



FOTO MARTIN ŠARMAN A 2M

Na dopravní veletrh odjela zvláštní souprava plná zábavy

Do Berlína Národním vlakem

Skoro třináct desítek českých návštěvníků berlínského veletrhu železniční techniky InnoTrans využilo možnosti svezení Národním vlakem Českých drah. Mezi nimi se nacházel i generální ředitel Daniel Kurucz a rovněž dva výherci soutěže, kterou vyhlásil časopis Železničář. Zvláštní souprava zastavovala na našem území pouze v Ústí nad Labem. V berlínské stanici Grunewald se ocitla doslova v obležení fotografů. Není se co divit, vždyť pestré národní barvy lokomotivy s logy organizátorů představovaly pro drážní fanoušky lákavou atrakci.

Národní vlak Českých drah (coby společný projekt ČD, SŽDC a ACRI) vypravený u příležitosti mezinárodního dopravního veletrhu InnoTrans tvořily vedle dvou vozů Bdmpee také dva restaurační vozy WRmz a dva konferenční vozy. Duchovními rodiči vlaku byli Marie Vopálenská (ředitelka ACRI) a Daniel Kurucz. Z pražského hlavního nádraží vyjel v pondělí 22. září po 9. hodině pod číslem 11072. Cestu až na berlínské hlavní nádraží bez přepřahu umožnila dvousystémová lokomotiva 371.201 odedná speciálně pro tuto příležitost do českých národních barev.

O dobrou náladu se staraly hostesky i americká ruleta
Téměř šest hodin na palubě diskutovaci odborníci z řad členů ACRI (výrobci, operáři, subdodavatelé), zástupci ČD, SŽDC, ministerstva dopravy, objednatelů, ale i politické reprezentace. Aby cesta hezky ubíhala, o cestující se svědomitě staral zkušený tým marketérů, stewardek a hostesek. Jednotlivé vozy byly pro snazší orientaci pojmenovány - jména jim propůjčily osobnosti železničních dějin pánové Křížík, Kryšpín a Perner - naopak oba barové vozy lákaly na dobrou krmí křestními jmény národní kuchařky M. D. Rettigové.

První konferenční vůz se proměnil v pojiždné kasino. Hrál se samozřejmě nikoli o peníze, ale o palubní měnu.

Hlavně pro sportovní nadšence byla přichystána sázková hra o věcné ceny na tipování výsledku. Zvoleny byly asijské zápasy, které začaly a byly dohrány paralelně s jízdou vlaku, aby výsledky byly hned známy. Herní prostředí bylo příjemným odraeváním od pracovních záležitostí, i když skoro každý cestující diskutoval o očekávaných exponátech veletrhu, zejména těch z České republiky.

Dobrý marketingový nápad
Zpáteční cestu Národního vlaku bohužel poznamenala mimořádná událost - sebevražda mladé dívky právě u Děčína a s ní spojené zpoždění. Navzdory této nezaviněné skvrně na kráse byla většina ohlasů veskrze pozitivních. „Považuji náter v národních barvách za výborný marketingový nápad a doufám, že mašinka bude zařazena do turnusu vozíků CNL vlaky do Lipska a Berlína. Tato propagace domoviny mi přijde lepší než nepromyšlená nic neříkající Země příběhů, kterou cizinci nemají šanci pochopit,“ vyznal se jeden z diskutujících na webu K-REPORT. „Touto jízdou byla založena nová tradice, veletrh pro české účastníky dostal nový rozměr a prostředí ve vlaku nabídlo dostatečný prostor pro setkání takového počtu odborníků. Ostatně, všichni cestující už se těší na InnoTrans 2016.“ dodal ředitel Odboru obchodu osobní dopravy Jiří Jeřeta.

MARTIN NAVRÁTIL

Kouzlo papírových železničních map

I v době internetu a elektroniky stále nacházejí uplatnění. Chtějí je cestovatelé i sběratelé.



SLOUPEK

Hlas Českých drah bude v Evropě slyšet

CER - Společenství evropských železničních a infrastrukturálních podniků - je nejvýznamnější asociací zastupující zájmy operátorů vůči politickým institucím v Bruselu. Bylo založeno v roce 1988 a od té doby se trvale podílí na tvorbě evropské železniční i obecně dopravní legislativy, která dnes nastavuje principy pro podnikání v železniční dopravě. Zcela po právu CER používá motto „Hlas evropské železnice“ - jeho členové představují naprostou většinu obrátu na železnici.



Libor Lochman
výkonný ředitel Společenství evropských železnic

Naše společenství má v řídicím výboru 16 členů reprezentujících rovnoměrně osobní i nákladní dopravu, manažery infrastruktury, holdingové společnosti, jakož i dopravce privátní. Řídicí výbor plní funkci orgánu připravujícího strategická rozhodnutí Společenství následně přijímaná generálním shromážděním. Tato rozhodnutí se týkají jak politických stanovisek asociace, tak změn v asociaci samotné. Je proto zřejmé, že působení v řídicím výboru CER vyžaduje trvalé a aktivní sledování událostí na bruselské scéně. Jmenování Daniela Kurucze je tedy oceněním a současně závazkem.

Beze zbytku to pak platí v případě současného projednávání 4. železničního balíčku. Zejména v oblastech strukturálního uspořádání železnice a zadávání zakázek ve veřejném zájmu je nutné vyladit strategii CER tak, aby bylo působení Společenství co nejučinnější: v Bruselu i na úrovni členských států. Řídicí výbor v tom hraje podstatnou roli. Jeho členové musí vyváženě zohlednit zájmy společnosti malých i velkých, státních i privátních. Hlas pana Kurucze jako zástupce středně velkého dopravce bude hrát zásadní roli.

INFORMUJEME

Daniel Kurucz se dostal do řídicího výboru CER

V rámci největšího evropského veletrhu železniční techniky InnoTrans 2014 proběhlo dne 22. září v Berlíně zasedání valného shromáždění Společenství evropských železnic (CER). Shromáždění jednomyslně schválilo jmenování předsedy představenstva a generálního ředitele ČD Daniela Kurucze členem řídicího výboru této organizace. Pro Daniela Kurucze se jedná o významné ocenění jeho činnosti při lobbingu v rámci evropského železničního společenství. Ke jmenování došlo na základě návrhu nejsilnějších hráčů evropské železnice: Rüdiger Grubeho, šéfa Deutsche Bahn, a Christiana Kerna, předsedy představenstva Rakouských spolkových železnic a prezidenta CER.

Integrace východu a západu

Daniel Kurucz v projevu bezprostředně po svém jmenování zdůraznil, že jeho členství v tomto prestižním klubu je pro něj výzva k ještě intenzivnější práci směřující ke smysluplnému a efektivnímu uspořádání železničního systému EU a jednotlivých členských států. Současně oznámil, že chce co největším dílem přispět k další integraci železnic nových členských zemí EU do jednotného evropského železničního prostoru, a vyslovil přání, aby Česká republika znovu zaujala důstojné místo v Evropě nejen v rámci mezinárodních organizací, ale i v oblasti služeb nabízených zákazníkům. Ohlásil proto svůj úmysl v co nejkratší době zorganizovat setkání na nejvyšší úrovni, kde budou tyto záměry projednány s partnery jak z institucí EU, tak se šéfy nejvýznamnějších dopravců středoevropského regionu.

Chceme konkurovat letadlům

„Je třeba zlepšit kvalitu a rychlost spojení mezi starými a novými členskými zeměmi Evropské unie, aby také u nás dostalo cestování vlakem stejný dobrý zvuk, jaký sledujeme v západní Evropě. Tam vlaky konkurují nejen automobilům, ale i letecké dopravě. Využívá je široké spektrum klientů od studentů po seniory a také obchodníci, manažeri nebo vrcholní politici. Přál bych si, aby v čele



Konkrétním přínosem Českých drah je například nasazení railjetů na linku z Prahy do Vídně a Grazu nebo dohoda s DB o lepší kvalitě spojení mezi Prahou a Hamburkem.

úsilí o rychlejší, pohodlnou a funkční železnici napříč Evropskou unii stály právě České dráhy a Česká republika. Máme zde, ve střední Evropě, příležitost stát se významnou železniční křižovatkou mezi východem a západem i mezi severem a jihem Evropy. Konkrétním přínosem Českých drah je například nasazení Railjetů na linku z Prahy do Vídně a Grazu, dohoda s DB o lepší kvalitě spojení mezi Prahou, Berlínem a Hamburkem nebo připravené prodloužení linky SC Pendolino Praha - Ostrava až do Košic,“ komentoval své zvolení Daniel Kurucz.

Vliv při tvorbě legislativy

Společenství evropských železnic - CER - je nejsilnějším představitelům železniční lobby v Bruselu. Bylo založeno v roce 1988 původně dvanácti železničními podniky, dnes se jeho řady rozrostly na více než 70 členů - železničních firem (národních dopravců i privátních železnic), manažerů infrastruktury, asociací apod. CER dnes zastupuje 61 procent evropské železniční sítě, na které se odehrává 84 procent výkonů v nákladní dopravě a 99 procent výkonů v osobní dopravě v Evropě. Hlavním posláním CER je být silným partnerem institucí EU při návrhu, tvorbě a připomínkování evropské železniční legislativy.

JIŘÍ HAVLÍČEK, PETR ŠTĀHLAVSKÝ

Třetí zářijový pátek se na Vysočině odehrály dvě důležité železniční prezentace. První z nich se zaměřila na nově polepené motorové vozy Regio-Shuttle RS1 s motivy a v barvách dvou dalších měst. Jedná se o způsob, jak podpořit cestovní ruch v regionu. Následující akce pak měla osvětový charakter, když ukazovala následky střetu železničního vozidla s člověkem na přejezdu.



NEJEN PRO NOVINÁŘE. V jeden den se ve Žďáru nad Sázavou konaly dvě akce. Křest nových polepů na RegioSpiderovi a prezentace zásahu bezpečnostních složek po střetu vozidla s člověkem. FOTO AUTOR (3x)

Na Vysočině viděli simulované nárazy a pestrobarevné RegioSpidery

Radnice v Havlíčkově Brodě a Žďáru nad Sázavou investovaly do originálních polepů na motorových vozech RegioSpider, které zabezpečují regionální železniční dopravu v Kraji Vysočina. Vlaky upozorňující na turistické zajímavosti byly v pátek 19. září postupně v obou městech slavnostně pokřtěny svými starosty a pozvanými hosty. K nynějším devíti polepeným vozům se tak přidaly další dva. Z celkového počtu třinácti vozidel tak mají šanci na pojízdnou reklamu ještě dva.

Jedenáct RegioSpiderů už polepených

„Své“ vozy pokřtili postupně ve Žďáru nad Sázavou starostka a současně senátorka Dagmar Zvěřinová a o dvě hodiny později v Havlíčkově Brodě tamní starosta Jan Tecl. „Města i Kraj Vysočina zaujala nevěšdní možnost reklamy již před pár lety. V pravém slova smyslu se jedná o mobilní poutač a pozvánku k návštěvě jednotlivých měst a jejich okolí. Každé město vyzdvihlo své kulturní a přírodní zajímavosti a pestrobarevnost jednotlivých vozů tvoří unikátní prezentaci nejkrásnějších míst kraje. Kromě několika vozidel v Pardubickém kraji jde o ojedinělý projekt v rámci celé České republiky. Základem celé akce je zájem samotných měst, potažmo veřejnosti, o železniční dopravu a atraktivní polepy jsou zhmotněním tohoto vztahu,“ řekla manažerka Regionálního obchodního centra Jihlava Lenka Horáková.



V Kraji Vysočina je nyní v provozu jedenáct vlaků s reklamními polepy, takže dva vozy RegioSpider jsou ještě k dispozici. „Doufám, že se radnice třeba v Příbrami, Telči nebo v Třebíči připojí k naší plejádě atraktivních vozidel. Vysočina se dnes může pochlubit vysokým podílem nových či modernizovaných vozidel na jednotlivých spojkách. Od roku 2011 postupně hlavní roli sžívají právě motorové vozy RegioSpider. České dráhy za ně zaplatily celkem 412 milionů korun a nákup byl podpořen i z Regionálního operačního programu Jihovýchod. Například mezi Slavonicemi, Telčí a Kostelcem u Jihlavy jezdí výhradně tyto vozy. Velký podíl mají i na spojkách mezi Havlíčkovým Brodem a Jihlavou či Žďárem nad Sázavou nebo také z Křiváčkova a Velkého Meziříčí,“ doplňuje Lenka Horáková.

Atraktivní reklama přitahuje cestující

Jaká bude finální podoba reklamy na drážních vozidlech, je výsledkem dohody řady subjektů. České dráhy ve spolupráci s Drážním úřadem řeší především bezpečnostní hledisko, což znamená, aby polep zasahoval jen určitou část boků a oken vozidlové karoserie. Úřad regionální rady musí souhlasit s grafickými návrhy, protože vozidla byla pořízena za pomoci evropských peněz. Každé město tak použilo jinou metodu, jak se zviditelnit. Někdo využil služeb společnosti Railreklam, jiný si vytvořil grafiku své pomocí. Nejpodstatnější je ale zachování technických údajů na vozidle plus povinná publicita, což jsou loga kraje a Regionálního operačního programu. Na motorovém voze 841.004, který propaguje Žďár



nad Sázavou, se objevilo například vyobrazení kostela svatého Jana Nepomuckého na Zelené hoře, zámku rodiny Kinských nebo nového volnočasového areálu u Pílské nádrže. Stroj 841.005 v hnědo-žlutém odstínu propaguje Havlíčkův Brod s panoramatickým záběrem hlavního náměstí a také sochou Karla Havlíčka Borovského.

Srážka při malé rychlosti? Riziko smrti je stále vysoké

Ve stejný den se ve Žďáru nad Sázavou konala i osvětová akce zaměřená na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Především novináři se mohli podívat na simulace hromadných nehod a prezentace náročných záchranářských prací. Po pro oko příjemné prezentaci RegioSpiderů to byl poutavý kontrast.

Na akci se podílela i Policie ČR, Hasičská záchranná služba ČR a oddělení BESIP ministerstva dopravy.

„Chtěli jsme především studentům středních škol ve věku patnáct až dvacet let ukázat, jak taková nehoda vypadá v realitě. V první ukázce jsme simulovali srážku lokomotivy s chodcem v rychlosti 10 km/h. Tato modelová situace ukázala, že i v této poměrně malé rychlosti dochází ke sražení člověka do kolejí a v důsledku toho i k závažným zraněním, zbytek dokonají kola drážního vozidla. V druhé ukázce se srazila lokomotiva s figurínou, představující chodce, ve stejné rychlosti jako při první simulaci. Figurína stála v průřezném profilu vlaku. I při této modelové situaci je jasné, že srážka vlaku s osobou, byť nestojí přímo v kolejišti, končí většinou tragicky, neboť člověk skončí zpravidla pod vlakem. Ukázky měly vést k tomu, aby si lidé uvědomili, že sebemenší klopýtnutí mezi železničními pražci může mít nedozírné následky,“ vysvětluje Libor Hájek z oddělení bezpečnosti a nouzového plánování ČD, který akci spoluorganizoval.

Ve třetí simulaci nehody hrál hlavní roli vyřazený linkový autobus a motorová lokomotiva Brejlevec zapůjčená z DKV Brno plus sedm dokonale nalíčených figurantů z jihlavské odborné školy bezpečnosti silniční dopravy TRIVIS. Pro přítomné diváky byl atraktivní zejména příjezd sanitky, helikoptéry zdravotní služby, policejního a následně pohřebního vozu. MARTIN HARÁK

Jak výstavba čtvrtého koridoru zkrátí cestu do Rakouska

Ve středu 3. září se v Českých Budějovicích uskutečnilo společné jednání zástupců ÖBB Infrastruktur a Odboru strategie SŽDC. Jeho hlavní náplní byla problematika budoucího rozvoje dálkového spojení Praha – České Budějovice – Lince. Současný počet a podoba přímých vlaků mezi Prahou a hornorakouským hlavním městem Lincem s cestovní dobou téměř pět hodin je pro obě strany z dlouhodobého pohledu neudržitelná a nekonkurenceschopná.

Garantujeme další rozvoj dálkové dopravy

Jízdní doba v úseku Praha – Tábor – České Budějovice je z důvodu postupné výstavby 4. tranzitního koridoru již několik let prodloužena oproti době před výstavbou o cca 30 minut. V úseku Summerau – Lince mají vlaky charakter regionálního spojení s velkým počtem zastávek, což jízdní dobu rovněž neúměrně prodlužuje. Podmínkou rakouské strany

pro znovuzavedení a další rozvoj dálkové dopravy na této relaci bylo dosažení jízdní doby pod čtyři hodiny.

Po dokončení většiny staveb 4. tranzitního koridoru (vyjma úseku Nemanice – Ševětín), které se předpokládá v letech 2018–2019, je česká strana schopna garantovat jízdní dobu Praha – České Budějovice cca 105 minut, v úseku České Budějovice – Summerau pak lze při zastavení pouze ve stanici Rybník dosáhnout jízdní doby 56 minut. Rakouská strana se na základě těchto informací zavázala garantovat jízdní dobu Summerau – Lince asi 60 minut při výrazné redukci počtu zastavení. Další zkrácení jízdní doby na rakouské straně není podle ÖBB zatím možné s ohledem na odloženou rekonstrukci tratě (čeká se pouze vybudování druhé koleje v úseku Lince – St. Georgen).

Do Lince o hodinu méně

Od roku 2019 tak vlaky Českých drah budou moci dosáhnout jízdní doby z Prahy



MODERNIZACE. Výstavba koridoru pokračovala v poslední době především mezi Bečovem a Táborem. Potrvá ještě přibližně pět let. FOTO 2M

do Lince asi 3 hodiny 45 minut, což je oproti současnému stavu více než hodinová úspora. Nově by mohlo být v relaci Praha – Lince zavedeno čtyři až pět párů vlaků se zajištěním přestupů na vlaky ve směru Salcburk, Innsbruck a dále do Švýcarska, popřípadě i do Itálie. Tím dojde k adekvátnímu využití investic do čtvrtého národního tranzitního železničního koridoru a naplnění i evropského významu uvedeného spojení.

Dohoda obou zúčastněných stran bude stvrzena podpisem česko-rakouského memoranda na úrovni ministrů dopravy České republiky a Rakouska, ve kterém se obě země zaváží dále rozvíjet nejen dnes velmi sledované spojení Praha – Vídeň – Graz, ale také linku Praha – České Budějovice – Lince. Právě výslovné deklarování společného zájmu na rozvoji spojení Praha – Lince v memorandu bylo podmíněno pozitivními závěry jednání ÖBB Infrastruktur a SŽDC. PAVEL ROVENSKÝ



Pracoviště v Loukách nad Olší: centrum uhelných vlaků

KRÁTCE

Kurz němčiny pro strojvedoucí

V Děčíně byl 23. září ukončen další běh intenzivní jazykové výuky německého jazyka pro strojvedoucí, kteří budou v budoucnu zapojeni do odborné přípravy s cílem úspěšně složit zkoušky k výkonu profese strojvedoucího na území Německa. Kurz ve třech měsících obsahoval 300 vyučovací hodiny, ve kterých se výuka zaměřila jak na vzdělávání v oblasti obecného užívání německého jazyka, tak a to především, na užívání jazyka odborného v oblasti provozování železniční dopravy na území Německa. Zaměstnanci si tak společně s lektorem mohli vyzkoušet komunikaci s dispečerem, řešení mimořádných událostí a další situace, které k provozování drážní dopravy patří. Realizace kurzu byla zajištěna za finanční podpory z Evropského sociálního fondu, konkrétně z projektu „Vzdělávejte se pro růst v Ústeckém kraji II“. Podpora byla ve výši 60 procent celkových nákladů, což odpovídá částce téměř 200 000 korun.

DUŠAN POUZAR

Navazování nových obchodních kontaktů

V pátek 29. srpna se na půdě Generálního ředitelství ČD uskutečnila pracovní schůzka zástupců Českých drah, ČD Cargo a Správy železniční dopravní cesty se zástupci čínské společnosti Zhengzhou International Hub Development and Construction. Hlavními tématy byly možnosti obchodní spolupráce mezi čínskou provincií Che-nan, ležící v centrální Číně, a Českou republikou. Hlavní město této provincie Zhengzhou je po Wuhanu největším městem čínské centrální oblasti a díky přílivu tuzemských a zahraničních investic se stává jedním z nejvýznamnějších center Číny. Společnost ČD Cargo zastupovali na schůzce předseda představenstva Oldřich Mazánek a člen představenstva odpovědný za úsek provozu Zdeněk Meidl. Jako velmi zajímavé se jeví např. napojení na vlak společnosti Zhengzhou International Hub Development and Construction vypravovaný několikrát měsíčně mezi Zhengzhou a Hamburkem. Jak vyplývá z prezentace výše uvedené čínské firmy, může tato zajistit distribuci zboží ve 36 městech ve 14 evropských zemích. Pracovní schůzka byla velmi přínosná a jejím výsledkem bylo uložení konkrétních úkolů, které by v blízké budoucnosti měly vyústit v podpis memoranda o spolupráci mezi oběma společnostmi.

MICHAL ROH



Na začátku letošního roku získalo ČD Cargo rámcovou smlouvu na přepravy pro významného výrobce a zpracovatele železa – ArcelorMittal. Jde o kontrakt na přepravu surovin i hutních výrobků. Jeho významnou součástí jsou i přepravy uhlí z dolů těžební společnosti OKD do ostravských hutí, jejichž realizace však byla komplikována změnami technologie obsluh vleček, zejména v Loukách nad Olší.

Podle vedení ostravské Provozní jednotky se muselo zcela vystěhovat pracoviště v Karviné Dolech. Důvodem byla již zmíněná technologie obsluhy vleček OKD, respektive výpověď ze smlouvy o provozování drážní dopravy na vlečkách AWT. Bylo nutné najít jiné cesty jak se s nastalým problémem vypořádat. „Zapomněli jsme se, to přiznávám,“ říká otevřeně ředitel ostravské Provozní jednotky Pavel Kuřil. „Především z ekonomických důvodů jsme původní společné pracoviště ve vlečkové stanici Karviná-Doly opustili a pro našich 33 zaměstnanců jsme našli nové působiště v tehdy částečně opuštěné výpravní budově Českých drah v Loukách nad Olší nedaleko Českého Těšína,“ vysvětluje Pavel Kuřil.

Rekonstrukce během měsíce

Prvními úkoly vedení bylo prověřit technologické možnosti výměny zátěže mezi ČD Cargo a firmou AWT v Loukách nad Olší a navrhnout nové technologie. Zároveň se musely prověřit možnosti umístění zaměstnanců a ve spolupráci s Regionální správou majetku ČD v Olomouci projednat rozsah stavebních úprav, pracnost, financování, vlastní zajištění odbornými firmami. „V budově se nacházely tři opuštěné byty a prostory tak nebyly z pochopitelných důvodů použitelné pro výkon práce našich zaměstnanců. Vybrané dva původní byty v prvním patře budovy bylo proto nutné kompletně přestavět co nejjednodušším, nejlépejším a také nejrychlejším způsobem. Na všechno byl



HODINÁŘSKÁ PRÁCE. Ač se to laikovi nezdá, při přepravě uhlí jde hodně o čas.



jeden jediný měsíc, aby prvního května mohli zaměstnanci začít bezkolizně zajišťovat přepravy uhlí z OKD. Bylo nutné položit nové podlahy, vybudovat toalety a sprchové kouty a také z pochopitelných důvodů nechat zrekonstruovat elektrické rozvody, vozu či odpady. Rozsah oprav byl opravdu značný a jen díky perfektní spolupráci zprostředkovaných řemeslníků a také našich zaměstnanců, kteří přiložili ruku k dílu i ve svém osobním volnu, se dobrá věc podařila,“ popisuje a vysvětluje ředitel Kuřil.

Prvního května mohlo nové pracoviště v Loukách nad Olší, kde najdeme jak nákladní pokladni, tak i vozovou disponovku a tranzitěrku-připravářku, ale i vozmistru, kontinuálně pokračovat ve své činnosti bez zbytečné pauzy. Tu si dokonce ani Ostravští nemohou dovolit, protože uhlí se přepravuje nepřetržitě v celotýdenním denním i nočním režimu.

Na přepravu uhlí je pět hodin

Včasnost a rychlost. To je alfou a omegou přeprav uhlí do firmy ArcelorMittal Os-



Ze stanice Louky nad Olší jsme povinni dopravit uhlí do 300 minut k zákazníkovi.

trava, které začaly letos 1. července. Pro strojvedoucí, vedoucí posunu a vozmistru má ČD Cargo přímo v srdci mamutího závodu vlastní malé pracoviště. „Tento strategický bod je velmi důležitý, protože naše činnost vypadá tak trochu jako hodinářská práce,“ vysvětluje vedoucí Provozního pracoviště ČD Cargo Ostrava-Kunčice Jiří Procházka.

Zaměstnanci na pracovišti v hutním kombinátu prošli opravdu zatěžkávací zkouškou. Ať to byli strojvedoucí nebo vedoucí posunu či vozmistru. „Všichni přišli do nového neznámého prostředí s jiným režimem práce. Museli jsme hlídat včasnost přístavbu našich vozových souprav s uhlím na koksovnu a elektrárnu v areálu ArcelorMittalu. Ze stanice Louky nad Olší, kde uhelné vlaky přebírají naše lokomotivy, jsme povinni dopravit uhlí do 300 minut k zákazníkovi, jinak nám hrozí penalizace,“ vysvětluje Jiří Procházka. Tato práce chce dokonalou organizace a součinnost všech zaměstnanců, dobrou spolupráci se SŽDC i vlečkou ArcelorMittalu. **MARTIN HARÁK**

Pomohli jsme vyměnit stometrový most

Ve dnech 22. až 25. července proběhla za významné pomoci kolejových jeřábů z SOKV České Budějovice první fáze výměny železničního mostu přes řeku Ohří na trati č. 140. Vše začalo už 21. července v 9 hodin, kdy se vydala na cestu souprava tvořená lokomotivou 230.065, kolejovým jeřábem EDK 300/5, obytným vozem Aa, pomocným vozem BDs, nářadovým vozem Cbgs, kolejovým jeřábem EDK 300 a pomocným vozem pod jeřábové rameno řady Kbkks. Přes Plzeň a Cheb zamířila souprava do Vojkovic nad Ohří, kam dorazila ve 21. 40 hodin.

Práce byla hotova za čtyři dny

Následujícího dne ráno začala výluka levé tratě koleje mezi stanicemi Vojkovic nad Ohří a Stráž nad Ohří, během které bylo nutné vyměnit most přes řeku Ohří. Vojkovičská stanice se stala hlavní základnou, kde byla mostní konstrukce, vyrobená firmou Bilfinger MCE ze Sla-



STAVBA. Hmotnost mostních dílů byla až 48 tun. Pomohli i náš kolejový jeřáb.



ného, rozložena na deset plošinových vozů řady Res. Celkem se jednalo o 15 dílů mostní konstrukce, která po konečné montáži měla dosáhnout délky až 100 metrů. Hmotnost jednotlivých dílů se pohybovala od 12 do 48 tun. Každé ráno byla souprava sunuta na místo výlukových prací, kde probíhala demontáž starého mostu a kde také bylo pečlivě při-

praveno místo k sestavení mostu nového. Posun s montážní soupravou zajišťovala lokomotiva řady 740 firmy Viamont DSP. Po složení dílu mostní konstrukce z plošinového vozu odjela lokomotiva zpět do stanice Vojkovic nad Ohří, kde si „vzala“ další ložený vůz. Toto se opakovalo po celé čtyři dny až do sestavení celého mostu.

Provoz na vedlejší koleji dílo zkomplikoval, ale neohrozil

Výměnu mostní konstrukce komplikovalo zachování provozu na vedlejší tratě koleji, na které byla po dobu výluky omezena rychlost na 50 km/h. Kolejové jeřáby tak mohly s jednotlivými díly mostní konstrukce manipulovat pouze tehdy, byla-li vedlejší kolej volná. A najít mezeru mezi vlaky delší než dvacet minut byl někdy oříšek.

Montážní práce však nakonec proběhly bez větších problémů, a tak se v pátek 25. července odpoledne mohla montážní souprava vydat zpět domů do jižních Čech. Lze konstatovat, že akcí se díky maximálnímu úsilí všech zúčastněných podařilo v předem stanoveném čase ukončit a během prací nevznikly žádné větší potíže. **TOMÁŠ FRONĚK**

Zemřela Irena Pospíšilová

S velkým zármutkem oznamujeme, že první šéfredaktorka celostátního Železničáře Českých drah a později i šéfredaktorka Cargováka Irena Pospíšilová prohrála svůj boj o život s onkologickým onemocněním. Zemřela v pátek 26. září. Přestože ji nemoc sužovala poslední tři roky, železniční novinářině se věnovala až do konce srpna letošního roku, kdy na vlastní žádost odešla z redakce Cargováka. V Železničáři a Cargováku pracovala přes dvacet let, a to od ledna 1994. Jméno redakce vyslovujeme upřímnou soustrast všem pozůstalým.

Dostupné pouze v tištěné podobě

6 TĚMA

Drážní mapování aneb koleje na papíru

Dnes, kdy po pár dotacích prstů chytrého telefonu nebo tabletu se zobrazí mapa okolí místa, kde se nacházíte, včetně požadovaných objektů a odjezdů spojů, a kdy auta řídí navigace, význam papírových map poněkud poklesl. Ruku na srdce – kdo ještě vyrazíte na výlet do přírody s řádně zprůhybanou turistickou mapou? Utahání před vyhlídkou zjistíte, že arch, který vícete v batohu, platí pro místa, která jste dávno přešli. Anebo že stavba dálnice přetínající značenou stezku na vaší mapě opravdu není.

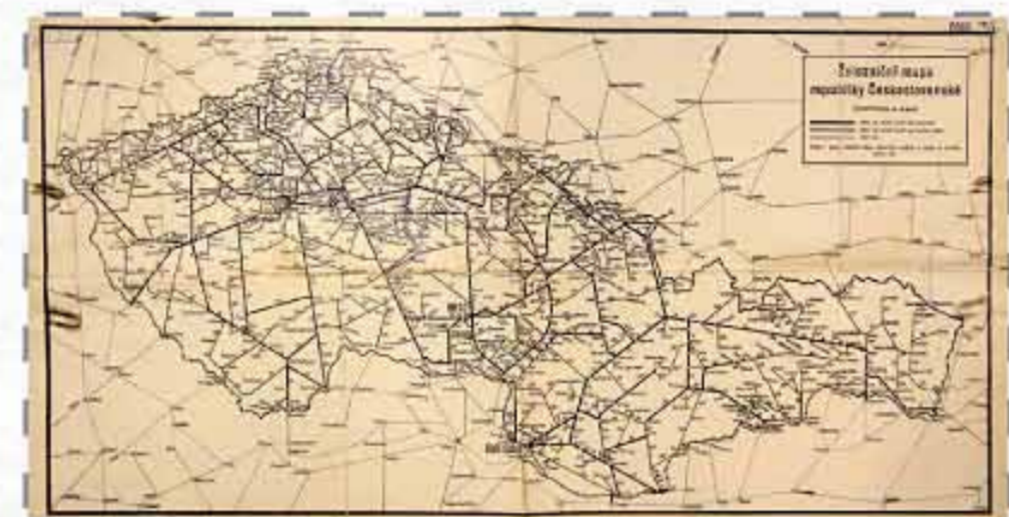
Jednotná železniční mapa
Jednotná železniční mapa je jedním z nejstarších a nejvíce používaných mapových děl. Její vydání bylo v roce 1845 a od té doby se několikrát upravovala. V současnosti je vydávána v digitální podobě a je dostupná na internetu.

Proč na mapách chybí most u Kamaganu
Mapy jsou často aktualizovány, ale někdy chybí důležité detaily. Například most u Kamaganu, který byl zrušen v roce 1945, ale na mapách stále zůstává.

Malé dějiny českých map
České mapy mají dlouhou historii. První česká mapa byla vydaná v roce 1687. Od té doby se mapování v Česku neustále rozvíjelo.



Sběratelství hlavně ze záliby
Mapy sbírají lidé z různých důvodů. Někdo sbírá mapy jako památku, jiní jako investici, a někteří jen proto, že jim to dělá radost.



Železniční mapa Československa sepsaná jako příloha košického železničního atlasu. Je to nejstarší železniční mapa, která zachycuje celou síť železnic v tehdejší zemi.



Mapy: Pátrá kartograf ve své minulé práci. Někdy je třeba mapy prohlížet velmi pečlivě, aby se našly všechny detaily.



„Šikovné“ mapy, které více napoví
Existuje mnoho různých typů map. Některé jsou velmi užitečné a poskytují mnoho informací o daném místě.



Moderní kartografie již plně spoléhá na digitální podstaty a výpočetní techniku.

Mapové atlasy drah
Mapové atlasy drah jsou velmi užitečné pro cestovatele. Obsahují informace o všech drahách v dané zemi.

Chyby v mapách
Mapy nejsou dokonalé. Mohou obsahovat chyby, které mohou být pro cestovatele velmi nepříjemné.

Na papír se dají snadno přenést
Mapy lze snadno přenést na papír, což je velmi výhodné pro cestovatele.

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

Jizerskohorská železnice se vylepšuje. Nejen kvůli RegioSpiderům

Od 5. srpna až do začátku listopadu přesedlali cestující mezi Jabloncem nad Nisou, Tanvaldem a Desnou z vlaků do autobusů. Důvodem je rozsáhlá nepřetržitá výluka jmenovaného úseku, k němuž patří ještě část Tanvald – Velké Hamry a trať Smržovka – Josefův Důl, během níž zdejší jizerskohorské tratě a stanice zcela omladí svou tvář. Výsledkem této zásadní a rychlé investiční akce SŽDC bude modernizace tratě tak, aby obstála požadavkům na moderní taktovou kolejovou dopravu s intervalem ve špičce 30 minut.

Vlak nejede, musíte autobusem. Tuto větu asi často slyšíte u návštěvníků Tanvaldu a okolí od železničářů, když se ptají na cestu. Místní obyvatelé to už dobře vědí. Až do listopadu musí spoléhat na náhradní autobusovou dopravu. Modernizace tratě je ale nutná, České dráhy zde dlouhodobě hlásí, že jejich nové motorové vozy RegioSpider řady 840 se zde opotřebovávají rychleji, než je akceptovatelné.

Technika už nebude tolik trpět

Řešením problémů u RegioSpiderů by měla být správná geometrická poloha koleje s pružným upevněním tak, aby se nenamáhalo některé komponenty. Trpěly hlavně měchy vzduchového vypružení, pásy vedení dvojkolí a držáky snímačů vlakového zabezpečovače. A co je horší, výrobce tyto závady kvůli stavu tratě odmítal uznat coby garanční. Trať budou vybaveny traťovým a staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s dálkovým ovládním, jež by mělo být celé uvedeno do provozu v prosinci 2015. Jen na „zubače“ do Kořenova a Harrachova zůstane stávající řízení provozu podle D 3. Nástupišť s výškou 550 mm budou jen jedním z nejviditelnějších prvků na zcela nových reliéfech kolejí a několika zastávkách. V některých místech – třeba v Lučanech nad Nisou nebo v Jablonci nad Nisou zastávce – se nástupišť přesunou blíže sídlům.

A uspořádání stanic zajímá jak širokou veřejnost, tak i odborníky a fandky. Na diskuzních fórech se opakovaně probírá to, zda pro navrhovaný provoz postačí plánovaný počet kolejí ve frekventované stanicí Smržovka s odbočnou tratí na Josefův Důl. Pozitivní je, že se trať z Josefova Dolu a Tanvaldu nebudou scházet na jedné samostatné výhybce a vlaky budou moci přijet nebo odjet současně. Měly by zde být nové dopravní koleje číslo 1 (dělená cestovými návěstidly před přechodem pro cestující na dvě části) a 5. Dále kusá dopravní kolej 3 a dvě kusé manipulační koleje 2a



TANVALD. Centrum regionální dopravy se dočasně přesunulo před nádraží na nový autobusový terminál.

Dopady pro ČD Cargo

Nepřetržitá výluka Jablonec nad Nisou – Tanvald – Desná/Velké Hamry není bez dopadu pro ČD Cargo. Tarifní body v dotčené trati nejsou obsluhováni. Po dobu konání této nepřetržitě výluky obsluhují náležitosti PP Liberec (PJ Praha) tarifní bod Jablonec n. N. Jejich turnovští kolegové dvakrát týdně v dopoledních hodinách jedou ze Železného Brodu do Velkých Hamrů, kde je poměrně silná nakládku dřeva. Před výlukou se Velké Hamry obsluhovaly ze strany od Tanvaldu, a to v noci. Zajímavostí je to, že manipulační vlak je vezen z Turnova do Železného Brodu v závěsu nákladního vlaku se zátěží směr Stará Paka. A opravdové dopravní mistrovství musí v pondělí a čtvrtek dopoledne prokázat velkohamerský výpravčí SŽDC, který na pouhých dvou dopravních kolejích a jedné kusé koleji manipulační, zastavených pražským rychlíkem, Regionovou směr Železný Brod a zátěží, musí prakticky sám během půlhodiny odbavit posun a obrát manipulačku.

(k remíze) a kolej číslo 2 (vykládka uhlí). Některé diskutující na webu ale zajímavá, kam se v případě potřeby uhně sněhová fréza nebo nostalgický vlak.

Zastávka v Nové Vsi se vrátí

Ve Smržovce padla kvůli modernizaci budova bývalé vodárny stejně jako obě vý-

hybkářská stanoviště. Bez ohlasu pochopitelně nezůstalo ani navrhované zrušení zastávky Nová Ves nad Nisou. Tuto skutečnost navíc prohlubuje fakt, že obec se loni stala krajským vítězem soutěže Vesnice roku. Administrativně byla zastávka Nová Ves nad Nisou ze strany SŽDC zrušena k 1. 9. mimořádnou změ-

nou jízdního řádu, ale v průběhu příštího roku by měla být obnovena. Vznikla rozsáhlá petiční akce proti zrušení, na popud výboru dopravy Zastupitelstva Libereckého kraje se za tuto zastávku postavila i Rada Libereckého kraje.

Dočasným uzlem osobní dopravy se na tři měsíce stal nový autobusový terminál v Tanvaldu. Získal novou roli: sjíždějí se tu vozidla náhradní autobusové dopravy ze třech směrů. Navigaci zajišťuje koordinátor KCOD Liberec v součinnosti s výpravčím SŽDC a samozřejmě vlakovými četami. Přestup je pohodlný, přehledný a spoje jsou řádně označeny. „Autobusy na sebe do určitého nevelkého zpoždění čekají, jakékoli vzniklé problémy musíme řešit ve spolupráci s výpravčím SŽDC,“ vysvětluje koordinátor libereckého KCOD Andrej Juras. Cestující, zejména početní cykloturisté, také po dobu výluk musejí počítat s tím, že v úsecích s náhradní autobusovou dopravou nemožou být garantovány služby uvedené v jízdním řádu u jednotlivých vlaků – tzn. „vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku“ a „rozšířená přeprava spoluzavazadel“. Další, o něco kuriózn-



Dočasným uzlem osobní dopravy se na tři měsíce stal nový autobusový terminál v Tanvaldu, sjíždějí se tu vozidla NAD ze tří směrů.

nějším uzlem náhradní autobusové dopravy je Lidické náměstí ve Smržovce, kam byl na dobu výluky převezen přístešek z Jablonce zastávky. I když je dál od nádraží, představuje Lidické náměstí jediné místo, kde lze zajistit návaznosti na Josefův Důl a ještě „vstřebat“ nějaký ten odstavený linkový autobus.

Největší investice za poslední roky

Některí z cestujících najdou během přestupu i nějakou tu minutu na to pohlédnout na plochu, kde dříve bývalo kolejíště. „To chtějí do října stihnout?“ diví se občas. Zhotovitelé a subdodavatelé se dušují, že jiná možnost ani není. I když se objevují komplikace. Na několika místech se vyskytla tvrdší žula, resp. žulová pecka. Nikdo třeba nečekal až metrové balvány z vyrubaných skály, které byly použity v podloží tanvaldské stanice a jež musely být odstraněny před ukládáním odvodnění a prefabrikátů nástupišť. Už v říjnu, kdy se na tanvaldské koleje vrátí vlaky od Železného Brodu a Harrachova, cestující své zastávky a stanice možná ani nepoznají. Rekonstrukce tratě Jablonec nad Nisou – Tanvald je nákladem 685 milionů korun největší investiční akcí na železnici v Libereckém kraji za poslední roky. **MARTIN NAVRÁTIL**



SMRŽOVKA. Ve stanicích a zastávkách vznikají nová nástupišť.

ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

ÚSTÍ NAD ORLICÍ: ZRYCHLENÍ NA NEREKONSTRUOVANÉM ÚSEKU

Úsekem mezi stanicemi Brandýs nad Orlicí a Ústím nad Orlicí mohou vlaky projíždět rychlostí pouze 85 km/h, v obloucích kolem zastávky Bezpráví dokonce jen rychlostí 80 km/h. Zásadní zlepšení přinese až modernizace celého úseku mezi Chocní a Ústím nad Orlicí. Před několika lety jsme se na Správu železniční dopravní cesty obrátili, zda by bylo možné alespoň částečně zvýšit rychlost až na 120 km/h na posledním přímém úseku před Ústím nad Orlicí. Správce infrastruktury tehdy uvedl, že zvýšení rychlosti bude možné v rámci modernizace stanice Ústí nad Orlicí, neboť při modernizaci dojde k výstavbě přeložky na českotřebovské straně a napřímení oblouku. Tato stavba již byla realizována, což umožní zvýšení rychlosti ze 70 na 120 km/h u klasických souprav, 130 km/h na tzv. horní rychlostník a 160 km/h pro soupravy s naklápečnými skříněmi. Díky tomu dostává smysl také zvýšení rychlosti na výše zmíněném úseku, který zatím neprošel modernizací. Traťová rychlost zde již byla zvýšena z 85 na 120 km/h ve 2. traťové koleji a na 100 km/h v 1. traťové koleji.

MASARYKOVO NÁDRAŽÍ: DĚLIČNÍKY ZATÍM ZŮSTÁVÁJÍ

V úseku mezi Prahou Masarykovým nádražím a Kralupy nad Vltavou se ještě nedávno vyskytovalo pět míst s povinností stahovat sběrač. První místo se nacházelo přímo v obvodu stanice Praha Masarykovo nádraží, dále se jednalo o elektrické dělení u bývalé odbočky Stromovka, další před Roztoky a u bývalé odbočky Stromovka, další před Roztoky a u bývalé odbočky Stromovka, další před Roztoky a u bývalé odbočky Stromovka. Zásadnímu zlepšení dojde až po výstavbě spínací stanice Praha-Bubny. Realizaci této stavby však není možné očekávat v blízké budoucnosti. Alespoň k částečnému zlepšení by ale mohlo dojít po dokončení stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ s plánovaným zahájením v roce 2015. Při ní dojde k vybudování dělení přímo na Negrelliho viaduktu, jež bude kryto návěstidly s návěstí Vypněte trakční odběr. Děličníky aktuálně umístěné budou odstraněny.

CHLUMEC NAD CIDLINOU – TRUTNOV: VEGETACE ZPOMALUJE DOPRAVU

Obdrželi jsme zajímavý podnět od strojvedoucích DKV Česká Třebová. V km 113,192 tratě č. 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov je ve směru od Hostinného umístěn rychlostník N 50 km/h. Omezení rychlosti ze 75 na 50 km/h je zde zavedeno z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů pro řídicí silniční vozidlo na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži. Dle strojvedoucích rozhled nejvíce omezoval vzrostlý smrk na soukromém pozemku bezprostředně u trati. Ten byl majitelem na jaře 2014 poražen, což přispělo ke zlepšení rozhledu. Pokud by správce infrastruktury provedl výřez několika náletových keřů rostoucích ve stejném místě, výhled od přejezdu by byl z této strany mnohem lepší než ze směru od Trutnova, kde paradoxně omezení traťové rychlosti není. Zaměstnanci SŽDC zjistili, že v rozhledovém poli se nacházejí překážky (vzrostlá vegetace), které zhoršují viditelnost dle normem. Majitelé pozemků byli požádáni o odstranění překážek již letos v červnu, zatím ale bezvýsledně. České dráhy se v této otázce pokusí vyvolat další jednání.

PRAHA-VYSOČANY: OSAZENÍ INDIKÁTOROVÝCH TABULEK „5“

Ve stanici Praha-Vysočany některé výhybky z konstrukčního hlediska umožňují jízdu odbočným směrem rychlostí 50 km/h, návěstěna je však pouze rychlost 40 km/h. Dle dostupných informací nelze pojíždět více než 40 km/h rychlostí pouze výhybky č. 4, 14, 15, 16, 17, 18, 19 a 20. Všechny ostatní výhybky vyhovují na 50 km/h nebo na 60 km/h. Jde zejména o zhlaví směr Praha hlavní nádraží, Praha-Libeň i směr Praha-Horní Počernice (ze 3. do 1. koleje). Požádali jsme proto správce infrastruktury o prověření možnosti osazení indikátorovými tabulkami s číslicí „5“ na příslušná návěstidla, aby vlaky mohly využívat rychlost 50 km/h. SŽDC rozhodla, že osadí do konce roku 2014 indikátorové tabulky a změni závěrovou tabulku. Pokud by se podařilo instalovat světelné indikátorové tabulky na vjezdových návěstidlech 1L, 2L, 101L, přineslo by to možnost návěstění rychlosti 50 km/h i při vjezdu od Horních Počernic, resp. odbočky Skály, na 3. staniční koleji. Tato opatření pomohou snížit spotřebu trakční energie a posílí stabilitu jízdního řádu. **PAVEL ROVENSKÝ**



Podle předběžných výsledků dosáhl letošní veletrh InnoTrans opět nového rekordu v počtu vystavovatelů i odborných návštěvníků. Letos se na berlínském výstavišti konalo 140 světových premiér a na volné ploše bylo vystaveno 145 různých kolejových vozidel. Do německého hlavního města přijelo celkem 2 758 vystavovatelů z 55 zemí světa včetně České republiky. Nový návštěvnícký rekord představuje současně 139 tisíc odborníků z více než stovky zemí celého světa.

Převažovala vozidla pro osobní dopravu

Veletrh se v převážné většině zabýval vozidly osobní přepravy, ale také těmi, která slouží pro výstavbu a údržbu železniční infrastruktury. Stranou nezůstaly ani novinky v oblasti vozidel nákladní přepravy. Největší nával a zájem návštěvníků byl na kolejišti na volném prostranství, kde byly desítky různých zajímavých vozidel. Všechny novinky ani snad nelze vyjmenovat. Za zmínku ale určitě stojí nový vysokorychlostní vlak Frecciarossa 1000 od firmy Bombardier, na kterém spolupracovala také společnost AnsaldoBreda s italským národním dopravcem Trenitalia. AnsaldoBreda představila i automatické metro s provozem bez strojevodoucího, které může dosáhnout maximální rychlosti 90 km/h. Právě se vyrábí pro systém podzemní dráhy v Kodani.

Představení Desira pro Londýn

Bombardier představil další vozidlo bez strojevodoucího, kterým je monorail Innovia určený pro rychlou městskou dopravu. Španělská společnost Vossloh España představila dieselelektrickou lokomotivu Uklight, která vychází z konceptu Euro-light a je určena pro britský železniční trh. Společnost Siemens odborné veřejnosti poprvé představila jednotku Desiro City Thameslink, která je určena pro Londýn, a také nízkopodlažní tramvaj typu Avenio pro Mnichov.

Polský výrobce PESA pak v Berlíně slavnostně předal německému národnímu dopravci Deutsche Bahn první motorový vlak DB Link a firma Stadler pak společně s dopravcem Železnice Srbska



KOUZLA TECHNIKY. Mezi exponáty, které se nedaly jen tak minout, patřily i jednotky Twindexx Vario a Frecciarossa.

FOTO MATOUŠ VINŠ

V Berlíně před pár dny skončil jubilejní desátý ročník mezinárodního veletrhu dopravní techniky InnoTrans. Od 23. do 26. září byly brány výstaviště Messe Berlin otevřeny pro odbornou veřejnost z celého světa a o víkendu 27. a 28. září pak pro fanoušky železnice a ostatní zájemce o kolejovou dopravu a vše, co se kolem ní točí. Návštěvníci se mohli podívat jak na klasická železniční vozidla, tak na exponáty související s výstavbou infrastruktury včetně budování tunelů nebo městské dopravy.

Veletrh InnoTrans 2014: svátek dopravní techniky i jejích fanoušků

představila nový regionální motorový vlak Flirt 3. Naopak francouzský výrobce Alstom přijel do Německa s nejnovější tramvají typu Citadis. Zde stojí za zmínku, že výrobce Cummi-Welz představil novou ochranu proti přivření prstů do dveří kolejového vozidla za pomoci integrované fotobuňky.

Stranou nezůstala ani nákladní doprava a infrastruktura

Z nákladních železničních vozů, kde byl především záměr prezentovat nové vozy pro kombinovanou dopravu (například slovenskou společností Tatravagónka Poprad), se objevily i novinky v oblasti cisternových vozů. Byl tak například představen nový výrobek společnosti Greenbrier Europe Wagony Świdnica z Polska, kterým je čtyřnápravový cisternový vůz určený pro přepravu 112 m³ zkapalněných plynů (LPG). Z Polska pochází také společnost Chemet, která vystavovala



Nejen návštěvníky z Česka zaujala souprava ČD railjet. FOTO MATOUŠ VINŠ



Zájemci se podívali i na stanoviště historického stroje řady V200.



Na veletrhu si místo našly i nákladní lokomotivy. FOTO VLADIMÍR JIROUDEK (2x)

čtyřnápravový cisternový vůz určený pro přepravu propan-butanu, jakož i dalších směsí zkapalněných plynů. Tatravagónka Poprad navíc představila cisternový vůz řady Zans o objemu 88 m³, který má být určen pro přepravu minerálních olejů a dalších látek podle kódu cisterny.

Společnost DB Station & Service představila nádraží budoucnosti Berlin Südkreuz, kde budou použity nové materiály jako například fotovoltaické články, nové informační technologie či výroba energie z vlastních zdrojů. Velký zájem vyvolaly modely vysokorychlostních vlá-

ků z Japonska, ale hlavně Číny, kde upoutala pozornost například společnost CSR Corporation z Pekingu, která předvedla vlak pohybující se na magnetickém polštáři. Japonská společnost Japan Transport Engineering Company (J-TREC) z Jokohamy naopak přijela prezentovat mo-

del vlaku Shinkansen Serie E7, který je v provozu od letošního roku a je určen pro max. rychlost 260 km/h.

A co český průmysl?

Z českých vystavovatelů přijela do Berlína například společnost CZ LOKO s motorovými stroji 794.001 a TME3-020 pro široký rozchod 1 520 mm. S cisternovým vozem Zacns s objemem 85 m³ na kapalné látky, jako jsou například ropné produkty, se představila společnost Legios Loco Louny. Tradiční český výrobce Škoda Transportation Plzeň vystavoval na volném prostranství elektrickou příměstskou jednotku RegioPanter, která představuje novou generaci moderních nízkopodlažních vozidel a nabízí vysoký standard cestování. STANISLAV HÁJEK



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

KRÁTCE

NĚMECKO

Pravidelný nákladní vlak z Hamburku do Zhengzhou

Dopravce DB Schenker spolu s přístavním úřadem v Zhengzhou zahájili v září přepravu prvního nákladního vlaku z Hamburku do tohoto čínského města, která tak doplní stávající provoz jednou týdně z Zhengzhou do Hamburku, který byl zahájen v srpnu 2013. Vlak přepravuje různé zboží, např. průmyslové roboty ve 41 kontejnerech. Podle plánu jízda vlaku potrvá asi 17 dní a překoná vzdálenost 10 214 km přes Polsko, Bělorusko, Rusko a Kazachstán, což je doba zhruba o 20 dní kratší než doprava po moři. DB Schenker provozuje ucelené vlaky mezi Čínou a Německem jednou týdně od roku 2011 a již přepravil 40 tisíc TEU v letech 2012–14. Většina zákazníkům je z automobilového a elektronického průmyslu.

USA

Florida se těší na moderní osobní vozy a lokomotivy

Soukromý organizátor osobní dopravy All Aboard Florida (AAF) si vybral firmu Siemens pro dodávku vlakových souprav pro navrhovaný meziměstský provoz na trati Miami – Orlando, která využívá trať na východním pobřeží Floridy. Siemens má dodat dieselelové lokomotivy Charger dosahující rychlosti 200 km/h a jedno-podlažní osobní vozy pro meziměstskou dopravu. Tyto vozy by byly montovány v Sacramentu s využitím komponentů vyrobených na různých místech USA. AAF plánuje, že provoz zahájí s pěti vlakovými soupravami, z nichž každá se bude skládat ze dvou dieselelových lokomotiv a čtyř osobních vozů. Budou provozovány mezi stanicemi Miami, Fort Lauderdale a West Palm Beach, kde se očekává zahájení provozu v roce 2016.

KAZACHSTÁN

Hlava státu promluvila na všech stanicích nové trasy

Prezident Nursultan Nazarbajev vydal 22. srpna signál k zahájení provozu na tratích ve směru východ–západ a sever–jih v celkové délce 1 200 km. Prostřednictvím telekonference prezident hovořil k personálu ve stanicích podél tras z nádraží v Zhezkazganu a řekl, že otevření těchto dvou tras ve stejný den se v Kazachstánu uskutečnilo poprvé a celá země bude mít prospěch ze zkrácení tranzitních časů nákladní dopravy mezi Asií a Evropou. Trať dlouhá 988 km vede po řídké obydlených stepích, pouští a solnými mokřady a sleduje zhruba 1 000 km východozápadní trasy mezi čínskou hranicí a přístavem Aktau u Kaspického moře. Z Aktau pak vede spojení na trať do Turkmenistánu, odkud povede koridor do Íránu. Ten je před dokončením.

ČÍNA

Dvě největší města Tibetu jsou již propojena dráhou

Od poloviny srpna je v provozu 253 km dlouhá trať z Lhasy na západ do Xigaze. Nová trať snížila jízdní dobu mezi tibetským hlavním městem a druhým největším městem v této oblasti ze 4 hodin jízdy po silnici na zhruba 2 hodiny jízdy vlakem. Stavba byla zahájena v září 2010 a měla rozpočet 13,3 miliardy juanů (asi 46,6 miliardy korun). Jednokolejná trať je navržena pro maximální rychlost 120 km/h s ohledem na obtížný terén, který vyžadoval zbudování 29 tunelů a 116 mostů, a to zhruba v délce, která se rovná polovině délky celé tratě. Trasa prochází 60 km dlouhým velkým kaňonem Yarlung Zangbo, kde geologické podmínky zahrnují horké prameny. Požadavkem bylo vyhnout se zdrojům s pitnou vodou a přírodním rezervacím.

EVROPSKÁ UNIE

Belgie a Portugalsko mají aktualizovat legislativu

Další dva státy EU mají problém s legislativou týkající se železniční dopravy. Evropská komise vyzvala Belgie, aby při nakládání s veřejnými prostředky určenými pro služby železniční dopravy jednala zcela transparentně, tj. v souladu se směrnicí 2012/34/EU. Nyní prý nelze vyloučit, že se veřejné prostředky nepoužívají ke křížovému subvencování jiných dopravních služeb. Obdobně vyzvala Komise Portugalsko, aby své vnitrostátní předpisy uvedlo do souladu se směrnicí 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému, zvláště co se týče povolování vozidel. Ustanovení směrnice měla být uplatňována již od 19. července 2010. Pokud nedojde mezi státy a Komisí k dohodě, může být spor předložen Soudnímu dvoru EU. (acri, oz)

NABÍDKA ČD TRAVEL



Seniři 55+ – zahraničí

Již v prodeji zahraniční seniorské dotované pobyty 55+. Více informací najdete na www.cdtravel.cz

V nabídce: Španělsko – Costa del Sol, Costa de la Luz, Costa Tropical, Mallorca, Menorca, Mar Menor

Itálie – Sicílie, Kalábrie, Ischie

Kypr pro všechny nejen pro seniory



Česká republika

Luhačovice – hotel Vega ***

8. 9.–20. 12. 2014

Aktivní babí léto pro malé i velké – 3 dny/2 noci

Cena balíčku 2 250 Kč/osoba v týdnu a 2 499 Kč o víkendu zahrnuje: 2x polopenzi, 1x masáž zad a šíje s nádechem mandarinky, broskve & máty (20 min.), 1x hřejivý zábal nohou (20 min.), 2x whirlpool (15 min.), zapůjčení horského kola, animační programy apod. Více na www.cdtravel.cz.



Česká republika

Hustopeče – hotel Centro

Luxusní wellness pobyt – termín 20. 9.–22. 12. 2014, cena 1 995 Kč na osobu zahrnuje: ubytování na 2 noci s polopenzí, uvítací drink, 2x hodinový vstup do mokré zóny wine wellness, 1x proceduru dle výběru, 2 hodiny zdarma denně kuželky nebo šipky nebo kulečnic, hlídané parkoviště, wi-fi připojení.



Maďarsko

Bükfürdő – hotel Répce ***

4denní pobyt v období od 27. 10. do 20. 12. 2014

Podzimní relax s koupáním v teplé termální vodě, 11 krytých, 4 polokryté bazény, zážitkový bazén nejen pro děti

Cena 4 200 Kč zahrnuje: 3 noci s polopenzí (formou bufetu), 3x celodenní vstup do lázní, volný vstup do hotelového wellness ostrova, zapůjčení županu, lázeňskou taxu, pojištění CK.



Vlakový poznávací zájezd

Toskánsko – krajinou vinic a renesančních umělců

Termín: 27. 10.–31. 10. 2014

Cena: 4 290 Kč, 2x ubytování se snídaní

Navštívíme renesanční Florencii, překrásnou Sienu, renesančními hradbami obklopené městečko Lucca, Pisu se světově známou šikmou věží či vesnici tisící věží San Gimignano.

Pojedte s námi poznat jeden z nejkrásnějších koutů Apeninského poloostrova.

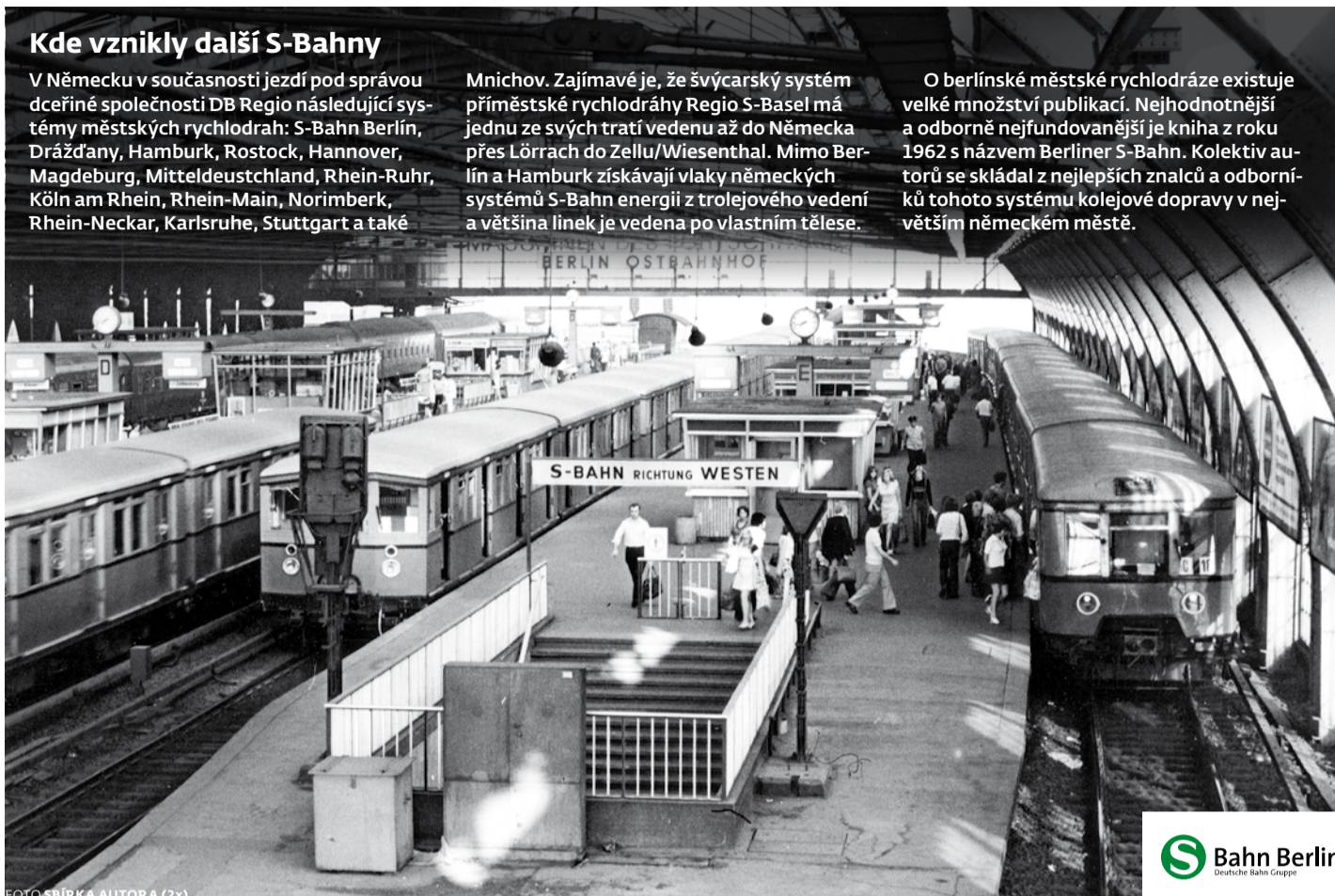
Více informací najdete na www.cdtravel.cz.

Kde vznikly další S-Bahny

V Německu v současnosti jezdí pod správou dceřiné společnosti DB Regio následující systémy městských rychlodrah: S-Bahn Berlín, Drážďany, Hamburk, Rostock, Hannover, Magdeburg, Mitteldeutschland, Rhein-Ruhr, Köln am Rhein, Rhein-Main, Norimberk, Rhein-Neckar, Karlsruhe, Stuttgart a také

Mnichov. Zajímavé je, že švýcarský systém příměstské rychlodráhy Regio S-Baseil má jednu ze svých tratí vedenu až do Německa přes Lörrach do Zellu/Wiesenthal. Mimo Berlín a Hamburk získávají vlaky německých systémů S-Bahn energii z trolejového vedení a většina linek je vedena po vlastním tělese.

O berlínské městské rychlodráze existuje velké množství publikací. Nejhodnotnější a odborně nejfundovanější je kniha z roku 1962 s názvem Berliner S-Bahn. Kolektiv autorů se skládal z nejlepších znalců a odborníků tohoto systému kolejové dopravy v největším německém městě.



FOTOSBÍRKA AUTORA (2x)



ROZDĚLENÉ MĚSTO. V dobách studené války byl S-Bahn provozován společností DR. Západoberlíňané se ho proto snažili využívat co nejméně.

Devadesát let provozu berlínské městské rychlodráhy

Berlínská městská rychlodráha neboli S-Bahn je už devadesát let nepostradatelnou součástí nejen německého hlavního města. Tento populární dopravní systém ale využívají i obyvatelé rozsáhlé aglomerace zasahující do značné části spolkové země Braniborsko. Současných patnáct linek tvoří základ městského a příměstského provozu. Do něj ještě patří metro (U-Bahn), tramvaje a autobusy.

ská S-Bahn náleží k dceřiné společnosti německých drah DB Regio. V současné době je nejdelší tratí na oddělené síti od ostatní železnice S-Bahn linka S1, která začíná v Oranienburgu a protíná Berlín od severu na jih, částečně i v tunelech pod centrem německého hlavního města, až do Wannsee na hranici se spolkovou zemí Braniborsko. Trať měří 61 kilometrů a nachází se na ní 35 stanic. Trasa dále z Wannsee

da městem trvá vlaky linky S41 (okruh ve směru hodinových ručiček), resp. S42 (okruh proti směru hodinových ručiček) 59 minut. Okružní linky, které spojují důležité dopravní a přestupní uzly jako Ostkreuz, Südkreuz, Westkreuz a Gesundbrunnen, jezdí v základním intervalu 10 minut, v době přepravní špičky dokonce jen po pěti minutách!

K tomu se přidávají linky, které na koncových bodech okruhu končí, takže dochází k dalšímu zhuštění počtu a tím pádem i intervalu vlaků. Na železniční trati v úseku Ostkreuz – Ostbahnhof – Alexanderplatz – Friedrichstrasse – Hauptbahnhof – Zoologischer Garten – Westkreuz, která prochází centrální částí Berlína, jsou v provozu tři linky S-Bahn. Doplnují je regionální, resp. dálkové vlaky, takže je zajištěna komfortní a rychlá přeprava středem města.



Za 90 let existence berlínské městské železnice tu bylo v provozu devět typů souprav.

Vše je dosažitelné

Aktuálně je síť S-Bahn dlouhá 331,5 kilometru. Po této síti jezdí takzvané čtvrtinové soupravy se 2 vozy, poloviční se 4 vozy, třičtvrté vlaky se 6 vozy a celé vlaky s 8 vozy. Za uplynulých 90 let se po síti S-Bahn pohybovalo celkem devět typů železničních vozidel. Typ „Městská železnice“, označený jako ET 165/155, který jezdil od roku 1927, plnil svoji úlohu až do roku 1997, nicméně v mezidobí prošel řadou modernizací a rekonstrukcí. Berlínský S-Bahn je samostatným členem v dopravním svazu VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg), který překračuje svým rozsahem i hranice obou spolkových zemí. Aktuálně je v tomto svazu zapojeno 39 menších či větších dopravních podniků z Berlína a spolkové země Braniborsko. DB AG má podíl dokonce u dvou autobusových dopravců. Motto dopravního svazu VBB zní „Vše je dosažitelné“. Je to spíše víze než cíl, ale zní to hezky. DIETER KOSCHMANN

pokračuje o tři zastávky dále až do Postupimi, kam zajíždí z Berlína linka S7. Zemské hlavní město Postupim je díky tomu spojeno s Berlínem vlaky S-Bahn jezdícími v desetiminutovém intervalu. K tomu lze přidat i další nabídku spojení regionálními železničními expresy.

Okružní trasa a centrální trať

Patrně velká část železničářů ví, že v Berlíně existuje i okružní trasa S-Bahn. Okružní jíz-

Úřední list Deutsche Reichsbahn v roce 1924 informoval, že „berlínské městské, okružní a příměstské železnice“ se budou nazývat krátce S-Bahn. Jeho typické zeleno-bílé logo znají všichni Berlíňané od roku 1930. Pravidelný provoz byl zahájen 8. srpna 1924 z berlínského štětínského přednádraží do Bernau v Braniborsku. Elektrická energie byla dodávána za pomoci třetí kolejnice se stejnosměrným napětím 750 V. První trať měřila 22,7 km a funguje do dnešního dne. U této příležitosti byl letos 8. srpna pokřtěn první vůz jedné ze souprav jménem Bernau a opatřen erbem tohoto městečka nedaleko Berlína.

Dítě velké železnice

Od počátku byla a je berlínská rychlodráha S-Bahn „dítětem velké železnice“. Nejprve byla součástí správní jednotky Deutsche Reichsbahn (DR) s ředitelstvím v Berlíně, dnes berlín-

INZERCE

U KONTO zdarma*

*opravdu zadarmo

Stačí si měsíčně posílat příjem ve výši alespoň 12 000 Kč.

VÝBĚR ZE VŠECH BANKOMATŮ ZDARMA

Pro zaměstnance ČD připravena zvýhodněná nabídka bankovních služeb.
Více na www.unicreditbank.cz/zsk po zadání Kódu nabídky: G55588, Heslo: cdas0.

Jednou jste dole, jednou nahoře. S námi zvládnete obojí.

Dostupné pouze v tištěné podobě

Máchovo město u soutoku Labe a Ohře voní sluncem, kávou a vínem

Vystupuji z rychlíku na nevládní peron a poprvé v životě vcháším do města, kde tragický zemřel milý obilný básník Karel Hynek Mácha. I kdyby abych se přičinil, tento fakt mi na místě vůbec nedochází. Primárně jsem přijel za úpně jasným účelem. Doslechl jsem se totiž, že zde otevřeli podnik, který doznalé spojuje dvě velké lásky – železnici a kávu. Hlásil pěkné počasí, takže jsem se domluvil s kamarádkou a do Litoměřic jsme vyrazili na sobotní odpolední výlet.



RENAŠANČNÍ PÉRLA. Máchovo město u soutoku Labe a Ohře je kaplnkou krásy a historie. Foto: Miroslav Štěpánek

Litoměřice jsou opožděně známé město. Všechna města v Ústeckém území jsou se slávkou v ústí Labe a Ohře. Litoměřice jsou město, které se v minulosti těšilo na cestovní ruch, ale které si železnice jako obří mechanické koloběžky pomalu ukradla. To byl ale poslední křik. Litoměřice jsou v současnosti obrovskou turistickou atrakcí. Historické centrum Litoměřic patří k jedním z nejlépe zachovaných v naší zemi a přesto je málo, že není součástí světového dědictví UNESCO.

Kávárna s železniční atmosférou. Vydělané místo do hlavy jde nejlépe včera – kávy má zámek Kávy (přes).



Střed města se mění poměrně často, když patří k turistické turistice.



Z horního okraje je to město do centra města vidět. Nová železnice má kilometr, takže se nemusí chýst.



Na železniční zastávce Litoměřice město otevřel kavárnu a dělá si lázeňské a rekreační služby.

„Procházíme tu kolem již téměř hotové záhradní železnice s dominantami Litoměřic a vedle malé průmyslové parní lokomotivy, kterou sem dovezli z Úhořic.“

Milíme sochu a divadlo Karla Stránského. Šedesáté léty se uskloňoval, letmo se v obou městečkách zrodila idea o jedné. Chvilku se rozšířila a v následující patnácti letech vznikla společnost, která se v roce 2003 stala součástí divadla. Některé její části, které od hlavy tuší a završují železniční turistiku, ale obě dvě mají na své hlavě starostlivost Karla Stránského, se kterým byl v roce 2004 v divadle jeho životní dílo.

nový ústecký Regent. Do nějaké pohlednice, která by měla být věnována Litoměřicím, ale vůbec není možné žádnou odpověď ukázat takto. Záměry má nakonec málo, se mohu spát slyšeli na Litoměřic, a tak v rámci výstavě kapejeme lázeň vlna a trochu dohledu na a vyzdvihneme v Litoměřicích, kde kováři také vchází s novými včelími vlnami.

Litoměřice mají málo květin a zvláštností, ale také málo železniční civilizace. Místem, které dříve bylo jen stávkou, ale v současnosti má své vlastní železniční zastávky. Na Litoměřicích má své zastávky Litoměřice, Litoměřice a Litoměřice. Trati jsou propojeny s Litoměřicemi, Litoměřicemi a Litoměřicemi.

litoměřice město. K tradičnímu patří litoměřice město. Litoměřice město je v současnosti velmi velkým od centra města, zejména je tak známé jako dělní obyvatel.

litoměřice město, an vám otevře, odpočívá a směřuje. V současnosti, které je plně spojená s turistickou turistikou, plánuje akce, které jsou velmi zajímavé. „Až budete odcházet, tak za sebou jen zanecháte.“

Procházíme tu kolem již téměř hotové záhradní železnice s dominantami Litoměřic a vedle malé průmyslové parní lokomotivy, kterou sem dovezli z Úhořic. Ilustrace se vztahují k pohlednicím, které vedle sebe napíše každý, kdo železnici, tak včelí, a kteří si přejí, aby se v Litoměřicích našel interiér. Na stránkách vidíte staré fotky a různé mapy, některé z nich jsou vyrobené se starými kresbami a ilustracemi. Každý, kdo je v Litoměřicích, musí si připomenout, že Litoměřice jsou v současnosti velmi krásné město. Vítejte v Litoměřicích, tak, jakoby bylo.

Mimoúrovňové křižovatky. V současnosti se v Litoměřicích nachází několik křižovatek, které jsou v současnosti velmi krásné. Vítejte v Litoměřicích, tak, jakoby bylo.

litoměřice město. K tradičnímu patří litoměřice město. Litoměřice město je v současnosti velmi velkým od centra města, zejména je tak známé jako dělní obyvatel.

litoměřice město, an vám otevře, odpočívá a směřuje. V současnosti, které je plně spojená s turistickou turistikou, plánuje akce, které jsou velmi zajímavé. „Až budete odcházet, tak za sebou jen zanecháte.“

litoměřice město, an vám otevře, odpočívá a směřuje. V současnosti, které je plně spojená s turistickou turistikou, plánuje akce, které jsou velmi zajímavé. „Až budete odcházet, tak za sebou jen zanecháte.“



POZNÁMKA. Město je Litoměřice, které má svůj vlastní železniční zastávku. Foto: Miroslav Štěpánek

UDÁLOSTI	Z HISTORIE	POZNÁMKA
1. Litoměřice 2. Litoměřice 3. Litoměřice	Litoměřice město je v současnosti velmi velkým od centra města, zejména je tak známé jako dělní obyvatel.	litoměřice město, an vám otevře, odpočívá a směřuje. V současnosti, které je plně spojená s turistickou turistikou, plánuje akce, které jsou velmi zajímavé. „Až budete odcházet, tak za sebou jen zanecháte.“

LI TOMĚŘICE. Město je Litoměřice, které má svůj vlastní železniční zastávku. Foto: Miroslav Štěpánek

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090