Železničář

ČÍSLO 20 | ROČNÍK XIX — ČTRNÁCTIDENÍK SKUPINY ČESKÉ DRÁHY — 11. ŘÍJNA 2012 | CENA 12 KČ

FOTO VÁCLAV RUBEŠ, PROFIMEDIA, KOLÁŽ JAKUB SMETANA

Panter a žralok vyrážejí do regionů na lov cestujících

A je to tady! Léta čekání na nové vlaky v regionální dopravě loni skončila dodávkami motorových vozů od firmy Stadler. Nyní přicházejí České dráhy se skutečnou revolucí. Elektrický RegioPanter a motorový RegioShark vyrazily v osmi krajích republiky na koleje do provozu s cestujícími. Jejich nasazení znamená pro obyvatele dotčených míst stejný skok v kvalitě dopravy jako CityElefanty pro obyvatele Prahy a středních Čech před zhruba deseti lety.

Letošní podzim je u Českých drah ve znamení železničních dravců a splněných slibů. Do služeb v regionální dopravě vstupují zbrusu nové jednotky hned v osmi krajích naší republiky. Jde o vlaky, kterými se České dráhy ve smlouvách s jednotlivými kraji zavázaly radikálním způsobem zvýšit kvalitu cestování, a to v mnoha ohledech, jako jsou nízkopodlažnost, klimatizace, vakuové toalety apod. Elektrické RegioPantery od českého výrobce Škoda Transportation a motorové RegioSharky od polské společnosti PESA Bydhošť představují svým způsobem dopravní regionální revoluci.

Dobrá investice za 4,5 miliardy

Za celkem 19 panterů a 31 žraloků zaplatí České dráhy asi 4,5 miliardy korun bez DPH. Na všechna vozidla z plzeňské Škodovky a na 22 vozidel z Bydhoště ovšem přispěje Evropská unie prostřednictvím Regionálních operačních programů. Poslední dodávky jsou naplánovány na úplný konec roku 2013. Rozdělení nových vozidel mezi jednotlivé kraje už známe, u jednotek dotovaných z EU je ve smlouvách určeno i přiřazení na konkrétní trať.

ROZDĚLENÍ REGIOPANTERŮ PODLE KRAJŮ

Ústecký kraj: **440.001** až **440.007**
Pardubický kraj: **440.009, 440.011, 440.012**
Královéhradecký kraj: **440.008, 440.010**
Jihočeský kraj: **650.001** až **650.004**
Olomoucký kraj: **640.001** až **640.003**

RegioPanter

Jedná se o plánovaný stav k 31. 12. 2013. Rozdělení RegioSharků jsme zveřejnili na titulní straně čísla 11/2012.

Tato vysoká investice se ale vyplatí. „Nové elektrické a motorové jednotky podstatným způsobem zkvalitní cestování na mnoha vytížených linkách po celé naší republice a výrazně přispějí k modernizaci vozidlového parku. Při výběrovém řízení jsme přihlíželi k požadavkům regionů a jejich zástupců, kteří regionální spoje objednávají. Věřím, že budou s vítěznými vozidly spokojeni jak cestující, tak krajští zastupitelé," uvedl Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu, u příležitosti vstupu dravců do provozu.

Dravá šelma vyrazila do východních Čech

Premiérová jízda RegioPantera s cestujícími proběhla ve středu 26. září ve východních Čechách. Jednalo se konkrétně o osobní vlak 6213, který odjížděl 11.01 h z Jaroměře přes Hradec Králové do Pardubic hl. n. „Bylo pro mě velmi milým překvapením, že jsem se nemusela škrábat vysoko do vagonu. Je to příjemná jízda a už se těším na další," řekla nám Šárka Hladíková, která v tu chvíli netušila, že byla úplně prvním cestujícím Českých drah, který v RegioPanteru přepravoval jízdní kolo. Slavnostní atmosféru navozovali i učni z chrudimské hotelovky, kteří cestujícím rozdávali občerstvení. „Vlak je to krásný, skoro žádný hluk, jsme úplně vyjukané, prostě super," chichotaly se studentky Veronika Vroubková a Aneta Marešová.

„Nový jízdní řád počítá pro trať Jaroměř – Pardubice se čtyřmi soupravami a jednou záložní. Další dva RegioPantery dostaneme na počátku příštího roku, zatím místo nich budou jezdit klasické soupravy s řídicími vozy Sysel," vysvětlil ředitel pardubického KCOD Michal Štěpán. Podle vrchního přednosty českotřebovského depa Jiřího Slezáka se nová vozidla budou udržovat v opravně vozů v Hradci Králové, která se kvůli tomu musí technicky dovybavit.

→ Pokračování na straně 3

SLOUPEK

Nechte se chytit vlídnými šelmami

Šelmy ze zvířecí říše v lidech od nepaměti vzbuzují respekt a zároveň obdiv díky vlastnostem, kterými je obdařila příroda. Divoká zvířata, která právě v těchto dnech vyjíždějí na koleje v několika krajích, neztrácejí nic ze svých předobrazů, jsou však k našim cestujícím mnohem vlídnější. Byla totiž stvořena proto, aby změnila pohled cestujících na regionální železniční dopravu, a jsou pro tento účel prvotřídně vybavena. Mám velkou radost, že Krajské centrum osobní dopravy Ústí nad Labem bude jako jediné v republice „krotitelem" obou typů nových jednotek, které nesou jména RegioPanter a RegioShark.

Daniel Jareš
ředitel Krajského centra osobní dopravy Ústí nad Labem

V případě severních Čech elektrické RegioPantery postupně nahradí letité klasické soupravy na spojích z Děčína do Mostu a zpět, motorové RegioSharky se stávají kvalitním spojením dvou krajů – Ústeckého a Karlovarského – na lince z Mostu do Karlových Varů a Mariánských Lázní. Další dodávky těchto „žraloků" a jejich nasazení na tratě Děčínska a Šluknovska pak budou prakticky znamenat, že člověk jedoucí přes celý kraj se na jeho páteřních linkách bude setkávat už jen s moderními vozidly.

O jejich kvalitách už toho bylo napsáno mnoho. Ať už jde o klimatizaci, nízkopodlažnost nebo třeba bezdrátové připojení k internetu prostřednictvím wi-fi, kterým jsou jednotky vybaveny. Všechny tyto vlastnosti posouvají regionální cestování na úroveň nejmodernějších dálkových spojů. Říká se, že vlastní zkušenost vydá za tisíc slov, a proto vyzývám všechny příznivce i odpůrce, časté i sváteční cestující: Nechte se našimi šelmami chytit.

Zabezpečovač ETCS pokryje traťový úsek Kolín – Břeclav

Evropský vlakový zabezpečovač ETCS bude v Česku v běžném provozu od podzimu 2014. I touto jednou větou by se dal popsat slavnostní akt, který proběhl v Kolíně ve čtvrtek 27. září a byla při něm zahájena stavba s oficiálním názvem Koridor E: traťové zařízení ERTMS v České republice. Odbýt tuto událost jen pár větami by ale byla velká škoda, neboť se jedná o další milník české infrastruktury.

Pokud se vám při spojení zkratek ČR a ETSC vybaví pilotní projekt Poříčany – – Kolín, už žijete v minulosti. Zkušební realizace systému evropského vlakového zabezpečovače ETCS (European Train Control System) skončila totiž již loni. Cílem pilotního projektu bylo především uvedení do praxe v českých podmínkách, zejména ověření jeho vazeb k národním zabezpečovačům.

→ Pokračování na straně 5

Které nádraží bude letos nejkrásnější?

Už pošesté můžete zasáhnout do výběru nejkrásnějšího nádraží v České republice. Oblíbená anketa tentokrát probíhá na rozdíl od minulých ročníků nikoli na jaře, ale na podzim. Své hlasy posílejte od 10. října do 11. listopadu, a to podle návodu na stránkách www.aefcz.org. Jedná se o web pořadatele ankety, občanského sdružení Asociace Entente Florale CZ – Souznění. České dráhy patří mezi tradiční partnery akce, která získala značný zájem veřejnosti. Minulý rok hlasovalo asi 25 tisíc lidí.

Mezi deset finalistů se dostala i stanice Mariánské Lázně. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

Soutěž o nejkrásnější nádraží má motivovat města a vesnice, ale i zaměstnance vlastnických a správních institucí k větší odpovědnosti za majetek, který slouží veřejnosti. Prostřednictvím ankety chce občanské sdružení Asociace Entente Florale CZ – Souznění upozornit na dobrý i špatný stav našich stanic a zastávek, současně i pochválit obětavou práci lidí, kteří svým příkladem inspirují ostatní. Loni v hlasování zvítězila stanice Uherské Hradiště.

→ Pokračování na straně 2

Hlasitý bojovník za rozvoj lokálek

Jan Šatava ukázal kritikům, že provoz na malé trati může být výdělečný. Pochopí to kraje?

STRANA 3

Plecháč a Sysel tvoří na Brněnsku dobrý pár

Starší elektrická lokomotiva řady 242 našla uplatnění také v soupravách s řídicími vozy.

STRANA 8

Kdo přijel do Berlína na setkání dopravní elity?

Největší evropský veletrh železniční techniky InnoTrans ukázal dravý nástup Číny.

STRANA 9

Den železnice jsme slavili po celé republice

Podívali jsme se do některých měst, kde ČD uspořádaly akce pro drážní fanoušky.

VNITŘNÍ DVOUSTRANA 6–7

PRO VÁS

Výměna průkazů všech zaměstnanců ČD

Všechny zaměstnance akciové společnosti České dráhy čeká v brzké době výměna služebního průkazu za zaměstnanecký. Nový průkaz bude tvořen In-kartou a kartou oprávnění (viz obrázek). In-karta bude sloužit k nahrání různých aplikací (například vstupy do budov) a karta oprávnění informuje například o tom, že zaměstnanec může vstupovat do kolejiště.

Výměna průkazů bude probíhat postupně až do 31. ledna 2014. V prvé fázi se mění průkazy zaměstnancům generálního ředitelství, od února 2013 se budou měnit průkazy zaměstnancům na organizačních složkách. Na faktickém schválení oprávnění se nic nemění, stále je udělují ředitelé příslušných odborů – například vstup na stanoviště strojvedoucího ředitel O12. Pouze je nahrazena písemná žádost o průkaz žádostí elektronickou, čímž se zamezí ztrátám a systém se zprůhlední. Navíc se již k žádosti o průkaz nedodává fotografie.

Odbor personální vydal k výměně průkazů podrobný pokyn, který najdete na intranetu. Tak jak postupně probíhá výměna průkazů, budou postupně všichni vedoucí zaměstnance pozváni na interní školení, kde se seznámí s aplikací zaměstnaneckého průkazu v elektronické podobě. Celou problematiku zaměstnaneckých průkazů najdete v předpise O2 „Předpis pro vydávání zaměstnaneckých průkazů a povolení ke vstupu do prostor Českých drah, a.s., a vydávání průkazů pro externí společnosti“. A případné dotazy zodpoví zaměstnanci personálního odboru generálního ředitelství. **(op)**

KAM JET

Festival o architektuře na půdě Hradu

Až do 28. října můžete třeba v rámci výletu na Pražský hrad v tamním letohrádku královny Anny (známý také jako Belveder) navštívit výstavu Doprava, infrastruktura a územní rozvoj států Visegrádské 4+2 v rámci šestého ročníku akce Architecture Week Prague 2012. Výstava modelů, vizualizací, snímků a dalších předmětů představuje ty nejzajímavější dopravní a rozvojové projekty vybraných měst střední Evropy. Vcelku silnou pozici tu má železnice – k vidění jsou třeba návrhy hlavního nádraží ve Vídni. K vidění je i model návrhu rekonstrukce karlovarského horního nádraží architekta Petra Franty. Právě výstavbu této moderní budovy podporují České dráhy i Správa železniční dopravní cesty.

Pohádky o mašinkách pokračují i v říjnu

Představení Nejlokomotivovatější lokomotiva, které uvádí ProDivadlo ve spolupráci s Českými drahami, můžete vidět znovu od 17. do 24. října, vždy na pražském Masarykově nádraží od 16.30 h. Na objednávku od škol či školek lze zajistit i představení od 10 h. Hra se bude konat v prvním patře nádražní budovy (vchod je u osobních pokladen). Na scéně se kromě loutek objeví i modely vláčků LGB. Více informací na www.prodivadlo.tode.cz.

Setkání o památkách se zaměří na nádraží

Institut pro památky a kulturu pořádá už pátý ročník mezioborového setkání Propamátky zaměřeného na určité typy historicky cenných nemovitostí. Letos jsou tématem nádraží, a tak se konference uskuteční 13. listopadu v kulturním sále hlavního nádraží v Praze. Program a možnost registrace najdete na stránkách www.konference.propamatky.cz. Konference je realizována s finanční podporou ministerstva kultury, mediálním partnerem jsou Železničář a ČD pro vás. **(hop)**

PŘÍJEMNÁ CESTA. Modernizované vozy řady Bbdgmee236 jezdí v pravidelném provozu od 8. září. FOTO **AUTOR (3x)**

Kde jezdí tato řada

- 152/153 Hutník
- 146/147 Leoš Janáček
- 140/141 Beskyd

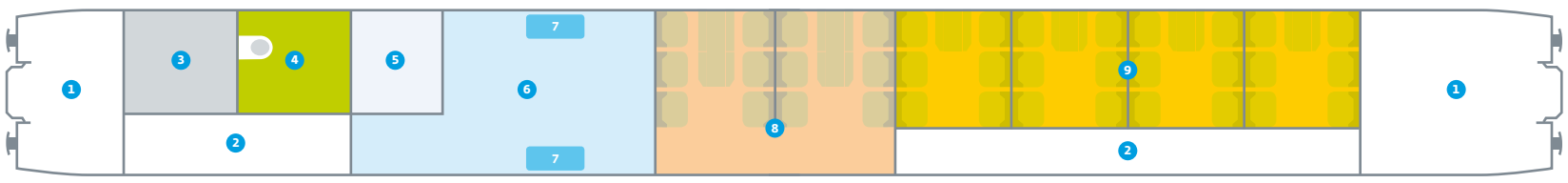
Cestující se s nimi zatím svezou mezi Prahou a Bohumínem, který je pro vozy i domovskou stanicí.

Kolo v rámečku místo přeškrtnutého kufru

Významnou změnou je to, že na vlacích s vozy řady Bbdgmee236 bude stávající služba úschova během přepravy nahrazena přepravou formou rozšířené přepravy spoluzavazadel, především jízdních kol. V tomto smyslu musely být upraveny i značky změnou jízdního řádu IDOS, a to tak, že u výše uvedených tří dálkových spojů (Hutník, Leoš Janáček a Beskyd) se zrušila značka „kufr v rámečku“ a zavedla značka „kolo v rámečku“, což znamená rozšířenou přepravu spoluzavazadel, především jízdních kol s povinnou rezervací místa pro jízdní kolo nebo místa pro cestujícího s jízdním kolem.

Multifunkční pohodlí pendluje mezi Prahou a Bohumínem

Flotila vozidel Českých drah pro dálkovou dopravu dostala na začátku září další posilu. V pravidelném provozu mezi Prahou a Bohumínem se objevily modernizované vozy řady Bbdgmee236, které potěší svou úrovní nejen běžné pasažéry, ale také stále se rozšiřující počet zákazníků, kteří cestují se svým bicyklem.



1. Nástupní prostor 2. Chodba 3. Oddíl pro imobilní cestující 4. WC a umývárna 5. Služební oddíl 6. Víceúčelový prostor 7. Zdvihací plošina 8. Velkoprostorový oddíl 9. Oddíly pro cestující

Premiérově byl tento vůz nasazen do běžného provozu na jeden den už 20. července, a to na dvojici spojů Ex 144/145 Landek. To byla ale jen krátká předehra. Od 8. září se ale v soupravě dálkových vlaků objevuje v pravidelném provozu. Řeč je o modernizovaných vozech, které na první pohled zaujmou nezvyklým uspořádáním oken a dveří. Ovšem mnohem větší překvapení čeká na cestující v interiéru, kde si na své přijdou nejen cestující s jízdními koly, ale také ti, kteří cestují s dětmi, osamoceně jedoucí dámy či tělesně postižení. Nová řada Bbdgmee236 se tak dá charakterizovat jediným slovem – multifunkční.

Základ pochází z NDR, vylepšení ze Slovenska

Tato řada vznikla rozsáhlou rekonstrukcí vozů 2. třídy kombinovaných se služebním oddílem, jež byly vyráběny v letech 1987 a 1988 ve východoněmecké vagonce v Bautzenu. Již v době svého vzniku byly vybaveny podvozky GP 200 s kotoučovou brzdou a patřily mezi nejmodernější vagony v tehdejším východním bloku s maximální rychlostí až 160 kilometrů za hodinu. Zároveň šlo o jedny z prvních bezbariérových vozů ve střední a východní Evropě. Staly se proto velmi dobrým základem pro radikální rekonstrukci, která se dotkla zejména uspořádání interiéru.

Původcem modernizace je slovenský výrobce ŽOS Trnava, který zvítězil ve výběrovém řízení na rekonstrukci 64 kusů vagonů řad BDbmsee a BDhmsee v loňském roce. Celkové náklady dosáhnou 1,5 miliardy korun bez DPH. Do konce příštího roku by měla být podle smlouvy v provozu minimálně polovina celé série. Vozy budou postupně zařazovány do souprav na dálkových spojích kategorie EuroCity, expres i rychlík, například na ramenech Bohumín – Brno či Brno – Plzeň.

Již bylo řečeno, že nejviditelnější změny se udály v interiéru. Na prvním, větším představku s nástupním prostorem je místo pro jízdní kola. Následují čtyři klasické oddíly, chcete-li kupé druhé vozové třídy po šesti místech, dva stejně velké „polooddíly“ ve velkoprostorové části. Jeden z oddílů je určen pro dámy, další pro cestující s dětmi do deseti let a dva oddíly nejblíže představku mají přednostně patřit těm cestujícím, kteří nastoupí s bicykly.

Konečně pohodlné sedačky

Boční posuvné dveře ukrývají zvedací plošiny pro imobilní osoby. Prostor pro víceúčelové využití, jak se odborně nazývá, dále ukrývá malý uzamykatelný služební oddíl. Za přepážkou následuje bezbariérová toaleta, oddíl pro dva vozíčkáře a druhý nástupní prostor. Sedačky jsou příjemně měkké, polohovatelné, s kvalitním potahem. V oddílech najdete velké stolky. Výhodou je dostatek místa pro různé aktivity při jízdě na větší vzdálenost. Teplotu udržuje klimatizace ovládaná regulací firmy Regonik.

Informační systém nabízí informace ve vizuální i akustické podobě. V rozvaděči, situovaném ve skříni poblíž ruční brzdy, je modul pro sledování polohy vlaku a bezdrátový přenos dat, modul vlakové komunikační linky, jenž zajišťuje výměnu informací pro vlakovou linku WTB. Ovládací počítač se nachází v oddílu pro průvodce. Pomocí audio výstupu se z něj ovládá automatické hlášení vlakového rozhlasu. Displeje z LED diod ukazují informace o názvu a číslu vlaku, počáteční a cílové stanici a mezizastávkách. Lze zobrazit i zprávu mimořádného hlášení. V oddílech jsou instalovány rezervační panely.

Novinkou, byť ukrytou oku cestujícího, jsou také rekonstruované podvozky s povinným přemostěním záchranné brzdy. Vůz disponuje několika brzdnými systémy: samočinnou tlakovou (kotoučovou) brzdou, elektropneumatickou a elektromagnetickou, záchrannou PZ4 a ruční. Skluzu nově zabraňuje elektronický „protismyk“ PE 06 MSV.

Předpokládá, že v dalších letech v rámci obnovy vozidlového parku bude snižován počet běžných vozů BDs se službou úschova během přepravy a naopak přibudou vozy s přepravou jízdních kol coby spoluzavazadla. S výrazně pohodlnějšími vozy se cestující budou postupně setkávat ve všech druzích dálkových spojů.

MARTIN NAVRÁTIL

Které nádraží bude letos nejkrásnější?

→ Pokračování ze strany 1

A které stanice či zastávky byly odbornou porotou nominovány mezi první desítku finalistů? Nominovány byly (v abecedním pořadí): Bělá nad Radbuzou, Česká Třebová, Jindřichův Hradec, Luhačovice, Mariánské Lázně, Mnichovice, Nemilkov, Opava východ, Šumperk a Telč. O tom, kdo vyhrál, se dozvíme při slavnostním vyhlášení výsledků v Senátu 12. prosince.

Rozjeli jsme se do Mnichovic

Nedalo nám to, abychom se narychlo na jedno z nominovaných nádraží nerozjeli. Z praktických důvodů jsme si vybrali to nejbližší, tedy zastávku Mnichovice na trati mezi Prahou a Benešovem. Ještě před dvěma lety bylo ošklivé, zničené, posprejované a s nefunkčními toaletami. Po intervenci u vedení SŽDC, ale také u zástupců Českých drah, se stav nádraží začal měnit. Jako první se dočkala opravy fasáda budovy, potom byly vyměněny dveře do pokladny a čekárny.

V Mnichovicích zpříjemňují čekání postavičky Josefa Lady. FOTO **PETRA PECKOVÁ**

Krajské centrum osobní dopravy Praha se postaralo o výměnu zničeného výdejního okénka. Následovala rekonstrukce toalet, které byly zhruba 20 let pro veřejnost z důvodu havarijního stavu uzavřeny. Město si nyní toalety pronajalo a platí náklady spojené s provozem (voda, elektrická energie, hygienické a úklidové prostředky). Zakoupilo dokonce i přebalovací pult pro miminka. Bezbariérovou toaletu zde mají i imobilní občané. Na žádost města také byly vyčištěny, natřeny a nově polepeny automaty a označovače na jízdenky PID.

Podchod ve znamení postaviček Josefa Lady

Město Mnichovice také nakoupilo barvy a místní výtvarnice s dětmi ze základní školy vyzdobily fasádu budovy a podchod na nádraží obrázky na motivy Josefa Lady. Není divu, vždyť Ladovy Hrusice jsou vzdáleny jen 5 km a jak známo kocour Mikeš přece jezdil na trakaři do Mnichovic na pouť. Nový lak a barvu dostaly také odpadkové koše a lavičky. České dráhy přispěly na nákup pěti bezpečnostních kamer. O úklid nových toalet se starají pokladní KCOD Praha. Každý den také pečují o stovky květin na nástupištích a u protihlukové stěny.

Místostarostka Mnichovic Petra Pecková navíc spolupracuje s několika fanoušky železnice a místním archivářem na stálé expozici o historii zdejší zastávky a o historii této tratě, která dnes tvoří část 4. koridoru. Výstava by měla být doplněna o obrázky dětí z místních mateřských školek a umístěna bude (snad během letošního podzimu) v čekárně nádražní budovy, aby zpříjemnila a ukrátila čas vlakuchtivým cestujícím.

MARTIN NAVRÁTIL

O lokálkách mají rozhodovat lidé z obcí místo krajů

Budoucnost řady lokálních tratí v republice je v ohrožení. Kraje totiž v posledních letech na některých úsecích přestávají objednávat provoz regionálních spojů. Jan Šatava patří do tábora hlasitých kritiků tohoto trendu. Podle něj by se k provozu na lokálkách měli vyjadřovat především lidé, kteří u nich bydlí, ne krajští úředníci a politici, kteří rozhodují od stolu podle akademických výpočtů.

Ve druhé polovině 90. let Jan Šatava stál u zrodu první privatizované železnice v této zemi. Pro mnoho lidí se potom stal zosobněním úspěšného železničního podnikání. Je otevřeným kritikem současné koncepce objednávání regionální osobní dopravy. Loni byl donucen opustit Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) a dnes paradoxně pracuje pro kamionového dopravce. Zradil snad železničář-srdcař svoje ideály?

Před asi patnácti lety se vám povedlo zprivatizovat úzkokolejku v jižních Čechách. Málokdo přitom na začátku věřil, že můžete uspět. Šel byste do toho i dnes?
Ano, a velmi pravděpodobně s ještě větší vervou, protože dnes je v republice stále více tratí, které by v podobném režimu jako jindřichohradecké úzkokolejky mohly velmi dobře fungovat. Příkladem by mohly být například krušnohorské tratě Most – Moldava nebo Chomutov – Vejprty. Pokud se najde skupina lidí zapálených pro věc, je to polovina úspěchu. Podívejte se, jak pozitivně se projevila spolupráce Českých drah a občanského sdružení na trati Přovany – Bezdružice, kde je i přes různé házení klacků pod nohy vidět oživení zájmu cestujících o trať, kterou někteří už odsoudili k smrti.

Proč jste si tehdy vybral zrovna úzkokolejné tratě na jihu Čech?
Privatizace jindřichohradeckých úzkokolejek byla záležitost, která sahá do roku 1992, kdy se začala prosazovat likvidace velké části československé železniční sítě. Když se objevila tehdy nepokrytě deklarovaná myšlenka, že největší příčinou všeho zla na železnici jsou lokálky, a proto je třeba začít s jejich likvidací, rozhodl jsem se, že tuto úzkokolejku nenechám zaniknout. Nebyl to ale krok proti Českým drahám. Chápu, že pro dopravce, jehož gró provozu spočívá ve velké železnici, vychází provozování tak atypické železnice velice draho.

Jak hodnotíte současné otevírání železničního trhu a vstup soukromých dopravců do tohoto segmentu podnikání?
Doba, kdy železnice jako dopravní prostředek neměla konkurenci, je pryč. Mám za to, že liberalizace v celoevropském měřítku může vyvolat tlak na to, aby železnice konečně vozila cestující a náklad a nestávala se předmětem nepovedených pokusů. Shledávám jako rozumný model, kdy rozhodující podíl na trhu budou mít velké společnosti bez přívlastku národní, neboť limitace od hranic k hranicím je až příliš omezující. Na druhou stranu krátké tratě v podobě diskutovaných lokálek mají největší šanci stát se platnou součástí infrastruktury v rukách malých podniků a je zcela nepodstatné, zda v režii soukromých firem, spolků či municipalit.

Ukazuje se, že stát nebude mít zájem vlastnit lokální tratě s malým rozsahem dopravy a investovat do jejich obnovy a údržby. To může znamenat jejich zrušení ještě dříve, než se najde potenciální zájemce o provozování či dokonce odkoupení...
Je alarmující, jak krátkozrací dokážeme být. Jeden příklad za všechny. Známá trať z Prahy do Berouna přes Rudnou je dnes díky rozvoji pražské příměstské dopravy na hranici své kapacity. Aby také ne, byla stavěna před více než sto lety a naši předkové určitě nepředpokládali, že v jejím okolí začnou vznikat další sídla rozrůstající se pražské aglomerace. A co víc, netušili jsme to ani my před deseti lety. To se dokonce uvažovalo o ukončení provozu na této trati! A dnes? Padají návrhy o aktivaci výhybny v Hlubočepech, protože se tak hustý provoz téměř nedá vyjezdit. Je strašně jednoduché říci – kraj neobjednal dopravu, tak trať zavřeme, zrušíme a ušetříme. Výsledkem je nulová či minimální úspora a zároveň často nevratné znehodnocení tratě, která mohla mít v budoucnu velkou přepravní hodnotu.

Považujete za správné, aby regionální dopravu objednávaly kraje? Neměly by toto právo mít obce?
Ano, tato možnost se zdá logičtější, ovšem tady mají starostové velký handicap. Musejí řešit problém, kterým se nikdy zabývat nemuseli. Jejich vesničkou prostě sto let procházela dráha, jezdil po ní vlak, a proč by to tak tedy nemělo fungovat dalších sto let. Jenže ouha, najednou trať osiří nebo ve vzduchu visí reálná hrozba zastavení provozu a zastupitelé se k tomuto problému musejí nějak postavit. Někde se s tím nehodlají smířit a jinde vlaky zmizí a ani pes neštěkne. To je asi nejlepší měřítko, jak zjistit, kde o železnici lidé stojí a kde dráha jen přežívala. Ostatně jsou to právě lidé, kteří by měli rozhodnout o bytí či nebytí té jejich železničky. Jenže na tohle volání stát příliš neslyší. Je to vidět například na Kozí dráze Děčín – Oldřichov u Duchcova. Vlak tam nejezdí již několik let, přitom v obcích kolem tratě žije na 150 tisíc lidí, kteří o železniční dopravu stojí! V jiné zemi by to byla páteřní trať regionální dopravy. Naopak příliš velký význam se přikládá krajům, které se někdy nebojí experimentovat, většinou bohužel v tom negativním smyslu slova.

Myslíte si, že často zmiňovaný handicap v podobě trasování lokálních tratí poplatného době jejich vzniku je opodstatněný?
Paradoxně větší břemeno pro regionální dopravu jsou některé dráhy stavěné jako hlavní, řekněme do roku 1875. To jsou totiž tratě, jejichž cílem bylo spojit velká sídla. Venkov míjely jen tak mimochodem. Tehdy ovšem nebyl problém dojít na nádraží klidně i několik kilometrů, lidé prostě žili jinak. Ovšem dovedete si to představit dnes? Naproti tomu lokálky už vznikaly v době, kdy jejich cílem bylo napojení malých venkovských sídel. Takže trasování lokálek není až na výjimky velký problém. Porovnáme-li navíc cestovní čas autobusu a vlaku, na první pohled se musí zdát, že autobus jedoucí devadesátkou má proti padesátce na lokálce nebetyčnou výhodu. Ale chyba lávky! Řidič, který prodává jízdenky, musí jet v obci také padesátikilometrovou rychlostí, několikrát zastavit na křižovatce, neřkuli objíždět terén, který železnice překonává tunelem či mostem. Problém bych tedy nehledal v historickém břemenu trasování železnice, neboť až na výjimky taková přítěž neexistuje. Mnohem větší potíží jsou nekoncepční rozhodnutí krajských úředníků.

Není to tak dlouho, co jste opustil jindřichohradecké úzkokolejky. Proč?
Je důležité říci, že stále zůstávám akcionářem JHMD, ale máte pravdu, odešel jsem z vedení firmy. Důvodem bylo rozhodnutí části akcionářů, kteří dospěli k závěru, že firma se nerozvíjela správně dynamicky. Akcionáři poté pověřili vedením společnosti lidi, s jejichž názorem jsem se neztotožnil. Po mém odchodu, který byl dramatický a pro který jsem se ale rozhodl sám, jsem odstřižen od informací o dění ve společnosti. Jediné, co vím, že vlaky tu stále jezdí, což mě do jisté míry uklidňuje.

Opustil jste po svém odchodu od JHMD i svět železnice?
Samozřejmě že ne. Našel jsem sice uplatnění u automobilového dopravce, který se ovšem začal zabývat nákladní železniční dopravou. Jde o Autodopravu Hanzalík, která v současnosti po kolejích přepravuje ve spolupráci se společností ČD Cargo minerální vodu. Je paradoxní, že přes stohy papíru popsané teoriemi, jak dostat v této zemi kamionovou dopravu na železnici, udělal jeden z prvních reálných kroků právě velký kamioňák. Mám radost, že teorie je slučitelná s praxí, protože přeprava po železnici je ekonomicky i termínově konkurenceschopná s kamionovou. Jde jen o to mít chuť a odhodlání to dokázat.

VÁCLAV RUBEŠ

JAN ŠATAVA

Po absolutoriu gymnázia v Táboře vystudoval Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině. V roce 1983 nastoupil k ČSD, kde pracoval ve funkcích výpravčího a kontrolora dopravy. V letech 1992 až 1996 byl zaměstnán na odboru provozu Ústředního ředitelství ČSD, později Generálního ředitelství ČD. V roce 1996 vstoupil do privatizačního procestu jindřichohradeckých úzkokolejek a založil akciovou společnost Jindřichohradecké místní dráhy. Ve společnosti zastával funkci předsedy představenstva a ředitele až do roku 2012, kdy z ní musel odejít. V současnosti pracuje pro kamionového dopravce Hanzalík jako ředitel firmy Rail system.

VIZIONÁŘ. Jan Šatava obhajuje ekonomický význam lokálních tratí. FOTO **AUTOR**

KRÁTCE

V jídelních vozech poprvé biopotraviny

S podzimem čekají zákazníky jídelních vozů Českých drah další novinky. V nabídce se objeví sezonní pokrmy a mezi nimi hlavní jídlo vyrobené z biopotravin. Vepřová pečeně na víně s dýní Hokaido a šťouchanými bramborami je vůbec první pokrm podávaný na palubě našich vlaků, který byl vyroben výhradně ze surovin od certifikovaných českých biofarem. Speciálně pro výrobu tohoto pokrmu musela být centrální výroba JLV certifikována pro zpracování a výrobu bio pokrmů. Cena je stanovena na 129 korun. V sezonní nabídce i ve stálém jídelním lístku restauračních vozů ČD se servisem JLV tak pokračuje koncept Nová gastronomie. Společnost JLV v současnosti poskytuje gastronomický servis v restauračních vozech a bistrovozech ve 23 vnitrostátních a mezinárodních spojích ČD.

První D1 Express vyrazil z Brna do Prahy

Ve čtvrtek 4. října se na svou první cestu vydal nový spoj Českých drah mezi dvěma největšími městy republiky – D1 Express. Hlavní výhodou tohoto vlaku je pestrá škála služeb a nabídek pro cestující (např. bistro, donáška občerstvení, dámský oddíl, tichý oddíl, elektrické zásuvky, během podzimu také wi-fi). D1 Express na své cestě nikde nezastavuje pro nástup či výstup. Od prosincové změny grafikonu se jízdní dobou 2 hod. 35 min. stane nejrychlejším kolejovým spojením mezi Brnem a Prahou. První jízda nového vlaku, který jezdí ve dvou párech každý pracovní den, přilákala novináře. Ti veřejnosti připomněli, že spoj má představovat alternativu k cestě po dálnici D1, která se bude v dohledné době zásadně rekonstruovat.

Nižší parkovné v centru hlavního města

Zákazníci Českých drah od začátku září výrazně ušetří na parkovném v bezprostřední blízkosti pražského hlavního nádraží. Ve spolupráci s provozovatelem Garáží Slovan ve Wilsonově ulici jsme přichystali výhodné sazby parkovného pro cestující, kteří využijí k cestě z Prahy hl. n. vlak ČD. Cena závisí na typu jízdního dokladu nebo zákaznické karty, kterými se cestující prokážou při placení u pokladny v parkovacím domě, v každém případě je ve srovnání s běžným parkovným výrazně nižší. Například cestující, který pojede na dvoudenní služební cestu vlakem ČD z Prahy do Ostravy, zaplatí s jedním z parkovacích tarifů za odstavení automobilu v Garážích Slovan 198 korun místo obvyklých 1 800 korun. Nový bonus umožňuje cenově přijatelnou variantu cestování, která kombinuje parkování přímo u nádraží s cestováním vlaky Českých drah. Podrobnosti na www.cd.cz. **(tis, hop)**

Panter a žralok vyrážejí do regionů na hon cestujících

→ Pokračování ze strany 1

Plzeňsko bude o něco tišší

První RegioSharky, které vezly cestující, vyjely v pátek 21. září z Plzně. Nové polské jednotky jsou podle smlouvy určeny pro trať Plzeň – Domažlice, v rámci zkušebního provozu ale budou zajíždět ještě na žateckou trať v úseku Plzeň – – Plasy a v neděli také na trasu Plzeň – – Rokycany. I účastníci této jízdy ocenili velmi klidný tichý chod (k němuž ale přispěla i nedávno upravená koridorová trať) i výraznou akceleraci. Není divu, na rozdíl od jednonápravových podvozků řady 814, tedy Regionovy, má žralok dva dvouosé podvozky, přičemž obě skříně uprostřed spojuje třetí Jacobsův podvozek. „Vlaková souprava je velmi hezká zvenku, ale především komfortní zevnitř. Je velmi tichá díky konstrukci, takže pocit z ní mám velmi dobrý," řekl nám plzeňský hejtman Milan Chovanec, který ještě dodal, že by tak kvalitních vlaků bylo potřeba více, a to i na jiných tratích, aby tam přibylo cestujících ve vlacích.

V PLNÉ KRÁSE. Polská jednotka PESA LINK II alias RegioShark se 24. září ukázala i na kolejích v Karlovarském kraji. FOTO **MICHAL MÁLEK**

Zástupce výrobce, marketingový ředitel Marcin Jedrzyczka z polské společnosti PESA, který české straně pogratuloval k nejmodernějším dieselovým jednotkám v Evropě, mohl být dvojnásob hrdý. Vysokou kvalitu vozidel totiž ocenili i němečtí dopravci, kteří objednali kolem 450 jednotek. Ty, které na základě rok a půl starého kontraktu poputují do Česka, jsou ovšem rovněž vyráběny s důrazem na velmi vysoké požadavky na zajištění bezpečnosti cestujících a jejich pohodlí. „Bylo třeba analyzovat celý systém, aby zabezpečovací zařízení Mirel bylo možno zapojit do našeho systému, ale máme dvě stovky inženýrů-techniků, kteří to prostě museli zvládnout," uvedl v Plzni ředitel Marcin Jedrzyczka.

Slavnostních jízd se dočkali ve všech osmi krajích

Prezentační jízdy za přítomnosti zástupců Českých drah a krajských samospráv se postupně uskutečnily ve všech osmi regionech, kde první jednotky RegioPanterů a RegioSharků již podle harmonogramu jezdí. Relativně největší slávu si mohli dopřát na Ústecku, kde byly veřejnosti představeny oba typy vozidel najednou. Právě zde totiž České dráhy jako v jediném kraji v republice nasazují jak pantery, tak žraloky. Pro zajímavost ještě dodáváme, že v Ústeckém kraji bude po skončení všech dodávek jezdit i 7 RegioSharků, které platí České dráhy pouze ze svých finančních prostředků. Další dva žraloci bez příspěvků z Evropské unie jsou určeni pro Plzeňský kraj. Přejeme všem cestujícím příjemnou cestu.

VÁCLAV RUBEŠ, PETR HORÁLEK, MARTIN NAVRÁTIL

MIMOŘÁDNOSTI

Slavkov u Brna – – Blažovice
16. září
Odpoledne mezi žst. Slavkov u Brna a Blažovice se na železničním přejezdu v km 20,548 střetl osobní automobil Ford Focus se spěšným vlakem 1728, v jehož čele byl motorový vůz 854.013-0. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 60 tisíc korun.

Týniště nad Orlicí
18. září
Před polednem mezi žst. Týniště nad Orlicí a Třebechovice pod Orebem se na železničním přejezdu v km 42,042 střetl osobní automobil Volkswagen Tiguan s osobním vlakem 5624, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 163.252-0. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 750 tisíc korun.

Kostomlaty nad Labem
19. září
V nočních hodinách v žst. Kostomlaty nad Labem za jízdy nákladního vlaku Pn 66421 vykolejily dva prázdné nákladní vozy řady Eas a Sgs na staniční koleji číslo 1. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

Čáslav – Skovice
20. září

V odpoledních hodinách mezi žst. Čáslav místní nádraží a dopravnou D3 Skovice se na železničním přejezdu v km 0,998 střetl traktor Zetor 7341 s osobním vlakem 15925, kterým byl motorový vůz 810.654-4. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 451 tisíc korun.

Česká Třebová
22. září
Dopoledne v železniční stanici Česká Třebová v obvodu seřaďovacího nádraží vykolejil při posunu nákladní vůz řady Eas-u na staniční koleji číslo 218. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc korun.

Praha-Libeň
25. září

Dopoledne v žst. Praha-Libeň se srazil sunutý posunový díl se stojící lokomotivou 742.301-5, kde byli lehce zraněni dva strojvedoucí. Sunutý posunový díl byl sestaven z elektrické lokomotivy 111.021-2, šesti nákladních vozů a dvou vozů ČD (Kinematovlak a Vláček Hráček), které byly nárazem poškozeny. Škoda byla předběžně vyčíslena na 950 tisíc korun.

Brno-Horní Heršpice
25. září
V dopoledních hodinách v žst. Brno-Horní Heršpice vykolejily při posunu tři nákladní vozy na výhybce číslo 607. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion 35 tisíc korun.

Doňov
25. září
Dopoledne mezi žst. Doňov a Veselí nad Lužnicí se na železničním přejezdu v km 5,958 střetl traktor Zetor 40 s osobním vlakem 8315. V traktoru byla zraněna jedna spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 75 tisíc korun.

(MirKo)

KOZÍ DRÁHA. Na trati z Děčína do Oldřichova u Duchcova skončila pravidelná osobní doprava před čtyřmi lety. Zdejší obce to chtějí změnit. FOTO **AUTOR (3x)**

Severočeské místní tratě doufají, že přijde jejich comeback

Dvěma lokálkám v severních Čechách svitla naděje, že se na železničních mapách znovu objeví jako tratě s pravidelným provozem osobní dopravy. V prvním případě to znamená vystavět 600 metrů zcela nové tratě, ve druhém obnovit to, co nenechavci odcizili. Pokud se tak ale opravdu stane, může to představovat další příležitost pro podnikání Českých drah.

Dočká se dávno snesená spojnice mezi Dolní Poustevnou a německým městem Sebnitz obnovy do dvou let? Koleje, které spojovaly české a německé pohraničí od roku 1905, byly záhy po ukončení druhé světové války sneseny. Obyvatelé Šluknovského výběžku tak přišli nejen o přímé spojení se sousedním Saskem, ale také o nejrychlejší cestování do významných center Ústeckého kraje, potažmo do Prahy. K nápravě stačí maličkost – položit zhruba 600 metrů kolejí na německé straně.

Na státní hranici zatím koleje vedoucí z Dolní Poustevny končí.

Čeká se i na modernizaci německé stanice Sebnitz.

Za dva roky už osm párů vlaků?

Snahy o obnovení spojení se promítly do česko-německé mezivládní dohody z roku 2004. V té se obě strany zavázaly, že do roku 2011 by měly koleje oba státy opět spojit. „Český úsek byl opraven v roce 2009 nákladem zhruba 80 milionů korun. Proběhlo vykácení dřevin, položení nové koleje a výstavba nástupiště v Dolní Poustevně," říká Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty. Přestože německé náklady byly odhadovány pouze na jeden milion eur, dodnes najdete na konci zbrusu nové traťové koleje na českém území zarážedlo a za ním jen torza vyhnilých pražců. Proč se k podobnému kroku neodhodlali i Němci? Německá spolková vláda totiž požadovala po Sasku garanci, že bude tři až pět let hradit předpokládanou ztrátovost provozu. A na to Sasko nechtělo přistoupit.

Ledy se hnuly teprve 19. července 2012, kdy německý správce drážní infrastruktury DB Netz podepsal smlouvu s dopravním svazem Horního Polabí (VerkehrsVerbund Oberelbe) o vybudování potřebné infrastruktury. Součástí investice, která nakonec dosáhne skoro 3 milionů eur, bude i modernizace stanice Sebnitz s vybudováním bezbariérového nástupiště. „První vlaky by tak mohly vyrazit z Dolní Poustevny do Sebnitzu při letní změně jízdního řádu v roce 2014. Předpokládá se provoz osmi párů vlaků," dodává Pavel Halla.

Dnes se z Děčína do Dolní Doustevny dostane přímý spoj přes Rumburk za 140 minut a urazí při tom 88 kilometrů. Při jízdě přes Bad Schandau je to jen 40 kilometrů, které by vlak mohl zvládnout za méně než hodinu. Navíc v Bad Schandau zastavují mezinárodní vlaky ve směru z Prahy i z Berlína, takže se výrazně zkrátí i doba jízdy do těchto hlavních měst. Do Prahy bude cesta z Dolní Poustevny trvat jen něco málo přes dvě hodiny. České dráhy plánují nasadit na spoje jedoucí romantickou krajinou Českosaského Švýcarska nové motorové jednotky RegioShark z Polska.

Kozí dráha vzdoruje vandalům

Jestliže Šluknovský výběžek bojuje o dostavbu pár stovek metrů tratě již několik let, obce na Děčínsku a Teplicku řeší zcela opačný problém. Z Děčína do Oldřichova u Duchcova sice vede čtyřicetikilometrová lokálka, která je ale bez vlaků. V roce 2008 na ní Ústecký kraj přestal objednávat dopravu. Trať vedoucí v podhůří Krušných hor, známá jako Kozí dráha, tehdy po 137 letech provozu osiřela. Plány na snesení kolejí kvůli dálničnímu přivaděči se zatím nerealizovaly.

Na přelomu letošního června a července bylo podpesáno memorandum o spolupráci obcí ležících při této trati s hlavním cílem: vrátit na Kozí dráhu provoz. Svůj podpis připojil i primátor Děčína. Představitelé samosprávy se shodují na tom, že potřebných 7 až 8 milionů korun ročně, které by měly pokrýt náklady na provozování, jsou schopni zajistit. Jenže svršek tratě je už na některých místech poškozen od sběračů kovů. Některá přejezdová zabezpečovací zařízení nefungují. Návrat vlaků proto není tak automatický.

Správce infrastruktury naráží na nedostatek finančních prostředků, a proto investuje raději do „živých" tratí. Na druhou stranu – když se po opuštěných kolejích vydáte pěšmo, zjistíte, že trať na tom není zase tak zle a dokonce i výpravní budovy nepůsobí omšele. Však jsou také lidé žijící podél rezavějících kolejí přesvědčeni, že vlaky sem stále patří. „Náš zájem vychází z turistického potenciálu, který se na této trati přímo nabízí," říká Rudolf Fiala, starosta Telnice, která patří k signatářům memoranda. To by ostatně mohlo být novým začátkem pro železniční trať, kterou někteří už v duchu pohřbili. Pokud stát nebude mít o Kozí dráhu zájem, přijde na řadu zřejmě její prodej soukromým zájemcům.

VÁCLAV RUBEŠ

Dokončujeme obměnu tiskáren jízdenek

V těchto dnech dokončuje společnost ČD - Informační Systémy kompletní obměnu tiskáren pro vnitrostátní i mezinárodní jízdní doklady ČD. Celý proces byl odstartován před téměř třemi lety, a to v souvislosti s rozhodnutím o změně formátu jízdních dokladů v souladu s předpisy Evropského parlamentu a doporučením Mezinárodní železniční komise (CIT).

Staré tiskárny již byly na hranici technické životnosti

Změna formátu se týkala především zvýšení ochrany dokladů i proti domácímu padělání, použití 2D aztéckého kódu, jehož čtvercové symboly ve čtvercové mřížce svým tvarem připomínají středoamerické umění. České dráhy díky tomu dosáhly sjednocení jízdenek v rámci evropských železničních dopravců. Současně získaly možnost tisku na více druhů i formátů papíru. Dalším

Na nových tiskárnách lze použít širší výběr druhů a velikostí papírů.

Díky menším rozměrům mají pracovníci ČD více místa. FOTO **MICHAL MÁLEK (2x)**

poměrně zásadním důvodem pro tuto změnu byla zhoršená dostupnost náhradních dílů pro stávající tiskárny, které byly již na hranici technické životnosti. Celý proces začal v ČD-IS tím, že byly vytipovány vhodné modely tiskáren. Po důkladném testování a vyhodnocení klíčových parametrů byla pro vnitrostátní doklady vybrána tiskárna Zebra GX420d, pro mezinárodní pak Custom TK302.

Začalo se v Praze a v Olomouci

Testovací provoz vnitrotiskáren probíhal během roku 2011 ve stanicích Praha hlavní nádraží a Olomouc hlavní nádraží. V průběhu testů byly odhaleny také nedostatky. K nejdůležitějším patřilo například uchytávání kotouče jízdenek, což způsobovalo záseky tiskárny. Odhalily se i další problémy s tiskem dokladů. Díky kreativitě techniků komplexního servisu ČD-IS a vstřícnému přístupu dodavatele a výrobce tiskáren došlo v krátké době k dodání upravených držáků a následně bylo možné zahájit nasazení tiskáren do ostrého provozu.

S novými modely tiskáren se pracovníci Českých drah, kteří zajišťují prodej jízdních dokladů cestujícím, sžili velmi rychle. Ovládání je intuitivní, výměna tiskových médií snadná. Neméně důležitým přínosem je také minimální hlučnost a úspora místa. Zákazníci zase jistě ocení rychlejší tisk a vzhledem k novému důkladně otestovanému řešení také nižší poruchovost.

(čdis)

Informační Systémy
Člen Skupiny ČD

Železničářská sklizeň zážitků ve východních Čechách

Ve východočeských městech se v polovině září nekonaly jen další z řady regionálních Dnů železnice. Svá modulová kolejiště tu v Kostelci nad Orlicí vystavovali i železničáři ČD, SŽDC, DB a SNCF z FISAIC ve spolupráci se Společností přátel železničního modelářství a železnice Choceň. Region tak nabízel žeň zážitků spojených se světem vlaků.

ZÁJEMCI PŘICHÁZEJÍ. V Rychnově nad Kněžnou pořádalo KCOD Hradec Králové den plný radovánek a oslavy železnice. Pro děti byly připraveny Vláček Hráček a Kinematovlak s oblíbenými pohádkami. FOTO **MARTIN NAVRÁTIL (3x)**

To, že v září slavíme železnici a vše kolem ní, ví asi každý zaměstanec Českých drah. Ve stejném období roku ale obvykle vystavují své exponáty také železniční modeláři sdružení ve FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů). Loni pro mezinárodní výstavu využili prostor v Depu historických vozidel v Lužné, letos se pochlubili svými díly 14. a 15. září v Kostelci nad Orlicí.

VÝSTAVA. V Kostelci nad Orlicí ukazovali svá díla železničáři z FISAIC.

Parní vlak zajížděl k zámkům

Východní Čechy tak přibližně ve stejnou dobu nabízely milovníkům železnice atrakce různého druhu. KCOD Hradec Králové uspořádalo první oslavu již 9. září v Trutnově, kde lákalo návštěvníky na atraktivní techniku v tamní provozní jednotce depa kolejových vozidel. O týden později hvízdání parní lokomotivy 464.008 přesunulo jásající davy do Podorlicka. Ušatá se v sobotu 15. září chopila osmidveřových osobních vozů Bai a zamířila z hlavního nádraží v Hradci Králové do Rychnova nad Kněžnou. Tady už čekal program v podobě soutěží pro děti, kvízů pro dospělé, historického kolotoče, střelby z kuší a luků.

Program zpestřilo vystoupení tří hudebních skupin. Přistaven byl historický salonní vůz Dubček, do něhož zaměstnanci nabízeli prohlídku s výkladem. Zájem byl i o jízdu na stanovišti motorové lokomotivy typu Kocour po jedné z manipulačních kolejí. Děti se bavily i v Kinematovlaku. V promítacím voze se promítaly vybrané soutěžní filmy právě probíhajícího 54. ročníku celostátní soutěže amatérských filmů a videoprogramů Rychnovská osmička," vysvětluje ředitel KCOD Roman Moravčík.

ORGANIZACE. Řízení provozu zajišťovali místní mladí modeláři.

České dráhy při této příležitosti spolupracovaly se čtveřicí významných zámků v kraji. Kdo předložil jízdenku ze zvláštního parního vlaku, dostal slevu na vstupném v Rychnově nad Kněžnou, Kostelci nad Orlicí, Častolovicích a Doudlebech. Za zmínku stojí i to, že parní vlak, který odpoledne navíc vykonal zajížďku do Vamberka a zpět, přes tři zámecké zahrady projížděl. Mnoho zájemců navštívilo i Muzeum hraček v Rychnově nad Kněžnou, kde si díky provozovatelům mohlo zahrát s vláčky svých pradědečků.

Mezinárodní modulové kolejiště

Tak trochu součástí rychnovského Dne železnice byla i Mezinárodní výstava železničních modelářů FISACI pořádaná ve Sdruženém klubu Rabštejn v Kostelci nad Orlicí. Místní tvůrci společně s kolegy z Francie a Německa sestavili a provozovali jedno dlouhé a vskutku mezinárodní kolejiště velikosti H0. Fakticky se jednalo o 35 interoperabilních modulů junior. Ty měly na jedné straně nádraží s kusými kolejemi, uprostřed stanici pro křižování vlaků a na druhé straně dvoukolejnou smyčku. Řízení provozu bylo plně v režii mladých členů kroužku železničních modelářů Domu dětí a mládeže Kostelec nad Orlicí pod dohledem vedoucího Petra Urbana, výpravčího ze stanice Týniště nad Orlicí. Na výstavu našlo cestu téměř 1 300 spokojených návštěvníků.

Také do budoucna plánují modeláři z FISAIC řadu zajímavých akcí a setkání. Nejblíže z ČR to budou výstavy v saských městech Chemnitz, Annaberg, Jahnsbach a Zschopau ve dnech 17., 18., 21., 24. a 25. listopadu, napřesrok zase v Aue ve dnech 4. až 12. května. Francouzští železničáři SNCF uspořádají akce v Longueau ve dnech 5. a 6. října 2013 a národní výstavu modelářství v Nantes ve dnech 26. a 27. října 2013.

Spolupráce železničářů v rámci volného času

Ještě dodejme, že v Kostelci nad Orlicí se 15. září uskutečnilo již 10. zasedání mezinárodní technické komise pro železniční dědictví a modelovou železnici FISAIC, kde byla zhodnocena práce federace za poslední rok. Němečtí kolegové informovali o své práci na projektu dokumentace vývoje okřídleného kola jako globálního symbolu železnice a o záchraně drážních dokumentů. Jedním z aktuálních výstupů projektu je výstava o historii berlínských železničních stanic. O prezentaci zdařilé expozice je zájem i v Praze. Součástí doprovodného programu zasedání byla nejen návštěva tamního krásného zámku a muzea SZZ v Hradci Králové, ale například i jízda historickou soupravou vlaků Sp 35249 a Sp 35250 vedených parní lokomotivou 464.008. Ta byla organizována Krajským centrem osobní dopravy Hradec Králové Českých drah.

MARTIN NAVRÁTIL, ROMAN ŠTĚRBA

Zabezpečovač ETCS pokryje úsek Kolín – Břeclav

→ Pokračování ze strany 1

Když je evropská technologie v českých a moravských rukách

Úspěch pilotního projektu otevřel dveře k výstavbě ETCS na nejvytíženějším úseku 1. železničního koridoru a také k uvolnění evropských prostředků na jeho financování. Prvním úsekem, kde bude vystavěn ETCS Level 2, je trať z Kolína do Břeclavi přes Českou Třebovou včetně všech dopraven. Výjimku tvoří pouze uzel Brno. Náklady stavby, kterou financuje SŽDC, dosahují 623,9 milionu korun, přičemž až polovinou přispěje Evropská unie v rámci programu TEN-T. Zhotovitelem, který instaluje evropskou technologii, ovšem vyrobenou domácími firmami, je sdružení České technologie pro ETCS, vedené společností AŽD Praha.

Druhá úroveň (Level 2), která bude instalována mezi Kolínem a Břeclaví, pracuje se systémem tzv. pevných balíz umístěných v kolejišti. K tomu, aby zabezpečovač správně fungoval, musí být zřízeny také radioblokové centrály (RBC), které komunikují prostřednictvím radiové sítě GSM-R s vozidlovou částí a jsou napojeny na traťová a staniční zabezpečovací zařízení. Tyto centrály mají být ve finálním stavu umístěny v plánovaném centrálním dispečerském pracovišti (CDP) v Praze (RBC pro Kolín, úsek Kolín – Pardubice, Pardubice, úsek Pardubice – Česká Třebová a samotná Česká Třebová). Další RBC budou instalovány v CDP Přerov (centrála pro úsek Česká Třebová – Brno, úsek Brno – Břeclav a pro Břeclav).

„V první fázi bude do konce letošního roku realizována příprava prvního úseku Záboří nad Labem – Řečany nad Labem – Přelouč s dočasně umístěnou RBC v Přelouči. Celý systém bude spuštěn koncem roku 2014," řekl na zahájení stavby generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle. Samotná realizace traťové části ETCS je pouze prvním krokem k mnohem bezpečnějšímu systému. Ten druhý musí udělat dopravci instalací mobilní části ETCS do svých vozidel.

Formální zahájení akce odstartoval šéf SŽDC Jiří Kolář. FOTO **AUTOR**

Co čeká dopravce?

Vzhledem k tomu, že náklady na tento krok jsou poměrně vysoké a mohou dosáhnout až 10 milionů korun za jednu instalaci, lze oprávněně očekávat, že vlaků, které pojedou pod dohledem ETCS, bude za dva roky mizivé procento. Správce infrastruktury sice počítá s dlouhým obdobím pro pokrytí zmiňovaného úseku také stávajícím národním zabezpečovačem LS, ovšem lze logicky předpokládat, že bude postupně ETCS preferovat. Doufejme proto, že Evropská unie bude podobně štědrá také v otázce vybavení vozidel nezbytným zařízením, jinak se Česko bude honosit sice moderním, ale nevyužitým zabezpečovačem.

VÁCLAV RUBEŠ

KNIHY

Osobní lanové dráhy na Liberecku

Na začátku září vydal odbor dopravy Libereckého kraje poutavou publikaci historiků Pavla Vursty a Petra Neumanna. Kniha s bohatou obrazovou dokumentací nese název „Osobní lanové dráhy v Libereckém kraji" a na 30 stranách formátu A4 zprostředkovává zájemcům popis celkem šestnácti lanovek, které slouží především pro turisty jak v letním, tak zimním období. Publikace popisuje vznik a současnost těchto drah, leckdy velmi mladých, s podrobnými technickými tabulkami určenými pro zájemce i odborníky. V úvodu knihy hraje prim nejstarší česká kabinová lanová dráha z Liberce-Horního Hanychova na Ještěd, doplněná patnácti sedačkovými lanovkami. V celé České republice je celkem 84 provozních lanových drah různého stáří, typů a provedení, přičemž na Liberecku jich je v rámci jednoho kraje bezesporu nejvíce. Kniha není určena do běžného prodeje, ale vážní zájemci si ji mohou opatřit na krajském úřadě v Liberci.

Z Nuslí do Modřan kvůli cukrovaru

Stotřicítku nese v záhlaví také jedna z nedávno vydaných drážních knížek. Titul z vydavatelství Malkus „130 let železniční tratě Nusle – Modřany 1882–2012" přináší základní informace o této pražské lokálce vystavěné a provozované společností České obchodní dráhy zejména za účelem napojení modřanského cukrovaru. Velká část přibližně 12 km dlouhé lokálky, na níž byly ještě stanice Krč a Braník, zastávka Michle a nákladiště Roztyly, byla postupem let přestavěna k nepoznání a na přelomu 19. a 20. století byla fakticky včleněna do postupně dostavěného Posázavského pacifiku. Hodnotou knihy je celá řada zejména historických fotografií, z nichž mnohé byly publikovány poprvé.

Lidé a lokomotivy na lesní železničce

Světlo světa spatřila i půvabná fotografická publikace s názvem „Ľudia okolo železničky" od Svatopluka Šlechty. Takřka 130 černobílých fotografií nejen lokomotiv, nákladních vozů, ale i lidí, kteří byli s dráhou spjati, ve formátu A4 našířku dokumentuje život a provoz na úzkorozchodné lesní železnici ve slovenských Beskydech. Vychylovka, Oščadnica nebo Chmúra – to jsou názvy zastávek na dřevařské dráze, které leckoho z přátel úzkorozchodných drah důvěrně osloví. Železnička, která byla zčásti zachována, byla prohlášena slovenskou národní památkou. Každoročně ji navštíví tisíce lidí, kteří se mohou nechat svézt po osmikilometrovém zachovaném úseku z Tanečníku na Chmúru. Kniha je nejen vzpomínkou na zašlé časy slávy poměrně rozsáhlé sítě lesní železnice, ale mapuje i doby poměrně nedávné.

(mh, mn)

Den železnice 2012

Oslavy Dne železnice 2012 nejen pod petrovskou katedrálou

Bezmála pětadvacet tisíc lidí přilákal poslední zářijovou sobotu skvěle namíchaný železniční koktejl, který tradičně připravily České dráhy. Na Národním dni železnice v jihomoravské metropoli si přišli na své milovníci historie, technologických novinek i dobré nálady. Oslavy ale proběhly také v jiných městech. Do některých jsme se podívali.

HRBOUN. Nejstarším exponátem v Brně byla rakouská lokomotiva 310.23 z roku 1911, která zaslouženě budila pozornost i obdiv. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ (5x)**

Největší svátek železnice – a bez točny? To nebude nikoho zajímat! Podobné stesky slýchali na svou adresu organizátoři Národního dne železnice poté, co oznámili, že se letos odehraje na brněnském hlavním nádraží. Rozhodli se přenést oslavy do srdce jižní Moravy a vsadili na relativně omezený prostor brněnského hlavního nádraží, který navíc nedisponuje točnou pro slavnostní defilé strojů. Už kolem poledního, tedy dvě hodiny po oficiálním zahájení, však bylo jasné, že tento „handicap" nevadí tisícovkám lidí. Na konci dne se součet zastavil na velmi pěkných 24 600 návštěvnících.

Aktuální moderní vozidla...

Prostor brněnského hlavní nádraží se totiž nakonec ukázal vhodnějším, než se na první pohled může zdát. Zatímco přímo v osobním nádraží – na „poštovní" koleji – působil jako magnet RegioPanter 650.001, o malý kousek dál, u nástupišť kusých kolejí, na sebe strhávala pozornost další novinka letošního ročníku – – motorová jednotka RegioShark. Svět změny, jak se expozice nejnovějších vozidel, která České dráhy v současnosti provozují, nazývala, doplňovala lokomotiva řady 380 ve fotbalovém nátěru Vlakem na EURO společně s vozem 1. třídy, který v červnu odvezl naši reprezentaci na šampionát do Polska. Představen byl také rekonstruovaný jídelní vůz a součástí expozice byl i řídicí vůz přezdívaný Sysel, se kterým se Jihomoravané již setkávají i v běžném provozu. Modernu doplňovalo pro řadu návštěvníků stále přitažlivé Pendolino, které do Brna zavítalo jako protokolární vlak z Prahy.

...i železniční historie

Druhým centrem zájmu se stalo prostranství, které je v místním žargonu označováno jako Malá Amerika. Tentokrát bylo zasvěceno drážní historii – s nostalgickými skvosty sahajícími až do počátku 20. století. Nejstarším a zároveň nejexotičtějším byl exponát z Rakouska – Hrboun 310.23 z roku 1911. Domácí eleganci reprezentovaly hned tři Šlechtičny či chcete-li Pětasedmy: vrútecká 475.196, domácí 475.101 a děčínská 475.179. Pára rozhýbala rozvody všech tří, a tak dělaly radost i v pohybu – v čele zvláštních vlaků v okolí Brna (do Břeclavi, Pohořelic, Moravského Krumlova, Adamova či Slavkova u Brna), podobně jako Skaličák 433.001 nebo Bejček 423.009. Motorovou historii zastupoval Modrý šíp M 274.004 ze Slovenska, Brejlovci T 478.3001 a 754.012, Pilštyk T 466.0253 nebo Bardotky T 478.1001 a T 478.1008. Zlaté časy dunících nákladních vlaků připomněl Sergej T 679.1529 alias Don Emilio, Čmelák T 669.1172 a další Pomeranč T 678.0012, který odpoledne stanul v čele nákladního fotovlaku. Do vyšší společnosti přenesl návštěvníky salonní vůz prezidenta Masaryka Aza 80 nebo „salon" Gustáva Husáka. Mezi nevídané exoty patřil také německý poštovní vůz D-post z roku 1932.

OMALOVÁNKY. Téměř šest stovek dětí nakreslilo pomocí voskovek vlak se 110 vagony o celkové délce 145 metrů, čímž vznikl rekord hodný zapsání do knihy pelhřimovské agentury Dobrý den.

Rekordní omalovánka

Letošní železniční svátek byl zpestřen také zajímavou akcí pro děti, která se nakonec zapsala do knihy domácích rekordů. Organizátoři připravili pro nejmenší návštěvníky omalovánku vlakové soupravy, která se délkou mohla rovnat skutečnému vlaku. Celkem 110 vagonů o délce 145 metrů vymalovalo voskovkami 584 dětí. Výtvor byl uznán známou pelhřimovskou agenturou Dobrý den jako nejdelší tuzemská omalovánka vlaku.

Nutno podotknout, že kreativita některých neznala mezí a nejeden návrh by mohl směle konkurovat reálnému korporátnímu nátěru Českých drah. Jiní autoři se snad snažili motivovat marketingové oddělení národního dopravce, když několika vagonům soupravy předurčili zvláštní využití, například vůz pro přepravu medvědů (společně s lidmi) či vůz vyhrazený černým pasažérům. Bylo zkrátka cítit, že návštěvníkům nechyběla dobrá nálada ani humor, a to je pro České dráhy ta největší odměna. Jako hlavní město železnice a jejích příznivců tak Brno rozhodně nezklamalo.

SVĚT ZMĚNY. K železničním novinkám patřil i motorový RegioShark.

Na výstavě moderních vozidel nesměla chybět ani vlajková loď Českých drah – Pendolino. Tyto jednotky dnes zajišťují nejrychlejší přepravu cestujících mezi Prahou a Ostravou.

OKOUZLENÍ. Radost v dětských očích byla dárkem pro organizátory.

Severní Morava a Slezsko

Součástí oslav železnice na Ostravsku, které se konaly 22. září, bylo i předání dvou nových elektrických jednotek CityElefant. Obě jednotky, zakoupené za finanční podpory Regionálního operačního programu Moravskoslezsko, budou jezdit z ostravského nádraží Svinov přes Bohumín a Třinec do Mostů u Jablunkova. K těmto dvěma vlakům přibudou na jaře další dva. Oběma novým jednotkám požehnal nejdříve v Bohumíně a následně v Třinci notář ostravsko-opavské diecéze Martin Kubeš. „Celkové náklady projektu na nákup všech čtyř elektrických jednotek pro Moravskoslezský kraj činí více než 874 milionů korun. Z toho České dráhy uhradí 62,47 procenta, zbytek se doplatí z dotace ROP," řekl Tomáš Mohr z Českých drah, který má na starosti čerpání evropských dotací pro České dráhy.

V Ostravě se jezdilo Regionovou po různých pracovištích, přičemž fotografové oceňovali dobré počasí. Na hlavním nádraží si návštěvníci mohli prohlédnout řídicí stavědlo, zajít se podívat do Střediska oprav kolejových vozidel společnosti ČD Cargo či na elektrodispečink Správy železniční dopravní cesty. Zcela výjimečnými se staly pro zájemce o železniční dopravu speciální vyhlídkové jízdy po vlečkách ostravsko-karvinského důlního revíru společnosti AWT, kam se běžně člověk nedostane.

V Bohumíně byla pro malé, ale i velké nadšence největším tahákem přehlídka současných lokomotiv Českých drah včetně několika historických strojů, které byly malebně rozestavěny na rotundě tamního depa. „Ve vestibulu bohumínského nádraží byl největší zájem o papírovou maketu nádraží, kterou vytvořily místní děti. Vystoupil tu například dětský folklórní soubor nebo kapela Bridge, hrající moderní country, či Claymore, která předvedla keltský rock. Pochopitelně ale největší zájem sklidily zvláštní parní vlaky, které jezdily mezi Bohumínem a Ostravou v čele s lokomotivou 433.002," řekl nám přednosta osobní stanice Ostrava hlavní nádraží Jindřich Gavenda.

Čekání na vystoupení. FOTO **MARTIN HARÁK**

BOHUMÍN. Křest dvou nových CityElefantů proběhl za účasti náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonína Blažka (vlevo). Další dvě jednotky přibudou v regionu příští rok na jaře. FOTO **MARTIN HARÁK**

PRAHA-BRANÍK. Mezi tradiční a oblíbené atrakce na jakémkoli Dni železnice patří obvykle závody na drezínách. Zejména děti je přímo milují. FOTO **MICHAL MÁLEK**

Zvláštní vlaky se právě setkaly ve stanici Praha-Krč. FOTO **JOSEF LEMBERK**

Praha a střední Čechy

Největší svátek železničářů si připomínali samozřejmě i v Praze. Parní lokomotiva Čtyřkolák 434.2186 táhla vlak po trase Braník – Krč – Vršovice – Smíchov a zpět. Odpolední vlak navíc zajel do Zbraslavi, Vraného nad Vltavou a do Davle a zpět. Pro leckteré návštěvníky představovaly vrchol oslav vyjížďky elektrické jednotky CityElefant přes Branický most (nesprávně nazývaný most Inteligence). Přímo v Braníku, kde se nacházelo centrum oslav, si návštěvníci prohlédli výstavu lokomotiv a lůžkového vozu JLV. Děti soutěžily na drezíně, kulturní program zajišťovalo několik hudebních skupin.

Zájemci o technologické postupy při přípravách a údržbě dálkových a regionálních vlaků se mohli svézt motorovou soupravou Odstavným nádražím Jih, kde jim byl podán odborný výklad. Pro zájemce o řízení provozu bylo organizováno několik prohlídek dopravní kanceláře ve stanici Praha hl. n., ovšem při omezeném počtu účastníků. V kulturním sále hlavního nádraží probíhalo divadelní představení Nejlokomotivovatější lokomotiva.

KCOD Praha organizovalo také akce v Příbrami a Nymburce. Na příbramské nádraží přišly asi tři stovky lidí, největší zájem byl o vyhlídkové jízdy Regionovou zapůjčenou z DKV Plzeň. Ta zajišťovala i kyvadlovou dopravu ke stálé expozici zaměřené na historii tratě Zdice – Protivín. Na bývalém druhém stavědle ji zajišťuje občanské sdružení Rakovnicko-protivínská dráha. Lidé se zajímali o to, kde možná vznikne zvažovaná zastávka Příbram město. Poněkud zachmuřený den rozveselilo několik repríz úspěšné „železniční" divadelní hry Bedřich Hrozný v podání ochotnického souboru Divadélka za vodou z Čenkova. Jako improvizované pódium posloužil krytý nákladní vůz řady Taes poskytnutý pro tento účel společností ČD Cargo. Ve spolupráci se SŽDC (Provozní obvod Strakonice) se mohli zájemci zúčastnit několika prohlídek pracoviště výpravčích včetně ukázek funkce elektronického stavědla ESA 11.

VÁCLAV RUBEŠ, MARTIN HARÁK, PETR POŠTA, ONDŘEJ ŠVANDELÍK

NAHLAS A ZVESELA. K dobré náladě hrála návštěvníkům Dne železnice, ale i náhodným cestujícím, kapela v lidových krojích. FOTO **MARTIN HARÁK**

POULIČNÍ UMĚNÍ. Před nádražím v Bohumíně se mohly děti nechat namalovat od rozjíveného klauna s červeným nosem. Nebo to byla paní Klaunová? FOTO **MARTIN HARÁK**

Karlovy Vary a Mariánské Lázně

Na státní svátek 28. září se v Karlovarském kraji odehrály oslavy nejen regionálního Dne železnice, ale také 140. výročí tratě Plzeň – Cheb. Z Karlových Varů vyrazila Všudybylka 354.195 s historickou soupravou, která vezla „císaře Františka Josefa I." Tu následoval nový motorový RegioShark 844.001. Z Tršnice do Chebu a následně do Lipové u Chebu proběhla jejich jízda souběžně po obou traťových kolejích, a tak železniční fandové mohli v reálném čase fotit minulost i přítomnost české železnice. Po zhruba hodinovém pobytu v Chebu se oba vlaky vydaly na koleje jubilující trati do Mariánských Lázní. Ve stanici Lázně Kynžvart ještě „kníže Metternich" prosil projíždějícího mocnáře, aby ve městě zastavovaly rychlíky. Ministerstvo dopravy jim prý nechce vyhovět. Panovníkova odpověď však byla vyhýbavá.

Hlavní program oslav odstartoval kolem poledne po příjezdu obou vlaků do Mariánských Lázní, kde proběhla výstava historických i současných vozidel, modelových kolejišť a po stanici povozila nejmenší návštěvníky „drátenická mandelinka". Hbitá obsluha u nádražního stánku s rychlým občerstvením měla žně, protože místní restaurace absolutně nezvládla nával hostů. Jarmareční klobásou nepohrdl ani „císař", který navštívil i moderní RegioShark a zůstal v něm na chvíli uvězněn. Nakonec ho vysvobodil prostý chlapec, který na rozdíl od mocnáře pochopil piktogramy. V závěru dne se oba vlaky vrátily do Karlových Varů, tentokrát přes údolí říčky Teplé.

Císař František Josef I. s manželkou Sissi udílejí audienci občanům. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

KONTRAST. Kus cesty jely vedle sebe dva protokolární vlaky: historická souprava i zbrusu nový RegioShark. FOTO **VÁCLAV RUBEŠ**

Nasazujeme osvědčeného Plecháče pro vratné soupravy na Brněnsku

DOBRÉ ŘEŠENÍ. Ačkoli byly lokomotivy řady 242 vyrobeny v 70. letech, po modernizaci stále dobře fungují ve spojení s řídicími vozy Sysel. FOTO **AUTOR (3x)**

Na několika tratích v republice jsme si již zvykli na pravidelný provoz vratných souprav Push-Pull. Jejich důležitým článkem jsou řidicí vozy řady 961, pro které se ujala milá přezdívka Sysel. Tyto vozy komunikují s upravenými lokomotivami řad 163 a 363. Na jednom z čel vratných souprav ale můžeme vidět i starší elektrický stroj řady 242, známý jako Plecháč.

Kdy vlastně vznikla myšlenka zapojit do tlačných souprav i elektrické lokomotivy? Jde o velmi letitou ideu. Oproti zahraničním železničním správám, jako je například Deutsche Bahn nebo Österreichische Bundesbahnen, se u Českých drah rozvíjela až v posledních několika letech. „Nakonec je dobře, že se tento koncept podařilo prosadit, protože jde nejen o vlastní ekonomiku provozu, ale také o úsporu času ve vratných stanicích," říká Alois Kotrba z brněnského Depa kolejových vozidel. Právě on stál u zrodu této myšlenky v nedávné době při spojení motorové lokomotivy řady 754 s řídicím vozem řady 954.

Inženýr Kotrba dodává, že přímé použití lokomotivy řady 242, takzvaného Plecháče, který je uzpůsoben na vozbu „pod dráty" střídavé trakce, se poprvé uskutečnilo v soupravě s řídicím vozem řady 954.003 a vloženými vozy řady Bdmtee v roce 2008. „Při tomto zkušebním provozu v okolí Brna v čele s elektrickým strojem 242.204 jsme spojili dva regulátory od firmy Lokel a všechny testy proběhly v pořádku a bez závad." Plecháče nyní můžete vidět jako součást vratných souprav na lince S2 jihomoravského integrovaného systému, tedy mezi Březovou nad Svitavou, Brnem a Křenovicemi horním nádražím.

Ideální kandidát, i když tak trochu z nouze

Proč se vlastně na vratný provoz upravují a modernizují elektrické stroje z druhé poloviny sedmdesátých let? Myšlenka využít lokomotivu řady 242 souvisí s tím, že v současnosti u Českých drah neexistuje jiná řada střídavých elektrických lokomotiv, s výjimkou dvou kusů strojů řady 263. Proto se vedení firmy rozhodlo upravit vybrané lokomotivy zvané Plecháč tak, aby byly schopné spolupráce s řídicími vozy řady 961 neboli Sysly.

Úpravu lokomotivy provedla šumperská firma Pars nova s využitím řídicího systému od firmy Unicontrols. „V podstatě první spojení lokomotivy řady 242 a řídicího vozu 961 bylo provedeno v našem depu v Brně-Maloměřicích, kde jsme tuto soupravu poprvé naostro rozjeli letos na jaře. Vyzkoušená vratná souprava pak ještě putovala do Plzně, aby si ji na tamních regionálních spojích vyzkoušeli i naši západočeští kolegové, kteří ještě vylepšili po stránce kultury cestování interiéry dvou vozů řady Bdmtee," informuje Kotrba.

Úpravu Plecháče provedla šumperská firma Pars nova.

Moderně vyhlížející řidicí vozy Sysel jsou už na našich kolejích jako doma.

Modernizovaná lokomotiva řady 242

Na lokomotivě je nově dodáno:

- zařízení automatické regulace rychlosti
- řídicí systém lokomotivy
- elektricky ovládaný brzdič DAKO BSE
- dvojice displejů na stanovišti strojvedoucího
- aktivní odstavení lokomotivy
- ovládání voliče odboček (zadávání poměrného tahu) a brzdy na jedné ovládací páce
- zapojení a využití parkovací brzdy
- informační systém pro cestující.

Od srpna letošního roku je v pravidelném provozu v Brně

Souprava ve složení lokomotiva 242.240, dva osobní vozy řady Bdmtee a řídicí vůz 80-30 020 (tedy řada 961) se vrátila letos 11. srpna z Plzně do depa v brněnských Maloměřicích. Tam byla po doplnění ještě jednoho vozu řady Bdmtee předána do provozu v turnusové skupině 502 na jihomoravskou linku S2 a částečně nahradila elektrické jednotky řady 560. „Naši strojvedoucí byli seznámeni s obsluhou lokomotivy a řídicího vozu a nyní rutinně na této soupravě jezdí. Na vratné soupravě zatím během provozu nevzniklá žádná vážná závada, která by měla za následek výpadek," vysvětluje Kotrba. Jedinou výjimkou, kdy Push-Pull nejezdil, byla několikadenní výluka na traťovém úseku Brno – Adamov na začátku září. Z důvodu rozsáhlé opravy tratě po nehodě nákladního vlaku byla většina regionálních spojů v tomto úseku nahrazena autobusy.

Delší přepínání voliče odboček

Elektrický stroj 242.240 se od jiných lokomotiv této řady liší především v uspořádání stanoviště strojvedoucího a jiným způsobem řízení. Pracovní podmínky se strojvedoucímu zlepšily především v komfortu řízení, které se děje elektronicky a pomocí počítačové techniky. Někteří strojvedoucí ale říkají, že přes vylepšené podmínky je stroj trochu „línější" při rozjezdu. To je však způsobeno delším časem přepínání voliče odboček lokomotivního transformátoru. Nicméně sami strojvedoucí uznávají, že tento velmi malý nedostatek překoná modernizovaná kabina zařízená na úrovni tohoto století.

Systém Push-Pull je pro České dráhy jistým mezičlánkem mezi klasickými soupravami a rychlými elektrickými nebo motorovými jednotkami. „Lze konstatovat, že úpravou stávajících lokomotiv a přidáním řídicího vozu do soupravy lze získat za poměrně nízké finanční náklady vlak, který splní náročné požadavky kladené tvůrci jízdních řádů na velmi rychlé obraty souprav, kdy není potřeba v obratových stanicích provádět jakýkoli posun se soupravou. Výsledkem nasazení takových vlaků má za následek snížení pracnosti v obratových stanicích a nakonec můžeme hovořit i o úspoře zaměstnanců," shrnuje výhody řídicích vozů Alois Kotrba. **MARTIN HARÁK**

RSM: Výpravní budova v železniční stanici Kyjov

V roce 2010 zrealizovalo město Kyjov ve spolupráci s Jihomoravským krajem výstavbu přestupního terminálu mezi autobusovou a vlakovou dopravou u výpravní budovy Českých drah v Kyjově. Vše se odehrálo za účinné spolupráce s ČD, které pro tento záměr nejdříve pronajaly a následně prodaly své pozemky. Po výstavbě terminálu České dráhy připravily a uskutečnily vlastní investici – komplexní rekonstrukci výpravní budovy.

Stavba byla zahájena v květnu 2011 a ukončena v listopadu téhož roku. Realizaci provedla firma FIRESTA – Fišer, náklady činily necelých 15 milionů Kč. Předmětem rekonstrukce byl funkční celek výpravní budovy tvořený dvěma sousedními objekty propojenými zastřešením komunikačního úrovňového průchodu mezi nimi. Jedná se o výpravní budovu pocházející z roku 1887, částečně podsklepenou, se třemi podlažími a zastřešením sedlovou střechou s keramickou krytinou. V přízemí je umístěna dopravní kancelář, další provozní a technologické místnosti, zázemí drážního personálu, pokladna a hala pro odbavení cestujících. První patro se v současnosti využívá částečně pro drážní nocležny a druhé patro slouží jako byt. Druhá, vedlejší budova je přízemní a má plochou střechu. Dokončena byla teprve v roce 1977. Dnes slouží pro veřejné WC a kancelářské prostory společnosti ČD Cargo. Po rekonstrukci zde vznikly prostory pro komerční využití, např. pro prodej potravin.

Rekonstrukcí bylo dosaženo v současnosti požadovaných technických parametrů stavebních konstrukcí a instalací inženýrských sítí. Došlo ke zlepšení estetického vzhledu obou budov. Provedli jsme částečné úpravy dispozičního řešení pro zvýšení kvality kultury cestování. Objekt nyní splňuje přísné podmínky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

SLOVÁCKO. Rekonstrukce budovy navázala na nový terminál. FOTO **RSM BRNO**

Rekonstruovány byly vnitřní rozvody inženýrských sítí: voda, kanalizace, elektrická instalace, ústřední vytápění, vzduchotechnika. Zajistili jsme nové povrchy vnitřních svislých i vodorovných konstrukcí, nové výplně otvorů a zateplení obou budov. Fasáda byla citlivě doplněna pruhy ručně malovaných slováckých ornamentů. Na výstupu z výpravní budovy směrem ke kolejišti vzniklo zastřešení 1. nástupiště v kombinaci kov, sklo, polykarbonát. Vstup do výpravní budovy a výstup ke kolejišti byly vyřešeny posuvnými dveřmi, na výstupu ke kolejišti přibyla bezbariérová rampa. Podlahu vestibulu tvoří protiskluzová dlažba včetně umělé vodicí linie. Vstup a výstup z budovy zdobí orientační majáček. Ke spokojenosti cestujících slouží i nový informační systém.

LUBOMÍR KŘIVÁNEK

VÁŽENÁ KONKURENCE. Zástupci asijských firem vystupovali na berlínském InnoTransu jako významní dodavatelé moderních vozidel. FOTO **AUTOR (2x)**

Berlínský veletrh InnoTrans ovládly firmy z Asie

Výstavní hala číslo devět na berlínském výstavišti byla ve dnech svátku kolejové techniky – veletrhu InnoTrans 2012 – ojedinělá hned nadvakrát. Nejenže se tam nacházela velká společná expozice českých firem, ale především obrovské množství rozsáhlých prezentací čínských společností. Během několika vteřin se tak člověk ocitl v Říši středu a nevycházel z údivu.

Odborníci z celého světa si dali dostaveníčko od úterý 18. do pátku 21. září na mezinárodním dopravním veletrhu InnoTrans, který se konal již podeváté. Letos se v Berlíně představilo takřka dva a půl tisíce vystavovatelů ze čtyřiceti sedmi zemí, podnikajících v oborech železničních vozidel a jejich komponentů, městské kolejové dopravy, infrastruktury, ale také ve stavbách tunelů. Účast návštěvníků byla také rekordní – letos jich prý přišlo na výstaviště více než 110 tisíc, což je nejvíce v historii veletrhu. A v Berlíně také bylo co k vidění. Od lokomotiv přes tramvaje, osobní a nákladní vozy až po pracovní mechanismy nebo koleje či výhybky.

Čína dobývá nové trhy

Čínští producenti železniční techniky, firmy CSR a CNR, sice náležejí k světovým gigantům, ale jejich prezentace v Evropě měla na letošním InnoTransu premiéru. Do Berlína tak například firma CSR dovezla v modelu šestičlánkový vlak o délce 153,5 metru, který bude moci jezdit rychlostí vyšší než 500 km/h. Ostatní firmy z Říše středu nezůstaly pozadu, i když některé jejich výrobky poněkud připomínaly jejich evropské předlohy. Jak se vyjádřil šéf čínského zahraničního obchodu firmy CSR, původně byl jejich hlavním odbytištěm tuzemský trh a nyní hodlají expandovat dále do světa. Firma CNR naopak již navázala obchodní kontakty s firmou PKP Cargo a ve společném podniku se budou v Polsku vyrábět nákladní vozy z dovezených dílů z Číny. Podle Číňanů je situace v Evropě poněkud odlišná, a tak by někteří výrobci mohli narazit na patentová práva evropských podniků a navíc v naší části zeměkoule prý přetrvávají předsudky ke kvalitě čínských výrobků.

Střední a východní Evropa

Podle organizátorů mělo letos na výstavišti „Messe Berlin“ světovou premiéru okolo osmdesátky exponátů, nechyběla ani německá modifikace motorové jednotky Link II od polského výrobce PESA. Tu už znají i první cestující Českých drah. Mimochodem, Němci plánují odebrat asi 450 těchto jednotek, což ukazuje, že i výrobci z postkomunistických zemí mohou na náročném německém trhu uspět, pokud nabídnou skutečnou kvalitu.

Na výstavišti také byla k vidění motorová lokomotiva řady 744 vyrobená společností CZ LOKO. „Náš zcela nový stroj s výkonem 1 000 kW a možností zvýšení až na 1 500 kW s elektrickým střídavým přenosem výkonu je vyvinutý jak pro traťovou, tak i těžkou posunovací službu. I když jsou naším hlavním cílem země bývalého SSSR, počítáme s provozem této lokomotivy také v Česku,“ prohlásil generální ředitel CZ LOKO Josef Bárta.

FLIRT. Společnost LEO Express se pochlubila upravenou jednotkou, která v zahraničí jezdí především na regionálních spojích. Byla vyrobena v Polsku.

Některé firmy vsadily na průběžné připomínání svých výrobků, a tak vedle některých českých a slovenských výrobků se opakovaně na volné ploše zjevil i domácí Siemens hned se třemi elektrickými lokomotivami Vectron, z nichž letos odborníky bezesporu zaujal integrovaný nezávislý pohon pro manipulaci a pohon. Naopak Škoda Transportation přivezla zcela novou elektrickou jednotku RegioPanter pro České dráhy. Ve škodovácké expozici nechyběla již tradičně vystavovaná elektrická lokomotiva řady 109E, letos ve slovenské modifikaci pro ZSSK. Švýcarský Stadler se přijel do Berlína pochlubit s elektrickou jednotku Flirt, kterou bude provozovat česká společnost LEO Express na trase Praha – Ostrava. Slovenská společnost ŽOS Vrútky předvedla novou motorovou jednotku řady 861 a tradiční osobní vůz řady Ampeer. U Flirtu pro společnost LEO Express by možná ještě stálo za zamyšlení, proč je ve vlaku tak málo toalet, když se jedná o dálkový spoj a ne příměstský (jako například ve Švýcarsku).

Vysokorychlostní vozidla

V Berlíně upoutala pochopitelně vysokorychlostní železniční technika. Na první pohled zaujala část skutečného vlaku od španělské společnosti Talgo s názvem Avril, který je konstruován pro rychlost 350 km/h. Pozadu nezůstávají ani Italové s jednotkou ETR 1000 Frecciarossa, která má signovanou max. rychlost 360 km/h, nicméně na výstavišti byla k dispozici jen maketa vlaku. Německé dráhy vedle středomořských exponátů představily koncept nových jednotek ICx. Ty by měly postupně v několika krocích nahradit morálně zastaralé soupravy vlaků kategorií Inter a EuroCity, později pak i rychlovlaky ICE první a druhé generace. DB plánují, že v budoucnu vysokorychlostní vlaky ICx nahradí až 70 procent veškeré dálkové osobní dopravy v Německu.

Obsluha pro města a regiony

Důležitým segmentem veřejné dopravy v městských aglomeracích jsou nejen vlaky městských a příměstských rychlodrah, podzemní dráha, ale také tramvaje. Horkou novinkou se tak na veletrhu stal vlak metra pro Varšavu, který vyrobila společnost Siemens pod názvem Inspiro. Do polského hlavního města směřuje celkem 35 souprav, z nichž část bude vyrobena ve vídeňském výrobním závodě a zbytek se vyrobí přímo v Polsku. Německé město Stuttgart dostane naopak zbrusu nové jednotky městské rychlodráhy DT8.12. Zcela nový typ nízkopodlažní tramvajové jednotky Stuttgartu byl vyvinut v závodě Stadler v berlínském Pankowě a postupně nahradí několik desítek dosluhujících starých tramvají.

V regionech určitě najdou své uplatnění nové nízkopodlažní jednotky Omneo od firmy Bombardier či patrové jednotky Regio 2N od téže firmy pro francouzské státní dráhy SNCF, které výrobce dodává v délkách od 80 do 135 metrů. A s určitým vzorem, jak lze řešit modernizace stávajících vozidel, přišly Švýcarské spolkové dráhy. Ty se nebály na tak renomovaném veletrhu, jako je InnoTrans, předvést kompletně zrekonstruovanou starší elektrickou lokomotivu řady Re 420, která bude ještě řadu let sloužit na čele příměstských vlaků S-Bahn v curyšské aglomeraci.

MARTIN HARÁK

O veletrhu

InnoTrans je světový veletrh zaměřený především na kolejovou dopravu. Koná se v Berlíně od roku 1996, a to ve dvouletých periodách. V prvním ročníku vystavovalo 172 firem a letos své výrobky a služby představilo již 2 450 vystavovatelů ze 47 zemí. Na veletrhu se prezentovalo okolo 100 českých firem a dalších subjektů. Veletrh se dělí na pět základních segmentů: Železniční technika (kolejová vozidla pro osobní a nákladní dopravu, komponenty, servis); Sestavy a komponenty/interiéry; Železniční infrastruktura; Veřejná doprava (informační systémy pro cestující, informační technologie, zpracování dat, služby a poradenství, věda a výzkum); Stavba tunelů.

KRÁTCE

SLOVENSKO

Přiláká nižší jízdné cestující do InterCity?

Vedení slovenského dopravce ZSSK se rozhodlo změnit tarifní systém IC vlaků. Změny vstoupily v platnost od 1. září. Důvodem je značný odliv cestujících a výpadek tržeb. Od ledna 2012 se všechny IC spoje na Slovensku staly komerčními, dopravce proto nastavil nepříliš přehledný ceník, který ve výsledku znamenal ztrátu. Nově se ceny snížily, navíc na některých málo vytížených spojích cestují všichni za nejnižší možnou cenu bez ohledu na to, kdy si jízdenku zakoupí.

MAĎARSKO

GYSEV expanduje na tratích k Balatonu

Smíšená rakousko-maďarská železniční společnost GYSEV (Raaberbahn) vypravuje své vlaky k Balatonu i po ukončení platnosti letního jízdního řádu. Na trati Szombathely – Tapolca – Keszthely v Západním Zadunají lze tak nadále potkat soupravu GYSEV na pravidelných rychlících. Zatím to však nejsou soupravy v tradičním zeleno-žlutém korporátním nátěru, ale v původním rakouském červeno-šedém nátěru. Na spoje jsou totiž nasazené starší motorové jednotky ÖBB od výrobce Jenbacher.

LITVA

Desátý příbuzný CityElefanta do Pobaltí

Škoda Vagonka, která je dceřinou společností Škody Transportation, pokračuje v dodávkách dvoupodlažních elektrických jednotek řady 575 Litevským drahám. Dopravce si nově objednal už desátou jednotku. Celková hodnota kontraktu tak přesáhla dvě miliardy korun. První čtyři jednotky byly dodány již v letech 2008–10, dalších pět zákazník postupně přebírá až do poloviny roku 2013. Nově objednaná desátá přijde na řadu koncem příštího léta. Vozidla jezdí na páteřní trati mezi hlavním městem Vilniusem a Kaunasem.

JAPONSKO

Ukázali vozidlo pro vysokorychlostní trať

Na začátku září proběhla ukázka vnějšího návrhu i vnitřního uspořádání vysokorychlostních vlakových jednotek, které se mají začít vyrábět pro trasu Hokuriku Shinkansen. Otevření vysokorychlostní tratě mezi městy Nagano a Kanazawa se plánuje na konec roku 2014. Jízdní doby na trati Tokio – Kanazawa se tak zkrátí asi o dvě a půl hodiny. Vlakové soupravy pro rychlost 260 km/h jsou objednány společně pro Japonské železnice – východ (JR East) a Japonské železnice – – západ (JR West).

NĚMECKO

Zabezpečovací zařízení pro koridory

Německé dráhy uzavřely s firmami Siemens a Kapsch CarrierCom kontrakt ve výši 93 milionů eur na zabezpečovací zařízení ETCS Level 2 a komunikační zařízení GSM-R pro vysokorychlostní trať Ebensfeld – Erfurt – – Lipsko, která je nyní ve výstavbě. První úsek v délce 123 km je součástí hlavního projektu modernizace koridoru Mnichov – Norimberk – Berlín a má být otevřen z Lipska a Halle do Erfurtu v roce 2015. Otevření dalšího úseku Erfurt – Ebensfeld, který je 107 km dlouhý, by mělo být uskutečněno do prosince 2017.

ČÍNA

Jiná strategie si žádá úpravy nákupu

Ministerstvo železnic ČLR provedlo revizi strategie svého provozu a změnu objednávky ke kontraktu z roku 2009, podle kterého společný podnik Bombardier Sifang Transportation měl dodat 20 osmivozových a 60 šestnáctivozových vysokorychlostních vlakových souprav. Počet souprav pro rychlost 380 km/h byl snížen, naopak se objednaly vlaky pro rychlost vyšší než 250 km/h. Od nynějška bude smlouva zahrnovat dodávku v počtech: 70 osmivozových vlaků Zefiro 380 s nejvyšší rychlostí 380 km/h, 46 vlaků Zefiro 250 a 60 vlaků Zefiro 250NG. **(gak, acri)**

Černá sobota ukazuje smrt a hazard z pančovaného alkoholu

Celá Česká republika už řadu dní žije metylalkoholovou aférou. Počet mrtvých je vyšší než při katastrofálních povodních v roce 2002. Podobný skandál se ale nevyskytl poprvé. Svědčí o tom i černobílý film z roku 1960, který se částečně odehrává v železničářském prostředí.

Skladník Kubíček alias František Filipovský si povšimne nápadné aromatické čiré tekutiny ukapávající z odstaveného kotlového vozu v železniční stanici Brody. Upije a stočí si jeden demižon. Ten pak levně přeprodá nádražnímu trafikantovi a podvodníkovi Rezkovi, který jím večer pohostí opilce Málka a Hatinu. Řidič Valena (v podání Josefa Beka) se zajímá o Rezkovu manželku (alias Danu Medřickou) a s demižonem odjede vlakem neznámo kam na svatbu kamaráda.

Jenže Rezek je najednou nalezen v kolejišti těžce raněn a v nemocnici zemře. Pitva prokazuje, že na otravu metylalkoholem. Totéž se stane i Kubíčkovi. Rozjíždí se boj s časem. Podaří se zachránit svatebčany před otravou? To je v kostce obsah méně známé československé filmové detektivky Černá sobota, kterou v roce 1960 natočil režisér Miroslav Hubáček. Zápletka filmu i jeho osvětové vyznění jako by měly odraz v současné aféře, která má dokonce obludnější rozměry.

Který případ se stal předlohou filmu? Možná ten z Ústí

Poměrně napínavý film vznikl na motivy rozhlasové hry Demižon Miroslava Kratochvíla a Lubomíra Poka, nastudované v českobudějovickém rozhlase roku 1958. (Za poněkud delší dialogy je zodpovědný Jiří Brdečka.) Snímek je zajímavý i tím, že jeho začátek byl natáčen v exteriérech na moderním, elektrizovaném nádraží Praha-Běchovice, kde vidíme řady stylových kolejových vozidel. V průběhu děje se objeví i jiná místa – například budova výhybny Tomice, shodou náhod zbořená v letošním roce.

Začátek filmu ukazuje moderní, eletrizované nádraží Praha-Běchovice, kde vidíme i řady stylových kolejových vozidel.

Dílo vzniklo na motivy skutečné události. Který konkrétní případ byl předlohou, se mi nepodařilo vypátrat, ale údajně se stal někde na severu Čech. Známý je jiný incident z Ústí nad Labem z května 1945, kde se od 10. května léčil na otravu alkoholem a zlomeninu v nemocnici sovětský vojín Alfred Kutssan (po měsíci zemřel). Jiný zdroj uvádí, že po požití metanolu z cisterny z chemičky v Ústí nad Labem na následky otravy tehdy zemřelo sedm sovětských vojáků a jeden Čech. Rozsáhlejší případ otravy metanolem byl zaznamenán na našem území v roce 1968, kdy sovětší vojáci vypili tekutinu, kterou našli v odstaveném autě a o níž si mysleli, že jde o alkohol. Zemřelo jich tehdy pět. Mimochodem, případ otravy sovětských vojáků metanolem ukradeným ze železničního vozu je znám i z tehdejší Německé demokratické republiky.

ÚRYVEK Z FILMU

Posunovač:
„Rezek si líznul a povídá, že je to čistej špiritus."

Příslušník SNB:
„A Kubíček?"

Posunovač:
„Ten se chechtal, že na to lepěj toho smrtihlava proto, aby jim to nikdo nevypil."

Příslušník SNB:
„To bylo chytrý, a co vy?"

Posunovač:
„Já nepiju a z cisterny už vůbec ne!"

Hromadné otravy nejsou v Evropě výjimkou

Ale nejen ruští vojáci se lačně vrhali po všem, co teklo. Jak známo, že pančovaný alkohol s metanolem zabíjel i v jiných státech – v roce 1981 zahynulo v indickém Bengalúru 308 osob, v roce 1999 v Bangladéši celkem 113 lidí a 137 lidí zemřelo rok nato v keňském hlavním městě Nairobi. K hromadné otravě došlo roku 1979 v SSSR, kde se dělníci pokoušeli získat líh filtrací a úpravou šelaku. Z Evropy je asi největší známou metanolovou tragédií ta z estonského Pärnu, k níž došlo před 11 lety v září. Tady alkohol vyrobený z metanolu z odcizených sudů zavinil smrt 68 lidí a způsobil trvalé následky, zejména oslepnutí, dalším 43 osobám. Kolika mrtvými asi skončí aktuální aféra v Česku?

MARTIN NAVRÁTIL

INZERCE

ČD Travel Člen Skupiny ČD

ČD travel, s.r.o., Na Příkopě 31, tel. 972 243 051–55. E-mail: obch@cdtravel.cz, lazne@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz.
Pobočky: Praha hl. nádraží 972 241 861, Brno hl. nádraží 972 625 874, provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Slovensko

Bojnice – hotel Régia Damona

Termín: 14. 10.–3. 11. 2012 nebo od 4. 11.–22. 12. 2012

Cena: 2 990 Kč/osoba – 2 800 Kč/osoba

Cena zahrnuje: 6 nocí, 6x polopenzi,1x vstup do relaxačního termálního bazénu v areálu lázní (krytý Jánov kúpel, hodinový vstup), 1x masáž částečnou, 1x saunu (v hotelu 60 min.), 1x vířivku (v hotelu 30 min.), parkování.

Česká republika

Velké Karlovice – horský wellness hotel Tatra ***

Termín: 9. 11.–11. 11. 2012. Ochutnávka Svatomartinských vín

Cena: 1 990 Kč/osoba. Program: pátek od 20 hod. řízená ochutnávka Svatomartinských vín se someliérem, sobota (18–20 hod.) čtyřchodové menu se svatomartinskou husou, víno k jednotlivým chodům, od 20 hod. večer s cimbálovou muzikou a neomezenou konzumací Svatomartinských vín.

Cena zahrnuje: 2 noci, 2x snídani, páteční a sobotní program.

Česká republika

Krkonoše, Dolní Mísečky, hotel Idol ***

1. Zvláštní akce „Podzim na horách" v termínech do 1. 12. 2012
Cena: 555 Kč/osoba, dítě 2–6 let 280 Kč, dítě 6–12 let 390 Kč
Cena zahrnuje: ubytování s polopenzí na 1 noc (minimální délka pobytu 2 noci.)

2. Akce „Mikulášská" v termínu 7. 12.–9. 12. 2012
Cena: 910 Kč/osoba, dítě 2–6 let 455 Kč, dítě 6–12 let 640 Kč
Cena zahrnuje: ubytování s polopenzí na celý pobyt, účast čerta a Mikuláše.

Slovensko

Lázně Sliač – LD Palace ***

LÁZEŇSKÝ BENEFIT – ZKRÁCENÝ/KLASIK

Cena: 2 950 Kč/5 890 Kč/os./pobyt

Cena zahrnuje: 3/6nocí, 3x/6x polopenzi (snídaně – bufet, večeře – výběr ze 4 menu, salátový bar, pitný režim), balneo-rehabilitační program: 8/17 léčebných procedur/pobyt, BONUS: 1x vstup na letní termální koupaliště, 1x vstup na aquaprogram (1 hod. – rehabilitační bazén, voda 31 st.).

Itálie

Sicílie 55+, oblast Marsala, hotel Delfino Beach ****

Termín: 3. 11.–10. 11.2012

Cena: 9 990 Kč/osoba – jednolůžkové pokoje bez příplatku!!!

Cena zahrnuje: 7 nocí, 7x polopenzi včetně vody a vína, leteckou přepravu včetně všech poplatků, transfer na místě (letiště – hotel – letiště), služby delegáta, 2 půldenní výlety, folklórní sicilský večer s živou hudbou a typickou sicilskou večeří v hotelu. Více informací najdete na www.cdtravel.cz.

Česká republika

Priessnitzovy léčebné lázně – LD Bezruč *, LD Ripper *****

ÚLEVA OD BOLESTI ZAD

Termín: 28. 10.–9. 12. 2012. Cena: 3 470 Kč/osoba/pobyt

Cena zahrnuje: 3 noci, 3x polopenzi, lázeňský poplatek, 1x Priessnitzovu pohybovou terapii, 1x vířivou koupel s rašelinovým extraktem, 1x částečnou klasickou masáž, 1x rašelinový zábal.

Železničář **VYDÁVAJÍ** České dráhy, a. s., nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek. | e-mail: zeleznicar@cd.cz | www.cd.cz/zeleznicar
ŠÉFREDAKTOR: Petr Horálek | **VEDOUCÍ REDAKČNÍHO ODDĚLENÍ:** Zdeněk Ston | **GRAFICKÁ ÚPRAVA:** Jakub Smetana | **ADRESA (MÍSTO VYDÁNÍ):** Železničář, České dráhy, a.s., generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1 | **REDAKTOŘI – TEL.:** 972 233 091
OBJEDNÁVKY INZERCE A PŘEDPLATNÉHO: Eva Balíková, tel. 972 233 090, e-mail: Balikova@gr.cd.cz | **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním. | **HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJE** OMEGA PRESS, a. s. | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 ze dne 4. 2. 2003 | ISSN 0322-8002

Příkladní a stateční zaměstnanci byli oceněni ke Dni železnice

PŘÁTELSKÉ SETKÁNÍ. Všem oceněným zaměstnancům poblahopřál za účasti zástupců odborových organizací náměstek generálního ředitele ČD Pavel Švagr (uprostřed první řady). FOTO **MICHAL MÁLEK**

Tak jako každý rok udělil generální ředitel Českých drah Petr Žaluda u příležitosti Dne železnice ocenění těm zaměstnancům společnosti, kteří významným způsobem přispěli k záchraně lidských životů, zdraví cestujících nebo zabránili velkým materiálním škodám.

V pondělí 1. října dopoledne se na pražském hlavním nádraží sešli zaměstnanci společnosti České dráhy, kteří byli oceněni u příležitosti letošního Dne železnice. Všem osobně poděkoval náměstek generálního ředitele ČD pro personální záležitosti Pavel Švagr, který vyzdvihl pohotové jednání a morální kvality přítomných. Na důkaz úcty předal zaměstnancům upomínkové dary a ženám také květiny. Na setkání, které se odehrálo ve vládním salonku, přišli i zástupci odborových organizací.

HELENA NALEVANKOVÁ
vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Praha

Dne 23. 6. 2012 doprovázela osobní vlak v úseku Kladno-Ostrovec – Praha Masarykovo nádraží. Mezi zastávkou Kladno město a stanicí Kladno došlo ke střetu vlaku s člověkem. Po zastavení vlaku poskytla bezodkladně spolu se strojvedoucím zraněnému muži první pomoc. Svým rozhodným přístupem významně přispěla k záchraně těžce zraněného člověka.

BOŽENA HOFÍRKOVÁ
vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Brno

FRANTIŠEK ZUGAR
strojvedoucí DKV Brno

MARIAN KUCHAŘ
průvodčí osobních vlaků RCVD Brno

Dne 7. 5. 2012 vykonávali službu ve vlaku EC 170. Během jízdy vlaku došlo ke srážce s osobním automobilem a hnací vozidlo začalo po srážce ihned hořet. Osobní automobil byl zaklíněn pod ním. Vlakvedoucí Božena Hofírková a strojvedoucí František Zugar likvidovali společnými silami požár. Vlakvedoucí duchapřítomně požádala o hasicí přístroj i strojvedoucího vedle stojícího nákladního vlaku. Průvodčí Marian Kuchař mezitím zajišťoval evakuaci cestujících z hořícího vlaku. Svým jednáním zabránili všichni tři ohrožení zdraví a životů cestujících a eliminovali škody na majetku ČD.

LUCIE ČECHOVÁ
vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Brno

JAROSLAV ČANĚK
strojvedoucí DKV Brno

Dne 9. 2. 2012 za jízdy vlaku došlo na přejezdu ke střetu se silničním motorovým vozidlem, jehož řidič nereagoval na výstražná a zvuková znamení. Po zastavení vlaku poskytli vlakvedoucí Lucie Čechová a strojvedoucí Jaroslav Čaněk zraněnému řidiči první pomoc a zavolali záchrannou službu. Tento příkladný čin byl prezentován i v místním periodiku.

JAROSLAVA PIÁLKOVÁ
vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Brno

Dne 16. 8. 2012 při doprovodu osobního vlaku podala kvalifikovanou pomoc jednomu z cestujících, který dostal epileptický záchvat, při němž si překousl jazyk. Zajistila funkci dýchání a až do příjezdu rychlé záchranné služby sledovala stav nemocného muže.

VLADIMÍR DVOŘÁK
strojvedoucí DKV Brno

Dne 27. 12. 2011 po zastavení vlaku ve stanici Kutná Hora hl. n. zaznamenal na vedlejší koleji posunutý náklad nákladního vlaku loženého osobními automobily. Neprodleně toto nahlásil výpravčímu v této stanici. Svým pozorným výkonem služby zabránil vzniku velké škody na majetku.

MAREK TELECKÝ
strojvedoucí DKV Brno

Dne 15. 6. 2012 při odjezdu zvláštního vlaku ze stanice Kolín spatřil na sousední koleji překážku. Zastavil vlak a vydal se vstříc protijedoucímu vlaku, který zastavil návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Tímto zabránil vzniku velké materiální škody.

JIŘÍ MORČINKO
strojvedoucí DKV Olomouc

Dne 11. 9. 2011 poskytl bezodkladnou kvalifikovanou první pomoc osobě, která byla sražena vlakem v úseku Hladké Životice místní nádraží – – Suchdol nad Odrou. Jednalo se o mladého muže, kterému vlak ujel obě nohy. Jiří Morčinko zastavil zraněnému krvácení a přivolal vrtulník záchranné služby. Poskytnutím kvalifikované první pomoci zachránil zraněnému muži život.

ZDENĚK PUMRLE
strojvedoucí DKV Česká Třebová

Dne 23. 5. 2012 se v době, kdy nebyl ve službě, procházel podél tratě Choceň – Újezd u Chocně, kde si všiml náhlého pohybu trakčního vedení a současně uslyšel, že přijíždí vlak. Vlak zastavil návěstí „Stůj“. Za obloukem byl následně zjištěn spadlý strom v kolejišti. Pohotovým jednáním zabránil střetu vlaku s překážkou.

BORIS CHLUMECKÝ
strojvedoucí DKV Česká Třebová

Dne 1. 2. 2012 zjistil při jízdě vlaku stržené trakční vedení u sousední koleje. Vlak okamžitě zastavil a zajistil zastavení i protijedoucí elektrické jednotky. Tím zabránil následným škodám.

MIROSLAV CHVALKOVSKÝ
strojvedoucí DKV Česká Třebová

Dne 19. 8. 2011 včasně zastavil vlak při vjezdu na obsazenou kolej v žst. Dvůr Králové nad Labem. Pozorným výkonem služby zabránil újmě na zdraví osob a škodám na majetku ČD.

VLADIMÍR SVOBODA
strojvedoucí DKV Česká Třebová

Dne 4. 12. 2011 za jízdy osobního vlaku při snížené viditelnosti mezi stanicemi Opočno pod Orlickými horami a Týniště nad Orlicí spatřil na mostě podlážku z mostní konstrukce. Podařilo se mu zastavit vlak asi 1 metr před překážkou.

IVO VLACHYNSKÝ
strojvedoucí DKV Plzeň

Dne 11. 11. 2011 při vedení osobního vlaku velmi pohotově zareagoval na situaci, když zjistil, že jeho vjezd do stanice Popelín byl nastaven na kolej již obsazenou nákladním vlakem. Díky své pohotové reakci zabránil čelní srážce obou vlaků.

MARTIN TETTER
strojvedoucí DKV Plzeň

Dne 4. 1. 2012 při vedení rychlíku spatřil na železničním přejezdu před vjezdovým návěstidlem do stanice Tábor osobní automobil uvízlý mezi uzavřenými závorami. Za použití rychločinného brzdění zastavil vlak asi 5 metrů před automobilem. Tímto činem zabránil jisté zdravotní újmě osádky vozu a vzniku materiálních škod.

MIROSLAV NOVÝ
strojvedoucí DKV Plzeň

Dne 13. 1. 2012 se ve stanici Jihlava obětavě podílel na hašení požáru stropu stanoviště strojvedoucího, jehož příčinou byl elektrický zkrat. Včasným použitím hasicího přístroje požár eliminoval, sám však musel být po nadýchání škodlivých zplodin převezen do nemocnice v Jihlavě. Tímto obětavým přístupem zabránil rozšíření požáru.

MIROSLAV OFUKANÝ
strojvedoucí DKV Praha

Dne 12. 10. 2011 vedl hnací vozidlo a před přejezdem mezi stanicí Ratboř a Bečváry dával řádně návěst „Pozor“, kterou ještě zopakoval. Když viděl, že nákladní vozidlo jedoucí na přejezd na znamení nereaguje, použil rychlobrzdu. Přesto došlo ke střetu vlaku s vozidlem. Ačkoli byl sám zraněn, poskytoval první pomoc zraněným. Pozorným výkonem služby minimalizoval následky nehody, předešel větší újmě na zdraví cestujících a vysokým materiálním škodám.

MILOSLAV KOVAČKA
strojvedoucí DKV Praha

Dne 17. 11. 2011 vedl osobní vlak. Při zastavení vlaku na zastávce Bílina kyselka mu vlakvedoucí oznámila, že z vlaku vyskočil jeden z cestujících a vážně se zranil na dolní končetině. Strojvedoucí případ neprodleně oznámil výpravčímu. Miloslav Kovačka následně poskytl zraněnému první pomoc.

JIŘÍ ŠÍP
strojvedoucí DKV Praha

Dne 22. 11. 2011 po výjezdu ze stanice Praha Masarykovo nádraží při rychlosti asi 80 km/h spatřil na vzdálenost asi 50 metrů v kolejišti ležící postavu s hlavou na pravém kolejnicovém pásu. Ihned zavedl rychločinné brzdění. Vlak zastavil po ujetí dráhy přibližně 350 metrů za místem střetu. Po zastavení vlaku a po oznámení skutečnosti výpravčímu běžel poskytnout první pomoc. Tímto činem napomohl k záchraně lidského života.

ONDŘEJ VALÁŠEK
strojvedoucí DKV Praha

Dne 2. 1. 2012 vedl vlak mezi stanicemi Praha-Čakovice a Měšice u Prahy, když spatřil po výjezdu z nepřehledného oblouku na vzdálenost asi 100 metrů skupinu osob v pojížděné koleji. Ihned zavedl rychločinné brzdění a začal houkat. Skupina osob uskočila na levou a pravou stranu koleje. Ondřej Valášek zastavil vlak a běžel zjistit, zda jsou osoby v pořádku. Kontaktoval i záchrannou službu.

JAROSLAV PROS
vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Praha

Dne 30. 1. 2012 doprovázel vlak v úseku Kolín – – Praha Masarykovo nádraží. Během jízdy vlaku jeden z cestujících zkolaboval. Jaroslav Pros zavolal záchrannou službu a za pomoci zdravotníka z řad cestujících bezodkladně poskytl postiženému první pomoc, která spočívala v srdeční masáži a dýchání z úst do úst, jež prováděl do příjezdu rychlé záchranné služby, což bylo asi 20 minut.

LUKÁŠ MÜLLER
vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Praha

PETR ŠORM
průvodčí osobních vlaků RCVD Praha

Dne 18. 5. 2012 vykonávali službu ve vlaku Ex 148 v úseku Bohumín – Praha hl. n. Po odjezdu ze stanice Kolín se jedné z cestujících udělalo špatně. Petr Šorm kontaktoval rychlou záchrannou službu a o situaci informoval vlakvedoucího Müllera. Následně se stav cestující začal dramaticky zhoršovat. Lukáš Müller zajistil mimořádné zastavení vlaku ve stanici Úvaly a prostřednictvím vlakového rozhlasu přivolal k cestující dvě zdravotní sestry, které cestovaly ve vlaku. Petr Šorm mezitím informoval záchrannou službu. Během jízdy oba zaměstnanci asistovali při první pomoci.

PAVEL DVOŘÁK
vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Praha

Dne 21. 7. 2012 doprovázel osobní vlak v úseku Praha hl. n. – Čerčany. Před příjezdem do stanice Jílové u Prahy došlo k potyčce mezi cestujícími a následnému napadení a zranění jedné z cestujících. Pavel Dvořák okamžitě přivolal záchrannou službu a Policii ČR. Do příjezdu záchranné služby poskytoval napadené cestující, která utrpěla vážné poranění hlavy, první pomoc.

MIROSLAV HAAK
referent správy majetku RSM Ústí nad Labem

V součinnosti s Policií ČR se podílel na odhalování závažné trestné činnosti v oblasti narkotik, za kterou mu bylo vyjádřeno i poděkování osobním dopisem ředitele Služby kriminální policie a vyšetřování Národní protidrogové centrály Policie ČR.

MAREK DOLEŽAL
vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Plzeň

MILAN ROJKOVIČ
vlakvedoucí osobních vlaků RCVD Karlovy Vary

Dne 28. 2. 2012 doprovázel Marek Doležal vlak R 827. Mezi stanicemi Praha-Smíchov a Praha hl. n. ucítil kouř, který vycházel z prvního vozu. Okamžitě zahájil evakuaci cestujících. Ve stanici Praha hl. n. na vlak čekal Milan Rojkovič. Když spatřil hustý dým, pomohl vystoupit několika cestujícím a neprodlně zahájil hašení požáru. Během hašení se nadýchal zplodin hoření a musel být hospitalizován. Oba vlakvedoucí svým jednáním zabránili újmě na zdraví cestujících a větším škodám na majetku.

BRIGITA KOLÁŘOVÁ

Dostupné pouze v tištěné podobě

12 ZA POZNÁNÍM

ČATANZARO.

Italské vlakové dobrodružství

prověřilo naši odvahu, trpělivost i žaludek

Už dávno jsem slíbil svému desetiletému synovi, že s ním vyzkouším noční vlaky. Jako velký milovník železnice mě přemluvil, abychom jeli do Kalábrie, na úplný jih Itálie, po kolejích. Něco fungovalo dobře, většina věcí ne. Hodně nás zklamala vyhlášená italská kuchyně, ale při rodině nám to bohatě vynahradila.

ITÁLIE

Místo bylo překrásné a čisté, kuchyně v hotelu úžasná, všichni místní taxikáři používali neúměrně taxametry.

Předplaťte si čtrnáctideník

Železničář

na telefonu 972 233 090