



FOTO ČD, PIXMAC A ČTK

Dispečink a kontaktní centrum obstály v zatěžkávací zkoušce

Horké léto dispečerů a operátorů

Dispečink osobní dopavy a Kontaktní centrum ČD. Co mají tyto dvě klíčové složky Českých drah společného? Možná víc, než by se mohlo na první pohled zdát. Těžištěm jejich práce je rychlá a přesná komunikace, umění správně se rozhodnout. Zatímco dispečink prošel v posledních měsících zásadními změnami, kontaktní centrum na přesun do nových a kapacitnějších prostor ještě čeká. Dispečery a operátory spojuje i prověrka v podobě mimořádných událostí letošního léta. Díky obrovskému nasazení obstáli na výbornou.

Ledovková kalamita loni v prosinci ukázala, že během mimořádných událostí a živelných katastrof velkého rozsahu přesahuje vyžití dispečerského aparátu i zákaznických komunikačních linek únosnou mez. Národní dopravce proto přijal opatření, která přinesla nejen zněnu krizových scénářů, ale i zvýšení počtu síťových dispečerů i jednotlivých regionálních dispečinků a vybudování nového kontaktního centra. Na prověření účinnosti těchto změn jsme bohužel nemuseli čekat dlouho. Křesť ohněm přišel nejen s tragédií ve Studénce a dalšími mimořádnostmi, ale i s letošním extrémně horkým létem. Svě přináší i značná výluková činnost, kterou doprovázejí různé provozní poruchy.

Posily se osvědčily

Dispečink osobní dopavy se rozšířil v průběhu května a června o 18 nových dispečerek a dispečerů. Mimochodem žen v této profesi zaměstnávají České dráhy skoro 20 procent, na brněnském regionálním dispečinku je dokonce téměř stejný počet mužů a žen. Český národní dopravce se tak v ohledu zapojení žen dostal na jedno z předních míst v Evropě.

Nové pracující na regionálních dispečinkách v Praze a Brně přes den čtyři zaměstnanci, v noci tři. Regionální dispečink v Plzni je obsazen přes den třemi dispečery a v noci dvěma. Na síťovém dispečinku slouží v denních směnách pět a v noci tři dispečeri. Hlavním motivem posílení byla snaha zlepšit komunikaci

s vlakovými četami, umožnit klíčovými dispečerům soustředit se jen na řízení situace a zlepšit distribuci informací o mimořádnostech pro cestující i kolegy. Změnilo se proto rozdělení pravomocí mezi dispečery, byly definovány tzv. klíčové posty.

Vyžití kvůli Studénce vzrostlo o 400 procent

Nehoda ve Studénce prověřila tento systém v praxi. „K řešení této nepříjemnosti se dostalo i několik nových kolegů a kolegů a jsem rád, že dispečink byl již posílený. I tak jsme operativně zesílili pracoviště brněnského regionálního dispečinku. Ten zajistil a koordinoval přes dvacítku autobusů a vyřídil na 1 500 hovorů v délce přes tisíc minut, což je troj až čtyřnásobek běžného vyžití,“ popsal situaci po nehodě šéfdispečer ČD Lukáš Zástěra.

Síťový dispečink se také zabýval desítkami dálkových vlaků, jeho tým „krmil“ informační systém MIMO, ze kterého jsou distribuovány informace pro cestující, zaměstnance Českých drah i některé ze SŽDC. V onen den došlo k několika jiným mimořádnostem, například k poruše trakčního vedení ve stanici Praha-Vršovice, srážce s osobou u Karlových Varů, objevily se i četné poruchy lokomotiv a vozů vlivem extrémních teplot. S tím vším si dispečink poradil velmi dynamicky. Jen informace o mimořádnosti ve Studénce byly v ten den aktualizovány celkem 92krát. → Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Umění improvizace je stále nejcennější

Události posledních dnů a týdnů ukazují, že jak dispečink osobní dopavy, tak i kontaktní centrum jsou stále více nezastupitelné. I to byl jeden z důvodů, proč obě tato pracoviště v uplynulém období personálně posílila. Nejde jen o nehody. Dispečeri a operátoři musejí denně řešit mimořádnosti počínající závada-



Ludka Hnulíková
Feditelka Odboru provozu osobní dopavy

mi na vozidlech přes neobvykle rozsáhlou výlukovou činnost až po vážné mimořádné události. Například kvůli nehodě ve Studénce proběhlo čtyřikrát více telefonních hovorů mezi vlakovými četami a dispečery ve srovnání s průměrným provozem. Za takových okolností bude jakkoli personálně a technicky vybavený dispečink vždy vyčerpán na plno.

Otázkou k řešení je proto nutnost obrátit informační tok. Plně si uvědomujeme, že ve chvíli větší mimořádnosti jsou telefonní linky i přes jejich posílení přetížené a vlakové čety se dispečerům nemohou vždy rychle dovolat. K urychlení komunikace je proto vyvíjen nový informační systém. „Hlad“ po informacích není však jen od provozních zaměstnanců, na tisíce dotazů od cestujících odpovídá denně kontaktní centrum. Operátoři se mohou připravit na složité výluky, jakákoli mimořádnost však znamená skokový nárůst poptávky po informacích. Věřím, že nový systém kontaktního centra zvýší operativnost pracoviště.

Jakkoli dokáže technika pomoci, jsem si vědoma toho, že hlavní tíha bude stále ležet na člověku. A nejen na dispečerském aparátu – jeho očima jsou vlakové čety a strojvedoucí, případně dispečeri SŽDC. Poděkování zasluhují všichni. Za profesionalitu, nasazení a schopnost improvizace, která je pro národní dopravce stále nejcennější.

INFORMUJEME

Škola opět volá, na žáky a studenty letos čeká bonus

Prázdny se kvapem blíží k závěru a na dveře pomalu klepou školní povinnosti. Za vzděláním vyrážejí vlaky Českých drah tisíce dětí a studentů. Aby měli cestování výhodnější, mohou si pořídit některé z nabízených produktů. Už ve čtvrtek 20. srpna začíná předprodej žákovského jízdného, které platí od 1. 9. 2015, a ověřují se i žákovské průkazy pro nový školní rok. Protože žákovské jízdné je sleva nařízená ministerstvem financí, má pevně stanovené podmínky. Na co se připravit?

Nárok na slevu mají žáci a studenti do 26 let všech škol v ČR a v zahraničí, u nichž je studium postavené na úrovni studia na základní, střední nebo vysoké škole v Česku. Musí se ale jednat o denní nebo u vysokých škol prezenční formu studia. Uplatnit slevu mohou žáci pouze ze stanice ležící místně nebo časově nejbližší trvalému bydlišti žáka nebo z pohraničního bodu, pokud žák trvale bydlí v zahraničí, a to do stanice místně nebo časově nejbližší sídla školy.

Sleva pouze pro 2. třídu

Ve vlacích ČD se sleva pro žáky poskytuje pouze ve 2. třídě a koupit si lze jízdenky jedním směrem, zpáteční a tratové týdenní, měsíční i čtvrtletní. Držitelé žákovských průkazů mají nárok na zlevněné ceny všech Akčních jízdenek včetně novinky SuperAkční jízdenka (akční jízdenka vázaná na vlak). Například žákovskou jízdenku Praha – Ostrava lze pořídit již za 104 Kč. Nárok na žákovské jízdné musí cestující doložit žákovským průkazem, který si lze ve variantě pro žáky do 15 let (žluto-modrý) nebo pro žáky a studenty 15–26 let (oranžový) zakoupit u pokladních přepážek ČD za 2 Kč.

Nezbytné je ověření průkazu

Aby mohl být průkaz platný, musí být jeho platnost ověřena dopravcem, jehož zaměstnanec zkontroluje podle ministerstvem dopavy stanovené metodiky správnost údajů vyplněných žákem a školou. U ČD tuto činnost provádí pokladník a podmínky jsou stanovené v tarifu TR10. Pokud je vše v pořádku, opatří pokladník průkaz hologramem a přelepí

lícovou stranu průhlednou fólií. Za ověření žákovského průkazu u pokladní přepážky ČD zaplatí žák 50 Kč.

Průkaz pro žáky do 15 let lze potvrdit maximálně na čtyři po sobě jdoucí školní roky, nejpozději však do dne, který předchází dni 15. narozenin. Student si musí ale každoročně nechat potvrdit, že i v následujícím roce pokračuje ve školní docházce. Průkaz pro žáky a studenty ve věku 15–26 let lze potvrdit maximálně do 30. 6. 2016 nebo u studentů vysokých škol maximálně na 12 měsíců ode dne potvrzení, nejpozději však do 31. 10. 2016, případně do dne, který předchází dni 26. narozenin.

Na žákovské jízdné lze cestovat celoročně, s výjimkou července a srpna, přestože tyto měsíce mohou být započteny do doby platnosti potvrzeného průkazu a i v těchto měsících mohou probíhat školou požadované akce. Pokud lze nárok na žákovské jízdné uplatnit pouze v pracovní dny nebo pouze ve dnech, kdy probíhá výuka, musí to být školou na průkazu vyznačeno a potvrzeno.

Nový bonus pro věrné cestující

Již několik let lze kombinovat za účelem dosažení vyšší slevy žákovské jízdné a slevy IN 25 nebo IN 50 (za speciální pořizovací ceny pro cestující do 26 let) na In Kartě, nicméně dosud bylo vždy nutno současně předkládat In Kartu i žákovský průkaz. Od 20. 8. 2015 však bude umožněno nahrání platného žákovského průkazu (i více průkazů, pokud je to v souladu s tarifními podmínkami) u kterékoli pokladní přepážky ČD do vlastní In Karty 2. generace (nový typ In Karty vystavovaný po 1. 6. 2015). Nově tak budou tyto cestující předkládat u pokladních přepážek nebo ve vlacích ČD k ověření nároku na žákovské jízdné pouze In Kartu. Žákovský průkaz nelze nahrát do staršího typu In Karty 1. generace a žák není zproštěn povinnosti mít papírový žákovský průkaz u sebe. Žáci ale mohou žádat o nový typ In Karty.

Od 15. září do 31. října bude probíhat akce pro držitele karty ISIC, kteří si budou moci zakoupit In Kartu se slevou IN 25 na 3 roky jen za 390 Kč. **ROMAN ŠULC**

Péče o vozidlový park aneb opravárenství

Víte, že každé z téměř 3 500 vozidel Českých drah se musí pravidelně udržovat v DKV?

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7



PRO ZAMĚSTNANCE



Horké léto našich dispečerů a operátorů

Nezapomeňte požádat o výměnu In Karty!

Připomínáme, že probíhá výměna In Karet. Týká se všech zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků, kteří již mají propadlou platnost (uvedena je na lící straně dokladu), nebo dojde k ukončení platnosti v období do 1. ledna 2016. Do uzávěrky čísla bylo podáno bezmála 3 000 žádostí. Výměna probíhá v následujících termínech:

- **15. 7.–31. 8. 2015** (probíhá!) zaměstnanci Generálního ředitelství ČD
- **1. 8.–30. 9. 2015** (probíhá!) ostatní zaměstnanci akciové společnosti České dráhy
- **1. 10.–31. 10. 2015** zaměstnanci dceřiné společnosti ČD Cargo
- **1. 11.–30. 11. 2015** zaměstnanci státní organizace Správa železniční dopravní cesty
- **1. 12.–20. 12. 2015** zaměstnanci ostatních dceřiných společností ČD, zaměstnanci Ministerstva dopravy ČR, zaměstnanci Drážního úřadu
- **1. 1. 2016–30. 4. 2016** důchodci a pozůstalí zaměstnanců

Termíny platí i pro rodinné příslušníky uvedených skupin! Pokud platnost vaší In Karty vyprší až po 1. lednu 2016, dojde k výměně nejpozději dva měsíce před vypršením lhůty. Držitelům In Karet s prošlou platností, kteří se nezúčastní výměny ve stanoveném termínu, budou karty zablokovány nejpozději k 30. 6. 2016.



Postup při výměně:

1. Zaplatit u pokladní přepážky ČD poplatek (Duplikát služební In Karty) 100 Kč.
2. Zažádat o výměnu na příslušném personálním oddělení a při žádosti doložit poplatek 100 Kč, fotografii a stávající In Karty.
3. Po výrobě nové In Karty bude zaměstnanec vyzván k vyzvednutí.

K žádosti o výměnu duplikátu In Karty je požadována z důvodu aktualizace nová barevná fotografie o rozměrech 35 x 45 mm, čelní pohled s neutrálním pozadím. Musí odpovídat aktuální podobě žadatele. Na zadní stranu fotografie žadatel napíše své příjmení a datum narození.

Původní In Karta zůstává platná až do doby fyzické výměny za novou. Žadatel obdrží po podání žádosti na personálním oddělení doklad s uvedením předpokládané doby a místa výdeje nové In Karty. (op)

→ Pokračování ze strany 1

Technika není všemocná

Práce dispečinku se odvíjí také od vývoje techniky a informačních systémů. „Na jedné straně informační systémy hodně pomáhají, na druhé straně to odbourává určité dovednosti lidí. Jako kontroverzní vnímám nutnost podřizovat se vývoji informačních systémů SŽDC, což pro nás není lehké a mám dojem, že tyto změny pro nás dopravce nejsou přínosem,“ říká Lukáš Zástěra. Přesto je ve vývoji jedna novinka, která by měla výrazně pomoci. „Pracovně jí říkáme KRIZO a jde o informační systém pro komunikaci mezi vlakovými četami a dispečinkem bez telefonních hovorů. Dispečink by mohl být upozorněn lépe na závažné záležitosti. Dnes se vlaková četa ve složitých situacích nemusí dovolat a důležité tak může zapadnout,“ vysvětluje.

Další vývoj dispečinku se bude ubírat směrem k lepšímu soustředění informací o výlukách a jejich sdílení mezi dispečery samotnými. Zapojí se také do dalšího úkolu, například přepravy vozíčkářů a skupin. „Dotahujeme také poslední detaily pro intenzivnější spolupráci s hasiči IZS, což oceníme zejména při těch nejtěžších situacích typu Studénka,“ plánuje Lukáš Zástěra.

„Rozsazení“ dispečerů práci zkomplikuje

Dalším aspektem, který se stále více zohledňuje v práci dispečerů ČD, je rostoucí počet tratí s dálkovým řízením SŽDC. Získat relevantní informace ve chvíli, kdy ve stanicích není žádný personál je komplikovanější. Dalším vlivem je plánované „rozsazení“ dispečerů ČD a SŽDC. Nyní sídlí pod jednou střechou a obě složky mohou komunikovat osobně, což bude brzy minulostí. Sdílení informací pak bude možné jen telefonicky a elektronicky.

Kontaktní centrum pod palbou „výlukových“ dotazů

Podobně jako dispečerů si letošní léto „užívají“ operátoři Kontaktního centra ČD (KC). Počty volajících za měsíc červenec pokořily veškeré rekordy. Přes 100 tisíc hovorů znamenalo meziroční nárůst o přibližně 100 procent a vedoucí KC



FOTO MARTIN HANÁK

Petr Gregor se obává, že je to na hranici možností dokonce i nového pražského KC, do jehož prostor by se měli operátoři co nevidět přemístit. Takovému náporu nestačí ani personální kapacita, byt byla posílána. „V červnu jsme posílali o čtyři kolegy, v červenci o dva a sedmý by měl

nastoupit v září, ale potřebovali bychom jejich nejméně devět,“ vypočítává Petr Gregor a poznamenává, že další nárůst záteže lze očekávat, až začne v souladu s mezinárodními závazky telefonicky prodeje mezinárodních jízdních dokladů osobám s omezeným pohybem.

V Horažďovicích se bočně srazily dva rychlíky

Přibližně padesát zraněných, z toho sedm středně těžce, a hmotné škody v řádech milionů korun si vyžádala nehoda dvou vlaků v Horažďovicích předměstí na Klatovsku. V úterý 4. srpna vykolejily dva poslední vagony rychlíku 668 Rožmberk jedoucího z Brna a Českých Budějovic do Plzně a narazily do přední části protisměrného rychlíku, který stál na vedlejší koleji. Nikdo naštěstí nebyl v ohrožení života, do nemocnic na ošetření lékaři odvezli 15 lidí. Stanice Horažďovice předměstí byla mimo provoz celých 24 hodin, místo vlaků mezi Nepomukem a Strakoncem jezdily autobusy. Omezení se dotklo desítek spojů, které měly až půlhodinové zpoždění.

Co se vlastně na trati odehrálo a proč se oba rychlíky bočně srazily? Za vše podle prvních zjištění Drážní inspekce může špatně přehozená výhybka. Ta byla přestavěna přímo pod projíždějícím vlakem. „Proto jeho poslední a předposlední vůz vykolejil a narazil do přední části rychlíku Vajgar, který jel z Plzně do Brna. Mimo trať se ocitla i jeho lokomotiva,“ řekl náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Výhybky se podle něj přehazují ručně. Mají



FOTO ČTK

ovšem zabezpečovací zařízení, které má nehodu zabránit. „To zrovna mělo poruchu. Předpisy nicméně počítají i s tímto stavem a řeší, jak v takovém případě postupovat. Kvůli rekonstrukci trati se výhybka přesunula za oblouk trati, kam

ale není vidět. Drážní inspekce proto nyní zjišťuje, zda výhybkáři dodrželi všechny dané postupy,“ doplnil Kučera. Případem se zabývá také policie pro podezření z obecného ohrožení z nedbalosti. Nikdo však zatím nebyl obviněn.

Vyprošťování vagonů trvalo hodiny

Odstraňování následků nehody se protáhlo na dlouhé hodiny. Nasazen musel být těžký vyprošťovací tank. Po jedné koleji se začalo jezdit až druhý den krátce po 14. hodině. Během noci se drážním hasičům podařilo odklidit oba vykolejené vagony. Nejdříve je dostali mimo kolejiště na pole, poté je pracovníci Českých drah rozebrali na součásti a dovezli do depa. Opravovat se nebudou a zamíří do šrotu.

Pak přišla na řadu lokomotiva, což bylo nejsložitější. Vrácení devadesátitunového stroje zpět na koleje bylo velice náročné, protože oblouk trati komplikoval použití jeřábu. Při nehodě vznikla na lokomotivě a vagoně škoda 12 milionů, škoda na desítkách metrů poničených kolejí je půl milionu korun.

Plně obnovit provoz na trati mezi Horažďovicemi a Nepomukem se podařilo ve čtvrtek 6. srpna po polední. České dráhy původně předpokládaly, že po jedné koleji se bude v místě havárie jezdit až do sobotního poledne, nakonec se ale odklizení následků srážky podařilo výrazně urychlit. (PETR SLONEK)

Legendární ikony večerníčků zdobí railjet a Pendolino

Bobek, víla Amálka, nešikovné Pat a Mat či Maxipes Fík. Tyto i mnohé další malým i dospělým divákům dobře známé postavy z animovaných večerníčků se objevily na vlacích Českých drah. Konkrétně na jednotce Pendolino a na railjetu. Národní dopravce takto vyzdobil svou flotilu v rámci oslav 50. výročí večerníčků. Pendolino na vnitrostátních trasách a railjet na trase Praha/Craze usnadní rodinám cestovat na pražskou výstavu, kterou Česká televize spolupopřádá s Národní galerií a Museem Kampa.

Na výstavu za poloviční cenu

Večerníček se na obrazovkách Československé a později České televize objevuje už padesát let, a je tak jedním z nejstarších televizních pořadů v celé Evropě. Jeho historie je zároveň historií proslulé české animátorské školy, na kterou



FOTO JAN CHALOUPKA

dodnes navazují tvůrci nejen u nás. Výstava ve Valdštejnské jízdárně a Museu Kampa zábavnou formou mapuje nejdůležitější okamžiky pěti dekad, během

nichž se v Česku večerníčky tvoří a vysílají. Expozice je naplánována až do 15. září letošního roku. České dráhy se proto rozhodly ulehčit cestu na výstavu i zá-

jemcům z dalších regionů a nabídnou návštěvníkům expozice padesátiprocentní slevu na jízdné. Jediné, co pro její získání cestující musejí udělat, je za-

koupit si v místě odjezdu v České republice zpáteční jízdenku s označením „VLAK+ 50 let Večerníček“ do kterékoli železniční stanice v Praze a tu si následně nechat potvrdit v pokladně Museu Kampa nebo Valdštejnské jízdárny. Zpáteční cestu pak mají fakticky zdarma.

„Věřím, že tato akce přivede do vlaků další zákazníky,“ řekl předseda představenstva ČD Pavel Krtek. „S Českou televizí jsme spolupracovali už v minulosti. Například se na našich lokomotivách objevily maskot sbírky Pomozte dětem. Nové polepy s populárními postavkami budou pro změnu vozit naše nejlepší jednotky – railjet a Pendolino.“

V soupravách railjet na lince Praha – Brno – Wien – Craze, ale i v dalších vlacích EC/IC na lince Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina, funguje rovněž malé dětské kino, kde mohou děti při cestě sledovat pohádkové příběhy Večerníčka. (PES)

Hradec Králové se v sobotu 26. září promění v železniční město. Právě tady totiž letos zakotví každoroční hlavní svátek tuzemské dráhy. Připomene bohatou historii tohoto druhu dopravy na našem území. Těšit se tak opět můžete na pestrý doprovodný program.



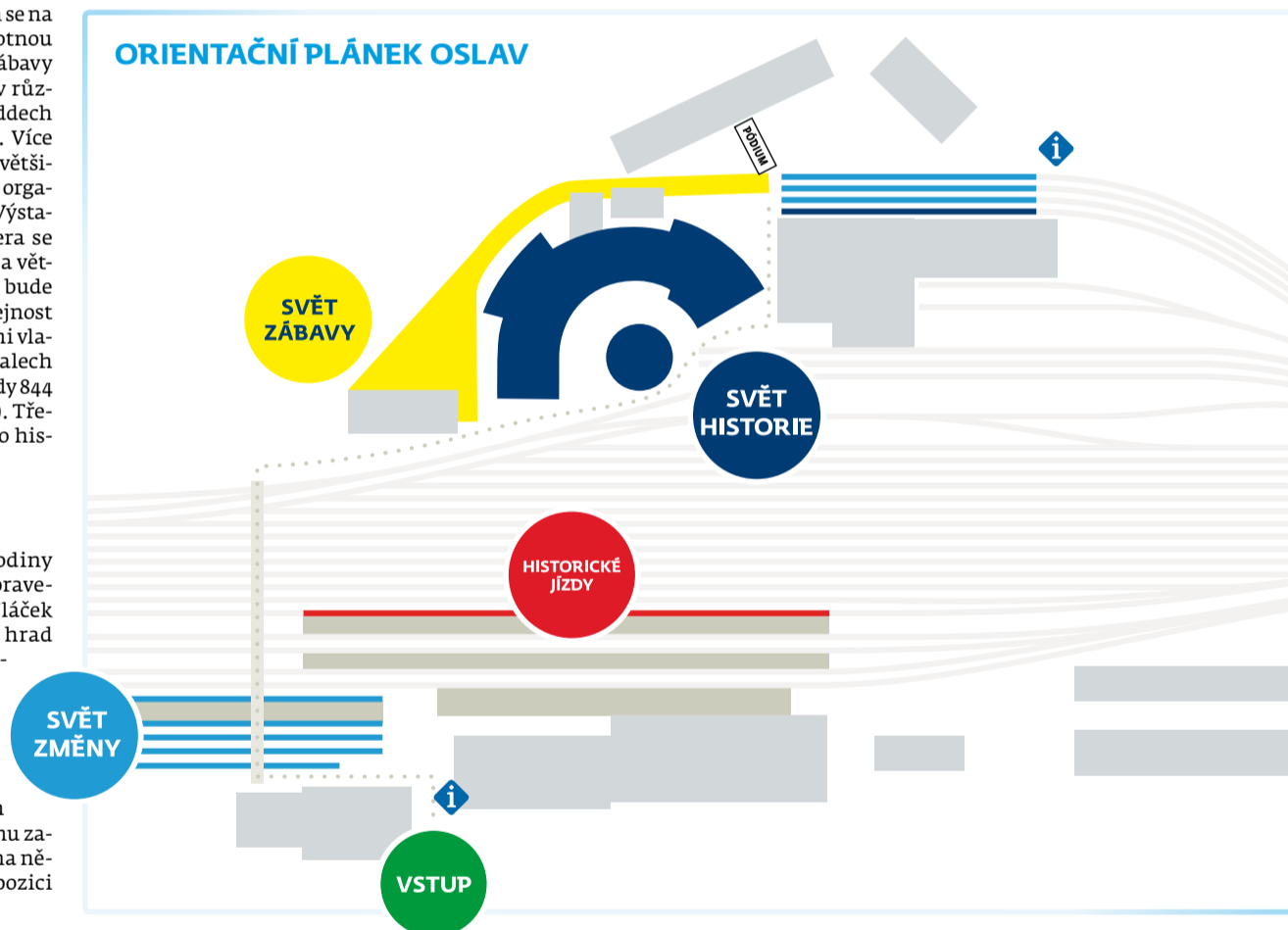
Blíží se Den železnice, svátek letos hostí Hradec Králové

Podobně jako v letech minulých se na Dni železnice v harmonii protnou tři světy. Svět historie, svět zábavy a svět změny naleznou své místo v různých částech železniční stanice a oddech a poučení tu najdou dospělí i děti. Více napoví plánec, ale prozradíme, že většinu moderních vystavených vozidel organizátoři soustředí u nástupiště 1a. Výstava k dvojitému výročí Jana Pernera se odehraje na panelech ve vestibulu a větší atrakcí a část výstavy vozidel bude připravena v depu. K němu se veřejnost dostane po lávce anebo kyvadlovými vlaky jezdícími v pravidelných intervalech tvořenými motorovou jednotkou řady 844 (dvakrát za hodinu v obou směrech). Třetí nástupiště má být vyhrazeno pro historické vlaky a „pendly“ do depa.

Na nejmenší čekají hry a soutěže

Hlavně do světa zábavy zamíří rodiny s dětmi. Pro nejmenší budou připraveny hry a soutěže, dětské divadlo, Vláček hráček, kreativní stany, skákací hrad a projekce v kinematovlaku. Vítaanou atrakcí se nepochybně stane jízda na historických drezínách, které se uskuteční rovněž v prostoru lokomotivního depa. Do Hradce Králové zavítají také železniční modeláři s kolejištěm ve vagoně. Rodiče mohou pro změnu zamířit do velkého pivního stanu. I na několika místech depa budou k dispozici další možnosti občerstvení.

ORIENTAČNÍ PLÁNEK OSLAV



Historie pro tatínky

Zvídaví otcové jistě zabloudí do světa historie. Jeho nosným prvkem budou samozřejmě vystavená dobová kolejová vozidla – od salonních vozů Masaryk a Husák až po historická hnací vozidla. Zástupkyně parní trakce z parku DHV Lužná a VUZ, kterých by mělo dorazit osm (namátkou 475.179, 556.0506 a třeba T 466.0007), navodí stylový kolorit dob tak jako před lety. Dýmající parní krasavice by měly vyjet s dvanácti zvláštními vlaky na většinu okolních tratí tak, jak to dovolí výlukové práce (například velmi omezené možnosti jsou ve směru do Pardubic). K vidění budou i historické stroje novějších tratí. Zapomenout nelze ani na tak trochu utajené místo. Své brány otevře expozice návštěvní a sdělovací techniky v objektu společnosti Signalmont v Kydlínovské ulici a návštěvníky z Hradce Králové hl. n. sem přiveze kyvadlový vlak tvořený Regionovou.

Přijede také InterPanter

Svět změny by měl nalákat všechny generace a v duchu nové kampaně národního dopravce, která zde fakticky bude startovat, ukázat České dráhy jako moderního národního dopravce. Na národním Dni železnice by se rovněž měla odehrát premiéra TV spotu k nové reklamní kampani ČD.

Nejmodernější vozidlový park tu na výstavě bude reprezentovat místní RegioPanter i nový InterPanter, RegioShark i RegioSpider, lokomotiva řady 380 a nově modernizovaný vůz 1. třídy pro linku do Hamburku. U 1a nástupiště spočine i netrakovní jednotka ČD railjet, jež by měla dorazit coby protokolární vlak. Odjezd rj z Prahy hl. n. v 8.08, odjezd zpět z Hradce Králové v 16.55. Veřejnosti se vzhledem k očekávanému velkému zájmu doporučuje rezervovat si místo. Nebude chybět překvapení a připraven je i atraktivní večerní program.

Každopádně si už nyní zaškrtněte v kalendáři sobotu 26. září od 10 hodin.

MARTIN NAVRÁTIL

Do Litovle za pivem a muzikou odvezl fanoušky Pilštyk

Historický vlak v čele s muzejní lokomotivou slangově nazvanou Pilštyk vypravily druhou srpnovou sobotu České dráhy. Historická souprava zamířila na tradiční kulturní akci Litovelský otvírák, která se letos uskutečnila už po jednaté. Poté se vydala na polookružní jízdu z olomouckého hlavního nádraží přes Červenku, Litovel, Senici na Hané do stanice Olomouc-Nová Ulice, odkud se stejnou cestou vracela zpět do hanácké metropole.

Místo Rosničky jel diesel

V čele vlaku nejela původně ohlášená parní lokomotiva Rosnička 464.202, a to kvůli hrozbě požárů v extrémně horkém dni, jakým byla právě sobota 8. srpna. „Snad nebyli milovníci železniční nostalgie moc zklamáni, když se nemohli zúčastnit zbrojení parního stroje v Senici na Hané a Rosničku si vyfotit. Věřím, že jim byl dostatečnou satisfakcí krásně zrekonstruovaný Pilštyk, neboli lokomotiva původního označení T 466.007 z Depa historických vozidel ČD v Olomouci. S tímto strojem se veřejnost dnes už běžně nesetká. Jsem přesvědčena, že většina železničních fandů i zákazníků po-

chopila operativní řešení, k němuž jsme přistoupili v souvislosti s dlouhotrvajícím suchem a vysokými teplotami a také na základě stanovisek Hasičského záchranného sboru Olomouckého kraje a drážních hasičů,“ vysvětlila ředitelka Regionálního obchodního centra ČD Olomouc Hana Motyková.

Na jízdu zvláštním vlakem do Litovle za zážitky České dráhy nabídl cenově výhodné úsekové jízdenky, nejmenší děti cestovaly zdarma a jako malá kompenzace za nastalé komplikace s náhradním strojem byla všem cestujícím rozdávána balená voda, která v těchto teplejších dnech přišla jistě vhod, a drobné předměty, například odznaky nebo balonky. „I přes velké horko jsme vlakem svezli desítky dospělých i dětí, z nichž se leckteří zastavili i v našem firemním stánku ve stanici Litovel předměstí, kde byly k dostání nejen prodejní předměty s železniční tematikou, ale i řada propagačních materiálů s regionální tematikou,“ informovala ředitelka. Akci podpořily i dceřiné společnosti Českých drah – Výzkumný Ústav Železniční a DPOV a také město Litovel.



V CÍLI. Pilštyk s Rybákem právě dorazil do stanice Litovel předměstí.

FOTO AUTOR

Atraktivní kapely pro každého

Jedinečný zážitek si mohla veřejnost zpestřit také prohlídkou Litovle, kde se mimo jiné konal den otevřených dveří místního pivovaru. Současně byly lákadlem tři speciální prohlídkové okruhy městem nebo výstava dětských kočárků v prostorách Turistického informačního centra. Kdo chtěl, mohl se vydat stezkou „Historická Litovel“, kde bylo možné navštívit stálou expozici představující litovelská řemesla z první poloviny 20. století. Ti, co mají raději toučky zelení, si mohli projít stezkou „Kolem litovelských rybníků“, nebo stezkou „Hvězda“ vedoucí stejnojmennou přírodní památkou. V areálu litovelského pivovaru si navíc dali dostaveníčko příznivci dobrého pivního moku a také muziky.

Návštěvníky potěšilo jak vystoupení známých českých a slovenských interpretů, tak i ochutnávka litovelských pivních speciálů. Program hlavní scény začal vystoupením skupiny Litovel a také kapely Karla Kahovce s Viktorem Sodomou. Nechyběl ani Peter Nagy s kapelou Indigo, která zajela do Litovle v rámci turné oslavujícího třicet let působení na hudební scéně.

MARTIN HARÁK

Koncert kladiv, šroubováků péče

Strojvedoucí odstaví vozidlo v depu a strojmistři předá knihu oprav. Pro něj směna končí. Na scénu teď vstupují správkaři a technici, o každou soupravu je totiž potřeba se náležitě postarat. Rozsah opravárenství národního dopravce asi nejlépe dokumentuje právě počet provozovaných vozidel. Je jich přes tři a půl tisíce. To jsou stovky lidí po celé republice, roztáčejí dny i noci soukolí údržby a oprav, a také stovky milionů korun, které udržení mamutího parku v provozu ročně stojí.

Je to tak trošku nekonečný příběh starý stejně jako dráha sama. Péče o vozidla je neméně důležitá jako jejich provozování a bez armády zámečníků, motorářů, brzdařů, elektroniků a dalších profesí by nevyjel ani jeden vlak. Jen se o nich nemluví tak často, jako o strojvedoucích nebo vlakových četách, zůstávají tak trošku ve stínu správkárenských hal a rotund. A je to velká škoda, protože svět těchto „držních doktorů“ je neméně fascinující. Pokusíme se vám proto pootevřít vrata do dep kolejových vozidel a pochopit, jak náročná je péče o největší vozidlový park v zemi.

Ten dělá to a ten zas tohle. A všichni RegioPantery

Centrem dění je pět dep kolejových vozidel (DKV Plzeň, Praha, Česká Třebová, Olomouc, Brno), respektive jejich provozní jednotky. Principiálně se péče o vozidla v jednotlivých depech neliší, specializace na konkrétní typy oprav nebo řad však každé z nich trošku odlišuje. Logickým aspektem určujícím vymezení opravárenských kapacit je poloha na síti vzhledem k napájecí soustavě a také dislokace jednotlivých řad vozidel. Zatímco brněnské DKV je specializováno na střídavé stroje, v DKV Olomouc a Praha se zaměřují zejména na stejnosměrné. „Dvousystémové“ je zase DKV Plzeň, českořebovští se věnují vedle svých stejnosměrných lokomotiv hojně také motorové trakci. Druhá a typová vyhraněnost se samozřejmě výrazně překrývá a našli bychom celou řadu příkladů. Jedním z nich jsou například elektrické jednotky RegioPanter. Ve stejnosměrné nebo dvousystémové verzi jsou dislokovány ve všech pěti depech. Tyto nové vlaky jsou buď ještě v záruce, nebo jim garance právě končí. Vlastními silami je udržuje již většina dep, včetně periodických prohlídek všech rozsahů. Výrobce zajišťuje pouze opravy garančních závad v rámci smluvních ujednání.

Malé opravy „doma“, velký servis externě

Co všechno musí stroje podstoupit, aby byly v kondici, a jak často? Základním ukazatelem, od kterého se odvíjí har-



monogram údržby, je kilometrický průběh. Podobně jako plán servisních prohlídek u auta je sledován „nájezd“ každé lokomotivy, vozu nebo jednotky a v přesně daných intervalech (ty se liší řadou) je provedena plánovaná údržba. Rozsáhlejší úkony, jako jsou například vyvazovací nebo hlavní opravy, provádí buď dceřiná společnost DPOV, externí opravci, případně přímo výrobní závody (např. vyvazovací opravy řady 380 zajišťuje Pars Nova). Jednotlivá DKV se zabývají periodickou údržbou do stupně malé prohlídky (u vozů do velké prohlídky) a neplánovanými opravami. Jejich vznik je z rozmanitých důvodů, avšak stále větší podíl neplánovaných oprav je zaviněn následky střetů a častějšími prudkými klimatickými změnami, jako jsou například bouřky či průtrže mračen. Je nasnadě, že i přes veškerou

péči zejména starší vozidla (nebo naopak zcela nová vlivem dětských nemocí) vykazují větší procento poruchovosti a jejich opravy se musí řešit vlastními kapacitami co možná nejrychleji.

Oproti dřívějším dobám se mění i kompetence a zastupitelnost jednotlivých opravárenských profesí. Zatímco



navky na potřebné opravy, případně popisují konkrétní projevy závad. Knihu oprav odevzdá po ukončení směny v domovském depu strojvedoucí strojmistři, který následně sepíše servisní hlášení, jež předá odpovědnému mistrovi. Ten rozdělí servisní úkony jednotlivým specialistům. Důležitý je samozřejmě také přístup k jednotlivým konstrukčním celkům. Například vozidla elektrické trakce jsou proto přistavována k prohlídkové lánce, ze které se kontrolují komponenty elektrické výzbroje na střeše vozidla, např. sběrače, hlavní vypínač nebo izolátory. Následuje prohlídka a údržba strojnvy. Pozornosti údržby neunikne ani pojezd, jeho kontrola se provádí z prohlížecího kanálu.

DKV ČESKÁ TŘEBOVÁ

Provozní jednotky:

Česká Třebová, Trutnov, Liberec, Pardubice

Nejpočetnější řady:

163, 814, 843, 854, 810

Nejmodernější vozidla:

440, Břhpvee²⁹⁵, 840/841, 844

Zajímavosti:

- 10 českořebovských strojů řady 163 je pronajato (2012–2016) polské společnosti Przewozy Regionalne v Toruni. Námce provádí jen nižší stupně údržby a drobné neplánované opravy. Vyšší stupně údržby a rozsáhlejší opravy zajišťuje DKV Česká Třebová. Lokomotivy jsou v rámci pravidelných oběhů na tyto činnosti přistavovány do České Třebové, některé opravy ale provádějí českořebovští zaměstnanci přímo v Toruni.
- Pro ČD Cargo provádí DKV Česká Třebová ročně čtyři periodické vyvazovací opravy u lokomotiv řady 130 a dále u nákladních vozů řad Es, Eas, Falls, Tams a Facs.
- Dříve se českořebovští opraváři potýkali na řadě 163 s nepřijemnými přeskoky na trakčních motorech. Problém byl vyřešen novými uhlíkovými kartáči a výměnou vzduchových filtrů. Kontrola trakčních motorů řady 163 probíhá po ujetí 10 tisíc kilometrů.



Vozidlový park ČD – provozní stav

- Elektrické lokomotivy: 320
- Elektrické jednotky: 264
- Motorové lokomotivy: 214
- Motorové vozy a jednotky: 702
- Osobní vozy (včetně řídicích): 2 181



v minulosti byli k dispozici zaměstnanci, kteří se věnovali jen elektrické nebo naopak motorové trakci, dnes je většina dělníků „univerzálních“. Výjimky ale existují. Například sofistikované opravy řídicích jednotek a počítačových systémů ve vozidlech provádějí elektronici. Tito zaměstnanci jsou rozděleni do všech směn, takže jsou schopni reagovat na požadavky provozu zpravidla 24 hodin denně.

Na každém vozidle je vedena kniha oprav. Sem strojvedoucí zapisují požadavky



i notebooků aneb o vozidlový park

DKV OLOMOUC

Provozní jednotky:

Bohumín, Olomouc, Valašské Meziříčí

Nejpočetnější řady:

151, 460, 754, 810, 814, 843

Nejmodernější vozidla:

471, 640, 750.7, 844, Bfhpvee²⁹⁵

Zajímavosti:

- V PJ Bohumín se dílem ošetřují Pendolina řady 680. Jde o nepravidelnou údržbu podle požadavků domovského depa v Praze.
- V Olomouci se zabývají i jednou specifickou činností – opravami podvozků osobních vozů nejen typu Görlitz, nově také typu GP 200.

DKV BRNO

Provozní jednotky:

Brno-Maloměřice, Brno-Horní Heršpice, Veselí nad Moravou, Havlíčkův Brod

Nejpočetnější řady:

242, 362/3, 560, 810, 814, 842, 854

Nejmodernější vozidla:

640/650, 750.7, 841, Bfhpvee²⁹⁵

Zajímavosti:

- K nejspolehlivějším patří řada 841 (udržována v PJ Havlíčkův Brod).

DKV PRAHA

Provozní jednotky:

ONJ, Praha-Vršovice, Praha-Libeň, Děčín

Nejpočetnější řady:

380, 471, 810, 814

Nejmodernější vozidla:

380, 680, 471, 440, 844, Bfhpvee²⁹⁵

Zajímavosti:

- Provozuje a udržuje Pendolina a railjety a také největší flotilu jednotek CityElefant.

DKV PLZEŇ

Provozní jednotky:

Plzeň, České Budějovice, Rakovník

Nejpočetnější řady:

242, 362/363, 754, 810, 814

Nejmodernější vozidla:

650, 844, 750.7, 844, Bfhpvee²⁹⁵

Zajímavosti:

- Opravuje motorové jednotky RegioShark od firmy PESA pro Plzeňský, Karlovarský a Ústecký kraj. V Plzni je také základna, kde se provádějí vyvazovací opravy motorů.

Pozn: stav k 31. 7. 2015

Příklad harmonogramu údržby řady 843:

- Provozní ošetření (M O): každých 1 200 km
- Periodická prohlídka (M M): každých 14 000 km
- Vyvazovací oprava (M Vy): každých 240 000 km



Stupně údržby a oprav

DKV:

- Bezpečnostní prohlídka (Bp)
- Provozní ošetření (O)
- Malá periodická prohlídka (M)
- Velká periodická prohlídka (V)

Externě:

- Vyvazovací oprava (Vy)
- Hlavní oprava (H)

Pozn.: U elektrické trakce se u zkratk používá předsunuté písmeno E, u motorové M, u osobních a přípojních vozů P.



terní firmy vyčistí okna i stanoviště strojvedoucího, v myčce dochází k očištění vozidlové skříně. Rozsah čištění se liší při provozním ošetření a periodické prohlídce.

Trakční motory – srdce hnacích vozidel

U trakčních motorů se v rámci provozního ošetření a malých prohlídek kontrolují především vizuálně komutátory a podle náplně a potřeby se změní izolací stav a zkontroluje se stav vinutí cívek. Při závadě se motor musí „vyvázat“ a odeslat k opravě, kterou zajistí specializované pracoviště v DPOV nebo externí opravce. U vznětových spalovacích motorů se kontroluje při nejnižším stupni prohlídky například jeho chod a těsnost, tlak oleje či výfukové potrubí. Při takzvané „malé prohlídce“ se provádí zevrubnější kontrola včetně seřizování a nastavení vůlí ventilů, jejich seřizení jakožto i seřizení trysek palivového čerpadla, které rozstříkují palivo do spalovacího prostoru motoru. Provádí se i výměna všech filtrů a většinou i výměna olejové náplně motoru.



Klimatizace: údržbářův očiště

České dráhy do svého parku v podstatě již nezařazují vozidla bez klimatizace. Tepelnou pohodu cestujících se i v letošním extrémně horkém létu snaží udržet odborníci ve všech depech. A není to úplně jednoduché, musí se měnit filtrační vložky, čistit prostor klimatizační jednotky, kontrolovat těsnost chladicího okruhu, kompresoru a také odvodu kondenzátu. Kromě pracnosti údržby je dalším aspektem určujícím jejich spolehlivost teplota, při které vykonávají svou činnost. Naprostá většina z nich je totiž určena pro zdejší mírné pásmo a chlazení při vnějších teplotách

atakujících 40 stupňů Celsia nevládají výkonově pokrýt, přehřívají se, což znamená častější výpadky nebo nefunkčnost. Klimatizační systémy některých vozidel proto procházejí změnami.

Například motorové jednotky řady 844 RegioShark, měly problémy s klimatizací a topením v místě měchu spojení obou článků jednotek, kde byl výrazný rozdíl teplot oproti jiným místům. Proto se provedly úpravy na vzduchových kanálech v interiéru jednotky tak, aby systém nebyl přetěžován.

Důležitý je také stav zdrojové soustavy centrálního zdroje energie. Záleží i na stavu samotných motorů kompre-

soru – stačí porucha na jednom a chlazení je nedostatečné. Údržbáři mají práci i s vozy řady Bmz²⁹⁵, kde klimatizují jen samotné oddíly a problémy způsobují ovládací klapky v každém oddíle, které se vlivem stáří nepřestavují. Systém vypadá i v místech změny napětových systémů ze 3 na 25 kV a naopak.

Situaci s klimatizací nepřispívají ani rozdíly mezi jednotlivými typy a výrobci. Řídící vozy řady Bfhpvee²⁹⁵ mají prostor klimatizace stanoviště řešen jednotkou od jiného výrobce než prostor pro cestující, což se projevuje negativně při plnění systémů rozdílným chladivem.

MARTIN HARÁK

Na přejezdu v Rájci-Jestřebí zkoušejí kamerové sdílení

Na frekventovaném železničním přejezdu ve stanici Rájec-Jestřebí na jižní Moravě se od minulého roku postupně zkouší nový kamerový systém. Je sice „jen“ bezpečnostním doplňkem, ale má svoji nezastupitelnou roli při identifikaci nehod či přestupků všech účastníků silničního provozu. Takových přejezdů s kamerami je sice v tuzemsku celá řada, ale z rájeckého, jako úplně prvního v České republice, může data využívat nejen správce železniční infrastruktury, ale současně také policie.



NOVINKA. Přimo u přejezdu se nachází speciální kamerový systém, který slouží železničářům i policistům.

Kamerový systém vytváří specifický interní signál, který je určen primárně pro manažera infrastruktury, tedy SŽDC. Po vzájemné domluvě ho mohou nyní sdílet i příslušníci Policie České republiky, kteří se on-line dostanou do zaznamenaných dat. „Údaje z kamerového systému, který je v našem držení, poskytujeme policistům hlavně z důvodů prevence a zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu,“ vysvětluje vrchní inspektor SŽDC Miroslav Matuš. Podle něj chtějí on-line záznam z kamerového systému společně s policisty nejprve důkladně vyzkoušet, zjistit jeho případné slabiny a najít nejlepší tech-

nické řešení. „Chceme přispět především k prevenci nebezpečných situací tím, že se široká veřejnost medializací tohoto projektu dozví o rizicích spojených s nebezpečným chováním na železničních přejezdech. A navíc fakt, že je železniční přejezd průběžně monitorován policijními hlídkami, určitě přispěje k větší kázní řidičů a chodců,“ říká Matuš.

Nejhorší jsou „dobíhači“

Vzhledem k vysoké frekvenci železniční dopravy na prvním železničním tranzitním koridoru, který Rájcem-Jestřebí prochází, je pravděpodobná větší četnost konfliktů než na leckteré regionál-

ní dráze s malým provozem. Rájec je navíc specifický tím, že má železniční přejezd na vjezdu do stanice a současně rozděluje město na dvě části.

„Tamní stanicí denně projíždí desítky rychlíků, regionálních příměstských jednotek, ale i spoje vyšší kvality jako EuroCity nebo railjet a samozřejmě celá řada nákladních vlaků. Kvůli tomu je pochopitelné po část dne železniční přejezd ve výstraze „závory dole“, což může leckoho z nervózních, netrpělivých nebo neukázněných řidičů, cyklistů či chodců lákat k přejíždění či přecházení železniční trati ve chvíli, kdy se to nesmí, což je životu nebezpečné.



Červená. Pro neukázněné ale spíše signál k tomu, aby rychle jeli na přejezd.



To je ona. Kamera umístěná v železniční stanici Rájec-Jestřebí.



Cílem není podle policistů „honička zločince“, ale jasný signál, že o nevhodném chování na železničním přejezdu díky kamerám vědí. Kdo bude porušovat zákaz, trest ho nemine.

Vzhledem k tomu, že ve stanici navíc zastavují jihomoravské integrované spoje Českých drah, zvyšuje se procento neukázněných chodců o takzvané „dobíhače“ vlaků,“ dodává Matuš.

Výchovná policejní prevence

Policisté mohou u takových rizikových přejezdů v budoucnu hlídkovat na vzdálenějších místech a současně být připojeni pomocí výpočetní techniky na kameru a dohlížet na dodržování správného chování účastníků silničního provozu. V případě jeho porušení mohou být na místě činu třeba během několika desítek vteřin a řidiče nebo chodce okamžitě usvědčit z jeho nesprávného chování. Cílem není podle policistů „honička zločince“, ale jasný signál, že o nevhodném chování na železničním přejezdu díky kamerám vědí. Kdo bude porušovat zákaz, bude potrestán.

„Rájcem-Jestřebí projíždějí vlaky dálkové dopravy až 140kilometrovou rychlostí, což má v případě srážky s člověkem nebo silničním vozidlem zpravidla fatální následky. Takový střet málokdo přežije. Zejména dospělí lidé musí jasně vnímat, že porušováním dávají nevhodný příklad svým dětem,“ vysvětluje plukovník Jindřich Rybka z Policie České republiky. Napomenutí nebo pokuta je podle něj výchovný prostředek, který se mužům zákona už několikrát velice dobře osvědčil. „Je to stokrát lepší, než když dojde na železničním přejezdu ke zranění, či usmrcení projíždějícím vlakem. Do budoucna navíc připravujeme společně se Správou železniční dopravní cesty nové mobilní kamery, které budeme moci umísťovat operativně na přejezdy s časovým výskytem porušování předpisů,“ dodává Jindřich Rybka. **MARTIN HARÁK**

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

NA PRAŽSKÉ ODSTAVNÉ NÁDRAŽÍ UŽ MŮŽEME JEZDIT RYCHLEJI

V jednom z minulých čísel Železničáře jsme vás informovali o požadavku národního dopravce na zvýšení rychlosti ze 40 na 50 km/h při jízdě mezi stanicemi Praha-Vršovice a Odstavné nádraží Praha-jih, obvod odjezdové nádraží kolem návěstidla Sc3 v dopravně Praha Vršovice seřadovací nádraží. Návěstidlo Sc3 platí pro jízdy ze třetí staniční koleje na staniční koleje č. 3b, 5, 7, 9 a 11. Geometrické parametry staniční koleje č. 7 ale neumožňují jízdu větší rychlostí než 40 km/h, proto není možné umístit indikátorovou tabulku s číslicí „5“ na návěstidlo Sc3. Obrátili jsme se na správce infrastruktury s žádostí o umístění rychlostníku 40 km/h před koleje č. 7. Díky tomu by mohla být indikátorová tabulka „5“ na návěstidlo dosazena, a vlaky by tak mohly využít rychlost 50 km/h směrem na všechny ostatní koleje. Zaměstnanci Správy sdělovací a zabezpečovací techniky a Správy tratí Praha Obl. ředitelství Praha zajistili osazení rychlostníku 40 km/h i změnu závěrové tabulky a dne 5. 8. 2015 osadili indikátorovou tabulku s číslicí „5“.

PROBLÉMOVÉ NÁVĚSTIDLO V ŘETENICÍCH BYLO VYMĚNĚNO

V minulém Zelené ulici jsme psali o provozním problému, s nímž se potýkají strojvedoucí vlaků ve stanici Řetenice. Obdrželi jsme totiž několik hlášení strojvedoucích, ve kterých upozorňují na špatnou viditelnost odjezdového návěstidla L5 v železniční stanici Řetenice směrem na Úpořiny. Po zastavení u nástupiště na páté koleji není ve dne vidět návěst „Stůj“ na návěstidlo S5 a jen velice slabě jsou vidět ostatní návěsti tohoto návěstidla. Ve výhledu jsou prvky trakčního vedení a zřejmě jde o menší svítivost červeného světla. Vlak vždy vjíždí na návěst „Rychlost 40km/h a výstraha“. Zaměstnanci správy infrastruktury, konkrétně Správy sdělovací a zabezpečovací techniky OŘ Ústí nad Labem, situaci prověřili a zjistili, že návěstidlo L5 patří mezi starší návěstidla typu SSSR, u něhož nelze nasměrovat optika jednotlivých světél, což by zajistilo lepší viditelnost. Bylo proto nahrazeno novým (typ AŽD 71), které má lepší svítivost a lze u něj nasměrovat optika jednotlivých světél. Nyní jsou návěsti dobře viditelné i od nástupiště.

OPRAVU PŘEDVĚSTI DO BYŠIC BLOKUJE SKLÍŽENÍ

Obdrželi jsme hlášení strojvedoucího DKV Praha pana Mareše na nefunkčnost samostatné předvěsti PŘL vjezdového návěstidla L stanice Byšice (při jízdě od Všetat). Předvěst je kryta přenosným návěstidlem s návěstí Výstraha, takže strojvedoucí musí snižovat rychlost jízdy k vjezdovému návěstidlu, na kterém očekává návěst zakazující jízdu. Tento neuspokojivý stav trvá již několik měsíců. Mezi předvěstí PŘL a vjezdovým návěstidlem L je traťová kolej v přímém směru, ovšem vegetace rostoucí vpravo vedle koleje znemožňuje při míjení předvěsti spatřit návěstní znak na vjezdovém návěstidlu. Zaměstnanci správy infrastruktury uvedli, že předvěst PŘL musela být vypnuta kvůli vadnému kabelu. Vzhledem k tomu, že kabel prochází přes pozemek soukromého zemědělce, s nímž se nepodařilo dohodnout, se oprava neuskutečnila. Provedena bude po sklizni v nejbližších dnech. Odstraněna byla vegetace mezi předvěstí a vjezdovým návěstidlem, aby byl návěstní znak vjezdového návěstidla viditelný již při míjení předvěsti.

STARÝ SOFTWARE UVÁDÍ NADBYTEČNÉ INFORMACE V ROZKAZECH

Strojvedoucí Depa kolejových vozidel Brno, provozního pracoviště Břeclav se na nás obrátili s hlášením, ve kterém poukazují na fakt, že ve všeobecných rozkazech pro úsek Praha hl. n. – Česká Třebová vydávaných ve stanici Praha hl. n. jsou uvedeny pomalé jízdy v Kolíně, ačkoliv přes tyto pomalé jízdy mohou jet pouze vlaky ze směru od Nymburka. Konkrétně se jedná o pomalé jízdy 50 km/h na 112h. a 114h. koleji, které se nacházejí až u vlečky TPCA, stále však patří do obvodu stanice Kolín. V rozkazech vydávaných ve stanici Česká Třebová tyto pomalé jízdy uvedeny nejsou, a strojvedoucí tak nemusí číst nadbytečné informace. Proto jsme se obrátili na Provozní obvod Praha hl. n., aby pomalé jízdy v Kolíně uváděny nebyly. Návrh byl bohužel odmítnut se zdůvodněním, že pomalá jízda je určena zaváděcí depeši ve stanici Kolín, proto jsou pomalé jízdy automaticky připojovány ke všem trasám, které do Kolína vedou. Nyní se pracuje na novém softwaru, jež by měl umět rozlišit umístění pomalé jízdy v dopravním bodu. **PAVEL ROVENSKÝ**





KONKURENČNÍ BOJ. Slovenský národný dopravca dopláca na cenovú politiku soupeře, soukromé firmy Regiojet. Navíc musí ze zákona zajišťovat bezplatné přepravy, což znamenalo i růst nákladů.

FOTO AUTOR (2x)

Železnice Slovenské republiky (ZSSK) se nyní potýkají s řadou problémů, z nichž některé dobře známe i z českého prostředí. Slovinci se dostali do cenové války s privátním dopravcem, který začal jezdit na lince Bratislava – Košice, respektive Praha – Košice, a v polovině dubna už kvůli tomu zrušili řadu spojů InterCity mezi slovenskou metropolí a Košicemi. ZSSK navíc musí na základě smlouvy s ministerstvem dopravy od loňského roku zabezpečovat bezplatné přepravy pro velké skupiny cestujících, což znamenalo nárůst nejen spojů, ale i provozního personálu.

Na Slovensku zuří cenová válka, dopravce zrušil několik spojů

Změna jízdního řádu 14. června se na sousedním Slovensku dotkla několika desítek vlaků osobní dopravy z celkového počtu 1600 spojů. V předstihu před těmito změnami společnost ZSSK snížila již od 15. dubna počet týdenní vlaků kategorie InterCity na trase Bratislava – Žilina – Košice ze 41 na 25 spojů. „Je to bohužel důsledek nerovné cenové války se soukromou společností Regiojet, která z našeho pohledu tlačí oba dopravce do vysokých ztrát. Ty jsou ze strany slovenského národního dopravce zároveň ztrátami daňových poplatníků. Proto se je snažíme snižovat a nevytvářet další,“ vysvětluje tisková mluvčí ZSSK Jana Morháčová. „V posledních letech se podařilo ztrátovost vlaků kategorie InterCity, které provozujeme na vlastní obchodní riziko, snížit ze tří milionů eur v roce 2012 na zhruba 1,3 milionů eur v loňském roce. Protože nechceme generovat další finanční propad, některé vlaky jsme prostě museli zrušit. Je nám to líto, ale bohužel taková je realita,“ dodává.

Ruší se neosvědčené spoje

I přes tuto negativní novinku má Železniční společnost Slovensko nakročeno k dalšímu zlepšování svého servisu. Například od poloviny dubna byla zavedena možnost bezplatného parkování pro

cestující v Žilině v 1. třídě a třídě 1 plus u vlaků kategorie InterCity. Podobnou možnost mají i cestující ve východoslovenské metropoli a ZSSK plánuje tuto službu rozšířit i do dalších slovenských měst na trase vlaků IC. Podle tiskového oddělení ZSSK se v polovině června mírně navýšily výkony v regionální železniční dopravě, které budou uhrazeny z rezervy v objednávkách výkonů od slovenského Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje. „Malá část ob-

jednávky se totiž nepromítla do jízdního řádu z toho důvodu, aby mohla být použita až po vyhodnocení zájmu cestujících podle momentální potřeby v průběhu letošního roku. Červnová úprava mimo jiné dolaďuje změny zavedené v závěru loňského roku v souvislosti s bezplatnou přepravou. Posilujeme dopravu jen tam, kde je to žádoucí a odůvodnitelné, a naopak rušíme spoje, které se pár měsíců po jejich zavedení neosvědčily,“ říká Jana Morháčová.



ŠKRTY. Ztrátovost vlaků InterCity se podařilo snížit ze tří milionů eur na polovinu. ZSSK i tak snížily jejich počet na trase z Bratislavy do Košic týdně z 41 na 25 spojů.

Ozubnicová železnice jezdí od června častěji

Positivní novinkou se 14. června stalo posílení provozu na Tatranských elektrických železnicích (TEŽ). V první řadě přibýly čtyři páry vlaků na ozubnicové železnici Štrba – Štrbské pleso a dva páry tatranské „električky“ na trase Poprad Tatry – Starý Smokovec – Štrbské pleso. Nové vlakové spoje, na které finančně přispěly i tatranské organizace cestovního ruchu, jsou v provozu každý den během letní turistické sezony. V dálkové dopravě se například již od poloviny května nasadily nové bistro vozy na vybraných rychlících na trase Bratislava – Zvolen – Košice a zároveň dvou spěšných vlaků Žilina – Zvolen.

Z podnětu slovenské vlády byly od 17. listopadu loňského roku zavedeny bezplatné přepravy pro vybrané skupiny obyvatel. Jde nejen o všechny seniory ve věku nad 62 let, ale i žáky a studenty do 26 let či všechny občany, kteří pobírají nějakou formu důchodu do 62. roku života. Ti všichni tvoří v samotných přepravách velký objem cestujících. Na základě objednávků státu zvýšila Železniční společnost Slovensko kapacitu vlaků, a navíc přibýly v jízdním řádu 2015 nové spoje. „Firma zavedla více než sto nových vlaků, což je meziročně navýšení o pět procent. Zcela nevyhnutelné bylo

přijetí 114 nových provozních zaměstnanců,“ potvrzuje tisková mluvčí. Dodává, že důsledkem bezplatných přeprav je velký nárůst cestujících. Jen za první čtvrtletí letošního roku se jejich počet v meziročním kontextu zvýšil o šestnáct procent.

Bezplatnou přepravu hradí stát

Aby se ZSSK vyhnula nekontrolovanému nárůstu zájemců o cestování po železnici, musí si občané s nárokem na bezplatnou přepravu obstarat „v pokladně“ jízdenku, byť bezplatnou, a navíc prokázat, že na ni mají nárok. V některých dálkových vlacích na Slovensku je dokonce počet bezplatných jízdenek limitovaný. Pokud se počet bezplatných míst vyčerpá, má kterýkoli z cestujících možnost let vlakem za běžnou cenu. Aby se pokud možno nepřeplňovaly vybrané regionální spoje, vydává ZSSK na konkrétní vlaky pouze omezený počet bezplatných jízdenek. „Přepravu zdarma naše společnost zavedla na základě rozhodnutí státu jako stoprocentního akcionáře. Vztahuje se na vlaky, které si objednává a dotuje slovenské ministerstvo dopravy, jež naši společnost navýšila úhradu na dopravní výkony o 12 milionů eur. Jde prakticky o všechny vlaky s výjimkou spojů InterCity,“ dodává Jana Morháčová.

MARTIN HARÁK

KRÁTCE

MAĎARSKO Doprovce prodává nadbytečné vozy

Smíšená maďarsko-rakouská železniční společnost GYSEV/Raaberbahn se rozhodla zbavit svých nadbytečných osobních vozů německé proveniencí. GYSEV prodává celkem 26 vozů, z toho 24 jsou takzvané „halberstadské“ řady ABY, Aby a By – tedy vozidla jak první, tak druhé a i první a druhé třídy. Do Maďarska se tyto vozy dostaly z německého Halberstadtu na začátku druhého tisíciletí. Kromě toho firma GYSEV v současnosti prodává i dva vozy řady Bbd, které pocházejí ze 70. let minulého století. Jeden kus společnost nabízí za 20 milionů forintů, což je přibližně 1,8 milionů korun. (GaK)

DÁNSKO Alstom dodá 13 nových jednotek Coradia Lint

Nadnárodní společnost Alstom a dánský regionální dopravce Nordjyske Jernbane uzavřely kontrakt na dodávku 13 dvoučlenných motorových jednotek Coradia Lint v hodnotě 45 milionů eur. Vlaky budou jezdit na severu Jutského poloostrova. Dvoučlenná jednotka s rychlostí až 140 km/h přepraví až 125 sedících a 135 stojících cestujících. Jednotky jsou nízkopodlažní, klimatizované a nabízejí také prostor pro vozičkáře, kočárky a jízdní kola. Výrobou je pověřen německý závod Alstom v Salzgitteru. Alstom už dodal různým dopravcům v Dánsku stovku jednotek Coradia Lint. (PeŠT)

NĚMECKO Slavnostní otevření VRT Lipsko – Erfurt

Organizátoři slavnostního otevření nové vysokorychlostní trati z Lipska, respektive z Halle do Erfurtu už mají hotový scénář akce. Vše podstatné se odehraje 9. prosince. Z hlavních nádraží v Lipsku a Halle vyjedou protokolární jednotky ICE se všemi pozvanými hosty. Oba vlaky by se měly setkat na křižování tratí na mostě Saale-Elster. Odtud by se měla uskutečnit jejich souběžná jízda až do hlavního nádraží v Erfurtu, kde se uskuteční slavnostní akt posvěcení trati včetně oficiálních projevů. Pravidelný provoz na této nové VRTce by měl být zahájen 13. prosince 2015. (sh)

ŠVÝCARSKO Čtyři nové jednotky pro Jungfraubahn

Společnost Jungfraubahn (JB) objednala pro trať Kleine Scheidegg – Jungfraujoch čtyři tříčlenné jednotky řady Bhe 4/8 219-222 u firmy Stadler. Dodávky by se měly uskutečnit ve druhém čtvrtletí příštího roku. Nahradí soupravy BDhe 2/4. Další vozy BDhe 4/8 211-218 by měly být modernizovány a to nejpozději do roku 2017. Dosahovat mají vyšší rychlosti, což přispěje ke zkrácení oběhu ze dvou na 1,5 hodiny. Společnost letos postupně nasazuje i nové panoramatické jednotky na Wengernalpbahn. Skupina JB loni dosáhla rekordních hospodářských výsledků, její zisk činil 30,4 mil. CHF. (sh)

ŠPANĚLSKO Do Barcelony jezdí autobus SNCF

Před několika lety byl ukončen provoz nočních spojů mezi francouzskou metropolí Paříží a Španělskem kvůli stále klesajícímu zájmu cestujících. Letos počátkem února francouzský národní dopravce SNCF opět nabízí noční spojení z Paříže do Barcelony. Ne však vlakem, ale autobusem. Nový spoj má více zastávek a jeho cesta trvá podle aktuálního jízdního řádu 15 hodin. Jízdenka stojí od 29 do 59 eur. Cesta rychlovlaku TGV trvá z Paříže do Barcelony přibližně 6,5 hodiny a denně jezdí dva páry spojů. Pouze v letním období se jejich nabídka dočasně zvýšila na tři až čtyři páry vlaků. (sh)

NABÍDKA ČD TRAVEL



Chorvatsko

Penzion Aroma Botanika**** s polopenzí

- vlastní dopravou – 8 dní
Termín: 31. 8.–7. 9. za 4 500 Kč po dotaci a 7. 9.–14. 9. za 4 000 Kč po dotaci
 - luxusním autobusem – 10 dní
Termín: 30. 8.–8. 9. za 5 000 Kč po dotaci a 6. 9.–15. 9. za 4 500 po dotaci
- Rodinný penzion 50 m od pláže, všechny pokoje s balkonem a výhledem na moře, klimatizace v ceně.



Německo

Vlakový zájezd na OKTOBERFEST v Mnichově

ZVLÁŠTNÍ NABÍDKA

Termín: 23. 9.–25. 9. 2015, cena 4 620 Kč/os

Cena zahrnuje: zpáteční jízdné včetně lehátka, 1x snídaní, vstupenku s místenkou na Oktoberfest, 2 litry piva, půlku gril. kuřete.

Odjezd a příjezd z/do Brna, ve vlaku neplatí žádné slevy.



Česká republika

Wellness hotel Babylon**** Liberec

Přicházíme opět s nabídkou pouze pro naše klienty.

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

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

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



Slovensko

Turčianske Teplice – hotel Velká Fatra****

Celoročně balíček Harmonie za 9 360 Kč

V ceně: plná penze, vstupní lékařské vyšetření, 2 procedury/den, vstup do bazény a fitness, 3x3 hodiny vstup do akvaparku.



Bulharsko

Pomorie – Slunečné pobřeží a Svatý Vlas

Termín: 6. 9.–17. 9. 2015, odlety z Prahy, cena s polopenzí od 6 100 Kč po dotaci (SŽDC, Cargo)

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

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



NEZMAR. Stroj 1020.018, vůbec první Krokodýl E 94.001, jezdil až do konce března 1994 v depu Villach. Dnes je z něj provozuschopný exponát.

Před 20 lety Rakousko vyhubilo poslední Krokodýly

Přezdívkou Krokodýl se honosí hned několik lokomotiv, zpravidla charakterizovaných sníženou nebo zužující se kapotou předstávků připomínajících tlamu obřího plaza. Jméno znají ve Švýcarsku, Rakousku, u nás, nebo dokonce v Indii. Tím opravdovým a jediným Krokodýlem je stroj řady E 94. Letos tato německá kultovní „elektrika“ slaví 75 let od vyrobení, ale pouze dvě desetiletí od vyřazení z pravidelného provozu v Rakousku.

Prvních šest kusů E 94 bylo dodáno pro tehdejší Německou říšskou dráhu (DR) do depa Innsbruck pro těžkou nákladní dopravu na Brenner a přes Arlberg. A tady stojí za to zbystřit: Jde o jedinečný fenomén, kdy se provozní život některých Krokodýlů uzavřel právě tam, kde začal.

Coby KEL 2 (Kriegselektrolokomotive 2) byly u AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft z Hennigsdorfu u Berlína) objednávány od léta roku 1938 pro vedení těžkých nákladních vlaků na elektrifikovaných horských tratích. Vedle jmenovaných ramp okolo Innsbrucku se s nimi počítalo i pro postrkovou službu do Probstzelly (výtopna Pressig-Rothenkirchen a Probstzella) či v okolí Ulmu. Z první série devadesáti lokomotiv, vyráběné od léta 1940, bylo přiděleno jedenáct lokomotiv (E 94.016–19, 69–71 a 77–80) převážně pro uhelné vlaky do Slezska na dolnoslezskou magistrálu Görlitz – Breslau (Zhořelec – Vratislav).



Slovo krokodýl pochází z řečtiny a doslova znamená „dlážděný červ“, což má odkazovat na jeho tvrdé hřbetní destičky. Už starověcí autoři používali označení Crocodylus niloticus, tedy doslova nilský dlážděný červ.

Stroje dorazily i do Československa

A domácí příznivci lokomotiv vědí, že při ústupu okupantů na konci války se Krokodýly „doplazily“ i do Česka, vesměs z Dolního Slezska sem byly zavlečeny i lokomotivy řady E 94, konkrétně v obvodu výtopny Trutnov E 94.078 zabloudila do Pilníkovy a E 94.074 byla dne 30. 5. 1945 vykazována ve Svobodě n. Úpou (ve stavu depa byly nejméně do roku 1949). Další, známější, zůstaly v Kořenově. Kořenovská skupina byla po urgencích přepravena přes Podmokly do tehdejší sovětské okupační zóny Německa. Informace o převozu šesti elektrických lokomotiv z Polubného se jaksí zatoulaly, protože v květnu 1946 sovětská vojenská správa (SMAD) z Berlína telegramem přes čs. ministerstvo zahraničí (dr. Augentha-



Dobový snímek lokomotivy E 94.006 pochází z roku 1942. FOTO WIKIPEDIA (3x)

BOX

Před dvaceti lety v Rakousku dosloužily i další unikátní elektrické lokomotivy. 1. 8. 1995 byly vyřazeny poslední tři kusy 1062.007, 10 a 12, zbývající spojnicové stroje ÖBB. Ještě tehdy sloužily ale další staří mohykáni ř. 1040, 1245 a 1063.

Praha – Č. Třebová – SSSR. Některé lokomotivy E 94 byly v rámci válečné kořisti skutečně odvezeny až do SSSR a tam údajně použity i na „gulagové“ magistrále Kotlas – Vorkuta.

Mašiny budovaly oba režimy

Stroje E 94 úspěšně budovaly socialismus v NDR (jako řada 254) i kapitalismus v SRN (řada 194), kde vydržely až do konce 80. let. V Rakousku byly v roce 1953 přeznačeny z německé řady na nové schéma ÖBB na novou řadu 1020 (celkem označeno 44 lokomotiv, další tři stroje byly vyrobeny v roce 1953 v lokomotivce Floridsdorf. A lákaly pod Alpy fanoušky z celého světa. Pro leckterého příznivce železnic z východního bloku byl po pádu železné opony „fotolov“ na Krokodýly jedním z prvních, které absolvovali. Stroje 1020 depa Villach obstarávaly přeshraniční přetahy do Slovinska a Itálie (ve Villachu do 31. 3. 1994 byla nasazena i vůbec první E 94.001, označená 1020.018-6), innsbruckým patřily postrky a přípřeže nákladních vlaků na Brenner a Arlberg, z opačné strany arlberskou dráhu zajišťovaly Krokodýly služebny Bludenz a to včetně postrků dodnes jezdícího nočního vlaku Wiener Walzer. Dnem D se stal 1. 7. 1995, kdy vyřazením poslední lokomotivy 1020.028 ÖBB skončil pravidelný provoz této řady – po pětadesáti letech. Ovšem netřeba zoufat, celá řada strojů se dochovala v muzejních sbírkách různých spolků a čas od času některý vyrazí i na trať.

MARTIN NAVRÁTIL



POD ALPAMI. Rakouského Krokodýla 1020.007 s nákladním vlakem Ro-La, zachytil fotograf v Brennerském průmysku v roce 1992, v době, kdy strojům zbývalo již jen pár let provozu.

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

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

Soutok Mosely a Rýna země zaslíbená vinařům a šotoušům

Romantická údolí plná vinic, středověkých hradů a zřícenin, množství tratí, několik mohutných železničních mostů a k tomu ještě velké železniční muzeum. To vše téměř na jednom místě. Co více by si mohl šotouš – milovník vlaků a neúnavný dokumentarista drážních vozidel – přát? Snad jen příznivé počasí a dostatečnou zábavu a pochopení od spolucestujících, kteří jeho vášni nepropadli.

Přesně takový mix nabízí stotisícové město Koblenz na soutoku Mosely a Rýna. Jedná se o významný železniční uzel s množstvím stanic a zastávek. Městem procházejí dvě hlavní rýnské dráhy od Itálie a Švýcarska přes Frankfurt a Mohuč na jih do Kolína nad Rýnem a dál do průmyslového Porúří, Brém, Hamburku a do Nizozemí na severu. Levobřežní dráha je známá jako hlavní osobní trať. Využívaly ji i vlaky TEE, později IC, EC a nakonec i ICE. Zahájila svůj provoz mezi Kolínem nad Rýnem a Koblenz už v roce 1859. Dráha pravobřežní má pak pověst důležitá nákladní trati a vybudovali ji v 60. letech 19. století. K těmto dvěma tratím se postupně přidaly i další, především důležitá spojnice údolím Mosely ve směru Trier, Lucembursko a Francie. Další trať vede romantickým údolím řeky Lahn do Limburgu. V okolí Koblenze je také několik vedlejších tratí, které navazují na hlavní magistrály i dvě krátké spojovací tratě přes Rýn.



NÁDRAŽÍ. Hlavní koblenzská stanice je rušnou křižovatkou šesti tratí.

Nejkrásnější tratě Německa

Šestice tratí v okolí Koblenze je uváděna v některých knihách mezi stovkou nejkrásnějších tratí celého Německa. Vedle obou rýnských tratí a moselské je to i lokálka z Boppardu do Emmelshausenu. Na patnáctikilometrové trati se nachází pětice tunelů a má sklon až 63 promile. Proto byla až do roku 1931 vybavena Abtovou ozubnicí. Nedávno byla kolem ní vyznačena turistická cesta s několika místy vhodnými k fotografování. Další atraktivní tratí je spojnice měst Limburg a Wirges a šestici uzavírá 17,5 kilometru dlouhá úzkokolejka Brohltalbahn s rozchodem 1000 mm. Pravidelný provoz na ní byl sice ukončen už v roce 1961, ale od roku 1977 na ní opět jezdí turistické vlaky s názvem „Vulkan-Express“.

Díky velkému množství tratí je v Koblenzi čilý dopravní ruch. Šotouš ocení pestrost místních vlaků. Vedle uniformních červených souprav DB Regio, počínaje patrovými soupravami s bývalými východoněmeckými lokomotivami 143 nebo mladšími 146 od Bombardieru a konče jednotkami Coradia Continental a motoráky Coradia Lint od Alstomu, tady jezdí žlutošedá Desira ML společností trans regio, šedooranžové Flirty druhé generace společnosti VIAS a v údolí Mosely lucemburské patrové šedovínové Kissy i nejmladší třetí generace šedých Flirtů pod značkou SÜWEX, jednoho z mnoha regionálních produktů DB.

Rýnská dráha je i nadále hlavním tepnou

Na své si jistě přijdou i milovníci „velkých kol“. I po otevření vysokorychlostní trati Kolín – Frankfurt zůstává rýnská dráha důležitou severo-jihní tepnou. Na jednotlivých spojích se střídají rychlovlaky ICE první generace a ty s naklápěcí skříň, klasické bílé vozy IC s červe-



FOTO: DB (3x) A AUTOR (4x)



Z PTAČÍ PERSPEKTIVY. Lanovka přes Rýn vyvážá turisty na pevnost Ehrenbreitstein.



VÁŠEŇ. Do místního muzea DB se ročně sjíždějí tisíce milovníků železnice. Lákaají je tematické akce.

ným pruhem a také švýcarské soupravy, v čele s lokomotivami řady 101. Některé z nich nejsou v uniformní červené, ale nesou reklamní nátěr, a to je pak úlovek o to cennější.

Nepřeberné množství barevných mutací lokomotiv pak nabízejí nákladní vlaky. Dnes jsou v jejich čele většinou moderní lokomotivy od Bombardieru

z rodiny Traxxů, ale nejrušnějších řad a barevných provedení jednotlivých společností od nezbytné červené DB Schenker přes lucemburskou šedovínovou až po zelenošedou Captrain a mnoho dalších. Méně často ale přece jen se zde mihnou i jiné typy lokomotiv. Díky nedaleké Francii kupříkladu z rodiny Prima společnosti Alstom.

Fotit lze i vinice či hrady

Pro zvětšení železných ořů se nachází v blízkém i širším okolí města množství fotografických míst. Údolí Mosely i Rýna pokrývají četné vinice a listnaté lesy, ze kterých vystupují skalní ostrohy s tunely. V blízkosti řeky vyrostla během stáletí mnohá opevněná města, ze kterých se dodnes zachovaly obranné věže, zdi

TEPNA. Fotografové tu mají opravdu velké štěstí. Zachytit mohou ICE 1 i ICE-T.

a hrázdné domy. V údolích stojí také nepřehledné množství hradů a zřícenin. Kolem Rýna je prý až 50 historických objektů, které mohou dotvářet kompozici železničních fotografií. Mezi fotografy jsou oblíbeny například St. Goar s hradem Katz, průjezd městečkem Boppard s historickými domy nebo trať u dvojice věží v obci Oberwesel. Populární jsou také hrady Rheinsteina a Stolzfels, které se vypínají přímo nad tratí a řekou.

Fotogenické jsou také mosty. V samotném městě a jeho těsném okolí se nacházejí hned dva přes Rýn a dva přes Moselu. Ten v centru města na trati Koblenz – Kolín nad Rýnem je určitě frekventovanější, ten druhý na okraji Koblenze ve směru Trier je se svými třemi oblouky fotogeničtější. Fotografové milují také další mosty v údolí Mosely, například táhlý Hangviadukt ve svahu mezi vinicemi u Pünderichu nebo nedaleký dvoupatrový most u stanice Bullay.

V muzeu čekají staré lokomotivy

Srdce železničního milovníka zaplesá také v místní pobočce DB Musea v prostorech bývalého depa nákladového nádraží Koblenz-Lützel. Soustředěno je tam množství lokomotiv z bývalého západního Německa. Aktuálně je jich kolem třiceti od parních, například tříspřežky 89 7462 z roku 1904, přes diesely až po elektrické, které jsou zastoupeny předválečnými E18, E44 nebo E93, lokomotivami jednotné konstrukce 110, 140, 141 i 150, trojicí gigantů řady 103 a nakonec i zástupcem nových vozidel, řadou 120. Nachází se tu i množství nákladních a osobních nebo salonních vozů. DB Museum v Koblenzi chystá každoročně i několik velkých akcí s řadou hostujících exponátů. **PETR ŠTÁHLAVSKÝ**

ŠOTOINFO

Nádraží Koblenz Hbf leží na levobřežní trati vedoucí údolím Rýna mezi městy Bonn a Mohuč. Má také napojení na pravobřežní trať Wiesbaden – Kolín nad Rýnem. Z Koblenze vychází trať Moselstrecke do Trevíru (a dále do Luxemburgu a Saarbrückenu) a dále trať Lahntalbahn do Limburgu a Gießen. S otevřením nové vysokorychlostní trati Kolín nad Rýnem – Frankfurt nad Mohanem ztratilo Koblenz část svého významu jako železniční křižovatka, i když i dnes je stanicí, ve které zastavují vlaky ICE. Na území města se nachází ještě zastávky Koblenz-Lützel, Koblenz-Moselweiß, Koblenz-Güls a Koblenz-Ehrenbreitstein. V roce 2010 byla otevřena zastávka Koblenz-Mitte. **ZDROJ WIKIPEDIA**

Železničář

VYDÁVÁJÍ České dráhy, a.s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 000 výtisků. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | ŠÉFREDAKTOR: Václav Rubeš | VEDOUcí ODDĚLENÍ: Zdeněk Ston
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Jakub Smetana | ADRESA (MÍSTO VYDÁNÍ): Železničář, České dráhy, a.s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | INZERCE A PŘEDPLATNÉ: Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: balikova@gr.cd.cz 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 nevracují.
VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠTUJE: České dráhy, a.s., ZC Česká Třebová, Pj Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002