

Železničář

26. ČERVENCE 2018 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



15

ROČNÍK XXV

6–7 ROZHOVOR

Hrubé zadlužení Skupiny ČD kleslo o čtyři miliardy korun. Nejen o tom jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah **Pavlem Krtkem**.

8 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy objednaly 50 zbrusu nových **expresních vozů** pro dálkové spoje. Využity budou především na mezistátních linkách a první z nich by měl národní dopravce obdržet do roku 2021.

11–13 TÉMA

Elektrizace tratí se styky střídavé a stejnosměrné soustavy proudu stála v 70. letech 20. století za vývojem dvousystémových lokomotiv někdejší řady **ES 499.1**, dnes známých pod přezdívkou Eso.

20–21 HISTORIE

Od jedné z **nejtragičtějších nehod** v novodobé historii uplyne 10 let. V pátek 8. 8. 2008 expres EC 108 Comenius narazil ve stanici Studénka do konstrukce mostu, která se zřítíla na trať.



RYCHLÍK NA HEL V OBLIBĚ

Severní Moravu a polská přímořská letoviska na Baltu spojil o letošních prázdninách nový rychlík Wydmy. Poprvé vyjel 22. června a již po prvním měsíci se těší značnému zájmu. Obsazenost je v některé dny 100%, ve spojích cestuje zhruba tisícovka lidí. ČD proto doporučují, aby si zákazníci jízdenky, místenky a lůžka zařizovali s předstihem. Rychlík bude v provozu denně až do 1. září. Zařazeny v něm jsou rychlíkové vagony 2. třídy a polské lůžkové vozy. Pro vlak Wydmy byla rozšířena nabídka Včasných jízdенок Polsko. Cesta z Ostravy na Hel vyjde od 624 Kč, z Brna od 754 Kč a z Prahy od 884 Kč.

PODĚKOVÁNÍ

Léta byla jednou z tváří Českých drah. Zodpovídala všetečné dotazy novinářů, informovala o mimořádných událostech na tuzemské železnici, ale i o běžném provozu, novinkách či o nejrůznějších akcích. Po mnoha letech služeb opustila Radka Pistoriusová tiskové oddělení ČD a své nabyté zkušenosti určitě bohatě zúročí u kolegů na Správě železniční dopravní cesty. Děkujeme, Radko, za vše a přejeme ti všechno dobré.



TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Rychlík vyšší kvality v červnovém pozdním odpolední uhání ke Starému Kolínu.



První dvacetikusová série Laminátek se v Plzni začala vyrábět v roce 1966.

Střídavá trakce nejen ve znamení Laminátek

Petr Slonek | foto: sbírka Roman Jeschke, Jaroslav Wagner, Rostislav Kolmačka

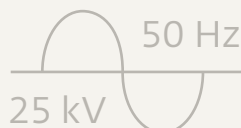
Je to trochu paradox, ale s vývojem střídavých lokomotiv se v bývalém ČSSR začalo dřív než s elektrizací tratí touto soustavou. Světlo světa tak v roce 1957 spatřily dva prototypy z plzeňské Škodovky. Dostaly označení E 479.0, později byly pozměněny na S 479.0. Zatímco první disponoval rtuťovými usměrňovači, druhý stroj měl již křemíkové. A právě polovodiče z tohoto materiálu se staly hlavním impulsem k revoluci v tuzemské elektrické trakci.

Teprve v roce 1959 tehdejší vláda rozhodla o zavedení druhého napájecího systému 25 kV 50 Hz. Jako první byl v roce 1963 otevřen úsek z Plzně do Horažďovic, následovala stavba trati Kutná Hora – Havlíčkův Brod – Jihlava, zprovozněná o dva roky později. V roce 1966 přibyl úsek z Havlíčkova Brodu do Brna. Stejným napětím byl v roce 1967 elektrifikovaný rovněž hlavní tah vedoucí z Prahy do Brna, Bratislavy včetně Břeclavi v úseku z Kutné Hory.

Ve stejném roce se na tratích objevily další lokomotivy na „střídavinu“. Jednalo se o nezměnitelné Laminátky S 489.0 z dílny designéra Otakara Diblíka, jedinečné stroje se skříní ze sklolaminátu. Brázdily například Vysočinu, kde mohly vyniknout její technické přednosti, díky nimž hravě zvládala i značná stoupání. Se sériovou výrobou se v Plzni začalo roku 1966.

Střídavá soustava tak postupně doplnila stejnosměrnou. Její síť začínala v Kutné Hoře. Ta je rovněž první stykovou stanicí obou soustav, podobně jako Nedakonice na Uhersko-hradištsku. Na všech ostatních místech je pak styk přímo na trati. V té době samozřejmě ještě neexistovaly dvousystémové lokomotivy, každý vlak se tak musel přepřáhnout, což trvalo přes 10 minut a počítal s tím i jízdní řád.

Země sice byla rozdělena na pomyslný „stejnospěrný“ sever a „střídavý“ jih, už v minulosti se však počítalo s tím, že se obě soustavy jednou sjednotí a budoucnost bude patřit výhradně střídavému napětí. Nestalo se. V 80. letech se navíc podařilo prostřednictvím pulsní regulace na některých novějších stejnosměrných a vícesystémových strojích při jízdě pod stejnosměrným napětím dosáhnout kýžených úspor. ○



Vážení čtenáři,

léto a k němu patřící prázdniny jsou v plném proudu, ale žádná okurková sezona u národního dopravce rozhodně není na pořadu dne. Další nárůst počtu zákazníků znamená průběžně řešení optimálního nasazení posil vlaků, vyšší nasazení našich provozních zaměstnanců, ať už na palubě vlaků, za pokladním okénkem, v dílně v depu či na zákaznické lince.

Těsně před prázdninami se podařilo podepsat smlouvu o odkupu dalších 41 osobních vozů od ÖBB a byl završen proces zaslavnění dodávky zbrusu nových 50 vozů pro expresní vlaky. Oba tyto kontrakty jsou dalšími kamínky v racionální mozaice postupující modernizace vozového parku pro naše zákazníky. Zatímco první ojeté vozy z Rakouska se dostanou do provozu už v srpnu, na nové vozy si budeme muset společně počkat na začátek roku 2021. Mezitím však poběží modernizace dalších vozů, právě finalizují přípravy na spuštění projektu přestavby restauračních vozů na bistrovozy. Zatím půjde o prvních 9 vozů, jež budou takto přestavěny do poloviny roku 2019. Na to naváže samotný redesign 6 provozovaných bistrovozu, takže za rok v prosinci bude mít národní dopravce k dispozici 15 moderních, vzájemně kompatibilních bistrovozu se 40 místy k sezení 1. vozové třídy. Tím dojde k navýšení standardu nabízených služeb na mezinárodních expresních linkách při současné ekonomické optimalizaci provozních nákladů ČD. Pracujeme také na spuštění veřejných zakázek pro další dodávky vozidel, k nimž už máme korporátní souhlasy, a to jak na osobní vozy pro mezinárodní přepravu, tak elektrické i motorové jednotky pro nabídková řízení i přímá zadání. Po prázdninách se tež definitivně rozběhne realizace wi-fi do více než třech stovek vozů.

V depech navíc finišuje oprava více než padesáti starších osobních vozů, jež budou připraveny k nasazení od letošního září pro zvládnutí zvýšené poptávky po nástupu nových státních slev. Chceme tak cestujícím i odborné veřejnosti dokázat, že si i s tímto náročným úkolem, v kontextu krátké doby realizace po vyhlášení zmíněných slev, umíme poradit a máme na to odpovídající kapacity. I v souvislosti se slevami také naplno pracuje tým zpracovávající tarifní nabídky a vylepšující odbavovací systém a letní měsíce nejsou odpočinkové ani pro tým lidí připravujících osmý ročník Národního dne železnice, který se uskuteční v Českých Budějovicích 22. září. Zde si dovoluji ocenit práci stovek dobrovolníků od historických vozidel, kteří připravují techniku nejen na tuto velkou akci, ve směř ve svém volném čase. Aktivit máme hodně, pracujeme na nich průběžně, a jsem rád, že únava se nikde ani náznakem neobjevuje.

Význam kvalitní veřejné dopravy má totiž smysl připomínat. V této zemi je bohužel stále mnoho lidí, kteří neznají komfort a služby nabízené v dnešních vlacích. Stejně tak mnoho lidí neví, jaká další přidaná hodnota je cestujícím nabízena, a to nejen na palubě, ale také v podobě komplexního informačního servisu doprovázeného mnohými efekty síťových služeb železnice, za něž se ve vyspělé Evropě rozhodně stydět nemusíme. Ty nevznikly samovolně, ale právě proto, aby přijímaly a hlavně zdostupnily cestování. Mnohdy to bylo právě na popud našich zákazníků nebo jednoduše díky vlastní iniciativě našich zaměstnanců. Je to mnoho dílčích prvků, které dnes již běžný cestující bere jako samozřejmost. Ona to je totiž samozřejmost! Je však dost specifická a svůj význam a hodnotu má právě proto, že celý komplex dílčích prvků má jednotnou databázi všech provozovaných vlaků, kterých je denně více než 7 000.

Svou roli hraje i jednotný „obchodní“ dispečink ČD. Pokud některé spoje v budoucnu nebudou operovány národním dopravcem, a i s tímto scénářem vedení Českých drah logicky počítá, neměli by objednatelé připustit, aby došlo ke snížení dostupnosti dnes oblíbených prvků doprovodných a síťových služeb, a to primárně a především kvůli zákazníkovi železnice – cestujícímu.

Tím subjektem, který pravidla hry nastavuje, je vždy objednatel, proto záleží na něm a jeho dlouhodobé vizi. Na rozpad síťového charakteru veřejné autobusové dopravy v 90. letech možná mnozí již zapomněli. Při nastavování parametrů služeb a komfortu je vhodné mít na paměti i to, že dlouhodobě rostoucí zájem o železnici, jehož jsme svědky, má kořeny v tom, že právě na české železnici ještě provázaný a organizovaný systém existuje a spolu s jedním tarifem, pokračující modernizací vozového parku i infrastruktury tvoří nosný pilíř rostoucí popularity železnice v ČR. Byla by proto nesmírná škoda o toto železniční přepravu připravit.



Michal Štěpán

člen představenstva ČD
zodpovědný za osobní dopravu

Milníky drážní historie Č(S)D

Vznik ČSD	1918
První tuzemské lokomotivy	1921
Mikádo	1926
Věžáky	1930
Motorové rychlíky	1936
Masarykův pohřeb	1937
Obsazení Sudet	1938
Odboj na kolejích	1940
Koňstíní lokomotivy	1945
Zahájení elektrifikace	1949
Vrchol parní trakce	1950
TU47	1954
Nehoda ve Stéblové	1960
Vznik VUZ	1963
Nástup střídané trakce	1963
Dodávky vozů z NDR	1964
T478.1	1964
ES 499.0	1974
Chuligáni ve vlaku	1985
Příjezd vlaků EC/IC	1990
Autovlak	1997
Vznik SŽDC	2003
Pendolino	2003
ČD railjet	2014
Vize	2019+



E479.101 na brněnském strojírenském veletrhu v roce 1962



Prototypová E479.001 vede nákladní vlak mezi Plzní a Horažďovicemi (1963).

Jaroměřské nádraží s moderními parametry

V Jaroměři na Královéhradecku se v současnosti modernizuje tamní nádraží. Rekonstrukce vyjde na více než 900 milionů korun. Vlaky ČD spojující krajské metropole Hradec Králové a Liberec, respektive bránu do Krkonoš – město Trutnov, by Jaroměří měly jezdit rychleji a cestující budou mít k vlakům lepší přístup. Frekventovaná stanice Jaroměř tak získá do konce letošního roku parametry, které budou odpovídat jejímu významu v dálkové i regionální dopravě. Ke zlepšení komfortu přispěje výstavba dvou ostrovních nástupišť a mimoúrovňový přístup od výpravní budovy zajistí podchod. Nezapomíná se ani na cestující se sníženou schopností pohybu, kteří se na perony dostanou výtahem. Stanice získá také nové osvětlení. Stavební práce v Jaroměři si již od závěru března postupně vyžádaly krátkodobé nepřetržité výluky na navazujících traťových úsecích do Smiřic, České Skalice, respektive Dvora Králové nad Labem. Hlavní výluka ve všech třech zmíněných směrech je pak naplánována na období od 14. července do 10. srpna. Vzhledem k tomu, že se na staveništi objevily archeologické nálezy, je předpoklad, že dojde k posunutí termínu dokončení celé stavby.

(mah)



Výkonná rada UIC zvolila v Madridu svého nového ředitele

V Madridu se 4. července sešlo valné shromáždění Mezinárodní železniční unie (UIC). Akce se zúčastnil i předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Jedním z hlavních bodů byla volba nového generálního ředitele UIC. Výkonná rada UIC, která zasedala ve stejný den dopoledne, vybrala a doporučila pro tuto pozici kandidáta, jímž se stal Francois Davenne (na snímku s P. Krtkem), dosavadní generální sekretář OTIF (organizace zaměřená na zkvalitnění mezinárodní železniční dopravy prostřednictvím úmluvy COTIF). Valné shromáždění tuto kandidaturu schválilo. Francois Davenne bude od 1. 1. 2019 vykonávat funkci zástupce generálního ředitele a k 30. 6. 2019 nahradí J. P. Loubinoux na pozici generálního ředitele. Předseda UIC Renato Mazzoncini zdůraznil, že výběrové řízení bylo transparentní i díky tomu, že při něm asistovala renomovaná konzultantská společnost v oblasti lidských zdrojů EgonZehnder. Delegace Českých drah zastupovala na zasedání prostřednictvím plných mocí také slovenské dopravce ZSSK a ZSSK Cargo.



Rychlíky z Pardubic do Liberce dál pod taktovkou ČD

Vlaky Českých drah budou i nadále spojit Pardubice s Libercem. Ministerstvo dopravy národního dopravce vybralo poté, co přišel s nejnižší cenou. I po dobu dalších dvou let tak budou ČD od letošního prosince provozovat vlakové spojení o 30 korun za vlakový kilometr levněji než doposud. Stát by tak měl uspořit zhruba 30 milionů korun ročně. Za tyto peníze chce resort ještě více zkvalitnit služby pro cestující a do budoucna případně navýšit počet vlaků. České dráhy pak přesně dodrží vše, co jim smlouva určí. Nyní běží dvouměsíční lhůta na podepsání objednávky. Ministerstvo navíc uvedlo, že aktuálně řeší režim veřejných služeb po skončení platnosti stávajících smluv o veřejných službách s ČD. K prosinci 2018 končí smlouva právě u linky R14, o rok později se to bude týkat většiny linek v dálkové dopravě. Do aktuální soutěže se kromě Českých drah přihlásil jeden soukromý dopravce.

(hol)



Foto: archiv ČD, UIC

Prezidentský vlak si prohlédly už tisíce zájemců

Úspěšný projekt s názvem Prezidentský vlak, který připravilo ke 100. výročí vzniku Československé republiky Národní technické muzeum ve spolupráci s Českými drahami a Železnicemi Slovenské republiky, se těší velkému zájmu. Jen za prvních deset dní putování vlak ujel na trase z Prahy přes Brno, Bratislavu a Nitru do Zvolena přes 800 kilometrů a navštívilo ho více než 12 tisíc lidí. Ze Zvolena se přes východoslovenskou metropoli Košice vlak vydal zpět do České republiky, kam dorazil v pondělí 16. července. Po zastávkách ve Zlíně a Olomouci, kde jej přivítali osobně ministr kultury Antonín Staněk a hejtman Olomouckého kraje Ladislav Okleštěk, se dále vydal do Pardubic. Následuje zastávka v Plzni, Plasích, Lužné u Rakovníka a Chomutově. Tento neobvyklý vlak nakonec spanilou jízdou neukončí

28. srpna v areálu historického depa a dílen na Masarykově nádraží v Praze v prostorách plánovaného Muzea železnice a elektrotechniky Národního technického muzea, kde bude deponován až do 20. září. Oproti původnímu plánu totiž zamíří do Českých Budějovic na Národní den železnice, kde 22. září bude poslední možnost jeho prohlídky. (mah)



Na Veteránfest ve Slavkově se jezdilo vlakem

Jeden z největších srazů majitelů automobilových a motocyklových veteránů v České republice se uskutečnil poslední červnovou nedělí ve Slavkově u Brna. Při této příležitosti zorganizoval Koordinátor jihomoravské veřejné dopravy KORDIS JMK společně se zámek Slavkov - Austerlitz speciální historický vlak, jenž vyrazil z Brna po půl deváté ranní v čele s Bardotkou řady 749 a soupravou tvořenou historickými vozy. Konkrétně to byly dva vagony řady Balm a stejný počet přípojných vozů Blm, které se používaly v soupravách s motoráky původní řady M131.1, známými pod přezdívkou Hurvínek. Ve Slavkově byly nejen k historickému vlaku, ale i k běžným spojům národního dopravce linek S6, respektive R6 přistaveny dva historické autobusy Karosa ŠL 11 a Škoda 706 RTO. Ty cestující bezplatně odvážely ke slavkovskému zámku, kde se Veteránfest konal. (mah)

V Ostravě se rokovalo o budoucnosti železnice

Moravskoslezský kraj uspořádal koncem června pod vedením náměstka hejtmána Jakuba Unucky oficiální prezentaci na téma „Výhled železniční dopravy v kraji po roce 2025“. Setkání se vedle představitelů ČD, které zastupoval člen představenstva Ludvík Urban, zúčastnili i zástupci firem Leo Express, Arriva ČR a GW Train Regio. Do Ostravy přijeli i zástupci Jihomoravského kraje, kteří informovali o situaci v krajské integrované dopravě. Základní tezí v Moravskoslezském kraji zůstává smlouva s ČD na pátéřní krajské tratě do roku 2025, o dva roky déle je podepsána smlouva na vlaky směřující na ostravské letiště. Zástupci dopravců byli seznámeni se studií ČVUT. Předloženo bylo několik variant řešení. Jako nejvýhodnější se jeví rozdělit kraj při soutěži na tři provozní soubory, přičemž region prozatím nepředpokládá v regionální dopravě spolupráci s více než třemi železničními dopravci. (mah)

Řídicí výbor ČD vyměnil členy dozorčí rady

Řídicí výbor Českých drah na svém posledním zasedání odvolal většinu členů dozorčí rady ČD. Stalo se tak krátce poté, co Poslanecká sněmovna vyslovila důvěru vládě Andreje Babiše, ve které zasedá i staronový ministr dopravy Dan Ťok. Ministr, jehož resort má v sedmičlenném řídicím výboru tři zástupce, změny v dozorčí radě představil 13. července. Novými členy dozorčí rady Českých drah se stali Petr Moos z Fakulty dopravní ČVUT, Karel Pospíšil z VUT v Brně, Josef Kolář z Fakulty strojní ČVUT, Lukáš Týfa z Fakulty dopravní ČVUT a ředitel kanceláře předsedy Poslanecké sněmovny Jan Štrof. Členy devítičlenné dozorčí rady Českých drah zůstávají nadále Jan Pejša, Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb z Odborového sdružení železničářů a dopravní odborník Vojtěch Kocourek. Petra Moose řídicí výbor zároveň vzhledem k jeho odborným a profesním zkušenostem doporučuje jako kandidáta na předsedu dozorčí rady. (hol)

Zadlužení Českých drah kleslo o čtyři miliardy korun

Hrubé zadlužení Českých drah kleslo o čtyři miliardy korun. Stalo se tak díky nedávnému splacení korunových dluhopisů. Nejen o tom, ale například také o otevřených výběrových řízeních na obslužnost v krajích jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah Pavlem Krtkem.

Radek Joklík | Foto: archiv ČD

Červenec byl nabitý významnými událostmi. Jednou z těch opravdu důležitých bylo i snížení hrubého zadlužení Českých drah o čtyři miliardy korun. Je to tak?

Ano, 25. 7. jsme splatili korunové dluhopisy v hodnotě čtyři miliardy Kč. Vzhledem k tomu, že hrubé zadlužení matky bylo na konci loňského roku 30,79 miliardy Kč, kleslo tím na necelých 27 miliard Kč. Tady bych rád připomněl, že si naše společnost půjčovala v minulosti především na nákup nových vlaků, což je náš základní výrobní prostředek.

Prostředky na splacení měla společnost připravené z prodeje části podniku?

Je to kombinace. Větší část peněz pochází z prodeje nádraží Správe železniční dopravní cesty v roce 2016, kdy se transakci po pěti letech diskuzí podařilo dotáhnout do konce. Zbývá část je z emise veřejně obchodovatelných dluhopisů z roku 2016 za 400 milionů eur, kterou jsme refinancovali staršími evropskými dluhopisy.

Splatnost dalších v minulosti vydaných dluhopisů v hodnotě 300 milionů eur (8 miliard korun) je v červenci 2019. Připravujete se na ni již teď?

I když se zdá, že je na přípravu refinancování ještě čas, tak není. Nejedná se o proces pouze ekonomického úseku, ale celého vrcholového vedení, protože investoři a věřitelé chtějí vidět, pochopit celou firmu a jsou velice citliví na její stabilitu a výhled. Je to poměrně složitý a dlouhý proces na zhruba půl roku. Znamená to vybrat tzv. mandátní banky, renomovanou advokátní kancelář, která zná anglosaské právo. Pak je to příprava podkladů, tzv. informačního memoranda, prezentací a nakonec se musí domluvit konkrétní schůzky s investory, což jsou většinou investiční fondy řídící portfolia několikanasobku HDP České republiky.

Po provedených změnách v Dozorčí radě a avizovaných změnách v představenstvu věříte, že budete u toho?

Víte, já jako profesionální manažer nemohu a nechci komentovat kroky akcionářů, kteří mají k jejich provedení právo, a už vůbec ne přes média. Já jsem připraven spolupracovat s rekonstruovanou Dozorčí radou a hlavně pokračovat v práci, která je rozdělaná. Tím myslím především nový obchodní model společnosti v regionální a dálkové dopravě po roce 2019 a refinancování 8 miliard korun veřejně obchodovatelných dluhopisů, o nichž jsem mluvil.

Pan ministr v souvislosti s prováděnými změnami v orgánech ČD řekl, že není spokojený s tím, jak se České dráhy připravují na liberalizaci. Co tedy děláte, aby firma obstála i po otevření trhu závazkové dopravy?

Mohu mluvit jen za akciovou společnost České dráhy, která má nekompromisně své obchodní zájmy ve společném

zájmu akcionářů, věřitelů a zaměstnanců. A to nemluvíme o dosaženém sociálním smíru s odborovými organizacemi zaměstnanců a o společenské odpovědnosti firmy, kam patří ekologie, genderová politika, otázka menšin a podobně. My jako firma neurčujeme pravidla. České dráhy jsou jedním z „týmů v daném sportu“ a chtějí vyhrávat a být úspěšné vůči konkurentům. Pro České dráhy to znamená především redefinovat svoje obchodní modely od roku 2020 v osobní dálkové i regionální dopravě. A to jak v závazkové, tak komerční. Samozřejmě tady nemohu mluvit o konkrétní taktice společnosti, ani o tom, co chystáme, protože bych vyrazil obchodní tajemství. Realizovali jsme však celý komplex opatření a jejich úspěšnost lze reálně doložit. Je to například stabilizace hospodaření, zvyšování ziskovosti, optimalizace nákladů třeba i cestou provedené optimalizace opravárenství, udržování ratingu od Moody's na stupni Baa2 se stabilním výhledem, aktivní řízení dluhopisového programu, masivní investice do vozidel s tím, že každý projekt má svůj byznys plán, a tedy zajištěné financování, jde o aktivní zapojení do mezinárodních struktur, kde vznikají normy, jimiž se řídí celá Evropa, a pochopitelně jsou to jednání s kraji o kontraktech po roce 2019.

Jak to aktuálně vypadá?

Smlouvu na příštích několik let jsme již podepsali s Jihomoravským krajem. Závazkovou dopravu budeme dál zajišťovat také v Královéhradeckém kraji, a to na základě dřívější smlouvy do roku 2021, a v Moravskoslezském kraji, který již oznámil, že nám zakázku zadá napřímo do roku 2025. Další výkony máme smluvně podchyceny na linkách, kde provozujeme vozidla pořízená za evropské peníze, a také na linkách, kde máme konkrétní nové projekty, jako jsou linky Plzeň – Karlovy Vary nebo Plzeň – Horažďovice.

Nicméně běží i otevřená výběrová řízení, třeba v jižních Čechách nebo v Plzeňském kraji. Mají České dráhy šanci uspět?

Chceme obhájit maximum stávajících výkonů a ve svých nabídkách se snažíme vyhovět požadavkům krajských samospráv a zároveň optimalizovat náklady tak, aby naše cena byla konkurenceschopná. Osobně ale stále věřím tomu, že nejnižší cena nemůže být pouze jediným rozhodujícím kritériem hodnocení.

A co by to mělo podle vás být?

Čtvrtý železniční balíček EU přijatý na konci roku 2016 jasně definuje pravidla a postupy a Česká republika je zavázána je dodržovat. Tento 4. balíček mluví o tzv. „souborech“ dopravní obslužnosti a o respektování platných smluv se sociálními partnery a s tím spojenými náklady. Mám teď



I když se zdá, že je na přípravu refinancování ještě dostatek času, tak není. Nejedná se o proces pouze ekonomického úseku, ale celého vrcholového vedení, protože investoři a věřitelé chtějí vidět, pochopit celou firmu a jsou velice citliví na její stabilitu a výhled.





PAVEL KRTEK

Studia na francouzské státní technické univerzitě École Centrale Paris úspěšně ukončil v roce 1994. Po roce povinné základní vojenské služby začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Následovalo devět let v rafinérsko-petrochemické skupině Unipetrol. Působil na různých pozicích ve Skupině, z toho například v centrále jako šéf finančního controllingu, pak jako finanční ředitel divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvínově. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Do čela národního dopravce byl zvolen 10. listopadu 2014 a zastává funkci předsedy představenstva ČD.

na myslí kolektivní smlouvu uzavřenou mezi společností a odborovými organizacemi. Pamatováno je v něm i na provozní zálohy vozidel a na nepřímé fixní náklady na údržbu a podobně. Naopak 4. balíček EU neumožňuje fragmentaci trhu „linku po lince“ nebo aplikaci „low cost“ přístupu v soutěžení. Takový systém podle diskusí se šéfy významných železničních společností nechťejí nikde v Evropě.

Když jste zmínil diskuse se zahraničními partnery, tak teď v červenci proběhlo zasedání valného shromáždění UIC (Mezinárodní železniční unie) v Madridu. Co bylo jeho náplní?

Je několik významných témat, která řešíme všichni napříč Evropou. Počínaje otevíráním trhu závazkové osobní dopravy na základě 4. železničního balíčku EU, přes srovnání podmínek nákladní železniční dopravy a kamionové dopravy, předcházení terorismu, bezpečnosti železnice až po otázky personální. Zároveň ale tentokrát došlo také na volbu nového generálního ředitele Mezinárodní železniční unie (UIC), kterým se stane Francois Davenne, dosavadní generální sekretář OTIF (organizace zaměřená na zkvalitnění mezinárodní železniční dopravy prostřednictvím úmluvy COTIF).

Hned nato se konal také summit šéfů předních evropských železnic, tzv. CEOs summit. Loni jsme byli hostiteli my v Praze, letos to byly rakouské ÖBB, takže jste se sešli ve Vídni. Mělo toto setkání praktický význam i pro České dráhy?

Jednoznačně. Ve sjednocené Evropě se nemůžeme tvářit, že se nás dění za našimi hranicemi netýká. Tím spíš, že se musíme řídit pravidly, která nám diktuje Evropa. Když nebudeme u toho, tak můžeme později těžko říkat, že nám něco vadí. Hovořit s těmi, kdo pravidla nastavují, spolupracovat s nimi, řešit s nimi věci, které nás pálí, je nejen naše výhoda, ale také povinnost. Navíc my jsme malá země oproti Německu, Itálii a Francii. Ale chceme, aby nás všichni respektovali a brali jako seriózní zemi ve střední Evropě.

To je pravda. Vaší výhodou je jazyková vybavenost a zkušenosti s řízením velkých firem. A o čem se teď v Evropě nejvíc mluví?

U generálních ředitelů významných železničních společností je naprostým standardem plynulá aktivní znalost dvou světových jazyků, to znamená k angličtině ještě francouzština nebo němčina. Pokud jde o témata, tak ve Vídni to byly hlavně lidské zdroje. Bylo to poprvé, kdy se na tak vysoké úrovni řešily problémy spojené s úbytkem zaměstnanců evropských železnic především v klíčových profesích jako strojvedoucí či vlakový doprovod. Účastníci summitu podepsali dokonce společnou deklaraci, jejímž cílem je zlepšit situaci v personální oblasti v evropském měřítku. Generální ředitelé se dohodli na založení tzv. „Virtuální evropské železniční akademie“, kde budou mít přední evropské železniční podniky možnost spolupracovat v oblasti metodologie odborného vzdělávání, kritérií tréninkového procesu a podobně.

V tomto směru ale České dráhy už kroky činí, je to tak?

Osobně vnímám jako zásadní to, aby železnice získala zpět svůj kredit dobrého, spolehlivého, ale taky dostatečně atraktivního zaměstnavatele. Potřebujeme mladé lidi, které musíme dobře zaplatit, dát jim možnost dalšího rozvoje, ale zároveň jim musíme nabídnout také dobré pracovní podmínky, pocit, že jejich práce má smysl a že se s firmou mohou názorově ztotožnit. Proto jsou České dráhy na sociálních sítích, proto komunikujeme s youtubery, kteří ovlivňují názory mladých lidí, proto cíleně budujeme image společensky odpovědné firmy. A to i v personální oblasti. Ať už jde o genderovou politiku, nebo například o spolupráci s Asociací romských podnikatelů a spolků. ○



Vozový park ČD posílí 50 moderních vozů

České dráhy objednaly u konsorcia Siemens-Škoda 50 expresních vozů pro své dálkové spoje. Vozy národní dopravce hodlá využít především na mezistátních linkách a první z nich by měl obdržet do roku 2021. ČD chtějí nákupem nových vozů posílit konkurenceschopnost v tomto segmentu dopravy.

Petr Štáhlavský | Vizualizace: archiv ČD

Zákazníci Českých drah se mohou těšit na cestování v nejmodernějších evropských vozech. Komfortní vagony spojí zkušenosti získané z provozu vysokorychlostních jednotek s výhodami lokomotiv dopravovaných vlaků, sestavených z osobních vozů.

„České dráhy patří v mladších členských zemích Evropské unie mezi lídry v inovacích na železnici jak v oblasti odbavení a zavádění moderních služeb, tak v odvětví techniky a vozidel. Kontrakt na dodávku nových osobních vozů, který jsme uzavřeli s konsorciem Siemens-Škoda, to jenom potvrzuje. Jde o nový koncept, který nabídne cestujícím komfort a vybavení rychlovlaků i pružnost a výhody vlaků sestavených z jednotlivých vozů. České dráhy tak posílí svou konkurenceschopnost v dálkové dopravě nejen v rámci ČR, ale v celé střední Evropě,“ zdůraznil význam kontraktu Pavel Krtek, předseda představenstva ČD.



Národní dopravce zvolil nový koncept obnovy dálkových osobních vozů, jenž vychází z platformy Siemens Viaggio Comfort použité u netrakovních jednotek railjet. Dodatečnou inovací této platformy, kterou se odlišuje od vlaků railjet, je otevřená čelní stěna na obou stranách jednotky s tlakotěsnými posuvnými dveřmi a rozhraním umožňujícím pružně reagovat na potřeby provozu a nasadit nové vozy na linky a spoje s různou frekvencí.

„Konsorciem dodá 50 osobních vozů sestavených do 10 netrakovních jednotek po pěti vozech, které budou spojeny podobně jako vysokorychlostní vlak. To umožní cestujícím bezbariérový pohodlný průchod soupravou a nabídne jim další přednosti moderních rychlovlaků. Jednotky však budou na obou koncích ukončeny standardním rozhraním UIC pro osobní vozy. Díky tomu budeme moci reagovat na provozní potřeby a spojovat několik jednotek do delšího a kapacitnějšího průchozího vlaku, nebo připojovat jednotlivé osobní vozy, a vytvářet tak vlaky s různou kapacitou a službami,“ řekl člen představenstva odpovědný za techniku, servis a majetek Miroslav Kupec. Do průchozích vlakových souprav bude možné k jednotkám připojit další vozy 1. a 2. třídy, restaurační vozy, vozy pro přepravu jízdních kol nebo třeba řídicí vozy. „To umožňuje tyto netrakovní jednotky provozovat jako obyčejné, lokomotivou tažené soupravy i jako vratné soupravy typu push-pull, tedy v jednom směru sunuté lokomotivou,“ vyjmeňoval přednosti vozidel Kupec.

Drážní úřad informuje



Projetá návěstidla

V letošním roce byl zaznamenán vyšší počet projetych návěstidel zakazujících další jízdu. Jen za první půlrok tohoto roku bylo projeto 73 takových návěstidel. Odbor bezpečnosti a licencí na základě tohoto faktu sestavil přehled nedovolených jízď všemi železničními dopravci. Z něho vyplývá, že nejvíce projetych návěstidel je těch odjezdových. Během prvních pěti měsíců roku 2018 jich bylo projeto 23, následovala shodně odjezdová a cestová návěstidla se 14 případy, v deseti případech pak byla projeta seřaďovací návěstidla. Oddílové návěstidlo bylo projeto pouze jedenkrát.

Personální změny

Územní odbor v Olomouci má od poloviny června nové vedení. Ředitelkou se zde na základě řádného výběrového řízení stala Ing. Jarmila Wagnerová. Nahradila tak předchozího ředitele Ing. Petra Justu, který si nyní užívá zaslouženého důchodu. Paní Wagnerové přejeme hodně úspěchů při řízení územního odboru a panu Justovi mnoho radosti při nepracovních aktivitách.

Pokračovatelé railjetu

„Máme radost, že na modernizované železniční tratě SŽDC přicházejí nová vozidla, která zhodnocují investice do infrastruktury a dávají železniční dopravě novou podobu. Vážíme si úspěchu, který má u cestujících společný přepravní produkt ČD/ÖBB Railjet v čele s jednotkami Siemens Viaggio Comfort. Railjet se stal symbolem moderní železniční dopravy ve střeoevropském prostoru a logicky motivoval České dráhy pokračovat v nastoupeném trendu komfortních netrakovních jednotek,“ rozhodl nová vozidla ředitel divize Mobility společnosti Siemens Roman Kokšal.

Hodnota kontraktu na dodávku 50 expresních vozů pro mezistátní linky Českých drah je necelé tři miliardy korun. První vagony budou dodány do 32 měsíců od podpisu kontraktu. ○

Na Colours of Ostrava vyrazil speciální vlak ČD

Národní dopravce letos vypravil na multižánrový hudební festival Colours of Ostrava tři speciální vlaky mezi Prahou a Ostravou. Další speciály s logem ČD jezdily každý den i mezi Ostravou, Opavou, Frýdlandem nad Ostravicí a Českým Těšínem. Nápad se setkal s velkou odezvou, vlaky byly plné.



Cestu si bylo možné krátit poslechem hudby či autorského čtení (na snímku Miloš Urban).

Josef Holek | Foto: Petr Kříček

Bezmála pět stovek milovníků hudby se z Prahy vydalo na festival Colours of Ostrava speciálně vypraveným Colours Expresem. Kromě jízdy samotné čekal cestující doprovodný program – vystoupila skupina Šoulet, užili si i autorské čtení Tomáše Šebka a Miloše Urbana z knihy *Hastrman*. Řada z nich se zapoji-

la do diskuse v Gastrokroužku s Lukášem Hejlíkem, jiní si zase užívali neopakovatelnou volnomyšlenkářskou atmosféru letní jízdy za kulturním zážitkem. České dráhy vypravily na trasu celkem tři speciály, jeden z Prahy a dva v opačném směru, další jezdily jen v okolí Ostravy.

Lístek s místenkou si zakoupily i dvě pražské studentky Tereza Zajícová a Marie Šantrocho-

vá. „Chtěly jsme jet na festival, tak jsme se podívaly na web ČD, byla tam zajímavá nabídka, využily jsme ji a jsme spokojené. Vše bylo rychlé,“ prohlásily. „Nemáme vybrané hvězdy, chceme letos hlavně poznávat nové kapely,“ doplnily mladé cestující. Zároveň ocenily možnost vyměnit si vstupenku za pásku na ruku a vyhnout se čekání před vstupem do areálu.

Na zvláštní spoj nasazen Elefant

Pozornost vzbudila i autorská čtení. Například Tomáš Šebek, chirurg zastupující organizaci Lékaři bez hranic, předčítal ze svých knih *Mise Haiti – 5 měsíců s Lékaři bez hranic*, *Mise Afghánistán: Český chirurg v zemi lovců draků* a *Africká zima*. „Jsou to publikace o práci lékaře s pacienty a hlavně o popisu míst, kam se novináři nebo cestovatelé nedostanou. Jsou to knihy složené z příběhů a krátkých reportáží, hodně píšou i o dětech, které do války nepatří, ale v konfliktech žijí,“ představil v krátkosti svou tvorbu. „Fantastickou možnost číst ve vlaku jsem ještě neměl,“ doplnil lékař.

České dráhy vypravily ve středu 18. července z pražského hlavního nádraží do stanice Ostrava střed desetivozovou soupravu složenou z vozů řad WRmz, B a Bdmtee. Vlak táhla lokomotiva 150.215. Nazpět vyjely v neděli 22. července dva speciály – jeden noční, v němž byly řazeny vozy řady A a Bdpee, a dopolední se dvěma spojenými jednotkami řady 471. Kromě tří dálkových speciálů jezdily ze stanice Ostrava střed, nádraží, které je nejbližší areálu Dolní oblasti Vítkovic, speciální noční spoje do Frýdlandu nad Ostravicí, Českého Těšína, Návsí a Opavy. Další vlaky byly posílány. ○

Úspěch projektu Vlak'n'roll: videa hlásí miliony zhlédnutí

Velká komunikační kampaň Českých drah zaměřená na mladší zákazníky vzbudila v posledních měsících na české youtuberské scéně značný ohlas. Svědčí o tom nejnovější statistiky. Video průměrně dosahovala sledovanosti výrazně nad 160 tisíc, což v souhrnu činí 2 miliony zhlédnutí. Některá videa se také po několika dnech držela mezi prvními v trendech českého YouTube. Na komerční obsah nevidaný je ale hlavně poměr lajků a dislajků. Pozitivních reakcí bylo neuvěřitelných 98 %. Samotný hashtag #vlaknroll se jen na YouTube objevil téměř 1 300krát. Navíc kampaň ještě nekončí.

„Reakce na projekt jsou výborné. Stále ale nejsme u konce. Úkoly, které na svých cestách youtubeři plnili, si vyzkouší i další podporovatelé a prožít si svůj vlastní Vlak'n'roll budou moct i fanoušci. Každý z nich tak bude mít možnost pochubit se svým výsledkem pod hashtagem #vlaknroll a změřit své síly s youtubeři,“ uvádí k dalšímu pokračování kampaně Zuzana Čecho-

vá, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD.

ČD jdou s dobou

Letní projekt Vlak'n'roll spojuje cestování vlakem, známé youtubeři, jejich fanoušky a cesty po zajímavých místech v celé republice. Čtyři z nejznámějších českých influencerů, Kovy, MenT, Anna



Šulcová a Bára Votíková, se spolu se svými spolupráci z řad fanoušků objevili v osmi videích plných výzev a úkolů.

Vyhlášení celé soutěže se uskutečnilo na konci června ve Fantově budově pražského hlavního nádraží za účasti generálního ředitele a předsedy představenstva ČD Pavla Krtky. Vítězem se těsně stal Kovy s fanynkou Dominikou. Mladá studentka dostala profesionální natáčecí zařízení, In Kartu s aplikací IN 100 a má možnost natočit s Kovym vlastní video.

Národní dopravce chce ukázat, že cestování vlakem je komfortní a zábavné a že jeho spoji je možné vyrazit za zajímavými zážitky. „Projektem, který byl a je na českém YouTube jedinečným dílem, jsme chtěli oslovit mladé lidi, protože to jsou naši budoucí cestující a možná i budoucí zaměstnanci. Chtěli jsme jim ukázat České dráhy jako moderní společnost, která jde s dobou,“ uzavřel Pavel Krtek. (kol, hol)



Informační systémy musí sloužit plnohodnotně

Zhodnotit aktuální stav a zvolit další postup pro zajišťování plnohodnotného fungování audiovizuálních informačních systémů, s nimiž se cestující setkávají ve vlacích Českých drah. To byl hlavní úkol nedávného jednání pracovní skupiny specialistů z oblasti IT, kolejových vozidel a obchodu osobní dopravy.

Jiří Kocur | Foto: autor, archiv ČD

Zástupci informovali rovněž o aktuálním stavu řešení některých provozních problémů, jako je například ne vždy správná datová komunikace mezi různými typy vozů navzájem a harmonogramu jejich řešení.

Jednání se uskutečnilo na konci června a svolal jej člen představenstva pro osobní dopravu Michal Štěpán. Připomněl, že správná funkce zařízení je rovněž vizitkou přístupu Českých drah ke svým zákazníkům. Zároveň se hovořilo také o připravovaných SW a HW úpravách vozidel za účelem sjednocení hlasitosti ve všech vozech na stejnou úroveň, aby se již nestávaly případy, kdy v každém voze soupravy je jiná hlasitost. To by mělo pomoci ke zvýšení akustické pohody zákazníků Českých drah během jejich cest. K tomu by mělo přispět i připravované SW řešení situace, kdy

se na vlaku objeví více vozů nastavených jako MASTER (hlavní vůz) a akustické hlášení probíhá duplicitně přes sebe, což je velmi nepříjemné. Nově by takováto situace neměla nastávat a jednotlivé vozy tak nově dostanou vždy online ze serveru informaci, jestli jsou hlavní, nebo podřízené.

Jak s rezervacemi ve vlacích?

Poté se živě debatovalo o elektronických rezervačních systémech, kterými je vybaveno nejen mnoho našich vozů, ale používají ho i zahraniční dopravci, jejichž soupravy zajíždějí na naše území. Předmětem diskuze tak byl nejen online přenos dat na displeje rezervačního systému i během jízdy vlaku, ale především také komunikace mezi rezervačními systémy jednotlivých dopravců. Součástí jednání byla také optimalizace množství přenášených dat na jednotlivé vozy. Důvodem je nejen

množství dat přenášených v zahraničí, ale také zrychlení přenosu. Jednotlivé vozy tak vždy dostanou jen informace platné pro konkrétní vůz namísto balíku dat pro celou soupravu.

Cílovým stavem je odpadnutí používání papírových lístečků, zejména u spojů ze zahraničí, které bohužel navíc často i zcela chybí. Řešila se také situace, kdy někteří cizí dopravci vůbec nemají své rezervační systémy připraveny na přenos dat ze svých systémů, a možným řešením by bylo, kdyby na vybraných linkách vše zcela zpracovával jen rezervační systém Českých drah ARES.

Člen představenstva ČD zodpovědný za úsek osobní dopravy Michal Štěpán vyjádřil nespokojenost s dobou trvání projednávání tohoto problému a vyzval přítomné, aby zlepšili komunikaci a našli efektivní řešení. „Tato technika musí fungovat, proto jsme ji požadovali. Lidský zásah musí být výjimkou, ne každodenním faktem,“ upozornil.

Další jednání se uskuteční počátkem října a účastníci pracovní skupiny budou předkládat konkrétní harmonogramy pro vyřešení dílčích úkolů. „Správným fungováním těchto systémů se významně odlehčí vlakovým čtám, které tak budou mít více času na péči o cestující,“ uzavřel Štěpán. ○

České dráhy obstály u auditorů, certifikace bude pokračovat

České dráhy za sebou mají další externí audit, který měl za úkol prověřit plnění požadavků certifikovaného systému managementu. Auditory ověřovaná část systému v sobě obsahuje požadavky více oborových norem, a to v oblastech kvality podle normy ISO 9001, životního prostředí (ISO 14001) a bezpečnosti a ochranu zdraví při práci (OHSAS 18001). Výsledky jsou velmi dobré.

„Vzhledem ke skutečnosti, že Mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO) provedla v minulých letech rozsáhlé revize norem ISO 9001 a ISO 14001, musely ČD prokázat i plnění nově stanovených požadavků na jejich systém řízení. V oblasti kvality tak tomu bylo napříč společností, v oblasti životního prostředí se auditní proces týkal pracoviště depa kolejových vozidel v Liberci,“ upřesnil Jiří Nevřela z Kanceláře Člena představenstva pro

osobní dopravu ČD s tím, že předmětem prověření byla rovněž lanová dráha na Ještěd.

Plní požadavky

Auditoři konstatovali, že národní dopravce plní požadavky všech tří prověřovaných norem ve stanoveném rozsahu. „Českým drahám nebyla udělena žádná neshoda, která by znamenala neplnění požadavků jedné z norem,“ sdělil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.



International
Organization for
Standardization

To znamená, že auditory prezentovaná zjištění měla pouze doporučující charakter a budou využita pro další zdokonalování v jednotlivých oblastech.

Velice kladně pak bylo na závěrečné schůzce s představiteli vedení Českých drah ze strany auditorů hodnoceno i fungování oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. „Toto konstatování je pro ČD vzhledem k rozsahu prováděných činností a počtu pracovišť cenným uznáním,“ zhodnotil Štěpán.

Proces certifikace tím ale pro letošní rok nekončí, již na podzim budou auditoři prověřovat plnění požadavků v oblasti hospodaření s energií dle normy ISO 50 001. „České dráhy mají tuto normu certifikovanou již třetím rokem a z tohoto důvodu je nutné důkladnější prověření této části systému,“ uzavřel Jiří Nevřela. (hol)

TÉMA

A



Esso ve šlépějích Gorily

Když se v sedmdesátých letech na kolejích objevila Gorila, byl to šok. Její výkon atakující hranici 4 000 kW a možnost řídit se po kolejích stošedesátikilometrovou rychlostí v čele těžkého expresu zněly v té době jako sci-fi. Ano, realita všedních dnů byla jinde, ale čeští konstruktéři ukázali svůj brilantní um. Stát žádal další vícesystémové stroje, které už ale nemusely být tak silné, protože mělo jít o lokomotivy pro běžné osobní a nákladní vlaky a rychlíky. Důraz se kladl na jejich univerzální použití a hospodárnost provozu.





Josef Holec | Foto: Rostislav Kolmačka, Martin Harák

Elektrizace tratí se styky střídavé a stejnosměrné proudové soustavy stála v 70. letech za vývojem dvousystémových lokomotiv někdejší řady ES 499.1, dnes známých pod přezdívkou Eso. „Počátkem 70. let vyšlo vládní usnesení o zákazu výrobků, u kterých dochází k maření elektrické energie v odporcích. To se týkalo právě lokomotiv s odporovou regulací, tedy i řady ES 499.0,“ upřesnil František Palík, někdejší šéfkonstruktor plzeňské Škody a muž, který s kolektivem konstruktérů vyvinul Esa. Na vývoji nové lokomotivy Škoda spolupracovala s podnikem ČKD Elektrotechnika, který byl dodavatelem silové a řídicí elektroniky.

Vývoj stroje sahá hluboko do 60. let. Tehdy plzeňská Škodovka připravovala dodávky dvousystémových strojů ČS 5 do Sovětského svazu. Byly vyrobeny dva prototypy a zákazník změnil sériové dodávky na lokomotivy ČS 4 (25kV 50Hz). Oba prototypy zůstaly v Plzni. „Tehdy jsme jeden kus využili a zkusmo do něj nainstalovali pulsní regulaci, kterou jsme později dodali i do řady 363. Tím pádem jsme se dostali k začátku laboratorních zkoušek. Šlo o revoluční úspornou technologii, na Západě nevídanou,“ podotkl inženýr Palík.

Musí být rychlá a univerzální

Zkušenosti se tedy ve Škodovce získaly laboratorně, nicméně výrobu dvou prototypů budoucích Es zadalo ministerstvo dopravy lokomotivce až na začátku dubna 1977, přičemž vývoj dvousystémových lokomotiv byl Západočechům přičten o rok dříve. „ČSD požadovaly dva prototypy řady ES 499.1 a chtěly vyvinout univerzální lokomotivy na rychlost 120 km/h pro dopravu osobních a nákladních vlaků. Bylo jasné, že univerzální provoz je náročný a lokomotiva musí být pevnostně i dynamicky spolehlivá,“ uvedl Palík s tím, že Škodováci tehdy odmítli i možnost rovného i v té době módního negativního čela kabiny a navrhli současné provedení. S tím měla jít ruku v ruce vysoká pevnost kabiny – a uplatnily se robustní jeklové profily.

Osvědčenou koncepci pojezdu s dvojitým vypružením Eso převzalo z Gorily, elektrická část však byla zcela nové koncepce. Rostislav Kolmačka, správce webu Prototypy.cz, konstatoval, že bylo v maximální míře využito nejnovějších poznatků z oblasti polovodičové techniky a řídicí elektroniky, která v mnohém předběhla svou dobu a snesla srovnání i v celosvětovém měřítku.

Prototypy s dětskými nemocemi

Prototypy opustily brány lokomotivky v roce 1980 a zahájily zkoušky na cerhenickém okruhu. A začaly se objevovat první dětské nemoci. „Nepříjemný byl problém se stabilitou řídicích regulátorů od ČKD. Stávalo se, že regulátor změnil své nastavené hodnoty, a tím pádem se stala lokomotiva nespolehlivou v řízení,“ zmínil Palík. ČKD totiž nemohlo objednávat kvalitní díly ze Západu, ale od firem z Asie. Druhou problémovou částí byly pulsní měniče, které prohořovaly, a třetím problémem bylo vinutí cívek trakčních motorů z ETD Škoda. To se proráželo v ohybech u izolace. Vývojáři však chyby dokázali rychle opravit. „Scházeli se nejlepší technici. Například za Škodovku inženýr Rozsypal, za ČKD inženýři Rejent, Straka a další. Ti mají



Díky svému velkému zastoupení už vystřídala Esa i mnoho reklamních polepů.

PESTRÁ PALETA NÁTĚRŮ

Ze Škodovky vyjely dva prototypy – v modré a syté oranžové barvě. Například barevné řešení stroje ES 499.1001 navrhl sám šéfkonstruktor František Palík. „Oranžovou měla proto, že tehdy začaly jezdit ve Francii TGV, které se mi moc líbily, a tak jsem to navrhl pro lokomotivu taky, nechal jsem ji udělat v kombinaci s modrou,“ uvedl. Pošta dokonce vydala známku s tímto barevným provedením. Jenže: dnes opět aplikovaný retro nátěr tehdy shodil hlavní designér Škody Plzeň s tím, že jde o cirkusovou barvu. „Pokorně jsme se tedy vrátili k modré s běžovým pruhem. Dráha v té době totiž znala jen béžovou, zelenou, červenou a modrou.“ Druhý prototyp se pyšnil bílými čely a modrými bočnicemi s bílým pruhem. K vidění jsou dnes i kombinace modré se žlutým pruhem. V 90. letech byly se žlutým pruhem aplikovány i dva světle modré. Dnes věvodí nátěr podle aktuálního design manuálu.

největší zásluhu na tom, že se vše podařilo,“ vzpomínal František Palík. Zásadní však bylo, že ČSD již objednalo 10 kusů sériových lokomotiv. Oba prototypy byly předány již na Silvestra 1981. Za každý dopravce zaplatil pouhých devět milionů korun, přičemž hodnota takové lokomotivy na Západě byla více než desetkrát vyšší.

Lokomotiva ES 499.1001 (363.001) si od novinařů vysloužila název Princezna na kolejkách. Doznamenala několikero drobných úprav a od prosin-



ce 1980 byla zkoušena na trati mezi Horažďovicemi, Plzní a Chebem. Po nehodě v Kozolupech se vrátila zpět do Cerhenic a následně do okolí Plzně. V létě 1981 ČSD lokomotivu nasazovaly na přípřeže osobních vlaků mezi Jihlavou a Kutnou Horou. Počínaje 15. srpnem už začala být nasazována do čela osobních vlaků mezi Jihlavou a Prahou s průměrným denním proběhem 574 kilometrů. Později se úspěšný prototyp přesunul i na ramena Praha – Havlíčkův Brod a Praha – Brno.

Eso na Pannonii

Druhý prototyp ES 499.1002 (363.002) byl dokončen dříve než první – již v březnu 1980. Technicko-bezpečnostní zkoušku si odbyl v Jihlavě v polovině ledna 1982 a byl nasazen na dispečerské výkony především na trati mezi Jihlavou a Kutnou Horou. Ostatní lokomotivy téže řady si je posléze odbyvaly především na cerhenickém okruhu, vzácněji i na tratích Ražice – Protivín a Beroun – Karlštejn. Od května byla dvojka opět v Plzni kvůli dosazení Unipulsu, který nahradil odporové řízení pomocných pohonů. Pomocné pohony a ventilátory trakčních motorů byly regulovány v závislosti na proudovém zatížení trakčních motorů.

„Nejlepší ale bylo, když byly nasazovány na vlaky s delší trasou, takže jezdily i na Pannonii,“ zmínil šéfkonstruktor. Od června 1983



U slavnostního zahájení elektrického provozu mezi Berounem a Plzní nemohla Esa chybět.



Realizační tým u prototypu v roce 1978 →

druhá lokomotiva zkušebně vozila pár rychlíků R 570/571 na trati Praha – Břeclav. Poté sloužila na tradičních výkonech jihlavského depa, kterými byla vozba osobních vlaků do Prahy a zpět, k vidění ale bývala i v nákladní dopravě na rameni Nymburk – Brno. Přestože byla dvojka díky svým polovodičovým pomocným pohonům složitější, vykazovala ve srovnání s prvním prototypem méně závad. To z ní udělalo mustru pro sériovou výrobu.

Rozdíly u sériových lokomotiv

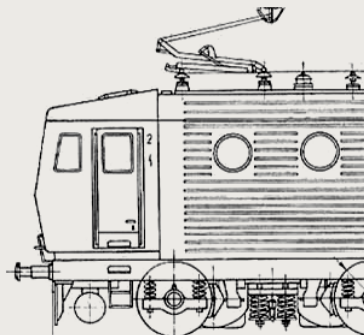
Při pohledu z boku vyjde najevo, že prototypům chybí prolisy na bočnicích kabin. Ty nejpodstatnější odlišnosti jsou ovšem v elektrických prvcích lokomotiv. Změnil se typ transformátoru indikace napájecích systémů, typ přepojovače systémů, dosazen byl jeden nový kompenzační kondenzátor místo původní tro-

jice paralelně spojených kondenzátorů, byly doplněny zásuvky pro zkratovací tyč a sjednocen byl typ motorů ventilátorů odporníků s motory kompresorů. Jiné byly i motory kompresorů klimatizace, vytápění včetně ovládání a řada dalšího.

Dodávky sériových lokomotiv začaly v roce 1984 a do roku 1990 bylo ČSD dodáno v pěti sériích 179 strojů, poslední 180. byl již dodán jako „rychlé“ Eso (rychlost 140 km/h) s novým řadovým označením 362.001. „Odstranili jsme všechny nedostatky v elektrické výzbroji. Co se týče mechaniky, nebyly problémy s ničím. Podvozky byly za ta léta vyzkoušené, takže velmi kvalitní,“ dodal Palík. A co je nejdůležitější, podvozky byly vyzkoušeny při rychlosti 200 km/h, a proto je dnes možné bez problémů zvyšovat maximální rychlost lokomotiv změnou převodových skříní.

ZTRÁTU BY ZMÍRNILA SKOŘEPINA

Šéfkonstruktér František Palík míní, že u lokomotiv řad 362 a 371, které dosahují rychlosti 140 km/h, resp. 160 km/h, existuje obrovský ztrátový výkon odporu vzduchu. „Podle mě by stačilo vytvořit aerodynamický tvar čela, například z laminátu. Esa jsou dobrá do 120 km/h. Stačilo by však připravit aerodynamickou laminátovou skořepinu a připevnit ji na stávající konstrukci kabiny,“ tvrdí. „Víte, kolik energie musí spotřebovat navíc jen proto, aby prorazil téměř rovnou stěnou vzduch? Podle měření v aerodynamickém tunelu, ve Výzkumném leteckém ústavu, které jsem nechal vyzkoušet na modelu, je ztrátový výkon zhruba 812 kW.“ Pak by mohla Esa i zrychlit až na 200 km/h, podvozky na to má.



„Občas bylo nutno doladit výkonové systémy. Protože se stávalo, že někdy nesepluly pomocné kontakty přepojovačů – postupem času jsme se naučili znát schémata do detailu, takže při potížích jsme se pokusili problémy vyřešit,“ připomněl jeden z poznatků svých kolegů Tomáš Petříček z oblastního centra provozu ČD Západ v Plzni (býv. DKV). „Jízda byla o něčem jiném. Lokomotiva měla kvalitní vypružení, všechny nerovnosti projela velice ladně. Daleko jednodušeji se ovládá. Kapitoulou sama pro sebe je sklu-zová ochrana zcela nového principu, kterou jsme doposud neznali. Ta si dokázala poradit i s velmi nepříznivými adhezními podmínkami.“

Jen náznakem jsme zmínili, že většina lokomotiv řady 362, tj. rychlých Es, má původ v řadě 363. Jak je to možné? Počátky hledejme v dobách těsně před rozdělením země na Českou a Slovenskou republiku. ČSD totiž začaly jezdit do Vídně na rameni Praha – Břeclav a na leckterých úsecích prvního koridoru bylo možné jezdit rychlostí až 140 km/h. Železničáři se tedy v roce 1993 rozhodli v depu na Masarykově nádraží v Praze vyměnit podvozky mezi devíti dvoji-cemi strojů řad 363 a 162 a spolu s úpravami v řídicích obvodech dostali z lokomotiv kýže-nou maximální rychlost 140 km/h.

Umí i vratné soupravy

Zdáleka však nejde o všechny změny a modernizace, kterými se může řada 363, resp. 362 pochlubit. Šestnáctka kolejových vozidel byla upravena i pro provoz s push-pull soupravami. V roce 2007 dostala 362.166 – jako jediná – zabezpečovač ETCS L2 a na lokomotivu 362.128 byl dosazen nový regulátor rychlosti. V současné době probíhá montáž měření spotřeby elektrické energie a dosazování elektronických ochranných, které jsou rychlejší, přesnější a mají i záznam událostí, takže se závady v trakčním obvodu i v obvodech pomocných pohonů identifikují dříve a včasným odpojením poškozeného obvodu pak nedojde k větší škodě, eventuálně analýzou záznamů menších výpadků lze předejít vzniku závažnějších poruch. Omlazovací kúrou prošla Esa napříč skupinou ČD, tedy i stroje ČD Cargo.

Esa z české a slovenské železniční sítě jen tak nezmizí. Správce řady Petr Sporer míní, že v čele vlaků ČD i její dceřiné společnosti ČD Cargo budou jezdit ještě dlouhá desetiletí, a to zejména kvůli chystané postupné změně napájecího systému na síti SŽDC. Kromě toho s ní má národní dopravce další plány. „Plánujeme dosazení UIC kabelu se všemi funkcemi, tedy vlakový rozhlas, ovládání dveří, kontrola zavření dveří vlaku, přemostění záchranné brzdy, ovládání EP-brzdy a osvětlení vlaku. První byla dokončena 362.122. Letos plánujeme osadit asi dvacet strojů z Plzně, především kvůli vozbě expresů do Mnichova,“ uzavřel Sporer. Přítomná životnost lokomotiv byla plánována jen na 30 let. ○



ČD Cargo pomáhá v boji s kůrovcem

Za prvních šest měsíců letošního roku přepravily vlaky společnosti ČD Cargo ve srovnání se stejným obdobím roku 2015 téměř dvojnásobek dřeva. Jedná se o téměř 50 tisíc naložených vozů, což představuje skoro dva miliony tun dřeva. ČD Cargo již přijalo řadu opatření k navýšení kapacit pro likvidaci kůrovcové kalamity.

Michal Roh | Foto: Michal Roh ml., Michala Grünbaum

Kůrovcová kalamita, se kterou se nyní Česká republika potýká, je podle odborníků nejrozsáhlejší v novodobé historii českého lesnictví. Z nejvíce postižených oblastí severní Moravy a Slezska se pomalu šíří i do dalších oblastí nejen České republiky, ale celé střední Evropy. Diskuze o příčinách nechme odborníkům, zjednodušeně můžeme říci, že na vině jsou klimatické změny, za kterými stojí člověk. Bez nadsázky lze hovořit o ekologické katastrofě, jejíž likvidace je velmi náročná.

Dřevo z ČR míří i do zahraničí

Ustává plánovaná těžba a veškeré kapacity se přesunují do nejvíce postižených oblastí, do Jeseníků či Beskyd. Velké množství vytěženého dřeva je nutné co nejrychleji odvézt ke zpracovatelům. Pro železniční i silniční dopravce obrovská výzva a musíme říci, že ČD Cargo mezi těmito dopravci hraje prim. Jako tradiční dopravce této suroviny jsme při likvidaci kalamity nedílnou součástí logistického řetězce. Nabízíme zákazníkům, těžbařským i dřevozpracujícím podnikům své služby, přepravu jednotlivých vozových zásilek, skupin vozů i ucelených vlaků. Více než polovina vytěženého dřeva je určena na export, menší část končí v tuzemských zpracovatelských zá-



vodech – v Jihlavě, Ždírci nad Doubravou, Hněvicích, Paskově, Čáslavi a dalších. Nejvíce exportního dřeva putuje do Rakouska, Německa a mezi příjemci se objevují i firmy v Rumunsku.

Situaci nejlépe dokreslují konkrétní čísla. Za prvních šest měsíců letošního roku jsme přepravili téměř 50 tisíc vozů se dřevem, což je ve srovnání se stejným obdobím roku 2015 o cca 20 tisíc vozů více.

ČD Cargo navyšuje kapacity

Kalamita klade vysoké nároky na provozní technologii, neboť je třeba si uvědomit, že nakládka probíhá ve velkém počtu tarifních bo-

dů mnohdy na jednokolejných regionálních tratích trasovaných v horských oblastech. Kapacita manipulačních kolejí i přilehlých ploch je omezená, stejně jako kapacita výše uvedených odvozových tratí. Tato kapacita je dále omezována poměrně hustou osobní dopravou na většině tratí a bohužel také výlukovou činností ze strany SŽDC. V minulosti byl odvoz dřeva z Jeseníků souběžnými výlukami téměř paralyzován. Potřebnou kvalitu se daří udržet pouze využitím lidských i technických zdrojů ČD Cargo na samé hranici jejich možností. Na vlaky jsou nasazovány dvojčata Catrů řady 753.7 a lokomotivy řady 742.

Pro odvoz kalamitního dřeva byly natrasovány nové manipulační vlaky a bez nadsázky se dá říci, že jezdíme ve dne i v noci. Posílit jsme museli samozřejmě také vozový park. Na přepravy dřeva bylo jen za první pololetí letošního roku nasazeno o téměř 500 vozů více – zprovoznil jsme starší vozy bez revizí, další si pronajali.

Ve spolupráci s Českými drahami, majitelem většiny manipulačních ploch, reagujeme na požadavky na opravy manipulačních ploch v jednotlivých stanicích zničených při překládce dřeva z nákladních automobilů. Vyzdvihnout musíme i práci našich zaměstnanců, kterým za jejich mimořádné pracovní nasazení patří velký dík.

Nezastupitelné místo železnice

Odvoz kalamitního dřeva není jen otázkou schopnosti ČD Cargo, ale celého segmentu železniční dopravy. Zároveň ukazuje na význam komodity dřevo pro železnici a také upozorňuje na potřebu zachování dostatečně kapacitní železniční infrastruktury i ve venkovských regionech. Jedině v případě dostupnosti výkonné železniční sítě – stanic i tratí – je možné zajistit účinné zapojení železnice do přepravních řetězců, a to nejen v této komoditě. Ta je navíc specifická svou obtížnou predikovatelností v čase i prostoru, neboť přepravní toky jsou určovány řadou vlivů ležících mimo oblast železniční dopravy. ○

TOP STANICE NAKLÁDKY DŘEVA ZA 1. POLOLETÍ 2018:

- Lipník nad Bečvou
- Valšov
- Vyškov na Moravě
- Hlubočky-Mariánské Údolí
- Město Albrechtice
- Bruntál
- Zlaté Hory

#dostbyloplastu: ČD zintenzívňují třídění odpadu

Odpadového materiálu složeného hlavně z plastů se v Česku vyprodukuje méně než v uplynulých letech. A to i díky Českým drahám. Národní dopravce se totiž zapojil do iniciativy #dostbyloplastu a ještě zintenzivní omezování používání jednorázového plastového nádobí. Zavádí také dvouúrovňové třídění odpadu. Jde o další důkaz, že národní dopravce je firmou společensky zodpovědnou.



CO JE #DOSTBYLOPLASTU

Iniciativa Ministerstva životního prostředí ČR (MŽP) #dostbyloplastu začala letos v březnu. Má za cíl upozornit firmy i zákazníky na možnosti, jak co nejvíce snížit používání jednorázových obalů. Smyslem kampaně je vytvořit pro zákazníky alternativy, které nebudou mít negativní dopady na životní prostředí ani na jejich peněženky. Proto MŽP uzavírá s firmami dobrovolné dohody, jejichž výsledkem bude snižování spotřeby plastů a jednorázového nádobí.

Státního zdravotního ústavu. Ten posvětil a doplnil dohodu s rezortem životního prostředí a současně podporuje možnost odběru nápojů do vlastních nádob.

Opatření vedoucí ke snížení spotřeby jednorázových plastových obalů se nebudou týkat strojvedoucích, kteří si berou do služby PET láhve a nemají jinou možnost uchování a bezpečného převozu na stanovišti. Stejně tak jízdního personálu a vybraných provozních profesí, jež nemají zajištěn přístup k pitné vodě.

„Plastové láhve s vodou budeme rovněž dále distribuovat našim cestujícím zdarma v případě mimořádných událostí,“ zmínil Štěpán další výjimku.

U všech kategorií zaměstnanců se stacionární povahou pracoviště usilujeme o maximální snížení spotřeby jednorázového nádobí už nyní.

Vyhodnotí úspěšnost

Problematika omezení jednorázových obalů není však jen o plastech, ať už v podobě lahví nebo kelímků, ale i o pohárcích, které jsou na první pohled papírové. Plastové částice jsou ale i v nich. Příležitostí k naplnění záměru další ochrany životního prostředí jsou i moderní automaty na dávkované nápoje, které umí nabídnout i odběr tekutin do vlastních nádob. Za tímto účelem už ČD provádí průzkum trhu.

České dráhy se v tomto smyslu zapojily i do projektu #dostbyloplastu. Iniciativa je v souladu s nejnovějším krokem Evropské komise, která zveřejnila návrh směrnice omezující jednorázové plasty, znečišťující hlavně světová moře a oceány. Ta ale není zatím závazná a v současné době se stále projednává. Koncem tohoto roku však Ministerstvo životního prostředí ČR plánuje vyhodnotit, o kolik se snížila spotřeba jednorázových plastů i díky dobrovolnictví vybraných firem. Kromě ČD se totiž ke kampani připojily další velké tuzemské i nadnárodní společnosti. ○

Josef Holek | Foto: Shutterstock

České dráhy rozšiřují stávající procesy a zavedou dvouúrovňové opatření při třídění odpadů. Národní dopravce jako společensky odpovědná firma reaguje také na alarmující fakt, že jen v ČR se ročně vyprodukuje 240 tisíc tun obalových plastů a kolem 20 tisíc tun mnohdy jednorázového plastového nádobí. ČD se environmentální problematice věnuje dlouhodobě, nedávno začaly spolupracovat i s Ministerstvem životního prostředí ČR. Návazná opatření vyplývající z dobrovolné dohody by se měla dotknout administrativních a části stacionárních provozních zaměstnanců.

Jaké změny zavedená opatření přinesou? V první řadě půjde o snížení spotřeby jednorázového plastového nádobí a celkové zlepšení třídění odpadů. „U všech kategorií zaměstnanců se stacionární povahou pracoviště usilujeme o maximální snížení spotřeby jednorázového

nádobí už nyní,“ potvrdil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy. „Druhá úroveň revolučního opatření spočívá v maximální redukci jednorázového nádobí a plastů napříč celou společností,“ doplnil.

Souhlas s použitím vlastních nádob

České dráhy už historicky podnikly mnohé kroky, na jejichž základě se například v jídelních vagoncích a bistrovozech sedícím zákazníkům servírují pokrmy a nápoje ve skleněném a porcelánovém nádobí. Obdobně lze postupovat i v dalších oblastech servisu služeb. „Řešíme tuto problematiku, musí však být v souladu s legislativou týkající se hygieny,“ připomněl Štěpán. Velkým přínosem je v tomto případě vypracování odborného stanoviska

Knižní novinky

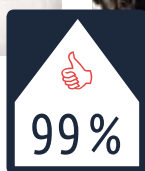
Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.



Jak postavit železnici Technická pohádka ze století páry

Martin Sodomka, spisovatel a ilustrátor v jedné osobě, vydal v MS Studiu Svitavy další z edice technických pohádek, která se tentokrát věnuje železnici. Předešlé kouzelné knihy pro čtenáře od osmi let se věnovaly stavbě auta či letadla. Na sedmdesáti stranách tohoto díla čtvercového formátu 220 x 220 mm se malí čtenáři například se svými rodiči poutavou formou

dozvědí, z čeho se skládá parní lokomotiva a jak se navíc staví. Odborně, ale zábavně umí Sodomka vysvětlit a navíc také sám nakreslit například postup přehřívání páry či klikový mechanismus a takzvaný Heusingerův rozvod včetně rozkresu podvozku parních strojů. Knihu lze zakoupit v každém větším knihkupectví za doporučenou cenu 349 Kč.



Lokomotivní depo Bohumín

V pořadí již desátá publikace vydaná ostravským Železničním muzeem moravskoslezským v edici „Knihovna našeho muzea“ se věnuje historii bohumínské lokomotivní depa. Publikace navazuje na dosavadní řadu knih o životě bohumínské výtopny jako například Elektrické jednotky EM 475.1 na Ostravsku či Historie nádraží Bohumín. Autor Jan Nesláník s kolektivem přibližuje na 233 stranách s bohatou fotografickou dokumentací kouzlo provozu a údržby parních lokomotiv, osobních i nákladních vozů, později i počátky prvních motorových a elektrických hnacích vozidel. S rozvojem techniky a modernizace kolejové dopravy bylo nutno rozšiřovat prostory bohumínské depa, vybavovat je potřebným zařízením a neustále rozvíjet i zdokonalovat znalosti a dovednosti zaměstnanců při změně trakcí na motorovou a později elektrickou. Kniha, jejíž vydání podpořily také České dráhy, je rozdělena na jedenáct kapitol včetně obrazové části v závěru. Publikaci lze zakoupit například přímo v muzeu na nádraží Ostrava střed za 150 Kč, popřípadě u smluvních prodejců za jimi stanovené ceny.



Elektrická správkarna

Tak jako se strojevodci nepouštěli se novou radou, tak i zaměstnanci správkarny se museli rychle přestavit na elektrickou trakci. Zpracoval to Jiří Šimůnek, který společně zpracoval na stránkách a opravách parních lokomotiv, popř. malí ...

let podstatně horších podmínkách. Ve sklad, akorát sta let starému obj ...

Průběh elektrifikace spočíval v ...



Podle zprávy ...



...



...



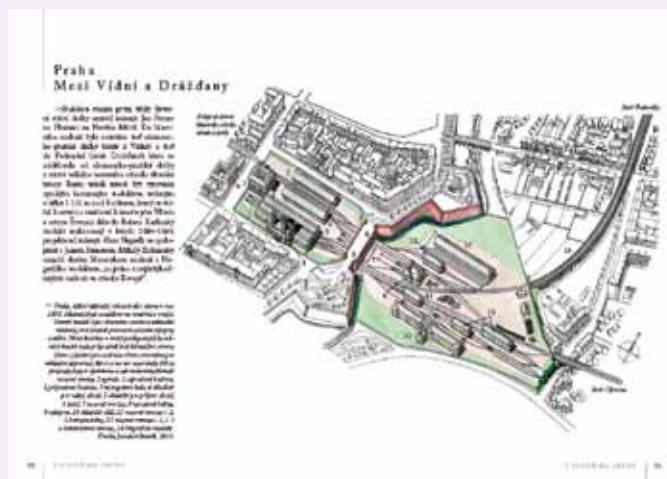
...

Nádraží Ostrava-Vítkovice

Historie, architektura, památkový potenciál



Publikace od Martina Strakoše a kolektivu jeho spolupracovníků, kterou vydal Národní památkový ústav, nese název Nádraží Ostrava-Vítkovice s podtitulem Historie / architektura / památkový potenciál. Je součástí projektu Analýza a prezentace hodnot moderní architektury 60. a 70. let 20. století jako součásti národní a kulturní identity ČR. Svazek je pilotní publikací nové ediční řady odborných monografií. Autoři se v něm zabývají historií, architekturou, uměním, konstrukčním utvářením, materiály a dalšími aspekty řešení výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Vítkovice, jedné z důležitých součástí ostravského železničního uzlu. Stavba z let 1964 až 1967, vyprojektovaná architektem Josefem Dandou, představovala ve své době jedno z nejmodernějších nádraží v Československu. Publikace, vybavená velkým množstvím obrazového materiálu, se sestává ze čtyř bloků. První se věnuje architektuře po roce 1945 ve vztahu k železnici, druhý je zaměřený na architekturu, uměleckou výzdobu, otázky památkové péče i kontext díla architekta Josefa Dandy. Třetí část je výsledkem studia materiálového a konstrukčního utváření výpravní budovy, případně uvádí příklady nového využití drážních staveb. Závěrečný čtvrtý blok, nazvaný Dokumenty, obsahuje dva rozhovory. První je veden s bývalým přednostou stanice Vladimírem Kutým a druhý s malířem a sklářem Vladimírem Kopeckým o výzdobě vítkovického nádraží. Knihu o 256 stranách lze zakoupit za cenu 461 Kč v knihovně Národního památkového ústavu v Ostravě, případně ji lze objednat na e-shopu nebo zakoupit v prodejně NPÚ v Praze Na Perštýně 12.

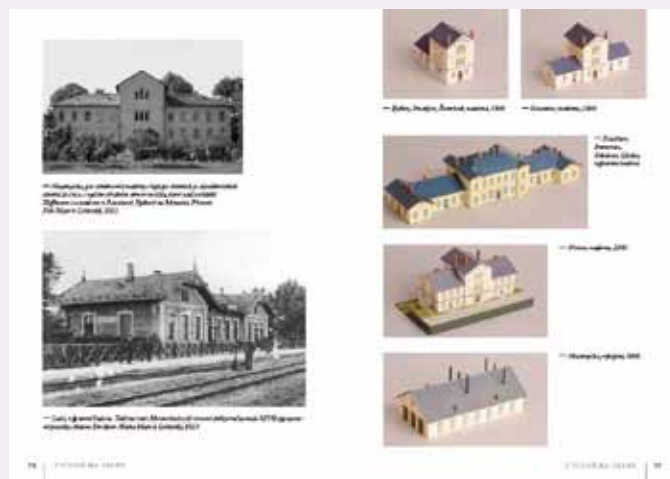


Z Vídně na sever

Dvě páteřní železniční tratě České republiky



Letošní publikace Z Vídně na sever s podtitulem Dvě páteřní železniční tratě České republiky z pera Aleny Borovcové vznikla v ostravském Národním památkovém ústavu jako doprovodný katalog stejnojmenné výstavy. Dvě dráhy, Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) a Severní státní dráha (NSTB), získaly název díky poloze svých tratí vůči Vídní, jež byla současně jejich výchozím bodem. Vázaná kniha o 272 stranách v první části sleduje obsahem kapitol tematické zaměření celkem třinácti panelů výstavy, které rozšiřuje o další historické snímky a fotografie více než sta vystavovaných modelů železničních staveb inženýra Vladimíra Londina. Modely prezentují architekturu nejstarší etapy výstavby KFNB a NSTB, ale i normálně charakteristické pro rozšiřovanou síť KFNB a doplňovací trať StEG, zakoupenou NSTB v roce 1854. Pátá kapitola je oproti chronologické návaznosti témat zaměřená na strážní domky a počátky sdělovací techniky, které v rámci výstavy prezentoval funkční model košového návštěvního. Publikace v druhé části představuje krátkým heslem a fotografiemi současného stavu zajímavé objekty dochované na obou drahách. Knihu lze zakoupit za cenu 125 Kč přímo v knihovně ostravského pracoviště Národního památkového ústavu, případně si ji lze objednat na e-shopu či zakoupit v prodejně NPÚ v Praze Na Perštýně 12.



K tavicím pecím lineckých oceláren

Žádný linecký koláč, Starý dóm, vrch Pöstlingberg s poutním kostelem, odkazy skladatele Antona Brucknera nebo astronoma Johannese Keplera. To, co v novodobé historii dělalo Linec Lincem, utvářelo charakter města a živilo velkou část obyvatel, se rozkládá v jeho jihovýchodní části podél Dunaje. Obří průmyslový komplex, největší v Rakousku, o rozloze 750 fotbalových hřišť.

Pavel Frej | Foto: Voestalpine Stahlwelt, autor

Místní ale nikdy neměli moc důvodů být na svůj průmyslový areál hrdí. Začalo to jeho pohnutou historií a pokračovalo ne zrovna příznivým působením na životní prostředí. Ani dnes o něm v turistických průvodcích příliš zmínek nenajdete, Linec se snaží působit jako moderní a živé město, plné mladých umělců a natěšených vědátů, kterému vévodí Ars Electronica Center, multimediální svět nových technologií. Kulturní zážitek z návštěvy třetího největšího rakouského města má zase umocnit zhlédnutí některého z představení v nedávno otevřeném Hudebním divadle, které je považováno za nejmodernější v Evropě.

Linecké ocelové obrození

Přesto i ten umělecky nejvznešenější turista si nemůže nevšimnout. Začíná to už cestou vlakem z Prahy, když trať vede přímo přes průmyslový areál. Ocelárna koncernu Voestalpine, jeho největší výrobní podnik na světě, však už nechce působit jako takový šedý přívazek na duši kulturně obrozeného města. Představitelé firmy si uvědomili společenskou odpovědnost, firma podporuje místní kulturu i sportovní aktivity, podnik se stal dokonce průkopníkem v oblasti ochrany životního prostředí, ale hlavně, a to nás zajímá nejvíce, se otevřel turistům. Návštěvníkům nabízí projížďky po areálu o rozloze 5,2 kilometru čtverečních vlastním autobusem.

Prohlídku ale začínáme ve Světe oceli, což je moderní návštěvnické centrum, které vyčnívá nad ostatní budovy jako periskop. Bylo postaveno v roce 2009 coby příspěvek oceláren k vyhlášení Lince evropským hlavním městem kultury. Měří dvacet metrů, má šest pater a za pěkného počasí nabízí výhled na Linec a prý i na vzdálené Alpy. My však takové štěstí nemáme, obloha je zatažená a mrholí. Ukládáme



Muzeum Zeitgeschichte, jež otevřela ocelárna, připomíná osudy nuceně nasazených.



Expozice přibližuje především pozadí vzniku továrny i provoz ve válečných letech.

si bundy do uzamykatelných skříněk a odcházíme na „recepce“, kde se nás ujímá trpělivá, ale přísná (jak se později přesvědčíme) průvodkyně Angela. Než začneme stoupat po chodníku vinoucím se po obvodu periskopu do jednotlivých pater expozice, zamíří prstem nad naše hlavy a počká, než se všichni návštěvníci zakloní. Celkem 80 velkých stříbrných koulí, které tu visí ze stropu v různých výškách a odráží se v nich nejrůznější barvy, mají evokovat molekulovou strukturu oceli. Je nám jasné, že z oceli si dnes „srandu“ dělat nebudeme.

LD technologie proslavila Rakušany

Během přednášky se dozvídáme, jak se vlastně ocel vyrábí a co všechno je k tomu potřeba. Mimo jiné to je kvalitní uhlí (koks), který sem



Tak vypadá část interiéru ocelárny.

míří po železnici i z Ostravska. Šokuje nás spotřeba vody nutná k výrobě a chlazení, odebírána primárně z Dunaje. V multimediální expozici si můžeme vzít do ruky a potěžkat jednotlivé druhy materiálů i samotnou ocel. Na co jsou



← Uvnitř světa oceli



Linz

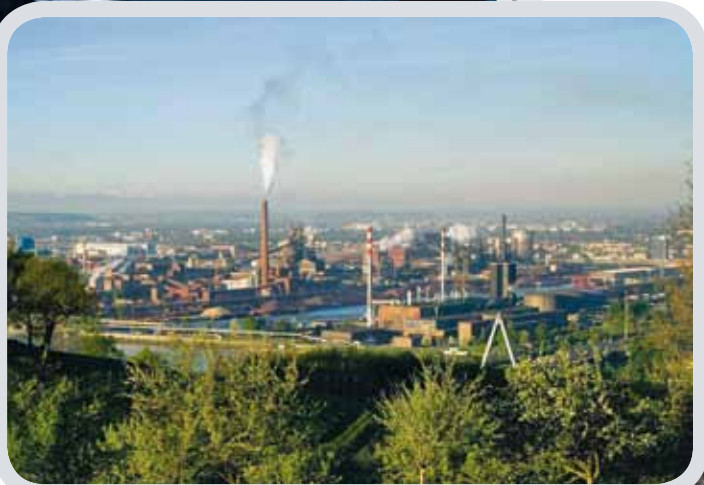
ši Angela nezkouší. Naopak se ptáme my. Dokážou tu vyrobit 100 druhů kolejí, denně spotřebuje ocelárna 500 plně naložených nákladních vozů materiálu a přímo v areálu pracuje ve směnném provozu 10 000 lidí, další desítky tisíc zaměstnávají podniky navázané na výrobu v okolí.

K samotnému srdci ocelárny

I když čísla jsou to zajímavá, konečně se vypravujeme na prohlídku areálu. Deštivé počasí umocňuje krásně ponurou atmosféru jednotlivých provozů, kouří se z produktovodů, pára syčí z trubek hal i z hotových plechů složených na dře-

věných trámech. Živý provoz panuje i na 160 km vlečkových kolejí v areálu, co chvíli předpisově brzdíme před stopkami na přejezdech. Nějaká srážka s posunujícím dílem by byla fatální. Obří torpédové vagony mají nosnost 3 000 tun. Beru do ruky foťák, abych „cvaknul“ nějakou tu atmosférickou momentku, když tu mě slušně, ale rázně zastaví Angela. Focení je dovoleno pouze na zvláštní povolení, můj probebný pohled ji spíš rozčílí. S průvodkyní nemá smysl diskutovat.

Autobus zastavuje, Angela si nás rovná a stoupáme po schodech k jedné z pěti vysokých pecí v areálu, ta nejvyšší měří přes 100 metrů. V jakési místnosti připomínající prosklený velín můžeme přímo pozorovat taviče, jak provádějí tzv. odpich. Po celých devadesát minut teče rozžhavená hmota z pece do struh. I přes sklo cítíme neuvěřitelný žár, vždyť teplota v peci přesahuje 1 000 stupňů, v místě, kde se provádí odpich, je to už „jen“ nějakých 70. Tavič proto musí být chráněn speciálním oblekem, protože horká ocel může kdykoliv „vystříknout“. Vůbec taviči jsou prý vzdělaní a schopní lidé, kteří si vydělají dobré peníze, ale u pece vydrží průměrně jen nějakých 8–10 let. Ani se nedíváme. Je čas poděkovat Angele, že to s námi vydržela, a ještě jednou to zkusit s focením. Ne, tak ani na podruhé to neprošlo... Auf wiedersehen „příště“. ○



Pohled na průmyslový komplex z kopců nad Dunajem



V ocelárně nuceně pracovali rovněž tisíce Čechů.

tu patřičně hrdí, je skutečnost, že právě v Linci v 50. letech minulého století vyvinuli LD technologii výroby oceli, která se stala světově nejrozšířenější (LD = Linz-Donawitz). Nebudu vás teď zatěžovat podrobnostmi o kyslíkovém konvektoru, upřímně řečeno jsem ten proces ani moc nepochopil, ale klobouk dolů před každým, kdo něco takového vymyslí!

Za prosklenými vitrinami v předposledním patře jsou vystaveny hotové výrobky – velký rotor, kolejnice, karoserie nebo třeba kus potrubí. „Nejdelší kolejnice, která se tu vyrábí, je dlouhá 120 metrů, jestlípak víte, jak se něco tak dlouhého a těžkého přepravuje po železnici?“ zkouší nás Angela. Jenže my to víme, takže ji překvapujeme rychlou „oplenovou“ odpovědí. „A víte, co je toto?“ ukazuje Angela na pořádný kus vytvarované oceli. „To je přece část výhybky, srdcovka!“ nenecháme se zmást a dál už to rad-

ŠOTOINFO:

Jedním z důvodů vzniku velkého průmyslového komplexu u Lince byla existence dobrého železničního spojení. Šlo jak o možnost přepravy hotových, často objemných a těžkých výrobků, tak především nutnost zásobování surovinami. Ze slovinského přístavu Koper sem míří ve vagonech 2/3 potřebné rudy (zbytek po vodě), z Ostravska a Polska zase uhlí. Ještě před několika lety směřovalo uhlí a koks do Lince přes pohraniční přechodovou stanici Horní Dvořiště / Summerau. Těžké ucelené nákladní vlaky s postrky sem putovaly přes Brno, Jihlavu, České Budějovice a dávaly základ významu tohoto pohraničního spojení. Dnes jsou už trasovány po koridoru přes Břeclav a Vídeň, i přes původní očekávání zažívá v posledních letech železniční nákladní doprava na jihu Čech spíše útlum, a nezachraňují to ani kontejnerové nákladní expresy v relaci Praha-Uhřetěves – Salcburk. Světlou výjimku tvoří jižní expresy v relaci Praha – Linec.

Studénka 10 let poté: vzpomínky a rozčarování

Lidé si na ten den ve velkém objednávali svatby. Datum 8. 8. 2008 k tomu přímo vybízelo. Do historie Česka se však zapsalo černým písmem. Toho srpnového pátku se na tuzemské železnici stala jedna z nejtragičtějších nehod v novodobé historii. Mezinárodní vlak EC 108 Comenius narazil ve stanici Studénka do konstrukce opravovaného silničního mostu, která se jen pár vteřin před tím zřítla na trať. Zemřelo 8 lidí, 95 dalších bylo zraněno. Mnozí mají následky na celý život.

Petr Slonek | Foto: Martin Navrátil, Ivan Skulina

Přítom zpočátku vůbec nic nenasvědčovalo, že se železniční trať u Studénky stane kulísou jednoho z největších železničních neštěstí země. Vlak EC 108 Comenius se vydal na nešťastnou pouť v sedm hodin ráno z Krakova a státní hranici s Českem překonal v 9.19 hodin. V tu chvíli v něm jelo zhruba 200 lidí, stejné množství osob pak postupně přistoupilo v Bohumíně, Ostravě hl. n. a Ostravě Svinově.

Osudová oprava mostu

Trať č. 270 nadjezdem ve Studénce překonává silnice 2. třídy číslo 264. Původní 82 metrů dlouhý most z roku 1961 právě procházel kompletní rekonstrukcí. Jeho železobetonová deska byla odbourána a místo ní se postupně budovala nová. Aby se práce neodehrávaly nad kolejištěm a neohrožovaly tak bezpečnost železnice, byla mostní konstrukce hydraulicky zvednuta a odsunuta o 30 metrů směrem na severozápadní, bíloveckou stranu, kde dělníci vybetonovali první části vozovky.

Dva dny před nehodou začalo zpětné zasunování mostu na původní místo, směrem na jihovýchodní, příborskou stranu. Kvůli komplikacím se průběh prvního, čtyřmetrového posunu o den opozdil. V osudný den se pak připravoval druhý, čtyřmetrový krok zasunutí konstrukce mostu. Stavební firma nicméně nevyhodnotila tuto činnost jako natolik závažnou, aby o ní informovala provozovatele dráhy, tedy SŽDC, a žádala ho o omezení provozu. Vlaky tak po trati jezdily i nadále plnou rychlostí. Omezení a zvláštní dozor si stavbaři vyžádali až na večer.

Tragický náraz

Bylo půl jedenácté, když se k místu téměř maximální povolenou rychlostí, která zde tehdy byla 140 km/h, blížil zhruba o deset minut opožděný EC 108 Comenius v čele s lokomotivou 151.018-9. V 10:30 se opravovaný most rozvlnil a sjel z pomocných podpěr a spadl do kolejiště přímo před vlakem. Strojvedoucí Jiří Šindelář zaregistroval rozkmitání a pád mostu a v několika sekundách, jež zbývaly do nárazu, zatáhl za rychlobrzdu. Tím snížil rychlost z původních 134 km/h po přibližně 452 me-



Odklízení trosk trvalo řadu dní. Provoz na frekventované trati byl částečně obnoven už 10. srpna, kdy se začalo jezdit za pomoci diesellových lokomotiv po jedné koleji. O týden později se již jezdilo po všech pěti kolejích.

trech brzdění asi na 90 km/h ve chvíli srážky. Stáhl rovněž sběrače, zapískal a běžel se schovat z řídicího stanoviště do strojovny. Právě tam je díky střednímu rámu nejpevnější místo lokomotivy a i největší šance na přežití v podobných případech. Nakonec vyvázl s lehkými zraněními a s děsivým zážitkem.

Následoval drtivý náraz, po němž vykolejila lokomotiva. Ta se zcela zdemolovanými stano-

višti na obou stranách a silně poškozenou skříň zůstala na mostovce. Ještě před tím však zdeformovala a posunula ležící most, jenž se zarazil o odstavené nákladní vagony stojící na sousední koleji. Několik vagonů z Comenia vlivem setrvačné síly zbytku vlaku vykolejilo a vyjelo až na ležící most, kde větší minuly lokomotivu a poté se ještě bočně střetly s odstavenými nákladními vagony. Vy-



kolejily první čtyři vozy soupravy expresu, zbylých šest našťestí už nikoliv.

Následky byly i tak děsivé. Při havárii či bezprostředně po ní zemřelo šest lidí a desítky dalších byly zraněny. Někteří mají doživotní následky. Z mrtvých na místě šlo o čtyři ženy (tři Češky a Polku) a dva muže (Čechy), v nemocnici krátce poté zemřel třetí muž (Ukrajinec), čímž počet mrtvých vzrostl na sedm. Osmá oběť, Polka, zemřela v nemocnici 30. září téhož roku.

Díky tomu, že se tragédie stala za bílého dne a na kraji města a před očima svědků, mohly záchranné práce začít prakticky ihned. První záchranná jednotka hasičů ze Studénky dorazila na místo pouhých sedm minut po prvním volání o pomoc. Do akce se zapojilo

celkem 22 kompletních požárních jednotek se 45 vozidly. Na místě zasahovalo celkem 151 hasičů, 46 zdravotnických záchranářů a 18 lékařů. Do dvou hodin od havárie byli všichni zranění v nemocnicích.

Značné byly také materiální škody. Ty policie spolu s vyšetřovateli z týmu Comenius vyčíslila na přibližně 167 milionů korun. Největší část připadá na účet Českých drah. Jen samotný poškozený vlak a zničená lokomotiva přišly na desítky milionů. K tomu je nutné připočítat náklady na zajištění náhradní dopravy. Na obnovu trati směřovalo dalších zhruba 10 mil. Kč.

Jednokolejný provoz za pomoci dieselových lokomotiv byl obnoven 10. srpna a o týden později se již jezdilo po všech pěti kolejích a s elektrickou trakcí.

Zdlouhavé vyšetřování

Mezitím se rozeběhlo šetření příčin neštěstí. Kritika padala zejména na hlavu stavební firmy ODS - Dopravní stavby Ostrava. Nemělo totiž dojít k aktivitám zasahujícím do drážního provozu. Pracovníkům subdodavatelské firmy Bögl & Krýsl, kteří měli na starost posuny mostu nad tratí při jeho opravě, bylo například kladeno za vinu, že během stavby nezajistili omezení dopravy na železniční trati, která pod opravovaným mostem vedla. Již týden po nehodě policie obvinila kvůli neštěstí dva inženýry firmy Bögl & Krýsl, kteří měli na starost právě posuny mostu nad tratí při jeho opravě. K soudu se však celý případ dostal mnohem později.

Podle vyšetřovatelů způsobila tragédii četná zanedbání a nedostatky při rekonstrukci mostu. Zjistili například chyby v projektu podpůrných konstrukcí, nedostatečný byl podle nich i technologický předpis montáže a neřešila se ani tíha přesouvaného mostu.

Stavbaři: jsme nevinní

Obě firmy vinu od počátku odmítaly. Obžalování nakonec byli tři pracovníci generálního dodavatele stavby, společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava (dnes Eurovia), pět zaměstnanců subdodavatele - společnosti Bögl & Krýsl, pracovník Správy silnic Moravskoslezského kraje, jenž měl na stavbu dohlížet, a osoba samostatně výdělečně činná, která pro subdodavatele pracovala.

Proces u novojičínského soudu začal až v červnu 2011, čekalo se mimo jiné na vypracování posudků, a verdikt pozůstalým i přeživším obětem přinesl velké zklamání. V prosinci loňského roku soud totiž zprostil obžaloby všech deset lidí obžalovaných z obecného ohrožení. Soudce při zdůvodnění rozsudku prohlásil, že se přesně neví, proč most spadl, a neprokázalo se, že by skutek spáchali právě obžalovaní. A podle něj v tom nemá jasno ani většina expertů, které soud během dlouholetého procesu vyslyšal. Zproštění viny požadovali obhájci obžalovaných. „Soud nebyl schopen objektivně a se stoprocentní jistotou říct, kdo může za to, že most spadl. Obávám se, že to už dnes nedokáže říct nikdo,“ prohlásil soudce Jaromír Pšenica.

Zadostiuchnění se tak poškození nedočkali. V srpnu 2011 byl ve Studénce alespoň odhalen památník obětem neštěstí, které je druhou nejhorší havárií na české železnici za posledních více než 20 let. ○



Stanoviště strojvedoucího a to, co z něj po nehodě zbylo.

Jiří Šindelář: stále to mám před očima

Ještě tragičtějším následkům nehody ve Studénce v roce 2008 zabránil pražský strojvedoucí Jiří Šindelář. Díky rychlé reakci zbrzdil expres ze 134 km/h na zhruba devadesátku. Podobné hrdinství prokázal u Studénky před třemi lety v červenci Šindelářův kolega Jan Černý. Zpomalil Pendolino při střetu s kamionem na přejezdu ze 160 na 142 km/h, ale náraz byl tak silný, že strojvedoucí v troskách vozu přišel o obě nohy. Zahynuli i tři cestující.

A jak se Jiří Šindelář s odstupem deseti let dívá na tragickou nehodu? Má prý neustále pocit, jako by se to stalo včera. „Od nástupu směny v Bohumíně, kdy jsem přebíral vlak od polského kolegy, si všechno pamatuji úplně detailně až do okamžiku, kdy jsem se ocitl v nemocnici. Nic ze svého života nemám v hlavě „zmapováno“ tak perfektně jako tuto děsivou příhodu vteřinu po vteřině. Jako by se v mé hlavě zastavil nějaký film, který běží stále dokola... Je to sice de-



Nehoda změnila Jiřímu Šindelářovi od základu život. Na vlaky ale nezanevřel.

primující, ale už na to nemyslím tak často. Dříve mi myšlenky na nehodu naskočily třeba stokrát za den, teď už jen párkrát. Už mě to našťestí nepronásleduje tolik jako ještě před pár lety,“ říká dnes.

Nehoda, po níž odešel z Českých drah, mu zcela změnila život. Je mu líto, že mu odchod zkrátil strojvedcovskou kariéru o osm let, které mu tehdy zbývaly ještě do důchodu. „Poslední dva roky aktivní služby jsem byl na vrcholu svojí pracovní

kariéry. Začal jsem jezdit ve špičkové turnusové službě na vlacích vyšší kvality. Práce mě bavila, během jedné vteřiny byl však konec. Nedopadl jsem sice tak špatně jako kolega Honza Černý o sedm let později, ale těžko se z toho asi někdy úplně vzpomatuji. A největší fackou především pro pozůstalé po obětech a těžce zraněné je to, že dodnes není případ uzavřen a není určen vinník. To je v civilizovaném světě neuvěřitelné,“ dodává Jiří Šindelář. (mah)

Šprýmař Vojta

František Tylšar

Železnice je prostředí vážné a seriózní. Výkon dopravní a přepravní služby vyžaduje zaměstnanec zodpovědné a spolehlivé. Přesto se i zde čas od času objevily příhody veselé...

V osmdesátých letech pracoval v domovské stanici Praha vlakvedoucí Vojta Bolen, kterému kolegové neřekli jinak než Rudé Právo. Jednak to bylo proto, že zmíněné periodikum odebíral a pravidelně četl při pauzách na komandě, ale zejména proto, že jakákoli informace, kterou vyslovil, byla stejně věrohodná jako jeho oblíbený velkoformátový tisk. Vojta byl totiž Šprýmař a nevynechal jedinou příležitost k tomu, aby někoho napálil...

Když se objevil ve služební místnosti, byli všichni ve střehu. Nikdo totiž netoužil po cti stát se další obětí Vojtova poněkud zvrhlého sklonu ke kanadským žertům. Přesto se občas stalo.

Například kolega Barga nosil asi týden ve služební brašně „amině“ pětikilovou podkladnici (železnou desku, která se dává mezi pražec a kolejnici). Když si tak jednou na cimřě stěžoval, že se ta amina už skoro nedá unést, protože předpisy jsou stále těžší, nabídl se průvodčí Maruška, jestli si ji může taky zkusit.

„No, asi zůstanu pořád průvodčí, tohle bych tedy opravdu nechtěla nosit. Můžu se do ní podívat?“

„Jen se podívej, ať víš, co tě jednou čeká,“ řekl dobrácky Barga.

A Maruška začala vyjmenovávat věci potřebné k výkonu služby vlakvedoucího: „Sešitáky, předpisy, třaskavky, koncovky... A k čemu je to železné úplně dole?“

Barga se podíval a zrudnul: „Já tě přetřhnu, ty zmetku!“

A v koutě se ozvala potrefená husa Vojta:

„Koho bys trhal? Sám jsi vůl, že nosíš takové kraviny!“

Byly i příhody, kdy jsme Vojtův žert odnesli tak nějak kolektivně. Například tenkrát, když si Vojta dovezl z TUZEXU novou kalkulačku. Začal s ní počítat „brzděny“ a na obdivné pohledy kolegů reagoval slovy: „Ty sis ji ještě nenafasoval? Já bych si pospíšil, dostali jich do skladu jen deset, a to víš, náčelník, oba náměstci, já...“

Žertík ukončila až naše skladnice tím, že na dveře MTZ vyvěsila ceduli KALKULAČKY NEJSOU A NEBUDOU! On si totiž nikdo nechtěl nechat tohle napálení jen pro sebe, a tak proti svým zásadám všichni drželi s Vojtou basu a žert se šířil dál.



Vojtův majstrštyk byl ale způsob, jak si i v plném rychlíku zajistit volné kupé, aby se mohl natáhnout a spát. Stačilo najít jediné volné místo, usadit se a požádat kohokoli, aby ho vzbudil v Brně. Pak už jen dělal, že usnul. Vtip byl v tom, že daný rychlík jel do Hradce Králové. A tak pod tíhou autority modré uniformy cestující znejistili a trousili se ven, okouknout, zda sedí ve správném vlaku. Sotva bylo kupé prázdné, zatáhnul Vojta záclonky a zamknul...

Snad každý by rád Vojtovi něco vrátil, ale bohužel to nebylo možné. Jako člen strany byl Vojta téměř nedotknutelný. Naštěstí i v této době existovala vyšší než stranická spravedlnost – boží mlýny, které, jak se ví, melou pomalu, ale jistě. Nadešel den, kdy i Vojtovi namlely jeho díl.

Bylo to jednou v létě. Vojta měl jet jako vlakvedoucí na rychlíku do Plzně. Asi čtvrt hodiny před odjezdem zjistil, že má dvě poslední „stošestnáctky“ (psané jízdenky), a tak se rozhodl pro ně ještě do pokladny zaběhnout. Cestou ale potkal kamaráda, chvíli se zapovídala a na nástupiště přiběhl v čase odjezdu. Výpravčí už písal jak o život, tak se Vojta chytil na prvním voze. Kouknul dozadu, kde už průvodčí dával návěst, a mávnul pokyn k odjezdu. A protože nebyl jen šprýmař, ale i držgrešle, začal hned kontrolovat jízdenky, aby si přivydělal nějakou tu korunu na tržbách.

„Jízdenky, prosím,“ začal hned v prvním kupé.

Cestující mu podává lepenkovou kartičku, Vojta si ji chvíli prohlíží, jako by se mu něco nezdálo, a pak říká: „Milý pane, to jedete blbě, my jsme vlak do Plzně. Na Smíchově si vystupte!“

Vzal do ruky druhý lístek. „Vy taky? Vy máte jízdenku do Tábora? To snad ne, dneska se snad zbláznil celý svět.“ Nad třetí jízdenkou, na které bylo napsáno: Benešov u Prahy, se začal mračit: „To je nějaká sranda, ne? Vy jste se na mě domluvili! Kdo vás navedl?“

Vlak právě vyjel z tunelu a Vojtovi to došlo. Nejeli do pravého oblouku směr Vyšehradské nádraží, ale přímo do Vršovic. Cestující měli jízdenky správně. To Vojta se spletl a nastoupil do vlaku směr České Budějovice. Ten jeho byl na protější koleji.

Ještě dlouho pak slyšával uštěpačné poznámky kolegů: „Tak co, Vojto, zase máš Budějickou?“

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Nové nádraží v Brně má být bez „podzemky“, město je proti

Vláda vzala na vědomí materiál ministerstva dopravy o přesunu hlavního nádraží v Brně k řece Svatce za desítky miliard korun. Materiál ovšem nepočítá se stavbou podzemní dráhy podobné metru, což vadí brněnské radnici. Město chce, aby vláda rozhodnutí ministerstva odmítla a dráha se stavěla současně s nádražím. Celá záležitost se má řešit na mimořádném zastupitelstvu města. Podzemní železnice, tzv. diametr, má pomoci k napojení nádraží na MHD. Ministerstvo dopravy má připravit do konce prázdnin detailní rozbor financování přesunu nádraží pro premiéra Andreje Babiše (ANO). O stavbě nového nádraží v Brně se mluví už 90 let. Nynější nádraží v nestačí provozu. Rozhodovalo se o výstavbě pod Petrovem, nebo odsunu o kilometr k řece Svatce. Jihomoravský kraj i Brno a někteří odborníci podpořili odsun. Lidé naopak ve dvou referendech žádali stavbu pod Petrovem, pro nízkou účast ale referenda nebyla platná. Materiál, který v srpnu měla na stole vláda, počítá s odsunem. **ČTK 10. 7. 2018**

Přibývá případů průjezdu vlaků návštěvidlem zakazujícím jízdu

Stále více strojvedoucích nezastaví před návštěvidlem zakazujícím další jízdu vlaku. Na návrh tohoto problému, který znamená v automobilové dopravě projetí křižovatky na červenou, nedávno upozornil například ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Za prvních pět měsíců letošního roku projelo návštěvidlo téměř sedesát strojvedoucích, což představuje meziroční navýšení tohoto potenciálně nebezpečného přestupku o čtvrtinu. Drážní úřad chce zvýšit bezpečnost na českých kolejích a zvrátit trend nárůstu mimořádných událostí tím, že se všichni železniční dopravci připojí k systému kontroly licencí strojvedoucích. Ten jim znemožní po ukončení směny u jednoho dopravce přesehnout do lokomotivy jiné společnosti a místo odpočinku dále pokračovat v práci – zpětná kontrola by totiž na nedodržení pauzy přišla. „Hlášení čísla licencí při vypravování vlaku je dobrovolné a využívají je jen velké společnosti jako České dráhy, ČD Cargo nebo soukromý dopravce AWT,“ uvedl ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. **MF Dnes 11. 7. 2018**

Pavel Krtek: ČD se liberalizací železničního trhu nebrání

ČD se nebrání liberalizaci železničního trhu, podle firmy by měla naopak vést k dalšímu zlepšování služeb a optimalizaci nákladů dopravce. Zároveň je však třeba ochránit firmu před spekulanty, kteří by mohli skupinu oslabit. Řekl to předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Pomalou a komplikovanou liberalizací trhu na železnici ze strany státního dopravce kritizoval ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Státní dopravce je podle Krtky na otevírání trhu připraven, což se mělo již prokázat při částečné liberalizaci osobní i nákladní dopravy na komerčních tratích. „Tady ČD úspěšně konkurují soukromým dopravcům,“ řekl Krtek. České dráhy nyní jedná s kraji o zajištění dopravy na krajských tratích, nyníjší smlouvy vyprší na konci příštího roku. ČD podle Krtky dosud uhájily pozici na krajských tratích pro další léta v Moravskoslezském a Jihomoravském kraji. Závislost dopravce budou ČD dále zajišťovat také v Královéhradeckém kraji, a to na základě dřívější smlouvy do roku 2021. **ČTK, e15.cz 17. 7. 2018**



NABÍDKA NA ZÁŘÍ

Bulharsko – Pomorie, Nesebar, Slunečné pobřeží a Svatý Vlas

Letecky z Prahy a Brna

Pobyty na 7, 10 a 11 nocí od 26. 8. do 16. 9. 2018

2–4 lůžkové pokoje

Cena od 7 000 Kč dospělí, dítě 2–12 let 4 000 Kč

(ceny jsou dotované pro zaměstnance skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování, stravu (snídaně, polopenze, all inclusive), pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel.: 972 243 053 K. Štěchová

NABÍDKA NA ZÁŘÍ

Chorvatsko – Drvenik

Hotely: Zagreb, Plaža, Aroma Botanika 2–4 lůžkové pokoje a apartmány

Termíny: 2. 9.–11. 9., 9. 9.–18. 9. a 16. 9.–25. 9.

autobusem 10 dní s polopenzí

Cena od 5 200 Kč dospělí, dítě 3–12 let 4 100 Kč

(ceny jsou dotované pro zaměstnance a důchodce skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

Cena zahrnuje: ubytování 7 nocí s polopenzí, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

Více na www.cdtravel.cz nebo na tel.: 972 243 052 H. Fagulová



ČD travel, s.r.o., 28. října 372/5, 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



AUTOMOBILOVÉ KLENOTY

Výstava automobilů a motocyklů první republiky 25. 8. 2018, Golf Hostivař, Praha



Společně s návštěvníky akce oslavíme ty nejkrásnější automobily a motocykly naší historie. Letošní ročník je tematicky úzce spojený s výročím 100 let od vzniku Československa. Výstava bude zaměřená výhradně na vozidla, která jezdila na našich silnicích v období první republiky, tj. do začátku druhé světové války, a bude připomínat slavné časy našeho automobilového průmyslu, který v této době zastával významnou pozici na evropském trhu.

Návštěvníci se seznámí s příběhem tehdejšího automobilového průmyslu i příběhy jednotlivých automobilových a motocyklových značek první republiky. Unikátnost výstavy spočívá v tom, že bude pomyslným „autosalonem první republiky“, tedy místem, kde společně představí své modely všechny automobilky této doby. Součástí výstavy bude i soutěž elegance založená na hodnocení vystavených exponátů návštěvníky výstavy.

Akce je zároveň součástí oslav 950 let vzniku Hostivaře.
 Více informací najdete na stránkách www.automobiloveklenoty.cz.



28. července, 4., 11., 18. a 25. srpna a 1. září 2018

Prázdninový Mattoni expres vás doveze do lázní Kyselka

Do konce letních prázdnin se můžete každou sobotu svést elegantním motorovým vozem z první poloviny 60. let minulého století (Singrovkou) do bývalých lázní Kyselka. V červenci jede Mattoni expres z Chomutova (odj. 8:24 hodin) přes Klášterec nad Ohří do Ostrova nad Ohří, kde počká na cestující, kteří přijedou z Karlových Varů náhradní autobusovou dopravou. Pak se vydá do Vojkovic nad Ohří a odtud po vlečce do Kyselky (příj. 10:55 hodin). V srpnu a první zářijovou sobotu jede Mattoni expres z Chomutova až do Karlových Varů a následně do Vojkovic n. O. a Kyselky. Pro cestující Mattoni expresu je připravena zdarma komentovaná prohlídka bývalých lázní Kyselka a po předložení jízdenky z historického vlaku získají také slevu na vstupné do Mattoni muzea. Bližší informace včetně jízdního řádu Mattoni expresu a ceníku jízdného najdete na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice: Chomutov/Klášterec n. O./Vojkovice n. O./Ostrov n. O./Karlový Vary ad.



29. července, 5., 12., 19. a 25. srpna 2018

Historickými vlaky mezi muzeem a depozitářem

O vybraných nedělích se můžete svést motorovým vozem M 262.0 z Lužné u Rakovníka do Chomutova na prohlídku železničního depozitáře NTM (29. 7. a 12. 8.) nebo naopak – z Chomutova do Lužné, kde se nachází naše největší železniční muzeum (5. a 19. 8.). Poslední srpnovou sobotu (25. 8.) navíc pojedete z Lužné do Chomutova a zpět historický vlak tažený parní lokomotivou Štokr (556.0506). Jízdní řády historických vlaků a ceník jízdného jsou zveřejněny na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Lužná u Rakovníka/Krupá/Žatec/Chomutov



do 30. září 2018

Kozel expresem na pivo do Velkých Popovic

Až do konce září je možné absolvovat netradiční návštěvu známého pivovaru ve Velkých Popovicích. Z pražského hlavního nádraží odjíždí každou neděli vždy v 10:22 h Kozel expres, tedy motorový vůz řady 810 v retro nátěru 80. let minulého století, který vás doveze do Velkých Popovic v 11:20 h. Mezi Strančicemi a Velkými Popovicemi projíždí po 5,5 km dlouhé pivovarské vlečce. Za jízdenku do Kozel expresu zaplatíte 390 Kč. V této ceně je zahrnuto nejen zpáteční jízdné, ale také prohlídka pivovaru a krátká škola čepování. Více na www.cd.cz/zazitky.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n./Strančice



od 9. do 12. srpna 2018

Kroměříž opět zaplaví pestrobarevné květy

Druhý srpnový víkend se v Kroměříži koná tradiční výstava Floria Léto, letos s mottem Kouzlo historie – květinová procházka první republikou. Těšit se tak můžete na historickou promenádu v květech nebo třeba na expozici automobilových veteránů. I v tomto roce se výstava rozšíří za brány výstaviště a aranžéři vyzdobí květinami některé kroměřížské svatyně. Pokud na výstavu přijedete vlakem ČD a prokážete se v pokladně výstaviště platnou jízdenkou do cílové stanice Kroměříž nebo Hulín, získáte k jedné zakoupené základní vstupence druhou zdarma.

Nejbližší železniční stanice:
Kroměříž

Foto: archiv redakce, Výstaviště Floria Kroměříž, Dreamstime.com

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábf. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** Eva Balíková, tel. 720 797 020, e-mail: balikova@gr.cd.cz nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTŮJÍ: České dráhy, a. s., ZČ Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002