Železničář

19. ZÁŘÍ 2019 | CENA 18 KČ

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY

19

ROČNÍK XXVI

6–7 **ROZHOVOR**

Plzeňské Oblastní centrum provozu Západ (OCP) je jedinou jednotkou ČD, která vznikla na základě původního DKV. Co přinesla transformace a jak se v provozu projeví konkurence? Nejen to prozradil šéf OCP **Karel Šidlo.**

8 **ZPRAVODAJSTVÍ**

Hned na několika místech Česka se na začátku září uskutečnily tradiční **regionální oslavy svátku železnice.** Slavilo se na pražském Smíchově, v nedaleké Hostivici a také v Karlových Varech.

11–13 **TÉMA**

Bezpečnosti cestujících i strojvedoucích se věnuje velká pozornost. Pasivní bezpečnost se stává prioritou a její účinnost dokážou prověřit **crash testy**, které má v ČR na starost společnost VÚKV.

14 **PROVOZ A TECHNIKA**

Takřka tři měsíce trvající **odstávka kabinové lanovky Českých drah** na Ještěd umožnila nejen celkovou výměnu pohonu, ale i zabezpečovacího zařízení. Lanová dráha se znovu rozjela 27. června.

18–19 **CESTOPIS**

Není překvapením, že i v Rakousku existuje řada železničních památek. Několik rakouských nadšenců provozuje 17 kilometrů dlouhou úzkorozchodku **ze Steyru do Grünburgu.**

20–21 **HISTORIE**

Historie **parní trakce v Itálii**, kde neměli vlastní zdroje uhlí, je kupodivu velmi bohatá. Navzdory tomu, že rozsáhlá elektrizace zde začala už po roce 1901 a parní lokomotivy brzy odsunula do pozadí.

TITULNÍ FOTO

Autor: Josef Holek

Rychlíky Berounka (na snímku u Hořovic) společně se Západními expresy spojují Plzeň s Prahou v hodinovém taktu.

Bee^{273}

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Vozy Bee^{273} vyrobené původně v německém Bautzenu vznikly modernizací celkem jednatřiceti starších vagonů řad B a tří BDs v závodě MOVO Plzeň v letech 1992 až 1995. Bývalé ČSD se v roce 1992 rozhodly na zkoušku zmodernizovat pět různých vozů, přičemž mezi nimi byl i jeden vagon řady B. V Plzni technici kompletně renovovali interiér a upravili jej tak, aby se zvýšil komfort pro cestující a zároveň se co nejvíce snížily náklady na údržbu.

Tyto vozy, prototyp řady Bee^{273} spolu s prototypem řady Bee^{272}, se jako jediné dočkaly sériového pokračování rekonstrukce. Ačkoli rekonstrukce prototypového vozu Bee^{273} byla finančně nákladnější a nezahrnovala částečnou rekonstrukci podvozku, byla upřednostněna právě tato řada. Sériové vozy spatřily světlo světa v letech 1993–1995.

Výsledkem je vůz 2. třídy určený pro dálkovou vnitrostátní dopravu. Vozům zůstaly původní zalamovací dveře, které ale jsou doplněné o blokování za jízdy a centrální zavírání. Nová jsou naopak okna. Vagon má dva klasické oddíly o šesti sedadlech, dva dvojoddíly o deseti sedadlech, jeden trojoddíl se 14 nebo 15 sedadly a šestimístný oddíl pro cestující s malými dětmi vybavený malou dětskou sedačkou. Uspořádání sedadel je 3+0 a 2+0. Interiér je laděný do růžové a tyrkysové barvy. Na přelomu tisíciletí jezdily na vlacích vyšších kvalit InterCity a Ex. Aktuálně jsou nasazeny v dálkové dopravě na linkách R8 a R9.

Číselná řada	50 54 20-38 1xx-x
Počet vozů	34
Nejvyšší dovolená rychlost	140 km/h
Rok výroby (modernizace)	1974–1984 (1993–1997)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Waggonbau Bautzen (MOVO)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	52
Oddílů	6
Hmotnost prázdný/obsazený	39 t/44 t
Délka vozu přes nárazníky	24 500 mm

Vážení čtenáři,

rok 2019 vstupuje do závěrečné fáze a stejně tak intenzivní vyjednávání Českých drah s objednateli a koordinátory regionální dopravy v ČR o zajištění dopravní obslužnosti po roce 2019. Uzavřenu nebo před podpisy máme již většinu ze zhruba 30 nových smluv, na základě kterých budou nově po prosinci 2019 regionální vlaky ČD provozovány. K tomu jednáme o prodloužení zhruba deseti stávajících smluv, které již byly uzavřeny v minulosti a budou pokračovat za obdobných podmínek i nadále – například celý Královéhradecký kraj. Těchto cca 40 základních smluvních vztahů uzavřených s 13 objednateli regionální dopravy na různé provozní soubory provozované vlaky Českých drah s sebou přinese řadu větších i menších změn pro cestující a s určitou nadsázkou lze říci, že regionální doprava v Česku už nikdy nebude tak jednotná a síťová jako doposud. Kromě vlaků ČD bude nově regionální doprava na několika tratích ve Zlínském, Ústeckém, Libereckém a Pardubickém kraji zajišťována také jinými osobními dopravci než ČD, a to často s jinými službami, tarify, přepravními podmínkami apod.

Kromě základních smluv na závazek veřejné služby pak s objednateli intenzivně vyjednáváme oblasti tarifů, odbavení a IDS. Tyto budou ošetřeny v právě vznikajících tarifních dohodách a přístupových smlouvách k IDS. Zásadní změnou v těchto oblastech je to, že kraje Jihomoravský, Olomoucký, Ústecký, Plzeňský a Liberecký mají vlaky nově objednané v tzv. režimu brutto, tedy riziko výběru tržeb leží na objednateli, nikoliv dopravci. To bude mimo jiné v některých krajích znamenat, že jízdenky zakoupené v rámci tarifu dopravce nebude možné v rámci vnitrokrajských cest využít ve vlaku ČD objednaném daným krajem.

Vše si vyžádá dobrou znalost nejen zaměstnanců ČD, kde a kdo bude jaké vlaky provozovat, jak na sebe budou navazovat, v jakých mají být provozovány standardech nebo jaké tarify a přepravní podmínky v nich platí nebo neplatí. Proto již nyní vše intenzivně připravujeme a začínáme komunikovat jak vůči zaměstnancům, tak vůči cestujícím.

Z obchodního hlediska je podstatné, že se nám podařilo obhájit naprostou většinu stávajících výkonů. Budeme nadále zajišťovat téměř 97 % stávající regionální dopravy ČD. Nově uzavřené smlouvy jsou ekonomicky vyvážené a většina z nich umožňuje obnovu vozového parku. Někde budeme stávající vozidla modernizovat, jinde pořizujeme vozidla zcela nová. Do obnovy vozidel investujeme desítky miliard korun, a to především v těch kontraktech, které máme, respektive budeme mít, uzavřené na delší časové období, tedy například v kraji Jihočeském, Plzeňském, Moravskoslezském nebo na Vysočině.

Některé kraje se bohužel rozhodly k uzavření jen krátkých smluv bez obnovy vozidel. Krátké smlouvy na dva, tři nebo čtyři roky máme například v krajích Libereckém, Ústeckém nebo Zlínském. V nich prakticky žádná obnova vozidel neproběhne a smlouvy jako takové jsou v podstatě jen překlenovací do doby výběru nových navazujících dopravců. Ten byl prakticky již nyní zahájen a České dráhy deklarují svůj vážný zájem na zajištění těchto budoucích výkonů. Období podávání nabídek a uzavírání nových smluv a dodatků tak prakticky nekončí. A úspěch Českých drah v těchto nových výběrových řízeních musí být podložen naší vysokou spolehlivostí a kvalitou poskytovaných služeb již v tomto období, kdy smluvní povinnosti pro ČD výrazně rostou. Na jejich co nejlepším zajištění již nyní všichni intenzivně pracujeme a spoléháme i na vás, zaměstnance ČD, že odvedete co nejlepší práci a výkony a pomůžete nám ještě vylepšit dobré jméno Českých drah nejen v očích cestujících, ale také v očích všech našich krajských zákazníků, objednatelů dopravy.

Jiří Ješeta
obchodní ředitel regionální dopravy ČD

V Olomouci se potkávala historická kolejová vozidla

Dny evropského dědictví, jejichž součástí je i Den otevřených památek, pojali letos v Olomouci jak tradičním otevřením muzea Centra historických vozidel Českých drah, tak i několika nostalgickými jízdami. Na svoji pouť po Hané se v režii Českých drah vydaly v sobotu 7. září tři páry parních vlaků v čele s Rosničkou 464.202, které malé i velké návštěvníky dovezly jak do Prostějova, tak i Hrubé Vody a Senice na Hané. Opravdovou lahůdkou se ale staly dva páry motorových spojů, které byly vedeny spojenou soupravou, sestavenou z Hurvínka M 131.101 a Věžáku M120.417. Tyto vlaky projely celou Olomoucí až do městské části Řepčín, přičemž na úrovňovém přejezdu nedaleko stanice Olomouc město organizátoři akce všem nadšencům několikrát umožnili krátké fotografování postupně všech historických železničních vozidel a tramvajového vozu Ringhoffer z roku 1930 z depozitáře Dopravního podniku města Olomouce. Hanácká metropole drží v rámci republiky rekord v počtu úrovňových křížení vlak – tramvaj. Dráha s tramvají se ve městě protne celkem čtyřikrát. **(mah)**

ČD potvrdily plnění požadavků norem ISO

České dráhy byly opět úspěšné při recertifikačních auditech zaměřených na plnění požadavků norem v oblastech kvality (dle ISO 9001) a ochrany zdraví při práci (dle OHSAS 18001). Na základě výsledku obdržel místopředseda představenstva ČD Radek Dvořák 11. září nové certifikáty z rukou generálního ředitele certifikační společnosti Bureau Veritas Jakuba Kejvala. Auditoři v rámci ověřování navštívili vybraná pracoviště ČD a prověřovali plnění požadavků při vlastním provádění činností. Při auditech nebyly klasifikovány neshody, jednotlivá zjištění mají charakter doporučení s cílem pomoci ČD k dalšímu zlepšování i rozvoji silných stránek společnosti. Podle Kejvala prokázal systém managementu ČD celkovou shodu s požadavky prověřovaných systémových norem ISO. Ještě v prosinci letošního roku pak ČD čeká externí dohledový audit hospodaření s energií (ISO 50001). **(hol)**

Vlaky Českých drah opět v Novém Údolí

Na železnici z Českého Krumlova do příhraniční šumavské stanice Nové Údolí se po téměř dvou letech vrátily vlaky Českých drah. O druhém zářijovém víkendu se tu totiž konala oslava 30 let bez železné opony, přičemž ČD na to konto do šumavských hvozdů protáhly Jižní expresy Ex 531 a 532. A zatímco z Prahy do Českých Budějovic se o vozbu čtyřvozových souprav postarala elektrická lokomotiva, do Nového Údolí a zpět do Budějovic v čele stanula motorová retro kolegyně 749.121. Slavnosti se nesly v duchu jihočeského a bavorského folkloru, k tanci a poslechu zahrály dechovky, nechybělo ani vystoupení skupiny v tradičních krojích z Haidmühle. V neděli se mohli zájemci vydat na procházku po malebné krajině Nového Údolí, od vlaku byl navíc mimořádně zaveden autobus na hraniční horu Třístoličník. **(hol)**

Foto: archiv ČD

Podzimní cesta Preventivního vlaku letos začala v Kolíně

Úspěšný projekt Českých drah, SŽDC a ČD Cargo Preventivní vlak bezpečné železnice zahájil letošní podzimní cestu 10. září v Kolíně, kde setrval do středy. Poté na dva dny zastavil v Čáslavi a ve Žďáru nad Sázavou. Na konci září zavítá na pražské smíchovské nádraží a svou pouť zakončí 2. října v Úvalech. Součástí bezpečnostně-preventivní akce je opět projekce filmu To nedáš! 2. Preventivní vlak, pořádaný už od roku 2007, je určen žákům druhého stupně základních škol a studentům středních škol a učilišť. Zábavnou interaktivní formou seznamuje mládež ve věku 12 až 19 let s riziky na železnici, která je nejčastěji ohrožují. Například nebezpečí zasažení elektrickým proudem z trolejí při výstupu na vlaky, vážné úrazy při nepovoleném přecházení přes koleje a při naskakování a vyskakování z jedoucího vlaku včetně rizik, která hrozí na železničních přejezdech. Žáci a studenti prochází třemi stanovišti. Prvním je vagon upravený na kinovůz, druhým konferenční vůz, určený pro diskusi žáků a studentů s odborníky, kteří šetří nehody na železnici. Na třetím stanovišti působí hasiči SŽDC. **(red)**

8. ročník dopravní konference v Pardubicích

V kongresovém centru pardubického obchodního centra Atrium se 5. září konala tradiční dopravní konference. Letošní ročník se věnoval rozvoji a financování dopravní infrastruktury (nejen) ve východních Čechách. Na úvod vystoupil poslanec a místopředseda výboru Poslanecké sněmovny ČR Martin Kolovratník, který informoval o současném vývoji dopravní legislativy, konkrétně o novele zákona o drahách, pozemních komunikacích či liniových stavbách. Na něj navázal první náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček s příspěvkem o rozpočtovém výhledu a možném využití evropských zdrojů na další plánovací období. O rozpočtu na dopravní stavby hovořil také Tomáš Blecha ze Státního fondu dopravní infrastruktury, jenž zmínil podporu zavádění palubních jednotek ETCS do železničních vozidel od roku 2022. Investicím v Pardubickém a Královéhradeckém kraji se věnoval generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Zmínil chystané zdvojkolejnění z Pardubic do Stéblové, rekonstrukci stávající trati mezi Ústím a Brandýsem nad Orlicí či novou tunelovou přeložku tohoto úseku. **(mah)**

Do programu ČéDés nastoupily další posily

Dvě děvčata a čtyři chlapci, kteří studují obory Elektrotechnika a Provoz a ekonomika dopravy na Střední škole dopravní a technické v Ostravě Vítkovicích, se zapojili do stipendijního programu ČéDés. Na začátku září České dráhy se zákonnými zástupci a mladými absolventy přijímacích pohovorů uzavřely příslušné smlouvy. Dopravce s nimi počítá na pozice strojvedoucí v přípravě anebo vlakvedoucí osobních vlaků. Program ČéDés funguje už jedenáctým rokem. Stipendium studentům běží vždy od 1. září do 30. června. V tomto období jim je vyplácen příspěvek na studium ve výši 1 500 Kč a měsíční příspěvek na ČD Kredit ve výši 500 Kč. ČD požadují výborné studijní výsledky, úspěšně složenou maturitu a dvouletý pracovní závazek. Výběrová řízení do programu probíhají po celý rok, průběžně jsou tedy podepisovány i smlouvy. **(hol)**

Elektrická trakce na Olomoucku podepsána

Hejtmanství Olomouckého kraje uzavřelo začátkem září s ČD další smlouvu, tentokrát na provozní soubor Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura, která bude platit od 1. ledna 2020 do konce roku 2022. Podepsanou smlouvu si vzájemně předali olomoucký hejtman Ladislav Okleštěk a člen představenstva ČD Michal Vereš, odpovědný za úsek provozu. ČD v rámci tohoto souboru s rozsahem dopravní obslužnosti 3 368 tisíc vlakokilometrů za rok zajistí provoz na elektrizovaných trasách z Nezamyslic přes Prostějov, Olomouc a Šumperk do Koutů nad Desnou a také z Olomouce do Přerova a Hranic na Moravě a dále ve spolupráci se Zlínským krajem až do Vsetína. Z Nezamyslic bude zajištěna elektrická vozba ve spolupráci s Jihomoravským krajem až do Vyškova na Moravě. Budoucí elektrizovaná trať Olomouc – Uničov, jíž se smlouva také týká, se nyní opravuje a do doby skončení stavebních prací a zavedení elektrické dopravy zabezpečí ČD provoz motorovými soupravami a jednotkami, resp. náhradní autobusovou dopravou. Všechna vozidla v rámci smlouvy budou vybavena GPS, čímž dojde ke zkvalitnění sledování vozidel a lepší spolupráci a provázanosti mezi dispečinkem ČD a Centrálním dispečinkem Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. **(mah)**

Děláme vše pro to, aby naši lidé měli práci

Plzeňské Oblastní centrum provozu Západ je jedinou jednotkou Českých drah, která po transformaci vznikla na půdorysu původního DKV. Nenastalo tedy slučování dep, hledala se pouze nová organizační struktura po oddělení provozu a údržby. Vozidla, jež v současnosti OCP provozuje, potkáte na tratích jihozápadních, severních a středních Čech a jižní Moravy. V čele OCP stojí Karel Šidlo. Co přinesla transformace a jak se v reálném provozu projeví konkurence?

Josef Holek | Foto: autor

Je technika, kterou OCP disponuje, dostačující?
Ano, nicméně všechna vozidla, vyjma moderních jednotek, už za sebou mají skutečně dlouhou službu. Vykazují míru spolehlivosti odpovídající jejich provozování.

Jak se u vás projevila transformace dep, tedy vznik OCP a OCÚ?
Jsem v Plzni od podzimu 2017 a příprava transformace byla pro mě novinkou. V počátku jsem neviděl v transformaci nic zvláštního anebo nového, protože vazby mezi provozem a údržbou nesměly být zpřetrhány. Bez jejich zachování bychom nebyli schopní zajišťovat dostatek provozních vozidel a pokrývat smluvní závazky, které máme v dálkové i v regionální dopravě.

Nový pohled přinesly přípravy a realizace smluv s kraji, kdy předkládáme budoucím partnerům své provozní a ekonomické výsledky. V současné době jsme schopni veškeré náklady transparentně vykázat a zároveň oddělit nákladové položky provozu a údržby. ČD dokáže prokazatelně ukázat, jaké má náklady nejen celkové. Jsme schopni je efektivně snižovat v provozu i v údržbě. Uvidíme, jak budeme upravovat náš plán nákladů a jakým způsobem jej budeme zvládat v praktické ekonomice. Jsme však propojení společným zájmem a cílem, kterým je poskytování služeb veřejné dopravy.

Co na to říkají objednavatelé?
Vyžadují dodržování smluv na milimetr přesně. Jsme tedy neustále konfrontováni s naší schopností realizovat jejich požadavky. Díky oddělené ekonomice jsme dokonce schopni nabízet ceny i s parametrem částečné rentability. Takto jsme připravovali i projekt spojení Beroun – Klatovy, který je již zasmluvněn. Platí to, že se projekt bude spouštět, včetně dodání nových vozidel, od grafikonu 2020/2021. Budeme tu jezdit 15 let a smlouva obsahuje celou řadu nových a složitých povinností, které budeme muset splnit. Věřím, že postupem času budeme vytvářet podmínky tak, abychom nejen obsloužili vlakové soupravy, ale dokázali je i kvalitně udržovat. Na rameno nasadíme jednotky z rodiny Panterů v potřebném počtu.

Dobový evergreen, chybí vám strojvedoucí?
Jistě. Schází nám 49 lidí. Je to dáno běžnou fluktuací. V současné době potřebujeme přesně 893 strojvedoucích, přičemž k červnu byl jejich stav 844. Obvod OCP je rozdělený do tří regionálních pracovišť. V Plzni chybí 25 lidí, Českým Budějovicím 12 a Rakovníku zbytek. Někteří strojvedoucí odešli do důchodu, jiní zamířili například do Rakouska na nákladní vlaky anebo k jiným dopravcům. Kvůli úbytku výkonů okolo Prahy počítáme se sníženou turnusovou potřebou o zhruba třicet strojvedoucích, naopak na Budějovicku zůstaly výkony zachovány, ale odchody zaměstnanců jsou častější. Řešíme to přesuny výkonů ze severu Čech do Chebu, z Chebu do Plzně a dále na jih anebo do středních Čech. Počítáme s tím, že s prosincovou změnou jízdního řádu přesuneme výkony z Tábora do Jihlavy, kde máme společné vozební rameno s našimi kolegy z Moravy. Tím pádem budeme schopni z Táborska a Blatenska krýt část výkonů pro Českobudějovicko. Děláme tedy vše pro to, aby naši lidé měli práci a nemuseli jsme propouštět. Přestože výkony ubydou, dokážeme si poradit. Na druhou stranu máme 72 nových uchazečů o profesi strojvedoucího. Reálně jich přípravu zakončenou odbornými zkouškami dokončí okolo padesátky. Hlásí se mladí lidé z průmyslovek, ale i starší, kteří nebyli například úspěšní v podnikání, nebo ve svých předchozích zaměstnáních.

Vrací se strojvedoucí, kteří odešli „za lepším“?
Ano, například na jihu Čech. Po určité době u jiných dopravců se několik strojvedoucích přišlo ptát na práci u nás. Podle jejich informací je jedním z důvodů návratu důsledné dodržování kolektivní smlouvy Českých drah. Ta poskytuje zaměstnancům větší ochranu, širší nabídku příplatků a lepší komfort z hlediska směn. Navíc u nás činnost strojvedoucího spočívá hlavně v obsluze lokomotiv a vozidel. Nemusí provádět další činnosti, které jsou u jiných dopravců standardem – mám na mysli svěšování, odvěšování, posuny atd. Máme pomocný personál.

Jaké novinky jsou v plánu pro nový jízdní řád?
Kromě ztráty vozby rychlíků z Prahy do Rakovníka, spojů do Mostu a regionální dopravy na Mostecku a Lounsku nás čekají drobné úpravy na Českobudějovicku. Změny jsou personálně významné a budou pokračovat i od grafikonu 2020/2021. Pro nás to bude znamenat především změny v regionální dopravě, budeme jezdit zmiňovanou linku P2 Beroun – Klatovy, změní se jízdy osobních vlaků z Plzně do Přeštic a Klatov. Frekvence cestujících bude rozdělena podle jejího počtu v krátkém intervalu do Přeštic a delším intervalu do Klatov. Dále se ke stejnému termínu připravuje podepsání smlouvy na provoz vlaků mezi Plzní a Karlovými Vary, kde budeme jezdit novými jednotkami RegioPanter. V této souvislosti věříme, že se je

KAREL ŠIDLO

Po maturitě na gymnáziu odešel studovat Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, kde promoval v roce 1981 a získal titul Ing. V roce 1988 na stejné škole absolvoval postgraduální studium. Od začátku 80. let postupně působil na pozicích inženýr železničního provozu či pro opravy vozidel v Pobočném lokomotivním depu ČSD v Klatovech a dále byl vedoucím provozu. V roce 1991 se stal vedoucím Vozební stanice ČSD Klatovy. V roce 1997 odešel do DKV Plzeň. Zde se stal vedoucím odboru provozu. V roce 2017 se vrátil zpět do DKV Plzeň, nyní je ředitelem OCP Západ. Karel Šidlo je členem Klubu železničních modelářů Plzeň, je ženatý, s manželkou vychoval dceru Hanu a syna Karla.

podaří vyrobit včas, smlouva s nimi počítá. Nové linky zřejmě přidávány nebudou, alespoň nebylo nic avizováno. Evidujeme jen dílčí změny některých linek ve smyslu četnosti spojů. Nemáme v tuto chvíli ještě úplně jasno v Ústeckém kraji, kde ještě nejsou smlouvy podepsány, to samé platí pro Středočeský kraj.

Dostanete novou techniku. Máte pro ni prostory?

Už nyní nejsou naše podmínky pro údržbu a opravy úplně bez problému. Prvním krokem je rozšíření kapacit v Plzni. Máme schválenou a projednávanou stavbu, ale zatím jsme nezískali stavební povolení. Rozšíříme halu cyklických oprav, budeme ji prodlužovat tak, aby se do nich jednotky vešly na čtyřech kolejích a vždy dvě za sebou. Budeme schopni moderně ošetřit střešní bloky i pojezdy. Pro nás to bude pozitivní i v tom smyslu, že se objekt stane průjezdným a my budeme schopni nastavit efektivní technologické postupy odpovídající potřebám technického stavu i počtu vozidel. Počítáme s tím, že v cílovém stavu tu budeme mít pětatřicet vozidel Regio nebo InterPanter. Zařídit musíme ještě myčku v prostoru seřaďovacího nádraží. Mycí hala je sice v našem obvodu v Českých Budějovicích, ta ale umí pracovat jen na jednotlivých vozidlech. Nicméně není to zařízení, které by dokázalo bez složité manipulace v čistotě udržovat celé soupravy anebo jednotky.

Jak se u vás projevují problémy s firmou Die Länderbahn a její značkou Alex?

Zásadně. Od spuštění projektu spolupráce není dodržováno řazení souprav, kdy mají být nasazeny dva vozy české a dva německé. Stejné problémy jsou s hnacími vozidly německého partnera. Velmi často jezdíme tuto linku jen díky nasazování našich vozů. Smůla je, že tento nesoulad pociťují přímo naši cestující a hledají problémy právě u Českých drah, přestože je linka z Prahy do Mnichova dojednána na mezinárodní úrovni. Opakující se stížnosti cestujících nás velmi mrzí.

Už když byl zaveden koncept Západních expresů, začaly se na provozovaných vozech německého partnera projevovat problémy s topením, napájením i ovládáním. Závady nebyly na německé straně odstraňovány a soupravy vlaků byly oslabovány. Potřebnou kapacitu vlaků jsme doplňovali vozy ČD. Pro tyto potřeby využíváme modernizované vagony, jejich záložní počet nebyl stanoven s ohledem na tuto skutečnost. Proto potřebné vozy musíme stahovat ze souprav jiných vlaků, což přináší další starosti s řazením souprav. Řešíme problémy za našeho zahraničního partnera. Stav stále neodpovídá smluvním podmínkám, jezdíme na hraně možného. Pokud chceme expresy seriózně provozovat, musíme zkrátka udělat maximum. Nejspíše to dopadne tak, že dožijeme konce grafikonu a uvidíme, zda jednání, která proběhla mezi ČD, DLB a Deutsche Bahn, byla dostatečně efektivní. Zda dojde ke změně způsobu vozby, nebo zda německá strana najde jiného dopravce. Víme totiž, že nespokojení jsou i Němci. Budoucnost ukáže, jak kvalitní budou jejich spoje na severu Čech, kde společnost DLB vyhrála některé soutěže. Zároveň se dozvíme, jak dopadla motivační opatření vůči našim zaměstnancům, abychom zabránili jejich hromadným odchodům.

Dny železnice opanoval Štokr se Šlechtičnou

Hned na několika místech republiky se na začátku září uskutečnily tradiční regionální oslavy svátku železnice. Na Smíchově se odehrál další ročník Pražského železničního dne, v nedaleké Hostivici potom další z Regionálních dnů Pražské integrované dopravy a Karlovy Vary hostily regionální Den železnice.

Petr Slonek, Josef Holek | Foto: autoři

V sobotu 7. září mohli nadšenci zavítat na pražské smíchovské nádraží na další ročník Pražského železničního dne. Tentokrát byla tato akce propojena s Regionálním dnem Pražské integrované dopravy v Hostivici, a to při příležitosti 25 let integrace veřejné dopravy v oblasti Hostivice. Na obou místech byl připraven bohatý doprovodný program. Ve stejném termínu se Den železnice slavil i v Karlových Varech.

Největším tahákem se v rámci Pražského železničního dne staly jízdy parní lokomotivy 556.0506 Štokr ze Smíchova do Hostivice či Řevnic. Milovníky historické techniky lákal rovněž Kyklop v čele historických vozů řady Bpjo, který vyrazil do Hostivice, kde jej vystřídal Brejlovec. Ten pak pokračoval do Rudné u Prahy a zpět na Smíchov. Na okružních jízdách se objevil i motorový vůz Hurvínek. Až do Hostivice byl také prodloužen tradiční Pražský historický motoráček. Moderní vozbu zastupovala elektrická jednotka řady 660 InterPanter, ta jezdila na trati Smíchov – Radotín – Krč.

Hry ve Vláčku Hráčku

Přímo na Smíchově se uskutečnila výstava lokomotiv, připravena byla expozice modelového kolejiště či workshop PID s hrami ve voze Vláček Hráček. Lidé mohli využít i nostalgických jízd historickým autobusem ze smíchovského nádraží do Království železnic a zpět. V Hostivici předváděli svou techniku hasiči SŽDC, nechyběla prezentace pivovarů na dalším ročníku Městských pivních slavností, jízdy na šlapací drezíně nebo nostalgické projížďky autobusů. Podle ředitele Regionálního obchodního centra ČD pro Prahu a střední Čechy Jakuba Goliáše na akci zamířilo zhruba 10 až 12 tisíc lidí, kteří ocenili především bohatý program. „Pochvalovali si rovněž propojení obou míst, tedy Smíchova s Hostivicí. Spokojení byli jak návštěvníci, tak i zvláštní hosté," dodal.

Oslavu výročí první veřejné jízdy parního vlaku v roce 1825 České dráhy společně s partnery připravily i v Karlových Varech. Tady se mohli milovníci železniční historie i moderny svézt parním vlakem v čele s lokomotivou 475.179 z Karlových Varů do Sokolova anebo Ostrova nad Ohří. Na trati do Lokte anebo na trianglu dolní nádraží – Nová Role – Chodov pak zazářila souprava s motorovými vozy M 240.0100 a M 262.076 a dalšími retro přípojnými vozy.

Technika ČD i SŽDC

Kromě toho si mohli návštěvníci prohlédnout výstavu lokomotiv z vozidlového parku ČD, modelové kolejiště, výstavu unikátních fotografií Jindřicha Nového z prostředí železnice v Karlovarském kraji, vyzkoušet šlapací drezínu Václava Zahrádky anebo navštívit výstavu ve voze Václava Simbartla. „Připraveny také byly komentované prohlídky dopravní kanceláře SŽDC na horním nádraží, odkud jsou dálkově řízeny stanice od Klášterce nad Ohří do Chodova a z Karlových Varů do Potůčků," doplnil Vladimír Omelka, ředitel Regionálního obchodního centra ČD v Karlových Varech. Techniku ve Varech představila i SŽDC.

„Den železnice je tradičně velmi oblíbenou akcí pro obyvatele i návštěvníky Karlovarského kraje. Chtěli jsme malým i velkým nabídnout zážitek z jízdy parním vlakem s lokomotivou Šlechtična, proto jsme připravili soutěž na krajském Facebooku, díky které bylo možné vyhrát 120 volných jízdenek a užít si cestování po železnici tak, jako se jezdilo za časů našich prababiček," uzavřela Jana Mračková Vildumetzová, hejtmanka Karlovarského kraje. Akce se v Karlových Varech zúčastnily tisíce lidí.

Drážní úřad informuje

Výsledky fotosoutěže

Koncem května jsme vyhlásili fotografickou soutěž pro milovníky drážní dopravy. Výsledky jsme zveřejnili 9. 9. 2019 na Facebooku Drážního úřadu a posléze i na našich webových stránkách. Celkem soutěžní komise vybrala 13 snímků, přičemž od některých soutěžících byly vybrány i dva snímky. Autoři, jejichž fotografie se objeví v nástěnném kalendáři DÚ pro rok 2020 (v abecedním pořadí): Dalibor Binder (tramvajová doprava), Jan Dvořák, Jakub Dvořák, Jitka Halamová (všichni železniční doprava), Dávid Hanušovský (tramvajová doprava), Radek Hortenský, Daniel Málek, Juraj Michalka (všichni železniční doprava), Stanislav Pecháček (metro a lanová doprava) a Petr Šašek (trolejbusová doprava). Všem výhercům gratulujeme, ostatním účastníkům soutěže děkujeme za zaslání jejich cenných úlovků.

Pozvánka na seminář

Ve dnech 26. a 27. 11. 2019 se uskuteční seminář pro dopravce a žadatele o schválení drážních vozidel. Seminář je tentokrát pořádán ve spolupráci se slovenským Dopravným úradem, účastnit se ho tak mohou jak subjekty z České, tak Slovenské republiky. Přítomni budou taktéž zástupci ERA, kteří seznámí s novinkami a zodpoví dotazy.

Nové vozy pro České dráhy už pomalu vznikají

Padesát nových vozů, které Českým drahám dodá konsorcium Siemens Mobility a Škoda Transportation, už je ve výrobě. První pětivozová souprava by měla do rukou dopravce dorazit v květnu 2021. Po dokončení se všechny vlaky objeví na vnitrostátních linkách mířících z Prahy na sever a západ Čech.

Josef Holek | Vizualizace: Siemens Mobility / Škoda Transportation

Průběžně od května do října roku 2021 má výrobce Českým drahám postupně dodat deset pětivozových souprav. Ty si národní dopravce objednal u konsorcia firem Siemens Mobility a Škoda Transportation. Od letošního jara vznikají ve výrobních závodech těchto společností první díly hrubých staveb vozů. Nové osobní vozy budou do určité míry technicky vycházet z oblíbených netrakčních jednotek railjet.

„Základní konstrukce hrubé stavby jsou svařovány u společnosti Škoda Transportation, poté na kamionu putují na svaření kompletní hrubé stavby do Siemensu ve Vídni, kde posléze technici zajistí lakování a základní montáž. Finalizaci, tedy konečnou montáž, pro kterou hlavní dodávky materiálu zajišťoval Siemens, následně provede Škodovka v závodě v Ostrově-Vítkovicích," upřesnil Jan Hrabáček, vedoucí oddělení koncepce osobní dopravy Českých drah s tím, že nové, tlakotěsné osobní vozy budou moci jezdit rychlostí až 200 km/h. „Soupravy by měly v provozu jezdit jako ucelené a bude možné k nim připojit přes UIC rozhraní konvenční osobní vozy," vysvětlil.

Bohatě vybaveny

V každé soupravě bude zařazen vůz první třídy řady Ampz s pětapadesáti místy k sezení, druhou třídu představují dva velkoprostorové vozy řady Bmpz s osmdesáti místy k sezení, multifunkční řady Bbmpz s 50 místy k sezení a řady Bdmpz pro 68 cestujících a místem pro přepravu jízdních kol. „První ani druhá třída se nebudou svým uspořádáním příliš lišit od railjetu. Multifunkční vůz bude kombinovat uspořádání různých vozů stávajícího railjetu. Rozšíří se však počet míst pro vozíčkáře na tři a součástí vozu se také stane dětské kino," dodal Hrabáček. Barevné provedení interiéru a exteriéru vychází z aktuálního designového manuálu Českých drah.

V komfortní výbavě nových vlaků se pochopitelně počítá s elektrickými zásuvkami, připojením k internetu pomocí technologie wi-fi, klimatizací, audiovizuálním informačním systémem, stolečky, lampičkami anebo s elektronickým rezervačním systémem. Novinkou bude možnost automatického dobíjení mobilních telefonů u vybraných sedadel v 1. vozové třídě.

Předpokládané nasazení těchto souprav České dráhy předpokládají s příchodem grafikonu 2021/2022 na vnitrostátní vozbu z Prahy do Chebu přes Plzeň (linka Ex6) i Ústí nad Labem (linka R15). Zakázka dopravce vyjde na necelé tři miliardy korun.

Interiér vozu první (vlevo) a druhé třídy

První railjety ČD dosáhly dvou milionů kilometrů

Trojice railjetů pokořila hranici 2 milionů kilometrů, to je, jako by každý z nich ujel více než pětkrát cestu mezi Zemí a Měsícem. Zbytek souprav se této hranici rychle přibližuje. Dohromady už má sedm railjetů Českých drah na svém kontě více než 13,5 milionu kilometrů, více než 23 000 uskutečněných spojů a desetitisíce spokojených cestujících na trase Praha – Vídeň nebo Praha – Brno.

„Railjety jsou dnes vedle Pendolin u zákazníků nejoblíbenější spoje. Díky nim stoupl za 4,5 roku zájem o cestování mezi Prahou a Brnem nebo mezi Českem a Rakouskem o desítky procent. Proto při další modernizaci našich souprav vycházíme z této koncepce. Od května 2021 začneme nové soupravy postupně uvádět do provozu a od prosince 2021 je nabídneme na všech Západních expresech a na Krušnohorech z Prahy do Chebu přes Plzeň i přes Ústí nad Labem," uvedl místopředseda představenstva ČD a náměstek generálního ředitele pro obchod Radek Dvořák.

Railjet je sedmivozová pevně spojená netrakční jednotka. Využívá tak řadu výhod charakteristických pro běžné osobní vozy a zároveň pro ucelené jednotky. Mezi ně patří tlakotěsné mezivozové přechody umožňující bezbariérový pohyb po soupravě, nebo možnost posilovat tyto vlaky o dodatečné vozy klasické stavby. Railjety ČD nabízejí 442 míst k sezení, místa pro osoby na vozíku, dětské kino, sedm míst pro uložení jízdních kol. Vybavené jsou wi-fi, restauračním vozem a dalšími službami.

„Railjety jsou v současnosti naše nejspolehlivější a nejproduktivnější osobní vozy, které dobře zvládají i současné náročné klimatické podmínky. Měsíčně má každá souprava plánovaný průměrný výkon okolo 38 000 kilometrů. To je skoro obvod Země po rovníku. V novém jízdním řádu na ně budeme klást ještě vyšší požadavky, když navíc zajistí provoz dvou párů posilových vlaků mezi Prahou a Brnem nebo jízdu přímého spoje Graz – Praha – Berlín s trasou dlouhou přibližně tisíc kilometrů," upozornil Michal Vereš, člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro provoz.

Osvědčený koncept railjetů využívají ČD při další obnově vozidlového parku. Z jejich konstrukce vychází i nejmodernější vozy pro Západní expresy a rychlíky Krušnohor. Tyto soupravy budou dodány během roku 2021 a od prosince 2021 pravidelně obslouží tyto linky. Zároveň se stávající soupravy typu EC/IC přesunou na jiné vnitrostátní rychlíkové linky, kde nahradí starší vozy z bývalé NDR. **(Pešt)**

DVI se zaměřil na své lektory

Dopravní vzdělávací institut (DVI) se rozhodl poznat silné i slabé stránky svých lektorů a podle potřeby vylepšit jejich dovednosti. Proto připravil čtyřměsíční program s cílem provést analýzu způsobu práce lektorů a navrhnout další rozvojové aktivity, které zlepší jejich angažovanost, motivaci, kreativitu a odbornost. Management se už s výsledky seznámil.

Josef Holek | Foto: archiv DVI, Shutterstock

Molek. Tak pojmenoval lektorský tým Dopravního vzdělávacího institutu (DVI), dceřiné společnosti Českých drah, projekt Monitoring lektorů, který zjišťoval jejich silné i slabé stránky v oblasti výuky. Vedení DVI tedy zajímalo, jakým způsobem jejich zhruba padesát vyučujících školí, zda disponují dostatečnými metodickými pomůckami, jak jsou vnímáni ze strany zadavatelů a zda považují svoji práci za smysluplnou.

Nechtělo však školitele pouze kontrolovat, ale naopak si dalo za úkol jejich dovednosti podpořit a vytvořit pro ně rozvojový plán. Veškeré aktivity DVI ale mají jediný cíl: poskytovat svým zákazníkům stále lepší služby. S monitoringem začalo DVI loni na podzim. „Chtěli jsme si udělat analýzu, jak na tom lektoři jsou, které jsou jejich silné a slabé stránky a kde jsme pevní a kde nikoliv. Nemá cenu před tím zavírat oči. Musíme vědět, do čeho se opřít," doplnila Blanka Havelková, předsedkyně představenstva a ředitelka DVI s tím, že procesem prošli i vedoucí Regionálních vzdělávacích center DVI (RCV) a manažeři vzdělávání. „Lektoři byli k věci konstruktivní a otevření."

Monitoring lektorů

V průběhu podzimu a jara byli lektoři a další pracovníci pod drobnohledem posuzujících. Chodili na náslechy na reálné kurzy, prováděli strukturované analytické rozhovory s vedoucími RCV a další doplňkové rozhovory s vybranými lektory. Následovaly analyticko-řešitelské workshopy, další rozhovory a závěrečný workshop, na který šli jen vybraní. „Rozhovor byl prováděn i se mnou. Na úplný závěr přišla prezentace výsledků a doporučení managementu DVI," připomněla Havelková.

CO TAKÉ VYPLYNULO

Někteří zaměstnanci, kteří přichází na školení, nebývají občas připravení, výuku berou jako nutnost a ještě lektorům ukazují, jak je látka nezajímá. „Bohužel je tomu tak. I když vím, že je to běh na dlouhou trať, tak bychom přístup zaměstnanců ke školení měli měnit. Ráda bych, aby naši lektoři vnímali svou práci smysluplněji a bavilo je učit," sdělila Blanka Havelková, ředitelka DVI.

Představenstvo DVI se seznámilo s výsledky programu, zleva Radka Drapelová, Aleš Vodák, Blanka Havelková.

Analýza ukázala, že lektoři jsou jako celek na velmi dobré úrovni. „Musím ale zdůraznit, že existuje rozptyl v jejich dovednostech. Jednoduše řečeno máme excelentní, ale i slabší lektory. Jedni umí prezentovat s velkou dávkou interaktivity, jiní jsou v tomto ohledu spíše pasivní a bohužel někteří se interaktivity obávají, protože si nejsou jisti, zda je od zadavatelů vyžadována. Je pro ně takové zaklínadlo, což není dobře, a to musíme změnit," dodala.

Pozitivně byla vnímána obrovská pestrost osobností v lektorském sboru, což je dobře, neboť vzdělávací systém není monotónní. „Různorodost lektorů je hybatelem pro vyšší kreativitu, inovaci a motivaci lidí. Vysoce byla oceněna i loajalita učitelů vůči ČD i DVI," zhodnotila Havelková.

Zpětná vazba základem

Několik doporučení si vyslechlo i vedení DVI. Jedním ze zásadních bylo chybějící poskytnutí zpětné vazby. „Ano, naši vedoucí zaměstnanci, metodici a pověření zaměstnanci z řad zadavatelů chodí na náslechy do výuky, ale někteří v závěru lektorům neposkytnou zpětnou vazbu. Neřeknou jim, co udělali dobře nebo co by naopak mohli změnit či vylepšit. Je to z pedagogického hlediska naprosto nepřijatelné. Všechny generace zaměstnanců volají po zpětné vazbě, zejména ty nově nastupující. Na druhou stranu si uvědomuji, že řada lidí neumí chválit nebo naopak něco vytknout. Sami mi to někteří ze zmíněných přiznali. A zde je zase další prostor pro rozvoj," doplnila Havelková.

DVI nyní začne připravovat rozvojový plán, který se zaměří na prohlubování dovedností lektorů, ale i manažerských pozic. Pro lektory budou připravovány kurzy od práce s metodickými pomůckami až po kurzy osobního rozvoje. „Chceme, aby se lektoři naučili více se dívat na školení očima klienta, uměli více využívat moderní technologie a aby od nás odcházeli spokojení účastníci školení. Těžko můžeme chtít být úspěšní, nabízet perfektní služby klientům bez angažovanosti a rozvoje lidí."

OTEVŘENÉ KURZY K PROFESNÍMU ROZVOJI

Společnost DVI proškolí tisíce lidí. Od začátku fungování se specializovala zejména na železniční dopravu. „Se začátkem školního roku začneme nabízet nový produkt a zaměstnanci budou mít možnost se více a více rozvíjet. Začneme s osobnostní typologií lidí, nabídneme prezentační dovednosti, jak vést porady a před Vánoci byznys etiketu. A musím přiznat, že výběr lektorů byl velmi pečlivý," dodala Blanka Havelková.

Crash testy bdí nad pasivní bezpečností

Kolejová vozidla patří obecně mezi nejbezpečnější dopravní prostředky. I přesto se trvale věnuje velká pozornost bezpečnosti nejen cestujících, ale i samotných strojvedoucích. Se zvyšováním rychlosti od padesátých let 20. století se řeší otázka odolnosti skříní vůči podélným zatížením a sjednocují se požadavky jak u vozidel osobní dopravy, tak u nákladních vozů a vozidel městské dopravy. Pasivní bezpečnost se stává prioritou a její účinnost umí prověřit crash testy, které má v České republice na starost společnost VÚKV.

Jan Lutrýn, Roman Ježdík, Zdeněk Malkovský | Foto: autoři, VÚKV, ČD

Řešení protišplhů u elektrické jednotky ČD typu RegioPanter (Škoda Transportation). Její kolizní odolnost je řádově vyšší, než byla u legendárních elektrických jednotek řady 451 z 60. let 20. století.

Zkoušku kolizní odolnosti kabiny strojvedoucího elektrické jednotky simulací střetu dvou identických jednotek pomocí narážecího vozu provedli pracovníci společnosti VÚKV na svážném pahrbku VÚKV v Cerhenicích.

O smdesátá léta minulého století se stala synonymem postupně se rozvíjející vysokorychlostní železniční dopravy a v této souvislosti se začala řešit i problematika kolizní odolnosti. Na základě zhruba třicetiletého vývoje byly nedávno dokončeny práce na normativních předpisech, které od roku 2008 postupně vstupují v platnost. Devadesátá léta dala v rámci Evropského výboru pro normalizaci (CEN) podnět pro tvorbu soustavy evropských norem pro kolejová vozidla, které vycházejí z dřívějších vyhlášek Mezinárodní železniční unie (UIC). Tyto normy jsou ale obsažnější. Na základě evropských směrnic vznikly Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), které mají povahu zákona. Tato přesná pravidla v současné době představují velmi složitý systém a stanovují požadavky, jejichž splnění zajistí požadovanou míru bezpečnosti železničních vozidel. Přestože vycházejí z mezinárodních vyhlášek a evropských norem, jsou v nich určité odchylky.

Impulsem nástup TGV

Úvahy o způsobu řešení odolnosti při kolizích se silničními nebo jinými drážními vozidly souvisí s vývojem vysokorychlostních jednotek TGV ve Francii v osmdesátých letech. Tehdy se začal vytvářet nový, zcela intuitivní přístup k této problematice a současně se při vývoji hrubých staveb skříní vozidel začala uplatňovat snaha co nejvíce ochránit prostor pro cestující v případě jakéhokoli střetu. Problematika pasivní bezpečnosti kolejových vozidel byla v minulosti řešena v rámci evropských projektů, jejichž výsledky se promítly do vyhlášek a norem. Zatímco vyhláška UIC se zabývá vozidly s maximální rychlostí vyšší než 250 km/h, příslušná evropská norma řeší problematiku pasivní bezpečnosti všech vozidel mimo nákladní vozy. Podmínky pro řešení pasivní bezpečnosti byly tedy k dispozici pro vysokorychlostní vozidla; v dalším kroku byla do jednotné Technické specifikace pro interoperabilitu pro lokomotivy a vozidla osobní přepravy platné od roku 2014 zahrnuta vozidla celého rychlostního spektra.

Čtyři kategorie vozů

Evropská norma, která představuje nejucelenější řešení pasivní bezpečnosti pro kolejová vozidla osobní přepravy, platí od roku 2008 a téhož roku byla zavedena i její česká verze. Pro účely posuzování pasivní bezpečnosti norma dělí kolejová vozidla do čtyř kategorií. Kategorie C-I zahrnuje vozidla určená k provozu na tratích transevropské sítě, mezinárodních, národních a regionálních tratích s úrovňovými přejezdy – tedy lokomotivy, osobní vozy a za provozu nerozpojitelné jednotky. Kategorie C-II mluví o městských vozidlech určených k provozu pouze na vyhrazené infrastruktuře bez vazby na silniční dopravu – tím jsou typická například vozidla metra. Kategorie C-III obsahuje lehká vozidla určená k provozu v městské, popřípadě regionální síti v provozu na sdílených tratích a s vazbou na silniční dopravu, která představují tramvajové soupravy nebo systém vlakotramvaje tram-train. A pak je tu kategorie C-IV, do níž spadají lehká vozidla určená k provozu ve vyhrazených městských sítích s vazbou na silniční dopravu, což jsou klasické tramvaje.

Pro vozidla jsou podle jednotlivých kategorií definovány čtyři kolizní scénáře, a to čelní srážka totožných vozidel, čelní srážka s odlišným typem drážního vozidla, náraz do velkého silničního vozidla na úrovňovém přejezdu a náraz do nízké překážky – osobního auta, zvířete nebo například odpadlého materiálu na úrovňovém přejezdu. Pro zmíněné scénáře norma stanovuje kolizní rychlosti, tvary, hmotnosti, tuhosti a stupně volnosti překážek, do kterých vozidlo naráží. Při řešení konstrukce vozidla musí být navíc dodrženy podmínky zabránění „vzájemného šplhání vozidel po sobě“ při nárazu. Jsou limitovány roz-

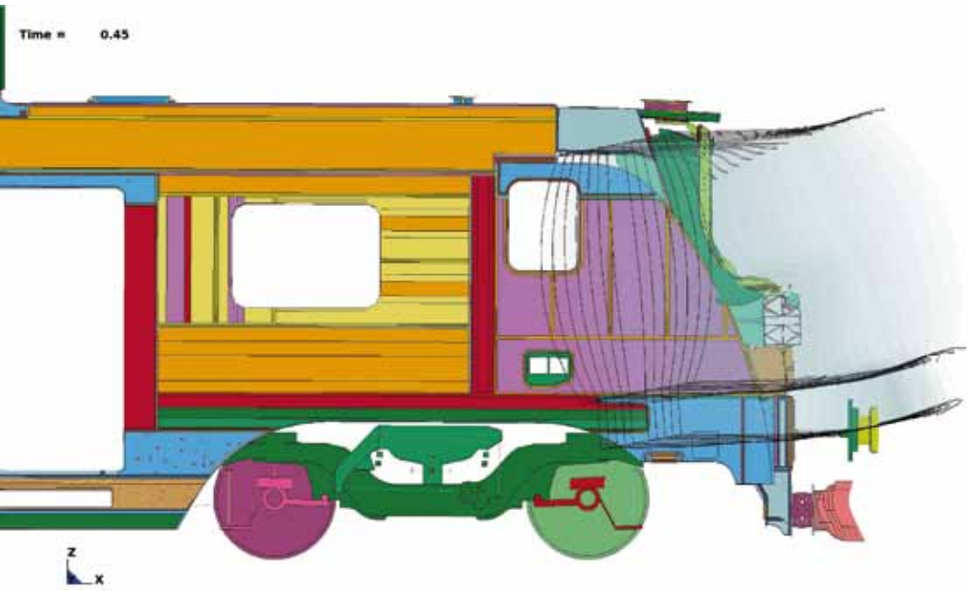
Simulační figurína po zkoušce nárazu vlaku do automobilu na přejezdu →

U motorového vozu ČD řady 842 byl v 80. letech 20. století zvolen intuitivní přístup k problematice kolizní odolnosti a byla vybrána nutnost ochrany cestujících a poté strojvedoucího. Analýza následků čelní srážky prototypového vozu s nákladním vlakem v Břeclavi prokázala správnost konstrukčního řešení a stoprocentní ochranu prostoru pro cestující.

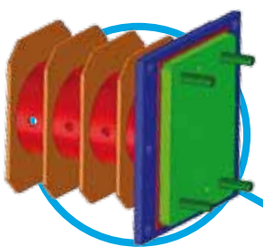
ČTYŘI KOLIZNÍ SCÉNÁŘE

1. čelní srážka totožných vozidel
2. čelní srážka s odlišným typem drážního vozidla
3. náraz do velkého silničního vozidla na úrovňovém přejezdu
4. náraz do nízké překážky – osobního auta, zvířete nebo odpadlého materiálu na úrovňovém přejezdu

Příslušná norma ve všech případech stanovuje kolizní rychlosti, tvary, hmotnosti, tuhosti a stupně volnosti překážek, do kterých vozidlo naráží.



Numerická simulace deformace kabiny drážního vozidla při střetu s cisternovým automobilem na železničním přejezdu



měry, o které se může prostor pro přežití cestujících nárazem zkrátit, a jakých hodnot může dosahovat plastická deformace. Místa, která nejsou určena pro trvalé obsazení osobami, například nástupní prostory, jsou využívaná jako deformační zóny. Při střetu musí být pochopitelně zajištěn i prostor pro přežití strojvedoucího, respektive řidiče a případně další osoby v kabině.

Lokomotivy řady 724.7 mají za nárazníkem umístěn deformační prvek, který je po vylepšení na základě výsledků numerických simulací provedených ve VÚKV chráněn průmyslovým vzorem.

Ověření zkouškou

Reálné zkoušky kolizní odolnosti – crash testy – se u nás provádí v experimentální základně společnosti VÚKV v Cerhenicích. Jak vše vypadá v praxi? Zkoušené vozidlo nebo jeho část se umístí mezi dvě těžká kolidující vozidla. Jedno z nich stojí, druhé naráží určitou rychlostí. Pro urychlení najíždějícího vozidla se využívá buď svážný pahrbek, nebo lokomotiva. Výhodou pahrbku je, že se dosáhne vysoké přesnosti nájezdové rychlosti, použití lokomotivy pak umožňuje dosáhnout vyšších rychlostí. Hlavním výsledkem testů je závislost kontaktní síly na deformaci zkušebního vzorku, což umožňuje vyčíslit jím pohlcenou deformační energii. Dále se měří rychlost najíždějícího vozidla a zrychlení kolidujících vozidel. Pomocí vysokorychlostních kamer se sleduje chování deformujících se částí konstrukce a je možné také zajistit sledování vybraných bodů konstrukce pomocí infračervených kamer.

Náraz do velkého silničního vozidla na úrovňovém přejezdu se ověřuje pouze virtuálně, tedy pomocí numerické simulace. Součástí těchto simulačních modelů je kromě vlakové jednotky též překážka, která nahrazuje cisternový automobil o hmotnosti 15 tun. Maximální rychlost nárazu je omezena na 110 km/h u vozidel s maximální rychlostí nad 160 km/h. To již vychází z předpokladu, že u tratí s rychlostí přes 160 km/h není úrovňové křížení železnice se silnicí povoleno, což ale v České republice není dnes v řadě případů ještě pravidlem.

Význam evropské normy zabývající se pasivní bezpečností kolejových vozidel se výrazně zvýšil v současné době, kdy se stala závaznou po přijetí TSI pro lokomotivy a osobní vozy. Praktické zkušenosti jak z výpočetních simulací, tak i experimentů ukazují, že mnohé formulace v nich obsažené umožňují rozdílný výklad. To představuje závažný problém, vzhledem k tomu, že se Technická specifikace pro interoperabilitu stala normou závaznou na úrovni zákona. Ve spolupráci se zástupci dalších evropských zemí také Česká republika prosazuje zlepšení této situace a její sjednocení v evropském prostoru.

Lanovka na Ještěd prošla omlazovací kúrou

Téměř tři měsíce trvající odstávka kabinové lanovky Českých drah na Ještěd umožnila nejen celkovou výměnu pohonu, ale i zabezpečovacího zařízení. Stejnosměrný poháněcí motor lanovky byl po čtyřiačtyřiceti letech opotřebovaný a technici jej vyměnili za nový na střídavé napětí s frekvenčním měničem. Zcela nové je také řídicí stanoviště strojníků ve vrcholové stanici, ovládání jednotlivých kabin a telefonní komunikační systém. Lanová dráha se znovu rozjela 27. června, tedy na den přesně po šestaosmdesáti letech od jejího vzniku.

Martin Harák | Foto: autor

Provoz na lanové dráze na vrchol Ještědu, pnoucí se ve výšce 1 012 metrů nad mořem, začal v roce 1933. Celou dobu svého provozu je lanovka v majetku státních drah, dříve československých, dnes českých, a představuje výhodnou spojnici liberecké okrajové části Horní Hanychov s nejvyšším vrcholem hojně navštěvovaného Ještědského hřbetu. Poslední rekonstrukcí toto zařízení prošlo v roce 1975, kdy byly zároveň vyměněny obě kabiny, postavena místo dvou pouze jedna centrální podpěra, a navíc dvojnásobně zrychlen pohyb lanovky. V té době byl současně v horní stanici vyměněn pohon se stejnosměrným motorem o výkonu 204 kW, napájeným z Ward-Leonardova soustrojí.

Zásadní omlazení silně vytížené lanové dráhy nastalo ale až letos. Na samotném začátku dubna byla lanová dráha uzavřena pro veřejnost a do práce se dala skupina techniků, kteří museli nejprve rozebrat původní pohon na Ještědu a postupně jej vyměnit za nový střídavý motor se zvýšeným výkonem 250 kW, který je řízený frekvenčním měničem. Podle přednosty lanové dráhy Vladimíra Štěpána je nový pohon nejen jednodušší, ale rovněž úspornější. Současně namísto původní spleti kabelů vede od rozvaděče k řídicímu pultu strojníka jen jediný kabel. „Původně bylo v elektrickém kanálu mezi strojovnou a řídicí místností jednadvacet trubek plných kabelů, dnes používáme pouze jednu jedinou," vysvětluje přednosta.

Na řídicím stanovišti na Ještědu je na displejích k dispozici přesný počet cestujících a strojník má na svém pracovišti ve vrcholové stanici k dispozici sofistikovaný monitorovací kamerový systém.

Nové dotykové monitory

Lanová dráha dostala také nový elektronický systém řízení a zabezpečení. K řídicímu stanovišti na Ještědu už nevedou silové kabely, ale pouze datové. Dolní i vrcholová stanice byly částečně pod i nad zemí propojeny světlovodným kabelem, který je vyveden mimochodem i na podpěře, kde je zřízena meteorologická stanice. Nové je i komunikační zařízení s visutými kabinami včetně řízení pohybu. „Dodavatelská firma nás vybavila zabezpečeným rádiovým přenosem, a navíc byly obě kabiny vybaveny novými dotykovými monitory a ovládacími prvky. Před výjezdem ze stanice průvodčí zadá svůj osobní kód, poté se rozsvítí monitor a obsluha dá pokyn strojníkovi, že je kabina připravená k pohybu. Strojník, což je v pracovním kolektivu jakýsi „velící důstojník", až po zalogování obou průvodčích uvádí obě lanovky do provozu," říká Štěpán.

Modernizací prošla také strojovna lanovky. Novinkou je i střídavý motor se zvýšeným výkonem 250 kW.

V obou kabinách a v řídicím stanovišti na Ještědu je na displejích k dispozici také přesný počet cestujících a strojník má na svém pracovišti ve vrcholové stanici k dispozici sofistikovaný monitorovací kamerový systém. Ten mu ukáže v různých úhlech a místech dění v dolní i horní stanici. I před rekonstrukcí mohl průvodčí sám snížit rychlost kabiny během míjení podpěry, neměl ale přehled o tom, jak silný vítr vane a musel dát jen na to, jak moc se kabina kymácí. Nově má přehled jak o síle větru tak i o jeho směru a potřebný manévr může provést s předstihem.

Završením celkové modernizace lanovky bylo vybavení telefonní sítě IP technologií, která je instalována jak v kabinách, tak i administrativních prostorách či osobní pokladně v dolní stanici Horní Hanychov. Zájemci o historii určitě ocení, že původní řídicí pult z horní stanice, ovládací pult z dolní stanice a ovládací pult z jedné kabiny byly odvezeny a deponovány v Depu historických vozidel ČD v Lužné.

Strojvedoucí zabránil lidské tragédii

Pohotová reakce strojvedoucího Českých drah Rostislava Kučery zabránila na začátku dubna ve Studénce další tragédii. Velký podíl na tom ale má i duchapřítomnost jeho kolegy z protijedoucího Pendolina. Díky tomu žena, která si lehla na koleje ve snaze ukončit svůj život, nakonec přežila. Minimálně bez fyzické újmy.

Josef Holek | Foto: autor

Datum: 2. 4. 2019. Čas: 12:31. Místo: trať č. 270 u Studénky. Vlak: Ex 142 Ostravan. To jsou základní data mimořádné události, při které málem vyhasl jeden lidský život. Díky duchapřítomnosti dvou strojvedoucích z pražského Oblastního centra provozu Střed zastavil expres v čele s lokomotivou 151.008 vedenou Rostislavem Kučerou asi deset metrů před ženou, která chtěla spáchat sebevraždu.

„Při průjezdu Jistebníkem jsem si zkontroloval čas, měl jsem minutu náskok. Jízda byla zcela bezproblémová," vzpomíná po necelém půl roku pan Kučera, zkušený strojvedoucí Českých drah. Při vjezdu do pravotočivého oblouku v železniční stanici Studénka se míjel s vlakem SC 505, přičemž jeho kolega Jan Stuchlík dával několik světelných znamení. Blikal ale víc, než je obvyklý pozdrav. Nešlo o návěst Stůj! Zastavte všemi prostředky. „Bliknul snad šestkrát a v tu chvíli jsem si uvědomil, že mě nezdraví, ale varuje. Při rychlosti 147 km/h jsem zkontroloval sběrač, jestli mi neulétl anebo zda proti mně něco neletí, například utržené trolejové vedení. Hlavou mi blesklo, že může být zase kamion na přejezdu," vypráví dále. Událost se totiž stala těsně před místem, kde se před čtyřmi lety střetlo Pendolino s polským nákladákem.

Zajistit a pomoci

Rostislav Kučera neváhal a použil rychlobrzdu. A tahle duchapřítomná reakce byla v dobrém slova smyslu ženě osudná. „Viděl jsem osobu v kolejišti a zastavil jsem asi deset metrů před ní. Ležela ve druhé staniční koleji, asi 150 metrů před přejezdem. Musela si tam lehat těsně před tím, než v protisměru projelo Pendolino." Šlo o ženu, která měla hlavu v igelitové tašce, položenou na srdcovce, ležíc napříč kolejištěm. Desetivozová souprava Ostravanu brzdila asi 600 metrů. Naštěstí vlaky, které obvykle svištní rychlostí 160 km/h, decelerují velmi slušně. „Nevěděl jsem, co se děje. Takže po zajištění vlaku jsem k ženě vyběhnul. Zraněná nebyla, jen silně rozrušená. Ulevilo se mi, že alespoň hýbala rukama. Vytočil jsem číslo záchranky a po ohlášení jsem s ní začal okamžitě mluvit. Ubezpečil jsem ji, že pomoc je na cestě. Šlo o normální ženu, ve středním věku. Byla při smyslech, nebyla pod vlivem alkoholu ani drog," popisuje strojvedoucí Kučera stav zoufalé ženy.

Než přijeli zdravotníci a policie, dostal od ní pan Kučera vynadáno, že ji nepřejel. „Že nemá peníze, že nemá nic cenu. Ale když jsem ji ještě před příjezdem zdravotního personálu konečně uklidnil, začala se bát, že to bude ostuda. A také se velice omlouvala. Pořád jsem ji uklidňoval do doby, než složky integrovaného záchranného systému přijely a převzaly si ji do péče."

Chybovali, ale pomáhali

Mezitím už pan Kučera komunikoval s přerovským Centrálním dispečerským pracovištěm (CDP). Požádal i o zastavení provozu na první staniční koleji, aby nedošlo k další kolizi, třeba se záchranáři. Provoz byl nakonec zcela zastaven na 20 minut. „Vím, že jsem udělal chybu, když jsem volal záchranku přímo, ne přes CDP. Ale urychlil jsem pomoc té ženě," vysvětlil strojvedoucí. Do jisté míry chyboval i jeho kolega, který na Pendolinu namísto patřičné návěsti použil „obyčejné" blikání. Jenže: ovládání světel je v Pendolinu ergonomicky nešťastně vyřešené. Strojvedoucí se musí obrátit na panel za sedačkou a hledat otočný spínač. V té chvíli se nedívá na cestu, čas běží a vlak se přitom řítí stošedesátkou. A čas byl v této vypjaté situaci rozhodující. „V jiných lokomotivách dáte návěst vcelku okamžitě, několika málo tlačítky. Kdyby tedy kolega postupoval podle norem, měl bych na svědomí další lidský život. Byť ne vlastní vinou."

A co na to další z aktérů? „Seběhlo se to všechno neuvěřitelně rychle. Chtěl jsem kvůli člověku v kolejišti volat Centrální dispečerské pracoviště s prosbou, ať zastaví provoz, ale mezitím se proti mně vyřítil kolega s expresem. Volání jsem zrušil a začal jsem vysílačkou volat jeho. Mezitím jsem blikal," doplnil Kučeru Jan Stuchlík. Ženu odvezla sanitka na psychiatrii. Strojvedoucí Jan Kučera alespoň touto cestou děkuje kolegovi Stuchlíkovi ze spoje SC 505 za upozornění. Nebýt jeho, žena by patrně už nežila.

ROSTISLAV KUČERA

Nejdříve vystudoval Střední odborné učiliště železniční Nymburk, poté Střední průmyslovou školu strojní v Hradci Králové a SPŠ elektrotechnickou v Českých Velenicích. Může se tedy pochlubit výučním listem a dvěma maturitními vysvědčeními. Kariéru strojvedoucího začínal v lokomotivním depu v Praze Vršovicích. Nejčastěji vede vlaky z Prahy na jih a sever Moravy či do západních Čech. Potkáte jej i na stanovištích Pendolin a railjetů. Ve volném čase se věnuje rodině, po letech se vrací k parašutizmu.

Motorová lokomotiva T 478.1

Po opravdu dlouhém čekání se modeláři konečně dočkali a mohli si do vitrín či na kolejiště postavit legendu našich drah, lokomotivu T 478.1 nebo chcete-li Zamračenou, Mráču, Bertu či Bardotku, kterou nabízí německá firma Kuehn. Doposud byly k mání modely z odlitků, z leptů nebo tovární od tuzemské firmy MTB, u níž subjektivně tento model považuji za jeden z těch zdařilejších.

Michal Bednář | Foto: autor

Očekávaná Berta od Kuehna konečně přišla a modelářská komunita se rozbzučela jako včelí úl, neboť poznatky a zkušenosti jednotlivých modelářů se značně liší, což samozřejmě znamená i rozdílnost v názorech na kvalitu a provedení lokomotivy. Já sám mám doma dvě verze. Jednu sériovou T 478.1095 s šestistovkovým pruhem kolem skříně a širokými nárazníky, katalogové číslo 33410, a jednu z limitované série pro DS model s provozním číslem T 478.1210 a třístovkovým proužkem na čelech, katalogové číslo 33419. Měl jsem dost času se rozhodnout, kterou variantu z těchto dvou si pořídím, více jsem se přikláněl k sériové, ale nakonec byly díky příznivým okolnostem zařazeny do mého depa obě. Do recenze zahrnu poznatky z obou exemplářů, ale jako vzorek pro testování veličin jsem zvolil právě druhou jmenovanou. Za poskytnutí upřesňujících informací děkuji kolegovi Rostislavu Jarošovi.

Vzhled a vybavení

Kdo zná balení modelů tohoto výrobce, nebude nijak překvapen. Plastový box s vloženým blistrem, pod nímž se nachází dokumentace a doplňky. Považuji to za nejlepší balení, krabičky lze štosovat na sebe a mají malé zámečky, takže po sobě nekloužou. Navíc model dostatečně chrání, přitom nejsou zbytečně velké a nezaberou tolik místa při skladování.

V sáčku s doplňky jsou dvě náhradní bandáže, dvě plnohodnotné šroubovky, vzduchové hadice, topné hadice, antény a dva plné pluhy. U limitky byl přibalen jeden pluh s otvorem, takže plný mám pouze jeden. Při balení se někdo přehmátl. Nevadí, na fotografování to stačí. Také mi chyběl jeden nárazník, to však bylo během rychlého reklamačního řízení vyřešeno k mé spokojenosti.

Model je připraven značně variabilně. Výrobce připravil celou řadu variant forem i vkládacích částí do nich, takže je podchycena naprostá většina různých odlišností, které jsou k nalezení i na skutečných lokomotivách (provedení bočnic, střech, výfuků, výstupů na střechu, výdechů parního generátoru, závěsek, dvě sady pluhů atd.). Stroje byly totiž ve skutečnosti vyráběny ve třech sériích, které se od sebe vzhledově liší. Další drobnosti byly na lokomotivách dále upravovány za provozu. Nejspíše se jedná o nejvariabilněji připravený tovární model, jaký se kdy v TT dostal na trh, neboť verzí je tolik, že bude jejich kompletní využití nějaký ten pátek trvat. Nese to s sebou i některé nepřesnosti, například boky hlavního rámu odpovídají I. sérii lokomotiv čísel T 478.1008–1092, všechny ostatní stroje měly mírně odlišné provedení víček plnění písečníků. Dále jsou při bližším zkoumání na několika místech karoserie patrné spáry a hrany po vkládaných částech formy. Tyto skutečnosti jsou ale bohatě převáženy vychytávkami, kterým naopak výrobce pozornost věnoval. Kuehn má ale nyní před sebou pro zahraničního výrobce možná obtížný úkol, aby všechny tyto detaily správně nakombinoval pro daný model konkrétního stroje. K nepřesnostem totiž došlo už při první výrobní várce. Zatímco limitované modely pro DS model a lokomotiva 749.130 jsou správně, na modelu T 478.1095 nalezneme několik detailů lišících se od skutečné předlohy. Stroj tohoto čísla totiž v období, kdy nesl ztvárněnou verzi unifikovaného nátěru, měl (ač výrobně spadá do II. série) osazenou střechu odpovídající III. sérii a dva malé vzduchojemy místo jednoho

+

- klidná a tichá jízda
- vysoká tažná síla

–

- oloupaná madla
- problém s kinematikou a s tím související kolize s některými vozy

velkého. Další nepřesností, která se týká všech modelů, je souosost poziček a nárazníků. Ta je zřejmá a nepřehlédnutelná. Pozičky mají být k sobě blíže. Celkově ale hodnotím model jako zdařilý, ovšem v tomto názoru se mnou mohou někteří nesouhlasit.

K povrchové úpravě modelu nemám mnoho připomínek, ale něco se přece jenom najde. Na všech modelech, které jsem viděl buď naživo, nebo na fotografiích, je oloupaná barva na madlech, a to především v ohybech. Na lokomotivě není snad jediné madlo, které by nemělo byť jen malou část barvy sloupnutou. Napadá mne, že k odření mohlo dojít při montáži madel na skříň, kdy bylo zřejmě použito kovové pinzety, která barvu, možná ještě nedostatečně zaschlou, v místě úchopu sedřela. Oprava je sice celkem jednoduchá, ale je to škoda. Navíc jsou některá madla nerovně osazená, mají jeden konec více zapuštěný ve skříni než druhý, především ta u dveří na stanoviště. Obroučky světel jsou někde nedobarvené, prosvítá na nich červená barva skříně. Na hranách skříně (v pruhu) i střechy lze najít místa, kde je mírně sedřená nebo částečně nenanesená barva. U jednoho čela mám na rámu malou skvrnu od lepidla. Přechody barev jsou někde pěkné, jinde by byl prostor pro zlepšení, navíc se to liší kus od kusu. Jistá nedokonalost je i na pluhu, kde jsou rozpité některé proužky. Mnohé z těchto vzhledových chyb jsou pouhým okem takřka nezpozorovatelné, vše prozradí teprve detailní fotografie, ale jsou tam.

Okna i dveře mají naznačené gumové těsnění, na čelních sklech jsou stříbrné stěrače. Popisky se povedly, jsou perfektně ostré a úplné, stejně dobře vypadají kliky. V kabině nalezneme hezky zpracované stanoviště strojvedoucího. Model 33410 má bíle lemované nárazníky.

Délka přes nárazníky činí 138 mm, odchylka od přepočtených 137,5 mm ze skutečných 16 500 mm je tedy minimální. Průměr nebandážovaných kol je 8,38 mm, tedy 1 005,6 mm po přepočtu, což dostatečně přesně odpovídá neopotřebovaným kolům s průměrem 1 000 mm.

Osvětlení je tříbodové čelní teple bílé a dvoubodové koncové červené. Obstarávají jej na čelech trojice SMD ledek. Pro obě pozičky je vždy na každém čele společná jedna bílá a jedna červená LED a světlovody vedou světlo do obou reflektorů. Horní reflektor má svoji LED na vrchní straně DPS. Světlo z reflektoru trochu prosvítá do stanoviště, do strojovny (což je vidět žaluziemi ve střeše) a pozičky spodem na podvozek a pluh. Viditelné je to samozřejmě při jízdě v šeru. Za běžných světelných podmínek prakticky vůbec. Na DPS je umístěno rozhraní Next18 se zasunutou analogovou propojkou. Na obou čelech se nacházejí kinematiky se spřáhlem Kuehn. U nich se trochu pozastavme. Laskavý čtenář si jistě vzpomene na problémy, které občas nastávaly při spojení některých vozů s Brejlovci Kuehn. Díky tomu, že kinematiky se nevysouvají tak, jak by se slušelo, přesněji řečeno ony se vysunou, ale v určitém bodě se zase začínají zasouvat, čímž se zkracuje vzdálenost mezi vozidly, dochází v některých případech ke kolizi mezi nárazníky lokomotivy a prvního vozu. Paradoxní je, že se to stává mimo jiné též s vozy Bmo stejného výrobce, a to dokonce i na kolejivu stejného výrobce. U strojů s malými nárazníky je to spíše výjimečný případ, ovšem Bardotka se širokými talíři koliduje relativně často a na stejných místech pravidelně. Fakt, že byl ještě v době Brejlovců vyvinut nový pojezd, na tomto chování nic nezměnil. Každopádně se tato „vlastnost“ přenesla i na Bardotky, takže je nutno zvážit, jaké vozy na jakých poloměrech budou modeláři provozovat, nebo vyřešit záležitost výměnou spřáhla za prodloužené. Za určitých okolností se nárazníky zaklesnou opravdu festově, ojediněle dojde i k vytažení spřáhla ze šachty lokomotivy.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor se dvěma setrvačníky o rozměrech přibližně 11 x 8,5 mm. Jízda je plynulá a příjemně tichá. Po sejmutí krytu podvozku jsem zjistil, že se olejem nešetřilo. Dá se předpokládat, že bude brzy nutné očistit kola i sběrače, neboť budou mastné. Výkon od motoru je přenášen pomocí kardanů přes převodovky na všechna čtyři dvojkolí. Pouze jedno dvojkolí jednoho podvozku je opatřeno bandážemi, a to blíže k nádrži a na obou kolech. Tažná síla je dostatečná, bez náznaku únavy a prokluzu lokomotiva utáhla 25vozový vlak s 82 nápravami na stoupání 40 ‰ v obloucích o poloměru 321 a 365 mm. A nepochybně by zvládla i více. Proud sbírají všechna čtyři dvojkolí prostřednictvím dvojitých sběračů.

Průjezd obloukem na plechovém kolejivu o poloměru 286 mm je bezproblémový a potíže lokomotivě při jízdě nečiní ani „vlečkový“ rádius 267 mm. Model má kovový rám a váží 163 g. Rozjezd nastává při napětí cca 2,6 V rychlostí přibližně 9 km/h s odběrem proudu 67 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 178 km/h, což je zbytečně moc, odběr proudu je 130 mA. Předloha jezdila maximální rychlostí 100 km/h, těch model dosahuje při nastaveném napětí zhruba 7,8 V s proudem 110 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je pěkných 180 mm. Vše měřeno po dostatečném zajetí v obou směrech.

HODNOCENÍ

Jsou výrobci, kteří termíny plní. Pak jsou jiní, kterým to úplně nevychází. Každopádně firma Kuehn nás napínat umí. Přiznám se, že si s jistotou nevzpomínám, kdy přesně byla Bardotka oficiálně ohlášena, ale cosi mi říká, že to bylo na přelomu let 2012 a 2013. Šest let čekání, posouvání termínů a nářků modelářů. Když model přišel, byl pro jedny jakýmsi zadostiučiněním, pro druhé trochu zklamáním. V mém případě by se dalo asi hovořit o štěstí, neboť až na drobné nedokonalosti po vzhledové stránce a mastné skvrnky, které se daly lehce otřít, je model v pořádku a jezdí výborně. Záměrně jsem čekal a nekupoval konkurenční model. Jestli dlouhé čekání přineslo své ovoce, to musí posoudit každý sám za sebe. Byť má model jisté kompromisy a rezervy v podobě zbytečných vad v povrchovce a ve funkci kinematik, jsem rád, že jej mám.

Steyrtalbahn: úzká rakouská romantika

Romantika nemusí být jen klišé, pokud zrovna nejde o výraz nadužívaný lifestylovými časopisy, ale také ale také atmosféra vytvářená lidmi, kteří na tom, co dělají, nic až tak moc romantického nevidí. To je přesně případ rakouských nadšenců sdružených pod zkratkou ÖGEG, kteří provozují 17 kilometrů dlouhou úzkorozchodku ze Steyru do Grünburgu.

Václav Rubeš | Foto: autor

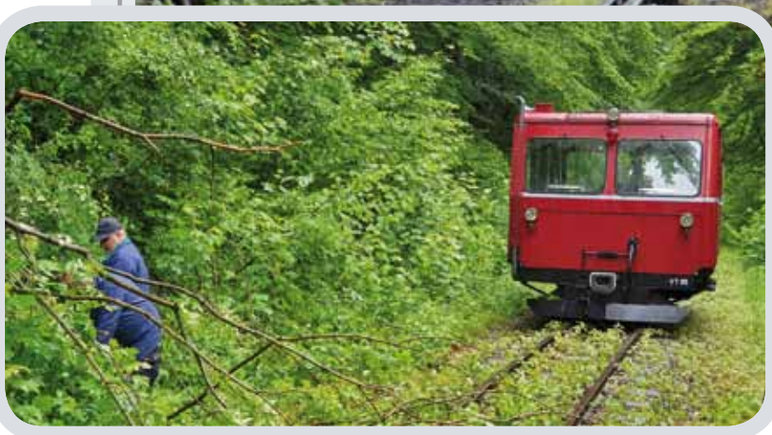
Společná historie se nedá zapřít, takže fakt, že naše a rakouské železnice šly od svého vzniku ruku v ruce, zná každý, kdo se o historii vonící pražci aspoň trošku zajímá. Není proto překvapením, že jak v Česku, tak v Rakousku existuje řada železničních památek, které pro nás „praštěné kolejnicí“ udržují lidé, bez jejichž času a energie by už nebylo co obdivovat. Rádi jsme proto přijali pozvání od hornorakouských železničářů, kteří v roce 1985 vzkřísili nádhernou trať linoucí se údolím a nivami řeky Steyr, podle které získala i své pojmenování – Steyrtalbahn.

Nejstarší o rozchodu 760 mm

Svézt se po nejstarší rakouské dráze o rozchodu 760 mm v traťovácké drezíně se nepoštěstí každý den, takže se těšíme na nevšední zážitek. Ten umocňují i naši průvodci – vedoucí provozu Walter Lobner a strojvedoucí Reinhold Rohrleitner – nefalšovaní ajznboňáci, kteří této drážce propůjčují úžasnou atmosféru.

Pojedeme opačným směrem, tedy nikoli ze Steyru, ale z koncové stanice Grünburg, která jako by vypadla z pohlednice konce 19. století. Chybí tu snad jen povozy s koňmi, které sem dovážely především dřevo. Lesnický a strojní průmysl byl totiž pro tuto oblast typický, ačkoli na půvabném městě Steyr, které leží na soutoku řek Enns a Steyr, to není vůbec znát a milovník historie si tu přijde na své.

Ještě před odjezdem drezínou řady VT 95 si prohlížíme místní „hajc“, ve kterém se před nepřízní počasí ukrývají klenoty z mocnářských dob. Nejstarší je lokomotiva z roku 1888 a nese označení 298.102. Spolek ÖGEG provozuje celkem osm parních lokomotiv a asi 30 osobních vozů, které během turistické sezony a v období adventu nasazuje do provozu. O svezení je zájem, o čemž svědčí průměrná návštěvnost cca 22 tisíc lidí za sezonu.

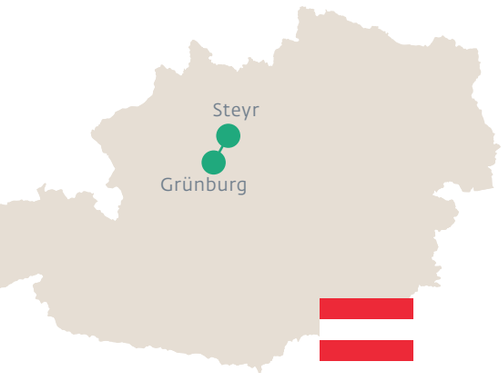


Nejstarší rakouská úzkokolejka s rozchodem 760 mm. Trať vzkřísili tamní železniční nadšenci v roce 1985.

Poklidnou jízdu drezíny narušila obrovská větev spadlá přímo do kolejiště.

Stará dobrá mechanika

Jízda drobného vozidla – jak bychom řekli podle někdejších českých drážních předpisů – je projednána se sousedním výpravčím a nic nebrání postavit cestu a vyrazit. V Grünburgu je mechanické zabezpečovací zařízení, takže naházet výměny je potřeba také jako za časů císařpána, ručně. Walter pak hledá správný zámek na návěstním kozlíku, kam vloží výsledný klíč a chvilku neúspěšně lomcuje s pákami. U nás se říká, že když něco nejde silou, jde to ještě větší silou, a evidentně to platí i v Ra-



Dílny z hangáru pro ovce

Úzkokolejka se klikatí podél toku Steyru s pěti přítoky, které překračuje po mostech. Nejsou to žádné monumenty, je to malá drážka, po které se jezdí pomalu, a jde tu především o zážitek a atmosféru než o ohromení. Bez zastavení projíždíme dvěma zastávkami a po pěti kilometrech jízdy zastavujeme v první stanici – Aschachu. Chlapi nás vedou k dřevěné budově připomínající dlouhé skladiště. Ta má fascinující příběh: Původně stála na letišti Schwechat ve Vídni. Vybudovat ji tam nechali po válce Američané a sloužila jako přístřešek pro ovce, které spásaly travnaté plochy letiště. A jak se dostala sem? Walter pracoval jako řidič autobusu na schwechatském letišti, a když se dozvěděl, že haly už nebude potřeba (asi proto, že nové betonové vzletové a přistávací dráhy už spásat nepotřebují), požádal letiště o její odkup. Následně se hala fošna po fošně rozebrala a odvezla na druhou stranu Rakouska, kde ji lidé od úzkokolejky opět postavili. To vše proto, aby měli kde pečovat o svá vozidla. Tak tomu se říká oddanost a zápal pro věc! Bylo to v roce 1985, tedy přesně v době, kdy jsme si u nás zbourali nejkrásnější nádraží v Praze (Těšnov), protože nám připadalo, že stěhovat tento novorenesanční klenot je zbytečné. Další pohled na společnou historii, či spíše na to, co přišlo pak...

Spolek ÖGEG provozuje celkem osm parních lokomotiv a asi 30 osobních vozů.

Naši průvodci na stanovišti drezíny – vedoucí provozu Walter Lobner a strojvedoucí Reinhold Rohrleitner.

kousku. Opírá se pořádně do páky a drátovody se začínají hýbat. Obě ramena odjezdového návěstidla se neochotně otočí vzhůru pod úhlem 45 stupňů. Můžeme frčet.

Tedy spíše obrazně řečeno, protože traťová rychlost je tu maximálně 35 km/h. Odbočkou výměny se šineme sotva dvacítkou, což ale stačí na to, aby fíra roztočil otáčky motoru staré drezíny tak, že může zařadit dvojku. Ano, v tomhle pěkném vehiklu je spojka a rychlostní skříň třeba jako v našem Hurvínku nebo T 211.0. Stará dobrá mechanika...

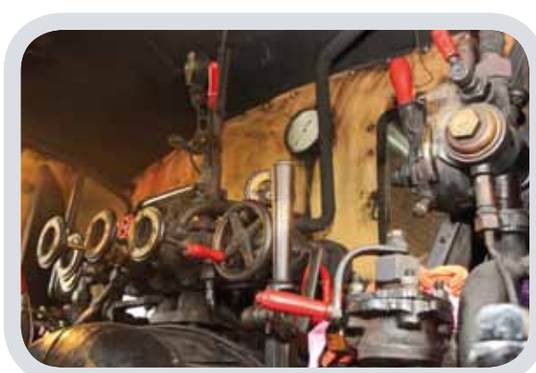
Nasyp to tam!

Uvnitř haly jsou deponována další vozidla, zároveň ale slouží jako truhlárna, lakovna i motorová hala. Dělají tu vše, co udržuje vozidlový park v provozu a dále jej rozšiřuje, protože zájem o svezení přesahuje kapacitu dráhy. Spolkaři pracují ve volnu a samozřejmě zadarmo, aktivních jich je jen asi 25, velká část z nich jsou emeritní ajznboňáci. Mladá krev se do této práce moc nehrne, což je podobné jako u nás.

Pokračujeme dál, počasí se bohužel kazí a za další stanicí Pergern už poměrně hustě prší. Trať se tu dost klikatí, a když se vynoří krátký rovný úsek za stanicí, čeká nás nemilé překvapení. Na kolejích leží vzrostlá větev. Walter ji spatří jako první a hned varuje Reinholda, který třímá řízení drezíny. Brzda naplno, bleskově zařazená zpátečka a plyn nadoraz, ale na vlhkých kolejích jedeme jako sáňky. Už už to vypadá, že jsme v tom, když se adheze chytne a zastavujeme asi 30 cm od překážky. Reinhold to tam nasypal včas. Je to pašák!

Chlapi jsou na takové situace připravení, v drezíně je vedle basy s nářadím i motorová pila. Do odklízení rozřezaných větví se zapojujeme i my – ať kolegové vidí, že nejsme z cukru. Za pár minut je průjezdný profil zase volný a můžeme pokračovat dál. Zbývají už jen poslední kilometry.

Během nich se ale VT 95 pořádně zapotí, protože do naší cílové stanice je stoupání až 10 promile, což je dost vzhledem k trasování v údolí řeky. Na konečné nás vítá malebné nádražíčko Steyr Lokalbahn. I tady je malá výtopna, kde si prohlížíme další muzeální kousky v péči místních nadšenců. Při loučení se neubráníme pocitu, že i po sto letech od konce soužití „pod jednou střechou“ jsme si pořád v něčem podobní. Minimálně ve světě kolejí a vlaků.



Pohled na přístroje jedné z parních lokomotiv

ŠOTOINFO

Steyrtalbahn je nejstarší rakouskou úzkokolejkou s rozchodem 760 mm. První úsek mezi Garstenem a Grünburgem byl otevřen už v roce 1889, ale až po dalších 20 letech dosáhla síť plánované délky 55 km. V únoru 1982 byl provoz z úsporných důvodů ukončen. Rakouské společnosti pro historii železnice (ÖGEG) se podařilo získat 17 km dlouhý úsek a uvést ho do provozu v roce 1985 jako historickou turistickou dráhu. Vede půvabnou krajinou podél řeky Steyr, jedné z nejčistších v Rakousku. Další informace o historii, plánovaných akcích a jízdách najdete na stránkách www.steyrtalbahn.at. Zajímavosti a turistické tipy města Steyr hledejte na www.steyr.at.

Stroj 740.293 se zvláštním vlakem na romantické trati Valsugana ve stanici Primolano

Parní lokomotivy si podmanily i Apeninský poloostrov

Historie parní trakce v Itálii, kde neměli vlastní zdroje uhlí, je kupodivu velmi bohatá. A to i přesto, že rozsáhlá elektrizace na Apeninském poloostrově začala už po roce 1901 a parní lokomotivy brzy odsunula do pozadí. Domácí výrobu parních strojů neboli po italsku „a vapore" ukončili již v roce 1932. Tedy daleko dříve než v celé zbývající Evropě.

Miroslav Petr | Foto: autor

Stroje postavené v Itálii měly, podobně jako naše lokomotivy, perfektní estetické řešení. Šípovité provedení dýmničních dveří a čelních stěn stanovišť pro strojvedoucí bylo zvlášť efektní. Všechny parní Italky si tak na druhou stranu byly velmi podobné, ale odlišovaly se přezdívkami. Řadě 640 říkali Signorina, nákladním strojům řady 735 Wilson a mohutným lokomotivám řady 746 Krassin. Lze proto soudit, že lokomotivní personál měl své mašinky velmi rád. Možná i proto tak dlouho sloužily v provozu... V technickém provedení se ale italské stroje od našich docela odlišovaly. Například jejich přední podvozky byly typu Zara. Jméno stejného vynálezce se však objevuje také u typu regulátoru našich starších lokomotiv ze Škodovky. U ČSD se ale tento regulátor neosvědčil.

V provozu šest tisíc strojů

Podle statistik ze třicátých let minulého století měly Italské státní dráhy čili Ferrovie dello Stato (FS) dokonce 5 822 parních lokomotiv 108 řad standardního rozchodu a navíc 148 úzkorozchodných strojů. Pestrý byl i původ řady lokomotiv. Celkem 551 strojů pocházelo z dědictví Rakousko-Uherska a 185 z Německa. Rozepsat by šlo i další členění, třeba podle počtu náprav, ale zajímavějším je údaj, že asi čtvrtina všech lokomotiv, tedy asi 1 500 kusů, měla zalomenou hnací nápravu a na 840 lokomotivách pracoval ventilový rozvod Caprotti. Tedy konstrukční prvky, kterým se jiné železnice raději vyhýbaly. V dalším se osud italských podobal našim: spoustu jich železniční dílny dokázaly rekonstruovat a zdokonalit. Třeba dosazením speciálních kotlů Franco-Crosti s předehřívačem napájecí vody pomocí kouřových plynů. Přestavby iniciované chybějícím palivem probíhaly v letech 1941 až 1960.

Mezi parními lokomotivami FS vynikly výkonem v podstatě jen dvě řady. Primárně šlo o stroje 690, čtyřčité lokomotivy z roku 1911 s uspořádáním dvojkolí 2C1 s nejvyšší dovolenou rychlostí 130 km/h. Byly i největší ze všech „a vapore", a také hmotnost 154 tun včetně tendru byla ohromující. V letech 1921 až 1927 dodaly firmy Breda a Ansaldo druhé největší stroje FS řady 746, sdružené čtyřválce v uspořádání 1D1 s maximální rychlostí 100 km/h. Od roku 1929 dostávala řada 690 výkonnější kotel a nové označení řadou 691. Oba legendární typy jsou prezentovány historickými exponáty 691.022 a 746.031 v Technickém muzeu v Miláně. Další lokomotiva 746.038 – původně pomník v dílnách Verona – je už převezená do depa Pistoia.

Lokomotiva 835.154 z roku 1909 v depu Roma-Trastevere se vyhnula rekonstrukci na elektrickou či motorovou.

Páru nahradila elektrika

Špičkové výkony na prestižní trati Florencie – Řím – Neapol řadami 691 a 746 ukončilo zahájení elektrického provozu v roce 1935. Pára postupně přešla na tratě druhotného významu, přesto ale parní lokomotivy jezdily v Itálii nejdéle z celé západní Evropy! Při své návštěvě Itálie v roce 1977 jsem parní stroje registroval na posunu ve stanicích, obsluhovaly pracovní vlaky a lokálky. Překvapením byl stroj 625.071 v Římě v depu Trastevere se sněhovým pluhem, což pro město, kde je sníh opravdu vzácností, bylo poněkud paradoxní. V té době už sloužila jen poslední rychlíková lokomotiva 685.186, která mě dokonce odvezla ve zvláštním vlaku z pohraniční stanice Como k seřaďovacímu nádraží Milano-Smistamento, které je dnes muzeem. V sedmdesátých letech právě v této stanici deponovali část budoucích exponátů, které ještě nebyly v příliš reprezentativním stavu. Ale už v té době bylo jasné, že vedoucí pracovníci drah jsou odborníci, protože výběr typů očividně nebyl náhodný. Dalších patnáct opravených parních lokomotiv vystavovalo jako luxusní exponáty Muzeum Leonarda da Vinci v Miláně.

Cesta, o které jsme tehdy s kolegy do poslední chvíle netušili, zda se uskuteční, se pro mě stala inspirací, abych začal objevovat tajemství italských lokomotiv. Některé informace byly zcela překvapivé. Například ještě běžně sloužily elektrické lokomotivy řad E.321 a 322 a finální údaj, že původně šlo o parní lokomotivy, jsem objevil až po návratu z cesty. Některé z lokomotiv neměly stanoviště strojvedoucího a řídily se ve dvojici z jiného stroje, který stanoviště naopak měl. Potvrdil se tak neuvěřitelný příběh ze známých českých Pohádek o mašinkách, kde je přeměna parní lokomotivy na elektrickou popsána. Počátkem šedesátých let skutečně rekonstruovali stovku lokomotiv řady 835 FS na elektrické, a dalších 37 kusů dokonce na motorové stroje řady 234.

Začátek 80. let stále v páře

V lednu 1983 zbývalo u správy FS ještě 191 kusů parních lokomotiv řad 625, 685, 736, 740, 835, 880, 940, ozubnicových 981 a úzkorozchodné R 302. Přesně sedmdesát devět zůstalo čtyřkoláků z nejpočetnější řady 740, kterých si do Itálie obstarali celkem 470 kusů. Uvedená skupina lokomotiv oficiálně představovala strategickou zálohu. Postupem času vznikaly po celé Itálii lokomotivní pomníky. Seznam exponátů z roku 1982, poté soustředěných hlavně do železničního muzea v původních dílnách Napoli-Pietrarsa, čítal 25 lokomotiv. Je tam dokonce vystavená lokomotiva FS 477.011, tedy pětikolák odpovídající řadě ČSD 523.0, vyrobený firmou Breitfeld & Daněk ve Slaném. Další muzejní sbírkou lokomotiv – podle nejnovějších informací aktuálně nepřístupnou – se stalo muzeum na starém nádraží v přístavním městě Terstu. Jinou expozici lze najít v depu v Rimini a o provozní parní lokomotivy FS se v současnosti stará depo Pistoia nedaleko Florencie. Tam soustředili údržbu vybraných provozních parních lokomotiv, stroje čekající na zprovoznění a náhradní exponáty.

Všechny tyto aktivity byly dány tím, že v zemi vznikaly spolky přátel železnic úspěšně kooperujících s železniční správou FS. To umožnilo jak vyžití členům těchto uskupení, tak i kvalitnější péči o exponáty muzejní hodnoty. Samozřejmě že k vhodným obyčejným lokomotivám – hlavně řad 625 a 740 – občas vyjela i některá rarita. Před několika lety se dokonce podařilo zprovoznit další královnu mezi místními lokomotivami, druhý rychlíkový stroj 685.089. Také sbírka osobních vozů, dvounápravových a čtyřnápravových, je příkladná, zvláště takzvané stookeňáky. Krásné a skromné živé parní lokomotivy s dobovými vozy v nádherné italské přírodě každopádně každoročně stále těší duše příznivců historické techniky.

← *Poslední rychlíková lokomotiva FS 685.196 z roku 1921 zastavila ve stanici Feltre.*

Provozuschopný stroj 741.120 se speciálním kotlem Franco-Crosti je obzvlášť bizarní.

Kuřáci

František Tylšar

Tabák virginský (Nicotiana tabacum) je krásná rostlina s dlouhými kopinatými listy kvetoucí drobnými růžovými kvítky. Pochází z jižní a střední Ameriky. Do Evropy se dostal až roku 1494, kdy ho ze svých námořních výprav dovezl janovský rodák Kryštof Kolumbus.

Zpočátku se kouření šířilo pomalu. Nelíbilo se totiž církvi ani panovníkům. Ale časy se mění, a tak na přelomu 19. a 20. století bylo kouření naopak považováno za známku určité společenské prestiže. Nevyhnulo se ani železnici.

Ve vlacích se nejprve kouřilo tak nějak živelně a dým se stal běžným koloritem cestování po železnici. Existovaly sice nekuřácké vozy, ale nikdo je nebral příliš vážně. Změna se dostavila až v šedesátých letech, kdy začaly nekuřácké vozy nad kuřáckými vítězit v poměru 2:1. V osmdesátých letech to bylo již 3:1 a od září roku 2007 bylo kouření zakázáno úplně. Nejprve v mezinárodních vlacích, a od 9. prosince téhož roku i v těch ostatních.

Ani já jsem nebyl ušetřen kuřácké výuky. Byl jsem však dost špatný žák, a tak jsem předběhl dobu a s nikotinovým zlozvykem přestal již v roce 1977. Bylo mi právě jedenáct roků.

Od té doby nejen nekouřím, ale kuřáka poznám na padesát metrů. Vyznavači čmoudu to se mnou nemají lehké. I přes dva vozy cítím každý sebemenší závan „čvaňháka“ a vyžaduji pořádek. Na mém vlaku nesmí kouřit ani lokomotiva!

Nedávno jsem například cestoval „v civilu“ rychlíkem do Ostravy. V Olomouci do kupé přistoupila skupina cestujících, zřejmě se vracejících z nějaké oslavy. Asi v ní chtěli pokračovat, protože jeden z nich vytáhnul z kapsy doutník se slovy: „Nebude vám, pánové, vadit, když si tady trošku dýmnu?“

Digishock

Zvýšil se mi tlak i tep a očekával jsem, co bude dál. Už jsem si připravoval svoji přísně odmítavou řeč, ale nedošlo na ni. Nejstarší ze skupiny totiž prohlásil: „Jenom hul, vole! Klidně se tu chovej jako doma!“. Rádoby kuřák si vzal jeho slova k srdci. Přivoněl k doutníčku a pečlivě ho zabalil a schoval zpět do krabičky...

***

Ale ne každý kuřák cestu s plícemi plnými čerstvého vzduchu snáší takhle statečně. Někteří nervózně vyhlížejí stanici s delším pobytem, aby zvládli alespoň pár šluků. Jiní to nevydrží a tajně si „blafnou“ na záchodě. Záchod je vůbec kuřáky oblíbené místo. Svědčí o tom jejich hesla, která můžeme občas číst na stěnách těchto místnůstek. Například: „Neházejte nedopalky do mísy ani do umyvadla. Vlhnou a špatně se pak zapalují!“ Nebo: „Kuřáci varují! Ministerstvo zdravotnictví kecá!“

Blíží-li se k takovému místu průvodčí, kuřáci své „cígo" urychleně vyhazují do mísy nebo z okna a tváří se, jako by o existenci tabáku a výrobků z něj neměli sebemenší potuchy.

Pouze výjimečně dojde běh událostí až tak daleko, že průvodčí přistihne viníka přímo při činu. Stačí chvilka nepozornosti způsobená opojením z nikotinového rauše, a najednou je zde ruka zákona v modrém rukávu a nemilosrdně účtuje čtyřstovkovou odměnu za porušení zákazu kouření. Pokud je místo kuřáka přistižen cizojazyčný „smoker“ nebo „Raucher“, může být odměněn cifrou nižší. Šestnáctka už zní poněkud přijatelněji. Vadou na kráse je snad jen skutečnost, že se jedná o platbu v eurech.

Naposledy jsem takovou situaci zažil asi před měsícem. Odér zapálené cigarety jsem cítil hned při vstupu do vozu. Můj čich mě neomylně přivedl až ke dveřím WC na opačné straně. Dveře byly zamčené a za nimi kouře jako v udírně.

Předpisově jsem zaklepal a zeptal se: „Je tam někdo?“ „Ano,“ ozval se zděšený mutující hlas. Za chviličku cvaknul zámek, pohnula se klika a ze dveří vyšel sotva dvanáctiletý kluk. „Tys tam kouřil?“ zeptal jsem se nevěřícně. Odpověď mě šokovala: „OMG! Co to meleš! To mě jen máma dala ráno pusu na rozloučenou!“

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Sněmovna schválila zavedení jednotné jízdenky na železnici

Cestující budou zřejmě moci na železnici využívat jednu jízdenku, když využijí vlaky různých dopravců. Umožňuje to systém jednotných jízdenek na dráze, který schválila Sněmovna. Nyní si cestující musí kupovat v případě přestupů mezi vlaky různých dopravců jízdenek více. Možnost členských států zavést systém jednotné jízdenky zavádí evropská směrnice. Cenové předpisy pro jednotnou jízdenku bude vydávat ministerstvo financí. Samotný systém jednotné jízdenky bude spravovat ministerstvo dopravy. Se spuštěním systému se počítá v prosinci příštího roku. Zavedení a pětiletý provoz systému jednotných jízdenek mají stát 254 milionů korun a využívat ho budou muset všichni dopravci, kteří jezdí na základě objednávek státu a krajů. Dobrovolně se k němu budou moci připojit dopravci i na tratích, na kterých jezdí na vlastní komerční riziko. Teď to je například na trati mezi Prahou a Ostravou. Systém spočívá v tom, že dopravci budou muset uznávat cenu danou národním tarifem, zároveň budou moci nabízet i cenu jinou, a to například u jízdenek, které nebudou platit u jiného dopravce. Komerční ceny nebudou omezeny nad rámec cenové regulace. **ČTK 13. 9. 2019**

České dráhy chtějí nakoupit další ojeté motorové jednotky

ČD plánují rozšířit svůj vozový park o nejméně 14 motorových jednotek pro regionální dopravu v některých krajích. Kvůli tomu už vypsala takzvané předběžné tržní konzultace, na základě kterých chtějí následně vypsat veřejnou soutěž na nákup nebo pronájem. Plán na předběžné tržní konzultace vyvěsily České dráhy na svůj profil zadavatele, současně v něm uvedly, že variantou je nejen nákup použitých vlaků, ale i jejich leasing nebo nájem. Konzultace slouží jako průzkum trhu, jsou i cestou k tomu, jak se nedostat do stavu, že nepřijde žádná nabídka kvůli nevhodně formulovaným požadavkům. „Chceme zjistit, jaké možnosti jsou na trhu v nabídce moderních zánovních jednotek DMU. Vozidla by měla být určená hlavně do regionální dopravy. Jedná se o neelektrifikované tratě v různých krajích. Je tedy předčasné hovořit o konkrétní trati nebo souboru tratí, kde můžou být nasazena,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Průzkum podle něj souvisí s požadavky krajů na modernější, rychlejší a výkonnější vozidla, než jaké mají České dráhy nyní ve flotile. Zájem o použitá, ale i moderní vozidla má například v nedávno vypsané soutěži Plzeňský kraj. **Zdopravy.cz 6. 9. 2019**

Strojvedoucí mají dostat data o pomalých jízdách do nové navigace

Strojvedoucí u všech dopravců by mohli mít brzy k dispozici v tabletech či mobilech aplikaci, která by je on-line podle jejich polohy informovala o tom, jakou rychlostí mohou jet a kde je na trati například trvale omezená rychlost či zavedená pomalá jízda. Na vznik aplikace tlačí Federace strojvůdců a sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.cz. Brzy má na toto téma proběhnout první velké jednání mezi dopravci, SŽDC, zástupci strojvedoucích a společností ČD – Informační systémy, která aplikaci připravuje. „Rádi bychom, aby vznikla jedna aplikace pro všechny dopravce,“ říká člen prezidia Federace strojvůdců David Votroubek. Právě Federace strojvůdců jednání svolala. Aplikace by mohla zabránit podobným nehodám, jako se stala v létě u Mariánských Lázní. SŽDC na trati krátce před nehodou změnila pomalou jízdu na trvalé omezení rychlosti, a strojvedoucí tak musel spoléhat pouze na návěst na trati. Aplikace, zjednodušeně navigace pro strojvedoucí, může fungovat až poté, co SŽDC začne poskytovat data z tabulek traťových poměrů ve strojově čitelném formátu. Dosud je poskytuje pouze ve formátu PDF, který je pro aplikaci nepoužitelný. **zdopravy.cz 9. 9. 2019**

ČD Travel
Člen Skupiny ČD

ČD TRAVEL REKREACE S PŘÍSPĚVKEM Z FKSP

Pobytové zájezdy zima 2019/2020 v prodeji od 16. 9. 2019.

V nabídce máme lyžařské, lázeňské a exotické pobyty.

Kolektiv ČD Travel se těší na vaše objednávky.

Více na adrese www.cdtravel.cz nebo na telefonu 972 243 051-55

ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Vlak vám zajistí budoucnost

Hledáme:

- mechaniky elektronických zařízení
- elektromechaniky
- mechaniky kolejových vozidel
- soustružníky kovů
- posunovače

Náborový příspěvek 50 000 Kč

Získáte dlouhodobou perspektivu a jistotu seriózní práce.

- *zvýšená výměra dovolené*
- *příspěvek na penzijní připojištění, stravování a rekreaci*
- *jízdní výhody po České republice a Evropě i pro rodinné příslušníky*
- *možnost pracovat kdekoliv v ČR*
- *možnost zvýhodněného ubytování v Praze*
- *pracovní oděv a pomůcky zdarma*

www.cd.cz/kariera

České dráhy
Národní dopravce

5. října 2019

Křivoklátským expresem na Křivoklání

Pojeďte s námi první říjnovou sobotu parním vlakem na oblíbené rytířské slavnosti Křivoklání na Křivoklátě. Historický vlak, který poveze parní lokomotiva Šlechtična, odjíždí z pražského smíchovského nádraží v 9:23 hodin a přistoupit do něj můžete i v Berouně (9:55–10:29 hodin). Minutu po jedenácté hodině dojede vlak na Křivoklát. Pak bude pokračovat přes Rakovník do Lužné u Rakovníka, kde je možné navštívit železniční muzeum. Na zpáteční jízdu po stejné trase se parní vlak vydá z Lužné v 15:48, přes Křivoklát (odj. 17:02) s ním dojedete na nádraží Praha-Smíchov v 18:44 hodin. Jízdenky koupíte ve všech pokladnách ČD. Například zpáteční jízdenka Praha – Křivoklát stojí 320 Kč, za jízdenku pro dítě ve věku 6 až 18 let zaplatíte polovinu, mladší cestují zdarma. A co vás čeká na Křivoklátě? Křivoklání je vždy pestrou přehlídkou historického a scénického šermu, dobové hudby a divadla. Chybět nebude tradiční jarmark a děti se mohou těšit na Rytířskou stezku odvahy s několika stanovišti, na nichž budou plnit rozličné úkoly, které musela zvládnout středověká pacholata. Více informací na www.cd.cz/vlakemnavylet nebo www.hrad-krivoklat.cz.

Nejbližší železniční stanice: : Praha-Smíchov/Beroun/Křivoklát/Rakovník/Lužná u Rakovníka

5. a 6. října 2019

Ratibořický zámek zaplaví barvy podzimu

O víkendu 5. a 6. října si můžete prohlédnout interiéry ratibořického zámku zkrášlené podzimní výzdobou a provoněné květinami a čerstvě skliceným ovocem. Součástí akce Podzim v Ratibořicích jsou i prohlídky běžně nepřístupného zámeckého sklepení. Do Ratibořic vás od nádraží v České Skalici dovedou turistické značky – nejprve žlutá a pak červená značka, která kopíruje trasu Naučné stezky Babiččino údolí (3 km). Na nádraží si také můžete vypůjčit jízdní kolo (podmínky výpůjčky najdete na www.cd.cz/cdbike).

Nejbližší železniční stanice:
Česká Skalice

3. až 6. října 2019

Svezte se na tradiční podzimní Floru Olomouc se slevou

Hlavní expozice podzimní Flory Olomouc, která se letos koná od 3. do 6. října, má název Zahradní slavnost a budou se na ní prezentovat nejlepší čeští pěstitelé. Na olomouckém výstavišti najdete i včelařskou výstavu Hanácká včela, těšit se můžete na festival gastronomie a nápojů Olima nebo floristické soutěže. Chybět nebudou ani Podzimní zahradnické trhy. Na výstavu se svezte vlaky ČD na zpáteční jízdenku Vlak+ Flora se slevou 50 procent. Aby vám tato jízdenka platila i pro cestu zpět, nechte si ji orazítkovat u stánku ČD ve foyer pavilonu A.

Nejbližší železniční stanice:
Olomouc-Nová Ulice/Olomouc-Smetanovy sady

28. září 2019

Do pražské zoo na výroční slavnost

Na poslední zářijovou sobotu se chystá velká oslava 88. výročí založení Zoo Praha s pestrým programem. Součástí akce bude také slavnostní otevření Rákosova pavilonu pro vzácné druhy papoušků. Do Prahy se na návštěvu zoo můžete svézt vlakem ČD na zvýhodněnou jízdenku Vlak+ Zoo Praha – se slevou 25 procent. Tuto jízdenku si nechte označit razítkem Vlak+ v informačním centru Zoo Praha u hlavního vchodu, jinak vám nebude platit pro zpáteční cestu. Pokud se u vstupu do zoo prokážete touto jízdenkou, získáte také slevu na vstupné 20 procent.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Holešovice

Foto: Dreamstime.com, Výstaviště Flora Olomouc, Národní památkový ústav/ÚPS Sychrov, archiv ČD

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 10 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUCÍ ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

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

České dráhy Národní dopravce | Cargo | Informační Systémy Člen Skupiny ČD | ČD-TELEMATIKA | Travel Člen Skupiny ČD | DVI Člen Skupiny ČD | DPOV Člen Skupiny ČD | VUZ