Železničář

1994–2014 20 let s vámi

ČÍSLO 17 | ROČNÍK XXI | ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY | 28. SRPNA 2014 | CENA 15 KČ

175 let železnice

Den železnice 2014

FOTO MARTIN NAVRÁTIL A 2M

Oslavy 175 let od příjezdu prvního vlaku na naše území se blíží

Den železnice v Břeclavi

Poslední zářijový víkend vypukne letošní největší oslava železné dráhy. Jihomoravská Břeclav se stane centrem oslav 175. výročí příjezdu prvního vlaku na naše území. Pro očekávaných třicet tisíc návštěvníků je připravena působivá exkurze do historie železnice, ale také nahlédnutí do blízké budoucnosti. Do centra oslav se můžete vypravit jak parním vlakem, tak nejmodernějšími soupravami Českých drah.

Datum 6. června 1839 se navždy zapsalo do historie železnice na našem území. Z Vídně – tehdejšího centra habsburské monarchie – přijel na naše území první parostrojní vlak. Cesta do Brna mu trvala pět a půl hodiny. Dnes tuto vzdálenost urazí za hodinu a čtyřicet minut. A bude ještě rychlejší, od prosince se díky railjetům obě města přiblíží o dalších deset minut. Odkaz našich předků je přesto dosud více než patrný – trasování velkoryse vybudované spojnice bývalého hlavního města mocnářství a moravské metropole se v podstatě nezměnilo. Přesto prodělala železnice obrovský technologický skok. Možná si ho neuvědomujeme každý den, ale 27. září se nám naskytne jedinečná příležitost k pochopení.

Rychlíková legenda z Rakouska

V tento den se do břeclavského uzlu upřou zraky asi všech železničních fanoušků a milovníků drážní historie. A rozhodně se bude na co dívat. Půjdeme-li proti běhu času, nejmladšími exponáty budou jihomoravské RegioPantery, moderní railjety a samozřejmě Pendolino. V Břeclavi budou hostovat také další dítka z rodiny RegioSpiderů a RegioSharků, která jasně demonstrují pokrok, který železnice za oněch 175 let udělala. Komu nestačí statické pózování, ten si může railjet vyzkoušet na vlastní kůži – z Prahy do Břeclavi vyrazí jako jeden z protokolárních vlaků. Další je trasován z Ostravy a bude veden jednotkou Pendolino. Oba dorazí před desátou dopolední, nakdy je plánováno zahájení oslav.

Další hvězda bude očekávána přímo z Vídně. V čele zvláštního protokolárního vlaku dorazí obdivovaný a nestárnoucí Hrboun, legendární rakouská rychlíková lokomotiva 310.23 z dílny známého rakouského konstruktéra Karla Gölsdorfa. Potěšíme ale i milovníky československé poválečné konstruktérské školy – z Brna do Břeclavi pojede zvláštní vlak vedený Šlechtičnou 475.101.

Změřte síly na drezíně

Tím samozřejmě výčet exponátů nekončí, ovšem těchto několik řádek by nestačilo k vyjmenování všech, proto se soustřeďme alespoň na ty nejexotičtější. Ze Slovenska přijede Modrý šíp M 274.004, jediný to provozuschopný zástupce svého druhu. Dalšími hosty z dob rakousko-uherské monarchie budou parní stroje 78.618 a 109.13, severní sousedy bude zastupovat polská Olinka Ol-12. Domácí stroje budou reprezentovat nejen dvě Šlechtičny (475.101 a 475.179), ale i celá plejáda mašin z dob motorizace a elektrizace našich drah.

Již nyní můžeme prozradit, že bude připraven i oblíbený závod ručních drezín o zajímavé ceny. V relaxační zóně si budete moci odpočinout – s připojením na wi-fi. Pro železniční fotografy ČD připravují jízdu nákladního fotovlaku se dvěma Sergeji. Celou akcí provede moderátor Patrik Hezucký, známý svým humorem „Mrázka z ústředny“. Pokud to máte do Břeclavi trošku „z ruky“, určitě si vyberete z nabídky regionálních dnů železnice. Jejich přehled najdete na následující stránce. **VÁCLAV RUBEŠ**

Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

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

SLOUPEK

Pětice protokolárních vlaků na jih Moravy

Pro cestu na Národní den železnice v Břeclavi vypravíme v sobotu 27. září zvláštní protokolární vlaky z největších tuzemských měst i od našich sousedů. Ty se paprskovitě sjedou tak, aby cestující pohodlně stihli oficiální zahájení oslav. Můžete si zvolit cestu dobovým parním vlakem nebo tím nejmodernějším, co brázdí koleje Česka. Z Prahy s odjezdem v 6.30 vyrazí jednotka railjet jako expres Karl Ghega. Pendolino coby expres Císař Ferdinand přiveze návštěvníky z Bohumína, odkud odjíždí v 7.55, a z Ostravy, kde lze nastoupit v 8.04. Oba tyto spoje budou povinně místenkové a rezervace je možné již nyní provést v eShopu Českých drah.

Jiří Ješeta
ředitel Odboru obchodu osobní dopravy

Parní vlaky pojedou z Brna: (odjezd 7.30, lokomotiva 475.101) přes Moravské Bránice a Valtice, z Bratislavy (odjezd 7.38, lokomotiva 475.179) a z Vídně (odjezd 8.00, lokomotivy 310.23 + 109.13 ÖBB). Jízdenky do spojů z Brna a Bratislavy bude možné zakoupit v předprodeji týden před akcí ve všech stanicích a zastávkách po celé síti. Protokolární vlak z Vídně je určen pro návoz a odvoz rakouských návštěvníků. Pro cestu z oslav je možné využít jak pravidelných vlaků, tak opět protokolárních vlaků, které se vydají do svých cílových destinací krátce před či po ukončení programu oslav. Výjimku bude představovat jednotka Pendolino, která se na cestu do Ostravy vypraví již v 14.30 kvůli následnému provoznímu nasazení na spoje SuperCity. Přesné jízdní řády, služby poskytované na palubě jednotlivých spojů a jejich řazení najdete na webových stránkách denzeleznice.cz. Další informace je možné získat také prostřednictvím facebookové stránky Den železnice.

INFORMUJEME

V září se vrací nabídka pro skupinové školní výlety

Od 1. září letošního roku lze využít novou obchodní nabídku Českých drah Děti na výlet Pendolinem. Sleva se týká druhé vozové třídy pro společnou jízdu minimálně deseti, maximálně třiceti cestujících (na jednu jízdenku; počet jízdenek ale není omezen). Na každou započatou desítku cestujících může připadat maximálně jeden doprovod starší osmnácti let.

Nabídka platí do kteréhokoli města, kde zastavují vlaky SuperCity Pendolino: Františkovy Lázně, Cheb, Mariánské Lázně, Planá u Mariánských Lázní, Stříbro, Plzeň, Rokycany, Hořovice, Zdice, Beroun, Praha, Pardubice, Olomouc, Ostrava a zpět. Jízdenku lze vystavit pouze do/ze stanice s tím, že tato stanice bude cílovou pro cestu TAM a výchozí pro cestu ZPĚT. Nárok na slevu se prokazuje – a to i v případném návazném vlaku – místenkami vydanými pro zvolený spoj SuperCity, přičemž číslo tohoto rezervačního dokladu bude uvedeno na jízdním dokladu.

Nižší cena plus místenka do Pendolina zdarma

Cena jízdného pro všechny účastníky se rovná zpáteční slevě IN 25 % pro děti, nebo dvojnásobku ceny akční jízdenky pro děti IN 25 % v relacích Praha – Ostravsko/Zlínsko nebo Praha – Plzeň nebo Brno – Praha. Věk dětí se ve vlaku neprokazuje. K jízdence obdrží cestující bezplatné místenky SC pro zvolený vlak. Jízdenka je vždy vystavena jako zpáteční se standardní platností. Doplatek do první vozové třídy nelze vystavit pro žádný úsek cesty. Plán cesty stejně jako další informace lze získat na webových stránkách www.cd.cz/detinavylet. Plán cesty odevzdá vedoucí skupiny pokladníkovi u přepážky při odbavení jízdními doklady. Na jeden plán lze vydat i vícero jízdenek.

> Nabídka je výhodná i pro organizace sídlící mimo města, kde Pendolina zastavují. Platí totiž na všech tratích – za podmínky, že do cílové stanice přijedete a opět z ní odjedete vlakem SC Pendolino.

Na které skupiny zákazníků je nabídka zacílena?

Nabídka je určena pro výlety pořádané mateřskými školami, základními školami (včetně praktických a speciálních základních škol) pro žáky do 9. ročníku, víceletými gymnázii pro žáky do kvarty (u osmiletých) nebo sekundy (u šestiletých) a konzervatořemi, dětskými domovy a ústavy náhradní péče pro děti do patnácti let se sídlem v České republice. Nabídka je výhodná i pro organizace sídlící mimo města, kde Pendolina zastavují. Platí totiž na všech tratích – za podmínky, že do cílové stanice přijedete a opět z ní odjedete vlakem SC Pendolino. V úseku jízdy vlaku SC Pendolino ale tato sleva neplatí v žádném vlaku jiné kategorie.

Příklad toho, jak může být nabídka výhodná, lze demonstrovat na cestě z Chocně do Prahy a zpět. Skupina tvořená například osmnácti žáky a dvěma učiteli použije rychlík do Pardubic, kde přestoupí na spoj SC Pendolino do Prahy. (Obdobnou kombinaci vlaků použije i při zpáteční cestě.) Za jízdenky v rámci nabídky Děti na výlet Pendolinem zaplatí celkem 2 740 korun, přičemž povinné místenky SC jsou zdarma! Pokud by si tito cestující koupili standardní skupinovou jízdenku, zaplatili by 3 954 korun (bez ceny místenky v Pendolinu!). Úspora tak v tomto případě činí více než 30 procent. Navíc si dopřejí komfortu vlaků SuperCity. **(hop)**

PRO ZAMĚSTNANCE

Soutěž o zájezd na InnoTrans 2014

Chtěli byste se podívat na mezinárodní veletrh železniční techniky InnoTrans v Berlíně? Pokud patříte mezi zaměstnance akciové společnosti České dráhy, máme pro vás připravenu unikátní soutěž. Výherce získá dvě zpáteční jízdenky zvláštním Národním vlakem 2014 z Prahy do Berlína (odjezd 22. září, návrat 24. září) se zajištěným občerstvením během cesty, dvě volné vstupenky na veletrh a také ubytovací balíček na dvě noci v Berlíně. Jediné co musíte udělat, je správně odpovědět na následující otázku: Jaká je kapacita sedících cestujících všech vozů Bdmpee Národního vlaku 2014? (Sestava Národního vlaku 2014 bude: lokomotiva řady 371, 2x Bdmpee + 2x WRmee + 2x Bdmpee.)

InnoTrans

Své odpovědi posílejte pouze elektronicky na adresu zeleznicar@cd.cz. Do předmětu e-mailu uveďte „Soutěž InnoTrans 2014" a kromě odpovědi nezapomeňte na telefonní kontakt na vás. Uzávěrka soutěže je 9. září 2014, jméno vylosovaného výherce bude zveřejněno v Železničáři č. 18/2014. Soutěž je určena pouze pro zaměstnance Českých drah. **(rub)**

ECJV v Ústí nad Labem mění od září adresu

S účinností od 1. září 2014 dochází ke změně adresy pracoviště Evidenčního centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé Ústí nad Labem. Nová adresa je: U Nádraží 965/6, 400 01 Ústí nad Labem. Úřední hodiny, telefonní kontakt a e-mailové adresy zůstávají stejné. **(šp)**

VPN Family: Vaše SIM a jedna kačka

Nižší ceny za volání bych na trhu nesehnal. Tak zhodnotil cenu obvyklé měsíční faktury za mobilní služby při relativně malém množství provolaných minut Lukáš Špaček, zákazník VPN Family, který ve Skupine ČD pracuje už více než šest let na pozici nabídkový specialita.
V této době benefitní program VPN Family využívají také jeho rodiče, kterým vyhovuje levnější volání oproti dobíjecím kartám, které měli dříve. Zákazníci, kteří volají méně často, si totiž mohou na portálu http://family.cdt.cz/ objednat mobilní tarify s měsíční platbou od 29 korun.

V nabídce VPN Family, programu pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC, se od začátku prázdnin objevila také služba „Vaše SIM a jedna kačka". Díky této službě si zákazníci objednávají další SIM kartu s tarifem ZAČÍNÁM s měsíční paušální platbou 1 koruna. „V rodině mám potenciální zájemce, které nabídka zaujala," dodává Lukáš Špaček. Také Jiří Tůma, systémový specialista TÚDC, o nabídce paušálu za jednu korunu již slyšel. Kolega Jaroslav Klášterka ze SŽDC, požární referent u Hasičské záchranné služby v Chebu, zejména oceňuje, že VPN Family šetří rodinný rozpočet: „Stačí si porovnat ceny volání a paušálů konkurenčních operátorů – zde je úspora zcela jasná a VPN Family bych kolegům určitě doporučil," uvedl. VPN Family s nabídkou levného volání přináší úspory do rodinného rozpočtu od roku 2008 více než 15 tisícům zaměstnanců a jejich rodinám. Přidejte se ke spokojeným kolegům i vy! **(čdt)**

VPN Family

Největší železniční svátek v roce – oslava zrodu fenoménu železnice – se opět blíží. Přestože letos se těžiště oslav přenese do Břeclavi jako součást oslav 175. výročí příjezdu prvního vlaku na naše území, jednotlivé slavnosti proběhnou již tradičně také v regionech. Přinášíme vám přehled toho nejzajímavějšího, co si můžete v letošním roce v jednotlivých koutech republiky vyzkoušet a zažít.

RADOST A POUČENÍ. Na zářijové víkendy připravila krajská centra řadu akcí, na kterých uvidíte jak parní lokomotivy, tak historické postavy v dobových kostýmech. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ (2x)**

V regionech se připravují na oslavy svátku železnice

Regionální dny železnice proběhnou zpravidla v průběhu zářijových víkendů, nejvíce se jich odehraje v sobotu 20. září. Na Ostravsku se bude stavit ještě počátkem října tak, aby si příznivci železné dráhy mohli užít svátek železnice na vícero místech. Chcete vědět, co přesně si pro vás železničáři připravili? Přehled jednotlivých oslav jsme sestavili pro lepší orientaci chronologicky.

6. září: OLOMOUCKÝ KRAJ
Oslavy dne železničářů jsou v Olomouci spojeny se Dny evropského dědictví, proto se konají už v sobotu 6. září. Příznivci železniční nostalgie se mohou svézt zvláštním vlakem s historickými vozy a parní lokomotivou Kocúr, který pojede z olomouckého hlavního nádraží do stanice Olomouc-Řepčín a zpět. Jízda parního vlaku není jediným lákadlem olomouckých oslav. Bude také zpřístupněna olomoucká expozice Muzea ČD na hlavním nádraží. V Muzeu ČD máte možnost se setkat například s parní lokomotivou Kremák řady 534.0. K vidění bude i motorová lokomotiva Pilštyk řady 735. Z dalších exponátů stojí za zmínku nezapomenutelná Bobina řady 140 nebo čtyřnápravový motorový Krokodýl řady 850.

13. září: STŘEDOČESKÝ KRAJ
Regionální oslavy Dne železnice proběhnou již počtvrté v Příbrami společně s železničním spolkem Rakovnicko-protivínská dráha a dalšími místními partnery. Mezi ně patří Kovohutě Příbram, které v tento den mimořádně otevřou pro návštěvníky Dne železnice svou železniční vlečku a hutnické muzeum. Dopravit k nim se můžete zvláštními vlaky přímo z příbramského nádraží. Na vlakovém nádraží v Příbrami bude od 10 do 19 hodin probíhat kulturní program, který nezklame malé ani velké návštěvníky. Budete mít možnost svézt se historickou drezínou z roku 1825, zhlédnout divadelní představení železničářských her Bedřich Hrozný a Bedřich Hrozný 2 – Nový život v podání ochotnického souboru Divadla za vodou z Čenkova, zúčastnit se prohlídky pracoviště řízení provozu nebo stanoviště historické motorové lokomotivy. Pro děti bude připraven dětský koutek plný her a zábavy a také filmová promítání. V Příbrami se v tento den koná také 44. ročník Běhu Kovohutěmi a Příbramská svatohorská šalmaj (slavnost hudby, tance, divadla a řemesel na nádvoří Svaté Hory).

13. a 14. září: KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ
V Královéhradeckém kraji proběhnou oslavy 13. a 14. září. V obou víkendových dnech budou vypraveny z krajského města parní vlaky. V sobotu 13. září pojede zvláštní vlak vedený parní lokomotivou Bulík řady 464.0 z Hradce Králové do Potštejna, kde v areálu zámku bude probíhat doprovodný program. Cestující z parního vlaku získají také slevu na vstupné do zámků v Častolovicích, Kostelci nad Orlicí a v Doudlebech nad Orlicí, kde vlak rovněž zastaví. V rámci oslav Dne železnice a Dnů evropského kulturního dědictví se v Trutnově v neděli 14. září uskuteční od 9 do 16 hodin v depu (stanice Trutnov hl. n.) den otevřených dveří s pestrým programem. Do Trutnova se můžete svézt zvláštním parním vlakem vedeným Bulíkem, který pojede po trase Hradec Králové – Jaroměř – Náchod – Meziměstí – Teplice nad Metují – Trutnov – Vrchlabí – Svoboda nad Úpou. V trutnovském depu budou vystavena vozidla ČD a speciální drážní vozidla SŽDC. Malé i velké návštěvníky určitě potěší výstava funkčních modelových kolejišť a modelů a stavebnic Merkur.

20. září: JIHOČESKÝ KRAJ
Oslavy proběhnou v Jindřichově Hradci. Na sobotu 20. září je od 9 do 16 hodin připraven bohatý program plný zábavy a poučení, při němž se nebudou nudit malí ani velcí návštěvníci. České dráhy ho připravily ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC), Jindřichohradeckými místními drahami (JHMD) a městem Jindřichův Hradec. K největším lákadlům budou jistě patřit zvláštní jízdy parních a motorových vlaků (včetně fotovlaku) a také jízdy RegioPanterem do kolejové splítky. Zájemci se rovněž mohou svézt na historických drezínách. Spoustu diváků určitě přitáhne soutěž družstev traťového hospodářství, která odstartuje v 9.45 h. Čtyřčlenná družstva budou soutěžit ve třech disciplínách: v manipulaci s pražcem, vystrojení pražce a výměně spojek. Bez zájmu návštěvníků určitě nezůstanou ani ukázky zásahu hasičů při autonehodě nebo střetu na přejezdu či ukázky přechodu vozů na podvalové jámě. V prostorách stanice bude instalována výstava o historii železnice. Nejen děti si nenechají ujít prohlídku modelového kolejiště. Vydovádět se mohou také na skákacích hradech nebo auto-moto trenažérech, na nádraží v Jindřichově Hradci nebude chybět ani Kinematovlak.

PRO DĚTI. Velká část akcí míří na nejmladší návštěvníky. FOTO **MICHAL MÁLEK**

20. září: KARLOVARSKÝ KRAJ
Letošní oslavy Dne železnice v Karlovarském kraji proběhnou ve znamení 110. výročí setkání dvou monarchů, a to rakouského císaře Františka Josefa I. a anglického krále Eduarda VII. na mariánskoláznském nádraží. V sobotu 20. září bude vypraven z Chebu do Mariánských Lázní parní vlak, který poveze lokomotiva Všudybylka 354.195 za pomoci Hektora T 458.1190. Po poledni se vlak vydá na zpáteční cestu a z Chebu bude pokračovat až do Aše – po části tratě tzv. Vlaku svobody, který 11. září 1951 přejel hranice do tehdejšího západního Německa, tratě, jejíž obnova bude při této příležitosti zahájena. V Chebu se mohou zájemci svézt motorovým vozem do lokomotivního depa a po stanici Cheb (v 9.00, 11.00, 13.00 a 15.00 h). Od 9 do 17 hodin bude také přístupný ochoz železniční stanice. V 9.00, 11.00 a 13.00 h budou začínat komentované prohlídky pracoviště výpravčích. Prohlédnout si také můžete vystavené lokomotivy, modelové kolejiště instalované v železničním voze nebo výstavu k historii naší železnice Václava Simbartla. Bez zájmu jistě nezůstanou ani historické drezíny. V Mariánských Lázních přivítají parní vlak sličné mažoretky za doprovodu dechové hudby. Těšit se můžete na sehrané setkání císaře Františka Josefa I. a anglického krále Eduarda VII. a následnou jízdu monarchů městem v kočáře k jejich sousoší.

20. září: PARDUBICKÝ KRAJ
Pardubice a Česká Třebová se připojí k oslavám Dne železnice v sobotu 20. září. Na pardubickém hlavním nádraží můžete například absolvovat prohlídky ústředního stavědla s odborným výkladem. Ani letos nebude chybět populární výstava modelových kolejišť. Ze stanice Pardubice hl. n. bude jezdit historický motorový vůz M 131.1 do stanice Pardubice-Rosice nad Labem, kde bude možné navštívit Železniční museum Pardubického spolku historie železniční dopravy. Vstup je zdarma. V České Třebové si připravili tradiční den otevřených dveří. Program (od 8.00 do 15.30 h) bude probíhat jak v depu kolejových vozidel, tak na železniční stanici. K prohlídce depa se lze svézt zvláštním vlakem, který bude jezdit oběma směry po trase osobní nádraží – DKV – vjezdové nádraží. V depu bude k vidění na malé točně výstava lokomotiv ČD a těšit se také můžete na prezentaci nových vozidel RegioPanter, RegioSpider a RegioShark. Zájemci si mohou prohlédnout správkárnu a nehodový jeřáb EDK 1000. U budovy 019 bude připravena výstava požární techniky. Při prohlídce objektu 014 můžete zhlédnout řízení provozu vjezdového nádraží a v objektu 015 pak automatický rozposun vlaků řízený výpočetní technikou.

20. září: PRAHA
Tak jako každým rokem i v Praze se připravují oslavy Dne železnice. Tentokrát proběhnou v sobotu 20. září a připraveny budou nejen okružní jízdy parními vlaky se Čtyřkolákem a Karkulkou T 444.1 po pražských nádražích. Centrem všeho dění se tradičně stane nádraží Praha-Braník, kde si budete moci prohlédnout vystavené lokomotivy nebo zkusit fyzickou zdatnost při jízdě šlapací drezínou. Na děti tu bude čekat maskot Českých drah slon Elfík, který rozdá sladkosti a nafukovací balonky. O hudební doprovod se postará countryrocková skupina El Paso. Na branickém nádraží se také představí technika hasičů SŽDC a k osvěžení a programu v areálu nádraží přispěje Pivovar Ferdinand se svým výborným pivem a lahodnou limonádou. Mezi stanicemi Praha hl. n., Praha-Braník a Praha-Zbraslav bude jezdit historický motorový vůz Hurvínek řady M 131.1. Svézt se můžete motorovou soupravou Odstavným nádražím jih s odborným výkladem. Koho zajímá řízení provozu na železnici, může absolvovat některou z prohlídek dopravní kanceláře na pražském hlavním nádraží (omezený počet účastníků). S nejmenšími se na hlavním nádraží můžete vypravit do kulturního sálu, kde se bude od 19. do 22. září několikrát denně konat divadelní představení Nejlokomotivovatější lokomotiva.

27. září: PLZEŇSKÝ KRAJ
Na Plzeňsku proběhnou oslavy Dne železnice v Horšovském Týně poslední zářijovou sobotu. Připraven bude bohatý program, na jehož přípravě se podílely České dráhy a město Horšovský Týn. Na pódiu vystoupí hudební skupiny a soubory místních škol a spolků. Příznivci světa na kolejích si mohou prohlédnout výstavu o historii železnice Václava Simbartla a bez zájmu určitě nezůstane ani modelové kolejiště. Zájemci se mohou svézt na historické drezíně. Mezi Horšovským Týnem, Staňkovem a Poběžovicemi bude jezdit parní vlak s historickými vozy taženými lokomotivou Kafemlejnek 310.072.

4. října: MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ
Poslední ze série regionálních oslav se uskuteční v sobotu 4. října na Ostravsku. Železničáři totiž připravili na tento den v rámci oslav Dne železnice bohatý program pro malé i velké obdivovatele vlaků a stříbrných rovnoběžek. Pestrý kulturní program proběhne od 9 do 16 h před nádražím v Bohumíně. O dobrou náladu se postarají vystoupení mažoretek, dechového orchestru ČD a také kapel Come and Play, Acoustica a Grog. Pro děti budou připraveny lákavé atrakce. Kromě Kinematovlaku s projekcí pohádek a filmů pro děti jistě neujde jejich zájmu Sičova drobná železnice. Čipernější se mohou vydovádět na trampolíně nebo skákadlech a pro tvořivější bude připraveno tvarování balonků nebo malování na obličej. V areálu stanice Bohumín se v tento den zpřístupní i jinak veřejnosti zapovězené prostory. Můžete si prohlédnout lokomotivy a vozy v depu kolejových vozidel nebo absolvovat exkurzi ústředního stavědla s odborným komentářem. Stranou oslav nezůstane ani ostravské hlavní nádraží, kde bude zájemcům umožněna prohlídka pracovišť SOKV ČD Cargo a v areálu předvedou svou techniku a zručnost pracovníci SŽDC včetně zajímavých ukázek práce hasičů. Přístupné bude také řídicí stavědlo stanice Ostrava hlavní nádraží. Mezi Ostravou a Bohumínem bude pendlovat historický parní vlak s lokomotivou 464.202. Společnost AWT nabídne vyhlídkové jízdy zvláštními vlaky po síti vleček a k vyhlídkovým jízdám se připojí i historická vozidla Dopravního podniku Ostrava.

TOMÁŠ REZEK, VÁCLAV RUBEŠ

Pendolina jsou stále na vrcholu žebříčku spolehlivosti

Odbor kolejových vozidel Českých drah stojí za vším, co se pohybuje v barvách národního osobního dopravce po našich kolejích. Jeho úkolem je zajistit pokud možno bezproblémový provoz všech řad trakčních i netrakčních vozidel, což je často velmi složité. Přitom zdaleka neplatí, že nejméně problematická je nová technika. Na některé aktuální problémy spojené s vozidly a depy jsme se ptali ředitele odboru Rostislava Nováka.

ROSTISLAV NOVÁK

Po vystudování Vysoké školy strojní a ekonomické v Plzni nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa v Plzni, kde vystřídal pozice od inženýra železniční dopravy až po ekonomického náměstka a přednostu v LD (DKV) Cheb. Od ledna 1997 do roku 2003 byl vrchním přednostou DKV Plzeň. Od roku 2003 zastává funkci ředitele Odboru kolejových vozidel ČD.

FOTO VÁCLAV ŘUBEŠ A MICHAL MÁLEK

Jaká je situace s vozy ABpee z firmy PESA? Co je příčinou, že jezdí jen několik vozů?
Příčinou jsou problémy na straně dodavatele. Dle platné smlouvy měl být poslední vůz dodán do konce března tohoto roku. Z důvodu chybějící technické dokumentace byl zkušební provoz zahájen až 17. června. Protože však výrobce nedodržel jeho podmínky, byl přerušen dne 1. července a znovu byl povolen 24. července. Během zkušebního provozu musí každý vůz najet 30 tisíc kilometrů a jeho ukončení se předpokládá nejpozději do konce října. Pokud nedojde k nějakým nepředpokládaným závadám, bude zkušební provoz ukončen zhruba do poloviny měsíce září. Do této doby je PESA povinna dodat veškerou technickou dokumentaci k tomuto vozu. Pokud tak neučiní, nebude Drážním úřadem schválen typ vozu. Další vozy budou převzaty až po schválení typu ze strany DÚ. K 19. srpnu měly oba vozy najeto přibližně 19 tisíc km.

Jakým způsobem se projeví schválená koncepce obnovy vozidlového parku v dislokaci vozidel? Je v plánu další přesun ucelené řady, podobně jako řady 151 z Prahy do Bohumína?
Schválená koncepce obnovy vozidlového parku se v dislokaci nikterak zásadněji neprojeví. V souvislosti s dalšími předpokládanými dodávkami elektrických jednotek RegioPanter pro dálkovou dopravu dojde k redislokaci vybraných řad lokomotiv a osobních vozů a ke změně významu některých lokalit.

Jaký je početní stav lokomotivního a opravárenského personálu – mají ČD dost strojvedoucích a techniků?
V současné době je zajištěno personální pokrytí výkonů. Vzhledem k připravovanému jízdnímu řádu 2015 a věkové struktuře především u profese strojvedoucí dojde v DKV k mírnému navýšení kvót pro strojvedoucí v přípravě. Pokud se týká kvalifikovaných zaměstnanců údržby vozidel, nepředpokládáme v roce 2015 žádný významný pokles jejich potřeby.

> Nejproblematičtější jsou z nově dodaných vozidel motorové vozy řady 840.

V současnosti se zatrolejovává kolejiště myčky v Hradci Králové. Budou tam výhledově zajíždět nejen RegioPantery, ale i další soupravy, včetně těch z jiných lokalit?
Pokud jde o lokalitu Hradec Králové, Odbor kolejových vozidel předpokládá postupné dobudování infrastruktury v areálu myčky vozidel tak, aby zde mohla být soustředěna údržba vozidel, která do této lokality spádově patří. To se týká nejen regionální, ale i dálkové dopravy. V souvislosti s tím se také předpokládá snížení rozsahu posunovacích prací ve stanici. To znamená, že vlaky budou kompletně sestaveny včetně provedení všech technologických úkonů v areálu myčky a odtud pouze přejedou s hnacím vozidlem k nástupišti a naopak.

Můžete krátce zhodnotit současný park hnacích vozidel z hlediska spolehlivosti? Stále platí, že Pendolino patří k nejspolehlivějším? Jak si stojí v tomto směru nová vozidla jako RegioShark, RegioSpider, RegioPanter?
Stále platí, že jednotky 680 patří k velmi spolehlivým vozidlům s vysokým kilometrickým proběhem mezi závadami. U nových vozidel se samozřejmě objevují některé dílčí problémy, které musí být předmětem dodatečných úprav, ale v zásadě lze konstatovat, že koeficienty provozuschopnosti, stanovené příslušnými smlouvami o dílo, bývají zpravidla splněny. Nejproblematičtější jsou z nově dodaných vozidel motorové vozy řady 840.

Když jsme u RegioSpiderů, v jaké fázi je otázka uznávání garancí těchto jednotek řady 840 na Liberecku? Kdy očekáváte nápravu stavu? Myslíte, že dojde k menšímu namáhání dílů po velké opravě tratě Jablonec – Tanvald? Které komponenty byly nejvíce poškozovány?
Nejvíce namáhanými díly z hlediska působení tratě na vozidla jsou měchy vzduchového vypružení, pásy vedení dvojkolí a držáky snímačů VZ Mirel. Uvedením tratě do řádného stavu (rekonstrukce začala počátkem srpna) předpokládáme výrazné zlepšení zejména u držáků snímačů. U dílů pojezdu a vypružení bude nutno počítat s vyšším opotřebením z důvodu mimořádně náročných směrových poměrů na trati (protisměrné oblouky o poloměru 150 m), odpadnou však dynamické účinky od závad GPK. Otázka neuznaných garancí je stále předmětem jednání vedení obou společností.

> Stále platí, že jednotky 680 patří k velmi spolehlivým vozidlům s vysokým kilometrickým proběhem mezi závadami.

Jak se díváte z pohledu Odboru kolejových vozidel na fragmentaci vozidlového parku mezi několik výrobců? Není nákladnější udržovat tolik rozdílných řad?
Fragmentace vozidlového parku je jev negativní, neboť generuje zvýšené nároky na základnu náhradních dílů, vybavenost jednotlivých pracovišť specializovanými technologiemi a v neposlední řadě také na znalosti obsluhujícího personálu. Důsledkem jsou určité fixní náklady na provoz každé řady vozidel, které pak, zejména u málopočetných řad vozidel, poměrně zásadně ovlivňují náklady na ujetý kilometr. Fragmentace je spojená též s transparentním procesem pořizování nových vozidel. České dráhy musí postupovat podle zákona o zadávání veřejných zakázek.

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

Rychlíky vyšší kategorie jako Rx

Od prosince se cestující setkají s novou kategorií vlaku: rychlík vyšší kvality s označením Rx. Tyto vlaky budou sestaveny nejméně z 80 procent z nových nebo modernizovaných vozů, které znají cestující především z vlaků EuroCity a InterCity. Tyto spoje nabídnou cestujícím například elektrické zásuvky 230 V, moderní informační systém a částečně i klimatizaci nebo větší stolky. „Cestující tak budou moci počítat i na běžných rychlíkových linkách s komfortem dosud oceňovaným obvykle na mezistátních dálkových linkách. Od prosince bychom chtěli zavést prvních téměř třicet takových spojů," uvedl Michal Štěpán, člen představenstva ČD zodpovědný za řízení úseku osobní dopravy. V kategorii Rx budou v novém jízdním řádu 2015 vedeny například spoje Praha – Plzeň – Cheb nebo Praha – Plzeň – Klatovy.

Školení ze systému pro zdravotně postižené

Již druhým rokem se České dráhy účastní projektu zastřešeného UIC (Mezinárodní železniční unie) s názvem PRM PASSAGE, který se zabývá asistenčními službami pro zdravotně postižené cestující v mezinárodní přepravě. Ve středu 13. srpna proběhlo na Generálním ředitelství ČD školení z nástroje „PRM booking tool" pro zajišťování mezinárodních asistenčních služeb handicapovaných cestujících. Jeho využití bude pro členské země EU povinné. Školení zajišťoval David Sarfatti z Avancialu, což je servisní organizace SNCF a UIC. České dráhy nyní stojí před rozhodnutím, které pracoviště bude nástroj PRM booking tool obsluhovat.

Do nejkrásnějšího nádraží jezdí osobáky

Od pátku 1. srpna došlo ke změně jízdního řádu na trati 086. Stalo se tak na základě dohody Českých drah a Libereckého kraje. V úseku Liberec – Jablonné v Podještědí jsou nyní nově provozovány v pracovní dny čtyři páry a o sobotách, nedělích a svátcích šest párů regionálních vlaků. Tato změna se týká i stanice Rynoltice, která se v prosinci stala podle ankety nejkrásnějším nádražím roku 2013 v České republice. O změně se cestující dozvěděli na vývěskách umístěných ve stanicích, v internetových vyhledávačích i v osobních pokladnách a informačních střediscích ČD. **(tis, rub, mn)**

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ŠÉF ŽELEZNIČNÍHO ÚŘADU V ČÍNĚ DOSTAL TREST SMRTI

Trest smrti uložil soud v Pekingu někdejšímu šéfovi železničního úřadu za braní úplatků. Současně rozhodl o odkladu trestu na dva roky, informovala agentura Nová Čína. To podle ní obvykle znamená, že po dvou letech dobrého chování jej čeká doživotí. Wen Čching-liang řídil železniční úřad v jihozápadním městě Kchun-ming do roku 2011, kdy byl propuštěn kvůli „problémům s kázní". Soud zjistil, že obžalovaný přijal v letech 2005–2011 úplatky v přepočtu minimálně ve výši 70 milionů korun. Společnostem, které se ucházely o železniční zakázky, pak „zajistil výhody". Čínská železnice je jedním z terčů protikorupčního tažení úřadů. Před rokem byl odsouzen i bývalý ministr železnic Liou Č'-ťün na základě obvinění z úplatkářství a zneužití pravomoci. Ministr například pomáhal za úplatu jisté pekingské společnosti k výhodným kontraktům na přepravu nákladů a na budování železniční infrastruktury. Na úplatcích získal více než 200 milionů korun. Čínské železnice se v posledních letech potýkají s řadou podvodů a zadlužením kvůli nasazení nových rychlovlaků. **ČTK** 20. 8. 2014

KORIDOR DO NĚMECKA ZŮSTANE BEZ ELEKTRIFIKACE

Příhraniční úsek Cheb – Cheb státní hranice koridorové tratě, která má spojit Českou republiku se západní Evropou a která je součástí evropské železniční sítě konvenčních tratí, se připravoval již několik let. Stavební práce již začaly. Přes to všechno se na stavbě zatím neobjeví elektrické dráty. Takže například Pendolino tudy zatím projet nebude moci. „Optimalizaci tratě chystáme zatím bez elektrifikace. Ale s tím, že celou trasu připravíme k tomu, abychom mohli v budoucnu pouze dodělat trakční vedení a sloupy," potvrdil před časem mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Hlavním důvodem je fakt, že na německé straně také zatím nevede trakční vedení. „Optimalizaci vybudujeme tak, že do budoucna neznemožní doplnění elektrifikace na celé délce," upřesnil mluvčí SŽDC. V Německu se má trakční vedení vybudovat během deseti let. „Momentálně německá strana řeší způsob, jakým bude elektrický proud do trakčního vedení nad kolejemi transportovat," přiblížil chebský místostarosta Michal Pospíšil.

CHEBSKÝ DENÍK 21. 8. 2014

ZAUJALO NÁS

> Železniční dopravci dalších pět let nebudou muset vyplácet náhrady při zpoždění vlaku delším než hodinu. Novelu zákona o dráhách, která prodlužuje výjimku z evropského nařízení až do roku 2019, podepsal prezident Miloš Zeman. Výjimka měla skončit letos v prosinci.

ČTK 14. 8. 2014

ČEŠI VLAKŮM HOLDUJÍ, ALE NA ŠVÝCARY A JAPONCE NEMAJÍ

Švýcaři jsou svojí dokonalou sítí železnic proslulí. Japonci jsou zase známí svými rychlými vlaky. Právě Švýcaři podle výsledků statistik za loňský rok najezdili ve vlaku nejvíce kilometrů. Češi jsou v množství cest tímto dopravním prostředkem dvanáctí, v počtu ujetých kilometrů pak obsadili třinácté místo. Statistiky týkající se železniční dopravy zveřejnila švýcarská informační služba pro veřejnou dopravu LITRA. Průměrný Švýcar podle nich v roce 2013 ujel vlakem 2 307 kilometrů během 53 cest. To je několikanásobně víc, než kolikrát vyrazil loni vlakem průměrný Čech. Tomu na rok připadá 16 cest a 659 kilometrů. Z výsledků vyplývá, že obdobnými vlakomilci jsou Japonci. Na osobu jim vychází 69 cest ročně, dohromady pak 1 912 kilometrů. Naopak téměř vůbec nevyužívají železniční dopravu v Rumunsku a Litvě, kde na osobu připadají ročně pouhé dvě cesty vlakem. Jen o trochu lépe je na tom s osmi cestami na osobu Irsko či Itálie s devíti. Mezi 10 a 20 cestami vlakem ročně podniknou průměrný Portugal, Nor, Maďar, Španěl, Fin, Čech, Francouz a Slovák. **NOVINKY.CZ** 14. 8. 2014

KLADENSKÁ „RYCHLODRÁHA" SE ODKLÁDÁ. NA NEURČITO

Ani dvacet let po zahájení příprav se ani v letošním roce nezačne stavět železniční rychlodráha Kladno – Praha. Ministerstvo dopravy nyní oficiálně přiznalo, že začátek stavby, která má usnadnit spojení tisícům lidí, nelze odhadnout. Doplňují se další studie. Začátek? Nikdo nechce odhadovat. „Pracuje se na studiích proveditelnosti, které mají prověřit možnosti realizace. Nelze proto předpokládat, že by během příštího roku došlo k financování stavby," potvrdil Mladé frontě DNES mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Odhady nákladů na nové koleje mezi Kladnem a Prahou se pohybují mezi deseti až třiceti miliardami korun. Z větší části má přitom nová trasa vést po stávající trati. Po rekonstrukci se zvýší traťová rychlost na 120 kilometrů za hodinu, v některých úsecích však bude muset být omezena. Jinde budou smět vlaky naopak jezdit až 145 kilometrů za hodinu. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský zdůvodňuje problémy tím, že za zdržením stojí připomínky ministerstva dopravy, které chtělo zpracovat více variant.

MF DNES 11. 8. 2014

FINIŠ. Dokončovací práce na estakádě předcházely zahájení provozu po jedné koleji v neděli 17. srpna. Dvoukolejně by se tu mělo jezdit od počátku září. FOTO **AUTOR (2x)**

Supervýluka v Ústí nad Orlicí
kvůli dostavbě nové estakády na koridoru

Je-li kulový blesk synonymem největší akce v dějinách stěhování, podobnou výjimečnost zaujímala dlouho plánovaná výluka, která zasáhla všechny cestující a zaměstnance od páteční noci 15. srpna do nedělního poledne 17. srpna mezi Ústím nad Orlicí a Českou Třebovou. Tento termín nebyl vybrán náhodou – provoz je v tomto období nejslabší.

Třetí srpnový víkend byl provoz na prvním koridoru silně omezený. O co tam šlo? Stavba Průjezd uzlem Ústí nad Orlicí vstoupila do významné fáze, kdy byla dokončena estakáda na dlouhotřebovském zhlaví klenoucí se nad soutokem Orlice a Třebovky. Z důvodu zapojení nově zbudované části stanice Ústí nad Orlicí a estakády do tratě ve směru Česká Třebová probíhala od začátku srpna nepřetržitá výluka 1. traťové koleje v úseku Ústí nad Orlicí – Dlouhá Třebová.

Výpravčí řídili provoz telefonem a jen po jedné koleji

Na konci této výluky bylo potřeba aktivovat nové zabezpečovací zařízení a tím došlo k vypnutí automatického bloku od páteční 20. hodiny do nedělního poledne. Provoz se tak uskutečňoval pouze po jediné staré koleji č. 2 mezi Dlouhou Třebovou a Ústím a ještě mezistaničně, kdy výpravčí zajišťovali provoz telefonickým dorozumíváním a tedy s poměrně nízkou propustností. Běžně zde jezdících asi 270 vlaků za 24 hodin se sem nemohlo vměstnat, to bylo předem jasné.

Výlukovým opatřením, které se společně pod rukama SŽDC a dopravců připravovalo dlouhé měsíce, byly nejvíce dotčeny vlaky ČD a ČD Cargo. Nákladní vlaky včetně těch od ostatních dopravců projížděly ve vhodných vlakových pauzách, ostatní byly odstaveny ve stanicích nebo odkloněny. I ČD Cargo smělo provážet jen vlaky s nejvyšší prioritou, k vidění tak byly ponejvíce kontejnerové vlaky, např. pro terminál Metrans v České Třebové.

Rychlíky zrušeny, vlaky IC/EC převzaly frekvenci

Ještě citelnější dopad byl do osobní dopravy. Pro sobotu byla přijata rozsáhlá opatření, páteční noc a nedělní dopoledne proběhly bez razantního omezení vlaků, jelikož jich jede v tuto dobu méně. Kdo z cestujících odkázaných na další přípoje si dopředu nenastudoval výlukové jízdní řády, mohl v některých případech bohužel hořce zaplakat nad rozvázanými přípoji. Přestože dispečeři, vlakové čety, strojvedoucí i výpravčí dělali, co mohli, všechny přípoje zachovat prostě nešlo. Místo osobních vlaků jezdily autobusy, tři desítky vlaků kategorie rychlík bylo odřeknuto mezi Prahou a Českou Třebovou a místo nich cestující museli jet vhodnými vlaky EC/IC, které mimořádně zastavovaly v Chocni, Přelouči a zastávce Ústí nad Orlicí město. Tyto vlaky byly posíleny o několik vozů navíc. Ani některým z nich se však nevyhnulo zpoždění – toto varování ale dostali cestující dopředu.

Kuriozity lákaly fanoušky železnice

Výluka, jak si ostatně povšiml i štáb České televize, který odtud přinesl aktuální šot, přilákala poměrně velké množství příznivců železnice, pro něž to byla jedinečná příležitost spatřit vozidla dosud nevídaná: od zastávkových vlaků IC a EC obohacených o různé netradiční posilové vozy, lůžkových vozů Ruských železnic od EN 404/405 připojených na jiných vlacích (mimochodem, skupina vozů od ranního EN 404 nejela plánovaně na vlaku IC 540, ale až na EC 152) až po spojení některých souprav vlaků soukromých dopravců.

> Navečer probíhala zatěžkávací zkouška v 2. koleji estakády a to za pomoci dvou kolejových jeřábů EDK 750 Českých drah.

Navečer probíhala zatěžkávací zkouška na 2. koleji estakády, a to za pomoci dvou kolejových jeřábů EDK 750 Českých drah. Dívat se chodili i místní, jak je ostatně v okolí estakády v Ústí poslední měsíce zvykem, a také samozřejmě ti, kteří chtěli zdokumentovat poslední vlaky na staré trati s mostem přes Orlici z roku 1845.

MARTIN NAVRÁTIL

OBNOVA PLNÉHO PROVOZU

- V neděli 17. 8. ve 12 h byla oficiálně zprovozněna 1. kolej na estakádě. Prvním vlakem byl R 865 vedený strojem 362.039.
- Do úterý 19. 8. cca 12. hodiny pokračoval provoz i po staré 2. koleji, která se následně začala snášet. Dále probíhá jednokolejný provoz po estakádě.
- Dne 2. září by měla být zprovozněna i nová 2. kolej na estakádě.

Večer s Aloisem Nebelem na nejkrásnějším nádraží

Mělo to být původně autorské čtení Jaroslava Rudiše pro zhruba dvacítku známých a kamarádů v čekárně stanice v Rynolticích. Lidí ale přijel plný vlak. A přidali se další z konvoje aut zaparkovaných na příjezdové silnici a samozřejmě místní. Nakonec se přes dvě stě hlav silný dav díky prozíravosti organizátorů a předpovědi počasí taktak vešel do sálu místního kulturního domu. Byl to příjemný, až rodinný večer s úryvky z díla spisovatele, který má těsný vztah k železnici. Jak se Jaroslav Rudiš „přiznal“ před zaplněným sálem, jeho děda Alois pracoval jako výhybkář ve stanici Zákupy.

Za všechno může paní Květa

Za akcí, která se uskutečnila 13. srpna, stojí rynoltická patriotka a železničářská duše Květa Slabá (dříve Vlčková). Díky její loňské aktivitě, při které využila všechny možné kontakty a sociální sítě, totiž Rynoltice vyhrály v prestižní anketě o nejkrásnější nádraží v České republice. Důležitou osobou, která se na zorganizování večera podílela, byl Petr Vondřich z libereckého krajského úřadu, kamarád Jaroslava Rudiše. Ten seznámil paní Květu (nikoli literární hrdinku a partnerku Aloise Nebela, nýbrž výpravčí SŽDC!) s panem spisovatelem a pak všechno spolu vymysleli a připravili – včetně vtipných plakátů. Obecní úřad zase akci „zasponzoroval“ chleby se sádlem k občerstvení.

Mám tuhle trať rád, říká Jaroslav Rudiš

Film na motivy Rudišovy trilogie natočený režisérem Tomášem Luňákem se také promítal v rynoltickém kulturním domě. Rudiš na úvod musel vysvětlovat, co má společného Bílý Potok v Jeseníkách se stanicemi Lipová Lázně a Horní Lipová (svůj podíl má hudebník Jaromír 99). Coby příznivec železnice myslel i na kouzelnou staničku Bílý Potok pod Smrkem a vyznal se z obdivu k nejkrásnějšímu nádraží i celé transverzální dráze někdejší společnosti ATE-ÚTD vedoucí právě přes Rynoltice. „Mám rád tuhle trať, protože tady sloužil můj děda, který se jmenoval Alois a podle něho se jmenuje i postava Alois Nebel. Sloužil v nedalekých Zákupech jako výhybkář,“ prozradil autor a zdůraznil, že podle něj je to jedna z nejkrásnějších tratí u nás.

SUVENÝR. Spisovatel Jaroslav Rudiš převzal od výpravčí Květy Slabé fotografii nejkrásnějšího nádraží roku 2013 jako upomínku na povedený večer. FOTO **AUTOR**

Kniha jako vstupenka

A knihy v rynoltickém literárně společenském večeru hrály ještě jednu významnou roli. Paní Květa před časem vymyslela, že cestování a čekání na vlak na „jejím“ nádraží může zpříjemnit, když si cestující vypůjčí knížku z knihovničky, kterou umístila do čekárny. (První poschodí nádherné budovy ÚTD totiž se svým manželem obývá a stará se o ně.) Nejrůznější tituly utěšeně přibývaly. Onoho středečního podvečera police rychle přestaly stačit, protože, jak Petr Vondřich vymyslel, vstupenkou na literární večer měla být jedna donesená kniha. A někteří jich přinášeli celé kupičky.

Tak trochu inkognito se mezi diváky objevil i hejtman Martin Půta, který ocenil jak znovuobnovení osobní dopravy na části tratě 086 poškozené loňskou povodní, tak nekonvenční přístup paní Slabé. „Když lidé dělají práci, která je baví, je to vidět,“ pochválil hejtman výpravčí. Návštěvníkům večera se ani nechtělo domů. Desítky z nich pak využily nočního vlaku R 1173, který zde mimořádně zastavil. „Myslím, že by se tady Nebelovi líbilo,“ uzavřel Jaroslav Rudiš.

MARTIN NAVRÁTIL

Jak jsme přepravovali
v prvním pololetí roku 2014

FOTO 2M

Za první pololetí bylo vlaky ČD Cargo přepraveno 34,2 milionu tun zboží všeho druhu. V komoditě hnědé uhlí jsme překročili stanovený plán o téměř pětinu. Vytyčené cíle se nám podařilo překonat také v kombinované dopravě, kde byl objem přeprav vyšší o 7 procent. O každou přepravenou tunu však bylo nutné svádět ostrý konkurenční boj, zejména v případě doprav zemědělských výrobků.

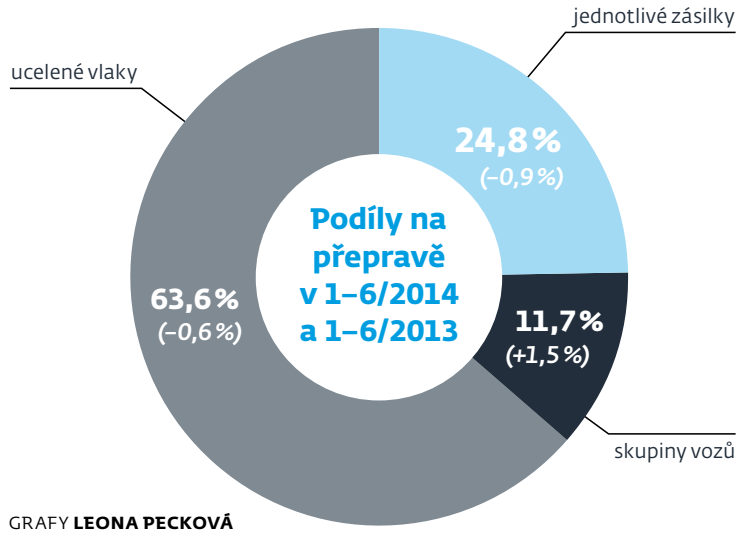
Výsledky v komoditě železo a strojírenské výrobky se pohybovaly cca na úrovni plánu, přičemž negativně byla situace ovlivněna poklesem přeprav hutních výrobků (např. snížením exportu z EVRAZu nebo ukončením přeprav kolejnic z Rakouska do Ruska tranzitem přes Českou republiku apod.) a také ztrátou některých přeprav v konkurenčním boji. Nově se podařilo získat přepravy bram z Čierné nad Tisou do Ostravy jako náhradu za bramy z přístavu Mukran, které dříve převážel dopravce AWT. Nové jsou rovněž přepravy svitků plechu z Polska do Itálie.

Příznivý trend plnění plánu v komoditě stavebniny byl nastartovaný již na začátku roku. Je to kombinace důsledku příznivých klimatických podmínek na počátku roku, při kterých nedošlo k výraznějšímu omezení stavební výroby, a získání řady nových obchodních případů, jako např. cementu z Blažovic na výstavbu dálnice D1 nebo navýšení přeprav ve stávajících relacích.

Hnědé a černé uhlí, koks

V komoditě hnědé uhlí byl plán překročen o téměř 20 procent. Je to důsledek vyšších objemů realizovaných pro našeho zákazníka, společnost ČEZ, mimo jiné do elektrárny Poříčí, která v plném výkonu vyrábí elektrickou energii na export do Polska. Zároveň došlo k přesunu některých plánovaných odstávek do dalších letních měsíců. V plném rozsahu byly opět obnoveny přepravy tříděného uhlí v ucelených vlacích do Raspenavy k dalšímu exportu do Polska.

Bohužel zcela opačná situace je v přepravách černého uhlí a koksu. Z průběžných výsledků je zřejmé, že celkové plnění ovlivňuje pouze převzetí exportních přeprav z OKD konkurenčním dopravcem AWT. Nadále se daří získávat nové přepravy, kterými se však celková ztráta snižuje. Významný je rozvoj spolupráce s firmou METALIMEX, která do budoucna představuje značný potenciál a pro kterou nově zajišťujeme i celní služby ve zjednodušeném řízení.



GRAFY **LEONA PECKOVÁ**

Chemické výrobky a kapalná paliva

Výsledky v komoditě chemické výrobky a kapalná paliva sice nedosahují plánované úrovně, avšak stále překračují úroveň loňského roku. Rostou přepravy pohonných hmot i ostatních chemických výrobků. Při realizaci spotových přeprav chemických produktů ČD Cargo velmi aktivně spolupracuje s dceřinou společností Generálne zastúpenie v Bratislavě. Segmentem, ve kterém s konkurencí prohráváme, je přeprava hnojiv, zejména ze Slovenska.

Dřevo a papírenské výrobky

S výsledky komodity dřevo a papírenské výrobky můžeme být spokojeni i přesto, že v důsledku předzásobení dřevem z jarních měsíců a v důsledku kalamity na Slovensku přepravy postupně klesají. Mění se i některé další přepravní toky, např. v důsledku uzavření některých zahraničních dřevozpracujících závodů apod. V posledních měsících výrazně narůstají přepravy papírenských výrobků.

Potraviny a zemědělské výrobky

Objemy přeprav v komoditě potraviny a zemědělské výrobky výrazně převyšují plánovaná čísla. Postupně je však ukončováno vyskladňování sil, což bude mít dopad na vývoj v dalším období. V tomto segmentu svádíme ostrý konkurenční boj s dalšími dopravci. Přepravy sladů se stabilizovaly, stejně jako přepravy minerálních vod Mattoni, Korunní a Toma. V komoditě ostatní je situace po prvním pololetí stabilizovaná s pozitivním výhledem. Je to důsledek realizace několika vojenských přeprav a přeprav transformátorů. Podle plánu jsou realizovány jízdy měřicího vlaku pro SŽDC, nárůst pak představují přepravy České pošty. Úspěšně pokračují rovněž přepravy trolejbusů z Plzně do Sofie.

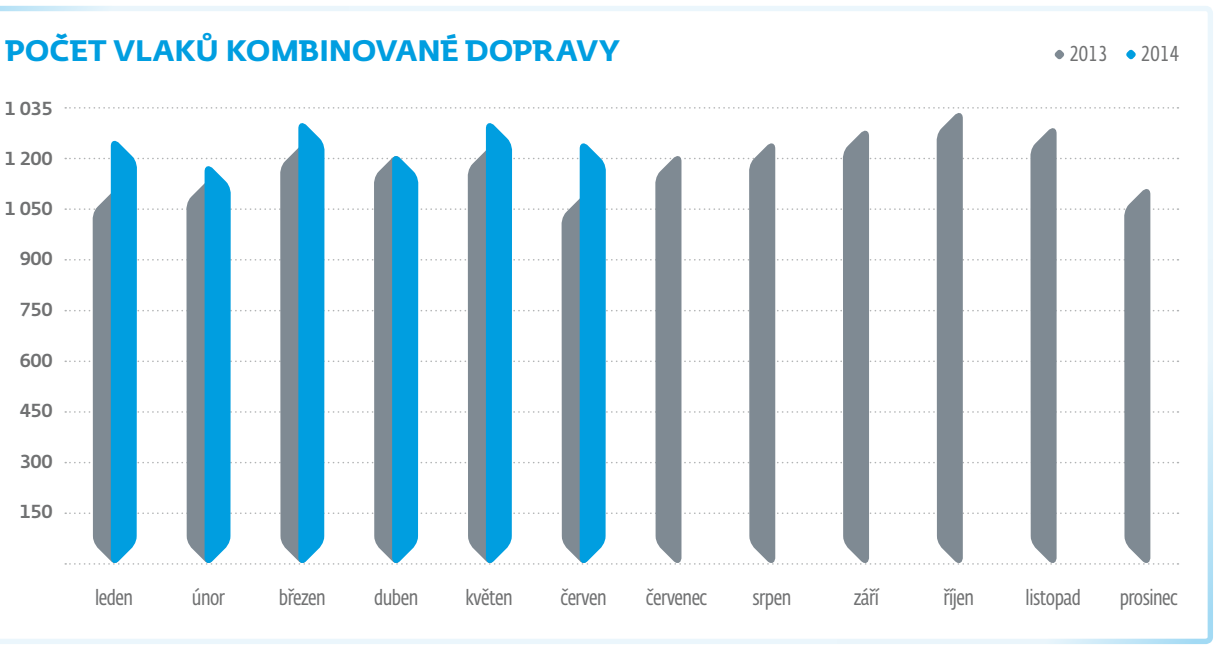
Kombinovaná doprava, automotive

V kombinované dopravě trvá růstový trend, který za první pololetí znamenal přeplnění plánu o cca 7 procent. V měsíci květnu byl opět odvezen rekordní počet vlaků – 1 302, přičemž narůstají přepravy všech operátorů kombinované dopravy, realizují se i nové přepravy, např. formou ucelených vlaků z Číny do Pardubic a Mělníka. Mírný pokles vykazují pouze přepravy rozložených automobilů Škoda z Mladé Boleslavi do Kalugy a Nižného Novgorodu jako důsledek poklesu zájmu o tyto automobily v Rusku.

Přepravy v komoditě automotive „táhne“ nárůst výroby zejména v automobilce Škoda, ale i v dalších automobilkách. Lépe se také obchodně daří v přepravách z automobilky Hyundai v Nošovicích. Oproti tomu rozjezd výroby nových modelů v kolínské automobilce je pomalý. Pozitivní vliv na nárůst tržeb má rovněž přesměrování některých přeprav na delší přepravní ramena, realizovány jsou i přepravy na netradičních ramenech, např. Horní Lideč – Břeclav s automobily KIA do Koperu apod. Z výše uvedených důvodů se podařilo eliminovat ztrátu plynoucí z převzetí přeprav Porsche dopravcem AWT. Naopak ČD Cargo uspělo ve výběrovém řízení vyhlášeném automobilkou Škoda na přepravy v relaci Mladá Boleslav – Swarzedz a od 1. července přebírá jejich realizaci od dopravce AWT.

Posílení logistického zázemí

Je velmi důležité zmínit i činnost nového, resp. posíleného oddělení logistických služeb, jehož základní úkoly se týkají haly Lovosice a rozvoje spedičních služeb. Na základě nabídky ČD Cargo byla v Lovosicích např. realizována zkušební překládka dvou vozů Hab do Čierné nad Tisou pro firmu Rail Cargo. Jednalo se o keramickou dlažbu na paletách ze Španělska do Ruska. Co se týče rozvoje spedičních služeb, postupně jsou oslovováni jak dodavatelé služeb, tak potenciální zákazníci. **MICHAL ROH**



KRÁTCE

Rozdělení pozic v představenstvu

Představenstvo ČD Cargo na svém zasedání konaném dne 29. července 2014 přijalo usnesení, kterým pověřuje předsedu představenstva Oldřicha Mazánka řízením úseku v přímé řídicí působnosti představenstva společnosti, člena představenstva ČD Cargo Zdeňka Meidla řízením úseku provozu a člena představenstva ČD Cargo Karla Adama řízením úseku obchodu.

Výuka cizích jazyků začne opět v říjnu

Zaměstnanci společnosti ČD Cargo se mohou od 14. srpna přihlašovat do jazykové výuky na školní rok 2014/2015. Termín pro odevzdání přihlášek je stanoven na 5. září. I v letošním roce se tak zaměstnanci mohou přihlašovat prostřednictvím personálních pracovišť jednotek organizační struktury. Zaměstnanci mohou vybírat ze čtyř světových jazyků, tedy anglického, německého, francouzského nebo ruského. Výuka bude zahájena nejpozději na počátku října a potrvá do konce července 2015. I letos platí, že se zaměstnanci na výuce finančně spolupodílejí: za standardní výuku ve skupině čtyř až sedmi lidí zaplatí z vlastních prostředků 300 korun měsíčně. Přesto zůstává výuka cizích jazyků finančně velmi výhodná oproti běžným otevřeným kurzům pro veřejnost.

Gratulujeme výhercům v soutěži s ING

Mezi výherci soutěže, kterou pro zaměstnance ČD, SŽDC a ČD Cargo připravila ING Životní pojišťovna N.V., se objevili i tři naši dlouholetí zaměstnanci. Jedná se o Pavla Řezníčka, který pracuje jako elektromechanik v OH/SOKV Ostrava, Hanu Jakubčovou, vedoucí skupiny v oddělení urovnání a odúčtování na OPT Olomouc, a Milana Dekréta, systémového specialistu z oddělení konstrukce ŽKV a technologie Odboru 12 GŘ ČD Cargo. Hlavní ceny (v případě ČD Cargo se jednalo o poukazy na služby cestovní kanceláře Čedok v hodnotě 10 tisíc korun s platností do 30. 6. 2015) předal výhercům obchodní manažer zaměstnaneckých benefitů ING Životní pojišťovna N.V. Jiří Pour v sídle této finanční společnosti na Smíchově v pondělí 28. července. Výherci si následně prohlédli nedaleké Království železnic.

Tradiční tábor pro děti V Ráji byl plně vytížen

Více než padesátiletou tradici má letní dětský tábor s příznačným názvem V Ráji, který se nachází asi tři kilometry od Letohradu. Tábor je zařazen do katalogu cestovní kanceláře ČD travel a je určen především pro děti zaměstnanců Skupiny České dráhy. Pořádá jej závodní výbor Odborového sdružení železničářů Správy tratí Hradec Králové vždy v červenci, dva čtrnáctidenní turnusy. Letos se tábora zúčastnilo sto devadesát dětí, kapacita byla plně vytížena. Děti byly ubytovány v chatkách, měly tu k dispozici fotbalové hřiště, volejbalové a nohejbalové, louky a především vlastní bazén s čističkou a filtrem. (čdc)

Dostupné pouze v tištěné podobě

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

Legendární britské šelmy se svezly autovlakem na Slovensko

Autovlaky Českých drah, tedy spoje umožňující cestujícím přibalit si jako své „spoluzavazadlo“ i osobní automobil či motocykl, se především v letní sezoně těší velkému zájmu. Hlavní klientelou jsou zejména rodiny cestující na dovolenou na Slovensko následované řidiči na služebních cestách.

Co nejčastěji převážíme v letních měsících na plošině speciálního vozu řady DDm? Jsou to jak tuctové hatchbacky, tak kombíky a SUV plné nezbytných propriet pro idylickou dovolenou dneška. Občas tuto zaběhlou praxi naruší skupinka motorkářů, kteří si autovlakem krátí méně záživnou část své cesty do rumunských Karpat či na legendární Transfagarasan (jedna z nejúžasnějších silnic světa). Přesto lze občas v podvečer za sedmým nástupištěm pražského hlavního nádraží, kde se nachází terminál autovlaku, zahlédnout nějakou tu motoristickou lahůdku.

Motoristické žně na nádraží

V pátek 12. srpna to ovšem byly hotové motoristické žně. Toho dne cestovali spojem EN 445 Slovakia členové Jaguar Enthusiast's Clubu (www.jec.cz) hned s šestnácti vozy této značky. Jedná se o jediný oficiální klub sdružující majitele vozů této značky, respektive jeho česko-slovenskou pobočku. Už více než pět let pořádají společná klubová setkání po Evropě a letos padla volba právě na slovenské Tatry. K vidění byly především kupé a roadstery E-type, poprávu označované za jedny z nejkrásnějších aut motoristické historie. Nechyběl ani jejich nástupce, řada XJS, či sedan Mark I.

Mezi přepravovanými aristokraty dominovaly Jaguary E-type.

JAGUAR

Historie Jaguar Cars Limited, jak zní úplný název automobilky spadající nyní pod indickou společnost Tata Motors, se datuje od roku 1922. Původně měla ve výrobním programu motocykly, ale již pět let od svého založení plynule přešla na výrobu cenově dostupných vozidel. Přerod k výrobci sportovních aut odstartoval až model XK120 v roce 1948. Jeho řadový šestiválec o objemu 3,4 litru se udržel ve výrobě až do 90. let. Nové poválečné luxusní limuzíny nesly označení Mark. V roce 1961 byl uveden na trh nejslavnější model značky, typ E. Nejrychlejší vůz své doby, navíc levnější než italská konkurence z Maranella, se vyráběl plných 14 let. Dalším milníkem se stala limuzína XJ6, vyráběná v letech 1968–1992. Automobilka si prošla i několika zvraty, kdy postupně spadala pod British Motor Holding, Ford a nyní pod již zmíněnou Tatu. Přesto vše ustála a dnes její produkty představují luxus a sportovní svezení v britském duchu.

Poleporáním ochrannou fólií by se mohlo stát nadstandardní službou.

FOTO AUTOR (4x)

Sporťákem a přesto vlakem

Cesta za volantem jaguara s poctivým atmosférickým šestiválcem pod kapotou je radost sama o sobě. Nasnadě je tedy otázka, proč se zapálení motorističtí fandové rozhodli při cestě na Slovensko použít autovlak. Dle slov viceprezidenta klubu Lubomíra Novotného, hrdého majitele Jaguara typu E 4,2R6, jde o podstatnou úsporu v cestě.

> **Poprvé zde byla aplikována možnost polepit přepravovaný vůz ochrannou fólií 3M 24S56W. Tento typ je určen k dočasné ochraně lakovaných povrchů.**

„Naše auta nejsou nová, lepší už také nebudou, a takto máme větší naději, že dojedeme i zpátky,“ glosoval s trochou nadsázky přepravu historických automobilových „aristokratů“. Již na první pohled ovšem bylo jasné, že o jejich technickém stavu netřeba pochybovat.

Fólie ochrání před znečištěním prachem z kolejiště

Samotná přeprava jaguarů však nebyla jedinou zvláštností tohoto podvečera. Poprvé zde byla v rámci prezentace společnosti 3M aplikována možnost polepit přepravovaný vůz ochrannou fólií 3M 24S56W. Tento typ je určen k dočasné ochraně lakovaných povrchů. Používá se například při přepravě nových vozů s metalickým či perleťovým lakem z automobilek k zákazníkům.

Ačkoli je přepravě vozidla autovlakem věnována maximální pozornost a řazením na konci vlaku se eliminuje i možné nebezpečí drobného znečištění prachem z kolejiště nebo hmyzem, stoprocentně se nedá vyloučit případné drobné poškození. Pro úplný klid cestujících se výhledově uvažuje zavést možnost polepu ochrannou fólií jako stálou nadstandardní službu při přepravě autovlakem. Soudě dle spontánní reakce jednoho řidiče Mercedesu S Klass, který ten den cestoval následujícím spojem do Košic, by nejspíše zájem byl.

MICHAL MÁLEK

Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUCÍ

ŘADA 843 SMÍ VYUŽÍVAT HORNÍCH RYCHLOSTNÍKŮ

Na základě výsledků zprávy Výzkumného ústavu kolejových vozidel byly v roce 2013 motorové vozy řady 843, řídicí vozy řady Btfn[791], Bfdrdtn[794], Bfbrdtn[794], ABfbrdtn[795] a přípojné vozy řady Btn[753] zařazeny mezi vozidla, která mohou využít vyššího nedostatku převýšení 130 mm. V provozu to znamená, že vozidla této kategorie mohou využívat vyšších hodnot povolených rychlostí podle takzvaných horních rychlostníků N. Další posuzované řady vozidel (motorové vozy řad 843 a 854 a přípojné vozy Bdtn[756] a Bdtn[757]) však tehdy požadovaným limitům nevyhověly. U motorového vozu řady 843 ale nedošlo při simulaci k výraznějšímu překročení požadovaných limitů v porovnání s řadami 854 a 054, proto bylo rozhodnuto o verifikaci jízdními zkouškami. Zkoušky probíhaly mezi Letohradem a Lichkovem a ve vybraných úsecích mezi Kolínem a Brnem (přes Havlíčkův Brod). Z hlediska jízdní bezpečnosti byly výsledky vyhovující, zatímco z hlediska komfortu cestujících a zrychlení na stanovišti strojvedoucího dopadly výsledky hůře. Díky omezenému vlivu na železniční infrastrukturu byly ale výsledky přijaty a motorové vozy řady 843 byly zařazeny mezi stanovená vozidla a jejich provozovování je nyní také možné podle vyšších hodnot „horních rychlostníků“.

KRALUPY NAD VLTAVOU – PODLEŠÍN: ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI

V rámci Deklarace spolupráce mezi Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty v oblasti optimalizace traťových rychlostí, uzavřené v roce 2012, se daří zvyšovat rychlosti v pásmu cca 5–20 km/h na vybraných úsecích infrastruktury za účelem dosažení přípojných vazeb, krácení jízdních dob, zvýšení stability jízdního řádu. Správce infrastruktury vybrané požadavky realizuje zpravidla v rámci běžné údržby. Příkladem budiž realizace zvýšení traťové rychlosti na trati číslo 110 mezi Kralupy nad Vltavou a Podlešínem. Od 15. srpna 2014 došlo k zvýšení rychlosti z 50 na 60 km/h v mezistaničních úsecích Kralupy nad Vltavou předměstí – Olovnice – Zvoleněves. Přes tyto dopravny je rychlost stále omezena na 40 km/h z důvodu nižšího stupně zabezpečení. Ze Zvoleněvsi do Podlešína pak mohou vlaky využít rychlost 80 km/h místo původních 70 km/h. Dle předběžných informací bychom se v budoucnu také mohli dočkat provedení potřebných úprav ve stanicích Kralupy nad Vltavou předměstí a Olovnice, čímž by traťová rychlost mohla být zvýšena ze 40 na 50 km/h. Očekáváme, že díky zvýšení rychlosti dojde k vyšší spolehlivosti přestupů v Kralupech nad Vltavou mezi osobními vlaky od Podlešína a spoji do Prahy.

ÚVALY: PROVIZORNÍ NÁVĚŠTĚNÍ KVŮLI POMALÉ JÍZDĚ

V současné době probíhá modernizace prvního koridoru v úseku mezi stanicemi Praha-Běchovice a Úvaly. Ve stanici Úvaly byly již před lety vloženy štíhlé výhybky do přímého úseku směrem na Český Brod. Tento úsek byl jedním z prvních, který prošel modernizací v rámci koridorizace a je zde traťová rychlost 140 km/h. Na úseku s traťovou rychlostí 140 km/h je nyní kvůli probíhajícím pracím zavedeno přechodné snížení rychlosti – pomalá jízda 80 km/h. V rámci stavby zde však dochází k nestandardnímu návěštění, na které upozornil kontrolor vozby Depa kolejových vozidel Praha Miroslav Svoboda. Při jízdě od Českého Brodu do Úval je na vjezdovém návěstidle návěst Výstraha i přesto, že vlaková cesta je postavena z 2. traťové koleje na 0. staniční kolej. Pro strojvedoucího se jedná o velmi nepříjemnou situaci, kdy vjíždí na jednosvětlovou návěst a v dáli vidí na kolej, kam předpokládá svou další jízdu konec vlaku, aby pak přejel na vedlejší kolej. Dle sdělení gestorky předpisu SŽDC D1 norma umožňuje využití pomalé jízdy snížení rychlosti vlaků a nahrazení návěstidel rychlostní návěstní soustavy u provizorních zabezpečovacích zařízení. Tento přechodný stav bude podle sdělení správce infrastruktury trvat do doby instalace standardního zabezpečovacího zařízení.

ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ: ZVÝŠENÍ RYCHLOSTI U MILENOVIC

Kolegům ze Správy železniční dopravní cesty, Odboru strategie, se ve spolupráci s Oblastním ředitelstvím Plzeň, konkrétně Správou tratí Strakonice, podařilo v rámci traťové strojní opravy koleje odstranit letitý propad traťové rychlosti ze 100 na 90 km/h v km 245,160 až 245,800 mezi Čížčenicemi a Protivínem. Zejména ve směru Protivín – Čížčenice byl propad rychlosti o to citelnější, že na omezující místo po cca 340 metrech navazuje v km 244,720 –244,820 neutrální pole. Tato kombinace reálně způsobovala pokles rychlosti pod povolenou devadesátku mezi koncem rychlostního propadu a neutrálním polem, protože lokomotivy řady 242, které jsou řazeny v čele mnoha rychlíků i osobních vlaků, mají odbočkovou regulaci s poměrně dlouhou dobou dosažení potřebného trakčního výkonu při požadavku najetí do výkonu ve vyšší rychlosti. Mírné zlepšení prospěje nejen osobním vlakům, ale především vlakům dálkové dopravy s dlouhým vozebním ramenem (Plzeň – Brno). V tomto roce jsou vlaky dotčeny výlukovou činností z důvodu přestavby stanice Strakonice a v příštím roce se má zahájit rekonstrukce stanice Horažďovice předměstí. Zmíněným opatřením tak dochází k mírnému zvýšení stability jízdního řádu a snížení energetické náročnosti jízdy vlaku.

PAVEL ROVENSKÝ

Jako ve starém Římě i v bostonské aglomeraci vedou všechny cesty do tamního hlavního města státu Massachusetts. Nejen silniční, ale i železniční síť se totiž hvězdicově sjíždí do přímořské metropole Bostonu. V centru města jsou dvě hlavová nádraží, která slouží pro dálkovou dopravu společnosti Amtrak i příměstskou dopravu MBTA, kterou denně využije takřka 130 tisíc cestujících.

RED LINE. Kolejová doprava je základem veřejné dopravní sítě v Bostonu a přilehlém okolí. Díky zájmu cestujících systém expanduje. FOTO **MICHAL DĚKÁNEK**

Rozmach příměstské dopravy v bostonské aglomeraci

Společnost Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA) je v bostonské aglomeraci odpovědná za organizaci provozu na jedné z nejhustších příměstských železničních sítí v USA. Aby bylo vyhověno požadavkům na stále vyšší poptávku po železniční dopravě, jsou stávající tratě prodlužovány, nabídka spojení rozšiřována a stavěny i zcela nové trasy. Síť železničních tratí tvoří jakousi hvězdici a velkorysé plány počítají s dalším rozšiřováním o trasy, které dosud do sítě MBTA nepatří.

Provoz příměstských vlaků MBTA v barvě stříbrné a fialové, které nesou oficiální pojmenování Commuter Rail, zajišťovala v letech 1987 až 2003 americká železniční společnost Amtrak. Protože však vztahy mezi státem Massachusetts a touto společností nebyly právě nejlepší, smlouva nebyla po vzájemné dohodě prodloužena. Novým dopravcem se v létě 2003 stalo nově založené konsorcium Massachusetts Bay Commuter Railroad Company (MBCR). Toto konsorcium se skládá z firem Veolia Transportation, Bombardier Transportation a poradenské firmy Alternate Concepts.

V soutěži vyhráli Francouzi

Původně pětiletý kontrakt s MBCR byl v letech 2008 a 2011 prodloužen o další tři roky. Konsorcium bylo jasným favoritem pro udělení koncese v roce 2014 na dalších dvanáct let, ale do soutěže se přihlásila i dceřiná společnost francouzských drah SNCF Keolis, která od roku 2010 zajišťuje provoz vlaků Virginia Rail Express spojujících aglomerace na severu Virginie s Washingtonem. Vyhodnocení nabídek MBCR a Keolis trvalo přes půl roku a v lednu 2014 získali zakázku Francouzi!

Nabídka Keolis na osm let s opcí na prodloužení na další čtyři roky za 4,26 miliardy dolarů byla výhodnější než nabídka MBCR za 4,51 miliardy dolarů. Jako součást nové koncese jsou uvedena i možná penále za zpoždění, která nově činí až 12 mil. dolarů ročně. Podmínky nové smlouvy přitom vycházení ze zkušeností z předchozích dvaceti let provozu. Protože větší část dopravních prostředků patří státu Massachusetts, musí mít provozovatel k dispozici vyškolené zaměstnance a know-how, jakož i zajištění údržby kolejových vozidel.

Problémy při obnově vozidel

Část lokomotiv pro Commuter Rail pocházejících ze sedmdesátých a osmdesátých let minulého století již překročila nebo je na hranici své životnosti. Celkem je k dispozici 76 provozních lokomotiv a pro každodenní provoz je potřeba šedesát strojů. V roce 2013 měla společnost MBTA navíc k dispozici 430 osobních vozů, a to jak standardních, tak i patrových. Již v roce 2008 bylo objednáno 75 nových patrových vozů díky narůstající poptávce po železniční přepravě.

Některá vozidla pro Commuter Rail pocházejí ze 70. a 80. let 20. století.

Na nové vozy získal překvapivě zakázku korejský výrobce Hyundai Rotem, který dosud na americkém dopravním trhu nepůsobil. Pravděpodobně to bylo dumpingovou cenou, která byla o pětinu nižší než nabídky firem Bombardier či Kawasaki. Výběr výrobce se MBTA zatím nevyplatil. První vozy nebyly dodány na podzim 2010, jak bylo ujednáno, ale až v listopadu 2012 a s takovými závadami, že společnost MBTA chtěla v lednu 2013 od zakázky odstoupit. K tomu nakonec nedošlo, ale vozy, byť vyráběné v USA, musely být postupně stahovány z provozu, aby se závady odstranily. Největší problémy a závady vykazují dveře, topení, klimatizace a řízení. Problémy s výrobci začínají být v Bostonu více než neúnosné, a tak společnost MBTA pomalu získává neblahou pověst, že při vypisovaných výběrových řízeních především sleduje cenu a ostatní kritéria jsou druhořadá. Přesto byla v roce 2012 vybrána renomovaná společnost Alstom, která obdržela zakázku na modernizaci 74 patrových vozů v závodě Horenll v USA.

Tramvajová rychlodráha Green Line se bude rozšiřovat. FOTO **MICHAL DĚKÁNEK**

Výletní vlak slaví úspěchy

Od roku 2013 jezdí v oblasti sezonní vlak Cape Flyer z bostonského Jižního nádraží (South Station) do oblíbeného výletního místa Hyannis na Cap Code. Jedná se o vzdálenost 125 kilometrů, kterou vlak ujede za dvě a čtvrt hodiny, což je vůči automobilům konkurenceschopná alternativa. Silnice jsou totiž v těchto místech stále přecpané. Jsou to první vlaky osobní přepravy na této trati od roku 1961, kdy zde byla zastavena přeprava osob. Kvůli silné poptávce je v současnosti prověřována možnost zavedení tohoto vlaku do Hyannis i o běžných víkendech a v pracovních dnech do Buzzards Bay.

Dobré vyhlídky na další expanzi

Jihovýchod státu Massachusetts se považuje za strategické místo rozvoje pro veřejnou příměstskou železniční dopravu. Projekt pod názvem South Coast Rail předpokládá prodloužení trasy Stoughton Line do Tauntonu, Fail River a New Bedfordu. Jsou to jediná dvě města v okruhu osmdesáti kilometrů od Bostonu, která ještě nemají železniční napojení. V současnosti se diskuzuje o ceně, která je odhadována na 1,5 miliardy dolarů. Stavbu bude nutné financovat ze státních peněz. Délka výstavby se odhaduje na sedm let. Také se v Bostonu plánuje rozšíření sítě tramvajové rychlodráhy Green Line a současně podzemní dráhy Red Line.

STANISLAV HÁJEK

ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ OD ROKU 1994

- **1994** – napojení na Worcester, druhé největší město ve státě Massachusetts
- **1997** – znovuotevření 57 km dlouhé tratě do Plymouthu a Middleborough
- **2007** – znovuotevření 44,4 km dlouhé Greenbush Line na jihovýchodě aglomerace
- **2012** – prodloužení Providence Line v sousedním státě Rhode Island o 31 km do Wickfordu Junction
- **2014** – ve výstavbě je prodloužení tratě Fitchburg Line o dalších 7,2 km do Wachusettu s plánem ukončení do konce roku

PROBLÉMY S KOREJCI. Zakázku na nové vozy získal korejský Hyundai Rotem. Výroba se ale zpozdila o dva roky a vozidla vykazují řadu závad. FOTO **WIKIPEDIA (3x)**

Aktuálně probíhá velká obměna vozidlového parku.

KRÁTCE

ÁZERBÁJDŽÁN
Švýcarské vozy pro středoasijské koleje

Ázerbájdžánské železnice si objednaly u švýcarské firmy Stadler 30 lůžkových a restauračních vozů se změnou rozchodu za 120 milionů švýcarských franků. Vozy budou vyrobeny v letech 2016–17 v pěti různých provedeních a nasazeny mají být na linku Baku – Tiflis – Istanbul. Plánováno je sestavení tří desetivozových souprav, proto jsou objednány tři restaurační vozy, tři lůžkové vozy 1. třídy pro šestnáct cestujících s oddíly s WC a sprchou, osmnáct lůžkových vozů 2. třídy pro 34 cestujících, tři vozy 1. a 2. třídy s dvaceti místy včetně rodinného oddílu a tři speciální lůžkové vozy 2. třídy se šestnácti místy včetně bezbariérového oddílu.

ŠVÝCARSKO
Plánují více dálkových i regionálních spojů

S prosincovou změnou jízdního řádu Švýcaři opět rozšíří nabídku svých vlaků. Spuštění druhé etapy S-Bahnu ve Freiburgu bude znamenat nárůst 30 procent výkonů v regionu. Na několika linkách bude zaveden půlhodinový interval a otevřou se nové zastávky, např. Freiburg Poya. Půlhodinový takt bude rozšířen i v dálkové dopravě mezi Curychem a Churem. V letní sezoně 2015 bude u příležitosti výstavy EXPO 2015 v Miláně zavedeno denně čtyři až pět posilových vlaků do lombardské metropole. Vyšší komfort a spolehlivost spojení zajistí stažení starých jednotek ETR 470 a jejich postupná náhrada novými Pendoliny ETR 610.

RAKOUSKO
Ambiciózní projekty podpoří růst ekonomik

Ve Vídni se pod záštitou UIC (Mezinárodní železniční unie) konala mezinárodní konference o nákladní železniční dopravě. Konference je určená pro odborníky ze sektoru nákladní železniční dopravy z celého světa a koná se každé dva roky. Výkonný ředitel ÖBB a současně předseda CER (Společenství everopských železnic a provozovatelů infrastruktury) Christian Kern poukázal na rozhodnutí Evropské centrální banky zvýšit úrokové sazby, což by mělo v nejbližší budoucnosti vést k mírnému růstu. Kern ve své řeči vyzval relevantní evropské a národní orgány, aby se nebály ambiciózních železničních projektů, jež připraví půdu pro další hospodářský růst.

LITVA
Půjčka na tratě se standardním rozchodem

Nordická investiční banka (Nordic Investment Bank) a litevská železniční společnost AB Lietuvos geležinkeliai podepsaly osmnáctiletý kontrakt na půjčku ve výši 53 milionů eur (asi 1,49 miliardy korun). Částka má sloužit k pokrytí vybudování tratě se standardizovaným evropským rozchodem kolejí a modernizace transevropských východo-západních koridorů v Litvě. Po trati Kyjev – Minsk – Vilnius – Klaipeda a Kaunas – Kaliningrad je převáženo 90 procent zboží dopravovaného po železnici a 70 procent všech osob, které cestují v Litvě po železnici. Úvěr má proto velký národohospodářský význam pro vnitřní i zahraniční politiku země.

RUSKO
První elektrická nákladní lokomotiva domácí výroby

Podniky Alstom a Transmashholding (TMH) obdržely certifikaci pro provoz společně vyrobených nákladních lokomotiv 2ES5 zdvojených na 25 kV AC, které jsou určeny pro vstup do komerčního provozu na trase Bajkalsko-amurské magistrály ještě v tomto roce. V červnu 2011 objednaly Ruské železnice 200 těchto lokomotiv s dodací lhůtou do roku 2020. Tato elektrická nákladní lokomotiva 2ES5 s výkonem 8,4 MW je popisována jako první ruská nákladní lokomotiva AC s asynchronními trakčními motory. Výroba klíčových komponentů včetně trakčního zařízení byla provedena v Rusku a montáž lokomotivy proběhla v Novočerkasku. **(PešŤ, oz, acri)**

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 víkendy v září!

Více informací na www.cdtravel.cz, rezervace na stechova@cdtravel.cz, tel.: 972 243 053

Česká republika

Krkonoše – hotel Javor

Seniorské pobyty 55+, cena 2 700 Kč zahrnuje: ubytování s polopenzí na 7 nocí a parkování.

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, dětské a seniorské slevy.

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 přistýlky 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.

Chorvatsko

Drvenik – Zagreb Plaža

Aroma Botanika a nově i depandance Ivando, 2–4lůžkové pokoje a apartmány – autobusem 10 dní s polopenzí

Termín: 7. 9.–16. 9. 2014

Cena: 4 700 Kč dospělí, dítě do 12 let 3 800 Kč
Ceny jsou dotované pro zaměstnance Skupiny ČD a SŽDC.

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

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

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

ČD Travel
Člen Skupiny ČD

SANITKA. Zdravotnické vozy čekající na příjezd lazaretního vlaku na pražské nádraží Františka Josefa v roce 1914. FOTO **SBÍRKA AUTORA (5x)**

Blíží se půlnoc a do ztichlého největšího pražského nádraží, které se ponořilo do tmy, přijíždí zvláštní vlak – vlak lazaretní. Zřízenci spěchají k vagonům a pomáhají raněným ven. Někteří musí opustit železniční vagony na nosítkách. Do noční tmy, kterou ozařuje několik nádražních světel, se mimo oddechující parní lokomotivy ozývá i sténání některých raněných, šum rychlých kroků zdravotníků, ale i cinkání tramvají. Ne, to nejsou autorské vize, nýbrž historická fakta.

Netradiční kolejová vozidla za první světové války

Píše se rok 1914 a začíná světová válka. Záminkou pro její vyhlášení se stalo zavraždění arcivévody Františka Ferdinanda (následníka trůnu) v Sarajevu. Čeští vojáci v barvách armád Rakousko-Uherska se časem promísili do vojsk i ostatních bojujících států, např. Itálie, Německa, Ruska, Francie, a zakládali i vlastní české jednotky. Mrtvých, raněných i nemocných přibývalo mezi bojujícími stranami a ti se z válečných front odváželi do klidného vnitrozemí k léčení, operacím apod. Tisíce vojáků bylo od počátku války odváženo i do Prahy, kde se Elektrické podniky podílely na jejich přepravě do pražských nemocnic. K tomuto účelu bylo vyčleněno osmnáct osobních motorových vozů, které byly upraveny tak, že se okna nahradila záclonami a zvláštními stahovacími plachtami.

LAZARET NA KOLEJÍCH. Běžně se ranění vojáci přepravovali z fronty do týlu lazaretními vlaky. Na snímku interiér zdravotního vagonu s vojáky raněnými v první světové válce.

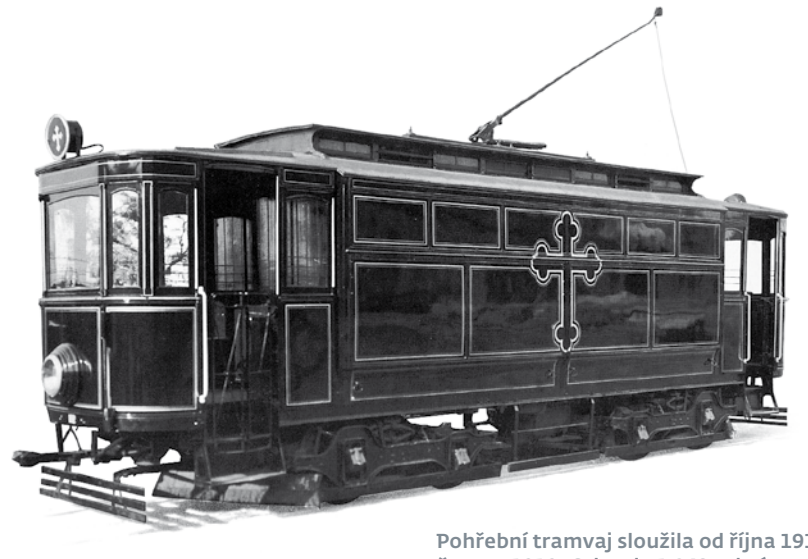
> Nemocní a ranění vojáci byli vlaky přiváženi po železnici na nádraží císaře Františka Josefa (dnešní hlavní nádraží), odkud je tramvaje rozvážely do nemocnic.

Sanitní tramvaje odvezly 700 tisíc raněných vojáků

Nosítka se kladla rukojeťmi na podokenní rámy. Do některých vozů se dalo uložit osm nosítek, do některých jenom šest. Všechny takto upravené vozy mohly najednou přepravit 540 lehce raněných bez nosítek nebo 132 těžce raněných na nosítkách. Nemocní a ranění vojáci byli vlaky přiváženi po železnici na nádraží císaře Františka Josefa (dnešní hlavní nádraží), odkud je tramvaje rozvážely do nemocnic.

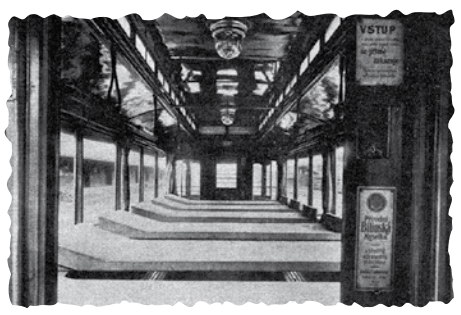
První vlak s raněnými přijel do Prahy 2. září 1914 hodinu před půlnocí a od té doby do konce války jich pražské sanitní tramvaje přepravily asi 700 tisíc. Byly postaveny kolejové sanitní odbočky do nádraží, do Všeobecné a vojenské nemocnice u Karlova náměstí a do provizorních domků pro rekonvalescenty na Letné.

Příjezd raněných vojáků do žižkovské vojenské nemocnice.



Pohřební tramvaj sloužila od října 1917 do června 1919. Odvezla 1 042 rakví s ostatky.

Návazně na sanitní tramvaje byla přestavěna v roce 1917 z osobního čtyřnápravového vozu č. 152 pohřební tramvaj. Vozová skříň měla dvě oddělení, do kterých se daly uložit dvě až čtyři rakve. Ty se upevnily řemeny na zvláštní výsuvné desky, které se vsouvaly do vozu bokem, kde byla spodní část bočnice výklopná. Vůz byl neprůchozí, mimo střechu celý černý se stříbrnými ozdobnými linkami. Jízdy pohřební tramvaje byly zahájeny 22. října 1917 a trvaly až do 17. června 1919. Za tu dobu přepravila tato tramvaj z nemocnic na Vinohradský a Olšanské hřbitovy 1 042 mrtvých vojáků. Hned dalšího dne, 18. června, byl vůz stažen z provozu a v roce 1922 už opět jezdil jako osobní.



Vnitřní uspořádání sanitní tramvaje se šesti lůžky pro válečné pacienty.

Dráha jako válečný dříč

V první světové válce zahynulo na 8 milionů vojáků, zejména mladých rekrutů, kteří byli obětováni v nesmyslné zákopové válce. Více než 16 milionů lidí utrpělo zranění. Pro střední a východní Evropu byl nejvýznamnějším důsledkem této světové války vznik nových států na troskách mnohonárodnostní rakousko-uherské monarchie, mimo jiné i Československa. Důležitou roli v tomto dějinném představení měla i kolejová doprava. **JAN DVOŘÁK**

Devátý Chodovar Expres
vyrazil na oslavy pěnivého moku

„Občane, kde máte zaparkovanou lokomotivu?“ „Na nádraží.“ „A co pijete?“ „Pivo.“ „Tak to je v pořádku, pokračujte…“ Tento úsměvný dialog jste mohli slyšet na jedné z početných akcí, které k létu každoročně patří – slavnostech piva. Tahle konkrétní však voní kolejemi více než kterákoli jiná. Na slavnosti pivovaru Chodovar v Chodové Plané na západě Čech vyrazily zvláštní vlaky Českých drah už po deváté. Chodovar Expresy i letos dokázaly, že si svůj podtitul – vlak plný piva a zábavy – po právu zaslouží.

Četnická pátračka ze stanice Haberspirk legitimovala ředitele Krajského centra osobní dopravy Vladimíra Omelku. Ten svou příslušnost k „modré armádě“ tradičně deklaroval „přednostenským kastrůlkem“ a musel přiznat, že pije pivo. I to byla jedna z atrakcí Pivních slavností v Chodové Plané. Kromě bohatého hudebního programu, drsného humoru v podání Rudy z Ostravy – jako jednoho z moderátorů akce – nebo oblíbené soutěže o krále/královnu Chodovaru v pití piva na čas (ženy půllitr, muži rovnou tuplák) si na své přišli i příznivci železniční nostalgie. Do „Chodovky“ opět vyrazil vzorně udržovaný malý Hektor T 435.0145.

Milovníci piva v Pendolinu

Jeho trasa jakožto Karlovarského Chodovar Expresu vedla z Karlových Varů, odkud vyrazil přesně v deset dopoledne přes Bečov nad Teplou do Mariánských Lázní a po dvacetiminutovém pobytu vyrazil do centra oslav. V Chodové Plané zastavil deset minut po poledni. Tam se stodvacetihlavý dav spojil se žíznivými milovníky národního nápoje, které dopravil další zvláštní spoj – Plzeňský Chodovar Expres. Úplně dehydrovaný ale nebyl nikdo, protože v obou soupravách tekl Chodovar proudem už cestou do cílové destinace. V Karlovarském padly za oběť žíznivcům dokonce tři sudy.

PIVNÍ SOUPRAVA. Trasa Chodovar Expresu vedla tradičně z Karlových Varů přes Bečov nad Teplou a Mariánské Lázně do Chodové Plané. Z Plzně vyjel obdobný vlak přes Tachov. Cestující si už během jízdy dopřávali dobrého piva. FOTO **MOJMÍR HOLEK**

> V samotném areálu pivovaru to jako vždy doslova vřelo. Nejen proto, že četnická pátračka bedlivě dohlížela na to, aby se nikdo „neflákal a řádně konzumoval“, ale také díky skvělé volbě hudebního doprovodu.

Ten, kdo nechtěl za každou cenu začít vzdávat hold místním sládkům už cestou na slavnosti, měl možnost využít jiné drážní kuriozity – dojet do Chodové Plané (kde za normálních okolností zastavují jen osobáky) Pendolinem. A ne jedním. České dráhy v Chodové Plané mimořádně zastavily hned tři spoje SuperCity – dva od Plzně (SC 516 a SC 512) a jeden z Františkových Lázní (SC 511). Početná skupinka zasvěcených (a že bylo ajznboňáků na slavnostech jako vždy požehnaně) se téměř sázela, jestli se sedmivozové „pendo“ vejde ke zdejšímu nástupišti. Bylo to sice ťip ťop, ale vyšlo to – strojvedoucí byli opravdoví profesionálové a jejich propočty na správné zastavení stoprocentně vyšly. Kromě Pendolin v Chodové Plané mimořádně zastavily i čtyři rychlíky, takže variant, jak se na slavnosti a zpět dopravit vlakem, bylo několik.

Pivní mejdan probíhal za hitovek Queenů a AC/DC

V samotném areálu pivovaru to jako vždy doslova vřelo. Nejen proto, že zmiňovaná četnická pátračka bedlivě dohlížela na to, aby se nikdo „neflákal a řádně konzumoval“ (nám, kdo jsme po všem tom pivu měli chuť na skvěle vypadající koláč, bylo s poťukáním pendrekem na čelo doporučeno příště vyrazit radši do Domažlic), ale také díky skvělé volbě hudebního doprovodu. Heligonkáře na scéně vystřídala maďarská skupina Hollóének Hungarica, která návštěvníky zavedla do dob spanilých dam a neohrožených rytířů, po setmění pak pivovar patřil revivlům. Slovenská Queen-Mania přivezla skoro pravého Freddyho Mercuryho, Spejbls Helprs zase výtečně zaskočili za rockovou legendu – AC/DC. Zahanbit se nenechal ani Ruda z Ostravy, který zapěl remake současných hitů, čímž přihlížející obecenstvo přiměl procvičit bránice.

V takhle skvělé náladě se ostatně nesla celá akce a znát to bylo i u „ajznboňáckého“ stolu. Stranou šlo špičkování mezi kolegy od SŽDC a ČD, s nadsázkou se kastovalo jen podle toho, kdo pije kvasnicovou desítku a kdo normální dvanáctku. A když se Chodovar Expresy rozjížděly večer zpět do Plzně a Varů, na resumé stačila jen jedna věta: Bylo to fajn, tak zase za rok. **VÁCLAV RUBEŠ**

KONTROLA. Bedlivé oko zákona dohlíželo na to, aby všichni návštěvníci konzumovali „tekutý chléb“, co hrdlo ráčí a žaludek stačí. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

www Další fotografie a video najdete ve webové verzi Železničáře.

POŠTA

Jihočeská anabáze s dobrým koncem

Jsa již postarší ajznboňák (54 let v činné službě, školu nepočítaje) jsem si 31. července na služební cestu po šumavských lokálkách vzal s sebou vnučku a zakoupil jí potřebné jízdenky. Hned v rychlíku R 1243 upalujícím ku Praze jsem je na stolečku úspěšně zapomněl, což jsem zpočátku netušil. Průvodčí uvedeného vlaku je však již kdesi za Pískem nalezl a namísto oprávněného zabručení „měl si dědek dávat pozor“ rozjel akci, která si snad nezadá s pověstnou Švejkovou jihočeskou anabází. Nehodlám ji popisovat, neznám ani všechny aktéry. Výsledkem bylo, že jsem jízdenky nakonec dostal zpět. Kromě jiných železničářů, o nichž nevím, díky průvodčí vlaku 18002 (osobní číslo 05-105), vlaku 18111 (osobní číslo 05-268) a paní tranzitérce ve Strakonicích. Důvod, proč vznikají tyto řádky, je následující: u všech, aniž zpočátku tušili, že mají co dělat s kolegou, jsem pozoroval jediné – ochotu, profesionalitu a úsměv. Obviňte mě z falešného patosu, ale jsem hrdý, že patřím ke dráze.

VLADIMÍR KLIMEŠ

Centrální zákaznický servis mi hodně pomohl

Chtěla bych touto cestou poděkovat pracovníkům Centrálního zákaznického servisu, kteří mi pomohli při zajišťování náhradní dopravy pro cestující z vlaku R 620 při mimořádné události na trati 240 v pátek 15. srpna 2014 ve večerních hodinách. Profesionálními pokyny mi pomohli zklidnit napjatou atmosféru, která bývá při nehodě. Díky.

MARIE HOLCOVÁ
vlakvedoucí RCVD Jihlava

Ztracená mikina na mě čekala v Kladně

Dne 15. července jsme jeli vlakem Os 19707 z Lužné u Rakovníka do Stochova. Po výběru místa ve vlaku jsem si na věšák pověsil mikinu. Když jsme se přiblížili Stochovu, chystal jsem se na výstup. Asi deset minut po výstupu z vlaku jsem si uvědomil, že jsem tam zapomněl mikinu. Informoval jsem tedy paní pokladní na přepážce. Po popsání místa ve vlaku a mikiny jsme chvíli čekali, než došla zpráva, že mikina byla nalezena a máme si ji v Kladně vyzvednout v dopravní kanceláři. Do Kladna jsme se pěšky chystali a teď už nám ani nic jiného nezbývalo. Po příchodu do Kladna jsem si mikinu vyzvedl a odjel R 1224 zpět do Lužné. Chtěl bych tedy poděkovat personálu železniční stanice Stochov a rovněž průvodčímu vlaku Os 19707 za ochotu a pomoc.

TOMÁŠ KALAS

Re: Úzká hrdla domácí železniční sítě

Jet na hlavním železničním tahu osobním vlakem je někdy skutečně utrpení. Mám pocit, že téměř v každé stanici vás předjíždí nějaký rychlík nebo vlak vyšší kvality. Řešením by snad byly čtyři koleje na úseku z Prahy-Libně až do Ostravy. V článku „Úzká hrdla domácí železniční sítě snižují šance na rozvoj dopravy“ píšete, že trať Nymburk – Mladá Boleslav je přetížena nákladní dopravou. Bodejť by nebyla, když někdo rozhodl, že se po této trati musí vozit vlakem oklikou jedoucí ze Všetat do Mladé Boleslavi a naopak. A aby toho nebylo málo, tak se kapacita tratě snížila tím, že se v minulosti zrušila jedna stanice a jedna výhybna. Nechápu také, proč dosud nebyla elektrifikována trať Plzeň – Furth im Wald, když v sousedství byla elektrifikována relativně bezvýznamná trať Plzeň – Klatovy. Problémy v dálkové osobní dopravě vyřeší síť vysokorychlostních tratí.

JOSEF MATUCHA

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

RETRO

vraťte se 20 let zpět

Co nového na nádraží prezidenta Wilsona?

Na pražském hlavním nádraží probíhá – již dlouho potřebná – modernizace. V tzv. východní etapě byla postavena tři nová nástupiště číslo 5, 6 a 7 včetně podchodů, postavil se i třetí podchod – zatím spojuje jen tato tři nová nástupiště – a část nových zavazadlových tunelů.

PROVOZNÍ BUDOVA U ŽIŽKOVSKÉ BRÁNY

Ve stavbě je provozní budova u žižkovské brány v místech někdejšího elektrického lokomotivního depa; budova má být dokončena s posledním dnem letošního roku. Mají tam být umístěny technické složky, sklady, šatny, provozní místnosti odvětví 11, 12, 13, 14 a 15, většinou z Fantovy budovy, která by se měla postupně uvolnit pro služby cestujícím v nejširším slova smyslu.

V nové provozní budově budou také útulky pro posunovače i vozmistry, které jsou zatím „ozdobou“ starých peronů, dílny, nabíjecí zařízení akumulátorových vozíků a další. Najdeme tam i výdejnu stravy s jídelnou, bufet pro zaměstnance i případné další služby železničářům.

ZATÍM POLOVIČATĚ

Na ukončenou modernizační etapu „východ“ by měla vzápětí navazovat etapa západní, protože jen jejím dokončením nabudou smyslu započaté stavby. Příkladem mohou být zavazadlové tunely, které jsou hotovy jak ze strany nových peronů, tak od Fantovy budovy, kde se s nimi počítalo již před mnoha lety. K jejich používání chybí spojení pod 1. až 4. nástupištěm, které se má vybudovat právě v západní části modernizace.

„UŠETŘÍME?“

Podobný osud má nový severní podchod, upravený bezbariérově, spojující ovšem zatím jen 5., 6. a 7. peron. Teprve dokončením západní části budou mít dosud do něj investované peníze smysl. Věříme, že odpovědní činitelé vedou tato všechna fakta v patrnosti; kdesi jsem totiž zaslechl hovory o tom, že by se na další etapě dalo „ušetřit“ – ale to může být jen hloupá pomluva.

K úplnosti informace je ještě potřeba dodat, že za 7. nástupištěm se pracuje v místech bývalého vozového depa (nadále v Praze hlavním nádraží nebude potřeba, protože stanice nebude vlakotvorná) na kolejišti, kde bude kolej s rampou, kolej pro traťovou distanci a další pro elektroúsek se zastřešující konstrukcí.

PRO VOZÍČKÁŘE

Blízká budoucnost, kromě již zmíněné druhé etapy, přinese Wilsonovu nádraží rekonstrukce v hale, kde budou dokončeny bezbariérové přístupy a další opatření pro pohybově omezené spoluobčany včetně upravených WC pro vozíčkáře v dolní hale. Drahstav nahradí dosavadní vstupní dveře moderními („letištními“) dveřmi na fotobuňku – to bude znamenat také úspory tepla v zimě – a v prvním pololetí příštího roku se má rekonstruovat dosavadní informační systém pro cestující veřejnost.

A ve vzdálenější budoucnosti? Dvoukolejné spojení na Hrabovku a na Vítkov; to ovšem jsme už v roce 2000…

Železničář č. 38/1994 – **IVO ŠTECHA**

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM 17/2014

Luxusní jízda Amsterodam – Paříž

THALYS

v červeno-stříbrném rychlovlaku Thalys

Dlouho jsem se nemohl rozhodnout mezi holandskými tulipány a Paříží, takže jsem nakonec pro jistotu zvolil oboji. Letenky z Prahy do Amsterodamu a z Paříže do Prahy stály dohromady kolem pěti tisíc, což vůbec není špatné. A volba na cestu mezi Nizozemskem a Francií byla jasná – svézt se rychlovlakem už jsem se chystal dlouho a co hledat v Evropě lepšího než Thalys? Se zhruba měsíčním předstihem jsem pro sebe a svou sestru koupil dvě promo jízdenky pro mládež do 26 let, každou za 65 eur, zvolil možnost zaslání jízdenky na e-mail a nemohl se dočkat.

Na nástupišti v Amsterodamu jsme přišli zhruba se čtyřhodinovým předstihem. Stewardka Thalysu nás hned ochotně navigovala na tu část peronu, kdemělizastavitnáš vagon. Vlaků už tu bylo několikrát hodně lidí – od japonských turistů po manažery vobleč ích. Asi to mimo jiné před časem odpojila společnost Thalys PBKA, a lidé se začali lít dovnitř. Bylo vidět, že rychlovlaky mnou urči obecně rychlému nástupu cestujících – vlakový personál měl co dělat, aby všechny lidi dostal dovnitř včas. Povedlo se, odjeli jsme přesně v 13.18.

Jízdenky jsme ukazovat nemuseli

To bych řekl já, abych nemělproblém s jízdenkou. Svou jsem navíc měl dotaz chtělk pe zaplacení, sotvě vlak nastartovala. Na přepážce v Amsterodamu nám sice řekli, že by s tím neměl být problém, večer před odjezdem jsem ale pro jistotu ještě psal na zákaznickou podporu a prostřednictvím dotazníku na moji e-mailovou adresu. Bohužel zprávu přijali, takže jsem se stále trochu bál. Je budeme mít a zůstanou mi problém. Nakonec nás ale ani nikdo nekontroloval – průvodčí mají díky automatickému systému přehled, kdo kde sedí, a kontrolují tak jen lidi bez místenek.

I druhá třída Thalysu poskytuje značný luxus a je skutečně kvalitní. Sedačky nevnímáte stejně jako v klasických vlacích. Podobně pohodlně sem i seděl na kraji v první třídě za jen o trochu vyšší cenu. Pro každou sedačku je k dispozici prostorný stolek (záznamka, oznámení možnou navštívek palubní bistro a po celém vlaku je také možné se připojit k wifi – a „obsluhovém" jídelníčku si také můžete připojení rovnou přečíst.

Státní hranici poznáte jen z hlášení

Schiphol již najíždíme na rychlostní trať a krajina za okny začíná ubíhat výrazně rychleji, než jsme u normálních vlaků zvyklí. Až na občasné „zhoupnutí" na pruhém klesání či stoupání je jízda až neuvěřitelně klidná a dle zvuku by člověk vůbec neřekl, že jedeme rychlostí 300 kilometrů za hodinu. Jelikož jsme ostatně nemuseli pořádně rozjet a už brzdíme do Rotterdamu, kde se zastavuje většina posledních velkých měst. Další zpomalení nás čeká u hranic s Belgií, kde ještě chybí do zavření kolejového systému ETCS, a proto různé úsekem projíždíme výrazně pomalejí.

TLAČENICE. Jedenkrát Thalys nejen uspokojuje pro rychlou výměnu cestujících a nástup na různé stanici je proto poměrně zběsilý.

Do Paříže dojela zdvojená jednotka s kapacitou přes 700 cestujících.

Komfort je i ve druhé třídě rychlovlaku vyvážený. Wi-fi je zdarma za příplatek.

> Až na občasné „zhoupnutí" na pruhém klesání či stoupání je jízda až neuvěřitelně klidná a dle zvuku by člověk vůbec neřekl, že jedeme rychlostí 300 kilometrů za hodinu.

Poučení pro české skeptiky

Pravidelná cestovní doba mezi Paříží a Bruselem je dnes 1 hodina a 22 minut a vlak zde tak může skutečně velice efektivně konkurovat letecké přepravě, zvláště když seznamte v úvahu, jak dlouhá je cesta odbavení na letišti ve srovnání s vlakem. Povinná časová rezerva před odjezdem Thalysu jsou pouhé dvě minuty. Také na této trase Thalys přepravuje přes 20 procent cestujících s jízdenky si lze koupit i přes některé letecké společnosti včetně Air France. Jen pro představu cestovní rychlost – tu zase je třeba přiblížit pro kilometrů.

V hrvách Thalysu je možné pohat dva standardy a „klasickým" hedvím TGV Reseau, a Thalys PBKA, který již byl vytažen přímo na objednávka Thalysu. Jeho hlavní rozdíl je v tom, že je stejně jako TGV Duplex, celá soupravaa je ale jednopatrová. Maximální provozní rychlost obou typů soupravdosahuje 300 km/h při výkonu 8 800 kW. Společnost Thalys International jen za minulý rok přepravila 9,3 milionu cestujících a její celkový tržba byla 481 milionů eur. Mlí skeptici, je skutečně velká chyba tvrdit, že rale cestě je pro vysoké rychlosti trať příliš malá. Obvzlášť když letíme v zemích jako Evropy. Mimoměrně v Benelucu, Francii a Německu už to dávno pochopili.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090