



SLOUPEK

Railjety se přizpůsobují českému prostředí

Rakouské spolkové dráhy jsou velmi spokojeny se spoluprací s Českými drahami v projektu Railjet. Pro nás bude nové spojení Graz – Vídeň – Brno – Praha jednou z velmi důležitých železničních linek s nemalým hospodářským a obchodním významem. Připojí se tak k dalším důležitým spojení napříkld s Německem, Maďarskem či Itálií. Nyní



Silvia Kaupa

ředitelka dálkové dopravy ÖBB-Personenverkehr AG

sklízíme sladké plody výborné spolupráce. Šest měsíců probíhala jednání na různých úrovních mezi rakouskou a českou stranou. Celá realizace projektu poběží ještě asi jeden rok a bude ukončena v prosinci 2014, kdy na trať vyjede všech sedm modrých českých Railjetů v čele s lokomotivami Taurus zapůjčenými od ÖBB.

Lokomotivy Taurus budou opatřeny korporátním nátěrem Českých drah přesně tak, jak jsme první stroj předvedli zástupcům médií a široké veřejnosti v Brně. Navíc se rakouský prémiový produkt Railjet přizpůsobí českému prostředí. To prakticky znamená, že jednotky Railjet, které si České dráhy loni v létě objednaly v počtu sedmi kusů, budou standardně vybaveny místy pro přepravu jízdních kol. Proto se i naše červené jednotky Railjet, které budou od konce příštího roku také zajíždět do ČR, postupně vybaví prostory pro jízdní kola.

FOTO MICHAL MALEK

První modrý Taurus se představil jako Spirit of Brno

První lokomotivu Taurus laděnou do korporátních barev Českých drah pokřtili ve středu 18. září v Brně. Sedm Taurusů v modro-modrém provedení povede od příštího roku jednotky Railjet, které si národní železniční dopravce objednal pro mezinárodní linku Praha – Vídeň – Graz. Lokomotiva, kterou si ČD budou pronajímat, dostala jméno po jihomoravské metropoli.

Jak budou vypadat Taurusy, které potáhnou české Railjety? Po oficiálním představení v Brně to už víme. Zástupci Českých drah, Rakouských spolkových drah, firmy Siemens a představitelé Jihomoravského kraje zde slavnostně ukázali lokomotivu řady 1216 v kombinaci světle a tmavě modré, pokřtěnou romanticky jako Duch Brna, správně Spirit of Brno. Bude jich celkem sedm – stejně jako počet objednaných jednotek Siemens Viaggio Comfort.

Na trase mezi Prahou, Brnem, Vídní a Grazem pojedou od prosince 2014 celkem deset spojů denně ve dvouhodinovém intervalu. Na všechny budou nasazeny Railjety, část z nich ovšem ponese červené barvy ÖBB, a to včetně lokomotiv. Všechny Taurusy dostanou vlakové zabezpečovače ETCS, resp. Mírel, které jsou nutné při provozu v České republice. „Naši strojvedoucí z provozního pracoviště Břeclav jsou připraveni podílet se na vozbě těchto vlaků,“ potvrzuje vrchní přednosta Depa kolejových vozidel Brno Zdeněk Průša.

První vícesystémové elektrické lokomotivy ES 64 U4 řady ÖBB 1216, známé spíše jako Taurus, byly uvedeny do provozu před sedmi lety. Jde stále o nejvýkonnější lokomotivu vyrobenou ve společnosti Siemens. Na českých kolejích můžeme tyto stroje pravidelně vidat již pátým rokem na vlacích EuroCity z Vídně do Prahy a zpět. Připomeňme si, že Taurusy fungují na bázi moderní technologie třífázových asynchronních pohonů určených pro univerzální lokomotivy nejvyšší výkonové kategorie a nabízejí mimořádně vysokou spolehlivost.

„Lokomotiva Taurus navíc překonala světový rychlostní rekord, který získala



Lokomotiva řady 1216 v modrém nátěru se ukázala v Brně. FOTO MARTIN HARÁK

v září 2006 na vysokorychlostní trati Ingolstadt – Norimberk. Tehdy s připojeným měřicím vozem jela rychlostí 357 kilometrů za hodinu! Šlo přitom o sériovou lokomotivu bez zvláštních úprav, pouze u jejího počítačového řídicího sys-

Harmonogram přebarvení lokomotiv

1216 235	představena 18. 9. 2013 v Brně
1216 236	hotová do 16. 12. 2013
1216 149	hotová v období 12/2013–3/2014
1216 150	hotová v období 12/2013–3/2014
1216 237	hotová do 2. 6. 2014
1216 234	hotová do 7. 7. 2014
1216 233	hotová do 28. 7. 2014

Jedná se o pracovní harmonogram.

tému byla odstraněna rychlostní omezení, která jsou jinak u těchto strojů nastavena na 230 km/h, a demontovány stěrače a sněžný pluh,“ vysvětluje ředitel dopravní divize společnosti Siemens Česká republika Roman Kokšal.

Na Railjety se těší nejen v Brně

„Služba na vlacích Railjet bude zcela nepochybně stejně prestižní, jako tomu bylo u prvních spojů EuroCity, které se rozjely po sametové revoluci z Prahy do Vídně. Rád na tu dobu vzpomínám a jsem přesvědčen, že i na spojích Railjet bude pro každého čest pracovat. Jsme na tuto vozbu připraveni s odpovídajícím palubním personálem, který bude mít patřičné jazykové znalosti a bude umět poradit našim zákazníkům, kteří zažijí opravdu špičkový komfort na evropské úrovni,“ říká s hrdostí v hlase dozorčí osobní přepravy z RCVD Brno Miroslav Kováč, jeden z prvních vlakvedoucích na vlacích EuroCity u nás.

„Railjety s Taurusy budou atraktivní alternativou k přetížené dálnici se službami šitými na míru různým skupinám cestujících, kterými jsou třeba business class pro manažery nebo dětské kino pro rodiny s dětmi,“ doplňuje ředitel KCOD Brno Pavel Karšulín. „Railjety pro nás představují milník v mezinárodní dálkové dopravě. První zkušební jízdy plánujeme v polovině příštího roku a všech sedm souprav nasadíme pod obchodní značku ČD Railjet,“ dodává výkonný ředitel ČD pro provoz a techniku Daniel Kurucz.

MARTIN HARÁK

Preventivní vlak varoval drastickými záběry

Podobně jako v předchozích letech i letos vyrazila na české koleje speciální souprava Preventivního vlaku, jejímž úkolem nebyla běžná přeprava cestujících. Tento vlak přivezl letos na Olomoucko řadu renomovaných odborníků, kteří rozdávali důležité informace s důrazem na záchranu zdraví a života.

Preventivní vlak je společným projektem Českých drah a společnosti ČD Cargo, ale také Dražní inspekce, výkonné jed-

notky BESIP ministerstva dopravy, Policie České republiky a nově také Správy železniční dopravní cesty. Cílem akce je seznámení veřejnosti, především z řad žáků a studentů základních a středních škol, s hlavními riziky nesprávného chování na železnici. Letošní vlak začal svou misi v Olomouci, kde pobýval v pondělí 16. a úterý 17. září, a následně zastavil ve středu 18. a čtvrtek 19. září v Šumperku.

→ Pokračování na straně 4

Regionální Dny železnice začaly v Trutnově

Série Dni železnice Českých drah probíhá v pěti po sobě jdoucích sobotách po celé republice. Chronologicky první oslavy proběhly 7. září v Trutnově. Malí i velcí zájemci se mohli pod dozorem zaměstnanců podívat do zákulisí depa. Přes stanici je tam s náležitým komfortem odvázel zbrusu nový Regio-Spider řady 841. Druhá přístupová cesta vedla vchodem zdobeným reklamní nafukovací slavoobránou s mašinkou.

V opravárenské hale návštěvníky čekala funkční kolejíště místního Klubu



Zákulisí depa lákalo zvědavé dětské návštěvníky. FOTO MARTIN NAVRÁTIL

železničních modelářů, výstava modelů všech velikostí včetně populárních stavebnic Merkur. Přístupná byla stanoviště strojvedoucího celé řady vozidel – od historického Hektora přes 750.7, soupravu vozů 854, 054 a 954, liberecký vůz 843, modernizovanou 810 až po mimo trolej nečekanou elektrickou žehličku, kterou sem dodalo mateřské DKV Česká Třebová. Možná poprvé se v depu pod Krkonošemi objevil Sergej T 679.1529. A přímo u „své“ lokomotivy rozbili stánek letohradští přátelé železnice. → Pokračování na straně 3

Defilé nejprsatějších motorových legend

Muzeum v Lužné u Rakovníka se stalo pódium pro devítku obdivovaných Bardotek.

STRANA 2

Koleje na Vysočině omezují naše rychlíky

Zastaralá infrastruktura většinou nedovoluje rychlou jízdu. Blýská se na lepší časy?

STRANA 8

Radioamatér ovlivňuje budoucnost železnice

Karel Otava jako nový člen představenstva ČD je vášnivým lovcem signálu v éteru.

STRANA 11

Oboustranný plakát jako dárek pro předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle vložený bonus.

UVNITŘ ČÍSLA



PRO VÁS

S jízdenkou FIP
průkaz totožnosti

Na základě závěrů z jednání pracovní skupiny FIP vám sdělujeme následující informaci. Z důvodu množících se případů zneužívání volných jízdenek FIP byly upraveny podmínky využívání všech jízdních dokladů FIP. S okamžitou platností je stanoveno, že při kontrole jízdních dokladů FIP musí držitel předložit s těmito jízdními doklady také platný průkaz totožnosti (tj. platný doklad pro překračování státních hranic). Toto opatření platí pro všechny členské Železnice FIP. Z výše uvedeného vyplývá, že držitel zahraničních jízdních výhod při kontrole jízdních dokladů FIP současně předloží vlakovému personálu občanský průkaz nebo pas. (šp)

KAM JET

Sváteční jízdy
v Mladějově na Moravě

Na zakončení sezony budou v sobotu 28. září pro veřejnost vypraveny z Mladějova na Moravě na Novou Ves tři páry výletních parních vlaků s odjezdy v 9.15, 11.30 a 13.50 h. Bude též představeno jedinečné elektrické experimentální vozidlo Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, pro zájemce o svezení i s možností projížďky. Toto experimentální vozidlo vzniklo ve spolupráci se společností Škoda Electric a Výzkumným ústavem kolejových vozidel v rámci projektu zaměřeného na výzkum jízdních vlastností a řízení pohonů trakčních kolejových vozidel s nezávisle otáčivými koly. Tyto podvozky se používají například u nízkopodlažních tramvají 15T, známých pod názvem ForCity, a experimentální vozidlo je jakýmsi modelem těchto podvozků.



Do Mladějova na Moravě se nejlépe dostanete ze stanice Česká Třebová Regionovou nebo RegioSpiderem. V neděli 29. září se brány Průmyslového muzea Mladějov uzavřou a nová sezona zde začne až na začátku května příštího roku.

Výstava modelů
v Orlickém muzeu

Společnost přátel železničního modelářství ve spolupráci s Orlickým muzeem Choceň pořádají od pátku 27. do neděle 29. září výstavu modelů a kolejí. Na programu je mimo jiné možnost svezení se vláčkem pro děti na nádvoří zámku (s novou parní lokomotivou), výstava fotografií Jiřího Kulhánka, Sičova drobná železnice a ukázky kolejí. Budete mít možnost si některé modely a doplňky koupit. Otevřeno bude v pátek od 8 do 17 hodin, v sobotu od 9 do 17 hodin a v neděli od 9 do 16 hodin. Vstupné činí symbolických 30 korun, děti zaplatí 10 korun.

→ Pokračování na straně 4

Prosluněná Lužná hostila motorové legendy



NOSTALGIE. Bardotky byly středem zájmu nejen návštěvníků, ale i svých posádek.

FOTO AUTOR (2x)

Motorové legendy s bujnými tvary a nezaměnitelnou zvukovou kulisou mají od nepaměti celé zástupy obdivatelů. A právě pro tyto fandny připravilo Depo historických vozidel Českých drah v Lužné u Rakovníka jedinečnou podívanou: setkání devíti lokomotiv řad T 478.1 a T 478.2, tedy Bardotek čili Zamračených. Tyto stroje oslaví příští rok padesáté výročí.

Kouř nad luženskou točnou není ničím výjimečným. Jenže o víkendů 14. a 15. září nevyčázel z komínů parních ořů, nýbrž z výfuků patrně neobdivovanějších motorových lokomotiv z ČKD. Jejich věhlasu mohou konkurovat snad jen Břejlovci, kteří si v Lužné dali dostaveníčko v září 2011. Loni se na stejném místě objevili Bangladéšci, Koucouři či Elektronici a pro letošek byla již na začátku sezony na tradiční zářijový termín avizována opravdová lahůdka: Bardotky, Zamračené, Barčy, Ceckaté, Cecule... Těch krajových přezdívek je tolik, že by se nám snad ani nevešly do tohoto článku, ovšem vzkaz organizátorů byl jasný: Všichni milovníci bublání šestiválců s vrtáním 310 mm sem!

V měřítku 1:1 a 1:87

Takové vábnice nelze odolat, přesto to ještě v pátek při pohledu na ocelové zbarvenou oblohu vypadal, že počasí nebude tentokrát této „lokoparádě“ nakloněno. Sobotní ráno ale přineslo ba-

bím létem prosluněné nebe doplněné poetickými obláčky. Pánové z luženského muzea mají zřejmě opravdu dlouhé prsty, neboť i zvláštní vlak v čele se dvěma Bardotkami T 478.1008 a T 478.1010 celou cestu z Prahy do místa dění lemovaly zástupy fotografů. Ti měli pro své objektivy prvotřídní násvit. A protože řada z nich přijela zdokumentovat i zvukový projev, po oba dny byly připraveny i další jízdy – z Lužné do Řevničova, zpět přes Lužnou do Krupé a konečně na luženskou točnu, kde se úderem 13. hodiny všechny lokomotivy představily na slavnostním defilé.

Jeho moderování se tradičně ujal vrchní přednosta Depa historických vozidel Jindřich Rachota a podobně jako před dvěma lety u Břejlovců se o cenné infor-

mace podělil také někdejší konstruktér ČKD Praha Bohumil Skála, který je mimochodem předsedou Klubu železničních modelářů Zababov, jehož modely ve velikosti H0 (včetně Bardotek) se proháněly po modulových kolejístech v opravárenské hale muzea. V Lužné totiž probíhal také tradiční Model víkend. U Bardotek nemohl chybět jeden z nejznámějších fandů těchto strojů, který na nich jako strojevodoucí zahájil svou kariéru – Antonín Blažek, generální ředitel Výzkumného ústavu Železničního.

Od muzejních prototypů
po provozní stroje

Každá z devíti lokomotiv má svůj příběh a ten si pořadatelé rozhodně nenechali pro sebe. Návštěvníci muzea se tak při



ZÁJEM. Děti i dospělí si v Lužné mohli prohlédnout zdejší stálou expozici stejně jako modely velikosti H0 spolku Zababov v opravárenské hale.

Letošní rok je posledním, kdy je možné Zamračené spatřit v čele pravidelného osobního vlaku, a v příštím roce uplyne 50 let od zrodu první z nich.

defilé na točně dozvěděli řadu zajímavých informací. Například že za vzorně zrekonstruovanými prototypy T 478.1001 a T 478.1002 stojí parta nadšenců z Brna, Veselí nad Moravou a Valašského Meziříčí, kde také tyto stroje prošly znovuzrozením v tamějším provozním středisku DPOV. Nebo jak spolehlivě odlišit lokomotivy jednotlivých sérií. Lokomotivy ověřovací série zastupovala T 478.1004, která je podobně jako oba prototypy ve stavu DHV Lužná u Rakovníka. Bardotky se zaoblenými čely na točně vystřídaly hranatější stroje z první výrobní série.

Po vršovické T 478.1008 nemohla chybět perla Výzkumného ústavu Železničního T 478.1010. Jako první lokomotiva s „nekryšpínovskou“ tabulkou se představila 749.121, taktéž z vršovického depa – jedna z posledních provozních lokomotiv Českých drah. Mimochodem, osádce tohoto stroje se během sobotního podvečera povedl husarský kousek. Během několika hodin změnila 749.121 svůj kabátek a už pro noční fotografování, které v Lužné prolovce poetických snímků tradičně pořádají, stroj oblékl působivou modro-běžovočervenou róbou. V domovských Vršovících ho asi v neděli večer nepoznali...

Setkání v předvečer jubilea

Ale zpět k dění na točně. Jedinou zástupkyní unififikovaného náteru ze 70. let a zároveň jedinou lokomotivou, která přijela ze zahraničí, byla bratislavská T 478.1201, která zastupovala lokomotivy ze třetí výrobní série. Stejně tak T 478.2078, patřící do soukromé sbírky pana Kříže z Kladna, nosila původně tabulky s označením 749.240 a patří tedy k posledním z celkem 252 výrobních kusů. Výčet uzavřela druhá lokomotiva, která jako stále provozní stroj ČD Cargo nosí aktuální označení 749.018. Bardotka z česko-budějovického PJ ČD Cargo se představila nejen v aktuálním modrém korporátním náteru ČD Cargo, ale zaujala také lehce pozměněným výrazem, který ji vtiskla instalace dalšího páru pozičních světel v duchu soudobých předpisů.

Setkání této významné řady v Lužné bylo díky nadšencům udržujícím tyto skvělé stroje a organizátorům z DHV nejen dokonalou retrospektivou historie Bardotek. Vzhledem k tomu, že letošní rok je posledním, kdy je možné Zamračené spatřit v čele pravidelného osobního vlaku, a v příštím roce uplyne 50 let od zrodu první z nich, řada návštěvníků vnímala akci i jako symbolické rozloučení s touto legendou. Smutek ovšem nebyl namístě. Vždyť díky lidem, kteří Bardotky nepohřbili a vzorně se o ně starají, se na jejich vzrušující křivky a dech beroucí zvuk můžeme těšit i příště. Děkujeme.

VÁCLAV RUBĚŠ



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cz.

INZERCE

UniControls

Řídící systémy pro dopravu a průmysl

OBRYSOVÁ
A KONCOVÁ SVĚTLA

abyste
byli
vidět

www.unicontrols.cz

Praha má další nocležnu pro vlakové čety

Na hlavním nádraží je nyní v provozu 32 nových lůžek pro vlakové čety ČD. Nocležnu v provozní budově slavnostně otevřeli ve středu 4. září s pomocí nealkoholického vína. Už předchozí noc ji ale využilo jedenáct zaměstnanců z řad mimopražských vlakových čet. Celkem sedmáct pokojů – patnáct dvoulůžkových a dva jednolůžkové – vrostlo z prostor bývalé jídelny včetně kuchyňského zázemí.

Využili jsme bývalou jídelnu

„Po marných pokusech z předcházejících let oživit chod jídelny zůstávaly prostory delší dobu nevyužité. Ve spolupráci s RSM Praha jsme se snažili maximálně využít stávající stavební uspořádání prostor a minimalizovat tak stavební náklady. Přesto jsme se nevyhnuli razantnímu zásahu, především v části nově budovaného sociálního zázemí,“ vysvětluje vedoucí RCVD Praha Vítězslav Fremr

s tím, že samotný prostor bývalé jídelny byl rozdělen na jednotlivé pokoje. Snahou bylo získat s ohledem na stavební technické dispozice budovy co nejvíce pokojů, které by odpovídaly všem požadavkům na kvalitní odpočinek našich zaměstnanců. A to se povedlo. Stačí jen porovnat s prostředím stávajících nocležen ve Fantově budově.

Samotná nocležna přinese zaměstnancům v každém případě vyšší kvalitu odpočinku, než tomu bylo na hlavním nádraží dosud, jak potvrzuje Fremr: „Vše je vybaveno zcela nově a prostory jsme se snažili v rámci možností upravit tak, aby odpovídaly současným požadavkům.“ Nutno dodat, že režie této stavební akce vězela na bedrech RSM Praha. „Celkové náklady na rekonstrukci prostor a kompletní vybavení nocležny činily 3,2 milionu korun s tím, že celá akce byla investována z centrálního fondu bezpečnosti a ochrany zdraví

při práci,“ uvedl při slavnostním zahájení provozu ředitel RSM Praha Bohuslav Stečinský a poděkoval všem, kteří se na realizaci podíleli.

Práce v podobě odstranění původních instalací, vybudování odděleného sociálního zázemí pro ženy a muže, přepažení původní jídelny a stavba pokojů

proběhly už loni, kdy se proinvestovalo 1,8 milionu korun. V letošním roce se zajistila montáž žaluzií, výměna koutů topení za termostatické, oprava a seřízení oken. Pověstnou šlehačkou na dortu bylo vybavení nocležny potřebným inventářem v celkové hodnotě 1,2 milionu korun.

Dosavadní kapacita
na dalších místech nestačila

Nocležna je určena pouze pro účely „turnusových“ noclehu zaměstnanců Českých drah, především z řad vlakových čet. Jejím otevřením se pražskému Regionálnímu centru vlakového doprovodu uvolní prostory na ostatních nocležnách, kde již byla kapacita plně vyčerpána. Ted bude záležet i na ubytovaných zaměstnancích, jak si zbrusu nových prostor a inventáře budou hledět. Zatím interiér září a dýchá novotou.



V nové nocležně na pražském hlavním nádraží je 17 pokojů. FOTO AUTOR

MARTIN NAVRÁTIL

Na jedné straně moderní RegioSharky, na druhé technicky zastaralé pantografové jednotky a osobní vozy. I tak vypadá vozidlový park Českých drah v regionální dopravě na Zlínsku. Další modernizace naráží na nedostatek peněz, ale pravdou také je, že vyjednávání s krajem o financování probíhají ve srovnání s jinými částmi republiky prakticky bez problémů.

Ve výčtu krajů bývá ten Zlínský obvykle uváděn na posledním místě. Snad je to díky abecedě. Zdejší zaměstnanci Českých drah se ale odstrašit necítí, navíc si pochvalují dobrou spolupráci se samosprávou. Na příští rok sice kraj objednal o něco menší rozsah vlakokilometrů než letos, ale podle ředitele KCOD Ludvíka Urbana se jedná jen o výsledek odbourávání duplicitních tras vlaků a autobusů. Při osobním rozhovoru jsme se ředitele Urbana zeptali na další podrobnosti.

Veřejně se angažujete ve prospěch vzniku nového regulačního úřadu na železnici, který by existoval vedle SŽDC. Proč?

Je mi jasné, že železniční doprava, podobně jako ostatní ekonomická sféra, se musí liberalizovat. Nicméně tyto podmínky by měly být rovné pro všechny dopravce a já nevidím jediný důvod, proč by zrovna České dráhy měly hrát takzvané druhé housle. Jsem bytostně přesvědčen, že by České dráhy měly zůstat národním dopravcem a jedničkou na našem železničním přepravním trhu.

Zlínský kraj, patrně jako jeden z mála krajů v České republice, platí za objednanou dopravu včas a bez problémů. Navíc se nezasazuje o rušení vlakových spojů, jak to vidíme leckde jinde. Jak je to možné?

Náš kraj má dlouhodobě kladný přístup k železniční dopravě. Pokud jde o vyjednávání obchodních podmínek, kraj prozatím vždy akceptoval nároky Českých drah. To se týká jak obnovy vozidlového parku, tak samotného rozsahu regionálních spojů. Vyjednávání není nikdy jednoduché, protože tak jako v každém kraji má i ten Zlínský omezený rozpočet. Domlouváme se nejen s krajem, ale i koordinátorem veřejné dopravy na Zlínsku, společností KOVED, se kterým jsme prozatím vždy dospěli ke konsenzu. Díky vzájemné dohodě pak dostáváme od kraje plnou úhradu za naše vlakové spoje.



FOTO AUTOR

LUDVÍK URBAN

Po ukončení Vysoké školy dopravy a spojů v Žilíně, kde studoval obor Ekonomika a provoz železniční dopravy, odešel v roce 1991 pracovat jako výpravčí do stanice Otrokovice. V letech 1994 až 1995 sloužil ve funkci dozorcího přepravy a mezi roky 1996 až 2000 se na bývalém Obchodně-provozním ředitelství Brno zabýval koordinací výluk na prvním a druhém železničním koridoru. Roku 2001 se stal přednostou stanice ve Zlíně, v letech 2004–2005 pracoval jako vrchní přednosta uzlové železniční stanice Otrokovice. Od roku 2008 zastává funkci ředitele Krajského centra osobní dopravy Zlín.

možností. Takže odpověď zní – zatím ne. Nejdříve musíme zajistit společně s krajem dostatek financí, abychom se nedostali do neúměrné zadluženosti.

Jak reagují cestující na nová vozidla? Jsou spokojeni?

Dostali jsme řadu kladných e-mailů či telefonátů, nejméně asi na nové jednotky RegioShark, které jsou nyní na Zlínsku velmi populární. Pochopitelně občas zazní i nějaký kritický tón, například na zmíněné staré pantografové jednotky nebo třeba když v nezvykle parném létě začala vypadávat u některých RegioSharků klimatizace. To se díky spolupráci s olomouckým Depem kolejových vozidel, kam vozidla náleží, podařilo vcelku rychle vyřešit. Máme navíc štěstí, že pro Zlínský kraj funguje jakési „centrální“ depo ve Valašském Meziříčí, a tak vlastně na domácí půdě rychle vyřešíme většinu technických problémů.

Diskutujete o rozsahu železniční dopravy například se starosty nebo zástupy významných podniků v regionu?

Naše Krajské centrum osobní dopravy je přístupno všem jednáním, která přináší tvorba jízdního řádu. Nicméně základním partnerem při těchto jednáních je koordinátor veřejné dopravy – společnost KOVED. Těto společnosti předáváme veškeré naše, ale i zprostředkované připomínky od starostů nebo od velkých výrobních firem a poté nastává fáze hledání společné dohody. Nejedná se jen o rozsah jízdního řádu, ale také o skladbu vozidlového parku či kolik vozů bude mít ten který vlak.

KRÁTCE

Pomocí hvězdiček hodnotíte naše články

Na stránkách zeleznicar.cd.cz jsme spustili nový systém hodnocení článků. Pod každým textem najdete stupnici pěti hvězdiček a vyznačením jejich počtu můžete označit, do jaké míry vás článek zaujal nebo ho považujete za povedený. Každému hlasujícímu čtenáři se poté zobrazí počet hodnotitelů a průměrná známka, kterou článek obdržel. Tento krok je motivován snahou zintenzivnit komunikaci se čtenáři a vytvořit tak zpětnou vazbu vedoucí ke zvýšení úrovně článků v Železničáři.

Němečtí hosté si prohlédli salonní vozy



Na dvou denní jednání přijeli 9. září poslanci německého Spolkového sněmu. Jürgen Klimke, člen zahraničního výboru, a Klaus Brähmig, předseda výboru pro cestovní ruch, diskutovali na téma labské vodní cesty. V rámci programu jim KCOD Praha, DHV a Národní technické muzeum připravily krátké překvapení v podobě prohlídky trojice salonních vozů. Jednalo se o vůz náslédníka trůnu Ferdinanda d'Este z roku 1909, Masarykův vůz z roku 1930 a Husákův vůz z roku 1968. Prohlídka proběhla na první koleji pražského Masarykova nádraží.

Internetová televize na našich kabelech



ČD-Telematika

Společnosti ČD - Telematika a SMART připravily ucelené řešení pro poskytování služeb IPTV televize (IPTV), určené zejména lokálním a regionálním poskytovatelům připojení k internetu (ISP). Prostřednictvím rozsáhlé optické infrastruktury společnosti ČD - Telematika je nyní toto řešení okamžitě dostupné ve stovkách přístupových bodů po celém území ČR. Platforma IPTV umožní provozovat plnohodnotnou televizní službu i těm ISP, pro které jinak není reálné samostatně zajistit veškeré technické, legislativní a právní náležitosti pro šíření převzatého vysílání.

Vlak Ecce Libris přinesl autorská čtení

Tradiční knihovnický vlak Ecce Libris jel z Prachatic do Nového Údolí. České dráhy vypravily vlak doprovázený regionálními spisovateli ve spolupráci s Městskou knihovnou v Prachaticích v rámci dalšího ročníku Knihovny na kolech. V sobotu 14. září vlak Ecce Libris začal svou trasu v Prachaticích lánžnická a přes Volary zamířil do Nového Údolí, kde se uskutečnila autorská čtení. Pro dobrou a lepší náladu hrála skupina Bluegrass Session. (rub, mn, čdt)

MARTIN HARÁK

Chceme zůstat první v přepravách na domácím trhu

Celková obnova vozidlového parku začala na Zlínsku v roce 2006, kdy jsme zakoupili první motorové Regionovy. Na podzim loňského roku pak dorazily první RegioSharky.

Již na první pohled je například ve Zlíně, ale i leckde jinde v kraji, patrná obnova vozidlového parku. Na tratích jsou vidět nové jednotky RegioShark či Regionova...

Jde o reálný odraz aktivního přístupu při jednání mezi naší firmou a krajem. Celková obnova vozidlového parku začala na Zlínsku v roce 2006, kdy jsme zakoupili první Regionovy. Další významná dodávka vozidel se začala uskutečňovat na podzim loňského roku, kdy do kraje dorazily první RegioSharky s vysokým standardem cestování. V současnosti jsou již všechny objednané jednotky v provozu a lidé se s nimi mohou svěřit nejen do krajského města Zlína, ale také na trase

Kojetín – Kroměříž – Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a na některých spojích až do Uherského Brodu.

Budete v obnově vozidlového parku dále pokračovat?

Co se týká obnovy vozidel především v elektrické trakci, tak tady máme zatím ještě rezervy. Na trase z Horní Lidče přes Valašsko jezdí dosud starší, technicky již zastaralé pantografové jednotky řady 460 a na druhém koridoru starší vozové soupravy vedené elektrickými lokomotivami. Do budoucna počítáme s výměnou těchto vlaků například za RegioPantery, ale momentálně jsme společně s krajem na hranici finančních

Jaký rozsah železniční dopravy plánujete pro příští jízdní řád?

Se Zlínským krajem jsme domluveni, že objedná železniční dopravu v rozsahu 3,5 milionu vlakových kilometrů. Je to o asi jedno procento méně než letošní rozsah vlakové dopravy. Důvodem je odstranění některých souběhů železniční a autobusové linkové dopravy, například v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín nebo Kroměříž – Holešov – Bystřice pod Hostýnem. Ve druhém případě jde o zrušení několika spojů s minimální frekvencí, například směrem na Vlárský průsmyk. Obecně lze říci, že většina vlakových spojů na Zlínsku zůstane zachována.

MARTIN HARÁK

Regionální Dny železnice odstartovaly v Trutnově

→ Pokračování ze strany 1

Míst, kde se daly v Trutnově koupit železniční suvenýry, bylo v depu vícero. Atrakcí hlavně pro nejmladší byla prohlídka pojezdu Sergeje zespona z prohlížečích kanálů. Děti samozřejmě dostaly ještě před cestou do „podzemí“ výstražnou oranžovou vestu, přilbu a baterku. Veřejnost měla možnost prohlédnout si vystavené komponenty a funkční celky.

Pachatel se vrátil na místo činu

„Zaujaly mě diagnostické přístroje. Je vidět, že se je zaměstnanci nejen naučili využívat, ale také je i vylepšovat. A pak se mi líbily rekonstruované lokomotivy, například řady 750.7, a to, jak se je lidem podařilo vylepšit tak, aby bezvadně fungovaly,“ řekl generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Dalibor Zelený, kterého se zasvěceným komentářem po depu pro-



NÁVŠTĚVNÍCI. Do Trutnova se na Den železnice přijel podívat i generální ředitel ČD Dalibor Zelený, který ve zdejšímu depu začal svou kariéru.

FOTO AUTOR

vedl a odborně zasloužil přednosta Provozní jednotky Trutnov Milan Novák. A ani jim nijak zvlášť nevažilo, že jsou na většině míst obklopeni davem zvědavých návštěvníků.

Nejvyšší představitel Českých drah nepochybně dodat, že se vrací podobně jako pachatel na místo činu, protože jeho první pracovní poměr u ČSD byl tehdy právě v lokomotivním depu Trutnov. Nastupoval sem jako učeň Železničního učiliště Nymburk.

Houkání páry střídaly tóny veselé muziky

Kulturní třešinkou na dortu bylo vystoupení kapel Pěna a Bezobav. Malí zvědavci mohli v Trutnově také sledovat rádiem řízené modely Tomáše Kafky, vzlét si do kokpitu větrone, prohlédnout si některý z parních strojů společnosti Jakoubek a zkusit si něco smontovat z nestárnoucí stavebnice Merkur. Pokud se těm nej-

mladším podařilo namalovat hezký obrázek, mohli si odnést i drobný dárek.

Ani letos nechyběl v Trutnově pořádný parní vlak. Královéhradecké KCOD a tamní nadšenci z depa měli na starost soupravu taženou Ušatou 464.008, která po ranní jízdě z Hradce zamířila do Vrchlabí a Malých Svatoňovic. Zájem o svezení v parním vlaku byl i navzdory konkurenci sousedních akcí velký. Možná i díky krásnému počasí se návštěvnost výrazně zvedla oproti loňskému roku. Organizátoři odhadují počet lidí na 4 500. „Takováto prezentace nestojí ani moc peněz, navíc úžasně pomáhá naší firmě. Všech lidí, kteří se o to zasloužili, si velmi vážím,“ dodal generální ředitel Dalibor Zelený.

MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete na stránkách zeleznicar.cd.cz.

KAM JET

Víkend s párou v Českém ráji

Klub přátel Železnic Českého ráje zve na jízdy parních vlaků 5. a 6. října. Lákadlem bude přítomnost lokomotiv Kafemlejnek 310.0134, 310.072 s historickými vozy. V sobotu začínají slavnosti v 7.45 za zvuků dechové hudby. Odjezd prvního zvláštního vlaku do Jičína je naplánován na 8.16 h, druhý odjíždí v 8.55 a třetí ve 14.16. Všechny zastavují ve všech stanicích a zastávkách na trati. Čtvrtý zvláštní vlak vyrazí z Turnova v 16.22, ale končí již ve stanici Rovensko pod Troskami. Ve zpátečním směru odjíždějí zvláštní vlaky z Jičína v 10.33, 12.33 a 16.55. Oslava je pojata jako příležitost 110 let tratě. V neděli se zase můžete povozit mezi Mnichovými Hradištěm, Turnovem a Železným Brodem. Pojedou opět čtyři páry zvláštních vlaků (v různých relacích). První má trasu z Turnova (odjezd 9.50) do Železného Brodu (příjezd 10.29), poslední z Mnichova Hradiště (odjezd v 17.13 h) do Turnova (příjezd 17.46 h). Oslava si připomíná 100 let výročí parní lokomotivy 310.0134 a 20 let existence Klubu přátel železnic Českého ráje. Jak v sobotu, tak v neděli bude v turnovské nádražní hale výstava, na třetí koleji uvidíte historická vozidla a v přistaveném voze provozní modelová kolejisti. Další informace vám poskytne organizátor.

Seminář NTM z dějin železniční dopravy

Národní technické muzeum pořádá 15. října seminář z dějin železniční dopravy – Železnice v nás. Na programu jsou následující odborné příspěvky: Mojmír Krejčířík: Aféra bratří Kleinů při stavbě olomoucko-pražské dráhy, Miroslav Kunt: Ústřední správa železnic Předlitavska ve vazbě na jeho (nejen) dopravní politiku, Jiří Kacetl: 140 let Severozápadní dráhy, Pavel Bek: Česko-německé střetávání na železnici (nehoda v Uhersku), Michal Plavec:



Kniže Hugo Thurn-Taxis a železnice v Nymburce, Jan Ivanov: Snahy o připojení Českého Krumlova k železniční síti ve druhé polovině 19. století, Hynek Štřítecký: Místní dráha Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče v letech 1896–1918, Karel Hájek: Fenomén nádražní architektury – od citace starších sluhů ke světytnému slohu, Pavel Dufek: Co je to železnice? Spory prvorepublikových ministerstev o dohled nad kolejovými drahami, Tomáš Jakl: Improvizované obrněné vlaky v českém pohraničí v roce 1945. Zajímavá témata snad vyváží účastnický poplatek 150 korun (pro studenty, důchodce 50 korun), součástí semináře, který proběhne od 9 do 15 hodin, je i komentovaná prohlídka expozice v dopravní hale NTM. Kontaktní e-mail je pavel.bek@ntm, další informace jsou na www.ntm.cz. (hop)

Neopatrní chodci způsobují zbytečná úmrtí na trati

Každý měsíc hlásí statistiky ČD téměř devatenáct střetů vlaku s osobou v kolejišti. Alespoň to vychází z průměrných údajů za první pololetí letošního roku. Mimořádná událost tohoto typu přináší nejen zbytečné mrtvé, ale i nárůst zpoždění, často i zavedení náhradní dopravy, zvýšení nákladů a v neposlední řadě psychické trauma pro strojvedoucí i vlakové čety. Přesto si lidé stále zkracují cestu přes koleje nebo nechtějí počkat na přejezd, jen aby ušetřili pár minut.



HAZARDÉRSTVÍ. Navzdory dobře viditelným cedulím lidé v Blansku používají zakázané přechody přes koleje. FOTO AUTOR

Co říká podniková kolektivní smlouva

Zaměstnanec, který byl účasten mimořádné události mající za následek úmrtí nebo újmu na zdraví nebo značnou škodu na majetku, může z důvodu své psychické újmy požádat příslušného vedoucího zaměstnance o poskytnutí pracovního volna. Příslušný vedoucí zaměstnanec této žádosti vyhově a po zvážení všech okolností souvisejících s mimořádnou událostí rozhodne po dohodě se zaměstnancem o délce poskytnutého pracovního volna s náhradou mzdy. Zaměstnavatel je povinen po mimořádné události poskytnout zúčastněným zaměstnancům nezbytnou péči včetně dopravy do místa bydliště. Zaměstnanec, kteří se podíleli na odstranění mimořádné události nebo poskytnutí první pomoci po mimořádné události, zaměstnavatel podle provozních možností provede změnu rozvrhu směn plánovaných na následující tři kalendářní dny po této činnosti nebo poskytne na tyto dny neplacené pracovní volno s napracováním do konce následujícího kalendářního měsíce, pokud o to požádají.

Když zemře člověk na silnici, je to tragédie. Ale tam aspoň řidič, cyklista či chodec měl právo být. Proč ale umírají lidé i na kolejích, kam patří vlaky? Taková úmrtí jsou obzvláště zbytečná, ať už se to týká neukázněných řidičů na přejezdech, houbařů zkracujících si cestu přes trať, sebevrahů, ale i zlodějů kovů. Při střetu s rozjetým vlakem má člověk minimální šanci na přežití.

Je třeba prevence i represe

Nešvar chodit jinými než oficiálními cestami je v České republice velmi rozšířený. Hodně cestujících si zkracuje cestu na vlak nejen přes koleje, ale dokonce přes služební přechody. Ty má správce infrastruktury zpravidla jasně a neodiskutovatelně označené. Například v Blansku se i přes loňskou tragickou nehodu lidé stále nepoučili. Naopak na hlavním nádraží v Kutné Hoře se podařilo výskyt neoprávněných osob v kolejišti omezit

tím, že zamykají služební vrata i závory na služebním přechodu.

„Snažíme se eliminovat ztráty na lidských životech a současně zachovat komfort pro cestující,“ říká Milan Špaček z Odboru bezpečnosti Českých drah. Naráží tím na skutečnost, že každý střet vlaku s člověkem narušuje provoz nárůstem zpoždění, zavedením odklonů, náhradní dopravy apod. „Pomáhají i interaktivní kampaně typu Preventivní vlak nebo osvětlová činnost organizace BESIP při ministerstvu dopravy. Stranou by neměla zůstat ani Policie České republiky z pohledu jak preventivního, tak i represivního – například vysokými blokovými pokutami bez správného řízení za neoprávněné vstupy a vjezdy do kolejisti,“ dodává Špaček.

Mimořádnost stojí peníze

Srážky vlaků s lidmi lze rozdělit v zásadě na dva druhy. Jsou to případy nepozor-

nosti a nesmyslného riskérství a pak bohužel i sebevraždy. „Těch nešťastných situací, které jsou dílem neukázněnosti a nepozornosti, je více,“ říká Lukáš Zástěra, šéfdispečer ČD. „Strojvedoucí po srážce vlaku s člověkem musí okamžitě zavolat kolegy z řízení provozu SŽDC, tedy výpravčí a dispečery, a současně zpravit vlakovou čet, která informace rychle předá na dispečink osobní dopravy Českých drah. Ve většině případů je zastaven veškerý železniční provoz a vlak, který člověka srazil, musí zůstat stát a začíná vlastní vyšetřování nehody. Na místo se sjíždějí policisté, hasiči SŽDC a případně i další zaměstnanci manažera infrastruktury, je-li to nutné,“ popisuje šéfdispečer.

Zaměstnanci dispečinku osobní dopravy ČD musejí zajišťovat náhradní autobusy nebo soupravy. Současně organizují mimořádné přípoje či zastavování vlaků, zpožděné obraty strojvedoucích,

vlakových čet, vozů a lokomotiv. „Při jedné takové mimořádnosti na hlavní trati se nasazuje i více než deset autobusů a všechno to stojí čas a peníze navíc,“ komentuje Zástěra. I po obnovení plného provozu se situace stabilizuje až po desítkách minut, někdy i po hodinách.

Vyšetřování v terénu trvá podle dispečerů dlouho

Na některých úsecích se srážky vlaků s lidmi často opakují. Například na zastávce Pardubice-Pardubičky a v blízkém okolí se od začátku roku staly již čtyři takové případy a další kritická místa může jmenovat hned v závěsu: Říčany, Český Brod, Praha-Klánovice, Blansko... Na otázku, co dispečerskému aparátu při těchto situacích nejvíce vadí, říká Lukáš Zástěra jednoznačně: „Zdlouhavé vyšetřování. Průměrné vyšetřování těchto smutných událostí trvá něco přes dvě hodiny, podílí se na něm více složek – konkrétně Policie České republiky, SŽDC, ale i Drážní inspekce. Každý si následně zajišťuje ze stejné události své vlastní údaje. Rychlý společný postup vyšetření, sdílení údajů s jasným cílem maximálně zkrátit veškerá omezení v provozu a co nejméně omezit zúčastněné cestující – to je náš sen, který se budeme snažit v dohledné době uskutečnit!“

MARTIN HARÁK

NEOPRÁVNĚNÉ VSTUPY OSOB DO KOLEJISTĚ (POUZE VLAKY ČD)

	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	I. pololetí
Střet vlaku s osobou	17	20	14	25	18	17	111
Další neoprávněný výskyt osob v kolejišti	10	12	16	26	14	16	94
Z toho se zavedením náhradní dopravy	12	11	8	13	8	10	62

Preventivní vlak varoval drastickými záběry

→ Pokračování ze strany 1

„Většina tragédií na železnici vzniká zcela zbytečně. Nejen nekázní řidičů či chodců na železničních přejezdech, ale také naprosto nedisciplinovaným přecházením kolejí v řadě stanic nebo i na širé trati, naskakováním do jedoucího vlaku nebo pohybem v místech, kde dochází k zásahu elektrickým proudem. Je smutné, že oběťmi nerozvážného a hazardního chování na železnici jsou i mladí lidé. Proto právě jim je určena tato preventivně-bezpečnostní akce,“ vysvětluje Elen Mátéová.

Tohle není počítačová simulace

Jak v Olomouci, tak i v Šumperku začínali drážní odborníci, hasiči a policisté první cyklus již ve čtvrt na devět ráno. „Délka cyklu pro jednu skupinu, omezenou maximálním počtem 35 studentů, byla okolo dvou hodin. Zaměřili jsme

se na mladé lidi ve věku 13 až 19 let, ale vzhledem k použitým filmovým a fotografickým záběrům z reálných nehod a neštěstí jsme nedoporučovali přítomnost dětí mladších deseti let,“ doplňuje Elen Mátéová. Dodává, že ve speciálním kinovoze se mladí mohli poučit, jaké nebezpečí je může potkat na železnici, nebudou-li respektovat stanovená pra-



OSVĚTA. Akce byla určena především mladým od 13 do 19 let. FOTO AUTOR (2x)

vidla. „Zařazen byl i emotivně laděný film, ve kterém dívka popálená elektrickým proudem při přelézání vozů líčí svou největší životní hloupost,“ říká.

V konferenčním voze probíhala diskuse s odborníky, kteří se nehodami na železnici zabývají. Jeden z otců myšlenky vzniku Preventivního vlaku Robert Drozda říká, že za posledních šest let, kdy vlak

již absolvoval devět různých cyklů, jej navštívilo na 13 tisíc dětí. „Nikdy se nedozvím, zda naše přednášky a ukázky zachránily nějaký lidský život, ale jsem přesvědčen, že i kdyby to byl jeden jediný, naše snažení za to stojí. Mládež dnes velmi podceňuje nebezpečí a myslí si v řadě případů, že jim snad ukazujeme záběry z počítačových her,“ dodává Drozda.

Působivá prezentace hasičů

Na olomouckém nástupišti měli hasiči SŽDC přistavený zásahový vůz i vrak auta, ze kterého vystřihovali dobrovolníky. „Studenti si vyzkoušeli vyprošťovací techniku na vlastní kůži. Navíc si nacvičili první pomoc a zjistili, že masáž srdce je poměrně fyzicky namáhavá,“ říká velitel pferovské hasičské záchranné služby SŽDC Vítězslav Mádr. V Šumperku zase českořebovští drážní hasiči předvedli dýchací přístroje nebo speciální obleky odolné velkému žáru. MARTIN HARÁK

INZERCE



Správa železniční dopravní cesty

Nabídka zaměstnání

SŽDC s.o., OR PHA, Správa tratí Praha východ hledá pracovníka s praxí v traťovém hospodářství pro funkci VPI (vrchní traťmistr). Nástup možný po dohodě. Blíže info na 602 224 380.



TŘINECKO. Ačkoli je zdejší provozní obvod ČD Cargo nejmenší, mají zaměstnanci nákladního dopravce dostatek práce. Je to díky těžbě uhlí a tradiční výrobě železa.

FOTO AUTOR (3x)

Ocelárny ve Slezsku nám dávají práci nonstop

Těšínské a třinecké pracoviště společnosti ČD Cargo se kvůli personálním úsporám a zjednodušení činnosti sloučila. Nadále sídlí jen v Českém Těšíně, což přineslo i finanční úspory. „Naším největším zákazníkem se postupně staly Třinecké železárny. Mnohem dříve, když ještě plnohodnotně fungoval ostravsko-karvinský revír a těžba se v něm pohybovala v objemu dvacet milionů tun uhlí, se pochopitelně nejvíce zátěže vozilo právě odtud. To už ale dávno není pravda. Podobně je na tom bývalá Nová huť spadající dnes do koncernu ArcelorMittal, který také významně snížil svoji výrobu,“ říká ředitel ostravské Provozní jednotky ČD Cargo Pavel Kuřil a dodává: „Jednou z mála firem se stabilním výkonem zůstávají v Moravsko-slezském kraji Třinecké železárny. Ročně zde tak naloží přes 40 tisíc vozů a vyloží zhruba 110 až 120 tisíc vozů, jejichž přepravu zajišťujeme.“

Zásilky v ucelených vlacích

Velkou výhodou i závazkem je, že firmy Třinecké železárny a Moravia Steel jsou dlouholetými zákazníky ČD Cargo. „Přestože některá jednání v obchodních nebo provozních záležitostech nejsou zrovna nejjednodušší, vždy nalezneme řešení a dojde ke shodě. Spolupráci s železárnami hodnotím mnohem výše, než je běžný standard,“ vysvětluje Kuřil. Doplňuje, že Třinecké železárny mají vlastní závodovou dopravu, která zajišťuje provozování dráhy i drážní dopravu na vlece.

ČD Cargo hraje zásadní úlohu v tom, že přiváží a přistavuje zásilky v ucelených vlacích i jednotlivých vozech a dále prázdné vozy objednané k nakládce na odevzdávkové kolejiště a přebírá k přepravě zásilky v ucelených vlacích i jednotlivých vozech a prázdné vozy po vykládce na návratovém kolejišti. To se nachází na styku s kolejištěm SZDC v areálu třinecké stanice. „Kdo jezdí přes třinecké nádraží, určitě si vzpomene, že

Historicky měla ostravská Provozní jednotka ČD Cargo devět provozních pracovišť. Jedno z nich sídlilo v Českém Těšíně a další v Třinci. Postupným vývojem se obě provozní pracoviště sloučila v jedno. Téměř veškerá činnost tohoto pracoviště souvisí s Třineckými železárnami. Kolejnice, ocelové profily, dráty, ale také struska pro cementárny a naopak uhlí, koks a železná ruda tvoří základní segment přepravovaného zboží.



Pro Třinecké železárny vyložíme ročně v průměru 110 až 120 tisíc vozů.

vpravo od staniční budovy je plot dělicí kolejiště na dvě části. Tak právě tyto koleje najdete za tímto plotem,“ vysvětluje Pavel Kuřil.

Vysoké pece nesmějí vyhasnout

Kdo se všechno stará o bezchybný provoz na třineckém provozním pracovišti? V každé směně je nejen denní dozorcí provozu, ale i jeho turnusový kolega, který pracuje jako vedoucí směny ve dvánáctihodinových službách ve dne i v noci a řídí veškerou činnost na třineckém pracovišti. Ti pak kontrolují a řídí posunovače a vozmistry na vstupu a výstupu na předávkovém kolejišti, tranzitery a nákladní pokladní, ale také pracovníka, který má na starosti takzvanou vlečkovou agendu a reklamace. „Navíc máme k dispozici dvě posunující zálohy motorových lokomotiv řady 742 s našimi strojevodoucími. Všechna tato pracoviště jedou 365 dní nonstop, protože i Třinecké železárny pracují nepřetržitě,“ popisuje vedoucí těšínské provozní jednotky Petr Stonawski.

Možná někoho napadne, proč musí pracovat zaměstnanci třineckého pracoviště každý den v roce, nevyjímají soboty, neděle, ale třeba i Štědrý den nebo Silvestra. Odpověď je vcelku lakonická. Vysoké pece v železárnách nesmějí vyhasnout, čemuž se musí zaměstnanci



O správný chod nakládky a vykládky se starají také vozmistři.

ČD Cargo a jejich pracovní režim přizpůsobit. Pokud je třeba vysokou pec opravit, několik týdnů trvá její postupné vyhasnutí a pochopitelně, že přibližně stejně

dlouhou dobu trvá její opětovné uvedení do provozu. Takže pokud nejde o nějakou havárii nebo generální opravu, pece jsou nepřetržitě.

Jeden z turnusových dozorcích provozu Radek Foks říká, že základem úspěchu je dobrá komunikace s dispečery z Třineckých železáren, což je důležité hlavně při jakýchkoli mimořádnostech. „Navíc dozoruji celý náš obvod, který sahá prakticky z Čadce přes Mosty u Jablunkova, Návsí a Třinec až po Český Těšín. Nejvíce nám dávají zabrat zimní období, kdy zamrzá uhlí a ruda, takže je vykládka lecky dost „bojovou hrou“ a vagony stojí v rozmrazovacím tunelu třeba celý jeden den. To bývá problém, protože vozíme zásilky nejen do tuzemska, ale i do řady zahraničních zemí, takže potřebujeme, aby vlaky jezdily načas,“ dodává Radek Foks.

Se slovenskými kolegy

Návoz a odvoz vlakových souprav zabezpečují elektrickými lokomotivami strojevodoucí ČD Cargo, kteří mají určené nástupní místo Třinec. Strojvedoucí mají k dispozici denní místnost, ale i sprchy a šatny. Navíc do Třince zajíždějí slovenské strojevodoucí společnosti ZSSK Cargo s ucelenými vlaky se železnou rudou, vedenými zdvojenými výkonnými elektrickými stroji řady 131 z depa Spišská Nová Ves. Rudu vozí slovenské kolegy až z překladiště v Hanisce a Čierné nad Tisou přes Poprad a Žilinu v rámci vzájemného vyúčtování trakčních výkonů. Od pohraničního přechodu v Mostech u Jablunkova jede vlak již v naší režii.

MARTIN HARÁK

ÚDIV řídí pohyb všech nákladních vozů v republice

V minulém čísle Železničáře jsme nahlédli pod pokličku dispečerského řízení ČD Cargo v České Třebové. Dnes toto téma doplníme o řízení pohybu nákladních vozů pomocí aplikace ÚDIV - informačního systému ústředního řízení provozu nákladních vozů. Dispečerů z České Třebové mohou díky tomuto softwaru řídit provoz nákladních vozů po celé republice nezávisle na tom, jakému dopravci vůz patří.

„Do systému ÚDIV jsou dále zařazeny i nákladní vozy podléhající zvláštnímu režimu hospodaření na základě smluv a dohod uzavřených s některými spedičními firmami. Zabezpečujeme přístavbu k nakládce podle objednávek zákazníků a dispozic obchodního úseku, ale také analyzujeme využívání nákladních vozů podle jednotlivých řad, a v neposlední řadě zabezpečujeme dispečerské řízení pohybu vozů. Naši zaměstnanci například musejí úzce spo-

lupracovat s Odborem plánování kapacit kvůli efektivnímu využívání vozového parku či zajišťovat bezchybný přenos dat mezi provozními informačními systémy,“ popisuje Miroslav Odvárka, vedoucí oddělení řízení provozu nákladních vozů, které má ÚDIV na starosti.

Vidíme vozy on-line

Na každé směně najdeme čtyři vozové dispečery plus jednoho jejich kolegu, který má dohled nad informačními systémy. Navíc jsou zajištěny služby po jednom dispečerovi v Ústí nad Labem a Ostravě, tedy v lokalitách s výraznou těžbou uhlí. Na úrovni provozních pracovišť je celá síť rozdělena na 49 středisek, která jsou obsazena dispečery, případně disponenty.

„Obrovskou výhodou je, že naši zaměstnanci v každý okamžik vidí, kde se jednotlivé vozy nacházejí. Systém je transparentní a lze v něm zpětně dohle-



V systému ÚDIV má každý nákladní vlak zadané dispoziční. FOTO AUTOR (2x)

dat, kdy a kdo vůz odeslal, případně provedl změnu ve směrování. Velkou výhodou je i to, že dispečer má k dispozici on-line kompletní nabídku vozů. Pokud jich je dostatek, lze centrálně v rámci republiky podchytit okamžitě potřeby zákazníků. Při nedostatku vozů je možno využít v rámci platných pravidel i vozy zahraničních držitelů, které se momentálně nacházejí na území České republiky,“ doplňuje vedoucí skupiny řízení vozů Iva Radostová.

Základem jsou přesně zadané dispoziční a dohody

Možná každého napadne otázka, jak je zajištěno, aby nebyl přiřazen nevhodný vůz k příslušné objednávce. Prý se to prakticky nemůže stát, protože informační systém je velmi sofistikovaný a lidé, kteří s ním pracují, jsou odborně vyškoleni. „K přihlášce nakládky na vozy ČD Cargo, ve které je uvedeno, jaký druh

vozy je požadován, se nabídnou pouze vozy vyhovující zadanému požadavku. U vozů ostatních dopravců se tento proces řídí dispoziční držitelem vozu, která je vždy na konkrétní číslo vozu. V případě, že dispoziční chybí, se naši zaměstnanci řídí ujednáními z dohod, které mezi sebou uzavírají národní dopravci. V dohodách jsou uvedeny podmínky pro použití a návrat vozů těchto dopravců,“ dodává vedoucí skupiny správy dat a administrace Jiří Vrba.

Navíc má systém celou řadu kontrolních mechanismů. Například vyhodnocuje, zda požadovaný přesun vozu je v souladu se soupisem vlaku, kontroluje cílovou stanici vozu a na případnou neshodu dispečera upozorní. Tím se chyba rychle odhalí.

MARTIN HARÁK

Dostupné pouze v tištěné podobě

Likvidace děličníků pokračuje aneb chceme jezdit bez výpadků napájení



Trakční napájecí soustava u nás prošla v posledních letech výraznou změnou. Vedle velkých investičních akcí spojených s modernizací koridorů dochází díky spolupráci Správy železniční dopravní cesty a Českých drah také ke snaze radikálně snížit počet míst, kde je nutné stavovat sběrač nebo vypínat pomocné pohony. Po odstranění většiny děličníků se nyní pozornost upíná také k napájecím a spínacím stanicím.



POD PROCEM. Někdy jsou kombinace obou typů děličníků a vypínačů předpřipraveny na výhledově plánovanou modernizaci.

Ohroba, že soustava děličníků (a trakční soustava celá) zůstane v podobě, jakou známe dnes, není pochyb. K jejímu zrušení patří investiční akce, které jsou v současnosti v plném proudu. Jedná se o modernizaci koridorů, která zahrnuje i výměnu trakčního napájecího systému. Vzhledem k tomu, že modernizace koridorů je dlouhodobý proces, který trvá desítky let, je nutné se připravit na to, že soustava děličníků bude postupně likvidována. Prvními kandidáty na odstranění jsou děličníky v úseku Praha - Brno a Praha - Olomouc. V těchto úsecích jsou děličníky nahrazeny kombinací vypínačů a sběračů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.

Některé modernizované úseky (například Praha - Brno) budou mít kombinaci obou typů děličníků a vypínačů předpřipravenou na výhledově plánovanou modernizaci. V těchto úsecích je možné kombinovat oba typy děličníků a vypínačů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.

Kolikrát dojde k výpadku napájení

Úsek	Číslo výpadků
1. Úsek	1
2. Úsek	2
3. Úsek	3
4. Úsek	4
5. Úsek	5
6. Úsek	6
7. Úsek	7
8. Úsek	8
9. Úsek	9
10. Úsek	10

Průběžní děličníky

- 1. Úsek
- 2. Úsek
- 3. Úsek
- 4. Úsek
- 5. Úsek
- 6. Úsek
- 7. Úsek
- 8. Úsek
- 9. Úsek
- 10. Úsek

Nejbolavější stahovačky

- 1. Úsek
- 2. Úsek
- 3. Úsek
- 4. Úsek
- 5. Úsek
- 6. Úsek
- 7. Úsek
- 8. Úsek
- 9. Úsek
- 10. Úsek

M. vyvíjející Pavel Křiváček z oddělení řízení provozu v rámci Správy železniční dopravní cesty. Vzhledem k tomu, že soustava děličníků (a trakční soustava celá) zůstane v podobě, jakou známe dnes, není pochyb. K jejímu zrušení patří investiční akce, které jsou v současnosti v plném proudu. Jedná se o modernizaci koridorů, která zahrnuje i výměnu trakčního napájecího systému. Vzhledem k tomu, že modernizace koridorů je dlouhodobý proces, který trvá desítky let, je nutné se připravit na to, že soustava děličníků bude postupně likvidována. Prvními kandidáty na odstranění jsou děličníky v úseku Praha - Brno a Praha - Olomouc. V těchto úsecích jsou děličníky nahrazeny kombinací vypínačů a sběračů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.

Při modernizaci úseku Běchovice - Úvaly by se měly objevit světelné indikátory stáhnutí sběrače.

podobně stává je třeba se připravit na to, že soustava děličníků (a trakční soustava celá) zůstane v podobě, jakou známe dnes, není pochyb. K jejímu zrušení patří investiční akce, které jsou v současnosti v plném proudu. Jedná se o modernizaci koridorů, která zahrnuje i výměnu trakčního napájecího systému. Vzhledem k tomu, že modernizace koridorů je dlouhodobý proces, který trvá desítky let, je nutné se připravit na to, že soustava děličníků bude postupně likvidována. Prvními kandidáty na odstranění jsou děličníky v úseku Praha - Brno a Praha - Olomouc. V těchto úsecích jsou děličníky nahrazeny kombinací vypínačů a sběračů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.



STRAHOVAČKA. Někdy jsou kombinace obou typů děličníků a vypínačů předpřipraveny na výhledově plánovanou modernizaci.

Jak se vyvíjejí naše podněty
Trakční soustava u nás prošla v posledních letech výraznou změnou. Vedle velkých investičních akcí spojených s modernizací koridorů dochází díky spolupráci Správy železniční dopravní cesty a Českých drah také ke snaze radikálně snížit počet míst, kde je nutné stavovat sběrač nebo vypínat pomocné pohony. Po odstranění většiny děličníků se nyní pozornost upíná také k napájecím a spínacím stanicím.

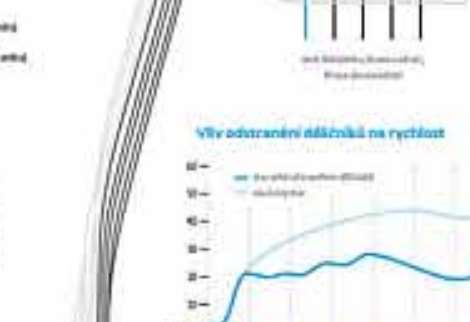
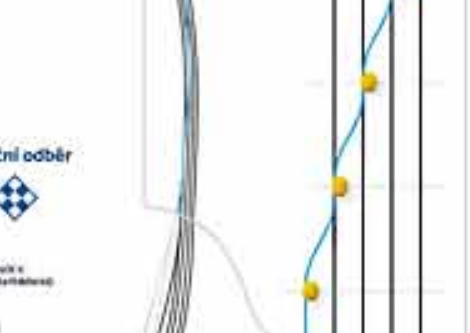
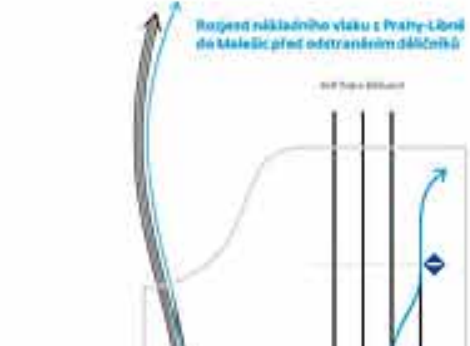
pošta přežije stahovačky
Vzhledem k tomu, že soustava děličníků (a trakční soustava celá) zůstane v podobě, jakou známe dnes, není pochyb. K jejímu zrušení patří investiční akce, které jsou v současnosti v plném proudu. Jedná se o modernizaci koridorů, která zahrnuje i výměnu trakčního napájecího systému. Vzhledem k tomu, že modernizace koridorů je dlouhodobý proces, který trvá desítky let, je nutné se připravit na to, že soustava děličníků bude postupně likvidována. Prvními kandidáty na odstranění jsou děličníky v úseku Praha - Brno a Praha - Olomouc. V těchto úsecích jsou děličníky nahrazeny kombinací vypínačů a sběračů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.

jak to vidi strojvedoucí
Vzhledem k tomu, že soustava děličníků (a trakční soustava celá) zůstane v podobě, jakou známe dnes, není pochyb. K jejímu zrušení patří investiční akce, které jsou v současnosti v plném proudu. Jedná se o modernizaci koridorů, která zahrnuje i výměnu trakčního napájecího systému. Vzhledem k tomu, že modernizace koridorů je dlouhodobý proces, který trvá desítky let, je nutné se připravit na to, že soustava děličníků bude postupně likvidována. Prvními kandidáty na odstranění jsou děličníky v úseku Praha - Brno a Praha - Olomouc. V těchto úsecích jsou děličníky nahrazeny kombinací vypínačů a sběračů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.

Kde je návěst Vypněte trakční odeběr
Vzhledem k tomu, že soustava děličníků (a trakční soustava celá) zůstane v podobě, jakou známe dnes, není pochyb. K jejímu zrušení patří investiční akce, které jsou v současnosti v plném proudu. Jedná se o modernizaci koridorů, která zahrnuje i výměnu trakčního napájecího systému. Vzhledem k tomu, že modernizace koridorů je dlouhodobý proces, který trvá desítky let, je nutné se připravit na to, že soustava děličníků bude postupně likvidována. Prvními kandidáty na odstranění jsou děličníky v úseku Praha - Brno a Praha - Olomouc. V těchto úsecích jsou děličníky nahrazeny kombinací vypínačů a sběračů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.

Kde zmizelo omezení napájení
Vzhledem k tomu, že soustava děličníků (a trakční soustava celá) zůstane v podobě, jakou známe dnes, není pochyb. K jejímu zrušení patří investiční akce, které jsou v současnosti v plném proudu. Jedná se o modernizaci koridorů, která zahrnuje i výměnu trakčního napájecího systému. Vzhledem k tomu, že modernizace koridorů je dlouhodobý proces, který trvá desítky let, je nutné se připravit na to, že soustava děličníků bude postupně likvidována. Prvními kandidáty na odstranění jsou děličníky v úseku Praha - Brno a Praha - Olomouc. V těchto úsecích jsou děličníky nahrazeny kombinací vypínačů a sběračů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.

Na střížběhové systémy
Vzhledem k tomu, že soustava děličníků (a trakční soustava celá) zůstane v podobě, jakou známe dnes, není pochyb. K jejímu zrušení patří investiční akce, které jsou v současnosti v plném proudu. Jedná se o modernizaci koridorů, která zahrnuje i výměnu trakčního napájecího systému. Vzhledem k tomu, že modernizace koridorů je dlouhodobý proces, který trvá desítky let, je nutné se připravit na to, že soustava děličníků bude postupně likvidována. Prvními kandidáty na odstranění jsou děličníky v úseku Praha - Brno a Praha - Olomouc. V těchto úsecích jsou děličníky nahrazeny kombinací vypínačů a sběračů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.



Na střížběhové systémy
Vzhledem k tomu, že soustava děličníků (a trakční soustava celá) zůstane v podobě, jakou známe dnes, není pochyb. K jejímu zrušení patří investiční akce, které jsou v současnosti v plném proudu. Jedná se o modernizaci koridorů, která zahrnuje i výměnu trakčního napájecího systému. Vzhledem k tomu, že modernizace koridorů je dlouhodobý proces, který trvá desítky let, je nutné se připravit na to, že soustava děličníků bude postupně likvidována. Prvními kandidáty na odstranění jsou děličníky v úseku Praha - Brno a Praha - Olomouc. V těchto úsecích jsou děličníky nahrazeny kombinací vypínačů a sběračů, což umožní jejich likvidaci bez nutnosti stavovat sběrače nebo vypínat pomocné pohony.

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

MIMOŘÁDNOSTI

Obrataň – Chýnov

17. srpna

Ve večerních hodinách mezi stanicemi Obrataň a Chýnov se na přejezdu v km 53,489 střetl malotraktor Teravari, který zůstal stát v prostoru přejezdu, se soupravovým vlakem 121910, kterým byl motorový vůz 810.193-3. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 81 tisíc korun.

Hrádek u Sušice

19. srpna

Odpoledne mezi stanicemi Hrádek u Sušice a Kolínek najel motorový vůz 810.265-9 osobního vlaku 17518 na spadlý strom v km 28,574. Škoda předběžně činí 50 tisíc korun.

Vlkoš – Bzenec

23. srpna

V dopoledních hodinách mezi stanicemi Vlkoš a Bzenec se na přejezdu v km 73,512 střetl osobní automobil Mercedes-Benz Vito s osobním vlakem 4107, v jehož čele byl řídicí vůz 80-29.216-6. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 335 tisíc korun.

Sokolov

28. srpna

Dopoledne mezi stanicemi Sokolov a Nové Sedlo u Lokte najela motorová jednotka RegioShark 844.004-9 na kolejnicový pás, který byl položen v průřezném průřezu druhé traťové koleje. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

Strakonice

28. srpna

V dopoledních hodinách mezi stanicemi Strakonice a dopravnou Strunovice nad Volynkou se na přejezdu v km 2,683 střetl nákladní automobil Škoda s osobním vlakem, kterým byla Regionova 814/914.113. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 61 tisíc korun.

Boršov nad Vltavou

29. srpna

V ranních hodinách mezi stanicemi Boršov nad Vltavou a Křemže se na přejezdu v km 11,286 střetl osobní automobil BMW 118d s nákladním vlakem Mn 88401, v jehož čele byla motorová lokomotiva 742.441-9. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 220 tisíc korun.

Lhotka u Mělníka

30. srpna

Nad ránem mezi stanicemi Lhotka u Mělníka a stanicí Mělník se na přejezdu v km 6,923 střetl osobní automobil Opel Vectra s osobním vlakem, kterým byl motorový vůz 810.229-5. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 135 tisíc korun.

Frýdlant v Čechách

30. srpna

Odpoledne mezi stanicemi Frýdlant v Čechách a Jindřichovice pod Smrkem se na přejezdu v km 8,813 střetl osobní automobil Volkswagen Golf s osobním vlakem 6376, kterým byla Regionova 814/914.163. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 310 tisíc korun.

Moravský Beroun

30. srpna

Ve večerních hodinách mezi stanicemi Dětiřichov nad Bystřicí a Moravský Beroun najel motorový vůz 843.020-9 osobního vlaku 3504 do stáda krav, které opustily ohrazenou louku a pohybovaly se v koleji, 17 jich bylo usmrceno. Nikdo z cestujících ani obsluhy vlaku zraněn nebyl. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun

Kralupy nad Vltavou

1. září

Nad ránem mezi stanicemi Kralupy nad Vltavou předměstí a Velvary se na železničním přejezdu v km 3,681 střetl osobní automobil Daewoo Matiz s osobním vlakem 20310, kterým byl motorový vůz 809.080-5. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 15 tisíc korun.

(Mirko)



NEHCEME PLOUŽÁKY. Rychlíky přes Třebíč a Jihlavu využívají ve značné míře cestující do jižních a západních Čech. Do Prahy už konkuruje dálnice.

FOTO AUTOR

Rychlíky přes Vysočinu v zajetí pomalé infrastruktury

Na Vysočině najdeme tři tratě zásadního významu. Je to trať 230, respektive 250, spojující Brno s Havlíčkovým Brodem a Kolínem, následovaná neméně důležitou spojnicí 240 Brno – Jihlava a tratí 225 Jihlava – Veselí nad Lužnicí. Všechny tři hlavní tratě mají dvě klíčové charakteristiky: velké množství přepravených cestujících v rychlících a nízkou rychlost. V příštích měsících a letech dojde spíše jen k dílčím zlepšením.

Rychlíky přes Vysočinu občas připomínají vyhlídkové spoje. Zejména tratě z Brna přes Třebíč a Jihlavu směřující dále na České Budějovice a Plzeň, kde zvláště v létě cestují celé rodiny na dovolenou. O něco lepší je situace na „magistrále“, tedy tratích 230 a 250, kde vlaky Českých drah mohou jet 100, někdy i 120 km/h. V minulosti zde občas projelo i Pendolino, přestože do plnohodnotné rezervy ke koridorovému spojení má hodně daleko – především kvůli četným obloukům v okolí Golčova Jeníkova a Čáslavi. Trať Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Brno byla postavena v padesátých letech minulého století podle moderních metod, které jsou částečně srovnatelné s dnešními koridorovými stavbami. Jde například o absenci úrovnových křížení se silnicí a plnou peronizaci zastávek i stanic. Po opravě železničního svršku a celkové rekonstrukci železničního zabezpečovacího zařízení, které by určité nestálo závratné finanční prostředky, má tato dráha velkou šanci na zvýšení významu. Vždyť v minulosti zde pravidelně jezdily mezinárodní vlaky EuroCity.

Elektrifikace do Třebíče? Asi ne Neškodí připomenout, že zhruba před patnácti lety se vážně uvažovalo o elektrifikaci a zároveň částečné revitalizaci tratě Brno – Třebíč – Jihlava. Z projektu sešlo hlavně kvůli rozdílným stanoviskům Jihomoravské krajce a Kraje Vysočina, takže poslední verze hovoří pouze



o elektrifikaci úseku Brno – Zastávka u Brna. To pomůže jen jihomoravské integrované dopravě, která je ale zavedena až do Náměště nad Oslavou. Investiční akce ale nezlepší parametry rychlíkové taktové dopravy. Například v úseku Zastávka u Brna – Okříšky se nikde nejede vyšší rychlostí než 60 km/h, což opravdu není odpovídající pulzu 21. století. Podobné traťové rychlosti najdeme také

na většině úseků tratě Jihlava – Horní Cerekev – Veselí nad Lužnicí.

Brzdou jsou četné přejezdy

Podle odborníků ze SŽDC jsou jednou z největších brzd zvýšení traťových rychlostí úrovně železniční přejezdy. Největší problém je nejen v četnosti těchto přejezdů, ale v řadě případů také jejich zanedbatelnému významu. Leckteré přejezdy totiž směřují na pole nebo do lesa a mnohé z nich evidentně řadu let neslouží svému účelu. Redukci zbytečných přejezdů a zároveň vybavení důležitějších zabezpečovacích zařízení, které by snad nepřišlo na nějaké horentní částky, by se dala podle znalců zkrátit jízdní doba mezi Brnem, Třebíčí a Jihlavou až o 20 minut, což už je významná úspora.

Je pravda, že z Brna do Jihlavy lze po dálnici dojet za hodinu a vlakem je to zatím přesně o hodinu déle. Nicméně rychlíky přes Třebíč a Jihlavu využívá významná část lidí, zvláště pak v turistické sezoně, ke svému cestování dále do jižních nebo západních Čech, takže tato trasa má své opodstatnění. Nelze opomenout ani velkou trebičskou aglomeraci, která leží zcela mimo dálnici a tím pádem je vlak jak na Jihlavu, tak i na Brno hojně využíván.

Investiční akce na obzoru

Pomalu se určité blýská na lepší časy, protože v současné době se na Vysočině připravuje několik investičních akcí.

CHYŠTANÉ INVESTICE

- Zvýšení bezpečnosti rekonstrukcí kolejových obvodů a několika přejezdů na trati Jihlava – Veselí nad Lužnicí (trať 250)
- Rekonstrukce koleje číslo 1 a 2 v úseku Sklené nad Oslavou – Žďár nad Sázavou (trať 250)
- Revitalizace v úseku Okříšky – Zastávka u Brna (trať 240)
- Vybudování nástupiště a nákladního včetně kolejových úprav ve stanicí Třebíč
- Sanace skalních zářezů na různých tratích

V první fázi chystá SŽDC v takřka dvacetikilometrovém úseku Sklené nad Oslavou – Žďár nad Sázavou rekonstrukci obou kolejí a současně svršku, zabezpečovacího zařízení, ale i trolejového vedení a řady mostů a propustek. Traťová rychlost by se měla zvýšit ze 100 na 120 km/h, resp. až na 125 km/h pro vozidla využívající takzvané horní rychlostníky, což jsou například rakouské elektrické lokomotivy Taurus nebo české stroje řady 380 s vozy vybavenými kotoučovými brzdami. Naklápací jednotky Pendolino by následně mohly po této revitalizované trati jezdit rychlostí až 140 km/h.

Jako druhá významná akce se připravuje revitalizace tratě Okříšky – Zastávka u Brna. Cílem této revitalizace má být zlepšení jízdního komfortu a také zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob včetně zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Správa železniční dopravní cesty plánuje i rekonstrukce stanic a zastávek podle požadavků objednatelů osobní dopravy včetně zřízení nových nástupištních přístřešků pro cestující včetně moderních informačních systémů. MARTIN HARÁK

RSM: Plánované prodejny v Hradci Králové

Podle úspěšné realizaci prodejen Costa Coffee, Mangaloo a Mr. Baker ve stanicích Pardubice hl. n. došlo i na Hradec Králové. Investor a provozovatel, společnost HDS Retail Czech Republic, se rozhodl rozšířit obdobný sortiment i na zdejší hlavní nádraží.

Oživíme vestibul

Jako první proběhlo rozšíření stávající provozovny pekařství Mr. Baker o pizzérii, která má samostatnou prodejní část pro zákazníky přístupnou přímo z odbavovací haly. Během podzimu 2013 bude vybudován freshbar Mangaloo, ve kterém si zákazníci koupí čerstvé ovocné šťávy a koktejly. Tato provozovna bude umístěna v prostorách uvolněných po sázkové kanceláři Fortuna u příjezdového vstupu do odbavovací haly.

Další provozovnou, která se připravuje k realizaci, je frančíza Costa Coffee. Ta by měla vzniknout v dlouhodobě nevy-



DALŠÍ SLUŽBY. Stávající provozovna pekařství Mr. Baker byla rozšířena o pizzérii s výdejem přímo do odbavovací haly. VIZUALIZACE RSM HRADEC KRÁLOVÉ

užívaných prostorách bývalé herny. Od otevření prodejny si slibujeme celkové oživení severního křídla odbavovací haly a tím i omezení pobytu bezdomovců a ostatních nechtěných návštěvníků nádražní budovy. Tato prodejna bude realizována již v roce 2014.

Je nutná dohoda s památkáři

Vzhledem k tomu, že má výpravní budova památkovou ochranu, musí být vzhled zmíněných provozoven v souladu s připomínkami památkového úřadu. Jednání už probíhají, protože úřad je účastníkem stavebního řízení. Zaměstnanci RSM Hradec Králové spolu a pracovníci společnosti HDS Retail Czech Republic intenzivně pracují na přípravě těchto staveb, aby cestující na nádraží v Hradci Králové mohli co nejdříve využívat nových služeb, které, jak doufáme, zpříjemní cestování vlakem v našem krajském městě. PETR BEDLIVÝ

Propad nákladní dopravy zasáhl i největšího hráče v Evropě

Globální finanční krize, která vypukla v roce 2008, měla dramatický vliv na nákladní kolejovou dopravu v Evropě. Propad se projevil i na velkých trzích, jakými jsou Francie nebo Německo. Krize zasáhla i největšího nákladního železničního dopravce na kontinentu – společnost DB Schenker Rail. V současnosti se však tento dopravce už dostal z nejhroššího a dokonce začal expandovat.

V roce 2011 se společnost DB Schenker Rail podílela na celkovém obratu skupiny DB Schenker – dceřiné společnosti Deutsche Bahn – pěti miliardami eur. Celkový obrat skupiny DB Schenker přitom činil 19,5 miliard eur. V evropské nákladní dopravě během posledních několika let panuje značná nestabilita a v nedávné době stagnovaly nebo klesaly přepravy prakticky ve všech zemích. Snad jedinou výjimkou je Velká Británie, kde byl zaznamenán mírný nárůst přeprav.

Ve Francii trh klesl o pětinu

DB Schenker Rail vidí potenciál růstu pro evropskou nákladní dopravu v dlouhodobém horizontu. Věří, že při zachování nárůstu přeprav v hodnotě 1,5–2 procenta ročně v celé Evropě je ještě možné současně zachovat vysoce kvalitní panevropské síť. Kromě nestabilní situace na trhu čelí nyní operátoři nákladní kolejové dopravy explozi finančních nákladů na energii, přepravní poplatky za dopravní cestu, ale i na mzdy. Společnost DB Schenker Rail provedla důkladnou analýzu struktury svých nákladů za poslední léta, což jí nyní pomáhá zlepšit finanční výsledky v posledních několika čtvrtletích. A to navzdory propadu objemu dopravy ve většině ostatních zemí.

Ve Francii a Polsku, kde je mimočodem DB Schenker druhým nejvýznamnějším nákladním dopravcem, objemy přeprav v poslední době jen klesaly. Francouzský trh je nyní o dvacet procent menší než v roce 2008. Návrhy francouzské vlády na harmonizaci podmínek v nákladní dopravě jsou přijímány s rozpaky. Důvod je jasný: francouzská dceřiná společnost DB Schenker – Euro Cargo Rail – nemá v současné době dostatek příjmů na podporu investic. Naopak francouzský poskytovatel logistických služeb, společnost Gefco, byl nedávno koupen Ruskými drahami (RŽD), což mu přineslo stabilizaci a současně to mělo kladný vliv i na skupinu DB Schenker.

Důvěra v polský trh

Co se týká přepravy jednotlivých vozů, DB Schenker Rail má na ni odlišný pohled než francouzská SNCF Geodis, která tuto službu přestala absolutně poskytovat. Schopnost naložit jednotlivý vůz nebo třeba jen několik vozů považuje



ZA ZÁKAZNÍKEM. Navzdory propadu trhu se společnost DB Schenker Rail v posledních měsících dostává do kondice. Pomohla tomu důkladná analýza struktury nákladů. Firma doufá v nárůst přeprav o 1,5 až 2 procenta. FOTO DEUTSCHE BAHN (2x)

totiž za klíč k růstu přeprav. Dopravce může udělat mnohem více než jen vypravovat ucelené vlaky. To celé vedlo k rozhodnutí vytvořit alianci Xrail, jejímiž členy jsou DB Schenker Rail, Rail Cargo Austria, SBB a Green Cargo ze Švédska. Cílem je vypravovat jednotlivé zásilky na celoevropské síti tak, aby železnice byla schopna konkurovat nákladním automobilům.

I v Polsku, které přečkalo globální pokles roku 2008 mnohem lépe než další země EU, došlo v roce 2012 k meziročnímu poklesu trhu o zhruba devět procent. Dceřiná společnost DB Schenker Rail Polska již zakoupila první dvě z 23 objed-

Rumunská DB Schenker Rail Romania například provozuje téměř desetkrát více vozů než před pěti lety, tedy před vypuknutím krize.

ných elektrických lokomotiv Vectron od firmy Siemens, které mají nahradit staré a nevyhovující polské stroje. Ze strany mateřské společnosti jde o vyjádření absolutní důvěry v polský trh, protože zmíněné lokomotivy, které jsou uzpůsobeny pouze na 3 000 V stejnosměrného napětí, nelze použít v Něm-

ku nebo v jiných zemích, kde se používá střídavý trakční proud.

Přesun lokomotiv po celé Evropě

DB Schenker Rail také sleduje vývoj ve východní Evropě, kde je na prodej několik státem vlastněných národních společností provozujících nákladní kolejovou dopravu. Rumunská DB Schenker Rail Romania například provozuje téměř desetkrát více vozů než před pěti lety, tedy před vypuknutím krize. Schopnost přesouvat majetek po Evropě je jednou z výhod firmy DB Schenker Rail. Má k dispozici více než 3 500 lokomotiv a může je přesouvat podle své potřeby.

Mateřská společnost DB vyhlásila výběrové řízení na dlouhodobé rámcové smlouvy na dodávku nových elektrických lokomotiv. Některé z nich by mohly být získány i společnostmi DB Schenker Rail, ale je třeba zachovat jistotu opatrnost při posuzování protichůdných požadavků. Je sice nutné snižovat provozní náklady, ale zároveň se chovat ekologicky. Většina nových elektrických lokomotiv je ale příliš drahá a relativně nízké provozní marže nemožno generovat dostatek finančních prostředků na odpovídající vozidla. Proto se očekává, že v budoucnu dojde k rozšíření nové generace hybridních lokomotiv s dvojitým pohonem, které by mohly protichůdné požadavky na provozní úspory a ochranu životního prostředí zmírnit. HALINA MARŠÁLKOVÁ



CHTĚJÍ RŮST. Společnost DB Schenker Rail vytvořila alianci Xrail, do které vstoupily také Rail Cargo Austria, SBB a švédská firma Green Cargo.

V Maďarsku zkoušejí nové vozy InterCity

Ve městě Szolnok se aktuálně vyrábějí nové vozy pro vlaky InterCity. Nenechte se zmást názvem, v Maďarsku jsou tyto vlaky nasazovány i na mezinárodní spoje. V sobotu 8. června si železniční nadšenci mohli první vůz vyfotit během zkušební jízdy do Budapešti a do Győru.

Pestrobarevné oživení interiéru

Projekt IC+ znamená oživení domácího železničního strojírenského průmyslu a současně i další krok ke zlepšení vozidlového parku. IC vozy pro společnost MÁV-START vyrábí její sestra MÁV-Gépészet. Vozy jsou určené přednostně na vozbu mezinárodních vlaků vyšší kategorie IC, EC. Zásuvky pro napájení drobné elektroniky, wi-fi připojení, záchody s uzavřeným systémem a klimatizace se považují za samozřejmost. Čalouněná sedadla mají velkoprostorové uspořádání. Skříň vozu je tlakotěsná, vůz může

jet až 200 kilometrovou rychlostí. Vozy mají podvozky od výrobce Siemens.

Boční stěny a střešní mají bílou barvu, podlaha šedou, stejně jako úložný prostor nad okny, se žlutým pásem. Sedadla jsou fialová s pestrobarevnými obdélňáčky, posuvné dveře do prostoru pro cestující září žlutě a vedle dveří uvidíte stěny v barvě lila. Exteriér je řešený



Když se dva nové vozy osvědčí, může se začít s jejich sériovou výrobou.

podle korporátních barev národního dopravce v Maďarsku, čili na něm dominují odstíny modré v kombinaci s bílou.

Bude sériová výroba?

Vývoj a výroba dvou kusů osobních vozů vyjde na 1,4 miliardy forintů (zhruba 120 milionů korun) a je spolufinancovaná z evropských fondů. Od EU projekt IC+



Potah sedadel může českého cestujícího překvapit. FOTO AUTOR (2x)

dostane 462 milionů forintů (40 milionů korun). Zatím se vyrábí dva vozy tohoto typu, do provozu s cestujícími vyrazí zřejmě na konci letošního roku. Otázkou je, jak se osvědčí v provozu. Teprve pak se rozhodne, zda se budou vyrábět sériově. V případě, že se sériová výroba rozběhne, mohli by v Szolnoku vyrábět i jiné typy vozů tohoto provedení, vozy 1. třídy, víceúčelové vozy (s místy pro handicapované cestující a se zavazadlovým prostorem) nebo řídicí vozy.

Obnova vozidlového parku v Maďarsku je bezpochyby zapotřebí, zvláště pak vozů pro vlaky IC, neboť systém veřejné dopravy v Maďarsku stojí na základě páteřních linek obsluhovaných vlaky InterCity z Budapešti do všech župních (krajských) měst. Není vyloučeno, že tyto nové vozy v budoucnu spatříme i na české železniční síti na některém z vlaků spojujících Prahu a Budapešť. GABRIEL KORCSMÁROS

KRÁTCE

NĚMECKO

Záchody ve vlacích ICE čeká častější úklid

Na základě marketingových průzkumů a přání zákazníků budou Německé dráhy více pečovat o čistotu záchodů ve vlacích ICE. Současných 200 zaměstnanců, kteří zajišťují úklid toalet, doplní dalších 50 pracovníků. Záchody se tak budou uklízet dvakrát častěji než dosud. Náklady na údržbu v dálkové dopravě tak u Deutsche Bahn stoupnou asi o 3 miliony eur na celkových 8 milionů eur. Kromě toho je v dálkových vlacích také 200 mobilních techniků, kteří provádějí drobnou okamžitou údržbu a odstraňují závady za provozu přímo ve vlaku např. právě na WC nebo na klimatizaci.

SLOVENSKO

Bezplatný internet už funguje ve 39 vozech

Národní dopravce ZSSK nabízí bezplatné wi-fi připojení k internetu již ve 39 vozech 1. a 2. třídy svých vlaků. Služba je k dispozici ve spojích na trati Bratislava – Žilina – Košice – Humenné např. ve vlacích InterCity Tatran, Gerlach, Rysy, Kriváň, v rychlících Váh, Čingov, Dargov, Spišian a v regionálních expresích Kremenc a Laborec. Dopravce investoval do technického vybavení vozů a SIM karet asi 100 tisíc eur, měsíčně pak provoz internetu ve vlacích přijde na 5 až 8 tisíc eur. Technické řešení využívá karty operátorů Slovak Telekom a Orange.

ŠVÝCARSKO

Zavoláte a přivezou vám vyčištěné boty

Švýcarské spolkové dráhy testují novou službu pro své zákazníky, tzv. Good Box. Cestující si mohou předem přes svůj telefon objednat požadovanou službu; k poskytnutí služby pak dojde na určené železniční stanici. Rozsah služeb je široký – od dodávek květin po čištění obleků a obuvi. Služba je zatím testována ve třech stanicích.

MAĎARSKO

Na počest Wagnera přebarvili Tauruse

U příležitosti 200. výročí narození předního německého skladatele a dirigenta Richarda Wagnera jezdí lokomotiva 470 503-3 v novém reklamním polepu s hudební tematikou. Původní barevné řešení, kde dominovaly korporátní barvy společnosti GySEV a hnědá s motivy klavíru a profilu Ference Liszta, bylo zcela obměněno. Na stroji teď převládají barvy červené a černé s motivy odkazujícími na životní práci německého hudebního skladatele. Přebarvený Taurus byl představen veřejnosti v polovině července v Soproni.

FRANCIE

Zkoumají možnosti, jak omezit režijní jízdné

Společnost SNCF zkoumá možnosti zrušení či omezení výhod poskytovaných svým zaměstnancům a jejich příbuzným. Tyto výhody spočívají především ve zlevnění režijního jízdného. Výhod využívá přibližně 850 tisíc osob, přestože SNCF zaměstnává pouze kolem 150 tisíc osob. (V České republice mělo v roce 2011 nárok na tzv. režijní jízdné asi 210 tisíc lidí.) Roční náklady na tyto benefity činí 140 milionů eur.

OECD

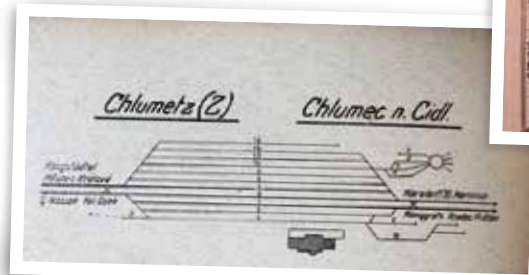
Investice do dopravy tvoří jen procento HDP

Mezinárodní dopravní fórum působící při Organizaci pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (OECD) vydalo zprávu o výdajích členských států do dopravního sektoru v letech 1995–2011. Zpráva obsahuje data týkající se silniční, železniční, lodní, přímořské i letecké dopravy. Relativní výše investic zůstává podle zprávy na stejné úrovni, a to asi 1 % HDP. Ve střední a východní Evropě došlo k nárůstu z 1 % v roce 2002 na 2 % v roce 2009, aby se o rok později snížily na 1,7 % HDP. Na základě skutečnosti, že data jsou v mnoha zemích konstantní, lze usuzovat, že investice jsou ovlivněny jinými faktory než reálnou potřebou ekonomiky. (PeŠT, gak, oz)

Okolo Hradce Králové přes Chlumec a Lysou na Prahu

V říjnu 1873, tedy před 140 lety, byl zahájen provoz mezi Chlumcem nad Cidlinou a Hradcem Králové. Současně se začalo jezdit mezi Lysou a Rohanským ostrovem v Praze, takže vzniklo železniční spojení mezi hlavním městem a východními Čechami. Svůj význam si uchovalo i dnes. Výstavba stanic a zastávek probíhala až do čtyřicátých let minulého století.

V roce 1872 uvedla Rakouská severozápadní dráha (NWB) do provozu nejvíce svých tratí vůbec. Současně získaly i koncesi pro vybudování páteřní dráhy z Nymburka do Děčína (tzv. Polabské dráhy) a odbočky z Lysé do Prahy. Stalo se tak 23. června. Koncese zahrnovala také právo na postavení odbočky z Ústí nad Orlicí do hraničního Lichkova (zmiňuje se o ní mírová smlouva mezi Rakouskem a Pruskem z roku



140 LET PROVOZU. Trať z Hradce Králové do Chlumce funguje od října 1873. Ve výřezu je jízdní řád 1911. FOTO ARCHIV AUTORA

Před druhou světovou válkou tudy dokonce jezdily přímé rychlíky Praha – Bohumín. Kdysi tu byla poměrně silná přeprava cukrové řepy.

1866) a na odbočku z Chlumce přes Hradec Králové a Týniště na tuto trať (Ústí nad Orlicí – Lichkov).

Po udělení stavebního povolení 28. prosince 1872 sem Bucherova stavební firma, jež stavěla výhradně pro NWB, přesunula veškeré své kapacity. Díky jednoduchému terénu bez potřeby významnějších umělých staveb mezi Chlumcem a pevnostním Hradcem mohl být za necelý rok – přesně 4. října 1873 – zahájen provoz. Ve stejný den začala cestujícím sloužit i trať mezi Lysou a Rohanským ostrovem

v Praze (na nádraží na Těšnově se jezdilo až o rok později).

Přibývaly stanice i zastávky

Zpočátku na 28 kilometrech dráhy existovala jediná stanice Syrovátka (od roku 1875 Dobřenice-Syrovátka, od roku 1937 Dobřenice). V Káraních osobní vlaky zastavují od prosince 1893, ale až o třicet let později tu vyrostla výhybna s hezkou prvorepublikovou výpravní budovou. Z roku 1893 pochází i zastávka se zprvu krásným jménem Práskačka (hned po

roce přejmenovaná na Práskačku-Urbance, od roku 1937 na dnešní Práskačku, ovšem s výjimkou nacistické okupace, kdy platil německý ekvivalent Reisig). Před rokem 1931 se zrodila zastávka Lhota pod Libčany.

Na trati dále nalezneme (chronologicky): Hradec Králové-Kukleny (od 15. srpna 1919, zastávka a nákladní stanice s dvěma vlečkami), Kratonohy (od 4. května 1942) a konečně od 4. srpna 1946 výhybnu Nové Město-Písek nad Cidlinou (přídomek Písek byl zrušen v 60. letech).

Elektrické lokomotivy zde začaly jezdit od roku 1965

Význam jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu na trati (zestátněné v roce 1909) postupně rostl. Jen námkou před druhou světovou válkou tudy dokonce jezdily přímé rychlíky Praha – Bohumín přes Krnov. Významným krokem bylo uvedení Kanínských spojky u Velkého Oseka do provozu v roce 1940. Ta umožnila bezúvratový provoz vlaků mezi Prahou a Hradcem Králové. Za války tudy proudila pestrá paleta tranzitní dopravy včetně vlaků wehrmachtu nebo tranzitní zátěže Lichkov – Plzeň/Libčechov, včetně hornoslezského uhlí pro střední Německo. Kdysi tu byla poměrně silná i přeprava cukrové řepy. Ze stanice Dobřenice navíc od roku 1880 odbočovala přes 3 km dlouhá kolej do Weinrichova (později rolnického) cukrovaru v Syrovátce.

Když se roku 1960 vyrobily první kilowatthodiny v opatovické elektrárně, zamířilo tudy uhlí z Mostecka. Pro uhelné vlaky byla 21. června 1960 uvedena do provozu Plačická spojka umožňující přímou jízdu vlaků od Chlumce do Opatovic nad Labem. Na konci roku 1965 byl celý uzel Hradec Králové připojen ke stejnosměrné napájecí soustavě 3 kV; 30. prosince dojel z Nymburka do Hradce nákladní vlak č. 7808 poprvé tažen elektrickou lokomotivou (E 669.1140). Dnes zde místní doprava poněkud poklesla, stále tu však jezdí i rychlíkové spoje. Navíc je tato trať důležitou odbočkovou trasou v případě jakékoli větší poruchy na prvním koridoru.

MARTIN NAVRÁTIL



ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051-55. e-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz, provozní doba: pondělí-pátek 9.00-17.00 h
Pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861, provozní doba: 1. 5.-30. 9.: pondělí-pátek 9.00-18.00 h, sobota 9.00-14.00 h, 1. 10.-30. 4.: pondělí-pátek 9.00-17.00 h

INZERCE



Česká republika

Františkovy Lázně, LH Dr. Adler***

Svatomartinský týden 10. 11.-17. 11. 2013

7 nocí s polopenzí (v rámci polopenze 11. 11. 2013 svatomartinské menu), 5 lehkých lázeňských procedur, neomezený vstup do Aquafora Po-Pá 9-21 hod., prohlídka města s průvodcem, ochutnávka lázeňských oplatek a likéru, kulturní akce za zvýhodněnou cenu nebo zdarma
Cena: 7 750 Kč/osoba/pobyt



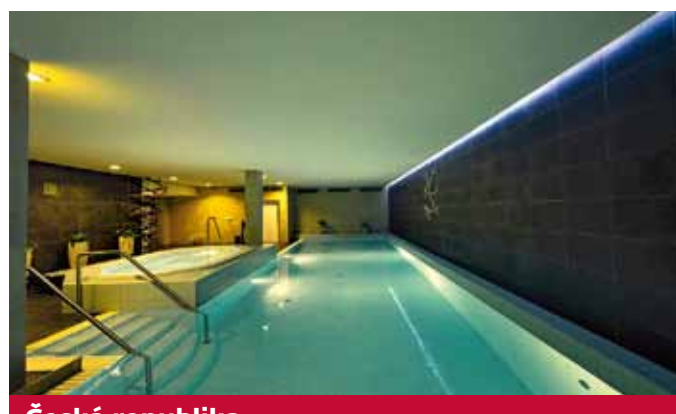
Česká republika

Lednicko-valtický areál – Spa hotel Miroslava****

Vánoce v Lednici 23. 12.-26. 12. nebo 24. 12.-27. 12. 2013

Cena: 5 490 Kč/os./pobyt

3 noci se snídaní, malý novoroční dárek od hotelu, vánoční cukroví a ovoce na pokoji, vánoční welcome drink a poslech vánoční hudby u vánočního stromčku, 2x tříhodové večeře, sváteční štedrovecerní večeře, vánoční prohlívací zábal parafango, vánoční relaxační koupel s přísadou
Bonus zdarma: vánoční vyhlídková plavba se svařeným vínem, vánoční sleva 20% na veškeré procedury, parkování a wi-fi zdarma



Česká republika

Luhačovice – wellness hotel Pohoda****

Seniorské babí léto 55+ v termínu od 29. 9.-28. 10. 2013

Lastová cena: 6 910 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 7 nocí s polopenzí, 1x polodenní zájezd do okolí s průvodcem, denně šálek kávy nebo čaje s moučníkem, 1x aromaterapeutickou masáž zad a šíje, 1x hydromasáž se zábalom, 1x slatinový obklad na celá záda, 1x suchou uhlíčitou koupel, 1x kyslíkovou terapii, volný vstup do wellness (bazén, saunový svět) a fitness.



Česká republika

Kašperské hory – Parkhotel Tosch****

Kouzelná Šumava 29. 9.-20. 12. 2013

Pokud pobyt Ne-Čt akce 4 = 3, Čt-Ne 3 noci

Cena: 4 280 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 3 noci (4 noci) s polopenzí, 1x perličkovou koupel s bylinnými měšci s chromoterapií (zábal), 1x částečnou masáž, 1x vířivou šumavskou rašelínovou koupel (zábal), 1x rašelínový zábal zad, 3x speleoterapii, 3x koupel dolních končetin s akupresurou, relaxační bazén s hvězdnou oblohou zdarma od 7.00-21.30, v zimě sleva 20% ve Ski areálu Snowhill v Kašperských Horách.



Česká republika

Vráž u Písku – Lázně hotel Vráž

Všední dny v lázních pro muže i ženy 1. 10.-20. 12. 2013

Cena: 2 990 Kč/os./pobyt, nástupy Po-Čt, Út-Pá

Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí, 1x relaxační koupel bylinnou nebo přísadovou pivní koupel, 1x zábal dle výběru, 2x klasickou masáž částečnou (25 min.) 2x vstup do bazénu (30 min.), vstup do fitness po celou dobu pobytu, župan, wi-fi připojení, prohlídku bývalého zámeckého sídla Lobkoviců s výkladem.



Slovensko

Piešťany – Hotel Park***

Relax víkend akce trvá do 20. 10. 2013

Cena: 3 520 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 3 noci s polopenzí, 1x parafami zábal, 1x oxygenoterapii s vitamínovým nápojem nebo 1x hydromasážní vanu, 1x klasickou masáž částečnou, 20% slevu na další procedury, župan, zdarma bazén, půjčení kola, fit program (různé druhy cvičení).

Většina lidí si v zájmu pohodlí často vymýšlí důvody, proč určitá věc nejde uvést do života. Inženýr Karel Otava jde ale opačným směrem a snaží se prosadit věci, které musí v případě železnice sloužit i dalším generacím. Odborník v řídicí funkci musí mít podle něj představivost, dobré nervy, výdrž a tak trochu i talent. Hlavní ale je, aby si vedoucí pracovník dokázal představit, jak budou věci fungovat po určité době. Karel Otava nyní výrazným způsobem ovlivňuje naši železnici jako člen představenstva Českých drah a současně zaměstnanec SŽDC.

Modernizátor z Lysé nad Labem

Jeho posledním „domovským přístavem“ se stalo město Lysá nad Labem. Do Polabí přišel jako výpravčí z Hlinecka na Vysočině v roce 1973. „Mojí první štací se staly Kostomlaty, kde sloužil ve stejné funkci i světoznámý spisovatel Bohumil Hrabal. O dva roky později jsem přešel do Lysé nad Labem. Opustil jsem rodnou nádhernou, byť drsnou Vysočinu a usadil jsem se se svojí ženou Jitkou v úrodné Polabské nížině. Lysá nad Labem nás lákala nejen blízkostí Prahy, ale proč to nepřiznat – i významným železničním uzlem s velmi silným provozem.“

V roce 1980 byl Karel Otava jmenován do funkce náčelníka železniční stanice Stará Boleslav. „Bral jsem to jako další životní zkušenost a získání dalších profesních znalostí, především ve vedení pracovního kolektivu,“ vzpomíná. V roce 1989 se vrátil do Lysé nad Labem jako přednosta stanice – a s velkými plány. Doba byla plná optimismu a Karel Otava prosadil rozsáhlou modernizaci nádraží, ve které sehrálo významnou roli i město, které přispělo částkou 53 milionů korun. „Kolejiště bylo uspořádáno tak, aby provozně vyhovovalo i v budoucnu, a nové ostrovní nástupiště, moderní



Nastal čas návratu odbornosti, jiná cesta na železnici není.

proszoval elektrifikaci tratě do Milovic. S hořkostí dodává, že ti samí lidé, kteří modernizaci tratě z Lysé do Milovic odložili, dnes opěvují enormní nárůst cestujících v této relaci.

Vešle prozrazování výstavby parkovišť ve stanicích a u zastávek se Karel Otava věnuje společně s některými poslanci kampani proti vysokým betonovým protihlukovým stěnám. Podle něj hyzdí krajinu, znemožňují cestujícím výhled z oken a jsou překážkou i pro záchranáře. „Mojí satisfakcí je, že v současnosti byl vyroben prototyp protihlukové clony vysoké pouhých 73 centimetrů a bude s ní zahájen ověřovací provoz.“

Lovec rádiových signálů

Karel Otava je ale ve světě znám nikoli jako člen představenstva Českých drah, ale především jako OK1DC. Nejedná se o žádné tajné heslo, ale o přidělenou volací značku od radiostanice. Jako vášnivý radioamatér se zúčastňuje i mezinárodních závodů a jeho značku zná asi 80 tisíc lidí, s nimiž navázal spojení. Nejraději vysílá na krátkých vlnách o délce od 160 do 10 metrů, protože se tak dovolá nejdále. Využívá k tomu ionosféru, která se vlivem slunečního záření vytváří ve výšce okolo 250 kilometrů. Od ní se rádiové vlny odrážejí zpátky k Zemi a od ní zpět k ionosféře. Jeden skok je dlouhý asi 3 500 kilometrů. To například znamená, že na 18 tisíc kilometrů vzdálený Nový Zéland se rádiové vlny dostanou pěti skoky rychlostí dosahující téměř 300 tisíc kilometrů za vteřinu.

FOTO AUTOR

POŠTA

Vodárna v Náchodě ustoupila autobusům



Se zájmem jsem si přečetl článek „Rodinné stříbro, nebo přítěž?“ v čísle 16. Jako občana města Náchoda mě mimo jiné zaujala zmínka o závorách s dnes již nepřilíš častými ochrannými sítěmi v blízkosti „mírně patinované“ historické vodárny StEG. Vodárna, o které píšete, již v této době neexistuje. V srpnu byla totiž zbourána z důvodu výstavby nového autobusového nádraží. Je to škoda. Vodárnu, jak vypadala ještě začátkem srpna 2013, si můžete prohlédnout na mapách prohlížeče Google. **ZDENĚK HLUŠIČKA**

Navzdory požáru zpoždění jen 40 minut

Chtěl bych vyjádřit své uznání a poděkování vlakovému personálu mezinárodního vlaku Os 15121 Nysa z Ústí nad Orlicí do Kłodzka v sobotu 24. srpna. U vlaku došlo na zastávce Dolní Libchavy k závažným technickým potížím (jejichž přesnou příčinu neznám), dále k menšímu požáru na střeše polské elektrické jednotky a k přepálení troleje. Vlakový personál tuto situaci řešil naprosto profesionálně, rychle a s rozvahou. Poděkování patří dispečerům, kteří bleskově zajistili náhradní dopravu: nejprve autobusem do Lanšperka, dále vlakem Českých drah do Lichkova a pak vlakem Przewozů Regionalnych do Polska. Po takto závažné nehodě je zpoždění vlaku pouhých 40 minut skutečně hodno obdivu. **MAREK FRIEDMANN**

Květinová výzdoba ve Velké Bystřici



Už několik let jezdím vlakem z Olomouce na chatu do Velké Bystřice. Při cestě tam i zpět mě vždy potěší květinová výzdoba na nádraží ve Velké Bystřici, o kterou se s láskou stará vedoucí stanice s ostatním personálem: květiny v truhlících na zemi a v závěsných koších, květníky pro zimní výzdobu čekárny v drátěné kolárně a skalka na místě vykáceného stromu v prostoru mezi čekárnou a další nádražní budovou. Napadlo mne, zda by nebylo namístě jim poděkovat. **HELENA ČERVINKOVÁ**

Staré stromy působí milionové škody

Moje připomínka je určena především pracovníkům SŽDC, ale následky nesou jako zbytečnou ztrátu i České dráhy, ČD Cargo a nakonec všichni daňoví poplatníci. Problém je v přístupu k výřezu dřevin, když kmeny a větve ohrožují pádem i přímo na trať bezpečnost a plynulost provozu. Na mnohých úsecích železniční sítě se stále provádí údržba neudbale. Zodpovědní pracovníci, kteří velí pracovním četám při pochůzce po trati, přece musí vědět, že každý nakloněný strom, často již suchý, nebo jeho větve zákonitě způsobí zastavení provozu, v horším případě i zranění, smrt, škodu na vozidle a další náklady. V železničářích bývá případ pádu dřevin na trať zařazen pod rubriku Mimořádnosti. Jakápak je to ale mimořádnost, když se při důkladném posudku dá předvídat, že dřevina při pádu trať zasáhne? Výmluvy, že nejsou peníze na důkladnou údržbu, nelze akceptovat, když si jako výňatek z celoročních ztrát sečtete údaje, které jsem získal ze Železničáře 2013, čísel 8, 11, 12, 13. Jde o deset událostí s celkovou škodou asi 2,58 milionu korun, tedy v průměru 258 000 korun na jednu událost. **VÁCLAV HÁLEK**

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

AUTOR PETR HAJNIS

Železniční vizionář se zajímá o radiotelegrafii

Začínal jako výpravčí na Vysočině. Později se přesunul do středních Čech a do Prahy a pracovně poznal řadu stanic. Svě bohaté zkušenosti z provozu nyní Karel Otava zděručuje v představenstvu Českých drah. Jeho srdce patří železnici, cestování a radiotelegrafii. Volací značku OK1DC zná asi 80 tisíc radioamatérů z celého světa.

KAREL OTAVA

V roce 1971 nastoupil jako výpravčí do Žďárce u Skutče. Později sloužil u ČD, SŽDC a na ministerstvu dopravy v různých provozních a řídicích funkcích. Absolvent Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině pracoval také jako přednosta stanic Stará Boleslav a Lysá nad Labem, na Generálním ředitelství ČD působil v Odboru regionálních vztahů jako zástupce ČD pro Středočeský kraj a na ministerstvu dopravy byl vedoucím oddělení koncepcí a rozvoje. V současnosti je zaměstnancem SŽDC, kde pracuje jako poradce ředitele Státní správy Praha. Dne 16. srpna 2013 byl jmenován členem představenstva ČD.

zabezpečovací zařízení a dostatečně dlouhý podchod výrazně přispěly ke zvýšení bezpečnosti obyvatel železnicí rozděleného města,“ říká Otava.

Bojovník proti betonovým zdím

A jaké úkoly na něj čekají v současnosti? Například modernizace tratí Lysá nad Labem – Praha a Kolín – Lysá nad Labem – Děčín, která je zařazena do sítě evropských nákladních koridorů. „Výsledkem mé činnosti je řada nových zastávek jako třeba Ostrá nebo Znojmo-Nový Šaldorf. Mezi mé dlouhodobé cíle patří propojení tratě z Milovic do Čachovic přes bývalý vojenský prostor a tím prodloužení pražské příměstské dopravy z Milovic do centra Mladé Boleslavi,“ dodává Otava. V této souvislosti vzpomíná, jak jedenáct let



KONÍČEK. Ve volném čase se věnuje radiotelegrafii.

FOTO ARCHIV KARLA OTAVY

„Je to úžasný a nepopsatelný pocit. Nasadíte si sluchátka a jste rázem v jiném světě, bez běžných starostí a problémů. V praskotu a šumu atmosférického rušení lovíte někdy sotva slyšitelné signály tisíce kilometrů vzdálených stanic z exotických zemí, kde u radiostanic sedí stejní nadšenci, pro někoho možná cvoici. Snažíte se spolu navázat spojení, i když dost často se to nepovede, protože takovou vzdálenou a mnohdy vzácnou stanici volají stovky dalších radioamatérů z jiných zemí. Když se podmínky šíření rádiových vln najednou mění, vzácná stanice je nenávratně pryč. Šíření rádiových vln je věda sama o sobě. Vše je ovlivněno slunečním zářením, denní a noční dobou nebo ročními obdobími,“ dodává Karel Otava. **MARTIN HARÁK**

KŘÍŽOVKA

S. Guitry (1885–1957) – francouzský herec a dramatik: KDYBY TI, CO O MNĚ ŠPATNĚ MLUVÍ, VĚDĚLI, CO SI O NICH MYSLÍM, ... (dokončení v tajence).

POMŮCKA: LOCO, NAVA	TĚSNÝ (OBECNĚ)	V MÍSTĚ (ZLATINĚ)	SOUPIJS PROUDĚLA-NÝCH CHOROB	NEOCHU-COVAT CUKREM	ČÁST VĚTY	VRANÍCI (ZASTAR.)	SNAŽIT SE	ZPĚVÁČKA SKUPINY STROMBOLI	NAPOJ Z KOBYLIHO MLEKA	BIBLICKÝ PRAOTEC	RADOST	NAUKA O DĚDIC-NOSTI	PŘIDĚLENEC	LUPEN	STAVBY-VEDOUČÍ	POTLAČO-VATI	PLEMENO PSŮ
RODOVÝ SVAZ					ROUBENÉ STAVENÍ			MYS (KNIŽNĚ)			KELT				STŘEDNÍ PRŮMYSL. SKOLA (ZKR.)		
VÝRAZ ÚDIVU					KOVBOJSKÉ POTŘEBY			JMÉNO ZPĚVÁKA JURGENSE			RUSKÉ UKAZOVACÍ ZÁJMENO				SPÍČKOVÝ (PUBLIC) ČÁST LUKU		
OHON					KOPIE			KONEČNÁ-CHOVĚ HRY			NADEJTI						
					ZBAVENÍ SPINY			PÍCHAT			PARKOVÝ STROM						
TAJENKA																	
	PŘEDLOŽKA	NAMÁČECÍ PŘÍPRAVEK				ZKOSENÍ (TECH) NÁSTUPCE SSSR				ZHOTOVENÉ ŠITÍM				MEZIN. AUT. DOPRAVA. NERVOVÝ ZÁSKUB			PURPUR
VELKÉ VLINĚNÉ ŠÁTKY					SVĚDĚNÍ				ZENSKÉ JMÉNO (FAMIL)					KOVOVÝ PRVEK			
PROPAGO-VAT						ZÁHROBÍ (ZASTAR.)			JINÝM ZPŮSOBEM					JMÉNO ZPĚVÁČKY BARTOŠOVÉ			
PŘEDSTA-VENÍ KLÁŠTERA					NEPOHYBO-VAT SE				ALKOHO-LICKE NAPOJE					ČÍSE			

Dostupné pouze v tištěné podobě



TŘEBONĚ. Vznikla zhruba před stoletím na území rybníků. Z historie ho máme jen jako sídlo Petra a Pavla, pozdější příslušníci rodu Krumlovských.

Do Jindřichova Hradce i do Třeboně se dostanete pohodlně vlakem. Dobré spojení máte například z Českých Budějovic nebo z Veselí nad Lužnicí. Železniční zajímavostí je i jednokolejka na Obrataň či Novou Bystřici. Při podzemních výletech po jižních Čechách na vás dýchne nejen mlha z rybníků, ale i historie spojená s kdysi mocnými šlechtickými rody.



Města v jižních Čechách kdysi patřila rodu Václavů. Tam má ve svém arbu pětilistový růží. Po staletí město v Třeboně bylo hlavním městem jižních Čech. Každá z rodových větví si navíc ponechala ve znaku pětilistový růží, aby se v tak silně barevném a slavnostním prostředí mohla odlišit. Každá větev měla svůj znak, například bílý a červený, bílý a modrý, bílý a zelený. Každá větev měla svůj znak, například bílý a červený, bílý a modrý, bílý a zelený.

veliké románské věžnice a farnost, z níž se dochovala jenom jedna pradávná věž. V té době patří hradecké nejvíce město v Čechách Krumlovci. Za osmdesát let existovalo město město povolav se do svého rámečku. Snadná byla barokní novostavba. Největší dílo Třeboně z 16. století od Mikuláše Štábla. Jeho výška je 110 metrů. Součástí má podobu gotické věže. Barokní město má podobu rámečku. Barokní město má podobu rámečku. Barokní město má podobu rámečku.



Do Třeboně se vstupovalo zpravidla ze čtyřech bran. **REPORTÁŽ**



Barokní věžnice Třeboně. Zámek postavený lidmi v Třeboně z parku v rybníku Svět.

odliš rodové větví. Město má podobu rámečku. Město má podobu rámečku. Město má podobu rámečku.

Zůstalo původní opevnění
Město má podobu rámečku. Město má podobu rámečku. Město má podobu rámečku.



Národní v Jindřichově Hradci je páně historických památek. **REPORTÁŽ**

Jindřichův Hradec
prošel výrobou sukna. První písemná zmínka o Jindřichově Hradci pochází z roku 1190. Třeboně stála Jindřichův Hradec městem. Třeboně stála Jindřichův Hradec městem.

Zámek v Hladině rybníka Vajgar
Hlavní část zámku byla postavena v roce 1580. Zámek postavený lidmi v Třeboně z parku v rybníku Svět.



Svět Petra a Pavla
Má podobu rámečku. Má podobu rámečku. Má podobu rámečku.

Svět Petra a Pavla
Má podobu rámečku. Má podobu rámečku. Má podobu rámečku.



JINDŘICHŮV HRADEC. Dopravní stanice Jindřichův Hradec. Věž zámku postavený lidmi v Třeboně z parku v rybníku Svět.

Předplaťte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090