestovatelský zážitek znásobit výhrou v naší soutěži! O co jde? Pošlete nám **do půlnoci 31. července tři snímky pořízené na místech, která autor popsal v článku**. Měly by zachytit přímo popisovanou dráží zajímavost nebo typické místo v bezprostředním okolí. Cenu získá ten, komu se podaří předmětnou kuriozitu zachytit nejzajímavějším způsobem. Kreativité a originalitě rozhodně neklademe meze. Ovšem pozor, budeme sledovat (podle exif souboru zasláných snímků), zda byly pořízeny skutečně v měsíci červenci 2015. Autor, kteří zašlou snímky staršího data, ze soutěže vyřadíme! Pro zaslání vašich děl použijte redakční e-mail zeleznicar@cd.cz.

Co můžete vyhrát?

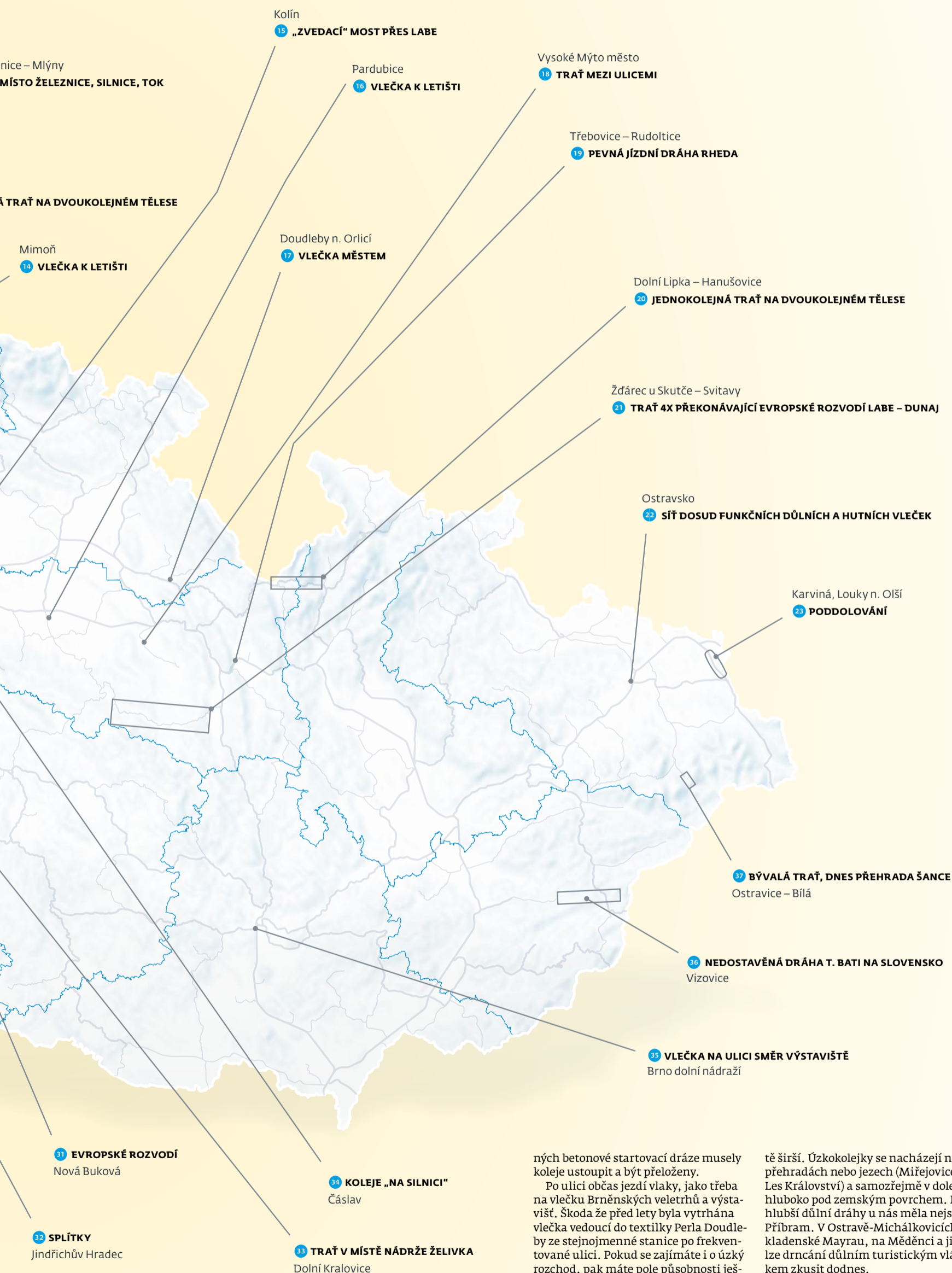
1x víkendový pobyt v hotelu Abito v Praze
5x knihu České & slovenské lokomotivy & tramvaje ve světě
5x knihu Znovuzrození lokomotivy Kyklop

Znáte další zajímavá místa na tuzemské železniční síti? Podělte se s námi o ně! Své tipy zasílejte v termínu trvání soutěže na e-mail zeleznicar@cd.cz. Nejzajímavější náměty oceníme flash diskem ve tvaru jedné z lokomotivních legend, která brázдила nebo brázdí naše koleje!

Partnery soutěže jsou hotel Abito a VUZ.



Pozn.: Na výhry neexistuje právní nárok.



Méně viditelné je překračování výběžků státní hranice drahami, kupříkladu úsek SŽDC mezi Vojtanovem a Bač Brambáchem celkem sedmkrát kříží hranici mezi ČR a SRN. To u Fukova poblíž Šluknova na českém území z ničeho nic narazíte na dráhu DB, která v délce 1,1 km společně s ještě uzoučkou Správou přetíná mezi stanicemi Taubenheim a Neusalza-Spremberg republiku českou. V nedalekém Varnsdorfu je zase uzel peáže české i německé. Podobně německá lokálka Olbernhau – Deutschneudorf přecházela přes české pozemky u naší Hory Sváté Kateřiny, na českém úseku bývala česká zastávka Brandov.

ZE STŘECHY EVROPY ROVNOU POD VODU

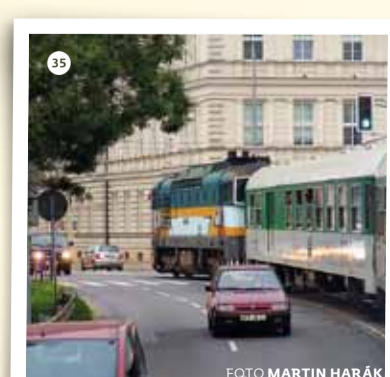
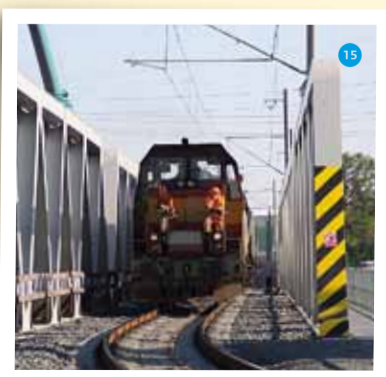
Koleje samozřejmě vedly i pod hladinu dnešních přehradních nádrží (Želivka, Šance). A naopak vlakem ČD u nás hravě překonáte evropské rozvodí. Jedno z nápadných se jmenuje Nová Buková na trati 224, na lokálce Svitavy – Žďárec u S. rozvodí Labe – Dunaj vlak, v nijak závratných nadmořských výškách, překříží hned čtyřikrát. Vrcholový bod se nachází asi kilometr za zastávkou Pustá Kamenice (681 m), podruhé přetnou koleje rozvodí u přejezdu silnice číslo 34 mezi Sádkem a Poličkou (576 m), dále v zastávce Pomezí (607,2 m) a počtvrté u podjezdu za Květnou (asi 590 m).

Mezi další pozoruhodnosti by šlo přiřadit vícekolejná tělesa využitá jen jedinou kolejí (Liberec – Hrádek n. N., Hanušovice – Dolní Lipka a mnoho dalších), kolejové splátky (Jindřichohradecko), paralelně vedené dráhy SŽDC a vlečky (Ostravsko) nebo úrovnňová křížení kolejí (v žst. Beroun, Plzeň hl. n. aj.). To úrovnňová křížení drah, nepočítáme-li přejezdy tramvajové nebo trolejbusové dopravy, v Česku už vymřela. Dříve byla asi nejznámějším místem hláska Křižovatka, kde se s tratí 120 Praha – Chomutov protínala průmyslová Kladensko-nučická dráha.

Drezinodráhy mapují další články v tomto čísle. Samostatnou kapitolou jsou dráhy nepoužívané, zrušené a snesené. Těch je ovšem tolik, že by jejich stručnému představení nestačila ani tato dvoustrana. Jak jste pochopili, kolejových rarit jsou na české kolejové síti stovky, stačí se jen pozorně dívat a nejlépe k tomu studovat staré mapy a plány. Nyní už jen stačí si vybrat tu svou (dráhu) a vyrazit na letní výlet a nebo si aspoň zasoutěžit.

MARTIN NAVRÁTIL

Doporučené prameny: Vedle internetu, kde lze dnes (bez záruky) najít skoro vše, doporučujeme Atlas drah ČR – vydavatelství Malkus (použili jsme druhé vydání z roku 2007).



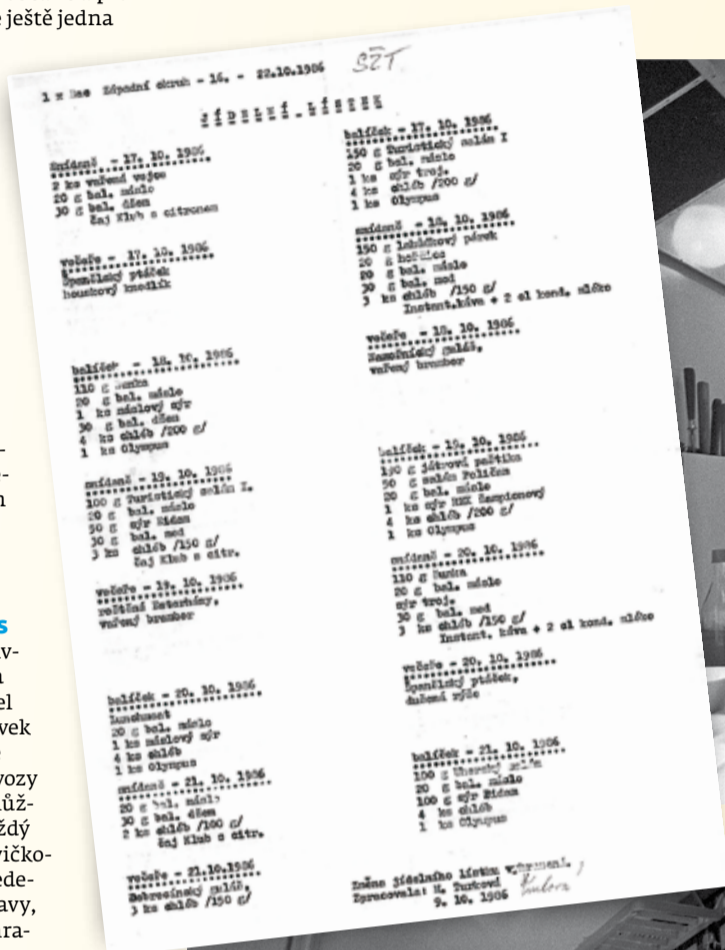
Ajznboňácké výlety na západ za „socíku“

Vycestovat na Západ nebo do Jugoslávie se dalo za socialismu pouze s několika málo cestovními kancelářemi. Další možností bylo získání devizového příslibu – ten byl ale pro běžné občany prakticky nedostupný. Těch pár přidělených deviz si vybrali zpravidla jen vyvolení občané a prominenti. Objevila se ale ještě jedna možnost – vyjet na krátkodobý tematický zájezd pod zámkou návštěvy nějakého veletrhu či výstavy, zpravidla pod hlavičkou „vetereský“, což byla Československá vědeckotechnická společnost, nebo jiné organizace, například Národní fronty. Ty získávaly od cestovních kancelářů minimální obnos „tvrdé měny“, jež se stala základem pro vycestování. Těchto pár marek nebo dolarů ale skromným a především vědeckým cestovatelům stačilo.

Dráhy si dávaly se souhlasem načas

Aby se mohlo pár šťastlivců železničářů dostat za „železnou oponu“, musel se nejprve zadat požadavek na instradaci. Jezdilo se zpravidla lehátkovými vozy řady Bac a jen málokdy lůžkovými vozy WLAB. Každý se na předepsaném hlavičkovém papíře obracel na federální ministerstvo dopravy, aby depeší požádalo zahraniční železniční správy o souhlas průjezdu po jejich tratích. Odborný referent na JLV ale prakticky všechno musel sám připravit a také „vymyslet“ trasu včetně odpovídajících vlaků a trajektů například při cestě do Skandinávie. Případná chyba byla trapasem – předem bylo nutné mít prověřené zahraniční vlaky, u nichž bylo možné zařadit posilové vozy, což ne vždy šlo. Pak se musely hledat alternativy. Pokud se člověk „netrefil“, tak zahraniční železnice poslala zamítavé stanovisko a „kolečko“ se rozjelo nanovo. Zpravidla bylo ale žádostem vyhověno a vůz byl přijat k přepravě. Ovšem s odpověďmi si zahraniční železnice občas dávaly na čas a nezřídka byl vůz již připravován, zbrojen zbožím, ale souhlasy k vypravení vozu chyběly. Účastníci zájezdu připravení a nervy byly napnuté k prasknutí...

Když vše klaplo, bylo vyhráno! Pak už zbývalo vybrat relativně kvalitní vůz, sestavit jídelní lístek pro celou cestu, zajistit si potřebné potraviny –



Domov na kolech třeba i na dva týdny

Do lehátkového nebo lůžkového vozu se lidé na několik dní doslova nastěhovali. Věci na cestu měli uloženy, kde se dalo, stravování bylo zapláceno předem. Jídlo během jízdy připravoval a vydával průvodce vozu, který se staral o pasažéry po celou dobu zájezdu. Účastníci si přes den mohli prohlížet pamětihodnosti a přes noc, kdy spali ve „svém“ přiděleném lehátku, je vlak převezl do jiného místa, kde se vše opakovalo – snídaně ve voze, výstup a do večera běhání po památkách, neboť do vozu, který byl zpravidla odstavěn na vzdáleném ranžiru na okraji města, se nedalo dostat. Večer zase nástup do vozu, večere a rychle spát, protože druhý den se přejelo třeba o dalších 500 kilometrů dále... Bylo to náročné, ale svým způsobem úchvatné.

V oblíbených Itálie, Německo či Rakousko

Bylo to doba, kdy Evropu ještě nekřížovaly v takové míře jako nyní rychlé vlaky typu TGV a ICE. Po celé Evropě, jak té socialistické, tak kapitalistické, jezdila celá řada nočních vlaků s lehátkovými a lůžkovými vozy. A bylo zcela normální, že se skupiny přímých vozů v některých železničních stanicích přezazovaly mezi jednotlivými nočními vlaky. Stejně tak odjezdy a příjezdy těchto vlaků byly přizpůsobeny nočnímu cestování – tedy odjezd do jedenácté večerní a příjezd kolem sedmé ranní. Vyhledat vhodnou trasu bylo dílem několika hodin. Zvláště oblíbená pro tento druh cestování byla Itálie, kdy mezi městy Benátky, Florencie, Neapol, Řím jezdily noční vlaky. Stejně oblíbená byla Francie v kombinaci s Beneluxem nebo Skandinávií. A samozřejmě Německo – tady první a rovněž poslední města zájezdů byla vzhledem k nočním vlakům do Československa Norimberk a Mnichov. Zde se dalo úspěšně nakoupit nedostatkové zboží – zejména audio- a videotechnika, domácí elektrospotřebiče a další u nás nedostupné věci. Co bylo pro české země Německo, bylo pro Moravu a Slovensko Rakousko – tam cesty začínaly a končily zpravidla ve Vídni. I tam se utrácely poslední zbytky valut. Další oblíbenou destinací byl Istanbul, který v kombinaci s Řeckem tvořil cíl mnoha cest.

MARTIN HARAČ, MICHAL HANDREJCH



Aby se mohlo pár šťastlivců železničářů dostat za „železnou oponu“, musel se nejprve zadat požadavek na instradaci.

pokud možno trvanlivé – a další mimořádnou výbavu vozu a vyrazit. Do vozu se umísťovalo vše potřebné – kolikrát to vypadalo jako nakládání lodě před plavbou kolem světa. Do „lehátka“ se musely naskládat základní potraviny včetně vajec, konzervy, trvanlivý chléb, máslo nebo nápoje – jeden by nevěřil, kolik piva se vejde do lehátkového vozu. Nezbytné byly i hrnce na vaření, příbory, papírové a plastové nádoby, pytle na odpadky a celá řada pro cestu nezbytných věcí, jen aby se nemuselo cestou nic dokupovat.



FOTO ČTK (2x)

FEJTON

Neposlušná tatra, vetešník a klikař s červenou čepicí

První léto s červenou čepicí. V dopravě je vedro jako v peci, venku se nepohne ani lísteček. Aspoň že přístřešek nástupiště poskytuje mírnější stín. Stojící vzduch ospalého nedělního odpoledne prořizně charakteristický zvuk telefonního zapojovače. „Co se děje?“, ptám se, když vidím blikající kontrolku naznačující, že mě z peronního rozjímání ruší jedna ze signalistek. „Tady dvojka, pane výpravčí, teď tady projela náhka drezína a nikdo ji neřídí!“ „Bibost, o tom bych musel něco vědět! Já jsem žádný traťováček vehl od sousedů nepříjímám,“ říkám, ale zároveň mi začíná svítat. Sluchátko letí do vidlice a já do kolejíště. Tam se zmůžu na jediné slovo: „Ježišmarjá!“



Umístěnka do první stanice. Žádný výpravčí na moment, kdy personální oddělení určilo jeho premiérovou štači, nikdy nezapomene. „Bude to Česká Kamenice, pane kolego,“ říká paní perso-

nalistka a já se v duchu tetelím bláhem: Paráda, to je klasika – elektromechanika, mechanický návěstidla. Navíc mají naši v Kamenickém Šenově chalupu, takže se na léto přestěhují tam a budu to mít kousek do práce. I když kousek... po silnici je to docela štreka, auto nemám, autobusy jezdí ve čtvrtek a v dubnu... A co koleje? No jo, šenovská muzejní dráha přece! Konečně se mi ty puchýře od krumpáče, když jsme s ostatními členy spolku měnili vyhnílé pražce s bláhou vizí, jak na dochovaném úseku romantické lokálky kdysi spojující Českou Kamenici a Českou Lípu budeme provozovat nostalgické vlaky, zúročí. A drezínka Tatra Vm 14/52 nebude jen pracovní náčiní. Stane se dopravním prostředkem pana výpravčího! Zadarmo to sice nebude, pětadvacetikoňové srdce si do stoupání řekne v průměru o pětadvacet litrů benzínu na sto, ale jsou to jen čtyři kilometry a ze Šenova je to až k vjezdovému návěstidlu do Kamenice z kopce, takže jednu cestu budu mít skoro gratis.



„Tak tady ji máš, svoje nejlepší roky má už sice za sebou, ale jezdí spolehlivě. Jen moc netříškové dveřma, panty jsou už namaděru. Jo a občas vypadne kvalt, takže ji radši podkládej, nebo ti ujede,“ dává mi nalejvárnou šéf spolku a předává klíče od tatříčky. Trošku se mračí a možná se o svou drezínu i bojí. „Neboj, Pavle, budu ji opatrovat jako oko v hlavě,“ volám na něj ještě, ale v hukotu motoru mě asi neslyší. Už si to totiž šinu z kopečka na šichtu, způsobně zastavím před vjezdovým návěstidlem, jehož rameno se k nebi nezvedlo už mnoho let.

Zařadím kvalt, snažím se něžně zavřít dvířka, ale jsou už léty zkřížená, a tak musím chtít nechtě trošku přitlačit. Drezínu podložím kdysi žlutou čubou, stejně lejitou jako tatra sama. Zbývá ještě asi tři sta metrů k výpravní budově, cestou pohladím břevno závořky, zamávám signalistce ze dvojky a juknu přes plot k místnímu vetešníkovi, jaké poklady mu rozšířily „expozici“ na zahradě. V haldě rezavých okapů zahlédnu několik deklů z kanálů. Říkám si, že nenechavé ruce „sběratele“ jednou způsobí nějaký průšvih...



Netrvalo to dlouho. Místní podivín se vypravil na další loupeživou výpravu s otlučenou károu, páčidlem a zásobou jutových pytlů, do kterých ukrýval svůj lup, týž den odpoledne. V zářezu u vjezdu narazil na „mou“ drezínu. Protože ta se mu na vozík nevešla a na korbě kromě šmíru nic nebylo, vzal si aspoň starou otlučenou zarážku, která tatra jistila proti nežádoucímu pohybu. Následovalo neodvratitelné – nebrzděná drezína (kvalt samozřejmě vypadl) se na spádu rozjela, tiše překonala přejezd, který byl naštěstí dlouhodobě uzavřený, a skoro lадně si to zamířila na odvratnou šestou staniční kolej. Kdyby toto „zakázané uvolnění“ nezaregistrovala signalistka, dojela by nejspíš bez povšimnutí až do staré výtopny a já bych se po šichtě hodně divil, že místo, kde jsem ji ráno zaparkoval, zeje prázdnotou.



S vykulenými očima, zatajeným dechem a otevřenou pusou jsem mohl stát vteřinu, možná dvě. Pak přišlo rychlé procitnutí z mrákok a moje paže okamžitě sáhla do strojanu pro zarážku. V duchu jsem velebil chlapy od manipuláků, že „čuby“ svědomitě dávají tam, kam patří. Ruce se mi skoro zamotaly do vánočky, jak jsem pospíchal, ale klaplo to. Čuba nastražená na neposlušnou drezínu vykonala svou práci znamenitě. Tatra se „vzpouzela“ jen asi metr, načež její svévolná jízda se skřípěním skončila. Byl to i konec mého svérázného způsobu dopravy do služby – takovou partyzantsčinu bych před kontrolními orgány jistě neobhájil. A zlotřilý vetešník? Pověstné boží mlýny zapracovaly – s károu plnou šrotu staniční kolej, kterému předtím ukradl víko. Vrchovatý náklad se sesypal a nepěkně jej pochromal, což byl konec jeho „podnikání“. Mnohem důstojnější osud čekal na staříčkou drezínu. Odvezla ještě mnoho pražců, lokálce pomohla do nového života a mně k pochopení, že ne vždy můžu mít takovou kliku.

VÁCLAV RUBEŠ