



SLOUPEK

Roli dopravce jsme loni plnili hospodárně

Výsledkům hospodaření Českých drah za rok 2012 se věnovala většina médií. Ačkoli se někteří novináři soustředili na zdůrazňování celkových záporných čísel, ta objektivnější část pochopila, že roli národního dopravce jsme loni splnili s velmi dobrým provozním výsledkem. Společnost, která investuje násobky odpisů do radikální obnovy svých výrobních prostředků, tedy vozidel, a která navíc poskytuje v masovém měřítku důležitou veřejnou službu, nemůže generovat čisté zisky jako například



Petr Vohralík

výkonný ředitel ČD pro ekonomiku

bankovní domy. Hlavní cíl národního dopravce – přilákat na železnici rostoucí počty cestujících při dosažení lepších se provozního a hospodářského výsledku – byl splněn.

Jenom loni investovaly České dráhy do obnovy vozidlového parku sedm miliard korun. Ani v roce letošním nebudou investice polevovat. S velkými investicemi je často spojována zvyšující se zadluženost firmy. A byla to opět média, která bila na poplach, že takovou zadluženost nemohou České dráhy unést. Opak je však pravdou. Střednědobá strategie firmy počítá s tím, že Skupina ČD zvládne určitou míru zadluženosti. V letošním roce právě této míry dosáhneme a od roku 2014 plánujeme její postupné snižování s tím, jak bude investiční aktivita slábnout. Co se týče úsporných opatření, hodně si slibujeme od založení Centra sdílených služeb, které bude od příštího roku poskytovat servis jako účetnictví nebo společný nákup pro všechny společnosti ve Skupině ČD. Jsem proto přesvědčen, že v dalších letech se bude našemu hlavnímu byznysu dařit ještě lépe než dnes.

Rok 2012 přinesl růst přepravených zákazníků i tržeb

TRŽBY Z HLAVNÍ ČINNOSTI ČD



POČET CESTUJÍCÍCH ČD



Výsledky hospodaření v loňském roce ukázaly, že roste zájem o naše služby. Zatímco v osobní dopravě se zvýšily tržby i počet cestujících, v nákladní dopravě se hodnota tržeb alespoň udržela na stejné výši jako v roce 2011. Do finálních čísel se ovšem promítly v případě Českých drah značně vysoké odpisy a u ČD Cargo zásadní restrukturalizace firmy a nepříznivá situace na trhu.

Celkové hospodaření Skupiny ČD za rok 2012 skončilo podle mezinárodních standardů ztrátou 1,6 miliardy korun. Analýza dílčích výsledků ale současně naznačuje nastoupený růstový trend v hlavních činnostech, tedy v osobní a nákladní dopravě. Hospodářský výsledek je navíc silně zatížen rekordními investicemi do vozidlového parku a s tím související výší odpisů.

Osobní doprava

České dráhy dosáhly v osobní dopravě provozního zisku ve výši 1,862 miliardy korun. „Tento ukazatel EBITDA, který prokazatelně roste, je pro nás nejvýznamnější,“ říká Petr Vohralík, výkonný ředitel ČD pro ekonomiku. Nejenže se v loňském roce zvýšily tržby z osobní dopravy o 319 milionů korun, ale současně se o 3 procenta zvedl počet přepravených cestujících – na 169 milionů. Nejvýraznější nákladovou položkou v hospodaření

HOSPODÁŘSKÉ VÝSLEDKY ZA ROK 2012

SKUPINA ČD

- tržby: 37,7 mld. Kč
- EBITDA: 5,56 mld. Kč
- odpisy: 6,1 mld. Kč
- výsledek hospodaření: -1,6 mld. Kč



OSOBNÍ DOPRAVA

- tržby: 19,5 mld. Kč
- EBITDA: 1,9 mld. Kč
- počet cestujících: 169 milionů
- výsledek hospodaření: -517 milionů Kč



NÁKLADNÍ DOPRAVA

- tržby: 15,3 mld. Kč
- EBITDA: 711 milionů Kč
- objem přepravy: 73,4 milionu tun
- výsledek hospodaření: -1,9 mld. Kč



osobní dopravy jsou odpisy. Ty meziročně vzrostly o více než 150 milionů korun. „Výše odpisů souvisí s masivním objemem financí, které jdou do obnovy toho, co nás živí. Zatímco běžné firmy ročně investují sumu rovnající se odpisům, u Českých drah je to už řadu let několika násobek,“ vysvětluje Petr Vohralík. Po odpisech a zdanění proto segment osobní dopravy generuje ztrátu 517 milionů korun. (V roce 2011 to bylo 583 milionů.)

Do hospodaření se promítají i náklady, které společnost může jen částečně nebo minimálně ovlivnit, což se týká zejména růstu ceny za trakční energii. Na druhou stranu měly ČD nižší mzdové náklady – oproti roku 2011 poklesly o 100 milionů korun. Negativně se ovšem projevila správa nemovitostí. Velký počet nádražních budov, které České dráhy vlastní, přináší výrazně menší výnosy oproti nákladům na údržbu a rekon-

strukci. Společnost proto momentálně usiluje o jejich odprodeji Správě železniční dopravní cesty za tržní cenu.

Nákladní doprava

Pro ČD Cargo byl loňský rok velkou zatěžkávací zkouškou, která se projevila i ve výsledcích hospodaření – ztrátou 1,911 miliardy korun. V podmínkách stagnující ekonomiky sice národní nákladní dopravce dokázal udržet výši tržeb na

přibližně stejné úrovni jako v roce 2011 (nárůst o 47 milionů korun, což znamená navýšení o 0,3 procenta), náklady na restrukturalizaci firmy a mimořádný odpis oceňovacího rozdílů však měly negativní dopad do finálních čísel.

„Jak se daří ekonomice, tak se daří nákladní dopravě. ČD Cargo proto v roce 2012 nedosáhlo plánovaného objemu přeprav. Loňský rok byl navíc pro společnost po stránce účetní dost specifický. Klíčové bylo rozhodnutí managementu o odpisu majetku ve výši 1,2 miliardy korun a současně o vytvoření rezervy na restrukturalizaci ve výši půl miliardy korun. Je třeba zdůraznit, že se nejedná o faktickou ztrátu finančních prostředků, ale spíše o účetní operaci s dopadem do finálních čísel,“ vysvětluje výkonný ředitel Petr Vohralík. Podle provozního plánu má společnost ČD Cargo letos dosáhnout vyrovnaného hospodaření.

VÁCLAV RUBEŠ

Pošlete nám fotografie do stolního kalendáře 2014

Jste zaměstnancem akciové společnosti České dráhy a baví vás fotografování? Pokud ano, můžete se zúčastnit tvorby stolního kalendáře ČD na rok 2014. Své snímky pošlete od 1. června do 7. července v elektronické podobě přes specializované webové rozhraní. Přesné znění této webové adresy zveřejníme v příštím čísle Železničáře a na stránkách zeleznicar.cd.cz. Fotografie musí mít minimální velikost 1 200 x 1 200 bo-

dů (10 x 10 cm na 300 dpi) ve formátu jpg. Tematicky by měl snímek mít souvislost s českou železnici, počínaje vlakem přes zaměstnance, cestující až po zátíši.

Podmínkou účasti je vyplnění formuláře, kde bude požadováno zadání osobního (zaměstnaneckého) čísla. Za každý uveřejněný snímek získáte 500 korun! Navíc bude stolní kalendář k dostání ve volném prodeji, takže se vaše fotografie dostanou k širokému publiku. (rub)

Muzeum v Lužné zahájilo letošní sezonu

Depo historických vozidel Českých drah v Lužné u Rakovníka letos poprvé otevřelo své brány v sobotu 27. dubna. O návštěvníky tu nouzi neměli, ačkoli nebyla na programu žádná atrakce v podobě parních jízdy. Možná to byla i výhoda. Ne každý se rád prochází tlačnicí, které jsou pro tematická setkání v Lužné pravidlem. Tradiční První parní víkend 11. a 12. května ovšem také nabízel řadu lákadel! Však na něj také přijely stovky zájemců, především rodiny s malými dětmi.



Během Prvního parního víkendu přijely do Lužné stovky lidí. Foto MICHAL MÁLEK

První otevřenou sobotu byli k vidění zaměstnanci depa při práci na vozidlech. Třeba Martin Macháček a Václav Peterka, brigádníci a členové sdružení SPPML, leštili směsí nafty a hydraulického oleje parní lokomotivu Buštěhradku, která se tak připravovala k představení na veřejnosti. „Ještě jsme si vzali patronát nad lokomotivou 464.053,“ říkají brigádníci a ukazují na nedaleké stání v rotundě. Řada jiných, už nablýskaných parních lokomotiv hrdě pózovala okolo točny. → Pokračování na straně 2

V severních Čechách s RegioPantery

Ředitel KCOD Ústí nad Labem Daniel Jareš zhodnotil dodávky nových vozidel i jejich nasazení.

STRANA 3

Jak se řídí provoz v Království železnic

Podívali jsme se do technického zákulisí největšího modelového kolejiště v České republice.

STRANY 4

Omlazená souprava na Osoblažce

Na jediné úzkorozchodné trati provozované Českými drahami vládne vlídná atmosféra.

STRANA 11

Umělecká díla skrytá v nádražních zdech

Při čekání na vlak v halách a vestibulech nás obklopují kresby, mozaiky i sochy.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6-7



PRO VÁS

X Energie šetří cenu elektřiny a plynu

V benefičním programu pro zaměstnance Skupiny ČD a společnosti SZDC mohou zákazníci kromě výhodných mobilních a datových služeb nově využít i nabídku nového partnera X Energie. Jedná se o dodavatele s levnou elektřinou a zemním plynem, který rozšířil řady partnerů z oblasti značkové elektroniky Hewlett Packard, mobilů a příslušenství (SETOS) a také spotřebního zboží (např. Philips, Rowenta, Tefal, Sony a další). „Od podzimu loňského roku probíhala složitá jednání s potenciálními partnery – dodavateli energií za levnější ceny, o které je, podle výsledků zveřejněné ankety, mezi zákazníky VPN Family velký zájem,“ uvedl Emil Kotásek, manažer VPN Family.



„Hledali jsme takového dodavatele, který dokáže nabídnout opravdu výhodnější cenové podmínky za odběr elektřiny a zemního plynu oproti běžnému trhu, a co více, poskytnout i další zajímavé výhody. Mezi ně patří například produktová řada ADVANCE v hodnotě 363 korun/rok zdarma, procentuální sleva oproti ceníkovým cenám X Energie a také poskytnutí služeb v mobilních službách VPN Family v hodnotě až 1 tisíc korun zdarma za každé odběrné místo převedené k X Energii. Pro zákazníky VPN Family s X Energií je také zdarma připravena slevová karta X Energie Bonus Club v hodnotě 495 Kč, která vám zajistí slevy u partnerů na tankování pohonných hmot, nakupování, cestování a další. Koncepte benefičního programu se i nadále zaměřuje právě na úspory celé rodiny našich zákazníků. Ti tak mají od 1. května možnost využít alternativního dodavatele energií s licenci Energetického regulačního úřadu, který ostatním konkuruje převážně cenou, a co je důležité, působí po celé České republice,“ dodal. Více informací o výhodné nabídce nového partnera X Energie najdete na stránkách <http://family.cdt.cz/>. (čdt)



KAM JET

Jak mají otevřeno v olomoucké expozici

Depo historických vozidel ČD již zveřejnilo otevírací dobu své expozice v Olomouci v letošní sezoně. Pobočku železničního muzea lze navštívit od 10 do 17 hodin v následující soboty a neděle: 25. května, 26. května, 1. června, 2. června, 15. června, 16. června, 6. července, 7. července, 20. července, 21. července, 10. srpna, 11. srpna, 24. srpna, 25. srpna, 31. srpna, 1. září, 28. září, 29. září, 5. října a 6. října. Přístup do expozice je od nádraží podchodem směr Tábořská ulice. Oproti loňskému roku bohužel není možné zajistit si prohlídky na objednávku mimo otevírací dobu.

Pardubické motoráčky potěší až do října

První májový víkend zahájili letošní sezonu v Museu Rosice nad Labem. Pardubické motoráčky budou jezdit na Aviatickou pouť (1. a 2. června), na Velkou pardubickou (13. října). Další termíny bude nasazen spolkový trolejbus. Dne 23. listopadu pojedou předmikulášský vlak, 22. a 23. června proběhne tzv. parní víkend, 17. srpna setkání zahradních železnic a 21. září regionální Den železnice. Museum ve vodárně je v sezoně otevřeno o víkendech. Další informace jsou k dispozici na www.pshzd.cz. (mn)



PARDUBICE. Osobní vlak vedený CityElefantem na trati 010, resp. 011, je součástí hned dvou IDS.

FOTO AUTOR

Délka tratí zapojených do všech IDS

Rok	Délka tratí (km)	Procento ze všech tratí (%)
1994	151	1,6%
1996	579	6,1%
1998	579	6,1%
2000	633	6,7%
2002	1 003	10,5%
2004	1 434	15,1%
2006	2 040	21,4%
2008	2 700	28,5%
2010	3 786	40,2%
2013	4 304	45,9%

* Procento ze všech tratí

Hodnotili jsme fungování integrovaných dopravních systémů

Přibližně třetina cestujících Českých drah používá vlakové spoje vypravované v rámci integrovaných dopravních systémů. A to nejenom v pražské a brněnské aglomeraci, ale i v dalších krajích republiky. O rostoucím významu integrace železnice svědčí fakt, že se týká již téměř poloviny všech tratí v ČR, zatímco před deseti lety to byla asi jen desetina. To ale automaticky neznamená, že účast v každém integrovaném dopravním systému přináší dopravci zisk.

Máme z něj opravdu užitek? Takto se musí pracovníci Českých drah ptát, když hodnotí účast národního železničního dopravce v konkrétním integrovaném dopravním systému. Ačkoli je integrace různých druhů veřejné dopravy v poslední době velkým trendem, České dráhy musí myslet i na své hospodářské výsledky a při jednání s kraji hájit své zájmy. I z tohoto důvodu se 25. dubna sešla po roce pracovní skupina zaměstnanců, aby zhodnotila vývoj v integrovaných dopravních systémech v uplynulém roce. Zaměstnanci, kterých se toto téma týká, si navzájem vyměnili své názory a zkušenosti. Především se však diskutovalo o přednesených faktech. Moderátorem pracovní skupiny byl již tradičně Richard Baxa

Cena jízdného nesmí být příliš vysoká ani nízká

Za uplynulý rok došlo ve vývoji integrovaných dopravních systémů k určitým územním změnám. Především Ostravský dopravní integrovaný systém (ODIS) se rozšířil do Moravského Berouna na Olomoucku a obvod Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) se zvětšil o tratě 271 a 273 na Prostějovsku a dále trať 297 Mikulovice – Zlaté Hory. Změnou na síti je též víkendová obnova vlakového provozu na části tratě 024 a na trati 025 s přesahem do Olomouckého kraje, čímž došlo k rozšíření královéhradecko-pardubického systému IREDO.

Většina prezentovaných čísel i závěrů byla pozitivních. Přesto se však objevila také slova kritiky a varování. Například v loňském roce prošla dynamickým vývojem Zlínská integrovaná doprava (ZID), kde se významně zvýšila výnosnost vyjádřená v korunách na osobokilometry. Jenže to je pouze jedna strana mince. Příliš vysoké jízdné zde totiž odrazuje cestující od používání železnice. Pro České dráhy také přestává být zají-

nebo modernizovaných vozidel. Zejména od roku 2009 nabral tento trend na obrátkách. Za čtyři roky ČD investovaly do obnovy vozidlového parku téměř 22 miliard korun, přičemž do integrovaných dopravních systémů mířila podstatná část z této částky. Zdrojem financování byly kromě vlastních prostředků také dotace z evropských fondů, kde se uplatnila dobrá spolupráce s některými krajskými samosprávami.

Za čtyři roky České dráhy investovaly do obnovy vozidlového parku téměř 22 miliard korun, přičemž do integrovaných dopravních systémů mířila podstatná část z této částky.

Členové pracovní skupiny pozitivně ohodnotili, že České dráhy se snaží zachovat provoz na méně vytížených tratích, kde zkoušejí přilákat nové cestující pomocí atraktivní akční ceny (obvykle tarif IN 25% nebo IN 50% pro cestujícího bez Inkarty). Tato cena sice není součástí integrovaného tarifu, ale pokud by provoz na trati zanikl, mělo by to negativní dopad i na rozsah objednávky a úhrady kraji. Co se týče jednání s krajskou samosprávou, zazněly hlasy, že ne všechno probíhalo v minulém roce hladce a bez problémů.

Členové pracovní skupiny pozitivně ohodnotili, že České dráhy se snaží zachovat provoz na méně vytížených tratích, kde zkoušejí přilákat nové cestující pomocí atraktivní akční ceny (obvykle tarif IN 25% nebo IN 50% pro cestujícího bez Inkarty). Tato cena sice není součástí integrovaného tarifu, ale pokud by provoz na trati zanikl, mělo by to negativní dopad i na rozsah objednávky a úhrady kraji. Co se týče jednání s krajskou samosprávou, zazněly hlasy, že ne všechno probíhalo v minulém roce hladce a bez problémů.

V jednání s kraji má prioritu ekonomika, ne politika

Zazněla i připomínka, která by neměla zapadnout: Ve vztahu mezi kraji, respektive organizátory integrovaných dopravních systémů a dopravci, by neměla rozhodovat politika, ale jednání mají probíhat čistě na ekonomickém základu. Pokud jsou tedy například výkony v rámci smluv o závazku veřejné služby realizovány novými vozidly, zastávají České dráhy názor, že není možné ignorovat účetní předpisy a zpochybňovat výši odpisů jako oprávněných nákladů.

Na závěr hodnocení se účastníci jednání shodli, že segment integrovaných dopravních systémů by se měl chovat tržně a orientovat na efektivní provoz, tedy i na zajištění financování včetně kompenzace nařízených slev. To znamená, že integrované dopravní systémy se musí orientovat na zákazníka a současně být konkurenceschopný vůči ostatním způsobům dopravy.

Pozvánka na Vysočinu

A ještě připomínáme, že 20. až 22. května se koná ve Žďáru nad Sázavou seminář tematicky zaměřený na integrované dopravní systémy v České republice. Na rozdíl od tohoto interního jednání Českých drah bude přístupný i široké veřejnosti a jedná se o tradiční platformu pro setkání a neformální jednání mezi objednateli, organizátory, dopravci i zástupci akademické sféry. MARTIN NAVRÁTIL

Muzeum v Lužné zahájilo letošní sezonu

→ Pokračování ze strany 1

Většina prací v Lužné je ale daleko prozaičtějších, i když neméně potřebných. „Protože zima letos trvala dlouho, museli jsme na konci dubna provést v našem muzeu řadu venkovních úprav, které by teprve vidět o Prvním parním víkendů 11. a 12. května. Nejviditelnější bylo rozšíření výstavní plochy před halou,“ řekl nám Jindřich Rachota, vrchní přednosta Depa historických vozidel. Ještě dodal, že pro První parní víkend se před halu navezly další provozní exponáty z deponií.

Setkání parních mašinek z dob Rakousko-Uherska

Pracovníci v Lužné chtějí návštěvníky tuto sezonu obohatit zase něčím novým. O plánovaných letošních akcích v depu jsme již informovali v minulém čísle (na straně 7). Připomeňme například Model



Děti se během návštěvy muzea mohou zabavit na prolézačkách. FOTO AUTOR

víkend 14. a 15. září, kdy zde proběhne i setkání motorových legend řady T 478.1 (Bardotky, Zamračené). Největší lákadla a taháky jsou ovšem připravené na 22. a 23. června. To se v Lužné setkají parní lokomotivy z bývalého Rakousko-

-Uherska. Mašinky dorazí i z Polska, Maďarska a Rakouska.

Návštěvníci budou moci vedle sebe vidět nejmenší lokomotivy řady 310.0 (rakouského označení 97) vedle jiné lokomotivy řady 310, největší rychlíkové lokomotivy bývalých Rakouských státních drah (u nás označené jako řada 375.0), které dorazí z Vídně. Mimo chodem, lokálkový Kafemlejnek 310.076, vyrobený ve vídeňském Floridsdorfu roku 1899, se blýská pod břízkami už nyní. Poté, co byl sejmut z pomníku v Českých Budějovicích a opraven, proměnil se z ošuntělého bezdomovce na klenot jakékoli sbírky.

Dětský koutek s atrakcemi

Do Lužné z nedaleké Lubné vyrazily poslední dubnový víkend i děti turistického kroužku nazvaného Pionýrská skupina. Těm se samozřejmě mašinky v muzeu líbily a podle vlastního vyjádření tu

OTEVÍRACÍ DOBA:

27. 4.–31. 5. sobota, neděle + svátky
1. 6.–31. 8. denně mimo pondělí
1. 9.–28. 10. sobota, neděle + svátky

Otevřeno je v uvedené dny od 9.30 do 17.00 hodin.

Další informace najdete na www.cdmuseum.cz.

nejsou ani poprvé. Nejvíce je ale lákala lokomotiva Tomáš, jež je spolu s dalšími vozidly-prolézačkami součástí nedávno zřízeného dětského koutku. Jak vidno, v Lužné máte co objevovat, ať jste v jakémkoli věku. MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

Nasazujeme RegioPantery rychleji, než jsme si naplánovali

Kvalita regionální dopravy na severu Čech se v posledních měsících změnila k nepoznání. Vedle zcela nových vozidel zde ČD nasazují i vratné soupravy s rekonstruovanými řídicími vozy. Na dveře klepe také vzkříšení dávno snesené spojnice Šluknovského výběžku a Saska. Severočeši však mají i starosti. K největším patří dosud nesplněné sliby o elektrifikaci některých tratí nebo úplatkářská aféra okolo financování z Regionálního operačního programu Severozápad.

Pět RegioPanterů, dva RegioSharky a osm Systů – koleje v Ústeckém kraji tak trochu připomínají zoologickou zahradu. Po letech stagnace vozidlového parku je to ale změna příjemná. Severočeši jsou na nová vozidla patřičně hrdí, o čemž svědčí i to, že všechny jednotky RegioPanter mají nosit jména a znaky měst, kam zajíždějí či budou zajíždět. Budou však cestující tento patriotický pohled mít i při rozhodování, zda vůbec pojedou vlakem? O tom i o dalších otázkách jsme si povídali s ředitelem Krajského centra osobní dopravy Ústí nad Labem Danielem Jarešem.

Získali jste díky moderním vozidlům nové zákazníky. Kde všude se s nimi lidé mohou svezet?

Myslím, že na hodnocení s faktickou vypovídací hodnotou je ještě brzy. Od loňského podzimu je v provozu první elektrická jednotka RegioPanter, která je nasazena na trať Děčín – Most a zpět. Ta sice zaujala některé cestující natolik, že si své cesty plánovali s ohledem na její oběh. Ale teprve nyní, kdy byly dodány další čtyři jednotky, je naprostá většina osobních vlaků na této lince vedena skutečně moderními vozidly, takže můžeme hovořit o vysokém standardu kvality. Dodávky jednotek jsou navíc v předstihu, takže již nyní plníme nad rámec smlouvy s objednatelkou, která počítala s RegioPanterem až od jízdního řádu 2014. Naši zákazníci si ale již stačili zvyknout na moderní řídicí vozy řady Bfhpvee⁹⁹⁹ ve vratných soupravách, takzvané Sysly, nasazené na osobních vlacích Ústí nad Labem západ – Lysá nad Labem a rychlících do Kolína po stejné trati. Letos v září budou k těmto řídicím vozům dodány modernizované osobní vagony, takže stejný komfort nabídnou celá souprava. Když mluvíme o moderních vozidlech v Ústeckém kraji, nesmím zapomenout ani na jednotky Desiro, které zajišťují příhraniční spoje z Děčína do Bad Schandau a také z Děčína do Dolní Poustevny. Myslím, že regionální doprava v Ústeckém kraji zažívá proměnu, která je opravdu revoluční.

Koncept nasazení RegioPanterů v Ústeckém kraji ale počítal s jejich zajížděním až do Litvínova a Kadaně předměstí, což se zatím nestalo. Proč?

To je otázka spíše pro zástupce Správy železniční dopravní cesty. Faktkem ale je, že trať z Louky u Litvínova do Litvínova a z Kadaně-Pruněfova do Kadaně předměstí zatím nebyly elektrifikovány. Podle mých informací jsou důvodem ekonomické ukazatele, protože v plánu SŽDC jako investora je nejen výstavba trakčního vedení, ale také rekonstrukce některých tratových staveb, zejména mostů a propustek, a modernizace zabezpečovacího zařízení. Zvažuje se ale několik možných variant včetně možnosti, že na trati číslo 143 vznikne nová zastávka Ka-

daň sídliště, takže elektrifikace by nemusela dospět až do Kadaně předměstí, což by mohlo náklady na stavbu významně snížit. Časový horizont realizace si ale netroufám odhadnout.

Kde tedy budou RegioPantery jezdit?

České dráhy objednaly do Ústeckého kraje celkem sedm těchto jednotek. K dnešním dni je jich v provozu pět a rozhodně nezahálají. Prakticky zcela nahradily klasické soupravy osobních vlaků Děčín – Most a zpět. Kvůli skutečnosti, že nové jednotky nemůžeme nasadit na tratě, kam jsou sice plánovány, ale doposud neproběhla jejich elektrifikace, přitom byly pořízeny s přispěním Evropské unie prostřednictvím Regionálního operačního programu Severozápad, České dráhy jednájí s Úřadem Regionální rady o souhlasu s nasazením vozidel na jiné tratě. Konkrétně jde o některé

Jsou provozovány dva RegioSharky. Objevit by se ale měly také na trati z Děčína do Šluknovského výběžku...

Ano, dva kusy RegioSharků skutečně zajišťují spojení mezi Mostem, Kláštercem nad Ohří a Karlovými Vary, na jednom spoji v nočních hodinách zajíždějí i do Ústí nad Labem. Dalších sedm těchto moderních motoráků mělo dle původního plánu zajišťovat vozbu vlaků z Děčína do Dolní Poustevny, respektive po obnovení provozu z Dolní Poustevny do Sebnitzu v Sasku a nahradit tak čtyři pronajatá Desira od dopravce DB Regio a dvě od dopravce Voghtlandbahn. Aktuální situace je taková, že trať Dolní Poustevna – Sebnitz právě prochází velkou rekonstrukcí a v průběhu června 2014 zde bude obnoven provoz po více než šedesáti letech! Z jednání s partnerským dopravcem DB Regio nám zatím vychází dopravní



FOTO AUTOR

vlaků z Ústí nad Labem do Roudnice nad Labem, respektive do Hněvic, které jsou dnes vedeny klasickou soupravou mimo takt zajišťovaný CityElefanty. To by znamenalo, že téměř sto procent regionálních spojů na trati 090 by bylo zajištěno moderními bezbariérovými soupravami. I nadále však platí, že po dokončení elektrifikace budou RegioPantery jezdit v hodinovém taktu na spojích Děčín – Kadaň a ve stejném taktu z Ústí nad Labem do Litvínova. Tím vznikne půlhodinový interval na exponovaném úseku z Ústí nad Labem do Teplíc v Čechách, respektive do Oldřichova u Duchcova.

Elektrické jednotky ale nejsou jedinou novinkou v regionální dopravě. Na společné lince s Karlovarským krajem

koncept počítající s nasazením jednotek Desiro v úseku Rumburk – Dolní Poustevna – Sebnitz – Bad Schandau – Děčín a RegioSharků Českých drah z Rumburka do Děčína po českém území.

V každém případě na tom vydělá náš cestující, který ať přes německé území nebo Šluknovským výběžkem jede v nízkopodlažním a navíc klimatizovaném vozidle. Vyplývá z toho mimo jiné menší turnusová potřeba RegioSharků, konkrétně tři oproti plánovaným sedmi. Tím, že tyto jednotky nebyly pořízeny s přispěním Evropské unie a mohou být tedy provozovány kdekoli, se otevírá možnost využít jejich vysoké úroveň i na dalších tratích. Dva žraloky proto plánujeme nasadit na osobní vlaky Děčín – Liberec a další dva budou s největší pravděpodobností dislokovány do jiného kraje.

KRÁTCE

Podporujeme rodinné běhy na maratonu

V neděli 12. května se v Praze běžel Volkswagen maraton. České dráhy jsou partnerem maratonských běhů RunCzech už osmým rokem. Také jsou hlavním partnerem rodinných běhů, proto měli držitelé In-karet možnost získat slevu 50 procent na startovném. Rodinný mini maraton s délkou 4,2 kilometru startoval na Staroměstském náměstí po půl desáté dopoledne. Nešlo přitom o žádné lámání rekordů, hlavní bylo protáhnout si tělo a příjemně strávit čas se svými nejbližšími. Proto také v cíli obdrželi medaili všichni závodníci. „České dráhy podporují zdravý životní styl a seriál rodinných běhů byl ideální příležitostí vyrazit s dětmi vlakem na výlet, který děti zaručeně zaujme a pobaví,“ uvedl Stanislav Perknr, ředitel Odboru marketingu a komunikace Českých drah.

ČD - Telematika loni skončila v zisku

Podle auditovaných výsledků dosáhla ČD - Telematika v roce 2012 externích tržeb ve výši 1,505 miliard korun. Provozní výsledek hospodaření vzrostl na 82,6 milionu korun a výsledek hospodaření po zdanění dosáhl hodnoty 66,8 milionu korun. Výsledky hospodaření společnosti ČD - Telematika jsou poprvé prezentovány po vyčlenění úseku Systémy a technologie – ten byl na začátku druhého čtvrtletí roku 2011 vložen do dceřiné společnosti, která byla začátkem roku 2012 prodána Českým drahám (dnes společnost ČD - Informační Systémy). Oproti roku 2011 rostly tržby ve společnosti ČD - Telematika celkově o 10,7 procenta. Výnosy z produktů telekomunikačního úseku meziročně vzrostly o 8 procent ve srovnání s rokem 2011. Tržby úseku Servis infrastruktury se zvýšily o 45 procent.

Plzeňská Šlechtična je již po opravě



Členové občanského sdružení Iron Monument Club Plzeň dokončili v pátek 10. května opravu svého hlavního exponátu, rychlíkové lokomotivy 475.111 (Šlechtična). V loňském roce provedla na lokomotivním kotli generální opravu kolínská firma SEA. Tato oprava byla spojená s výměnou trubek, nožního rámu a pecní trubkovnice. Kvůli vysokému rozsahu opravy bylo nutné lokomotivu z velké části rozložit a po zavázání kotle nyní probíhá další náročná operace – kompletace lokomotivy. Některé díly jako přítokové roury k agregátům vyrábí plzeňský klub vlastníma rukama zcela nově. Po dokončení opravy se lokomotiva vrátí do čela nostalgických vlaků různých dopravců včetně Českých drah. (tis, čdt, mp)

Příjemné novinky pro cestující v Olomouckém kraji

Cestující Českých drah na Hané mohou od poloviny března využívat druhou jednotku RegioPanter. Na vytížené trati mezi Olomoucí, Prostějovem a Nezamyslicemi je tak více než 70 procent regionálních spojů zajištěno nízkopodlažními vozidly, navíc zcela novými. V jiné části Hané, ve stanici Přerov, zase finišuje rekonstrukce nádraží, které se zanedlouho stane důstojným přestupním bodem mezi vlaky a autobusy.

RegioPantery přináší luxus

Nákup RegioPanterů, které postupně nahrazují původní, dnes již morálně zastaralá vozidla řady 460, byl zčásti hrazen z Regionálního operačního programu Střední Morava. „Nové vlaky nabízejí komfort, který je srovnatelný s luxusními dálkovými vlaky. Naši zákazníci oceňují především bezbariérovost, pohodlné textilní sedačky, ale i kvalitní audiovizu-



RegioPantery nabízejí komfort srovnatelný s luxusními dálkovými vlaky.

ální informační systém a dostatek prostoru pro kočárky a jízdní kola.“ vyjmenovává přednosti nových RegioPanterů ředitelka Krajského centra osobní dopravy Olomouc Hana Motyková.

Libor Kreml, jeden ze stálých cestujících na lince Prostějov – Olomouc, pra-



Přestavba stanice Přerov se dotýká kolejí a výpravní budovy. FOTO AUTOR

cuje jako informátor v olomouckém call centru a je novými vlaky nadšen. „Pokud jedu v RegioPanteru, je to vynikající požitek z jízdy. Všechno funguje jak má, nezasekávají se dveře a vlak navíc vypadá dobře zvenku i zevnitř. Absolutní špičkou je pro mě bezdrátové připoje-

ní wi-fi, které využívám při svých jízdách do zaměstnání a zpět. Mohu si stáhnout e-mailovou poštu nebo se podívat na elektronické zpravodajství. Je to výrazný pokrok a zásadní zlepšení kultury cestování,“ říká sympatický mladík z Prostějova.

V Přerově probíhá přestavba nádraží na plně obrátky

V jiné části Hané, ve stanici Přerov, zatím mají stavbaři napilno. Pracují na kolejovém vjezdu do stanice na olomouckém zhlaví, ale také na rekonstrukci prvního nástupiště, které je přilehlé ke staniční budově. „I přes velké stavební práce zajišťujeme pro naše cestující komplexní servis služeb, jako je úschovna a podej zavazadel, čekárna nebo toalety. Úschovna zavazadel a příjem a výdej zášilek v rámci služby ČD Kurýr jsou provizorně situovány v prostoru severního východu z nádraží z boku staniční

budovy. Vstup do čekárny je umožněn z vestibulu dočasně zbudovanými dveřmi – touto cestou se cestující dostanou rovněž do restaurace a bufetu, jejichž provoz nebyl přerušen. Přístupové cesty do všech těchto prostor jsou označeny jak informačními, tak i směrovými tabulemi,“ popisuje omezený ředitelka KCOD Olomouc Hana Motyková.

Provoz ostatních obchůdků ve vestibulu (pekárna, prodejna Relay nebo cukrovinky) zůstal zachován. Ač stavební činnost komplikuje cestujícím pohyb po nádraží a na začátku se vyskytovaly drobné problémy při hledání přístupu k vlakům, je Hana Motyková přesvědčena, že většina zákazníků Českých drah situaci chápe. „Vždytí odměnou všem bude kultivované prostředí zcela modernizovaného nádraží. Otevření plánuje me ještě v průběhu letošního roku,“ dodává ředitelka Motyková.

MARTIN HARÁK

Asi před deseti lety přišel Matěj Horn za svými kolegy a prohlásil: „Víte co, uděláme model České republiky v rozměru H0!“ A díky nadšení a píli svého týmu se tento sen začal proměňovat v realitu. Tak asi vzniklo dnešní Království železnic, největší modelové kolejiště u nás, které najdete v Praze na Smíchově. Jedná se sice o projekt komerční, ale jak Matěj Horn říká: „Kdybych chtěl vydělávat peníze, tak tady vysázím hrací automaty jeden vedle druhého a všechny investice mám za tři roky zpátky.“

Každá lokomotiva i autíčko mají svou IP adresu

Pro ty, kteří ještě v Království železnic nebyli, musím na začátku prozradit, že hlavní kolejiště ve velikosti H0 symbolizuje jednotlivé kraje České republiky, samozřejmě s nádražími a tratěmi, po nichž jezdí vlaky, a silnicemi, kde se prohánějí pomocí elektromagnetu ve stopě zapuštěného ocelového drátu autíčka. Snad neprozradím nic tajného, když napíšu, že jednotlivé kraje tvoří 13 elektricky oddělených kolejišť s relativně jednoduchými kolejovými reliéfy, které se vizuálně prolínají, takže oko diváka vše vnímá jako jeden komplikovaný celek. Důvod pro toto řešení je jednoduchý: kdyby se stala nehoda v určité oblasti, mohou ostatní segmenty jet nerušeně dál. Ostatně, mohou se vůbec modelové vláčky srazit? „Ty digitálně řízené ano, ale nestává se to. Spíše je horší, když se některé vozidlo vymkne kontrole, to se pak musí celý okruh restartovat,“ vysvětluje jeden z mladíků, který je právě ve službě.

Model Prahy a Středočeského kraje

Pro vznik nejnovějšího modelu bylo třeba vyrobit:

- 495 metrů kolejí
- 4 900 stromků
- 907 lamp (z toho 500 lamp veřejného osvětlení, 400 lamp v domech)
- 350 stavebnic domků
- asi 5 000 figurek.

Vlázky i autíčka řídí komerční software Railco od firmy Freiwald. „To je ovšem jen nástroj k tomu, jak řídit provoz vláčky. Panely, elektrická zapojení, vazbu na řídicí počítač, grafikon vlaků – to vše museli tvůrčí, především Jiří Štefan, vymyslet a navrhnout,“ říká vedoucí provozu Milan Peterka. Na monitorech je vidět pohyb všech vlaků, rychloměry ukazují jejich rychlost, hodiny zase modelový čas (u něho je jedna minuta třikrát kratší než v realu). Jde o totožný systém známý dnešní generaci digitálních modelářů, jen ve velkém.

Každá lokomotiva, každé auto, každá skupina osvětlení má svou IP adresu a každou sekundu modulový počítač pošle na adresy povel, co dělat. Tady uber červené, dej více modré, začni se rozednívat, tady zastav, teď se rozjed! V 90 procentech času bdí servisní pracovníci nad monitory s vysílačkami. Jen tu tam musí vyběhnout na kolejiště něco opravit, nasadit vypadlé autíčko či obnovit rozpojenou soupravu. Autíčka zlobí víc, než by si provozovatelé přáli, ostatně jsou jedni z mála v Evropě, kteří je takto ve velkém provozují.

Spotřeba elektriny jako v malé továrně

Co neunikne žádnému divákovi, je plynulé střídání denní a noční doby. V tom se prý Smíchovští inspirovali na Miniatur Wunderlandu v Hamburku. Rozbřesk

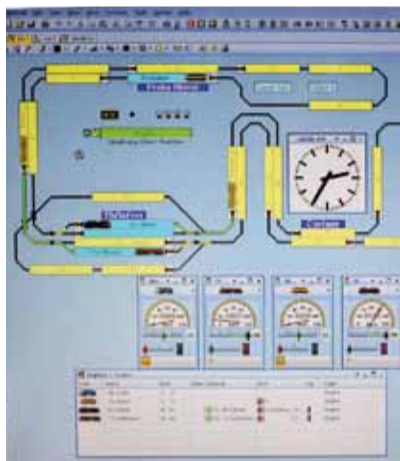


NEJVĚTŠÍ V REPUBLICE. Modelové kolejiště na pražském Smíchově funguje jen díky obětavé a náročné práci zdejších zaměstnanců.

FOTO MICHAL MÁLEK

Technické zákulisí v podzemním Království železnic

V Království železnic v Praze na Smíchově jsem byl už několikrát. Tentokrát jsem se ale podíval na místa, která jsou běžným návštěvníkům skrytá, do zákulisí, kde probíhá řízení provozu. I když se jedná pouze o modelovou železnici, zázemí připomínalo skutečné moderní dispečerské pracoviště. Však také zdejší kolejiště zabírá plochu 550 m² a po svém dokončení v roce 2015 se stane druhým největším svého druhu na světě.



K řízení kolejiště používají pracovníci software RailCo 7.0 Gold.

zprostředkovaný různobarevnými zářivkami zajišťuje silová část, která počtem jističů připomíná spíš nějaký průmyslový podnik. Další část rozsvěcuje LED diody. Zhášení a rozžhánění se děje velice sofistikovaně: v jiném časovém období se rozsvítí domovy důchodců, jindy výlohy obchodů či okna domů. Svůj přesný, písemně daný grafikon má ranní zpěv ptactva nebo nasvícení Pražského hradu. Mimochodem, měsíční spotřebu proudu, včetně chlazení projektorů, technologie a klimatizace, počítají v Království železnic v desítekách korun.



ŘÍZENÍ PROVOZU. Servisní pracovníci tráví asi 90 procent času dohledem nad monitory. Když je ale problém, musí vyrazit „do terénu“.

FOTO AUTOR (2x)



Málokterý návštěvník uvidí modelové kolejiště zespodu. FOTO MICHAL MÁLEK

A co další „technické zákraky“? V kinosále se nově vytváří тренаžér simulující práci strojvedoucího nebo naučný stojan s elektronickou encyklopedií všech tratí. Na naplnění jeho „rozumu“ má hlavní podíl Pavel Schreier. Parta lidí, která „úžasný malý svět“ vytváří, počítá v nejbližší době s obohacením zážitků pro tzv. sensoricky handicapované návštěvníky. Díky grantu ministerstva pro místní rozvoj se u kolejiště dosadí dotykové monitory, které budou jednak ukazovat záběry z kamer, vytahovat atraktivní scénky, třeba skokany

bungee jumpingů či letní festival, ale nabídnou i text ve velkém písmu a vysvětlující klipy ve znakovém jazyce pro neslyšící. „To bychom chtěli spustit letos v červnu,“ říká Milan Peterka.

Deset hodin provozu za den

Někteří návštěvníci si prý stěžují na vyšší vstupné. Na to mi zdejší pracovníci říkají, že v pražské zoo zaplatíte víc. V nabídce mají navíc rodinné slevy. „Podívejte, modelář si koupí stromek za dvě stovky, piplá se s ním, tvaruje ho třeba hodinu, než si ho vysadí. My tu sázíme stromky jak na běžícím pásu, po stovkách,“ vysvětluje Peterka a dodává, že je diametrálně odlišné sundat z domácího kolejiště igelit, hodinku si jezdit a pak ho zase zakrýt. „Tady fungujeme 10 hodin denně, přičemž jedna mašinka najezdí až šest kilometrů. Dominanty jsou zjednodušenými symboly krajů, snad i ten nejsilnější kritik chápe, že do krajiny nelze nacpat vše, natož přesně podle skutečnosti a v patřičném měřítku. Většinou sem lidé chodí za zábavou, nikoli proto, aby kritizovali, že to či ono by udělali lépe. A ti to chápou a baví se,“ říká a přiznává, že tato práce je pro něj srdeční záležitostí.

Doufám, že Království železnic nadchne i vás. Jeden malý chlapeček tu prý vydržel celý deset hodin. Na konci dne byl jeho tatínek už psychicky a fyzicky unavený, zatímco on jen křičel, že nechce domů. Docela ho ale chápu.

MARTIN NAVRÁTIL

Drážní hasiči předvedli zásahy na přejezdu

Přibližně třetina všech smrtelných úrazů na železnici se v evropských zemích odehrává na přejezdech. Mezinárodní železniční unie (UIC) proto od roku 2009 pravidelně vyhlašuje osvětovou kampaň, která na toto nebezpečí upozorňuje. Mezinárodní den bezpečnosti na železničních přejezdech (International Level Crossing Awareness Day) letos připadl na 7. května a SŽDC při této příležitosti uspořádala – již 2. května – demonstrační cvičení pro novináře v pražské Michli. Drážní hasiči, kteří si letos připomínají 60 let od založení své organizace, názorně ukázali, jak si umějí poradit s vyproštěním řidiče z automobilu uvíznulého na přejezdu a s požárem po střetu železničního a silničního vozidla.

Zbytečná úmrtí na přejezdech
Početný shluk novinářů na pražském Odstavěm nádraží Jih v Michli přivítali ředitel HSZ SŽDC Luděk Eichler a gene-

rální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Prvně jmenovaný vysvětlil, že drážní hasiči jsou schopni a oprávněni například zasahovat na trati pod trolejí, nakolejovat železniční vozidlo nebo používat zkratovacích tyčí. Mají rovněž znalosti a zkušenosti ze zásahů s nebezpečnými látkami. Jiří Kolář při prezentaci uvedl, že jen za prv-



Na trati je třeba i uhasit automobil nasáklý hořlavinou. FOTO AUTOR

ní čtyři měsíce letošního roku se na tuzemské železnici stalo 37 mimořádných událostí, při kterých zahynulo devět osob. Navzdory prevenci a nákladnému zvyšování bezpečnosti zůstávají přejezdy velmi rizikovým místem, přičemž 99 % střetů na nich zavíná řidiči automobilů.

Když hasiči nemají vodu

Pak se již zaradovali fotografové a členové televizních štábů. Nastal totiž čas pro dvě názorné ukázky. Nejprve zásahová jednotka, která za nezbytného kvílení houkačky dorazila ve složení CAS 20 a technické vozidlo na železniční nehody, měla za úkol pomocí hydraulických nůžek vyprostit figuranta uvězněného ve starém favoritu zaklíněném pod osobním vagonem. Podle scénáře měl muž zranění krční páteře, takže jeho pohyby musely probíhat co nejcitlivěji. „Standardní zásah,“ zhodnotil výsledek ředitel Eichler s tím, že v praxi bývají

auta zaklíněna pod kolejová vozidla ještě horším způsobem.

Druhý úkol byl ještě efektnější: uhašení dalšího osobního automobilu, který byl notně nasáklý hořlavinou. Tato situace je poměrně častá po střetu silničního vozidla s lokomotivou. Možná by na cvičení nebylo nic zvláštního, kdyby Václav Mlejnský, velitel pražských hasičů SŽDC, osmičlenné skupině nezamkl proudnici. „To je věc, kterou ale dělám jen při cvičení! Kluci museli zvolit jiný způsob hašení, aby dokázali, že umějí improvizovat. Budou mě asi bičovat, ale hodnotím jejich výkon velmi dobře,“ řekl Mlejnský. Škoda že toto cvičení nemohl vidět ti řidiči, kteří si na přejezdech stále myslí, že mají nad vlakem navrch.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

INZERCE

UniControls
Řídicí systémy pro dopravu a průmysl

UNITRACK TCMS

**řídíme
Vaše
vozidla**

www.unicontrols.cz

Na moskevském veletrhu TransRussia 2013

Již osmnáctý ročník mezinárodního veletrhu dopravy a logistiky TransRussia, letos s podtitulem Cesta k integraci a produktivní dialog, se uskutečnil ve dnech 23. až 26. dubna v Moskvě. Mezi firmy, které zde vystavovaly, patřila i společnost ČD Cargo s komplexní nabídkou služeb v nápadité patrové expozici v korporátních barvách.



STÁNEK ČD CARGO. Naši pracovníci ochotně podávali informace o komplexní nabídce služeb. FOTO AUTOR (4x)

Rostoucí zájem vystavovatelů i návštěvníků o veletrh TransRussia a prostornější vystavovatelské haly přiměly organizátory přesunout v letošním roce akci z výstaviště Expocentr do areálu VVC (Všerosijskij vystavnoj centr). Tento rozsáhlý areál, známý mezi Moskvany spíše jako VDNCH (Vystavka dostiženij narodnovo chozjajstva), původně charakterizoval jednotlivé země bývalého SSSR a jejich úspěchy.

Komplex více než 250 převážně monumentálních staveb dnes doplňuje tržnice, velké zábavní centrum a v neposlední řadě i moderní výstavní pavilon. Právě ten poskytl letos azyl zvýšenému zájmu více než 500 vystavovatelů z 29 zemí, z toho 12 zemí bylo zastoupených národními pavilony (Bělorusko, Belgie, Německo, Kazachstán, Čína, Litva, Lotyšsko, Nizozemsko, Polsko, Ukrajina, Finsko a Estonsko).

Mezi tradičními vystavovateli ani letos nechyběly významné společnosti operující na trhu nákladní železniční dopravy (např. PKP Cargo, DB Mobility Logistics AG, ZSSK Cargo, ruské železnice RŽD, včetně železničních přepravců ze států bývalého SNS, a další). V posledních letech se neomyšleně mezi ně řadí i ČD Cargo, jež se letos v Moskvě prezentovalo již podeváté.

Vysoká návštěvnost ukázala zájem odborné veřejnosti

Kromě desetiprocentního nárůstu vystavovatelské plochy je ze statistických údajů potěšující nejen tradičně vysoká návštěvnost veletrhu, ale zejména téměř osm desítek nových vystavovatelů. Vedle zavedených odvětví, jako je doprava a související služby, logistické služby, dopravní infrastruktura, dopravní prostředky a finanční a celní služby, veletrh

TransRussia 2013 rozšířil svoji nomenklaturu o nový sektor – informační technologie v dopravě.

Nedílnou součástí veletrhu byla souběžně probíhající odborná konference, která se konala v prvních dvou dnech veletrhu. Mezi hlavní témata patřily zejména nové trendy mezinárodní spolupráce v oblasti dopravy a její rozvoj, integrace Ruska do globálního trhu dopravních služeb, perspektivy hospodářské soutěže v železniční a silniční dopravě či doprava v pobaltských zemích.

Příležitost k důstojné prezentaci a obchodním jednáním

Společnost ČD Cargo se prezentovala již tradičně designově poutavou patrovou expozicí s výraznými prvky korporátní identity. Byla zde předvedena komplexní nabídka služeb v oblasti konvenční dopravy, intermodálních přeprav a logistic-

kých center i dalších doplňkových služeb. Na stánku i mimo něj probíhala řada obchodních jednání a byl zodpovězen nespočet odborných i laických dotazů.

Důstojnou prezentaci společnosti ČD Cargo na tomto veletrhu umocnila i přítomnost a aktivní účast člena představenstva a obchodního ředitele Vlastimila Chobota. Naši účast na veletrhu hodnotil velice kladně. Zejména zdůraznil, že v návaznosti na obchodní strategii ČD Cargo a její evropské ambice se stává účast na moskevském veletrhu téměř nezbytností. Vývoj a možnosti ruského trhu, který hraje prim v mnoha parametrech euroasijské dopravy a logistiky, není možné opomíjet.

ZDENĚK ŠILER



KRÁTCE Z ČD CARGO

Přeprava vyhořelého jaderného paliva

Na konci února proběhla další přeprava vyhořelého jaderného paliva, kterou na našem území zajišťovala společnost ČD Cargo ve spolupráci s firmou DMS. Jednalo se o náklad kontejnerů s vyhořelým palivem obohaceným izotopem uranu. Palivo pocházelo z reaktoru společnosti ÚJV Řež a bylo nakládáno na železniční vozy ve stanici Měšice u Prahy (z Řeže je ve večerních hodinách převezly po silnici nákladní automobily). Vlak se skládal ze tří vozů Bc pro průvodce a ozbrojený doprovod a čtyř vozů Sgnss s nákladem. V rámci zabezpečení přepravy jel před vlakem předvoj tvořený lokomotivou ČD Cargo. I přes poměrně složitou organizaci jízdy soupravy dojel vlak do přečhodové stanice Miedzylesie včas a byl předán navazujícímu dopravci PKP Cargo. Souprava pokračovala po železnici do stanice Gdynia Port k další cestě po moři.

Lokomotivu Vectron jsme vezli do Polska

Ve dnech 13.–15. dubna jsme zajistili přepravu mimořádné zásilky v podobě lokomotivy Siemens Vectron s číslem 00 005170 034-0 mezi Chebem a Lichkovem. Lokomotivy Siemens Vectron, které vývojově navázaly na typy EuroSprinter a EuroRunner, získaly osvědčení o schválení typu v Německu, Rumunsku, Švédsku a Polsku. V České republice ale zatím schválené nejsou. Z tohoto důvodu je na našem území táhla lokomotiva ČD Cargo 130.004-5.

Nizozemská armáda cvičila ve Vyškově

V rámci letošního výcviku opět přijela do Vyškova na Moravě protichemická jednotka nizozemské armády. Na rozdíl od minulého roku si vojáci vybrali lokalitu ve vojenském prostoru navazující na vlečku D.P.S. Trade. Přepravou vojáků a vojenské techniky z nizozemského T'Harde a zpět zajišťovala společnost ČD Cargo ve spolupráci s DB Schenker. Společnost ČD Cargo dodala kompletní službu obsahující kromě dopravy i vykládku a nakládku kontejnerů a možnost realizace přepravy na zmíněné vlečce. Zákazník z Nizozemska byl s našimi službami spokojen, protože ještě letos plánuje ve Vyškově další tři cvičení.

Založili jsme firmu ČD Interport

ČD Cargo letos na jaře založilo dceřinou společnost ČD Interport. Jedná se o zasilatelskou společnost, která se zaměřuje na poskytování komplexních logistických služeb v přepravách určitých druhů zboží ze západní Evropy na východ a zpět. Tento krok má přispět k tomu, aby se ČD Cargo stalo významným partnerem evropských firem a jejich dodavatelů, z nichž mnohé mají umístěné výrobní závody v Rusku. V nově založené společnosti ČD Interport drží ČD Cargo 51 procent, zbývající podíl připadá na Interport Partners Group.

(ma, mk)

Dřevo z hor putuje přes Znojmo pro rakouské klienty

Surové dříví a řezivo zejména z oblasti Jeseníků, Beskyd, Jizerských hor a Podkrkonoší se přepravuje do Rakouska přes tři seřadovací nádraží na Vysočině a jižní Moravě: v Brně-Maloměřicích, Břeclavi a Havlíčkově Brodu. Odtamtud směřuje náklad do pohraniční přečhodové stanice Znojmo, odkud ho odváží mimo jiné do dolnorakouského města Retz dva motorové stroje 742 spojené do vícenásobného řízení. Většina přepraveného dříví je určena do jedné z retzských pil.

Poptávka po našich službách už dva roky plynuje roste

„Z Rakouska se většinou vracejí prázdné vozy, které jsou dirigovány opět do stanice nákladky po celé české železniční síti,“ říká Tomáš Štos, vedoucí skupiny technologie Provozní jednotky Brno. „Pokles přepravy dřeva přes Znojmo v roce 2011 znamenal optimalizaci kapacity



OBRAT K LEPŠÍMU. Počet vlaků ČD Cargo s naloženým dřevem, které míří přes jižní Moravu do Rakouska, se od dubna loňského roku zase zvyšuje. FOTO AUTOR

společnosti ČD Cargo s negativním dopadem do zaměstnanosti na znojemském provozním pracovišti. Z původního počtu dvanácti vlaků za týden s plánovaným normativem hmotnosti

1 300 tun na vlak zůstala v té době jen polovina,“ podrobně vysvětluje vedoucí Tomáš Štos.

Od loňského dubna ale nabírají přepravy opět vzestupný trend. Do Rakous-

ka je v současné době přes znojemskou přečhodovou stanici pravidelně trasováno sedm vlaků za týden a od nového jízdního řádu 2013 je uvedeno v traťovém výkresu Znojmo – Retz devět vlaků týdně. Ve skutečnosti se jezdí až s deseti vlaky s využitím maximálního přípustného normativu hmotnosti, což znamená 1 800 tun.

„Zátěž do Rakouska je z Brna-Maloměřic kromě pravidelného vlaku odesílána i mimořádnými vlaky o hmotnosti 1 300 tun trasovanými přes Střelice, Moravský Krumlov a Hrušovany nad Jevišovkou. Tyto vlaky vedou běžně dva motorové Břežlovci řady 750. Jen v letošním únoru bylo předáno přes pohraniční přečhodovou stanici Znojmo do Rakouska 31 vlaků a 604 ložených vozů,“ doplňuje vedoucí technolog. Aktuální objem přepravy neovlivňují pouze rozdílné ceny dříví v České republice a Rakousku, ale i motivační ceny za přepravu ve

skupinách vozů poskytované zákazníkům úsekem obchodu ČD Cargo.

Vážíme si práce přesčas

„Přepravy ve vyčerpávacích vlacích jsou pak pro nás efektivnější z pohledu vynaložených nákladů na přepravu. Dlouhodobější prognózy vývoje objemu přeprav v této komoditě jsou však závislé na celé řadě dalších faktorů. Plánovat tak dlouhodobě optimální kapacity není jednoduché. I přes navýšení objemu přeprav přes Znojmo se nám daří přepravy realizovat při sníženém počtu zaměstnanců. Nicméně se to neobejde bez zvýšeného pracovního úsilí a ochoty zaměstnanců pracovat neplánovaně přesčas,“ dodává ředitel brněnské Provozní jednotky Zdeněk Škvařil.

MARTIN HARÁK



Dostupné pouze v tištěné podobě

Nádražní haly ukrývají umělecké skvosty i povrchní kýče

Za stěnou vlnitých plechů, kterými jsou kryta nádražní haly, se skrývají umělecké skvosty i povrchní kýče. V každé z nich je jiný příběh, který se odvíjí v čase a prostoru. Někdy se jedná o díla významných umělců, jindy o méně známé, ale stejně tak zajímavé. Každá nádražní hala je svým způsobem unikátní a odráží dobu, v níž byla postavena. V některých případech se jedná o díla, která jsou dnes již jen vzpomínkou na minulost, v jiných naopak stále žijí a obohacují život lidí, kteří je denně využívají.



7 Praha-Štichov
V nádražní hale v Praze-Štichově se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



8 Poděbrady
V nádražní hale v Poděbradách se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



1 Klatovy
V nádražní hale v Klatovech se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.

3 Cháb
V nádražní hale v Chábově se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



9 Čestná Lhota
V nádražní hale v Čestné Lhotě se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



6 Česká Třebová
V nádražní hale v České Třebové se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



5 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



2 Pardubice
V nádražní hale v Pardubicích se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.

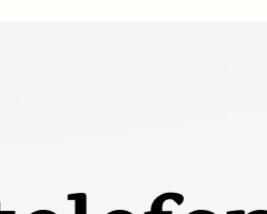
10 Olomouc
V nádražní hale v Olomouci se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



11 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



12 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



13 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.

14 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



15 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



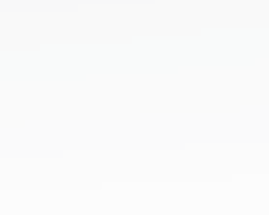
16 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



17 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



18 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



19 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



20 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



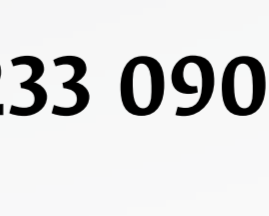
21 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



22 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



23 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



24 Ústí nad Labem
V nádražní hale v Ústí nad Labem se nachází několik uměleckých děl. Mezi nejvýznamnější patří dílo, které zobrazuje scénu z minulosti. Dílo je umístěno na stěně a je velmi dobře viditelné. Jeho autorem je jeden z nejznámějších českých umělců. Dílo je velmi kvalitní a dobře zachycuje atmosféru doby, v níž bylo vytvořeno.



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

MIMOŘÁDNOSTI

Slatiňany – Chrast u Chrudimí

16. dubna

V nočních hodinách mezi stanicemi Slatiňany a Chrast u Chrudimí se na železničním přejezdu v km 74,730 střetl automobil Ford Fiesta s osobním vlakem 5345, kterým byla Regionova 814/914.050. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 55 tisíc korun.

Petrovice u Karviné – Karviná město

17. dubna

Opoledne mezi stanicemi Petrovice u Karviné a Karviná město se na železničním přejezdu v km 3,058 střetl osobní automobil Suzuki Grand Vitera s posunovým dílem v čele s motorovou lokomotivou 742.107-6. Při střetnutí byl těžce zraněn řidič automobilu a lehce zraněn jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 90 tisíc korun.

Frýdlant v Čechách

18. dubna

Opoledne mezi žst. Frýdlant v Čechách a Jindřichovice pod Smrkem se na železničním přejezdu v km 2,069 střetl osobní automobil Škoda Superb s osobním vlakem 6367, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.162. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc Kč.

Beroun-Závodí

20. dubna

Opoledne ve stanici Beroun-Závodí se na přejezdu v km 1,876 střetl automobil Opel Vectra s osobním vlakem 19911, kterým byla Regionova 814/914.196. V osobním automobilu byl zraněn řidič i jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

Holkov

23. dubna

Dopoledne ve stanici Holkov se na přejezdu v km 1,876 střetl osobní automobil Peugeot 206 s nákladním vlakem Pn 44504, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 240.066-1. Řidič automobilu byl při střetnutí těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc korun.

Klenčí pod Čechovem

25. dubna

V odpoledních hodinách mezi dopravou D3 Klenčí pod Čechovem a stanicí Poběžovice za jízdy osobního vlaku 27550 vykojil motorový vůz 810.383-0 v km 12,250. Škoda předběžně činí 260 tisíc korun.

Vlašim – Postupice

27. dubna

Ve večerních hodinách mezi stanicemi Vlašim a Postupice za jízdy osobního vlaku 19126 vykojil motorový vůz 810.511-6 v km 14,340. Škoda byla předběžně vyčíslena na 12 tisíc korun. (MirKo)



DRAHÁ ELEKTŘINA. České dráhy představují největšího plátce tzv. solární daně u nás. Pomůže to ale opravdu životnímu prostředí?

FOTO AUTOR

S každým odběrem energie platíme solární daň

Kdo je u nás největším plátcem příspěvku na obnovitelné zdroje elektřiny? Pokud hádáte, že České dráhy, máte pravdu. Národní železniční dopravce letos na tento účel odvede 682 milionů korun! Toto nechtěné prvenství vyplývá z faktu, že ČD, včetně dceřiné společnosti ČD Cargo, patří vzhledem k povaze své činnosti k největším odběratelům elektřiny. Nejedná se tedy o trest za neekologické chování, ale o důsledek dnes platné legislativy.

Kdo odeberá elektřinu, musí za ni zaplatit. Do této ceny se ale díky zákonodárcům promítají i poplatky na podporu obnovitelných zdrojů. V případě železnice odběry elektrické energie rozdělujeme na odběry ze sítí nn (maloodběry) a vn, vvn (velkoodběry). Do první skupiny patří dodávka a distribuce elektrické energie, které zajišťuje Správa železniční dopravní cesty a částečně regionální správy majetku Českých drah. Velkoodběry se týkají odběrů trakční energie. A právě zde mají České dráhy největší spotřebu, ze které vyplývají i vysoké odvody na „solární daň“ v řádu stovek milionů korun ročně.

Obchodní a distribuční složky

U trakční energie České dráhy jednou za rok soutěží dodavatele pro první složku tzv. obchodní neboli silové elektrické energie. Soutěž zajišťuje Odbor centrálního nákupu a logistiky GR podle zákona o veřejných zakázkách. Zde se dodavatel vybírá podle ceny.

„Druhou složkou je distribuční elektrická energie, jejíž cena je závislá na charakteru odběru. Elektrickou energii dodává Českým drahám Správa železniční dopravní cesty a cenu za distribuční složku účtuje podle státního ceníku,

jehož vydavatelem je Energetický regulační úřad. SŽDC v současné době ceny za tuto složku přebírá od nadřízeného distributora energie,“ vysvětluje Zdeněk Kotous z Odboru finančního, který má vrcholově hospodaření s elektřinou pro elektrickou trakci na starosti. Nákup elektřiny, stejně jako její kvalita či měření odběru, je poměrně komplikovanou záležitostí.

V posledních čtyřech letech solární daň prudce vzrostla

Jak už bylo řečeno, kritériem soutěže na nákup obchodní složky elektřiny je nejnižší cena. U této obchodní nebo též silové energie (vyjadřované v MWh) se z hlediska zákazníka, tedy Českých drah, skládá cena ze součinnosti ceny na burze PXE

v eurech, kurzu ČNB a indexu obchodníka, který je každoročně soutěžen podle zákona o veřejných zakázkách. Cena za distribuční část se skládá z plateb za rezervaci příkonu odběrného místa, systémové služby, přenos elektrické energie, za činnost operátora trhu a příspěvku na obnovitelné zdroje, hlavně na fotovoltaiku.

Výkon odběrného místa se měří ve čtvrt hodinových hodnotách, přičemž se hodnotí vždy nejvyšší hodnota v příslušném měsíci. České dráhy ve svém odběru pokrývají i spotřebu ostatních dopravců, kteří používají k dopravě a přepravě elektrická hnací vozidla. Spotřebovaná elektrická energie je na jednotlivých odběrných místech rozpočítávána všem dopravcům podle stanovených

hodnot měrné spotřeby. A to už se dostáváme k celkovému odběru trakční elektrické energie a k onomu astronomického příspěvku na obnovitelné zdroje. Z každé MWh odvádíme 583 korun na obnovitelné zdroje – ať chceme, nebo ne chceme. Mimochodem, ještě v roce 2010 to bylo 166 korun za jedné MWh a v roce 2009 pouze 52 korun. V poslední době tedy došlo k prudkému nárůstu.

Bránit se můžeme jenom s pomocí státu

Mohou se České dráhy vůbec proti těmto platbám nějak bránit? Jediné pomocí tlaku na změnu legislativy. Připomeňme, že to byli poslanci a senátoři, kteří před sedmi lety přijali zákon na podporu stavitelů a provozovatelů solárních elektráren, ve kterém se stát zavázal kompenzovat jim náklady na pořízení fotovoltaiky. Jak to bylo zneužito, jsme již četli mnohokrát. Státní orgány by se nyní měly snažit, aby elektřina z obnovitelných zdrojů byla začleněna do přenosové soustavy co nejefektivněji a nezpůsobovala nežádoucí stavy. A aby výrobci elektřiny z obnovitelných zdrojů se na nákladech z těchto nežádoucích stavů přiměřeně podíleli.

MARTIN NAVRÁTIL

NEJVĚTŠÍ PLÁTCI SOLÁRNÍ DANĚ V ČR V ROCE 2013

1. České dráhy	682 milionů Kč
2. Unipetrol	641,5 milionu Kč
3. ArcelorMittal Ostrava	577 milionů Kč
4. Třinecké železářny	398,4 milionu Kč
5. OKD	397 milionů Kč



RSM: Přestavba nádraží v Břeclavi je v polovině

Nádraží v Břeclavi je dnes významnou uzlovou železniční stanicí ležící na styku 1. a 2. tranzitního koridoru a hranicích tří států – České republiky, Slovenské republiky a Rakouska. Podle průměrné denní frekvence, bezmála 11 tisíc cestujících, se jedná o stanici na 13. místě v pořadí výpravních budov spravovaných Českými drahami.

Příští rok uplyne již 175 let od významné historické události. První řádný vlak vedený parní lokomotivou přijel do Břeclavi jako do první české, resp. moravské stanice dne 6. června 1839. Objekt výpravní budovy a přilehlá restaurace byly postaveny po roce 1840 podle projektu vídeňského architekta Antonína Jünlinga. V průběhu let došlo k dílčím stavebním úpravám, poslední rekonstrukce proběhla před 50 lety. V rámci těchto stavebních úprav došlo k totálnímu architektonickému znehodnocení celého uličního průčelí. Budova



Pohled do budoucnosti. FOTO RSM BRNO

ztratila původní historický výraz a charakter. Komplexní rekonstrukce výpravní budovy, kterou od roku 2010 připravuje Regionální správa majetku Brno, byla rozdělena do dvou etap.

První etapa skončila

V první etapě, která byla zrealizována v roce 2011, došlo k vybudování nových přípojek inženýrských sítí, kompletně byly zrekonstruovány (kritizované) veřej-

né záchody, které nyní splňují nejpřísnější podmínky pro užívání osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Byly provedeny také stavební úpravy části podchodu v majetku Českých drah, a to včetně přístupového schodiště. Správa železniční dopravní cesty zrekonstruovala svá nástupiště a část podchodu v letech 2008–10. Dalo by se říci, že součástí první etapy byla i úprava nádražní restaurace (s typickým železničním interiérem), která byla zkolaudována letos v lednu a následně uvedena do provozu.

Do druhé etapy chystáme společný postup s městem

Plánovaná druhá etapa vyžaduje částečnou rekonstrukci krovu, výměnu střešního pláště, zateplení fasády, kompletní výměnu otvorů a výstavbu chodníků. Dále je nutné provedení nové hydroizolace svislých konstrukcí a veškerých vnitřních inženýrských sítí. Neekono-



Nádraží v roce 1923. FOTO ARCHIV ČD

mický dálkový zdroj vytápění bude nahrazen dvěma menšími plynovými kotelny. Chystají se také dispoziční změny, které zajistí lepší fungování pracovišť, vybudování jednotného centra odbavení cestujících, včetně nového informačního systému. Součástí této etapy rekonstrukce bude i výstavba krytého vstupního koridoru ze strany budovaného přestupního terminálu Integrovaného dopravního systému Jihomorav-

ského kraje (IDS JmK), který bude zároveň sloužit jako čekací prostor pro cestující s řadou komerčních aktivit.

Po dohodě se zastupitelstvem Břeclavi bude průčelí výpravní budovy řešeno v historizujícím stylu tak, aby alespoň tato dominantní část objektu navozovala dojem původní neoklasicistní historické podoby. Stavební povolení bylo vydáno Drážním úřadem ke konci roku 2012. V průběhu přípravy stavby České dráhy svůj projekt koordinovaly s projektem města na vybudování přestupního terminálu IDS JmK, který v sobě zahrnuje silnice, nástupiště, přístřešky, chodníky, nový informační a kamerový systém, protihluková opatření, osvětlení, přeložky sítí a náhradní výsadbu. Největší koordinace je třeba u přechodu cestujících z terminálu do odbavovací haly. O termínu zahájení stavebních prací se ještě povedou jednání.

VLADIMÍR ČEVELA

Evropské peníze zachraňují koleje v Rumunsku

Podobně jako ostatní země střední a východní Evropy také Rumunsko využívá evropských strukturálních fondů na rozvoj veřejné dopravy. Už bylo také na čase, protože národní železniční společnost CFR zanedbávala nezbytnou údržbu a opravy. Na konci roku 2011 platilo údajně 462 rychlostních omezení na celé síti. Postupně se snižovaly maximální rychlosti i délky tras s maximální povolenou rychlostí.

Miliardy eur nejen do koridorů

V rámci Operačního programu Doprava na období 2007–2013 Rumunsko disponuje více než dvěma miliardami eur na investice rozvoje kolejev dopravy. Klíčová byla modernizace čtvrtého panevropského koridoru, který vede zemí od západu na východ. Severní větev koridoru prochází městy Arad, Brašov a Bukurešť s ukončením v Constanci u Černého moře, zatímco jižní větev protíná města Timisoara a Craiova přes nový most přes Dunaj v Calafatu. Modernizace severní větve zahrnuje úseky Bukurešť – Campina, Bukurešť – Constanca a Campina – Predeal. Další renovované úseky se nacházejí v Transylvánii, ale také mezi Brašovem a maďarsko-rumunskou hranicí. V nejbližším období se uvažuje o třech dalších významných traťových úsecích, kde po uzavření výběrových řízení již byly podepsány téměř všechny smlouvy na stavební práce.

Na rozvoj železnice v regionu okolo Constance na břehu Černého moře byla vyčleněna částka 17 milionů eur. Železniční tratě a vlečky v přímořské oblasti čítají kolem 300 kilometrů, z toho 80 kilometrů je elektrizovaných. Přípravovaný projekt se týká navýšení kapacity železniční dopravy v celé přístavní oblasti. Dalším úkolem je také modernizace železničních stanic. V několika etapách, za využití různých způsobů financování, již bylo modernizováno na dvacet nádraží. Projekt týkající se rekonstrukce dalších 16 železničních stanic bude financován prostřednictvím evropských peněz, přičemž náklady na modernizaci se odhadují na 176 milionů eur.

Bukurešť v současné době zpracovává velký projekt na výstavbu nové linky metra číslo 5, která bude mít 27 stanic.

Comeback tramvají

Na lepší časy se blýská i v tramvajové dopravě. Ještě nedávno jezdily tramvaje v patnácti rumunských městech. Například Constanca a Brašov se tohoto druhu dopravy vzdaly v roce 2005. V současné době je městská kolejová doprava zachována v jedenácti rumunských městech a například Arad, Oradea či Temešvár investovaly významné finanční prostředky do modernizace tramvajových tratí. Většina těchto prostředků přišla v průběhu posledních dvou let



OBRAT K LEPŠÍMU? Po letech šetření se do rumunských tratí opět investuje – také díky pomoci z EU.

FOTO ANDREJ HOFFMAN

Po několika letech nečinnosti, kdy se neprováděly žádné důležité stavební práce na infrastruktuře rumunských železnic a dokonce se šetřilo i na její základní údržbě, byla v roce 2011 zahájena řada významných projektů. Může za to finanční podpora z evropských dotačních programů i úvěry z Evropské investiční banky. Modernizuje se i tramvajová síť.



Železniční infrastruktura prochází modernizací. FOTO WIKIPEDIA/STEFAN BICHLER



V Bukurešti se rozrostla tramvajová síť. FOTO WIKIPEDIA/STEFAN PUSCASU



V roce 2016 bude otevřena další linka metra. FOTO WIKIPEDIA/ANDREI STROE

z evropských strukturálních fondů. Někde se ale využily i úvěry z Evropské investiční banky. Například v hlavní město Bukurešti byla od roku 2001 obnovena více než polovina tramvajových tras v délce 143 km a současně byly postupně modernizovány čtyři vozovny.

Bukurešť v současné době zpracovává velký projekt na výstavbu nové linky metra číslo 5, která bude mít 27 stanic na trati dlouhé 17 kilometrů. Celá trasa – rozdělená na dva úseky – má být dokončena v roce 2016, resp. 2018. Práce na prvním úseku byly zahájeny v roce 2011. Celkové náklady na tento projekt činí 1,45 miliard eur. Projekt je částečně financován z úvěru ve výši 370 milionů eur z Evropské investiční banky. Na rozdíl od jiných zemí (např. sousedního Bulharska) je bukurešťské metro spravováno společností spadající přímo pod ministerstvo

dopravy, a proto nemůže získat přístup ke strukturálním fondům.

Příměstská železnice zatím prohrává s midibusy

Příměstská železniční doprava v Rumunsku je stále málo rozvinutá, a to navzdory skutečnosti, že ve většině příměstských oblastí existují železniční tratě, které by mohly převzít část regionálního provozu – pokud by ovšem byly řádně spravovány a modernizovány. Přesto mnohé z těchto tras jsou dnes uzavřené a zdevastované. Spojení mezi velkými městy a menšími sídly kolem nich je z větší části zajišťováno minibusy, které nemožou zajistit potřebný komfort.

Přesto existuje mnoho projektů, které předpokládají znovuzprovoznění těchto tras. Jsou iniciovány buď nevládními sdruženími, nebo orgány veřejné správy.

Ministerstvo dopravy oznámilo řadu projektů pro bukurešťskou aglomeraci, podle kterých by hlavní město mělo využít své železniční síť. Projekty zahrnují nejen bývalé průmyslové tratě a vlečky, ale i standardní tratě, na nichž je zabezpečována osobní doprava. Příměstskou kolejovou dopravu by chtěla zavést i další města jako Temešvár, Cluj nebo Sibiu.

Přes všechny dobré zprávy o financování infrastruktury rumunské železnice zůstává hospodářská a finanční situace společnosti CFR obtížná. K naplnění dohody mezi rumunskou vládou a Mezinárodním měnovým fondem, které se týká ekonomických programů, byla národní železniční firma CFR nucena snížit délku svých tratí z 20 120 na 15 500 kilometrů. Některé trasy byly opuštěny, jiné se provoz převedl do soukromých rukou.

HALINA MARŠÁLKOVÁ

Obří pokuta pro SNCF za omezování soutěže

Francouzský Úřad na ochranu hospodářské soutěže udělil státní železniční společnosti SNCF pokutu ve výši 61 milionů eur (asi 1,6 miliardy korun). Důvodem je, že SNCF omezovala přístup na trh novými konkurentům v nákladní dopravě a získávala důvěrné informace o konkurentech díky provozovateli francouzské železniční infrastruktury RFF. Ten je sice formálně nezávislý, ale fakticky jsou obě společnosti vlastnický propojené. Takže například vedení SNCF dobře vědělo o objednávkách tras a nahlíželo do obchodních materiálů týkajících se konkurence. Dokázaly to policejní prohlídky v budovách francouzského dopravce.

Objednaná dopravní cesta zůstává nevyužitá

Využití vlečkových kolejí a překládkových terminálů třetími subjekty ovlivňovala SNCF tím, že poskytovala nedosta-



BOJ. Zneužíval národní dopravce informace od RFF?

FOTO WIKIPEDIA/JULIENSFC

tečné informace. SNCF zneužívala svého dominantního postavení i tak, že si často rezervovala dopravní cestu, které pak vůbec nevyužila. A to jen aby zabránila, aby trasy nepoužil jiný železniční dopravce. To následně vedlo k tomu, že se

některých výběrových řízení ostatní železniční dopravci raději neúčastňovali. V jiných případech museli další dopravci využít jiných tratí, čímž vznikaly vícenásledky. Došlo i k případům, kdy už slíbené přepravy nemohly být realizovány.

Přijde do roku a půl náprava?

Na základě svých zjištění Úřad na ochranu hospodářské soutěže stanovil SNCF povinnost, aby v příštích osmnácti měsících vypracovala postup, který spolehlivě zjistí všechny finanční náklady potřebné v železniční nákladní dopravě. V následujících třech letech pak musí jednoznačně zajistit, že ceny, které jsou nabízeny zákazníkům, skutečně pokrývají náklady a nejsou dumpingové nebo naopak přemrštěné.

Mezi důležité podklady, na základě kterých Úřad pro ochranu hospodářské soutěže rozhodl, patřily informace a materiály od společnosti Euro Cargo Rail. Tento soukromý operátor je dceřinou společností firmy DB Shenker Rail. Otázkou zůstává, zda výrok Úřadu na ochranu hospodářské soutěže bude mít léčebné účinky, nebo zda pokuta jen zvětší již tak vysoký deficit SNCF, který stejně uhradí francouzský stát.

STANISLAV HÁJEK

KRÁTCE

FRANCIE/NĚMECKO

Spojení z Frankfurtu do Marseille zabralo

Národní dopravci Německa a Francie DB a SNCF si pochvalují roční provoz přímého vysokorychlostního spojení Frankfurtu nad Mohanem s Marseille na pobřeží Středozemního moře. Během prvního roku tato linka přepravila 150 tisíc cestujících, což předčilo očekávání obou drah. Na linku jsou nasazeny komfortní patrové vlaky TGV Euroduplex. Vlak urazí trať mezi oběma městy za 7 a tři čtvrtě hodiny.

MAĎARSKO

Gysev používá vlastní informační systém

Rakousko-maďarská železniční společnost Gysev/Raaberbahn od dubna letošního roku používá na svých vlakových spojích moderní informační systém pro cestující. Jedná se o vlastní vývoj i výrobu nové informační technologie na základě internetového připojení s využitím dat z GPS. Pro cestující to znamená dostávat nejrýchlejší a reálné informace o jízdě vlaků a přípojkách v následujících stanicích, jakož i informace o přesné rychlosti a poloze vlaku. Novinkou je i zobrazení autobusových přípojků na obrazovkách.

RUSKO

Dohoda o nákupu elektrických lokomotiv

Ruská společnost RŽD podepsala s konsorciem Siemens a Sinara memorandum o budoucí koupi až 350 nových elektrických lokomotiv. Koňčnou smlouvu na dodávku vozidel strany podepíše v průběhu příštího roku. Čtyřnápravové více-systémové elektrické lokomotivy by se měly vyrábět v provozovně německo-ruské firmy Uraliskije Lokomotivy v Jekatěrinburgu nejpozději do roku 2020. Údržbu nových strojů by také prováděla dodávající firma.

SLOVENSKO

ZSSK loni přepravila 43 milionů cestujících

Za rok 2012 přepravila společnost ZSSK 43 milionů cestujících. Na každého obyvatele Slovenska tak statisticky připadá asi 8 cest vlakem za rok. Z východu Slovenska do Bratislavy bylo přepraveno asi 460 tisíc cestujících, což teoreticky znamená, že do Bratislavy byly převezeny dvakrát celé Košice. Z celkového počtu zákazníků využilo 39 milionů cestujících nějakou slevu. Průměrný věk cestujících je 37 let, 60 procent zákazníků ZSSK připadá na obyvatele měst, zatímco z venkova pochází 40 procent.

POLSKO

Interoperabilita pro šestý evropský koridor

V současné době se připravuje systém Interflo 450, řešení ERTMS pro 450 km dlouhý traťový úsek Varšava – Gdyně, který spojuje polské hlavní město s Baltem. Realizace tohoto projektu zajistí interoperabilitu v celé severní oblasti šestého panevropského dopravního koridoru, především dopravu vlaků z severovýchodních států přes Gdyni do České republiky a na Slovensko. Zakázku směřující polské železnice PKP Polskie Linie Kolejowe na konsorcium Bombardier Transportation Polska, Thales Polska a Nokia-Siemens. Celkové náklady mají činit asi 115 milionů eur (2,9 miliardy korun), z toho 53 milionů eur připadá na firmu Bombardier. Projekt bude realizován během dvou let.

ŠVÝCARSKO

Vyhodnocení kvality na S-Bahnu v Curychu

SBB zaplatí organizátorovi curyšské integrované dopravy ZVV pokutu 87 tisíc švýcarských franků za nesplnění požadavků souvisejících s provozem tamního S-Bahnu v roce 2012. Předloni přitom dosáhla tato sanke 250 tisíc franků. Smlouva mezi SBB a ZVV zahrnuje čtyři hodnocené oblasti, na kterých je závislé, zda SBB dostane prémii či naopak zaplatí pokutu. Hodnotí se spolehlivost a přesnost provozu, čistota stanic a souprav, spokojenost cestujících a informování o mimořádnostech.

(PeŠT, gak, zh)

Poslední Štokr z Plzně jako vrchol škodovské parní školy

Píše se 31. květen roku 1958. Na dvoukolejné železniční trati z Plzně na Prahu, na svahu u tratě v oblasti plzeňského Bukovce, cvakají spouště fotoaparátů. Na kolejích pózuje nablýskaná černá parní lokomotiva s červenými ozdobnými linkami a s červenou cedulkou, na které jsou bílé číslice: 556.0510. Předek lokomotivy zdobí kytice a cedule s nápisem: Poslední parní lokomotiva vyrobená v Leninových závodech v Plzni.



UNIKLY ZKÁZE. Většina parních lokomotiv skončila v kovošrotu. Některé krasavice ale můžeme obdivovat i dnes. FOTO AUTOR

Před 55 lety se uzavřela dodávka parních lokomotiv pro Československé státní dráhy. Plzeňská Škodovka, dříve Závody V. I. Lenina, je produkovala v letech 1951–58 v počtu 510 kusů. Řada 556.0 byla první nejen v počtu vyrobených lokomotiv, ale představovala i konstrukční vrchol v parní trakci. Světové úroveň dosáhla zejména kotlem se spalovací komorou, natřásacími rošty, varníkem a mechanickým příkládačem. ČSD za jednu lokomotivu s mohutným pětínápravovým tendrem zaplatily téměř 912 tisíc korun.

Obdivuhodná konstrukce i síla

Lokomotivy této řady dosáhly při zkušebních jízdách výkonu až 1 620 kW a tažné síly na háku až 220 kN. Vlaky o váze přes 4 tisíce tun jim nečinily problémy, a tak

se objevovaly na nákladních vlcích těžké tonáže (třeba tři stroje na vlaku: byly to přípřeže a postrky). Jejich doménou byla nákladní doprava pro tehdejší socialistické národní hospodářství, prosluly zejména v těžkotónážním hnutí, ale také se objevily i v čelech vlaků osobních. Jedna lokomotiva na rovině utáhla zátěž 1 200 tun rychlostí 80 km/h.

Překvapující byly trakční vlastnosti stroje. Dokonalá adheze, vyrovnanost výkonových možností parního kotle vytvořily z této lokomotivy vynikající hna-

ci vozidlo schopné zvládat vysoké dopravní požadavky. S těmito parními lokomotivami vrcholil u nás v roce 1958 parní provoz co do objemu výkonů i co do spotřeby paliva. Někteří strojvedoucí se snažili převážet zátěž nad normu a vytvořili tak řadu rekordů. Vrcholem byla přeprava z 25. října 1958 z Ostravy do Přerova. Vlak vážil 7 392 tun, měl 108 čtyřnápravových vozů a byl 1 500 m dlouhý. Vpředu byla lokomotiva 556.0498 a vzadu 556.0189. Obě lokomotivy byly vybaveny bezdrátovým spojením.

Lokomotivy samozřejmě nemohly být po celou dobu své výroby jednotné. Prvních 146 kusů mělo běhouny s valivými ložisky SKF, od čísla 161 výše dostaly všechny stroje na pravé straně ještě jeden kompresor s jedním parním válcem, na mnohé byl dosazen ofukovač sazí pecní trubkovnice. Dále například prvních 80 lokomotiv mělo normální kouřové plechy, které se ale později zjednodušily. Kromě toho lokomotivní personál postupně přicházel s požadavky na další drobné úpravy.

Parní mohykán

Poslední parní lokomotiva, kterou vyrobili v plzeňské Škodovce (dříve Závody V. I. Lenina), stojí na vedlejším snímku zcela vpravo. Ještě můžete rozestat zbytky po tabulce z ceremoniálu z května 1958, kdy stroj mířil do provozu. Vedle lokomotivy stojí Kremák, dále Čtyřkolák a zcela vlevo Velký bejček. Snímek pochází z depa v Lužné u Rakovníka z doby, kdy tu ještě nefungovalo historické muzeum.

Naposledy v provozu

Stroje této řady jezdily po tratích ČSD tři desítky let a v mnoha depech byly posledními parními lokomotivami nasazovanými do pravidelného provozu. V zimě 1981 stroje 556.0238 a 361 jezdily z pražských Vršovců zatápět rozlehlou budovu smíchovského nádraží, když byla tamní kotelná v havarijním stavu. V Sokolově dojel poslední vlak s touto lokomotivou (556.0304) 11. července 1981 na trati Sokolov – Karlovy Vary – Ostrov. Poslední pravidelný výkon libereckého stroje 556.042 byl v neděli 1. června 1980 krátce před poledním, když vjel na své domovské nádraží z Hrádku nad Nisou s tisícitunovým vlakem sestaveným z třinácti výspných vozů plně naložených pískem.

Už v roce 1973 se psalo, že lokomotivy řady 556.0 končí. Opravdu se potom tyto krásné stroje odvážely do kovošrotů, kde je rozřezal autogen. Ve vrcholném období parního provozu ovšem tyto lokomotivy představovaly to nejlepší, co bylo u nás na železnici k dispozici. Jejich výkony a výsledky se sledovaly i v cizině. Traďuje se, že zahraniční konkurence dokonce nechávala lokomotivy v přechodových stanicích úmyslně zastavovat před jezdovými návěstidly na stoupaní, aby si je jejich pracovníci mohli pořádně vyzkoušet a prohlédnout. Takový o ně byl zájem! **JAN DVORÁK**

INZERCE



ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h



Česká republika

Františkovy Lázně, LH Dr. Adler ***

Vyzkoušejte Františkovy Lázně 1. 6.–1. 9. 2013

7 nocí se snídaní, 5 lehkých lázeňských procedur, neomezený vstup do Aquafora po–pá 9–21 hod., prohlídka města s průvodcem, ochutnávka lázeňských oplatek a líčků, kulturní akce za zvýhodněnou cenu nebo zdarma

Cena: 6 990 Kč/osoba/pobyt



Česká republika

Jeseníky, Priessnitzovy léčebné lázně, LD Priessnitz

Dotek Indonésie 3. 5.–30. 5. 2013

2 noci s polopenzí, 1x koupel lotosová + perličková – je vhodná pro harmonizaci těla, 1x jávská masáž (60 min.) – je výjimečná svým velmi silným tlakem působícím na sval, až dojde k jeho celkovému uvolnění a následné relaxaci, 1x terapie vulkanickými kameny (90 min.) – prohřívání bodů na těle a jemné masírování pomocí teplých kamenů

Bonus: v den příjezdu k večeri thajský koktejl, 2x saunový svět – volný vstup během pobytu, zapůjčení županu na celou dobu pobytu

Cena: 4 495 Kč/osoba/pobyt



Česká republika

Liberec, hotel Centrum Babylon ****

Máj, měsíc lásky – ROMANTIKA 1. 5.–31. 5. 2013

2 noci s polopenzí, romantická večeře při svíčkách v restauraci Luxor, neomezený pobyt v aquaparku, lunaparku, iqparku po celou dobu pobytu, 1x vstup do solno-jodové jeskyně, jednorázový vstup na neomezenou dobu do wellness Centra Babylon, bowling každé dopoledne 10–12 hod. na 1 h /pokoj (po předchozí rezervaci)

Cena: 3 150 Kč/osoba/pobyt



Česká republika

Luhačovice, hotel Pohoda ****

Rodinná pohoda 2. 6.–29. 9. 2013

7 nocí s polopenzí, 1x polodenní výlet zoo Lešná, 1x 30 min. s hotelovým fotografem, 1x CD min. 10 fotografií, 1x soutěž v minigolfu, 1x dětská diskotéka a taneční večer. Relaxační program: pro dámy: 1x Kleopatřina koupel se zábalem, 1x čokoládová masáž se zábalem, 1x čokoládová nebo levandulová pleťová maska; pro pány: 1x pivní koupel se zábalem, 1x pivní peeling, 1x energizující masáž zad a šíje. Volný vstup do wellness.

Cena: 8 990 Kč/os./pobyt, AŽ 2 DĚTI DO 12 LET ZDARMA!!!

Pobyt pro děti bez nároku na vlastní pokoj a relaxační program



Itálie

Sicílie – kouzelný ostrov slunce

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd, 29. 8.–11. 9. 2013/9. 9.–23. 9. 2013

9x (10x) ubytování, 4x místenka, 2x lehátko T4 včetně příplatku k jízdence FIP, služby vedoucího zájezdu. Navštívíme to nejzajímavější – po cestě tam i zpět Řím, nejvyšší evropskou sopku Etnu, krásné situované pobřeží letovisko Taormina, ostrov Vulcano se známými a vyhledávanými bahenními lázněmi, město Agrigento, městečko Cefalu a Palermo.

Cena: 8 990 Kč



Itálie

Itálie – zelený ostrov Ischia

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd, 11. 10.–20. 10. 2013

7 nocí s polopenzí, 4x místenka, vstup do hotelových termálních bazénů, 2x lístek na trajekt, transfer, půldenní okruh ostrovem, dárek, služby vedoucího zájezdu. Pojeďte s námi poznávat a relaxovat!

Cena: 8 990 Kč



CHLOUBA TRATĚ. Letos se na úzkokolejně Osoblazce můžete svézt modernizovanou soupravou.

FOTO AUTOR (3X)

Zaměstnanci na Osoblazce pečují o omlazenou mašinku

Jedinou úzkorozchodnou trať, na které provozují dopravu České dráhy, najdete ve Slezsku – v poměrně opuštěném koutu republiky nedaleko polských hranic. Podívali jsme se za našimi zaměstnanci, kteří se tu starají o pravidelný provoz, který svým charakterem připomíná tak trochu nostalgické jízdy. Jejich cílem je, aby se zde cestující cítili stejně dobře jako třeba v moderním vlaku na koridoru.

Na dvacet kilometrů dlouhé trati spojující Třemešnou ve Slezsku a Osoblahu zabezpečuje dopravu jedna turnusová lokomotiva s přívěsným vozem. Obě vozidla nedávno prošla zásadní modernizací, takže vypadají jako nová. Však jsou na ně zdejší zaměstnanci Českých drah náležitě hrdí. „Nemáme sice už tolik cestujících jako v minulosti, ale ve špičkách pracovních dní jezdíme slušně obsazení. Totéž platí pro jarní a letní víkendy, to někdy musíme posílat vlak dalším přívěsným vozem,“ říká Jan Židek, který má osoblazské depo, které vypadá jako z pohádek o mašinkách, na povel.

Nový motor má nižší spotřebu
Motorová lokomotiva 705.913, která prošla modernizací, byla vyrobena v roce 1958. Zásadní změna spočívá ve výměně pohonné jednotky a také obou stanovišť strojvedoucího. „Dnes můžeme lokomotivu i přívěsný vůz považovat za zcela moderní vozidla. Na původní stroje odkazuje především vnější obal a retro



Strojvedoucí si na nové stanoviště rychle zvyklí.



Hlavní výhodou zmodernizované lokomotivy je nový ekologický motor.

nátěr. „Lokomotiva byla navíc osazena ekologickým a úsporným vznětovým šestiválcovým motorem Tedom M1.2C M64oS namísto původního těžkého motoru ČKD 12V 170 DR. Nový šestiválec má až o padesát procent nižší spotřebu, byť je výkonově takřka shodný s tím původním, který se mimochodem používal i do starých motorových vozů řady 830,“ informuje Jan Židek.

Vysvětluje nám ještě, že úředně depo náleží pod bohumínskou provozní jednotku DKV Olomouc a že kromě zmodernizované soupravy tu mají ještě tři lokomotivy a čtyři přívěsné vozy sloužící jako rezerva. Ty už se ale modernizovat nebudou, protože do provozu se nasazují jen výjimečně, například když zmodernizovaný stroj potřebuje nezbytnou údržbu. Další investiční náklady na „omlazení“

Obsluha stroje 913 je naprosto bezproblémová a hlavně výrazně tišší než u jeho sourozenců se starými motory.

vozidlového parku by tedy nebyly ekonomické. Kromě toho dvě lokomotivy 916 a 917 dnes slouží jen jako zdroj na náhradní díly.

Strojvedoucí si zvykají na tlačítko bdělosti

Na úzkokolejně Osoblazce se pravidelně střídají čtyři strojvedoucí 365 dní v roce. Jeden z nich, Marek Florián, potvrzuje naprostou spokojenost s modernizovanou lokomotivou. „Obsluha stroje 913 je naprosto bezproblémová a hlavně výrazně tišší než u jeho sourozenců se starými motory. Na těch se ostatně pořád něco spravovalo a nebylo výjimkou, že jsme zůstali stát někde na trati kvůli špatnému chlazení nebo mazání. To nyní zcela odpadlo. Vytratil se i typický zápach po naftě a oleji a stanoviště je na úrovni dnešní doby,“ libuje si.

Na obou stanovištích stroje 913 najdeme moderní sofistikované pracoviště vybavené palubním počítačem a moder-

ními ovládacími prvky. Zevnitř lokomotiva vůbec nevypadá, že byla vyrobena v roce 1958. „Na modernizovaném stroji používáme nově tlačítko bdělosti, což je poněkud nezvyklé oproti původnímu klasickému provedení, kde nebylo k dispozici. Je to určitá daň za pěkné pracovní prostředí,“ směje se Marek Florián. „Výborným pomocníkem je palubní počítač, ve kterém se mohu podívat do historie závad vozidla. Tedy nejen kdy jsem měl sám nějaké problémy, ale s čím se potýkali například kolegové. Mám tak dokonalý přehled, podobně jako kolegové, jak lokomotiva funguje, což je patrně asi ten největší přínos,“ vysvětluje strojvedoucí.

Textil místo koženky

A co ocení na modernizované soupravě cestující? Určitě nové textilní potahy na sedáčkách, které už v zimě nestudí a v létě nelepí jako původní koženkové. Navíc teď mají k dispozici moderní informační systém znázorňující jméno příští stanice či zastávky. „Jezdíme ke všem spěšným vlakům spojujícím Ostravu s Jeseníkem, kde jsou nasazeny modernizované soupravy. Chceme, aby se naši zakazníci při přestupu na malý vlak cítili stejně dobře jako ve velkém vlaku, kterým právě přijeli,“ vysvětluje vrchní přednost DKV Olomouc Dušan Tylich, který díky své funkci vlastně také patří mezi naše lidi na Osoblazce.

MARTIN HARÁK



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

POŠTA

CityElefanty na dálkové spoje určité patří...

Dovolte mi, abych se vyjádřil ke spoji R 1484, kterým jsem nedávno jel z Ostravy do Prahy. Byl jsem velmi mile překvapen, když k nástupišti ve Vítkovicích přijel CityElefant. S tímto vozidlem jsem měl již dříve velmi dobré zkušenosti při svých cestách do Opavy. Při srovnání s ostatními dopravci – a zejména podle mě otřesným LEO Expressem – z toho vychází CityElefant o 1 000 procent lépe, zejména z hlediska místa pro nohy. Také jsem ocenil stálou teplotu a příjemné prostředí. Ještě bych rád dodal, že s Jančurovými vlaky nejezdím, protože tohoto „mediálního uplakánka“ nesnáším. Ve vašem CityElefantu jsem měl příjemnou cestu a přitom jsem vůbec nepotřeboval se čtyři hodiny prolévat kávu a cpát dortíky. Aspoň jsem pak neměl problémy se zvednout. Doufám, že CityElefant na této trati již zůstane. **JIŘÍ BEILNER**

...ale v příměstské dopravě jsou vhodnější



Dočetl jsem se, že České dráhy nasazují o víkendech CityElefanty jako rychlíky. Na první pohled to vypadá jako příznivá zpráva pro cestující. Jenže jednotky CityElefant jsou především určeny pro příměstskou dopravu a podle toho jsou i vybaveny. Sám jsem si cestu vyzkoušel, když jsem touto jednotkou cestoval dne 1. dubna na vlaku 1484 Třinec – Praha. Vlak byl veden jednou jednotkou, což mi přišlo kapacitně málo. Cestující stáli na přístavcích i ve vstupech do vozidla. Jednotka má jen nízké poličky na zavazadla, takže objemná zavazadla byla na zemi. Na přístavcích, kde jsou rovněž místa k sezení, nejsou ani tyto odkládací poličky. Pokud se týká doby jízdy, jednotka se bez problému vyrovnala rychlíku. Jak jste sami upozornili, přeprava jízdních kol je také problematická. Z těchto důvodů si myslím, že CityElefant je vhodný v první řadě pro příměstskou dopravu, nikoli pro dálkovou. **STANISLAV HÁJEK**

Setkání maturantů po padesáti letech

V letošním roce uplyne půl století od maturity studentů 4.2 ročníku 1959–1963 Střední průmyslové školy železniční v Děčíně na Komenského náměstí. Studenti – dnes už samozřejmě dědové a babičky – si maturitu připomínají každoročním setkáním. To letošní se uskuteční 24. května od 11 hodin v penzionu Andy v Děčíně. Převážná většina absolventů nastoupila po škole do provozní funkce výpravčí, po získání praxe pak postupovali do vyšších řídicích a odborných funkcí u Československých státních drah. Několik jich šlo studovat vysokou školu a jen pár „odrodilců“ spojilo svou životní dráhu s jiným zaměstnáním než u ČSD. Není proto divu, že na setkání se vždy hovoří v první řadě o železnici, o současném dění i o výhledu do budoucna.

Za padesát let bohužel naše řady prodlíží, již deset z celkového počtu 33 se letošního setkání nedožilo. Ubylo také oblíbených kantorů. Za třídního profesora jsme měli vynikajícího profesora, doslova „druhého tátu“, Václava Ryšavého. Opravdovými profesionály byli učitelé odborných předmětů – Kloubec (dopravák), Horčíčka (komerčák), Nováček (železniční zeměpis) a Svoboda (sdělovací a zabezpečovací technika). Jsme velmi rádi, že nás pravidelně navštěvuje milovaná profesorka českého jazyka Alenka Šejblová-Bílá. Chováme se k ní jako k zastupující třídní. Na schůzky také ráda dochází profesorka L. Härtlová. Co ještě říci na závěr k tomuto kulatému výročí? Všem dosud žijícím přeji hodně zdraví a osobní pohody. Ať si ještě hodně let mohou společně připomínat svá školní léta.

JOSEF HELC

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

KŘÍŽOVKA

S. J. Lec (1909–1966) – polský satirik, básník, aforista: NEVOLEJ V NOCI O POMOC. ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: IKAT, AMAT	BĚLOVESKÁ KYSELKA	PATŘÍČÍ KOJLOVI	ZASKLÍVAČ OKEN	UPEVNIT POMOCÍ KOTVY	DÁVKY STÁTU	OBYVATELÉ SLEZSKÉHO MĚSTA	STÁT USA	AKADEMICKÁ ZKRATKA	SEDNOUTI	OTEC	NESLUŠNÉ JÍST	JMÉNO HERCE LACKOVIČE	INDIÁNSKÁ DÝMKA	OCELEK	ZBAVENÁ LISTÍ	MUŽSKÝ HLAS
NÁZEV ŘÍMSKÉ DESÍTKY				JMÉNO ZPĚVÁKA JÜRGENSE		TRUMF V BRIDŽI				DOBŘÝ NÁPOJ			SEVERSKÝ PŘEZVÝ-KÁVEČ			
OPRAVNÁ LODI				MYS (KNIZNĚ)		KOVBOJSKÉ POTŘEBY				SPZ LITOMĚRIC			STAVEBNÍ IZOLAČNÍ LEPENKA			
ANGLICKY VŠECHNO				TA DRUHÁ		INDONÉSKÁ JEDN. HMOT.				KÓD LETIŠTĚ ATLANTA			PREZENT			
				POPELAVÁ		ÚSPĚCH				ODEV (KNÍŽ. SLOV.)			OSAMOCENÍ			
ZAHRADNÍ NÁDOBA					NÁZEV PLANĚTKY			ODLIŠNĚ (SLOV)				FRANCOUZSKÝ REVOLUCIONÁŘ				
VELKÉ MOUCHY					MEZINÁRODNÍ KÓD NAMIBIE			PŘÍBUZNÁ				PATŘÍČÍ EMÉ				
SPÁR					EPOCHA			ZPŮSOB BARVENÍ TKANIN				OBR				

Dostupné pouze v tištěné podobě

Po stopách zaniklých vleček v pražských údolích



MILBOČEPY. Prokopská a Dalejská údolí dnes představují vyhledávané rekreační oblast, jež již před několika desetiletími let tu přitom panoval náhlý průmyslový ruch.

FOTOGRAFIE: JIŘÍ ŠTĚPÁNEK

Víte, kolem kterého potoka bylo nejvíce železničních vleček na našem území? Znalci určitě tuší, protože potoků s mnoha vlečkami po jejich březích či na mostech přes ně u nás není mnoho. Tento potok se jmenuje Dalejský, pramení v Chráštanech a po více než třinácti kilometrech ústí zleva do Vltavy na území Prahy. A vleček kolem něj bylo jedenáct! Bohužel z vleček zbyla torza, stejně jako z podnikových malodrážních železničních sítí.

V 70. letech jsme zde při šoulačce chodili po pražcích a při honech na drobnou zvěř se stávalo na stanovištích podél tratě a zdravili jsme se vzájemně se strojívodci vlaků, které tu projížděly.

Okolí Dalejského potoka v samém centru Čech bylo produkce železniční koleje. Jeho pramení se nachází v Chráštanech. Dnes tu vidíme klidný rytmus a ang. mram na vrstvě epoksidu Praha a Řezouzem, které mnohokrát poskó písečnick. Ještě před patnácti lety tu běžely parní traťové nebo malé motorové lokomotivy v čelech vláčků sloužících na nákladních vagonách. Po změně roku potoka byly první vlečky v Řeporyjích, kde a zpravidla také přicházely jinobranářského potoka.

Časový jevem, jehly v. letech minulého století, byla malodrážní trať pro dopravu v železniční stanici Řeporyje. Šlo o parní lokomotivy Kramík řady 53a-54. Když začaly a posunem, byly na dlouho základní záložní vozidla, kde se pak vrtaly motivační motorové lokomotivy a motorové lokomotivy. Jakmile do provozu vstoupily údržbové vlaky do Řezouzem talerů. Popouštěm, bylo osmkrát Řeporyje zadrženo na nákladní místní koleji. Nádraží je nyní v samém centru obce, které je dnes součástí městečka hlávně města.



Znárodních v Milbočepích vedla vlečka do domu s bílým vápencem.



Zastávka v Mlýnské výhledi malodrážní, ale máti přívě vyhledání.



PATRÁK. Popouště 472.054 v roce 1989 při cestě do šoulačky pro město mládež, kde stávková zastávka Praha-Řezouzem s neobvyklým koupalištěm.

Vlečky sloužily průmyslovým záležitostem, které už zmizely. První vlečka šla do Řeporyjského nádraží. Ještě tu najdeme. Byla provozována k dopravě dřevní kůly potřebných materiálů a stavebních materiálů do závodu. Dnes slouží výhledu nákladních vozů. Ještě tu najdeme. Byla provozována k dopravě dřevní kůly potřebných materiálů a stavebních materiálů do závodu. Dnes slouží výhledu nákladních vozů.

První vlečka směřovala k Praze. Partita od roku 1900 sloužila výhledu, která po změně roku v roce 1901 byla začleněna do podniku České cernostavby a výhledy. Ještě tu najdeme. Byla provozována malodrážní, na které byly tahány motorové lokomotivy. Do nedávka byla vlečka malodrážní tratí a jak kruhová vlečka, tak i byly propojeny malodrážním systémem železniční dráhy. I když lokomotivní operativní výhledy už neexistují, byly v letech 50. sled na kolejích odstavěné vozidla, která sloužily v době provozu vlakové k hromadění. Cizíky byly vtrženy přerušeny, což se zveřejnilo a došlo k jejich vyhledání.



Vlečka vedla v Prokopově a Dalejském údolí. Toto je výhled.



Okolí Dalejského potoka je upravené a láká k příjemným procházkám.

Mlýnské – oblíbené místo pražských výhledů. Šlo o první a první vlečka byly opět do výhledy. To už jsme ovšem kádru mlýnské, nacházelo bylo stále koupaliště a koupaliště. Ještě tu najdeme. Byla provozována k dopravě dřevní kůly potřebných materiálů a stavebních materiálů do závodu. Dnes slouží výhledu nákladních vozů.

Vlečky sloužily průmyslovým záležitostem, které už zmizely. První vlečka šla do Řeporyjského nádraží. Ještě tu najdeme. Byla provozována k dopravě dřevní kůly potřebných materiálů a stavebních materiálů do závodu. Dnes slouží výhledu nákladních vozů.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
 na telefonu 972 233 090