



Výroba nových jednotek pro dálkovou dopravu se rozbíhá Rodí se šelma pro rychlíky

Park národního dopravce posílí další zbrusu nová vozidla. České dráhy a Škoda Vagonka uzavřely před několika dny kontrakt na čtrnáct dvousystémových elektrických jednotek určených pro vnitrostátní rychlíky. Jde o další krok z koncepce obnovy vozidlového parku, jejímž záměrem je radikálně omladit soupravy – nyní pro dálkovou dopravu. Jednotky budou konstrukčně vycházet z osvědčených RegioPanterů, vzhledem k určení pro rychlíkovou dopravu však souprava dozná odpovídajících inovací.

Výroba rychlíkových RegioPanterů se postupně rozbíhá. Již v roce 2015 budou dodána první vozidla, výroba bude pokračovat i v roce následujícím. Vzhledem k předpokládaným diferencím v přepravních proudcích budou soupravy vyrobeny ve dvou kapacitních modifikacích. Konkrétně půjde o deset pětivozových a čtyři třívozové jednotky. Všechny budou schopny provozu na obou napájecích soustavách (stejněsměrná 3kV a střídavá 25 kV/50 Hz). Hodnota kontraktu je 2,6 miliardy korun.

Vyšší kapacita pro cestující i zavazadla

Koncepčně vycházejí z elektrických jednotek rodiny RegioPanter (řada 440.640 a 650), se kterými budou sdílet naprostou většinu konstrukčních celků. Změny se budou týkat zejména interiéru a počtu nástupních dveří. V každém voze budou na rozdíl od regionální verze pouze jedny nástupní dvoukřídlové dveře. Oproti regionální verzi budou u rychlíkových jednotek nástupní prostory odděleny od oddílů pro cestující příčkou s posuvnými dveřmi. V soupravě bude také více multifunkčních míst pro uložení objemných zavazadel a podélně umístěné zavazadlové police nad místy k sezení pojmu rozměrnější zavazadla, která se při delších cestách očekávají. V rámci rozvoje cyklistiky věnujeme také pozornost prostorům pro umístění jízdních kol. I pro kočárky počítáme

se zvláštními místy," popisuje některé změny Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu.

Počítáme s oddílem pro cestující s malými dětmi

Cestující s malými dětmi se dočkají oddělených prostor. Dveře do tohoto oddílu budou ovládané tlačítkem, aby pobíhající děti tyto dveře neotvíraly svým pohybem. Ostatní dveře mezi oddíly budou automatické na fotobuňku. S předpokládanou délkou cestování v rychlíkové verzi souvisí také použití odpovídajících sedadel. České dráhy proto požadují instalaci komfortnějších sedáček určených pro dálkovou dopravu. Kromě elektronického informačního systému včetně displejů s LED technologií budou nové jednotky disponovat také zobrazovací elektronického rezervačního systému nejen u míst k sezení, ale i u háků pro zavěšení jízdních kol, které usnadní nalezení místa cestujícím rezervací místa.

Pětivozová varianta nabídne 292 míst ve 2. třídě (+ 16 sklopných) a 42 sedadel v 1. třídě, kratší třívozové uspořádání bude disponovat 162 místy 2. třídy (+ 13 sklopných) a 25 v 1. třídě. V jednotkách bude instalováno 15 (resp. 10) háků na jízdní kola a budou disponovat osmi (resp. šesti) zvláštními místy pro kočárky. Maximální rychlost obou variant je shodná – 160 km/h. Výkon jednotek bude 2 720, resp. 2 040 kW. **VÁCLAV RUBEŠ**
Zpracováno s využitím tiskové zprávy ČD.

SLOUPEK

Investovat do vozidel musíme, ale pomaleji

Přestože se hospodaření Skupiny České dráhy v prvním pololetí letošního roku vyvíjelo uspokojivě a rovněž v příštích letech počítáme s dalším ozdravením, nezbývá než nové investice do vozidel velmi dobře vážit. A to především s ohledem na celkové zadlužení, které chceme postupně snižovat.

Nákupem čtrnácti jednotek RegioPanter pro osobní dálkovou dopravu se připravujeme na otevřené soutěže chystané ministerstvem dopravy. Je zřejmé, že do tendrů na spoje provozované v závazku veřejné služby se přihlásí řada dopravců. Budeme čelit domácí konkurenci, ale především kon-



Daniel Kurucz
předseda představenstva Českých drah

kurenci velkých zahraničních společností, které chtějí převzít část českého trhu. Pokud tedy máme udržet své postavení a zajistit práci zaměstnancům Českých drah i našich dodavatelů a spolupracujících firem, musíme mít co nabídnout. Pořízení již osvědčených vozidel od českého výrobce Škoda Vagonka, která jsou upravena pro dálkovou dopravu, je mým rozumným řešením. Navíc máme velkou šanci získat na jejich nákup až padesátiprocentní dotaci z Operačního programu Doprava a ve hře jsou také peníze z jiných dotačních programů. Zásadní však je, že financování nákupu nových jednotek máme zajištěno i pro případ, že na dotace nedosáhneme. A to aniž bychom se více zadlužovali.

Dodavatel vzešel z otevřeného výběrového řízení a vozidla pro nás vyrobí v průběhu příštích dvou let. O tom, na jakých tratiích se s nimi cestující setkají, rozhodneme po dohodě s objednatelům dálkové dopravy a na základě výsledků výběrových řízení na dotované dálkové linky.

INFORMUJEME

Rodina railjetů se rozrůstá, čtvrtá souprava je doma

Ostrý start railjetů na lince Praha – Vídeň – Graz od platnosti nového jízdního řádu 2014/2015 se nezadržitelně blíží. České dráhy nyní disponují již čtyřmi jednotkami z celkového počtu sedmi souprav. S postupem dodávek jsou railjety nasazovány do zkušebního provozu s cestujícími a počet jimi obsluhovaných spojů se za dva týdny opět rozšíří. Vysoké tempo panuje také v přípravě marketingové komunikace nového produktu. Před několika dny proběhlo fotografování reklamní kampaně, kde bude hrát railjet hlavní roli.

Od září na dalším páru

Zkušební provoz s cestujícími začal již 6. května na IC 571 Zdeněk Fibich z Prahy přes Brno do Břeclavi. Následující den vstoupila první dodaná jednotka do provozu na páru vnitrostátních vlaků IC 572/573 Brněnský drak. Mezinárodní premiéra se odehrála v polovině června, když společně se druhou dodanou jednotkou (dodána ve druhé polovině května) začalo nasazení na spojích EC 72/73 Smetana a EC 74/75 Franz Schubert z Prahy do Vídně a zpět. Se zahájením mezinárodního zkušebního provozu odstartovalo také průběžné vyhodnocování standardu kvality společně s partnerskými ÖBB. Sledováno je několik faktorů, jako například funkčnost informačních systémů, spolehlivost dveří, toalet a dalších konstrukčních celků jednotky. Cílem je maximálně bezproblémový start ostrého nasazení jednotek a první vyhodnocení po měsíci zkušebního provozu dopadlo podle očekávání dobře – railjety všechny sledované koeficienty splnily.

České dráhy tak přistupují k dalšímu kroku zkušebního provozu – od 1. září přibudou ke dvěma pářům spojů EuroCity v režii railjetů další spoje, kterými je pár EC 76/77 Antonín Dvořák (Praha hl. n. 10.39 – Wien Neustadt 15.55, resp. Wien Neustadt 18.04 – Praha hl. n. 23.21). Nasazení nových jednotek na všech výše zmíněných spojích EC mezi Prahou a Vídní bude garantováno. Vzhledem k tomu, že jde o spoje EuroCity, nemění se podmínky k nákupu jízdních dokladů. Stále je

tak možné využít prostor budoucí třídy business s jízdenkou první třídy bez povinné rezervace, která bude požadována až od 14. prosince.

Railjet jako fotomodel

Koncept nasazení však počítá i s využitím čtvrté jednotky, která do ČR dorazila 7. srpna. Primárně by měla být využita k pokrytí garantovaných spojů v případě plánovaného provozního ošetření některé z jednotek. Pokud však budou v provozu všechny railjety, „čtyřka“ vyjede na páru IC 573/573 Brněnský drak. Railjety se budou i nadále objevovat jako spoje EC 379 a R 876 mezi Prahou a Brnem.



Od 1. září přibudou ke dvěma pářům EuroCity v režii railjetů další spoje, kterými je pár EC 76/77 Antonín Dvořák. Nasazení bude garantováno.

V prvním srpnovém týdnu proběhlo v prostorách Odstavného nádraží jih fotografování railjetů pro budoucí reklamní kampaně. Záměrem bylo vytvoření kvalitní fotobanky, ze které bude možno čerpat fotografie při tvorbě rozličných propagačních materiálů. Se snímky se cestující setkají například ve vlakových průvodcích nebo letáčcích. Stavět na nich bude také připravovaná webová stránka k produktu ČD railjet. Fotografování na palubě railjetů mělo několik tematických okruhů: prezentaci jednotek, ale zejména novinek a benefitů, které od 15. prosince nový produkt přinese. Snímky za zákulisi této netradiční akce se již brzy objeví v některém z našich periodik. **VÁCLAV RUBEŠ**

Rozvoji železnice u nás brání nízká kapacita

Řada tuzemských tratí naráží na strop své propustnosti. Kde se nacházejí uzká hrdla kolejí?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



PRO VÁS

Předali jsme výhry soutěžícím s ING



Dne 9. července proběhlo losování výherců soutěže, kterou pro zaměstnance Českých drah, ČD Cargo a Správy železniční dopravní cesty pořádala společnost ING Životní pojišťovna N.V. Ze zaměstnanců Českých drah byli vylosováni Eva Glovanová, osobní pokladní z KCOD Hradec Králové, Vlasta Durdáková, osobní pokladní z KCOD Brno a Roman Wehrich, strojvedoucí z DKV Česká Třebová. Setkání výherců s vedoucími zaměstnanci Odboru personálního a zástupci ING Životní pojišťovny N.V. se uskutečnilo na půdě Generálního ředitelství Českých drah 29. července. Vylosovaným výhercům byly předány výhry v podobě poukazu cestovní kanceláře Čedok v celkové hodnotě 10 tisíc korun. Oceněným blahopřejeme. (op)

Zvýhodněné jízdenky do Šachového vlaku



Máte rádi šachy i cestování? Pokud ano a jste zaměstnanci Skupiny České dráhy, můžete od 10. do 14. října 2014 cestovat Šachovým vlakem po trase Praha – Vídeň – Budapešť – Trenčín – Krakov – Praha za pouhých 1 000 korun. K dispozici však máme pouze 20 zvýhodněných míst, proto neváhejte s přihlášením. Své přihlášky pošlete na cakl@gr.cd.cz. V Šachovém vlaku, který pořádá Pražská šachová společnost ve spolupráci s Českými drahmi jako generálním partnerem, si můžete během jízdy mezi jednotlivými městy zahrát turnaj v rapid šachu a osobně poznat i několik šachových velmistrů. Pro nejlepší šachisty jsou připraveny zajímavé a hodnotné ceny. Ubytování v jednotlivých destinacích si můžete zařídit buď sami, anebo využít hotelů rezervovaných organizátorem. Ceny hotelů a další informace o Šachovém vlaku najdete na www.sachovy-vlak.cz. (II)



Prestížní spoj EN Vltava se může pochlubit zajímavou novinkou v podobě nasazení nových lůžkových vozů, které byly vyrobeny ve vídeňském závodě společnosti Siemens. Nabízejí o něco vyšší komfort než jejich předchůdci, takže kvalita cestování mezi českým a ruským hlavním městem se na turisty vyhledávaném spoji jednoznačně zvýšila. Do každého vozu se vejde až 32 cestujících, kterým se dostane takřka luxusního pohodlí.



Mezi Prahou a Moskvou byly nasazeny nové lůžkové vozy

Cestující v mezinárodním spoji EN Vltava mezi Prahou a Moskvou mohli v posledních dnech zaznamenat zajímavou změnu ve složení soupravy. Vlak je sestaven z nových lůžkových vozů, které si Ruské dráhy objednaly u konsorcia složeného z firmy Siemens a TVZ (Tverskoj Vagonostrajitelnyj Zavod). Dopravce si jich v roce 2009 objednal dvě stě kusů. Nyní se první z nich dostaly do provozu. Výše zakázky u Siemensu činila 320 milionů eur (asi 8,96 miliardy korun). Výroba vozů proběhla ve vídeňském závodě této společnosti. Asi 35 procent komponentů pochází z ruských zdrojů.

V každém voze se nachází osm kupé s celkem 32 lůžky, resp. 32 místy pro cestující. Uspořádání je jako v tradičních ruských lůžkových vozech, tedy dvě lůžka na obou stranách kupé, což se liší od evropského uspořádání podle podmínek RIC (tři lůžka nad sebou). Tvarově vůz připomíná jednotky railjet. V kupé cestující najde i hygienický koutek včetně umyvadla a sklopný stolek pod oknem. Ve voze se rovněž nachází kupé a další pracovní prostor pro průvodce vozu, klasický záchod a pak také záchod se sprchou (s protiskluzovou podlahou).

TECHNICKÉ VLASTNOSTI



• Vlakové napájení	AC – 1 000 V, 16,7 Hz/50 Hz, 1 500 V/50 Hz, 3 000 V/50 Hz DC – 1 500 V, 3 000 V
• Síť ve voze	3AC – 400 V/50 Hz, 400/230 V/50 Hz DC – 110 V
• Baterie	110 V

• Max. rychlost	200 km/h, resp. 160 km/h
• Délka vozu	26 400 mm
• Šířka vozu	2 825 mm
• Hmotnost	57,5 t
• Počet lůžek	32

Skoro netřeba dodávat, že záchodový systém je uzavřený.

Provoz vozu má zvládat venkovní teplotu od -40 do +45 stupňů Celsia. Samozřejmostí je klimatizace – cirkulace vzduchu probíhá obdobně jako ve voze s klasickými kupé. Teplý vzduch se dostává do prostoru z podlahy, zatímco studený vzduch shora. Cestující mají k dispozici

chytrý informační systém. Venkovní displej ukazuje cíl cesty, vnitřní displej u vchodu teplotu, čas, cíl cesty a rovněž ukazatel obsazenosti toalety. V každém kupé jsou komunikátory pro kontakt s personálem. Ve všech prostorách vozu se nacházejí protipožární detektory.

Vozy se vyrábějí pro maximální rychlost 200 km/h, na území Ruska jen



Uspořádání kupé se čtyřmi lůžky respektuje tradiční ruské zvyklosti.

160 km. Vzhledem k odlišnému rozchodu mají podvozky jak pro 1 435 mm, tak 1 520 mm. Délka vozu činí 26 400 mm, šířka 2 825 mm. Hmotnost je udávána 57,5 tuny.

PETR HORÁLEK, PETR ŠTÁHLAVSKÝ

S ODISkou lze nyní využít část výhod In Karty

Zákazníci využívající služeb Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje a vlastníci čipové karty ODISka mohou nyní využívat některé slevy a výhody In Karty Českých drah. Pokud někdo ODISku vlastní nebo si ji chce pořídit, má možnost skloubit výhody obou těchto karet nahráním slevových aplikací a jízdenek Českých drah na ODISku, na které si stačí pouze aktivovat produkt Karta ČD. S touto jedinou čipovou kartou je možné využívat výhody nejen při cestování v moravskoslezském integrovaném systému, ale i při cestování vlaky Českých drah na celém území naší republiky.

Občané Moravskoslezského kraje určitě ocení, že aktivace produktu Karta ČD je na ODISku prováděna na počkání a bezplatně po předložení žádosti o In Kartu



a fotografie průkazového formátu. Tuto výhodnou službu si mohou cestující pořídit v osobních pokladnách Českých drah vybraných železničních stanic na území Moravskoslezského kraje. Novou výhodou pro cestující bude možnost zakoupení jízdenky z domova až do cíle své cesty, aniž by si ji pak museli tisknout a vozit s sebou. Stačí si jízdenku na vlak

koupit v eShopu ČD a místo čísla In Karty zadat číslo ODISky.

Na Kartě ČD není dostupná elektronická peněženka Českých drah. Pro zaplacení produktů Českých drah včetně jízdenek nelze naopak použít peněženku ODISky. Mimo to není možné využít nabídky Rail plus opravňující k poskytování slev u mezinárodních jízdenek a na

Kartu ČD nelze zakoupit aplikaci IN 25% START. Obsah aplikací Karty ČD je dostupný pouze na zařízeních Českých drah a nelze ji převést na jiné držitele, podobně jako současným uživateltům In Karet nelze převést obsah jejich karet na ODISku.

V rámci Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje je možné cestovat vybranými vlaky ČD mezi 149 železničními stanicemi a zastávkami na území Moravskoslezského kraje, ale také na Valašskomeziříčsku ve Zlínském kraji a v okolí Moravského Beřouna v Olomouckém kraji. ODISku je možné využívat také na příměstských autobusových linkách řady regionálních dopravců a v MHD v Ostravě, Opavě, Krnově, Havířově, Třinci, Českém Těšíně, ale i Studénce. MARTIN HARÁK

Supervizoři a vlakoví revizoři musí více spolupracovat

CHystaná organizační změna, o které jsme psali v minulém čísle Železničáře, nebude jen úpravou fungování stávajících krajských center osobní dopravy a vlakového doprovodu, ale měla by kromě jiného přinést ještě větší zlepšení přístupu vlakových čet k cestujícím. Hlavními nositeli tohoto úkolu budou supervizoři úzce spolupracující s vlakovými revizoři. Jedním z klíčových cílů by totiž mělo být i odstranění špatných pracovních návyků vlakových posádek.

Seznámení proběhlo v Pardubicích

S novými úkoly, jejichž plnění se od vlakových revizorů a supervizorů očekává, se zaměstnanci nyní pracující v uvedených profesích seznámili 25. července v Pardubicích. „Cílem setkání bylo infor-

movat vlakové revizoři a supervizoři o připravovaných změnách, diskutovat o změně přístupu v kontrole zaměstnanců, kde zásadní důraz bude kladen na odstraňování špatných pracovních návyků zaměstnanců, jež mohou být důvodem, že naši věrní zákazníci mohou začít přemýšlet o využití konkurence,“ popisuje Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy, důvody mítinku.

Konkrétně proběhnu intenzivní školení takzvaných měkkých dovedností, což je vlastně schopnost rozvíjet svou sociální inteligenci. Těmito kurzy projdou jako první právě supervizoři a vlakoví revizoři a takto vycvičení budou pomáhat často ani nevýznamné nedokonalosti odbourávat zaměstnancům z řad vlakových čet. „Sledování prozákaznického přístupu a dobré plnění pracovních

povinností se samozřejmě dotýká nejen zaměstnanců vlakových posádek, ale všech provozních zaměstnanců osobní přepravy tak, jak budou začleněni v nové organizační jednotce Zákaznický personál,“ říká Michal Štěpán a dodává: „Naší konkurenční výhodou je odborná kvalita zaměstnanců a jejich provozní zkušenosti, ale potřebujeme dolaďit vystupování a prozákaznický přístup u nemalého počtu zaměstnanců.“

Počet supervizorů se zvýší

V souvislosti se strategií založené na zvýšení prozákaznického přístupu a smýšlení svých zaměstnanců se České dráhy rozhodly navýšit počet supervizorů ze 13 na 25. Výběrové řízení vyhlášené v červnu letošního roku bude v průběhu srpna vyhodnoceno a všichni se do projektu zapojí se startem nových regionálních praco-

višť organizační jednotky Zákaznický personál (ZAP) od 1. října 2014. Spolupráce mezi vlakovými revizoři monitorujícími činnost vlakových čet na vlcích a supervizoři jako zaměstnanci poskytujícími vlakovým četám motivaci a zpětnou vazbu odpovídající skutečnému stavu přístupu vlakového personálu k plnění pracovních povinností bude logicky ze značné míry probíhat přímo v terénu, během výkonu služby.

„Od společného zařazení vlakových revizorů a supervizorů pod přímé řízení manažerem regionálního pracoviště Zákaznického personálu si slibujeme vytvoření úzce spolupracujícího týmu v oblasti řízení, motivace a kontroly vlakových čet, osobních pokladníků a dalších provozních zaměstnanců,“ popisuje inovovaný princip fungování profesí Zdeněk Zajřt z Odboru obchodu osobní dopravy.

Zmínovaných pětadvacet supervizorů doplňuje osmdesát osm zaměstnanců na pozici vlakový revizor. Prioritně jsou vlakoví revizoři určeni k zabránění úniku tržeb na tratích se zjednodušeným způsobem odbavení a v příměstské dopravě. Mezi další důležité činnosti vlakových revizorů patří kontrola prozákaznického přístupu vlakových čet a strojvedoucích na tratích se specifickým způsobem odbavení a kontrola standardů kvality.

„Pro vlakové revizoři je proto zajištěno školení zaměřené na komunikaci se zákazníkem i zaměstnanci s akcentem na chování v krizových situacích. Cílem popisované strategie je kvalitní vlakový personál s vysokým standardem komunikačních schopností,“ uzavírá Petra Kloknerová z oddělení kvality a kontroly Českých drah. VÁCLAV RUBEŠ

Zákaznický personál zvýší efektivitu a přinese úspory

K prvnímu říjnovému dni zanikne třináct krajských center osobní dopavy a organizační jednotka VDOD. Stávající činnosti těchto útvarů a jejich zaměstnanci přejdou do nového Odboru regionálních obchodních center (ROC) a nové jednotky Zákaznický personál (ZAP). Přinášíme nyní rozhovor s Michalem Štěpánem, členem představenstva ČD odpovědným za úsek osobní dopavy, a Jitkou Kubíkovou, která je od 1. 7. 2014 Představenstvem ČD pověřena zřízením ZAP.

Jak byste popsali důvod vzniku ZAP?

Michal Štěpán (MŠ): Podstatou fungování ZAP a vůbec nového uspořádání je, že budeme mít v jedné organizační jednotce všechny provozní zaměstnance úseku osobní přepravy, kteří zajišťují styk se zákazníkem, doplňkové služby, odbavení cestujících – vlastně všechny aktivity a prezentaci služeb ČD v „první linii“. Kromě toho, že naše společnost posiluje poptávané obchodní aktivity, tak v jejich realizační fázi máme mnohde ještě co dohánět. Znamená to dát do souladu parametry jednotlivých služeb, jednotně je prezentovat a odstranit případné regionální disproporce. To je druhý, ale neméně důležitý cíl pro novou jednotku: vše, co zákazníci poptávají a co nám pomůže získat další klientelu do vlaků, chceme rozvíjet a řídit jednotně v rámci celé sítě. Jisté dílčí disproporce tu dnes jsou, protože vyplývají z toho, že činnosti byly v regionální kompetenci ředitelů KCOD. To v žádném případě neznamená, že příslušné aktivity byly dělány špatně, ale v některých případech prostě nebyl na jejich rozvoj dostatek času nebo nebylo možno místně vyjednat lepší podmínky.

O co v parametrech služeb jde?

Jitka Kubíková (JK): Jde o provozování doplňkových služeb, například směnárny, kde v různých oblastech této činnosti nebylo dosaženo stejné výhodnosti podmínek. My chceme tyto aktivity soustředit a využít tak synergických efektů spolupráce – množstevních slev, bavít se o výhodnějším směnném kurzu... Rozšířením jednotného přístupu v doplňkových službách bychom chtěli přiblížit nabídku těchto služeb zákazníkům.



FOTO: AUTOR

zpracovávají ekonomické a účetní podklady, jakož i problematiku ISO a bezpečnosti práce. ZAP bude mít své vrcholové vedení, tzv. centrálu, v čele s ředitelem, jenž bude spadat do úseku náměstka pro osobní dopravu. Jeho sídlo předpokládám v budově generálního ředitelství, regionální pracoviště budou potom sídlit zpravidla na nádražích v městech Praha, Ústí nad Labem, České Budějovice, Pardubice, Olomouc, Brno a Ostrava.

Jestli tomu dobře rozumím, tak u technických skupin nebo MTZ se budou moci slučovat činnosti pro dnešní mobilní i stacionární personál, které dříve prováděla zvlášť RCVD (VDOD) a zvlášť KCOD.

MŠ: A to je ta synergie efektů! Když budeme mít pod jednou organizační jednotkou osobní pokladníky i vlakové čety, tak například bude zbytečné posilovat na dvě hodiny směnu v osobní pokladně, když konkrétní dva vlaky, které mají zvýšenou frekvenci, budeme umět řešit tak, že na ně obsadíme vyšší počet zaměstnanců vlakové čety, resp. vypomohou vlakoví revizoři. A nebudou zde hrát případnou omezující roli finanční limity jednotlivých jednotek nebo jejich kompetence.

A jaký bude počet zaměstnanců ZAP?

MŠ: Počet provozních zaměstnanců poskytovatelů služeb zákazníkům je dnes necelých 5 200, v nové jednotce je k tomu nutno ještě připočítat 105 komandujících, 88 vlakových revizorů, 25 supervizorů a 188 ostatních průřezových a odborných zaměstnanců, celkem tedy předpokládám systemizaci ZAP téměř 5 600 zaměstnanců. Efektivněji budeme využívat fond pracovní doby i u zaměstnanců, které máme na dohodu o provedení činnosti. Značné množství dohod je u vlakového doprovodu, kde máme velké množství brigádníků. Ty bude možno nově využívat třeba jako informatory ve stanicích nebo v rámci výlukové činnosti, zejména při organizaci nástupů do autobusů, namísto přesčasové práce u profesí stacionárního personálu.

Hlásí se nám vysokoškoláci z dopravních škol, čili tady je právě prostor, že by mohli nahradit některé činnosti při ad hoc akcích, které jsme dosud zajišťovali vlakovými revizoři nebo jinými zaměstnanci, což zbytečně navyšovalo přesčasovou práci nebo neumožňovalo provádět kmenovými zaměstnanci primární kontrolní a další činnosti.

Jak to bude s provázaností na regionální obchodní centra (ROC)?

MŠ: Činnost ZAP bude samostatná, ale bude odvislá primárně od parametrů závazku veřejné služby nasmlouvaného jednotlivými ROC. Platí v plném rozsahu, že to, co bude nasmlouváno a rádně uhrzeno v rámci závazkové smlouvy ob-

jednatelem, například kolik osobních pokladen má být otevřeno, kolik namátkových kontrol prováděno na vlacích, tak všechny tyto parametry bude organizační jednotka ZAP naplňovat beze zbytku.

Budou muset zaměstnanci přecházet do ZAP procházet přeškolením?

JK: Všichni zaměstnanci soustředění v ZAP jsou dostatečně erudovaní a mají potřebné zkoušky. Tam, kde je nařízeno školení či psychologické vyšetření, tak tyto všechny záležitosti jsou plynule převedeny z KCOD i VDOD. U zaměstnanců budeme nadále formou kurzů a školení rozvíjet komunikační a jiné dovednosti.

Přibudou zaměstnancům ZAP nějaké další činnosti navíc kromě toho, co si pomyslně přenesou z KCOD a RCVD?

MŠ: Ne. Převod proběhne naprosto kontinuálně, to garantujeme i odborovými partnerům. Provozní zaměstnanci obdrží informační dopis o organizační změně a v jejich každodenních rutinních povinnostech se nic dnem organizační změny nemění. Někde následně dojde k vyššímu využití zaměstnanců, ale to je v souladu se strategií – jde o zachování maximálního počtu míst a účelného využití našich zaměstnanců.



Věřím tomu, že připravovaná změna cestujícím přinese v krátké době daleko větší spokojenost, protože si slibujeme zvýšení profesionalizace jak staničního, tak i vlakového personálu.

JK: Nikomu by se od 1. října neměl změnit turnus, pokud to není vyvoláno už dopředu projednanými objektivními příčinami, například změnami ve výlukové činnosti. Co se týká nástupu místa činnosti a ukončení, to vše zůstává stejné. Zůstává i využití místnosti provozními zaměstnanci, čímž ale nechci říci, že by v následném období nemohli v rámci jedné organizační jednotky dojít k úsporám typu, že kuchyňku, kterou dosud měly vlakové čety, by nově nemohli využívat i osobní pokladníci a podobně.

Jinak se předpokládá, že v rámci nesmluvních parametrů budou maximálně využity ony synergické efekty – tedy odstraňování neproduktivností, zrušení duplicitních činností. Vznikne prostor pro lepší využití zaměstnanců, možnou součinnost zaměstnanců vlakového doprovodu se skladníky přepravy. Nemuselo by být ničím neobvyklým, když u končího vlaku, pakliže vlaková četa dál nepokračuje, vypomůže s odnesením zásilek určených pro danou stanicí. Stejně tak to bude i se zajištěním úklidu vlastních pracovišť, kdy ze hry vypadnou případné externí firmy. Dojde také k úsporám v práci komandujících. Dnešní pracoviště přiděluje služby KCOD a RCVD ve své pracovní době mají možnost zvládnout další úkoly, pokud se zbaví činností, jež sem primárně nepatří. I zde je možné najít nějaké rezervy.

Jak na chystanou změnu reagovali zástupci krajů?

MŠ: Vzhledem k tomu, že v naprosté většině se nezmění hlavní osoba, která vedla obchodní jednání za jednotlivá KCOD, nepředpokládáme žádné komunikační bariéry. Změna zaměstnance odpovědného za vyjednávání smluvních parametrů nastane v Ústeckém a Jihomoravském kraji. Tam jsme domluveni s náměstkem pro regionální integraci, že ihned po potvrzení budou tyto zaměstnanci osobně představeni v kanceláři hejtmanů. Zástupci krajů měli jedinou zásadní podmínku, aby zůstalo obchodní zastoupení v každém kraji. S potěšením jsme konstatovali, že tuto podmínku rádi naplníme, neboť to považujeme za naprosto nezbytné. Nikdy jsme nevažovali, že bychom v některém kraji neměli obchodní zastoupení.

Co tato organizační změna přinese samotným cestujícím?

JK: Věřím tomu, že připravovaná změna cestujícím přinese v krátké době daleko větší spokojenost, protože si slibujeme zvýšení profesionalizace jak staničního, tak i vlakového personálu. Budeme chtít od zaměstnanců více takzvaných měkkých dovedností. Musíme být k cestujícím přívětivější a milí, což se nám ještě lecky nedaří. Rádi bychom vylepšili image ČD. Naším cílem jsou spokojení zákazníci, kteří s olibovou využívají služeb společnosti České dráhy.

MŠ: Naši konkurenční výhodou je, že naprostá většina provozních zaměstnanců jsou erudovaní, odborně zdatní lidé, kteří mají např. i zkušenosti z mimořádných událostí a z bohaté provozní praxe, umějí poradit zákazníkovi a informovat. Ale někdy chybí ta koncokva! Tedy umět se víc usmát, popřát šťastnou cestu, nediskutovat mezi sebou o věcech, které zákazníkovi nezajímají, ale jít vstříc zákazníkovi a hledět také na vzhled a ústrojovou kázeň.

Každá organizační změna přináší zpravidla úsporu pracovních míst...

MŠ: Ano, toto od počátku přiznáváme. Úspora představuje kolem 50 položek pracovních míst. Neznamená to však hromadné propouštění – věřím, že se dohodneme na odchodech lidí na hranici důchodového věku a také máme provedenu analýzu volných pracovních míst u provozních profesí v dnešních KCOD a VDOD. Potenciálně uvolňovaným zaměstnancům budou nabídnuta volná místa v profesii osobní pokladník, skladník přepravy nebo na pozici vlakového doprovodu... Budeme jednat i se zaměstnanci v důchodovém věku tak, abychom zachovali pro zaměstnance v produktivním věku maximum pracovních pozic. S kolegy ve vedení organizačních jednotek jsme si vědomi, že se zřejmě nepovede uplatnit všechny nadbytečné zaměstnance vlivem organizační změny. Zde mohu slíbit při ukončení pracovního poměru dohodou přiznání všech benefitů vyplývajících z podnikové kolektivní smlouvy. Případným konzultacím budou rovněž nápomocni kolegové z personálního úseku v regionech i na generálním ředitelství.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

Výhodné parkování na hlavním nádraží v Praze



Naším zákazníkům, kteří odjíždějí z pražského hlavního nádraží, jsme připravili novinku – službu ČD Parking. Ta umožňuje parkování za zvýhodněné ceny v krytém garážovém komplexu Wilsonova – přímo na hlavním nádraží. Nachází se zde 75 parkovacích míst, přičemž provoz probíhá nepřetržitě. Tato služba je určena pouze cestujícím, kteří se prokážou jízdenkou Českých drah s výchozí stanicí Praha hlavní nádraží. Konkrétní podmínky služby a ceník najdete na internetových stránkách www.cd.cz/cdparking.

Jihočeská výstava Včely letěly krásně

České dráhy společně s ČD Cargo a Muzeem Fotoatelier Seidel připravily putovní výstavu „Včely letěly krásně“, která po kolejích navštívuje vybraná jihočeská města. Výstavní vagon doplňuje Kinematovlak ČD a Vláček Hráček. Ve výstavním vagonu je k vidění expozice dobových snímků Fotoatelieru Seidel z Českého Krumlova. Kinematovlak ČD nabídne návštěvníkům filmy se seidelovskou tematikou a krátké animované filmy pro děti. Vstupné je zdarma. Vlak začal svou cestu 18. července v Jindřichově Hradci. Výstavu ještě můžete navštívit do 19. srpna v Horní Plané, od 21. do 28. srpna v Českém Krumlově a 30. a 31. srpna v Českých Budějovicích.

Parní vlaky na oslavách Pernštejnského panství



O svátečním červencovém víkendě se uskutečnila tradiční akce „S párou do Nedvědice na oslavě Pernštejnského panství“. Oslavy proběhly již tradičně v městysech Nedvědice, Doubravniku a na hradě Pernštejně. Slavnosti navštívil tradiční parní vlak, který vyrazil v sobotu 5. července ráno z brněnského hlavního nádraží v čele se Šlechtičnou 475.101, za kterou během cesty kvůli nepřítzni suchého počasí zaskakoval Bejřilovec. Celkem jelo přes sedm stovek cestujících. V Nedvědicích vystoupila řada umělců, např. Adam Mišík a Hentai Corporation, na nádvoří hradu Pernštejna byl k vidění historický jarmark s jezdeckými turnaji, Doubravniku a dobovou hudbou. Hlavním partnerem letošní akce byla opět firma Subterra, nejvýznamnějšími partnery byli Jiho-moravský kraj a městyš Nedvědice.

Na Floru Olomouc opět s nabídkou VLAK+

Ve čtvrtek 14. srpna začíná letní etapa mezinárodní zahradnické výstavy Flora Olomouc, která potrvá do neděle 17. srpna. Na letní etapu oblíbeného veletrhu dorazí řada návštěvníků z různých míst republiky, kterým se vyplatí cestovat do Olomouce vlakem ČD. Národní dopravce jim nabízí speciální zpáteční jízdenku VLAK+ Flora na státní ČD v pavilonu A podají naši zaměstnanci aktuální informace a novinky, poradí ideální vlakové spojení nebo vhodnou tarifní nabídku, případně poradí podle konkrétního požadavku. Ve stánku si mohou návštěvníci koupit drobné upomínkové předměty, akční poukázky na skupinové víkendové jízdenky nebo slevové kupóny na In Karty. Na nejmenší čeká slon Elfik s drobnými dárky. (mh, mt, rp)

KAMJET

Na Tovačovský portál a za hody v Kojetíně



Jak už se stalo v uplynulých sedmi letech tradicí, vyjadí se v půli srpna, konkrétně o víkendu 16. a 17. 8., zvláštní osobní vlaky na jinak pro veřejnost uzavřenou trať z Kojetína do Tovačova. Vlaky na trať vypraví České dráhy ve spolupráci s občanským sdružením Kroměřížská dráha a Společností Považské Dráhy Žilina. Příležitostí k jízdám bude konání (nejen) folklórního festivalu Tovačovský portál v Tovačově a tradičních hodů v Kojetíně. Už 16. ročník vlnivého a pohodového festivalu Tovačovský portál se v městečku pod Spanilou věží bude konat v sobotu 16. 8. od 14 hodin, hody v Kojetíně se budou slavit hlavně v neděli 17. 8., kdy v 9 hodin vyrazí na pouť městem krojovaný průvod a proběhne slavná Ječmínková jízda králů, po nichž bude na náměstí následovat celodenní program, který večer završí vystoupení slovenské kapely No name.

Zvláštními vlaky se ale můžete vydat „jen“ na výlet za krásami přírody úrodné Hané, navštívit známé v Tovačově nebo se pokochat příjemným zvukem dnes už historického motoru Tatra 111 uloženého pod podlahou starého motoráčku s dřevěnými lavicemi. Právě oblíbený červený motoráček Hurvínek čísla M 131. 1443 (vyrobený roku 1956 vagonkou Tatra Studénka) totiž bude i se svým přípojným vozem Blm (staršího provedení z roku 1948) tvořit soupravu zvláštního vlaku, která si na lokálku přijede vůbec poprvé zajezdit až ze slovenského Púchova. Další informace jsou na www.prototypy.cz/tovacovka nebo www.tovacovskyportal.cz a www.kojetin.cz.



Občanské sdružení Kroměřížská dráha pořádá jízdy po jinak neveřejné trati z Kojetína do Tovačova (osobní doprava zde byla ukončena v roce 1981) od roku 2007, a to obvykle v rozsahu čtyř akcí ročně. V příštím roce chce sdružení důstojně oslavit 120. výročí tratě Kojetín – Tovačov s parní lokomotivou Ušatá a dlouhými čtyřnápravovými vozy z 50. let, které jsou u nás zachovány jen v muzeu ČD v Lužné. (mn, rk)

Dlouhodobé výluky ovlivňují letní jízdy po železnici



Nepřetržitá výluka na 3. tranzitním koridoru svedla provoz pouze do jedné z tratových kolejí.

bíhají na klánovické zastávce i na novém podchodu včetně nových nástupišť. Stavbaří pilně pracují i v sousední stanici Úvaly. Příští rok bude na tomto úseku bohužel ještě náročnější, neboť se bude pokračovat v rekonstrukci kolejí směrem do Prahy-Běchovic a současně se bude opravovat most v Úvalech.

Čtvrtý koridor v jižních Čechách

V červenci byla slavnostně zahájena další část modernizace 4. tranzitního koridoru z Prahy do jižních Čech. Jde o modernizaci úseků Ševětín – Horusice a Veselí nad Lužnicí – Soběslav s pokračující rekonstrukcí úseku Tábor – Sudoměřice u Tábora. Cestující se mohou těšit nejen na zvýšení traťové rychlosti, ale i větší pohodlí a bezpečnost. Mezi nejdůležitější



Nová zastávka Praha-Podbaba má být uvedena do provozu 29. srpna. Ve stejný den přestanou vlaky zastavovat ve stanici Podbaba.

historická budova zůstane sice na svém místě, ale cestující budou odbavováni v novém přístupném terminálu na pravé straně tratě směrem k České Třebové. Po dobu výluky prozatím všechny osobní vlaky a rychlíky zastavují jen na zastávce Ústí nad Orlicí město a osobní vlaky v trati Ústí nad Orlicí – Letohrad jsou nahrazeny autobusy. Všechny spěšné vlaky a vlak Os 5003, který ze stanice Ústí nad Orlicí pokračuje ve směru Letohrad jako vlak Sp 1915, zastavují na zastávce Dolní Libchavy – Ústí nad Orlicí město náhradní autobusová doprava. Nedílnou součástí přestavby železniční stanice v Ústí nad Orlicí je i výstavba mostní estakády, jejíž otevření se nezadržitelně blíží. První kolej má být zprovozněna 17. srpna a celý mostní objekt s nově vedenou koridorovou trasou pak 2. září.

Rokycany – Chrát u Plzně

Na Plzeňsku trvá nepřetržitá výluka do 13. prosince kvůli stavbě 3. tranzitního koridoru. Provoz vlaků je veden pouze po jedné koleji a kapacita tratě je tak značně omezena. Z tohoto důvodu jsou v pracovních dnech dva osobní vlaky v úseku Plzeň hl. n. – Rokycany nahrazeny autobusovou dopravou. Zpoždění vlaků může dosahovat přibližně 10 minut. Zhruba mezi Ejovicemi a plzeňskou Doubravkou nově vznikne asi čtyřkilometrový tunel, který bude nejdelším železničním v České republice. Momentálně se rekonstruuje úsek tratě mezi Rokycany a Ejovicemi, kde bude ze stávající tratě odbočovat jednokolejná lokálka do Radnic přes Chrát u Plzně.

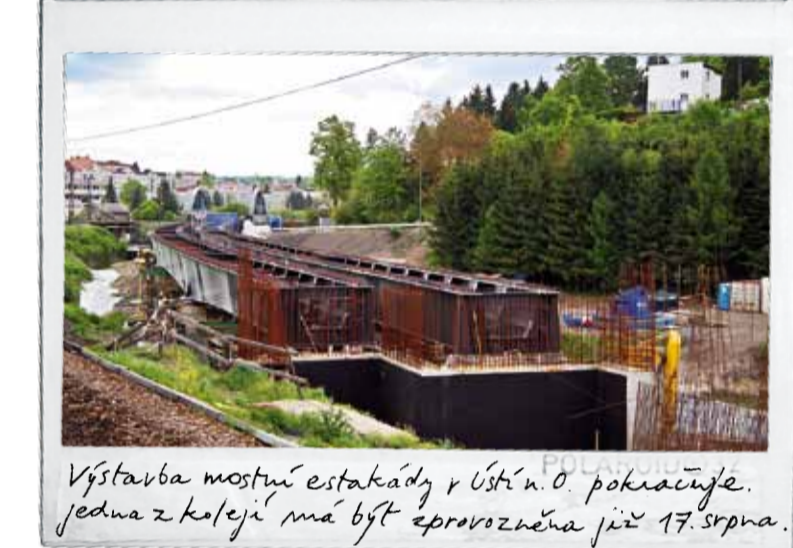
Od 13. září do 27. listopadu bude probíhat, s ohledem na zpoždění při přestavbě uzlu Plzeň, i souběžná výluka na rekonstrukci krajních výhybek ve stanici Plzeň hlavní nádraží, kdy se bude jezdit z Plzně až do Rokycan jen po jedné koleji. Po dohodě se Správou železniční dopravní cesty budou připravena opatření v náhradě části osobních vlaků autobusem a budou omezeny výluky na tratích mířících do uzlu Plzeň, aby se nepřenesla zpoždění vlaků do tohoto úseku.

MARTIN HARÁK

Na řadě tratí probíhají v létě modernizace nebo nezbytné opravy, před otevřením jsou dokonce i nové zastávky. S tím vším je spojená výluková činnost a leckde náhradní autobusy. Stavební činnost sice komplikuje život cestujícím, ale chvilkové nepohodlí bude vesměs vynahrazeno moderním a rychlejším vlakovým spojením. Podívejme se ve zkratce na výčet několika nejdůležitějších výluk.

Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč

Na důležité koridorové trase mezi pražskými Holešovicemi a Bubencí potvrzují nepřetržitá výluky do konce listopadu. Do prosince budou pokračovat dokončovací práce a instalace nového zabezpečovacího zařízení. To znamená, že až do soboty 13. prosince musí České dráhy z důvodu omezené kapacity tratě odřítat v pracovních dnech v úseku Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou dva osobní vlaky (Os 6904 a 6906). Některé vlaky jsou mimořádně vedeny bez vozu první třídy, naopak vlaky Os 9621 a Os 9622 jedou s vozem první třídy a mimořádně je zaveden spěšný vlak Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou s odjezdem z Prahy v 15.23 h. Ve směru Kralupy nad Vltavou – Praha jezdí všechny vlaky podle pravidelného jízdního řádu bez omezení. U ostatních vlaků mohou vzniknout vlivem výluky zpoždění asi 5 až 10 minut. Důvodem



Výstavba mostní estakády v Ústí n. O. pokračuje. Jedna z kolejí má být zprovozněna již 17. srpna.

výlukové činnosti je nejen modernizace tratě, ale i výstavba nové zastávky Praha-Podbaba, která má být uvedena do provozu 29. srpna. Na novou zastávku přímo navážou tamní tramvajové a autobusové spoje směřující k metru Dejvická. Ve stejný den přestanou vlaky zastavovat ve stanici Praha-Bubeneč.

Praha-Běchovice – Úvaly

Nepřetržitá výluka vždy jedné koleje na tříkolejném úseku koridorové tratě v Klánovickém lese v Praze narušuje z pochoptelných důvodů pravidelný provoz. Na podzim se chystá výluka, kdy bude provoz veden pouze po jedné koleji a většina dálkových vlaků bude muset být odkloněna a zcela upraven jízdní řád osobních vlaků. Na nově budovaném úseku vznikl v zastávce Praha-Klánovice směr na Kolín v původním místě i nový jednoduchý přístřešek. Stavební práce pro-

ší přínosy obou projektů patří výstavba druhé koleje tam, kde dosud chyběla, a především pak navýšení traťové rychlosti až na 160 km/h. Občané Soběslavi se díky modernizaci dočkají kompletní rekonstrukce nádraží. Stavbaří pro ně vybudují jedno ostrovní a jedno vnější nástupiště, podchod se schodišti a výtahy a také novou technologickou budovu. Dílčí úpravy čekají také železniční stanice Dynín a Horusice. Tak jako většina výluk se ani tato bohužel neobejde bez náhradní autobusové dopravy, která je však výrazně pomalejší než vlak a především v úseku Soběslav – Veselí nad Lužnicí přináší občas značná zpoždění, která pak způsobují rozvázání přípojí.

Ústí nad Orlicí – Ústí nad Orlicí město

V souvislosti s přestavbou stanice v Ústí nad Orlicí bude až do poloviny listopadu stále uzavřeno tamní nádraží. Původní

Tisící kilometr českých lokálek je znovu označen

Jedno docela teplé odpoledne v září 2010 seděl současný starosta Rokytnice v Orlických horách Petr Hudousek doma, když ho zastihla nepříjemná zpráva. Volal mu z Pěčína a říkali, že se ztratila pamětní deska označující tisící kilometr českých lokálek. Následovaly pocity obrovského zmaru, rozčilení, potom vyšetřování na policii a nakonec i odsouzení pachatele, který měl v okolí na svědomí více úlovků předmětů z barevných kovů. Desku se však zachránit nepodařilo. „Po krátkém období skepse jsem začal přemýšlet co dál. Bylo mi jasné, že tam nemůže dalších sto let zůstat jen prázdné místo,“ říká starosta Hudousek. A tak začal příběh návratu tabulky na původní místo, i když „jen“ její repliky.

Jedna v muzeu, druhá u tunelu
Dne 25. července 2014 byla v železničním muzeu v rokytnické výtopně provozovatelem Letohradským železničním klubem slavnostně jedná z desek odhalena. Druhý kus zhotovený z probarvené pryskyřice znovu zdobí zábrubní zeď u severního portálu Pěčinského tunelu. Třetí, již z bronzoviny, by měla být umístěna u Rytířského sálu v centrále Správy železniční dopravní cesty v Praze Dlážděné ulici. SŽDC, kterou v Rokytnici zastupoval šéf

kanceláře generálního ředitele Vladimír Brzek, a jež také úzce spolupracovala při výrobě nových desek. V projektu se rovněž angažoval Královéhradecký kraj a z jednotlivců i Petr Tejkl, kterému není lhostejné nic, co má společného s Dráhami Orlických hor.

Veřejná sbírka přinesla 48 tisíc a jednu korunu. Tato částka byla z rozpočtu města zaokrouhlena na 50 tisíc a nastala fáze hledání zhotovitele. Tím se stal medailér Petr Kolářský, který spolu s otcem, akademickým sochařem Zdeňkem Kolářským, na výrobě formy a odlévání z pryskyřice pracoval s přestávkami devět a půl měsíce. „Byla to dost matematika,“ vzpomíná Petr Kolářský působící mezi Prahou-Braníkem a Kostelcem nad Orlicí na to, že se musely vypočítávat rozměry písem, kterých je tu použito hned několik, pomocí asi čtyř použitelných fotografií, které byly bez zkresení a foceně průčelné.

Počítání písmenka po písmenku
„Vypočítal jsem koeficient, jenže výška písmene pak podle jedné fotky vyšla 3,6 cm, podle druhé jen 3,4. Tak co s tím? Hrál se o desetiny milimetru. A podívejte se na nejdelší řádek, čtvrtý odspoda, kde jsou písmena S, z nichž ale ani jedno není stejné! Hloubka znaků a motivů se



COMEBACK. Kopie památní desky vzniká hned ve třech kusech.

musela odhadovat úplně. Takže vypočítat, hned ve dvou verzích, namodelovat, odlít, vyzicelovat, vysázet jednu stranu, zkontrolovat, jestli hra světla a stínu v některých detailech odpovídá tisk fotkám, a když jsem zjistil, že ne, tak shodit a udělat znova,“ naznačuje složitý postup Petr Kolářský. Vlastního usazení desky se ve vlakových pauzách chopili zaměstnanci pardubické společnosti Chládek & Tintěra a doprovázelo je i opisování části zdi u tunelu a očištění degradovaného pískovce, jak nám vysvětlil pan Tucauer z OŘ SŽDC v Hradci Králové. Ten v topírně spolu s Vladimírem Brzkem, starostou Hudousekem a starostou Pěčína Miroslavem Petrem slavnostně repliku pamětní desky odhalil.

Národní památkový ústav vyčíslil hodnotu zničené desky na 650 tisíc korun. Její podobu z roku 1906 vytvořil přední sochař Ludvík Herzl. Vznikla proto, aby na lokálce Doudleby – Vamberk – Rokytnice označovala místo tisícího kilometru tratě postavených s podporou Zemského výboru Království českého. Deska paradoxně přežila pád habsburské monarchie, kdy se ničilo vše rakouské, i obě světové války. Neodolala ale, navzdory odlehlejšímu místu, novodobým zlodějším kovů.

MARTIN NAVRÁTIL

Cargo

KRÁTCE

Naši šachisté uspěli na mezinárodním turnaji

Šest šestičlenných šachových družstev se zúčastnilo Regionálního mistrovství USIC (Mezinárodní sportovní svaz železničářů), které se letos konalo ve dnech 20.–24. června ve švýcarském Bielu, v prostorách Vysoké sportovní školy v Magglingenu. Česko reprezentovali Michal Horák (SŽDC), Martin Mužík (SŽDC), Ján Mižák (SŽDC), Pavel Popelka (ČD), Libor Blatský (ČD) a také Jaromír Volf ze společnosti ČD Cargo. Své šachové umění si měřili s družstvy Německa, Velké Británie, Švýcarska, Rakouska a Belgie. „Během partie se nesmí mluvit, musí být vypnuté mobily, každý hráč má na jednu partii devadesát minut plus třicet vteřin za každý provedený tah,“ vysvětluje průběh hry Jaromír Volf. „Jedna partie v průměru trvá tři až čtyři hodiny. Většinu času sedíme za stolem, ale je dovoleno poodejít. Po každém tahu stisknu tlačítko na hodinách, čas se mi zastaví a rozběhne se soupeřovi. Když jsem začal, většinou jsem celou hru proseděl u šachovnice, ale dnes už od stolu odcháším, abych se na postavení figur podíval s odstupem. Potom mě možná napadne jiný postup,“ dodává Volf. Čeští železničáři byli v turnaji USIC velmi úspěšní – obsadili druhé místo. Před nimi skončili jen Němci.

Pomoc při vyklízení ženíjního materiálu

Netradiční přepravy dlouhodobě deponovaného ženíjního materiálu mezi některými sklady Správy státních hmotných rezerv probíhaly od konce ledna do druhé poloviny dubna. Konkrétně šlo o opouštění skladů v Borohrádku, Butovsi (u Jičína) a Časlavi a převoz skladovaného materiálu do lokalit Bošice (na Kolínsku), Okna (u Máchova jezera) a Štítina (u Opavy). Přepravena byla řada různých komponent a dílců odlišnými typy krytých i otevřených vozů, a to zpravidla jako vozové zásilky, jen v některých případech i jako ucelené vlaky. Tak tomu bylo v případě přepravy Butoves – Štítina ve vozech Habilns a přepravy dvou ucelených vlaků z Borohrádku do Oken. Použity byly vozy z parku ČD Cargo, a to řad Kns, Res, Roos, Scrms a Smmps.

Nepojížděná vozidla míří k likvidaci

V průběhu následujících tří let bude ČD Cargo likvidovat zbytná a dlouhodobě nepojížděná vozidla. Celý proces se týká přibližně čtyř tisíc nákladních vozů a stovky lokomotiv. Většina vozů bude demontována interně v rámci Skupiny ČD. Externí partneři budou využiti pouze minimálně, a to pro demontáž nepojížděných nákladních vozů přímo v lokalitách jejich výskytu. Tito partneři vzejdou z hospodářských soutěží dodavatelů. Nákladní vozy budou rozloženy na díly, z nichž část využije ČD Cargo v rámci svého opravárenství. Zbytek bude následně prodán zpracovatelům kovového odpadu. Zpracovatelé kovového odpadu vzejdou z transparentních veřejných obchodních soutěží, které bude dopravce vypisovat v průběhu celého období likvidace. Před vlastním rozhodnutím o likvidaci vozů byla dopravcem mimo jiné prověřena i skutečnost, zda některá z železničních vozidel určených k likvidaci nejsou svou výrobou jedinečná a nelze je dále využít pro jiné, např. muzejní účely. Z tohoto titulu probíhají jednání například s Národním technickým muzeem nebo s muzeem ČD v Lužné. (čdc)



Měřicí vlaky potřebují naše hnací vozidla i strojvedoucí

Odlisný styl jízdy než u vlaků s uhlím nebo kontejnery vyžaduje vozba měřicích vlaků Technické ústředny dopravní cesty SŽDC. Tuto činnost zabezpečuje společnost ČD Cargo elektrickými nebo motorovými lokomotivami po celé české železniční síti. Vybraný tým – v současné době čtyř našich zkušených strojvedoucích – musí být dokonale sladěn s posádkami měřicích vozů, protože na jejich přesné domluvě záleží celý náročný proces proměřování železniční infrastruktury.

Vlastní měření na železniční infrastruktuře je technologicky a časově náročnou záležitostí. Provádí se v pravidelných cyklech a jen velký dopravce – jako ČD Cargo – dokáže dokončit měření v striktním časovém požadavku. Pokud dojde k neschopnosti hnacího vozidla, umí ČD Cargo rychle vystavit za neschopný stroj náhradní. „Proč měřicí soupravu nezajišťuje rovnou SŽDC? Odpověď je jednoduchá – manažer infrastruktury nevládní žádné lokomotivy, ale jen dreziny nebo speciální vozidla.“

V čele měřicích vlaků jezdí elektriky i diesely

Technická ústředna dopravní cesty má specifické požadavky podle aktuálně měřených tratí v určených týdenních intervalech. Přihlíží se k maximálním tratovým rychlostem, trakčním vozidlům a současně přechodnosti tratí. „Pro měření používáme různá hnací vozidla podle požadavku a specifikace objednatele. Jen v tomto roce byly na různých výkonech měření nasazeny lokomotivní řady 130, 708, 750, 753.7, 742.7, 363 a 363.5. Lecdly se i na elektrizovaných úsecích používají i motorové lokomotivy.“

Pokud se proměří kupříkladu elektrizovaná Podkrušnohorská magistrála, zajíždí se z ní většinou ještě z Chebu až na státní hranici v Pomezí nad Ohří,

Měřicí vozy TÚDC SŽDC

- Diagnostická souprava NDT (z anglického nondestructive testing) se skládá z obytného (NDT1) a měřicího vozu (NDT2) pro měření železničního spodku georadarem.
- Měřicí vůz pro železniční svršek měří všechny základní geometrické parametry koleje, tj. rozchod kolejí, směr koleje, převýšení kolejnicových pásů, výšku jednotlivých kolejových pásů, ojetí kolejí a povrchové vady kolejnic.
- Měřicí vozy TÚDC jsou konstruovány a schváleny pro měření až rychlostí 160 km/h.

kde není zavedena elektrizace. To samé se týká měření v Děčíně na státní hranici s Německem, kde se používá jiná napájecí soustava než u nás,“ vysvětluje Bohuslav Dědeček z pražské Provozní jednotky ČD Cargo, který má na starosti personální obsazení měřicích vlaků a zajištění hnacích vozidel.

Na „měřicích vlacích“ jezdí vybraná skupina strojvedoucích z provozních jednotek ČD Cargo Praha, České Budějovice a Česká Třebová. Všichni mají znalost vozby na motorových lokomotivách a současně stejnosměrných a vícesystémových strojích a jeden strojvedoucí má i poznání na vozidlech střídavé trakce. Měření jsou realizována napříč celou republikou, takže celý tým je i několik dní na cestách.

Tour de Morava na modernizovaném Eisu

Strojvedoucí Petr Vlach z Provozní jednotky Praha potvrdil, že čtvrtým dnem měření v týdnu 21. až 24. července ukončí se strojem 363.514 takzvanou „Tour de Morava“, tedy vozbu od Mostů u Jablunkova až po Břeclav. „Při mé práci je prioritou naprostá souhra s osádkou měřicích vozů. Měří se jak geometrické parametry železničního svršku, tak spodku takzvaným georadarem. Operátorům na měřicích vozech je třeba v předstihu a s velkou přesností hlásit lokalizaci magnetických značek či polohu výhybek, aby byly včas spuštěny měřicí systémy a záznamová zařízení. Na rozdíl od nich vidím na širou trať, takže tyto informace jsou pro mě velmi důležité. Jsem jakýmsi styčným důstojníkem při korekcích kilometrů polohy a díky vlastní

vysílače jsme v permanentním kontaktu nezávisle na okolní různé kolísající mobilní síti. Často kontaktují výpravčí SŽDC, s nimiž upřesňují požadavky na měření dle vydaných depesí a pochopitelně i ad hoc odjezdy například v režimu posun mezi dopravními,“ říká Petr Vlach.

Pozor na techniku a počasí!

A jaké komplikace mohou nastat při takové netypické směně strojvedoucího? „Může nastat výpadek počítačů na měřicích vozech – ostatně je to jen technika, a to značně sofistikovaná. V ten moment musím požádat o posun mezi dopravními, měřený úsek se musí opakovaně projet v daném směru a kolegové z TÚDC musí měřicí procedury zopakovat. Pokud začne padat v zimě čerstvý prašan, který se víří pod vozy, je o starost více. Laseřy, kamery a čidla se obalí sněhem a začnou špatně načítat údaje. To samé způsobí vysoký sněh. V takovém případě jezdíme maximální rychlostí 40 km/h, a to i na úsecích, kde bychom byli schopni jet třeba rychlostí 120 km/h. Kvůli tomu se pak prodlužuje celý proces. Pozitivní je naopak to, že jsme schopni měřit i třeba při desetikilometrové rychlosti, kterou se jezdí například při poruše zabezpečovacího zařízení. Musíme si zkrátka umět poradit v každé situaci,“ vysvětluje Vlach. MARTIN HARÁK

Převážíme cement pro modernizaci dálnice D1

Každý, kdo musel v poslední době jet autem z Prahy do Brna po dálnici D1, určitě nešetřil nadávkami na zhoršenou plynulost provozu nebo zácp v některých úsecích. Ještě před zahájením modernizačních prací byla diskutována možnost přepravy kamionů po železnici alespoň po dobu rozsáhlejších uzavírek. Bohužel připravovaná varianta využití systému RoLa se ukázala jako nereálná. Hlavním důvodem byla nízká kapacita železničních tratí do Brna, nutnost jejich úprav pro provoz „malých kol“ a také potřeba výstavby terminálů na obou koncích uvažovaného spojení.

Do vagonů se nakládá v Mokrém

Proč se tedy o dálnici D1 vůbec zmiňujeme? Důvodem je skutečnost, že ČD Cargo spolupracuje na zásobování cementem pro tuto stavbu se společností Českomoravský cement, která patří do nadnárod-



Ložený vlak přijel do stanice Zruč nad Sázavou. FOTO MARTIN BOHÁČ

Mokrý (přípojová stanice vlečky Blažovic), odkud je odeslán na vhodné stanice v blízkosti stavby.

Byly vybrány takové stanice, které splňují požadavky vykládky a zároveň jsou co nejbližší místům spotřeby cementu – betonárnám. Zvláště u liniových staveb je nutné eliminovat zpoždění dodávek vstupních materiálů a ohrožení plynulosti dodávek betonu při kontinuální polkládce cementobetonového krytu. Protože tento kombinovaný způsob dopravy materiálu doposud fungoval bezproblémově, můžeme si dovořit, po dokončení dílčích betonáží, průběžné hodnocení.

Ve Zručích nad Sázavou a v Jihlavě

První vlak s cementem dorazil do Zruče nad Sázavou v sobotu 17. května. Cement je přepravován dále do betonáren u rekonstruovaného úseku dálnice. Ucelené vlaky sestavené z 26 vozů jsou dopraveny

z Blažovic do Havlíčkova Brodu, zde rozděleny a po dvou částech převezeny dvojicí lokomotiv řady 750 do Zruče nad Sázavou. Zde je cement přečerpáván do silničních cisteren. Obsah jednoho vagonu řady Uacs je překládán do dvou silonů. Podobným způsobem jsou od května zajišťovány i přepravy ucelených vlaků cementu do stanice Jihlava město.

Pro přepravy cementu jsou využívány soukromé vozy Uacs patřící firmě Českomoravský cement. Ta jich v současné době vlastní více než dvě stě a používá je pro přepravu cementu z Blažovic do Berouna. Přepravy cementu na modernizaci dálnice D1 jsou ukázkou dobré spolupráce ČD Cargo a společnosti Českomoravský cement a důkazem naší flexibility v obchodní politice. MICHAL ROH

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

16/2014

zeleznicar.cd.cz

7

Úzká hrdla domácí železniční sítě snižují šance na rozvoj dopravy

Kapacita hlavních tratí začíná být nejen ve světle otevření dopravního trhu Achilovou patou naší železnice. A zřejmě to není problém jen nejčastěji zmiňovaného směru z Prahy na Ostravsko nebo příměstských tratí. Na hranice svých možností se dostávají také některé tratě, kterým nebyl přisouzen v době jejich vzniku takový význam jako dnes. Zvyšet patrně je to při nutnosti hledání kapacity pro odklonové vlaky nebo v případě konstrukce takového grafikonu s atraktivními intervaly.



Dostupná kapacita je klíčovým předpokladem pro smysluplné řešení ucelené, ale i nákladně náročné sítě. Dostupnost kapacit je klíčovým předpokladem pro smysluplné řešení ucelené, ale i nákladně náročné sítě. Dostupnost kapacit je klíčovým předpokladem pro smysluplné řešení ucelené, ale i nákladně náročné sítě.

Odklonové trasy

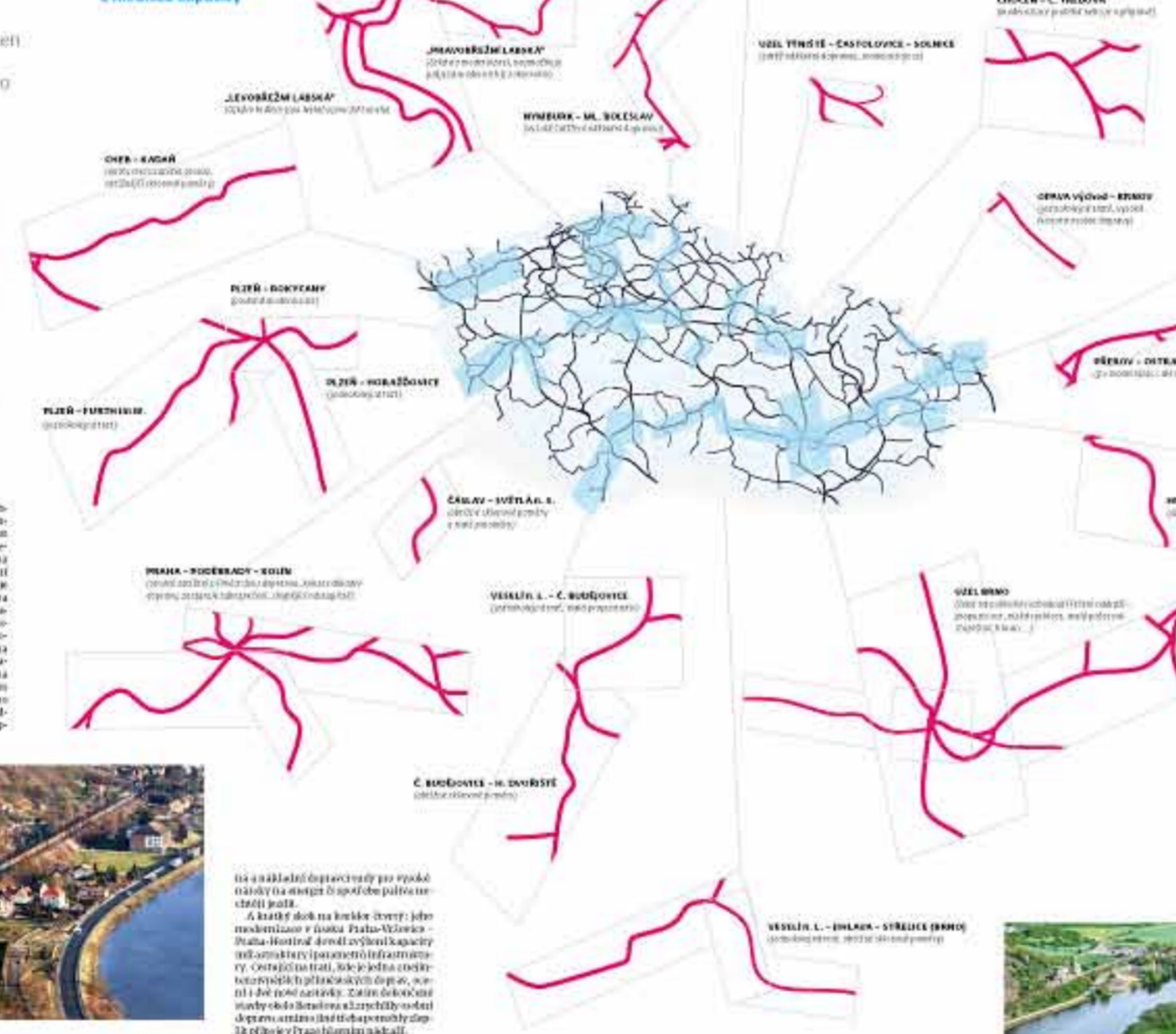
Odklonové trasy jsou trasy, které odbočují od hlavní trati a umožňují příměstskou dopravu. Jsou to trasy, které odbočují od hlavní trati a umožňují příměstskou dopravu. Jsou to trasy, které odbočují od hlavní trati a umožňují příměstskou dopravu.



Příklady faktorů ovlivňujících kapacitu tratě

- 1. Úzká hrdla tratě
- 2. Úzká hrdla tratě
- 3. Úzká hrdla tratě
- 4. Úzká hrdla tratě
- 5. Úzká hrdla tratě
- 6. Úzká hrdla tratě

Některá problematická místa v důležitých úsecích z hlediska kapacity



Návrh by státní výhledy

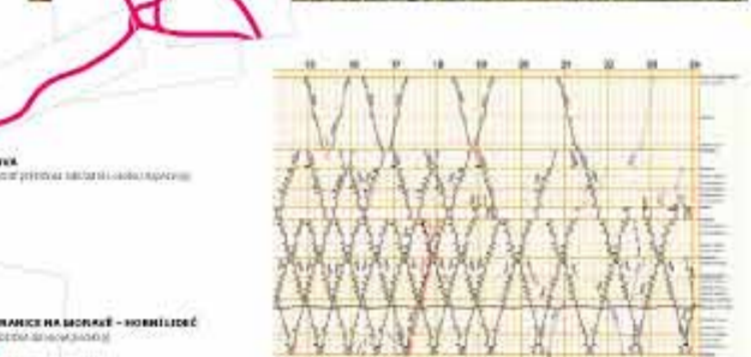
Návrh by státní výhledy jsou plánované trasy, které budou postaveny v budoucnosti. Jsou to trasy, které budou postaveny v budoucnosti. Jsou to trasy, které budou postaveny v budoucnosti.

Návrh by státní výhledy

Návrh by státní výhledy jsou plánované trasy, které budou postaveny v budoucnosti. Jsou to trasy, které budou postaveny v budoucnosti. Jsou to trasy, které budou postaveny v budoucnosti.

Návrh by státní výhledy

Návrh by státní výhledy jsou plánované trasy, které budou postaveny v budoucnosti. Jsou to trasy, které budou postaveny v budoucnosti. Jsou to trasy, které budou postaveny v budoucnosti.



TRATĚ, jejichž kapacita začíná být nedostatečná z hlediska rozvoje dopravy.

Když je kapacita tratě dostatečná, znamená to, že trasa je schopna zvládnout požadovanou dopravu. Pokud je kapacita nedostatečná, znamená to, že trasa je schopna zvládnout požadovanou dopravu.

Příběh mnoha jednokolejových tratí

Příběh mnoha jednokolejových tratí je příběhem, který ukazuje, jak se trasy vyvíjejí a jak se kapacita zvyšuje. Jsou to trasy, které se vyvíjejí a jak se kapacita zvyšuje. Jsou to trasy, které se vyvíjejí a jak se kapacita zvyšuje.

Průběh výhledů na Kladno

Průběh výhledů na Kladno je příběhem, který ukazuje, jak se trasy vyvíjejí a jak se kapacita zvyšuje. Jsou to trasy, které se vyvíjejí a jak se kapacita zvyšuje. Jsou to trasy, které se vyvíjejí a jak se kapacita zvyšuje.

Řešení dle vlivu SŽDC

Řešení dle vlivu SŽDC je příběhem, který ukazuje, jak se trasy vyvíjejí a jak se kapacita zvyšuje. Jsou to trasy, které se vyvíjejí a jak se kapacita zvyšuje. Jsou to trasy, které se vyvíjejí a jak se kapacita zvyšuje.

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

Stanice Bohumín ležící ve Slezsku je pro většinu tamních cestujících důležitým uzlem. Přestupuje se tu nejen z dálkových spojů na regionální vlakové či autobusové spoje, ale také na mezinárodní spoje směřující do Polska nebo naopak do Rakouska a na Slovensko. Na bohumínském nádraží i v sousedním depu můžeme potkat takřka všechny česká stejnosměrná nebo vícesystémová vozidla. Pravidlenými hosty jsou tu také stroje z Polska a Slovenska. Zdejší železničáři tedy mají práci více než pestrou.



Návštěva v nejznámějším slezském depu: Zastavení u kolegů v Bohumíně

Do Bohumína na česko-polském pomezí dojíždí průběžně přes celý den nebo noc většina řad trakčních vozidel stejnosměrné, motorové či vícesystémové trakce, která jsou v provozu na české železniční síti. Výjimku tvoří z pochopitelných důvodů dvousystémová Bastardi řad 371 a 372, kteří jsou zařazeni pouze na česko-německé vozbě. Naopak z bohumínského Provozní jednotky náležející do Depa kolejových vozidel Olomouc vyjíždí například dvanact moderních patrových CityElefantů a nově i stejnosměrné rychlíkové lokomotivy řady 151.

Od Esa po Banány

Oko železničního nadšence se zabývá, když se na bohumínském nádraží a přilehlém depu utvoří malebná skupina například českých škodovských lokomotiv řady 380, polských strojů EP 09, které odvázejí mezinárodní vlaky do Katovic a Varšavy, nebo slovenského Esa řady 362, které naopak z Bohumína míří do Bratislavy. Novinkou bohumínského vozby pro jízdní řád 2014 se ale stala lokomotiva řada 151, dříve nazývaná podle původního typického žlutozeleného nátěru Banán. Ta byla do Bohumína redisolována z Depa kolejových vozidel Praha.

I starší jednotky řady 460 přijdou v provozu vhod

Bohumínským aktuálně velmi pomáhají starší elektrické jednotky řady 460. Svou konstrukcí a dobou vzniku samozřejmě ani zdaleka nemohou poskytnout podobný komfort nejen pro cestující, ale i pro vlakové a lokomotivní čety

jako CityElefanty, a proto jsou z celkového pohledu na ústupu, odvádějí však stále svůj díl práce zejména při výlukové činnosti. „I když máme běžné turnusovou potřebu pouhých tří jednotek řady 460, v současné době zbývající stroje používáme jako náhradu za CityElefanty na lince S2 ze Studénky do Mostů u Jablunkova přes Český Těšín, kde přes celé



Osvědčení Břejlovci řady 754 hrají ve Slezsku stále významnou roli.

léto probíhají napětové výluky související s přestavbou železničního uzlu. Důvodem je rychlejší manipulace s klasickou šroubovkou při spojování s posuvacími lokomotivami, než by tomu bylo u CityElefantu, kde je složitější a časově náročnější manipulace s nouzovým spřáhlem,“ vysvětluje přednosta bohumínského depa Jan Podstawka.

Břejlovce půjčují do Polska

Důležitými stroji bohumínských motorové trakce jsou osvědčení Břejlovci řady 754, kteří jsou nasazováni nejvíce na výko-

nech z Ostravy směrem na Frýdlant nad Ostravicí a Frenštát pod Radhoštěm. Podle bohumínského přednosty je další novinkou zápůjčka čtyř Břejlovců do sousedního Polska. Tyto stroje byly upraveny pro provoz na polské železniční síti, byly takzvaně polonizovány, a dnes slouží pro potřeby společnosti PKP Intercity na severu Polska. Jeden z těchto strojů je

trakce půjčovat. Proto bylo rozhodnuto společností PKP Intercity na její žádost touto formou pomoci.

Údržba i cizích vozidel

K úplnému obrazu zdejšího vozidlového parku je třeba dodat, že pro posun v bohumínském uzlu se používají Žehličky řady 111, které jsou věrnými po-

„Na nočních směnách provádíme technicko-hygienickou údržbu jednotek a bezpečnostní prohlídky na některém ze tří až čtyř Pendolin podle ujetých kilometrů. V Bohumíně se k tomu navíc pravidelně objevují pražské stroje řady 380, které jezdí na mezinárodních vlacích v relaci Bohumín – Břeclav, což jsou spoje směřující z Varšavy do Maďarska



ODPOVĚDNOST. Na údržbu sem zajíždějí starší i moderní vozidla.

denně řazen například na tři páry vlaků z Gdyně na poloostrov Hel.

Polští kolegové si podle sdělení zaměstnanců z Bohumína naše stroje velmi chválí, protože mašinky jezdí bez jakýchkoli komplikací. Partnerská společnost PKP Intercity nemá vlastní traťové diesellové lokomotivy, takže je nucena si zatím všechny stroje motorové

mocníky pro takřka tři stovky deponovaných osobních vozů klasické stavby. Žehličky jsou zařazovány jak na rychlíky například do Brna, tak i na vlaky regionální dopravy směrem do podhůří Beskyd. Kromě domácích vozidel se v Bohumíně podílejí na údržbě jednotek Pendolino, které do tamního depa zajíždí každou noc.



Bohumínští strojevedoucí sedlají tuzezemskou řadu 380, tak polskou EP 09.

nebo Rakouska. A aby byl výčet pokud možno úplný, tak se v Bohumíně objevují i polské Taurusy, který u našich severních sousedů přejmenovali na Husarce. Tyto stroje vozí vlaky EuroCity 102 a 103 z Varšavy až do Břeclavi. Na všech strojích společnosti PKP Intercity navíc provádíme údržbu vozidlové části vlakového zabezpečovače LS 90 nebo LS IV či radiostanic,“ dodává přednosta Podstawka.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

Nádraží v Týništi nad Orlicí ovládly stavební stroje

Od června probíhá první ze čtyř etap modernizace nádraží v Týništi nad Orlicí. Kromě sнесení jedné ze staničních kolejí je pro cestující viditelná hlavně demolice jednoho z přístavků dvojice výpravních budov. Nízká sypaná nástupiště, která nejednomo cestujícímu dělala potíže při přestupování, budou postupně nahrazena novými, částečně zastřešenými. Dvě nová ostrovní nástupiště připojí podchod, jehož součástí bude i instalace výtahů pro imobilní spoluobčany.

Zhotovitel provede výměnu výhybek na obou zhlavích, rekonstrukci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, a komfortu cestujících pomůže instalace nového infostavby. Tato fáze rekonstrukce má být hotova do konce září 2015 s tím, že celkové náklady na stavbu budou činit téměř 165 milionů korun, z toho více než 140 milionů by mělo přijít z Evropské unie. Investor, Správa železniční dopravní cesty, už o dotaci požádal v rámci 1. výzvy Operačního programu Doprava, oblasti podpory 3.1 – Modernizace a rozvoj železničních tratí mimo

sí TEN-T. Tato etapa přinese cestujícím určitá omezení na přístupu k vlakům, kdy hlavně v příštím roce bude rekonstrukcí značně omezen počet provozovaných kolejí pro osobní dopravu. Dočasně se rovněž přesune osobní pokladna do náhradních prostor. Prvním výsledkem rekonstrukce bude již koncem srpna nové první nástupiště přímo u staniční budovy.

Práce za tři čtvrtě miliardy

Druhá etapa modernizace by měla hned navazovat. Jedná se o rekonstrukci traťového úseku Častolovice – Rychnov nad Kněžnou. Na nádraží okresního města Rychnov bude provedena peronizace. Zřízení úrovnových nástupišť čeká následně i Častolovice. V této odbočné stanici se bude muset zcela změnit konfigurace kolejíste tak, aby byl umožněn souvislý vjezd a průjezd mezi Týništěm a Rychnovem, odstranilo se přestavování nákladních vlaků a nedocházelo ke kolizím s osobní dopravou. V obou stanicích bude nainstalováno nové moderní zabezpečovací zařízení.



MODERNIZACE. Do konce srpna bude v Týništi nové první nástupiště. FOTO AUTOR

Třetí etapa, která by měla proběhnout také v příštím roce, znamená investici řádově za 20 milionů korun a dotkne se hlavně stanice Solnice, kde by se měla upravit konfigurace kolejíste, ale také by se měly zabezpečit dva přejezdy dosud opatřené jen výstražnými kříži.

Čtvrtá etapa, která je zatím v rámci přípravy a projektování, se zabývá dokončením komplexní rekonstrukce nádraží v Týništi, řešením zabezpečovacího zařízení a měla by zahrnovat i zřízení výhybny v Lípě nad Orlicí. Práce vyjdou řádově na tři čtvrtě miliardy korun. Za-

interesovaní usilují i o to, aby byla opravena i nádražní „dvojbudova“, jejíž rekonstrukce probíhá současně s demolicí přístavku. Osobní pokladna a zázemí pro cestující budou nově v modernizovaných prostorech po bývalé restauraci.

Dvojnásobná kapacita tratě

Stanice Týniště nad Orlicí, kde se přestupuje ze směru Hradec Králové, Náchod, Choceň a Častolovice, je druhou největší a nejužívanější stanicí v Královéhradeckém kraji. Na ramenu přes Častolovice do Rychnova je často v „kapacitní“ kolizi taktová osobní doprava se vzrůstající nákladní dopravou. Až sedm párů manipulačních vlaků ČD Cargo slouží hlavně potřebám kvasínského závodu Škoda Auto, který si už před lety nechal postavit nakládací místo k expedici osobních automobilů po železnici. Technické parametry tohoto úseku včetně propustnosti jsou dosud limitovány právě možnostmi 15 km dlouhé místní dráhy z roku 1893. Díky zmíněným investičním akcím se ale zvýší kapacita tratě až o sto procent.

MARTIN NAVRÁTIL

S-Bahn ve švýcarském Curychu dostane moderní posilu

Švýcarský národní dopravce SBB objednal u domácí společnosti Stadler Rail dalších 19 šestivozových elektrických jednotek známých jako DOSTO nebo také jako STADLER KISS, u SBB označených jako řada RABe 511. Hodnota zakázky je 397 milionů CHF (asi 9 miliard Kč). Jednotky budou uvedeny do provozu na konci roku 2018 a doplní již 30 dodaných vozidel stejné řady provozovaných v rámci systému S-Bahn Zürich.



NOVINKA. Elektrické jednotky od firmy Stadler nosí u SBB označení RABe 511. Šestivozové vlaky disponují výkonem 4 MW a díky lehké konstrukci činí zrychlení 1,1 metru za sekundu. Maximální rychlost je pak 160 km/h. FOTO AUTOR (2x)

Řada RABe 511 patří již do 3. generace dvoupodlažních jednotek využívaných v rámci curyšského S-Bahnu. Jde o šestivozové elektrické jednotky se dvěma čelními hnacími vozy a čtyřmi běžnými vloženými vozy. Délka jednotek tak dosahuje 150 metrů a jejich hmotnost je 297 tun. S výkonem 4 000 kW a tažnou silou 400 kN dosahují zrychlení 1,1 metru za sekundu. Jejich maximální rychlost je 160 km/h. Celá jednotka nabízí 120 míst k sezení v 1. třídě a 415 míst ve 2. třídě. V jednotce může cestovat dalších 838 stojících cestujících. Vysoké kapacity bylo dosaženo mimo jiné novým řešením větracích kanálů vedených ve stropní části. Díky tomu se rozšířil vnitřní prostor o 15 centimetrů. Vozidla jsou samozřejmě nízkopodlažní, klimatizovaná a vybavená moderním audiovizuálním informačním systémem.

Předchozí generace se vyráběla v Praze

Její současná objednávka je již třetí pro SBB. Ve dvou předchozích bylo už objednáno celkem 74 souprav, z toho 50 šestivozových a 24 kratších čtyřvozových. Vedle curyšského S-Bahnu se uplatňují také v provozu linek InterRegio a Regio-Express v různých koutech Švýcarska.

Druhou generaci vlaků pro S-Bahn Zürich představují čtyřvozové elektrické jednotky řady RABe 514 od Siemensu. Zajímavostí je, že výroba těchto vlaků pro Švýcarsko se uskutečnila v Praze. Pro Švýcarský S-Bahn v Curychu se jednalo

o novou koncepci vlaků hned v několika směrech. Na rozdíl od první generace vlaků byly použity elektrické jednotky bez lokomotivy, čímž bylo dosaženo vyššího komfortu cestování. Cestujícím byl nově usnadněn nástup díky umístění dveří do nízkopodlažní části. Další zajímavostí této zakázky byla výroba dodatečné, šedesáté první jednotky jako náhrady za pozdní dodávky a komplikace při zprovoznění jednotek.

První generace patrových souprav pro S-Bahn Zürich byla tvořena elektrickou lokomotivou řady Re 450 s jedním běžným stanovištěm strojvedoucího a třemi vozy, z toho čelní vůz byl řídicí. Na zákla-



První generace jednotek, řada Re 450, je v provozu od roku 1989.



První generace patrových souprav pro S-Bahn v Curychu byla tvořena elektrickou lokomotivou řady Re 450 s běžným stanovištěm strojvedoucího a třemi vozy, z toho čelní vůz byl řídicí.

dě uspořádání souprav bylo odvozeno jejich označení jako dvoupatrový vratný vlak (Doppelstockpendelzug – DPZ), takže se v podstatě jednalo o model označovaný dnes jako push-pull. Na rozdíl např. od německého řešení však byl zvolen jednotný design a spojení lokomotivy s vozy do vizuálně ucelené jednotky. V běžném provozu je možné spojovat až 3 jednotky do 300 metrů dlouhého vlaku, který odpovídá délce nástupiště. Stejně se dá vytvořit až 300metrový vlak také z jednotek druhé generace řady RABe 514.

Klimatizaci přinesl až modernizační program

Koncepce jednotek odpovídala době vzniku na konci 80. let i v dalších směrech. Například nástup byl řešen sice kapacitními neobyčejně širokými dvoumetrovými

mi dveřmi, ty však byly umístěny vysoko nad nástupiště na konci vozů nad podvozky. Nástup s několika schody tak rozhodně nebylo možné označit jako bezbariérový. Vozy nebyly vybaveny ani klimatizací. Ta byla dosažena až při modernizaci souprav zahájené v roce 2008 v rámci programu označovaného jako LION. Projekt za 624 milionů CHF (asi 14 miliard Kč) zahrnuje modernizaci původních souprav a výrobu 121 nových nízkopodlažních vozů u konsorcia Siemens/Bombardier. Nové bezbariérové vozy v každé jednotce nahradí jeden ze stávajících vozů s vysokým nástupem a z takto uvolněných vozů bude sestaveno 13 posilových patrových souprav vedených modernizovanými lokomotivami řady Re 420 umístěnými na obou koncích vlaku. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

VOZIDLA PRO PŘÍMĚSTSKOU ŽELEZNICI

	Výrobce	Rok výroby	Počet	Délka m	Hmotnost t	Výkon kW	Rychlost km/h	Počet míst 1. třída	Počet míst 2. třída	Míst k stání přibližně
Re 450 + DPZ	SLM/BBC	1989–1997	115**	100	226	3 200	130	81	306	580
Re 450 + DPZ PLUS (LION)	Siemens/Bombardier	2011–2017	115**	100	227	3 200	130	81	264	595
RABe 514	Siemens	2005–2009	61	100	225	3 200	140	74	304	613
RABe 511	Stadler Rail	2010–2018	74 + 19*	150	297	4 000	160	120	415	838

* V provozu S-Bahnu v Curychu jen 30 jednotek, 19 kusů aktuální objednávka

** Z toho 2 jednotky prodány společnosti SZU

Jednotky Jazz nastavují barevný trend italským vlakům

Dejinná společnost italských státních drah (FS), společnost Trenitalia, představila na jaře letošního roku nový typ železniční jednotky ETR 425, která nese obchodní jméno Jazz. Jedná se o nejmladší „dítě“ rodiny Coradia Meridian, do níž patří například z dřívějšího období elektrické příměstské jednotky Minuetto.

Pro regionální dopravu

Trenitalia objednala celkem sedmdesát nízkopodlažních jednotek nejnovější generace typu Jazz, které by měly jezdit v italských regionech Marche, Umbrie, Piemont, Abruzzo, Kalábrie, Lombardie a Lazio. Jednotky s řadovým označením ETR 425, které se vyrábějí ve firmě Alstom v závodech Savigliano, Sesto San Gio-



NOVINKA. Na jednotce převažuje šedá a stříbrná barva doplněná o modré a oranžové pruhy. Dveře jsou však zelené. FOTO ALSTOM

vanni a v Boloni, jsou dodávány v různých provedeních. Italským cestujícím budou tyto vlaky k dispozici ve čtyřvozové nebo pětivozové modifikaci, s interiérovým vybavením buď pro regionální nebo příměstskou dopravu či spoje z center měst na letiště.

Třeba pětivozová jednotka o délce 82,2 metru má celkem k dispozici 292 míst k sezení a dosahuje maximální rychlosti 160 km/h. Standardem v těchto vlacích je vybavení zásuvkami pro elektrický proud, wi-fi a monitory s průběžnými informacemi. Jednotky Jazz obdrží nové barevné řešení v kombinaci šedé a stříbrné s modrými a oranžovými pruhy, dveře jsou naopak v barvě zelené. Toto barevné schéma by se mělo používat i na jiných vlacích v italské příměstské dopravě.

Patrová verze Vivalto

Trenitalia proto představila v tomto barevném schématu i patrový vlak Vivalto od výrobce AnsaldoBreda, a to včetně lokomotivy řady E 464. Společnost objednala celkem devadesát těchto jednotek, které by měly jezdit v regionech Lazio, Ligurie, Piemont, Toskánsko, Friaul, Benátky a Lombardie. Jednotky pro Lombardii však budou mít barvu tamějšího dopravce Trenord.

Ještě v letošním roce by mělo být dodáno v novém designu také čtyřicet motorových jednotek typu Atribo, které byly objednány u polského výrobce PESA v Bydhošti. Tyto vlaky jsou určeny pouze pro regiony Abruzzo, Basilicata, Kalábrie, Marche, Molise a Toskánsko.

STANISLAV HÁJEK

KRÁTCE

ESTONSKO FLIRT přilákal více cestujících

Stadler Rail dokončil dodávku 38 jednotek FLIRT estonským železnicím Elron, dříve Elektriraudtee. Celkem 12 třívozových a 6 čtyřvozových elektrických a 6 dvou- a 6 čtyřvozových motorových jednotek kompletně obnovilo osobní park estonských železnic. Podle nich došlo s dodávkou nových vlaků k nárůstu počtu cestujících na elektrifikovaných tratích až o 60 procent a na neelektrifikovaných nejméně o 15 procent. Jednotky podstatně snížily náklady na provoz především díky úsporám energie. Elron tak může při stejných nákladech nabídnout o více než polovinu spojů navíc.

FRANCIE Stavba LGV Est zdárně pokračuje

Výstavba 2. etapy vysokorychlostní tratě LGV Est z Paříže do Štrasburku pokračuje. Před rokem byly ukončeny zemní práce a do poloviny příštího roku mají pokračovat práce na svršku, trakci, zabezpečovacích zařízeních a další drážní technologii. Od jara 2016 se má zkrátit spojení Paříž – Štrasburk z 2 hodin 20 minut na 1 hodinu 50 minut. Náklady na 106 kilometrů dlouhou trať s 11 viadukty, 69 železničními a 54 silničními mosty a jedním 4 kilometry dlouhým tunelem jsou plánované ve výši cca 2 miliardy eur. Na trati bude použito 474 km kolejnic, 395 tisíc pražců a milion tun šterku.

ŠVÉDSKO Švédové stavějí VRT pro rychlost 320 km/h

Švédská vláda přijala národní plán rozvoje infrastruktury do roku 2025, kde počítá s výstavbou první vysokorychlostní tratě v zemi pro rychlost 320 km/h. První úsek z Linköpingu do Järny s odbočkou na letiště v Nyköpingu bude součástí vysokorychlostní tratě Stockholm – Malmö. Nová trať spojí také Göteborg a jeho letiště „Landvetter“. Tato spojnice bude navíc součástí přípojné tratě z Göteborgu na vysokorychlostní trať Stockholm – Malmö. Plán počítá i s rekonstrukcí stanic na severu Švédska pro křižování nákladních ručních vlaků o délce 750 metrů nebo s instalací systémů ERTMS a ETCS Level 2. V letech 2014 až 2026 půjde do infrastruktury 57 miliard eur, z toho 9 miliard eur padne jen na údržbu železnic.

TURECKO Trať Ankara – Istanbul je čím dál atraktivnější

Turecký premiér Recep Erdogan otevřel 25. července 245 km dlouhou vysokorychlostní trať Eskisehir – Istanbul, která je součástí 533 km dlouhého vysokorychlostního spojení hlavního města Ankaru s Istanbulem na březích Bosporu. Vlaky končí zatím 25 km východně od Istanbulu v Pendiku a cestovní čas Ankara – Istanbul činí 3 hodiny 40 minut. V příštím roce mají spoje zamířit do centra Istanbulu a cestovní čas se má zkrátit na 3 hodiny. Železnice TCDD využívají rychlovlaky od španělské firmy CAF a objednaly si nové jednotky Velaro od Siemensu. Mezi Ankarou a Istanbulem se má přepravovat až 7,5 milionu cestujících ročně. **(PeŠT, gak)**

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Liberec – hotel Babylon ****

Přichází opět s nabídkou pouze pro naše klienty!
1 dospělý + 1 dítě do 12 let – 2 120 Kč/2 noci se snídaní
1 dospělý + 1 senior nad 60 let – 2 120 Kč/2 noci se snídaní
K tomu po celý pobyt neomezené vstupy do aquaparku, lunaparku, iqparku a nově i centra iQLANDIE – Science show, 400 moderních exponátů, experimentování v laboratořích a další inteligentní zábava v 4patrové budově naproti hotelovému komplexu. Tato akce platí pouze 4 vikendy v září!
Více informací na www.cdtravel.cz, rezervace na stechova@cdtravel.cz, tel.: 972 243 053



Bulharsko

Primorsko – hotel Queen Nelly****

4. 9.–11. 9. 2014, odlet z Prahy, cena: 6 500 Kč
11. 9.–18. 9. 2014, odlet z Prahy, cena: 5 900 Kč
2–3lůžkové pokoje s možností 1 přístýlky jsou vybaveny ledničkou, TV, wi-fi, vlastním soc. zařízením a balkonem. Všechny pokoje jsou klimatizované. Cena zahrnuje: dopravu včetně letištních tax a dalších poplatků, ubytování, stravování polopenze, transfer z letiště na místo a zpět, služby delegáta, komplexní cestovní pojištění.
Všechny ceny jsou uvedeny dotované pro zaměstnance SŽDC a Cargo.



Slovensko

Orava – hotel Studnička

Termín: 1. 7.–30. 9. 2014
Hotel s rodinnou atmosférou, 1–4lůžkové pokoje s vlastním sociálním zařízením, TV, cena: od 3 750 Kč za osobu na 7 nocí s polopenzí, dětská a seniorské slevy.



Slovensko

Nízké Tatry, Jasná – Wellness hotel Grand****

Termín: 1. 7.–31. 8. 2014, ZAVÁDĚCÍ CENY
Cena: 750 Kč/noc dospělý na lůžku, 590 Kč/noc dosp. na přístýlce, dítě 6–15 let pouze 85 Kč/noc na přístýlce, do 6 let zdarma
Cena zahrnuje: ubytování s bufetovou snídaní, min.délka pobytu 2 noci.



Vlakový poznávací zájezd

Toskánsko – krajinou vinic a renesančních umělců

Termín: 27. 10.–31. 10. 2014
Cena: 4 290 Kč, 2x ubytování se snídaní
Navštívíme renesanční Florencii, překrásnou Sienu, renesančními hradbami obklopené městečko Lucca, Pisu se světově známou šikmou věží či vesnici tisíce věží San Gimignano.
Pojeďte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova.

Více informací najdete na www.cdtravel.cz.

Hradčovice 1977: Příběh „moravské Stéblové“



CO SE STALO

Srážka Pn 64105 s Os 4104 v km 108,250 mezi stanicemi Kunovice a Hradčovice (trať 341).

NÁSLEDKY

Usmrcen strojvedoucí Os 4104 a čtyři cestující. Hmotná škoda cca 2,1 miliónu Kčs.

HLAVNÍ PŘÍČINA

Nedovolený odjezd Os 4104 ze stanice Hradčovice na traťovou kolej směr Kunovice bez řádné výpravy vstříc protijedoucímu Pn 64105.

ODPOVĚDNOST

Strojní četa Os 4104 (strojvedoucí + pomocník strojvedoucího).

Vlaková četa Os 4104.

Výpravní žst. Hradčovice (nezpravení lokomotivní čety Os 4104 o zamýšleném posunu).

Řekne-li se mlha a železniční nehoda, většině z nás se vybaví nejtragičtější událost na tuzemské železnici – srážka vlaků u Stéblové roku 1960. Za velmi podobných okolností se však odehrála i jiná tragédie o 17 let později na Moravě. Spojení husté mlhy a záměny návěstí tu sehrálo podobně katastrofální roli a i zde umírali lidé. Hradčovice na Vlárské dráze se v roce 1977 staly „moravskou Stéblovou“.

Pátek, jedenáctý listopad 1977. Na jihovýchodě Moravy panuje typicky pošmourné, vlhké a mlhavé podzimní počasí. Na Vlárské dráze se ve stanici Bylnice schyluje k zahájení výluky, a proto je z Uherského Ostrohu vypraven pracovní vlak sestávající ze sedmi nákladních vozů (tzv. chopperů) ložených štěrkem právě pro potřeby traťového hospodářství. V jeho čele supí jedna z posledních provozních parních lokomotiv depa Veselí nad Moravou – Štokr 556.0211. Jízda vlaku probíhá bez mimořádností až do Kunovic, kde je zastaven, aby dal přednost ranním dělnickým osobákům. Ve chvíli, kdy Štokr postává se soupravou v Kunovicích více než hodinu, vjíždí do sousední stanice Hradčovice osobní vlak 4104 jedoucí z Újezdce u Luhačovic do Brna.

Nedovolený odjezd místo posunu

V husté mlze dochází k první události, která odstartuje řetěz chyb. Strojvedoucí osobáku, který vedla Bardotka (v těchto končinách přezdívaná spíše Cecule) T 478.1063, zastavuje na první (průběžné) staniční koleji tak, že konec soupravy sestavený z vozů řady Bai (By) zasahuje až na vjezdové zhlaví. Vzhledem k tomu, že výpravčí v Hradčovicích přijal od kunovického kolegy pracovní vlak s tím, že v jeho stanici proběhne mimořádné křižování s Os 4104, dává proto souhlas s mimořádným posunem osobáku tak, aby byla souprava popotazena a uvolnila uherskobrodské zhlaví. Jenže o zamýšleném posunu nezpraví lokomotivní četu, ale pouze doprovod vlaku.

Průvodčí v mlze dává návěst Popotáhnout vyjádřenou svislým pohybem odshora dolů a zpět bílým světlem. Lokomotivní četa (podle dostupných zdrojů pravděpodobně pomocník strojvedoucího) návěst přijímá, ale protože Bardotka nabírá rychlost, je zřejmé, že návěst Popotáhnout byla zaměněna za návěst Odjezd. Jak je možné, že byla zaměněna bílá barva světla za zelenou, se už nikdy nedozvíme. Os 4104 vyráží na obsazenou trať, po které se blíží náklad, a jediný zaměstnanec na vlaku, který ví, že má být prováděn pouze posun – průvodčí – nezasáhne.

Snahy o zastavení selhaly

Lokomotivní četa si při nedovoleném odjezdu nevšimla ani odjezdového návěstidla v polo-



ze Stůj, ani toho, že došlo jízdou jejich vlaku k rozřezu výhybky. Bez reakce zůstává také návěst na vjezdovém návěstidle pro opačný směr, které dovoluje vjezd od Kunovic. I to by mohlo posádku varovat, v husté mlze je však šance takového zjištění mizivá. Toho si je dobře vědom hradčovický výpravčí, který takřka okamžitě žhavi traťový telefon a snaží se prostřednictvím hláskáře v Popovicích u Uherského Hradiště zastavit u oddílového návěstidla nebo návěstí Stůj, zastavte vlásky prostředky blízkící se náklad. Slova hláskáře „Už projel“ však pohřbívají veškeré šance.

Četu na Štokru zachránil kotel

Rychlost Pn 64105 byla asi 40 km/h, rychloměr Bardotky atakoval sedmdesátku. Strojvedoucí se uviděli na 50 metrů. Z děsivě vyhlížející hromady kovu se jako první sama vysvobodí strojní četa parní lokomotivy, které zachránil život dlouhý kotel Štokra. Přední podvozek Bardotky je zaklíněn pod běhoun páry a v troskách lokomotivy, které záhy vzplanou (oheň uhasila četa parní lokomotivy), nachází smrt strojvedoucí osobního vlaku. Jeho tělo bylo nalezeno v prostoru strojovny u parního generátoru. Usmrceni byli i čtyři cestující ve dvou zcela zdemolovaných „baikách“. Dalších pět lidí bylo těžce zraněno. Minimálně zvláštní byl přístup k přeživší posádce Štokra. Bezprostředně po nehodě byli oba muži jen zběžně prohlédnuti lékařem a hned poté podrobeni několikahodinovému výslechu na Veřejné bezpečnosti. Podle pamětníků byli strojvedoucí a topič orgány VB zpočátku označeni jako jasní viníci katastrofy.

Účet za tragédii kromě pěti lidských životů přesáhl dva miliony korun. Obě lokomotivy byly zrušeny, kromě dvou vozů Bai (By) byl zcela zničen i služební vůz řady D. S výjimkou počtu obětí (118 versus 5) je podobnost hradčovické nehody s tragédií u Stéblové až zarážející (záměna návěstí, marný pokus o zastavení vlaku na trati, přežití strojní čety lokomotivy, požár). Je proto skoro s podivem, že nejtragičtější železniční nehoda na našem území se nestala momentem a podle téměř shodného scénáře se odehrála po dlouhých 17 letech znovu. Její následky však našťastí nebyly tak tragické.

VOVČEK RUBEŠ

Za spolupráci děkujeme Leoši Tomančákovi.

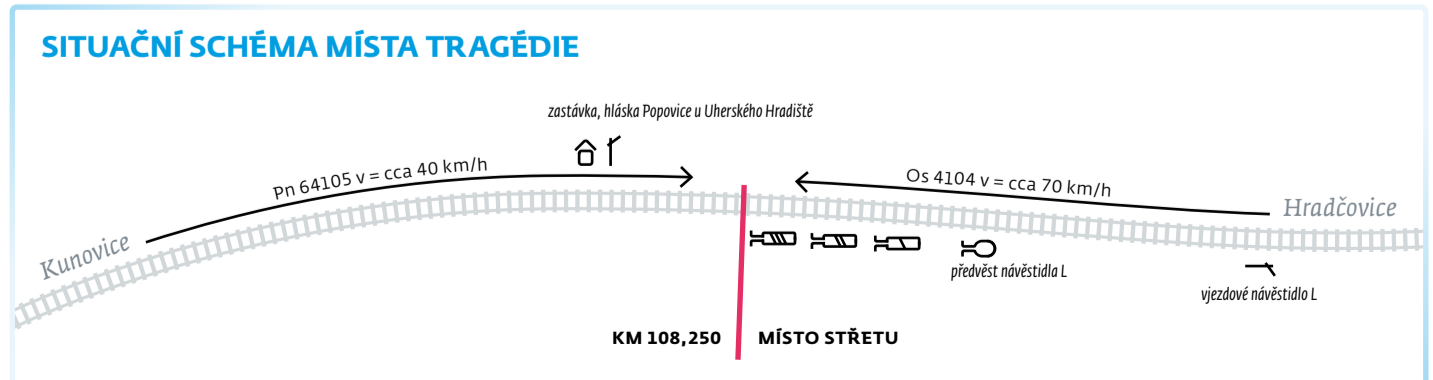




FOTO: AUTOR L&S

POŠTA

Byl jsem u nehody Meridianu v Bratislavě

Jakožto přímý účastník nehody expresu Meridian v Bratislavě dne 28. června 1977 si dovoluji reagovat na článek v Železničáři č. 13/2014, který se této tragédií věnoval. Trvám na tom, že můj kolega, strojevodoucí pan Šmída, nevyčerpal vzduch z hlavního potrubí, neboť se jedná o brzdu nevyčerpatelnou. Je pravda, že se několikrát snažil intenzivně brzdit, vzduch se do soupravy naplnil, ale nešel upustit! Brzdový účinek se tedy nemohl dostavit. Závada byla velmi jednoduchá – ucpané vzduchové potrubí průběžné brzdy. V potrubí se totiž vytvořila zpětná zátkovka. Tato tragická nehoda šlo částečně zabránit, kdyby byla v činnosti elektrodynamická brzda. Ta ale byla na stroji ES 499.0010 pro vykradení pulzního měniče vypnuta. Dále je s podivem, že se tenkrát nikdo nepozastavil nad výkonem služby vlakové čtyři. Zaráží mě, že doprovod nereguloval na návštěv Stůj, zastavte všemi prostředky, kterou jsem jako pomocník strojevodoucího opakovaně dával. Ani po 37 letech mi nikdo nebyl schopen odpovědět proč.

Mohu i dnes po letech znovu potvrdit, že můj kolega, strojevodoucí z LD Praha-střed, je bez viny! Tehdejší vyšetřující orgány FMD na tuto záadu přišly, ale nesmělo se o ní hovořit. Po události byl na mou osobu vyvíjen nátlak, abych řekl, kdo z nás dvou chtěl spáchat sebevraždu nebo sabotáž. Když jsem se proti tomuto nesmyslu ohradil, bylo mi sděleno, že jsem nedůvěryhodný svědek. Až po mé stížnosti adresované tehdejšímu generálnímu tajemníkovi KSČ Gustávu Husákovu byla nehoda znovu přešetřena, ovšem s tím verdiktem, že na vině je nesprávná manipulace s brzdícím, a tudíž vina padá na zahynuvšího kolegu. O hlouposti výsledku vyšetřování však hovoří předpis o brzdách v 15/1 a já předpokládám, že i tehdejší vyšetřovací orgány měly být schopny tento předpis v kontextu s událostí správně interpretovat. Bohužel se tak nestalo.

JIRÍ JÍLEK

Proč nové lince U28 ujíždějí přípoje?

Mám malou poznámku k článku Martina Haráka v čísle 14 Trať do Sebnitzu otevřena. Zahájení, resp. obnovení přeshraničního provozu z Dolní Poustevny do Sebnitzu a dále do Děčína, je bezesporu velmi významným činem. Poněkud zavádějící je ale tvrzení, že spojení je nyní díky nové trati dvakrát rychlejší. Z Dolní Poustevny do Děčína cestující sice opravdu dojezdí za avizovaných 65 minut, ale v Rumburku nenačkejí žádné přípoje. Pokud tedy cestující jede ze stanic před Rumburkem, znamená to pro něj (vlivem dlouhého čekání) podstatně delší cestovní dobu do Děčína přes Dolní Poustevnu ve srovnání s jízdou přes Jedlovou. V žádném případě nechci snižovat význam nového spojení. Ale netvrdil bych, že nové spojení nějak významně pomůže zaměstnanosti na Rumbursku.

SLAVOMIL HERYNK

O odpověď jsme požádali KČOD Ústí nad Labem:

Zahájení provozu na této lince uvítali hlavně občané z Dolní Poustevny, Mikulášovic a okolí. Starostové těchto měst očekávají, že občané mohou lépe dojet do Děčína nebo i Bad Schandau za práci. I když to není na první pohled patrné, při zavedení linky U28 bylo vytvořeno maximum možných přípojí. Podle současných možností (zejména stavu infrastruktury) byly upřednostněny přípoje vazy v Děčíně (přípoje na/od rychlíků z Prahy, osobních vlaků linky U1) a v Bad Schandau (přípoje na/od linky S1 směr Drážďany). Zmínované zkrácení cestovní doby jízdy přes německý Sebnitz se skutečně týká jen obyvatel části Šluknovského výběžku, kteří jedou do stanic od Dolní Poustevny až po Šluknov. Pro občany samotného Rumburku je výhodnější linka U8 přes Jedlovou, avšak je nutné zdůraznit, že Rumburk s Děčínem nyní spojuje o 8 párů vlaků více. Navíc dle průzkumu jezdí více cestujících linkou U8 jen do Rumburku. Proto i zdejší objednatel dopravy (Ústecký kraj) ve svých požadavcích upřednostňuje větší počet cestujících v přepravních proudech před menším.

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

Sucho na jižní Moravě letos parní nostalgii příliš nepřeje

V Jihomoravském kraji panovala v posledních měsících obrovská sucha prakticky beze srážek. Vzhledem k těmto nepříznivým okolnostem nemohly dvakrát vyjet parní lokomotivy mezi Břeclaví a Lednicí na tradiční jízdy v rámci vyhledávané akce Lednické parní léto. V čele historických souprav je proto musela nahradit diesellová lokomotiva Bardotka T 478.1001. Přesto si soupravy své cestující našly, mimo jiné také protože organizátoři přišli v letošní sezoně se zajímavou novinkou.

Každou poslední sobotu v měsíci, počínaje 31. květnem, měla v rámci Lednického parního léta jezdit parní lokomotiva Velký Býček 423.041, s historickými vozy 3. vozové třídy, takzvanými Rybáky. První jízdu opravdu vykonal zmíněný parní stroj 423.041, který byl zprovozněn po odstranění řady závad díky nadšencům z Depa kolejových vozidel Brno. Druhá, tedy červnová jízda byla ale na doporučení hasičské záchranné služby vedena pouze v diesellové trakci a do třetice se pára na vlaku sice znovu objevila, ale poslední červencová sobota byla ve znamení kombinované trakce. Na populární trati Břeclav – Boří les – Lednice byly k vidění hned dva stroje – již zmínovaná Bardotka T 478.1001, která byla postavena do čela vlaků jako přípězní, vlakovou lokomotivu poněkud neobvykle zastával parní stroj Šlechtična 475.101, který jel lesnatým Lednicko-valtickým areálem z bezpečnostních důvodů pouze jako nečinný. Na lednickém nádraží pak byla parní lokomotiva odpojena a celý den byla k dispozici malým i velkým zájemcům o železnici.

Tradičního Hurvínka doplňují velké stroje

Podle Michala Teplíka z brněnského Krajského centra osobní dopravy České dráhy navazují na loňskou úspěšnou sezonu a také letos nabízejí tradiční jízdy



historickým motorovým vozem zvaným Hurvínek z Břeclavi do Lednice. Ten vyrazí s cestujícími v nostalgické sezoně každou sobotu a neděli, poslední soboty v měsíci ale legendární červený motoráček z padesátých let minulého století nahrazuje souprava v čele s parní lokomotivou. Samozřejmě pouze tehdy, nehrozí-li nebezpečí požáru jako v červnu a červenci, kdy páru musela zastoupit Bardotka.



„Za lokomotivou se řadí historické vozy a součástí parního vlaku je i bufetový vůz s nabídkou občerstvení a populárních jihomoravských vín. Mezi Břeclaví a Lednicí zastavují vlaky ve všech stanicích i zastávkách, u parních vlaků je na zastávkách Poštorná, Charvátská Nová Ves a Lednice rybníky povolen nástup a výstup pouze do a z prvního vozu,“ vysvětluje Michal Teplík. Partnery, kteří historické vlaky na trati Břeclav – Lednice podporují,

jsou Jihomoravský kraj, obec Lednice, město Břeclav, Škoda Vagonka a.s., Lázně Perla Lednice a Tisk Pálka.

MARTIN HARÁK

KŘÍŽOVKA

O. Wilde (1854–1900) – britský spisovatel a dramatik: ZPOČÁTKU ŽENA ODOLÁVÁ MUŽOVU ÚTOKU, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: AŤON, MASKA	TRAMPSKÝ PRÍSTŘEŠEK	POUŠTĚNÍ VÝPRAVA	VELKÝ PESTRO-BAREVNÝ MOTYL	DLOUHÁ RADA	ZFUŠOVÁNO	DRUH LEMURA	NA ONO MÍSTO (ZASTAR.)	NEKLOKOTAT	AFRICKÝ ŽIRAFOVITÝ SAVEC	OBYVATEL MORAVSKÉHO MĚSTA	JEDNOTKA RYZEČSTÍ ZLATA	STARO-EGYPTSKÉ BOŽSTVO	KARTONOVÁ	NOVINKOU ZLEPŠIT	BRAZILSKÝ JEZDEC FORMULE 1	ORYPÁN	NEHROMADITI	NOHAMA POŠKOZOVÁN	ZKOUŠKA DOSPĚLOSTI
ATLETICKÝ VÝKON				BICÍ NÁSTROJ											MATEMATICKÝ JEDNOCLEN				
TAHLE				PANEČKU					DÁBEL						DRUH PALMY				
SIT ČERPACÍCH STANIC				AFROSIAT					ZNAČKA BOMBOU SLITINA MĚDI S CINEM						SYČENÍ				
TAJENKA															DEN VTYDNU				
	VETRÍK					OTOČKA						SETNINA				DVOJICE			
	POVEL KE STŘELBĚ					POLÉVKOVÝ KNEDLÍČEK						CHRAP					SLONÍ SPÍČÁK		
ZÁSTĚNA							HON				ANGLICKÁ LÁSKA				NOVO-ZELÁNSKÝ NELETAVÝ PTÁK				
UMÍNĚNÝ ZÁPOR				TO DRUHÉ			STARÉ VZTAŽNÉ ZÁJMENO				VYHYNULÝ NAJEZDNÍK				ROZPOČET (EKON.)				
NÁTER				OPRAVNA LODI			TO ZNAMENÁ (ZKR.)				RADOVÁ ČÍSLOVKA				PODLAHOVÉ KRYTINY (HOVOR.)				

AUTOR: PETR HAJMÍŠ

