



FOTO MICHAL MÁLEK, KOLÁŽ JAKUB SMETANA

Změny v grafikonu 2015 odrážejí zájem krajů a státu o železnici

Novinky v regionální dopravě

Rozsah regionální železniční dopravy zůstane i v příštím jízdním řádu srovnatelný se stávajícím grafikonem. Také v roce 2015 se cestující v regionech dočkají nasazení zcela nových vozidel. Hlavní novinky JŘ 2015 v regionální dopravě najdete v následujícím přehledu. Pro detailní informace doporučujeme stránky www.cd.cz, sekce Tiskové zprávy.

PRAHA A STŘEDOČESKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky na území hlavního města Prahy ujedou v době platnosti jízdního řádu 2014/15 o 1,6 % vlakokilometrů více než v předchozím jízdním řádu – celkem 4,646 mil. vlakokilometrů (tj. 12 763 denně). Ve Středočeském kraji vzroste rozsah objednané dopravy ještě výrazněji, o 2,2 % – celkově 14,408 mil. vlakokilometrů (tj. 39 582 vlakokilometrů denně). V Praze a Středočeském kraji se denně vypraví průměrně 2 119 regionálních (osobních nebo spěšných) vlaků.

2 K nejvýznamnějším změnám bude patřit výrazné rozšíření počtu víkendových spojů mezi Prahou, Lysou nad Labem a Mělníkem – v sobotu o 18 a v neděli o 16 vlaků více. Dojde též k prodloužení vlaků linky S9 Strančice – Praha-Horní Počernice v odpolední špičce pracovních dní až do Čelákovice – čtyři vlaky linky S9 budou v každém směru nově prodlouženy o úsek Praha-Horní Počernice – Čelákovice.

3 V ranní špičce pracovních dní dojde k prodloužení doposud končícího/začínajícího vlaku v Záběhově nad Labem, který nově pojedje až do Kolína. V pracovní dny a sobotu pojedje nový vlak z Březnice do Zdíck na přípoj k prvnímu rychlíku do Prahy a večer z Berouna do Březnice v pracovní dny a neděli. V pracovní dny pojedje po 22. hodině nový pár osobních vlaků z Kralup nad Vltavou do Velvar a zpět, vlaky budou mít v Kralupech přípoj od/do Prahy. V odpoledních

hodinách pracovních dní pojedje ze Všetat od spěšného vlaku Sp 1942 nový přípoj do Mělníka s pokračováním do Mšena.

4 Na trati Rakovník – Kralovice u Rakovníka dochází na základě požadavku Středočeského kraje k několika úpravám. První ranní vlak s odjezdem z Čisté do Rakovníka ve 4.36 a zároveň poslední večerní vlak do Čisté s odjezdem z Rakovníka ve 22.31 nově nepojedou (spojení bude zajištěno autobusovou linkou). Nepojede ani časné ranní pondělní vlak s odjezdem z Rakovníka do Čisté ve 3.58 a páteční noční vlak z Čisté do Rakovníka ve 23.03, které měly minimální využití.

5 V pracovní dny bude na trati Kutná Hora – Zruč nad Sázavou zaveden nový osobní vlak s odjezdem z Kutné Hory hl. n. do Kutné Hory města v 8.25. Vlak pojedje jako přípoj od posunutého vlaku z Čáslavi. Stávající osobní vlak z Kolína do Zbraslavi ve 13.53, který dosud jezdil jen v pracovní dny, pojedje nově i v neděli a bude vždy prodloužen až do Zruče nad Sázavou (příj. 15.19). Stávající osobní vlak ze Zbraslavi do Kutné Hory hl. n. v 16.04 pojedje nově už ze Zruče nad Sázavou (15.23).

6 Posílí také spojení s letištěm Airport Expressem – od června do září bude po většinu dne interval 15 minut, místo dnešních 78 spojů jich pojedje celkem 109.

→ Pokračování na straně 2

SLOUPEK

Zákazníky přesvědčíme rozsahem i kvalitou spojů

Regionální doprava tvoří základ železnice. V jízdním řádu 2015 vypraví České dráhy celkem 7 908 osobních a spěšných vlaků, v denním průměru pak 6 261 vlaků. To představuje přes 90 procent veškerých spojů národního dopravce. Naplánovaný rozsah regionální dopravy v příštím grafikonu je stanoven na 81,524 milionu vlakokilometrů, což zname-



Ludvík Urban
místopředseda
představenstva ČD

ná 67 procent z celkového výkonu. Meziročně zůstává rozsah regionální dopravy na stejné úrovni.

Cestující ale oceňují nejenom množství spojů, ale i jejich kvalitu. Právě z tohoto důvodu přikročily České dráhy k zásadnímu rozvoji služeb. Příkladem může být internetové připojení zdarma přes wi-fi, které již funguje ve vybraných spojkách operovaných soupravami RegioPanter na jižní Moravě. Za klíčové ale považují, že jsme pokročili v zásadní obnově vozidlového parku. Disponujeme řadou CityElefantů, RegioPanterů, RegioSharků, RegioSpiderů a různých modernizovaných vozů. V tomto trendu budeme pokračovat. Věřím proto, že si své zákazníky v regionální dopravě dokážeme udržet a získáme řadu dalších.

INFORMUJEME

Startuje věrnostní program a přicházejí další služby

V souvislosti se změnou jízdního řádu upravují České dráhy tarif a rozšiřují marketingové nabídky a služby pro zákazníky. Velkou novinkou pro zákazníky ČD bude věrnostní program ČD Body. Ten umožní všem zákazníkům při nákupu v eShopu ČD sbírat body za nákup jízdenek, což jim následně otevře cestu k velmi lákavým cenám. Zákazníci získají slevy 90 procent na produkty ČD, např. jednoduchou nebo zpáteční jízdenku odkudkoli kamkoli nebo celostátní víkendovou jízdenku. Zároveň získají možnost stejné výrazných slev do Království železnic nebo do Muzea ČD v Lužné. Přihlášení do věrnostního programu je velmi jednoduché: stačí být registrovaným zákazníkem e-shopu. Zapojit se je možné také v mobilní aplikaci Můj vlak.

Body lze proměnit za jednotlivé benefity přímo v eShopu ČD. Například za 50 bodů získá zákazník voucher na slevu 230 Kč do Království železnic! Za vstupenky zaplatí pouze 30 Kč. Za nasbíraných 500 bodů získá zákazník slevu 90 procent na Skupinovou jízdenku celostátní, která je platná pro dvě dospělé osoby a až tři děti do 15 let a jejíž běžná cena bude od 14. prosince 650 korun. Za 700 bodů bude možné získat slevu 90 procent na vnitrostátní jednosměrnou jízdenku 2. třídy pro jednu osobu dle vlastního přání.

Rozšíření prémiových služeb

Prémiové služby (balená voda a denní tisk v 1. třídě) budou rozšířeny na všechny vlaky kategorie EC/IC/Ex zpravidla v celé trase vlaku na území ČR kromě krátkých příhraničních úseků v celkem 86 vlacích. Ve vlacích railjet budou prémiové služby ve třídě business zahrnovat welcome drink, denní tisk, občerstvení ve formě balené vody nebo malého snacku dle aktuální nabídky a také voucher v hodnotě 50 korun k uplatnění v restauračním oddělení. V první třídě (first class) obdrží cestující denní tisk a balenou vodu.

Internet a filmy zdarma

Dochází k rozšíření wi-fi připojení. Během jízdního řádu 2015 bude zavedeno do všech spojů railjet Praha – Brno – Ví-

deň – Graz a do 30 vozů EC/IC/Ex vlaků na tahu Praha – Ostrava – Žilina (z toho 10 vozů 1. třídy a 20 vozů 2. třídy). Ve spojkách SuperCity Pendolino se cestující mohou těšit na rozšíření nabídky palubního portálu o filmy a informace o aktuálních přípojkách v zastávkách spoje. Ve vlacích Ex na lince Praha – Ostrava – Žilina bude zavedena nová služba ČD Minibar, bude se jednat o vlastní službu ČD zajišťovanou vlakuškami. Cílem je nabídnout zákazníkovi občerstvení přímo na místo bez nutnosti opouštět vůz nebo zavazadla – především s důrazem na cenovou přijatelnost. Dochází k rozšíření služby informátorů ve stanicích Praha hl. n., nově bude k dispozici informační a asistenční servis na nástupišti prakticky u všech vlaků vyšší kvality (SC, railjet, EC, IC, Ex). Služba autopůjčoven by se měla v roce 2015 rozšířit i na Slovensko (Poprad-Tatry, Košice, Bratislava). ČD Parking se rozšíří do Pardubic, pro zákazníky ve stanicích Pardubice hl. n. připravujeme službu parkování zdarma přímo u budovy nádraží. Při nákupu jízdenky nad 120 km v eShopu ČD s výchozí stanicí Pardubice hl. n. dostane zákazník parkovací voucher, který bude moci využít také pomocí In Karty. ČD počítají v průběhu roku s nabídkou služby také v dalších stanicích.

Úprava cen

Vzhledem k inflaci přistoupily České dráhy ke zvýšení cen obecného, zvláštního, zpátečního jízdného a traťových jízdenek o přibližně 1 procento. Často jde jen o jednotlivé koruny. Jízdné (a jednorázový doplatek) v 1. vozové třídě pro vzdálenost 121 km a více je nově jen plus 30 procent jízdného (dosud vždy plus 50 procent).

Cena povinné rezervace v business class vlaků railjet bude ve vnitrostátní přepravě dynamická a pohybuje se od 70 do 250 korun, v mezinárodní přepravě vždy 15 eur (425 korun). Sjednocuje se cena všech místenek a rezervací míst pro kola na nula korun při nákupu v eShopu spolu s jízdenkou a na 35 korun v ostatních případech. Zvyšují se ceny lůžkových a lehátkových příplatků ve vnitrostátní přepravě podle aktuálního měnového kurzu mezi korunou a eurem.

PETR ŠTÁHLAVSKÝ

JE ČAS NA PŘEDPLATNÉ ŽELEZNIČÁŘE PRO ROK 2015

Chcete mít aktuální přehled o dění ve Skupině České dráhy? Máte rádi svět železnice a kolejové dopravy? Zajímáte se o drážní historii? Předplatte si Železničáře na příští rok. Celkem vyjde 25 čísel.

Za 25 čísel Železničáře zaplatíte 300 Kč. Cena za číslo pro předplatitele vyjde na 12 Kč, zatímco ve volném prodeji bude činit 15 korun. Jako bonus získáte 6 plakátů v průběhu roku.

Pokud máte zájem o zaslání Železničáře i časopisu ČD pro vás, zaplatíte 450 Kč.

JAK NÁS KONTAKTOVAT

Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese balikova@gr.cd.cz, telefonicky na čísle 972 233 090, prostřednictvím objednávkového formuláře na www.cdprovas.cz nebo poštou na adrese: České dráhy, a.s., Železničář, nábř. Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Současný předplatitel by v tomto čísle měli dostat složenku k úhradě. Pokud se tak nestalo nebo chtějí změnit údaje, platí výše uvedené kontakty i pro ně.

Děkujeme za vaši přízeň.





Prolongace jízdních výhod v roce 2015

Upozorňujeme všechny držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že dne 26. 11. 2014 byl zveřejněn Metodický pokyn k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2015 (dokument č. j. 2791/2014-O10). Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředředí intranetu ČD na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody> a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální.

Vyděračské e-maily mohou zničit data

V poslední době se množí e-mailové nebezpečné a podvodné zprávy zasílané zaměstnancům Českých drah. Tyto zprávy upozorňují na informace o zásilce České pošty, kde najde uživatel údaje o nedodání zásilk a odkazu pro stažení informací o zásilce, který již vede na podvodnou webovou stránku pro sledování zásilek. Tyto zprávy jsou zasílány z adres support@cs-post.net, tracktrace@cs-post.net, cpost@cs-post.net nebo také zasilka@cs-post.net (a pravděpodobně i dalších) tak, aby vypadaly jako z České pošty, která s nimi ale nemá nic společného! Po spuštění škodlivého kódu, který obsahuje ransomware (vyděračský software), dojde k zašifrování vybraných souborů na pevných a síťových discích. Následně se objeví html soubor obsahující výzvu zaplatit za odšifrování souborů útočníkovi. Bohužel tuto akci nelze vrátit zpět a uživatel o zašifrovaná data přijde – pravděpodobně i po zaplacení, což důrazně nedoporučujeme. (šp, ah)

KAM JET

Odhalí desku Hrabalovi v Kostomlatech

Ve stanici Kostomlaty nad Labem bude 6. prosince v 15 hodin slavnostně odhalena pamětní deska Bohumilu Hrabalovi. Spisovatel v této stanici sloužil jako výpravčí v letech 1944 až 1945. Slavnost zahájí příjezd Polabského motoráčku, který vyjede z Nymburka ve 14.51 hodin. Doprovodný program bude obsahovat i ukázkou divadelního souboru Hálek z představení „Ostře sledované vlaky“. Návštěvníci budou mít dále možnost prohlédnout si interier dopravní kanceláře. K nahlédnutí bude i reléový sál se zabezpečovacím zařízením. Slavnostní odpoledne zakončí mimořádné zastavení rychlíku R 949 Bohumil Hrabal v 17.50 hodin, kterým návštěvníci a účinkující budou moci odjet směrem do Nymburka.

Silvestrovské vlaky do Kubovy Hutě

Stifterův pošumavský železniční spolek pořádá již patnáctý ročník silvestrovských jízd. Tentokrát se 31. 12. vydají čtyři páry zvláštních vlaků z Vimperka na Kubovu Huť a zpět. Letošní ročník se bude nést v duchu komiksovém, plném záhad, neohrožených superhrdinů, krásných žen i šílených vědců. Poslední den v roce tak můžete potkat partu ze Čtyřlístku, poměřit sílu se Supermanem, zamířit s Rychlými šípky do Stínadel nebo zjistit, kdo chce zabít krásnou Jessii. Zvláštní vlaky Českých drah, které se od loňského roku staly spolupořadatelem akce, odjíždějí z vimperského nádraží v 7.46, 10.12, 11.50 a 13.46. Odjezdy zpět z Kubovy Hutě jsou v 8.50, 11.00, 12.50 a 14.50, příjezdy do Vimperka pak v 9.15, 11.35, 13.15 a 15.15. Za zpáteční jízdenku Vimperk – Kubova Huť a zpět zaplatí dospělí 50 korun, děti od 6 do 15 let 40 korun, jednosměrná jízdenka je pro všechny za 30 korun. Děti do šesti let a zvířátka mají přepravu zdarma. Přeprava kočárků, lyží, saní a bobů je bezplatná, pouze však do vyčerpání kapacity. Na trase Strakonice – Vimperk a zpět platí běžné jízdné Českých drah. (ko, vš)

Změny v grafikonu 2015 odrážejí zájem krajů...

→ Pokračování ze strany 1

PLZEŇSKÝ KRAJ

1 Jízdní řád zahrnuje celkem 496 vlaků, z toho jezdí denně 203 vlaků, o sobotách a nedělích 236 spojů a pouze v pracovní dny jezdí 162 vlaků. Regionální spoje ujezdou 5,013 mil. vlakokilometrů, což představuje redukcí o 4,8 % ve srovnání se současným jízdním řádem. Mezi nejvýznamnější změny patří změna konceptu na tratích Plzeň – Bezručice a Plzeň – Planá u Mariánských Lázní – Cheb. Budou zde jezdit spěšné vlaky, převážně vedené motorovými jednotkami RegioShark. Spěšné vlaky pojedou ve dvouhodinovém taktu, který je proložen v pracovních dnech Plzeňskými linkami v úseku Kozolupy – Plzeň hl. n. a přímými vlaky, které jezdí z Plzně hl. n. přes Pňovany do Bezručic a zpět.

2 V úseku Špičák – Železná Ruda–Alžbětin – (Plattling) nepojedou průjezdné vlaky. Důvodem redukce je nízké využívání v posledních letech. V úseku Domažlice – Furth im Wald ode dne vyhlášení (tj. 4., 12.) pojedou dva páry (dopolední a odpolední) přeshraničních regionálních vlaků do bavorského Furth im Wald.

3 Motorové jednotky RegioShark budou jezdit na třech tratích a informací. Ve srovnání se současným jízdním řádem budou RegioSharky jezdit více v úseku Plzeň hl. n. – Svojšín – Planá u Mar. Lázní (– Mariánské Lázně – Cheb) díky novému konceptu spěšných vlaků. Také na trati Plzeň – Žihle, většinou o sobotách a nedělích, pojedou na některých spojích motorové jednotky RegioShark. Objeví se nově i na večerním spoji z Plzně hl. n. do Nepomuku a zpět.

4 Na více vlcích z Berouna do Plzně pojedou modernizované soupravy s řídicím vozem. Na trati č. 170 budou v provozu celkem 4 soupravy s řídicím vozem řady Břhpvee v úseku Plzeň hl. n. – Rokycany – Zdice – (Beroun).

5 V úseku Staňkov – Horšovský Týn na trati Poběžovice – Staňkov pojedou vlaky jen o sobotách a nedělích. Redukce se dotkne také tratě Svojšín – Bor. Vlaky zde budou jezdit čtyři dny v týdnu (čtvrtek – neděle). Důvodem je nízká frekvence cestujících.

KRAJ VYSOČINA

1 Regionální vlaky v Kraji Vysočina ujezdou celkem 3,919 mil. vlakových kilometrů. Rozsah regionální dopravy je na srovnatelné úrovni s letošním rokem. České dráhy vypraví na Vysočině v pracovní dny v průměru 386 regionálních vlaků, o sobotách 256 a nedělích 251, což představuje v průměru 348 vlaků denně. S platností od 1. července 2014 byl rozšířen integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje na území Kraje Vysočina o úsek Nedvědice – Rovné–Divišov na trati 251.

2 Významnou změnou je zavedení nového večerního páru osobních vlaků v úseku Jihlava – Havlíčkův Brod a zpět v návaznosti na vedení nového rychlíku z Brna do Havlíčkova Brodu s příjezdem ve 21.56 do Havlíčkova Brodu (R 970). Dále se rozšiřuje nabídka regionálních vlaků v úseku Jihlava – Jihlava město a zpět. Navíc budou jezdit dva páry vlaků v pracovní dny, jeden v sobotu a v neděli přibudou tři páry vlaků.

3 Na žádost obcí pojedou v pracovní dny nové ranní vlak ve 4.25 z Horní Cerekve do Počátek–Žirovnice, příjezd ve 4.43 (Os 8381), zajistí se přípoj k osobnímu vlaku do Jindřichova Hradce (Os 8311). V pracovní dny bude obnoven pár vlaků v úseku Popelín – Počátky–Žirovnice a zpět (Sp 1930/Os 8323), na 17. hodinu do/z Počátek–Žirovnice). Nově se zavádí večerní vlak ve 21.35 z Jihlavy s příjezdem do Havlíčkova Brodu (Os 8378) ve 22.04, pojedou denně. Denně pojedou nový večerní vlak ve 22.09 z Havlíčkova Brodu, do Jihlavy přijede ve 22.38 (Os 8377).

ZLÍNSKÝ KRAJ

1 Rozsah dopravy kopíruje stávající jízdní řád. Regionální vlaky ve Zlínském kraji ujezdou v době platnosti jízdního řádu 2015 celkem 3,505 mil. vlakových kilometrů. České dráhy vypraví v kraji v pracovní dny v průměru 495 regionálních spojů, o víkendech 371, což představuje průměrně 460 vlaků denně.

2 K nejdůležitějším změnám patří navýšení přímých spojů z Rožnova pod Radhoštěm do Kroměříže a dále do Kojetína a zpět, celkově na této lince bude od nového jízdního řádu jezdit 12 přímých spojů. Všechny budou zajištěny moderními jednotkami RegioShark.

3 Na trati Hranice na Moravě – Střelná v úseku Vsetín – Horní Lideč se mění koncepce nasazení vozidel a tras vlaků. Zlínský kraj objednal 2 páry přímých vlaků mezi Vsetínem a Byníci. Třem pářům vlaků vedených elektrickou jednotkou řady 460 se zkrátí trasa z Hranic na Moravě do Vsetína, dále ze Vsetína do Horní Lideč, resp. Bynice nahradí elektrickou trakci Regionova.

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

1 Rozsah regionální dopravy je na srovnatelné úrovni s letošním rokem. Regionální vlaky v Moravskoslezském kraji ujezdou 6,86 mil. vla-

kových kilometrů. České dráhy vypraví v rámci kraje denně 708 osobních a 28 spěšných vlaků.

2 V příštím roce (13. dubna) bude otevřena nová trať ze Studénky do Mošnova na Letiště Leoše Janáčka. Od tohoto data začnou jezdit osobní vlaky na Letiště Leoše Janáčka v Mošnově. Denně zajistí spojení na trati Mosty u Jablunkova – Bohumín – Studénka – Mošnov, Ostrava Airport (linka S2) 9 párů osobních vlaků zpravidla ve dvouhodinovém intervalu. Na těchto spojích budou jezdit CityElefanty.

3 Na trati 323 Ostrava – Valašské Meziříčí bude do provozu uvedena nová zastávka Frenštát pod Radhoštěm město.

4 Z Ostravy hl. n. (6.25) přes Petrovice u Karviné bude denně přímé spojení do Krakova (9.48), zpět z Krakova (17.29) do Ostravy hl. n. (20.50). Přes Chalupky pojedou denně vlaky z Bohumína (10.33) do Kežzierzyna Kozle (12.35) a zpět z Kežzierzyna Kozle (15.32) do Bohumína (17.32).

5 Ve všech rychlících R 820–849 z Bohumína do Brna a zpět bude v úseku Bohumín – Suchdol nad Odrou platit IDS (ODIS).

6 V souvislosti s rekonstrukcí výpravní budovy a přednádražních prostor v Třinci a na základě požadavku Ministerstva dopravy ČR bude většina vlaků EC/Ex Praha – Žilina a zpět zastavovat nově pouze na zastávce Třinec cent-



rum (místo dosavadního zastavování ve stanici Třinec). Uvedené vlaky zastaví nově rovněž ve stanici Návsi.

7 Linkové vedení (příměstské linky S a rychlé linky R) osobních a spěšných vlaků a vybraných rychlíků bude rozšířeno na celé území Moravskoslezského kraje.

OLOMOUCKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky v Olomouckém kraji ujezdou v roce 2015 více než 5,7 mil. vlakových kilometrů. Rozsah dopravy je ustálený a pro příští rok nezažnamenává žádné výrazné změny. České dráhy vypraví v rámci kraje v pracovní dny průměrně 581 osobních a spěšných vlaků, v sobotu 443 a v neděli 435.

2 Po několikaletém přerušení provozu (následy v JR 2010/2011) dochází k obnově vlakového spojení Džbele a Chornic. Nově pojedou 4 páry osobních vlaků Džbel – Moravská Třebová, úsek Džbel – Chornice je nově přiřazen k trati 017 Česká Třebová – Džbel.

3 V souvislosti se změnou vedení vlaků na území Moravskoslezského kraje (zavedení linky Bohumín – Mošnov, Ostrava Airport) dochází k částečné redukci přímých regionálních spojů Přerov – Bohumín. Zachovány jsou páteční spoje v době ranní špičky (z Přerova v 5.00, 5.31 a 6.01) a odpolední špičky (do Přerova v 15.56, 17.56 a 19.56). Zbývající osobní vlaky jsou ve dvouhodinovém taktu ukončeny/vychozí v Suchdole nad Odrou, kde je v obou směrech zachována přestupní návaznost na rychlíky relace Brno – Bohumín.

4 Převedením původních spěšných vlaků do kategorie rychlíků a částečným zařazením klasické soupravy ubude přestupů v Zábřehu na Moravě. Nově lze cestovat přímo do Olomouce i vlakem z Jeseníku v 10.54 denně a v 16.54 v neděli, v opačném směru lze využít přímé spojení u vlaků s příjezdem do Jeseníku v 9.10 a 15.11. V průběhu roku 2015 se předpokládá zařazení úseku Hrubá Voda – Moravský Beroun do integrovaného systému Olomouckého kraje.

ÚSTECKÝ KRAJ

1 Počet vlakokilometrů dosáhne 7,484 milionu, denně 24 690 vlkm, což představuje nárůst o necelých 5 % ve srovnání s letošním jízdním řádem. V Ústeckém kraji pojedou 759 osobních, 33 spěšných, 97 rychlíků, 12 spojů EuroCity

a 5 vlaků EuroNight. V kraji dochází na některých linkách ke změně koncepce a k navýšení počtu vlakových spojů.

2 Největší změna nastane na lince U1 Děčín – Most – Chomutov, spoje této linky, na kterých jezdí výhradně jednotky RegioPanter, pojedou každé dvě hodiny až do Kadaně–Pruněfova. Každé dvě hodiny jezdí spoje do Mostu.

3 Nově v pracovní dny v dopravní špičce pojedou osobní vlaky z Ústí nad Labem do Louky u Litvínova, kde je zajištěný přestup na motorový vlak do Litvínova. Mezi krajskou metropolí a Teplicemi v Čechách budou jezdit v pracovní dny v dopravní špičce spoje ve 30minutovém intervalu.

JIHOMORAVSKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky v Jihomoravském kraji ujezdou v jízdním řádu 2015 nepatrně přes 9 mil. vlakových kilometrů, denní průměr činí 24 781 vlakových kilometrů. Ve srovnání se stávajícím rokem dochází k drobnému navýšení rozsahu dopravy o necelá 0,2 %. České dráhy vypraví v rámci kraje v pracovní dny průměrně 859 regionálních vlaků, o víkendech 493 vlaků.

2 Na lince S2 Křenovice horní nádraží – Brno hl. n. – Letovice – Břežová nad Svitavou bude jezdit sedm jednotek RegioPanter, dvě dvouvozové a pět třívozových. Nové jednotky zajistí

spojení do Prahy hl. n., z Chomutova vlak pokračuje jako R 603.

LIBERECKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky Českých drah, objednané Libereckým krajem, ujezdou v období platnosti jízdního řádu 2015 celkem 3,580 mil. vlakokilometrů, z toho 1,450 mil. odjezdí vlaky na Jizerskohorské železnici. V grafikonu 2014 ujezly regionální spoje ČD 3,404 mil. vlakokilometrů. Rozsah dopravy se tak zvýší o 5 %.

2 Vlak z Turnova s odjezdem v 11.21 do Tanvaldu (Os 5420) pojedou v pracovní dny jako pokračování rychlíku Praha–Vršovice – Turnov (R 1146), v úseku Turnov – Železný Brod poveze i přímé vozy z Liberce do Staré Paky.

3 Osobní vlak ze Staré Paky do Liberce v 11.35 (Os 5410) poveze v pracovní dny ze Železného Brodu do Turnova přímé vozy, které dále pokračují jako rychlík do Prahy (R 1145).

4 Na základě výsledku výběrového řízení začne provozovat spěšné vlaky z Liberce do Drážďan od 14. prosince dopravce Vogtlandbahn GmbH.

PARDUBICKÝ KRAJ

1 Celkový rozsah výkonů (vlakokilometrů) regionálních spojů v Pardubickém kraji je v jízdním řádu 2014/15 obdobný jako ve stávajícím období. Osobní a spěšné vlaky ujezdou v době platnosti grafikonu 2014/15 celkem 4,746 mil. vlakokilometrů. V pracovní dny vyjede v regionu průměrně 625 regionálních vlaků, o víkendech 510.

2 Na základě objednávky Pardubického kraje bude obnoven provoz vlaků v úseku Holice – Borohrádek na trati 016. České dráhy nově nabídnou v pracovní dny celkem 4 páry osobních vlaků, o víkendech 2 páry.

3 Na základě objednávky Pardubického kraje bude obnoven provoz vlaků na trati 017 v úseku z Chornic do Džbelu v sousedním Olomouckém kraji. České dráhy nově zajistí osobní vlaky z Moravské Třebové přes Chornice do Džbelu. V pracovní dny pojedou celkem 4 páry osobních vlaků, o víkendu 2 páry.

4 Na většině spojů mezi Svitavami a Pustou Kamenicí budou nasazeny motorové vozy RegioSpider.

5 Územní platnost IDS IREDO zůstává i pro následující období v nezměněném rozsahu. Zavádí se nově funkce elektronického odbavování – možnost nahrání aplikací In Karty na bezkontaktní čipovou kartu IREDO a opačně.

KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

1 Regionální vlaky, objednané Královéhradeckým krajem, ujezdou v jízdním řádu 2014/15 celkem 5,287 mil. vlakových kilometrů, denně vlaky ujezdou 14 486 kilometrů. Oproti roku 2014 je to prakticky shodný rozsah dopravy. Celkem pojedou v novém období 699 regionálních vlaků. V pracovní den bude vypraveno 608 vlaků, v sobotu 453 a v neděli 458. K nejvýznamnějším změnám bude patřit rozšíření dopravy z Hradce Králové do Pardubic v období ranní špičky ve dnech školního vyučování, zlepšení dopravy na trati Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách a zavedení nového školního vlaku z Nové Paky do Semil a Liberce.

2 Všechny dálkové i regionální vlaky mohou používat také zákazníci integrovaných dopravních systémů VYDIS a IREDO.

3 Jízdní řád 2014/15 v Královéhradeckém kraji přináší několik dílčích změn. Situaci v osobní dopravě bude oproti minulým ročům více ovlivňovat výluková činnost. Hlavní stavební práce pokračují na trati 031 (výstavba druhé koleje v úseku Opatovice n. L. – Stěblová) a ve stanici Týniště nad Orlicí, termín ukončení je podzim 2015. Provoz vlaků ČD omezi příští rok také další výlukové práce SŽDC, konkrétně na tratích Praha – Hradec Králové, Týniště n. O. – Broumov, Hradec Králové – Stará Paka, Hradec Králové – Trutnov a Trutnov – Teplice nad Metují. Větší změny jízdního řádu s možností zrychlení dopravy se proto dají očekávat až v roce 2016.

JIHOČESKÝ KRAJ

1 V pracovní dny vypraví České dráhy v Jihočeském kraji 370 vlaků, o víkendech 274 spojů. Rozsah dopravy zůstává na úrovni jízdního řádu 2014. Nový jízdní řád přinese nasazení čtyř vozidel RegioPanter na lince Strakonice – České Budějovice – České Velenice. Kvůli přípojovým vazbám bude nutné urychlit spoje na trati České Budějovice – Linec a vlaky budou ve zvýšené míře projíždět zastávky a stanice v úseku České Budějovice – Horní Dvořiště. Znovu tak vzniknou přestupní návaznosti ve stanicích Rybník ve směru Vyšší Brod klášter a Lipno nad Vltavou.

2 Mezi Plzní a Českými Budějovicemi bude v pracovní dny a v neděli zaveden večerní pár rychlíků s odjezdy po 20. hodině a příjezdy do cílových stanic před 22.30 hodinou.

PETR POŠTA,
RADKA PISTORIUSOVÁ,
KATEŘINA ŠUBOVÁ

V čele Českých drah stojí Pavel Krtek od 10. listopadu. Na stránkách Železničáře se poprvé objevil v dubnu 2014. Tehdy měl jako nová tvář v představenstvu na starosti ekonomiku a techniku, a byt má šestnáctiletou zkušenost s vedením různých firem včetně působení u externího nákladního železničního dopravce, angažmá u ČD přijímal s velkou pokorou. Nyní na jeho bedra padá zodpovědnost za fungování jednoho z největších zaměstnavatelů v zemi v horkém křesle společnosti, která je prakticky neustále pod drobnohledem vlastníka, médií i zákazníků.

Kvalitní veřejná služba je důležitější než hon za ziskem

V únoru jste se stal členem představenstva a v listopadu už stojíte v jeho čele. Napadlo vás, že angažmá u ČD dostane tak raketový průběh?
To určitě ne. Když jsem ale byl na začátku roku osloven, zda bych převzal ekonomiku a finance na Českých drahách, věděl jsem, že budu muset drážní problematiku vstřebat v mnohem širším rozsahu. Byl jsem žádán o flexibilitu a o připravenost na nové výzvy. Postupně jsem se tak seznámil nejen se všemi úseky mateřských Českých drah, ale také s dceřinými společnostmi. Když mi dozorčí rada nabídla místo předsedy představenstva, přijal jsem ho. Zásadním argumentem pro mě v tu chvíli bylo, že můžeme pokračovat v započaté práci a naplnit naši strategii.

Z předchozího působení v nadnárodní společnosti a soukromé sféře máte dost zkušeností s řízením velkých firem. Co vás u vedení společnosti vlastněné státem opravdově překvapilo?
Na začátku mě příjemně překvapila kvalita a odbornost klíčových zaměstnanců firmy. Díky spolupráci s nimi jsem se v problematice osobní železniční dopravy mohl orientovat. Působil jsem šestnáct let v manažerských funkcích ve společnostech Lafarge Cement a Unipetrol, kde měl stát také podíl. S Českými drahami to však nelze srovnávat. Všechny naše akcie vlastní stát, který má na řízení firmy přímý vliv. České dráhy navíc nejsou standardní akciovou společností, protože v nich nejde jen o obchodní činnost, nýbrž také o poskytování veřejné služby. Primárním cílem pro nás tedy není výdělek za každou cenu, ale zajištění dopravní obslužnosti na základě objednávký ministerstva dopravy a krajů. Tento společenský aspekt je pro nás naprosto určující. V tom vidím hlavní rozdíl oproti komerční sféře.

Jedním z vašich hlavních úkolů je podle ministerstva dopravy zejména stabilizace společnosti...
Jde o stabilitu zákazníků, tedy cestujících a objednatelů, čili krajů a ministerstva dopravy, personální, ekonomickou i finanční. Musíme upevnit důvěru zaměstnanců, věřitelů a vlastníka v tom, že jsou České dráhy standardně řízenou obchodní společností, která dál pokračuje v nastavené strategii s cílem udržet své postavení na trhu osobní i nákladní dopravy. Nejde přitom jen o obhájení ra-

PAVEL KRTEK

Vystudoval francouzskou státní technickou univerzitu Ecole Central Paris (absolutorim v roce 1994 jako první Čech od roku 1969). Po roce povinné základní vojenské služby na výcvikové základně českého UNPROFORu v Českém Krumlově začal pracovat u nadnárodní společnosti Lafarge Cement, světové dvojky ve výrobě cementu. Následovalo devět let v rafinersko-petrochemické skupině Unipetrol, z toho šest let byl členem představenstva společnosti. Začínal po dobu tří let na centrále jako šéf finančního controllingu, pak dva roky pracoval coby finanční ředitel

divize železniční dopravy Unipetrol Doprava v Litvinově, dva roky na centrále v Praze a dva roky jako finanční ředitel rafinerie Paramo v Pardubicích. Následně se uplatnil v prostředí investičních fondů. V únoru 2014 se stal členem představenstva Českých drah a od 1. března rovněž náměstkem generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Do čela národního dopravce byl zvolen 10. listopadu 2014 a zastává funkci předsedy představenstva ČD.



ED TO MARTIN NAVRÁTIL

”
Primárním cílem pro nás není výdělek za každou cenu, ale zajištění dopravní obslužnosti na základě objednávký ministerstva dopravy a krajů.

tingu a postupné snižování zadlužení. V segmentu osobní dopravy je například potřeba vytvořit obchodní model společnosti po skončení desetiletých smluv v roce 2019, najít alternativní zdroje příjmů pro případ ztráty části trhu po soutěžích státu a krajů, v segmentu nákladní dopravy chceme posílit obchodní politiku a proniknout na zahraniční trhy, a tak bych mohl pokračovat. V oblasti personální politiky jde aktuálně o uzavření vyvážené kolektivní smlouvy na rok 2015.

V předchozím rozhovoru pro Železničáře při nástupu do funkce náměstka pro ekonomiku a techniku jste prohlásil, že vozit komodity je jednodušší než lidi. Stále to platí?
Dnes bych takové zjednodušující srovnání nepoužil, i když rozhodně platí, že je to opravdu náročnější. Jde o zcela odlišný byznys. Kvalitu služeb hodnotí miliony zákazníků, objednatelů veřejné dopravy i média. Jako národní dopravce navíc „nejedeme“ na zisk, ale na zajištění veřejné služby. Přeprava cestujících má zkrátka řadu specifík a srovnání s nákladní dopravou myslím vůbec není na místě.

Podle všech indicií je před dokončením prodeje části společnosti v podobě nemovitostí Správa železniční dopravní cesty. Mělo by jít řádově o miliardy korun. Jak s nimi České dráhy naloží?
Pokud k prodeji dojde, investujeme získané prostředky do modernizace vozidlového parku, protože našim základním výrobním prostředkem nejsou budovy, ale vlaky. Zčásti by peníze z prodeje posloužily také na snížení zadlužení Českých drah. Tak s tím počítáme od samého začátku.

VÁCLAV RUBEŠ

KRÁTCE

Premiérová jízda railjetu ČD do Grazu



Modrý railjet Českých drah poprvé s cestujícími zavítal do rakouského Grazu. Stalo se tak ve čtvrtek 27. listopadu, kdy zajistil jízdu pravidelného spoje railjet 533 z Vídně do Grazu. Jízdy se kromě běžných cestujících zúčastnili také zástupci obou kooperujících dopravců – ČD a ÖBB. Rakouští cestující a obyvatelé Grazu se tak mohli poprvé seznámit s provedením varianty pro českého národního dopravce a také s gastro-nomickou nabídkou ČD railjetu.

Slavíme úspěchy v anketě Dopravce roku



Výsledky sedmého ročníku prestižní ankety Ústeckého kraje Dopravce roku potěšily zaměstnance Českých drah. Občané kraje určili ČD jako dopravce s nejpohodlnějšími a nejčistšími dopravními prostředky. První místo v této kategorii, jakož i bronzovou příčku ve vedlejší kategorii odborné poroty, 1. prosince převzali z rukou hejtmána Ústeckého kraje Oldřicha Bubeníčka a radního pro dopravu Jaroslava Komínka zástupci Českých drah v čele s obchodním ředitelem ROC Ústí nad Labem Vladimírem Štochlem a manažerem RP ZAP Ústí nad Labem Danielem Jarešem.

Mobilní web ČD uspěl v prestižní anketě

Webové stránky Českých drah optimalizované pro mobilní zařízení byly oceněny v prestižní anketě Křišťálová lupa. Ta ocenila nejoblíbenější a nejzajímavější projekty a služby českého internetu za rok 2014. České dráhy získaly druhé místo v kategorii Mobilní služba, která hodnotí aplikace podporující přístup z mobilních zařízení či speciálně upravené pro použití z mobilních zařízení bez ohledu na platformu či typ zařízení. První příčku obsadila webová aplikace mapy.cz, bronzovou příčku pak aplikace pro vyhledávání spojení veřejnou dopravou Pubtran.

(rub, Pešť)

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

ČESKÉ DRÁHY SE ZBAVILY PRVNÍHO VELKÉHO ÚVĚRU

České dráhy po letech splatily jednotky Pendolino. Sedm souprav, které dopravce provozuje od konce roku 2004, dráhy vyšly na 4,4 miliardy korun. Poslední splátku 144 milionů korun dráhy odeslaly tento týden. Splátky v posledních letech výrazně zatěžovaly hospodaření národního dopravce. Státní dopravce si původně objednal deset souprav. Tendr na dodávku deseti rychlovlaků vládla vypsal v roce 1995. Vítězné konsorcium vedené ČKD se ale záhy dostalo do problémů, což ve výsledku dodávku zdráždilo a zpozdilo. O čtyři roky později převzala zakázku firma Fiat Ferroviaria, patřící dnes mezinárodnímu koncernu Alstom. Tehdy už šlo o dodávku sedmi vozidel. První Pendolino dorazilo do Česka v roce 2003. Stroj je schopen vyvinout rychlost až 230 km/h. Na českých kolejích ale musí dodržovat rychlostní omezení na 160 km/h. Proti jiným soupravám v tuzemsku využívá Pendolino systému vyklápěcí skříně, který mu umožňuje projíždět zatáčky až o 30 procent vyšší rychlostí, než je tomu u konvenčních vlaků. Dráhy používají Pendolino na lince mezi Prahou a Ostravou. Část těchto spojů je prodloužena do západních Čech. Od půlky prosince bude jeden denní spoj Pendolino zajišťet do slovenských Košic.

EIS 26. 11. 2014

STÁT ZAPLATÍ 172 MILIONŮ ZA PROVOZ DVOU TRATÍ

Ministerstvo dopravy zaplatí Českým drahám 172 milionů korun za provoz dvojice tratí mezi Libercem a Pardubicemi a mezi Plzní a Mostem. Za roční provoz první trasy úřad drahám zaplatí 132 milionů korun a zbylých 40 za provoz trasy mezi Plzní a Mostem. O druhou jmenovanou se České dráhy utkaly s jiným dopravcem, společností Arriva ze skupiny Deutsche Bahn. Podle mluvčího ministerstva dopravy Martina Nováka není nápadný rozdíl v ceně u obou tratí, ale skutečnost, že na lince mezi Libercem a Pardubicemi stát objednal výrazně více vlaků. Rozdíl činí více než půl milionu kilometrů ve směrech linky Pardubice – Liberec. Výsledná cena, kterou stát na obou tratích zaplatí, je výrazně vyšší, než kolik platil dosud, uvedl server iDnes.cz. Zatímco nyní na trase Pardubice – Liberec platí 56 korun za kilometr, napřesrok drahám zaplatí 127 korun. U druhé z tratí se ceny zvýší s nelicelých 28 na 88 korun za kilometr. Obě tratě měly původně patřit do první skupiny tras, které bývalé vedení ministerstva dopravy plánovalo nabídnout do tendrů, v nichž by soukromé společnosti soutěžily o právo na dotovaný provoz s Českými drahami. Kvůli průtahům s tendry ale muselo provoz o rok prodloužit bez výběrového řízení.

ČTK 26. 11. 2014

ZAÚJALO NÁS

České dráhy podaly žalobu proti pokutě 25 milionů korun, kterou dostaly v září od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za chybný nákup railjetů bez otevřeného výběrového řízení. Případem se bude zabývat Krajský soud v Brně. ČD žalobou požadují zrušení rozhodnutí ÚOHS.

MF DNES 24. 11. 2014

TRAŤ DO KOUTŮ ELEKTRIFIKUJÍ A PAK PŘIJEDE REGIOPANTER

Železnici Desná čeká v příštím roce největší změna v její novodobé historii. Svazek obcí údolí Desné, kterému trať patří, vypsal minulý týden výběrové řízení na její elektrifikaci. „Vítěz by měl být vysoutěžen v lednu příštího roku, do konce září příštího roku by měla být celá trať elektrifikovaná,“ sdělil předseda Svazku obcí údolí Desné Pavel Žerníček. Zakázka v předpokládané hodnotě 393 milionů korun bude zahrnovat nejen výstavbu sloupů podél tratě a natažení trolejového vedení. V Loučné-Filipově vznikne měnárna pro napájení trolejí elektrinou. V Loučné stavbaři vybudují dopravnou, kde se budou křížovat vlaky. Rekonstrukcí projde zabezpečovací zařízení stanic i přejezdů. Všechna nástupiště na trati stavební firma upraví na bezbariérovou a prodlouží je na potřebnou délku devadesáti metrů. Od elektrifikace podhorské tratě si její zastánci slibují rychlejší a přímé spojení údolí Desné s centrem kraje. „Pokud vše vyjde a přejezdy a různé úseky tratě budou umožňovat jízdu vyšší rychlostí, zkrátí se doba cestování z Koutů do Šumperku z 35 minut až na 19,“ řekl Pavel Žerníček. Do Koutů mají zajíždět moderní jednotky RegioPanter, které v současnosti končí jízdu v Šumperku.

DENÍK.CZ 26. 11. 2014

ŠVESTKOVÁ DRÁHA JE NA PRODEJ ZA 132 MILIONŮ KORUN

Minimálně za 132 milionů korun chce Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) prodat regionální dráhu z Mostu přes Libčevce na Lounsko do Lovosic, jinak také označovanou jako Švestková dráha. Nabídnutá cena přitom bude jediným kritériem výběru kupce. Podmínkou je, že bude provoz na trati zajišťovat alespoň dalších pět let. Podle potenciálních zájemců je cena ale přemrštěná. „Termín pro předložení nabídek je 5. ledna 2015,“ uvedla SŽDC v oznámení o vyhlášené veřejné soutěži. O převzetí dráhy má dlouhodobě zájem Svazek obcí INTEGRO sdružující tři města a třicet obcí regionu. Mezi nimi i Třebenice. Svazek peníze na odkup však nemá. „V této fázi se do soutěže hlásit nebudeme. Myslíme ale, že za požadovanou cenu trať nekoupí nikdo,“ řekla starostka Třebenic Martina Patrovská. Skeptický je k nalezení zájemce i provozatel Středohorského motoráčku Bohumil Augusta ze společnosti KŽC Doprava. „Cena je to přestřelená a podle měho je absolutní nesmysl, že by o odkup dráhy za takovou částku měl vůbec někdo zájem,“ řekl. Pokud by se zájemce skutečně nenašel, třebenická starostka Martina Patrovská už naznačila, že by Svazek obcí INTEGRO chtěl k případné spolupráci oslovit i Ústecký kraj.

ČTK 24. 11. 2014

Filmaři a modeláři FISAIC: Zapojili jsme se do evropských výstav



Hned dvě důležité přehlídky tvorby českých železničářů sdružených v mezinárodní organizaci FISAIC mají vazbu na Francii. Zatímco přehlídka videoamatérské tvorby, na kterou jsme se připravili v České Třebové, se bude konat v Alsasku, naši modeláři se zúčastnili výstavy ve francouzské části Katalánska.

Od první soutěže filmů natočených železničáři-amatéry sdruženými v mezinárodní federaci FISAIC zakrátko uplyne 50 let. Byť první soutěž se konala v italské Veroně, jubilejní ročník se uskuteční příští rok ve francouzském městě Obernai v Alsasku. Všechny zemské svazy FISAIC již „zbrojí“, aby výsledky jejich soutěžních prací mezinárodní porota ohodnotila alespoň na diplomové pozice. Nejinak je tomu u nás.

Videopřehlídka v České Třebové
Pro ověření trendů u našich nejbližších přátel uspořádal Zemský svaz FISAIC ČD v České Třebové 9. ročník Česko-slovenské přehlídky videoamatérské tvorby. Prostředí významného železničního uzlu současně nabízelo i příležitost pro tematické zaměření odborného semináře připraveného a vedeného slovenským režisérem Ladislavem Munkem. Na přehlídku autoři připravili dvě desítky filmů různých žánrů. Výběr snímků a sestavení kolekce pro mezinárodní výstavu jsou připravovány na březen 2015.

Železniční tematika dominovala (nejen) u Pavla Hanzala, kterému neuniklo ani výročí muzea v rakouském Strasshofu. Autentické zvuky parních lokomotiv, doplněné obrazovými detaily těchto fotogenických krasavic, jakož i historická souprava Vindobony diváky zaujaly. Také Jezernický viadukt se stal součástí filmu „Zajímavosti Moravské brány“ (autor Petr Chmela, nositel řady ocenění FISAIC i UNICA). Viadukt, zvýrazněný nekonvenčními záběry neo-realismu, autor doplnil o nedalekou za-

jímavost – známý tunel u obce Slavíč. Výborný komentář, autorem namluvný, např. i u Slavíčského tunelu vystihl objektivitu této až bájnými pověstmi opředené stavby, kterou již v předminulém století dráha opustila. Ani Zubnická museální železnice neunikla pozornosti. Dokument „Jak se točí revue“ ústeckého autora zaujal mimo jiné tím, že zachytil narušení muzejní pohody profesionálními filmaři.

Z produkce slovenských autorů upoutal snímek zkušeného filmaře Emila

Chlebničana, který např. představil rok včelaře či včelařky („Včelka Vierka“) nebo poeticky natočenou „Svatbu na Horehróni (Helpa 2014)“. Rok včelařky Vierky vycházel ze zájmů železničářky, která teprve v důchodu začala včelařit. Z dalších snímků vybíráme film „Jak se hledí ryby“ od Petra Chmely z Přerova. Jedná se o životní příběh bývalého výpravčího, který po ztrátě zdravotní způsobilosti u dráhy našel práci potápěče. Manželé Lengovi ze Slovenska kamerou a komentářem přiblížili život vrbců.

Modeláři v Katalánsku

Francouzská národní asociace železničářů pro kulturu a volný čas (UAICF) hostila modeláře a historiky z partnerských národních železničních podniků ČD, DB a RENFE v Argelès sur Mer. Akce proběhla u příležitosti deseti let modulu Junior a pěti let jeho rozšíření v Evropě poslední říjnový víkend ve francouzské části Katalánska. Do jedné sítě se podařilo propojit rekordní počet 106 modulů Junior. Provoz zajišťovali místní studenti ve spolupráci s vrstevníky ze Stutensee a Zschopau. Kromě rekordního počtu modulů FISAIC se hvězdou výstavy stala i expozice modulové železnice dráhy „Žlutého vlaku“ v měřítku H0m, představující klenot francouzských Pyrenéj. Během víkendu navštívilo výstavu téměř dva a půl tisíce návštěvníků.

Za dva roky bude výstava u nás

Pro zahraniční účastníky připravili francouzští organizátoři bohatý kulturní a technický program. Kromě návštěvy pamětihodností měst Perpignan, Collioure a pevnosti Villefranche zaujala především železniční část. Ta spočívala v návštěvě pohraniční přechodové stanice Cerbère, pokračovala jízdou turistickým „Červeným vlakem“ společnosti TPCF z Rivesaltes do Caudies (ve vlaku proběhlo jednání mezinárodní technické komise pro železniční modelářství a železniční dědictví FISAIC pod předsednictvím Zemského svazu FISAIC ČD) a vyvrcholila návštěvou depa „Žlutého vlaku“ SNCF ve Villefranche. V návaznosti na výstavu uspořádali francouzští organizátoři v horském městečku Thués seminář pro mladé modeláře. Příští setkání mezinárodní technické komise FISAIC za rok připravují němečtí kolegové v muzeu DB v Halle. Naše domácí skupina již chystá mezinárodní výstavu 2016, která se tentokrát bude konat v ČR.

IVO LANÍČEK, JARMILA ŠMERHOVÁ



VIDEOTVORBA. Členové Zemského svazu FISAIC ČD využili přehlídky v České Třebové k natáčení na místním náměstí.

INZERCE

**VESELÉ VÁNOCE
A ŠTASTNÝ NOVÝ ROK 2015**

**VPN Family
v síti Vodafone**

ZAČÍNÁM voláte-li málo za 29 Kč
VOLÁM voláte-li více za 69 Kč
VOLEJ NONSTOP v celé síti
Vodafone v ČR za 70 Kč!

Neomezené tarify

ve VPN Family – Vodafone
POVÍDÁM SI neomezené volání
a SMS za 490 Kč
UŽIVÁM SI včetně 3 GB dat
za 679 Kč

VPN Family v síti O2

VÍM pro ty, kteří chtějí volat
a mít přehled za 79 Kč
VOLEJ NONSTOP v celé síti
O2 v ČR za 70 Kč!

**S VPN FAMILY ZÍSKÁTE HLASOVÉ I DATOVÉ SLUŽBY
DO MOBILU ZA PŘÍZNIVÉ CENY**

Navštivte family.cdt.cz nebo volejte 972 326 459

MĚSÍČNÍ PLATBA	ZAČÍNÁM 29 Kč	VPN Family – Vodafone VOLÁM 69 Kč	POVÍDÁM SI 490 Kč	UŽIVÁM SI 679 Kč	VPN Family – O2 VÍM 79 Kč	NEREŠÍM 699 Kč
VPN síť Skupiny ČD	2 Kč/min.	1,50 Kč/min.	v ceně	v ceně	0,35 Kč/min.	v ceně
Volání v síti operátora	0,25 Kč/min.	0,15 Kč/min.	v ceně	v ceně	0,90 Kč/min.	v ceně
Ostatní mobilní operátoři a pevné sítě	2 Kč/min.	1,50 Kč/min.	v ceně	v ceně	2,00 Kč/min.	v ceně
SMS do všech mobilních sítí	0,80 Kč/SMS	0,50 Kč/SMS	v ceně	v ceně	0,65 Kč/SMS	v ceně
MMS do všech mobilních sítí	5 Kč/MMS	4,70 Kč/MMS	4,50 Kč/MMS	4,50 Kč/MMS	4,30 Kč/MMS	4,20 Kč/MMS
Mobilní datové služby	–	–	–	3 GB/měsíc	–	1,5 GB/měsíc
Neomezené volání v síti operátora v ČR	70 Kč	70 Kč	v ceně	v ceně	70 Kč	v ceně

Vyberte si z výhodných datových tarifů: FUP 250 MB už od 79 Kč/měsíc.

1

Vaše SIM a

**Kačka:
nerozlučná**

2

**1 KAČKA VÁM STAČÍ
K NOVÉ SIM
S TARIFEM ZAČÍNÁM!**

**PAUŠÁL ZA KAČKU MĚSÍČNĚ
A NAPOŘÁD!**

Ke každé stávající aktivní hlasové SIM ve VPN Family s Vodafone
získáte SIM kartu s tarifem ZAČÍNÁM za měsíční platbu 1 Kč už napořád!

VE VPN FAMILY S VODAFONEM DOSTANETE VÍCE
Objednávejte na portálu family.cdt.cz

Benefitní program pro zaměstnance Skupiny České dráhy a společností Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.
Poskytovatelem služeb VPN Family je ČD - Telematika a.s. ve spolupráci se smluvními partnery Vodafone Czech Republic a.s.
a O2 Czech Republic a.s.

■ snadné objednání a správa z pohodlí domova
■ kalkulačka pro srovnání cen za volání i data
■ e-shopy se značkovým zbožím za výhodné ceny

ČD-Telematika

VPN Family

ČD - Telematika a.s., Pod Tábořem 369/8a, 190 00 Praha 9
<http://family.cdt.cz>, e-mail: helpdesk@vpnfamilie.cz
telefon: 972 326 459

ČD-Telematika

Cargo

KRÁTCE

Pomohli jsme s trutnovskými Vánoci

Ve čtvrtek 13. listopadu byl na Krakonošově náměstí v Trutnově instalován přibližně 13 m vysoký a zhruba 3 tuny těžký smrk, který se v následujících dnech proměnil v nezemělitelný symbol blížících se Vánoc. Stalo se již tradicí, že na instalaci vánočního stromu se podíleli i pracovníci ČD Cargo, konkrétně Střediska logistických služeb Trutnov z Provozní jednotky Česká Třebová, kteří s jeřábem strom vložili a pomohli jej vsadit do zabudovaného stojanu. Vánoční strom na Krakonošově náměstí byl slavnostně rozsvícen první adventní nedělí, tzn. 30. listopadu. Atmosféra Vánoc se tak v Trutnově šíří i díky akciové společnosti ČD Cargo.

Proběhla konference SpeedCHAIN 2014

Ve dnech 12.–13. listopadu se konal již 9. ročník mezinárodní logistické konference SpeedCHAIN 2014 s podtitulem „Logistika – cesta správným směrem“. Tento 9. ročník opět svým rozsahem překonal ročník minulý a jak se stalo již zvykem, zahrnoval dvě části: blok přednášek, prezentací, diskuzí a večerní společenský program v prostorách Břevnovského kláštera v Praze, a druhý blok – exkurzi do závodu Škoda Auto v Mladé Boleslavi, kde se konal i odborný den. Jeden z přednáškových bloků prvního dne byl věnován i nákladní železniční dopravě a jejímu vztahu a spolupráci se správcem infrastruktury. Tento blok byl rozdělen na dvě části, v části první vystoupili zástupci ČD Cargo, AWT a pražské Fakulty dopravní ČVUT a v části druhé pak následovala panelová diskuze, kde tyto tři diskutující doplnil ještě zástupce operátora Bohemiankombi.

Všechna tři vystoupení i následná diskuze se nesly v duchu nutnosti spolupráce dopravců i operátorů kombinované dopravy minimálně na poli vztahů se správcem infrastruktury a též hledání nových cest a technologií ke zvýšení významu i tržního podílu železniční dopravy na celkovém přepravním trhu České republiky i Evropy. V neposlední řadě je též nutno zmínit, že ČD Cargo je dlouholetým partnerem a sponzorem této pravidelné podzimní akce, která tak pomáhá jeho zviditelnování na poli nákladní dopravy a logistiky.

I letos elektronické vzdělávání pomáhá

I letošní závěr roku je spojen s elektronickým vzděláváním provozních zaměstnanců, které je součástí pravidelného ročního povinného školení. I tentokrát se elektronické školení dotkne téměř všech skupin provozních zaměstnanců, kteří zajišťují přepravu a dopravu zboží. Různé typy profesí znamenají i různé oblasti vzdělávání. Primárním obsahem elektronické výuky je seznámení s druhou změnou nejvýznamnějšího předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, který byl aktualizován 14. 12. 2014. Tato část je určena téměř všem provozním zaměstnancům. Pro každou skupinu provozních zaměstnanců byly vytvořeny specifické kurzy odpovídající předepsanému rozsahu školení, ať už v přepravní, technické nebo dopravní oblasti. Někteří ze skupiny školených zaměstnanců budou muset zároveň absolvovat další specifická školení, která souvisí přímo s jejich pracovní náplní. Jedná se např. o školení zaměstnanců vykonávajících svoji činnost na některé z vleček společnosti AWT nebo o školení ze změn předpisu SŽDC D3. (čdc)



FOTO AUTOR

Těžkotonážní šestikoláci se v provozu stali velkou vzácností

Dříve to byl neodmyslitelný obrázek v čele většiny nákladních vlaků na stejnosměrnou soustavou napájených tratí. Dnes se ale jedná spíše o výjimku. Řeč je o šestinápravových elektrických lokomotivách řad 181 a 182 ČD Cargo. S logem národního nákladního dopravce, případně jeho dceřiné společnosti Koleje Czeskie, jich v současnosti můžete spatřit už jen pár kusů.

Ač se v případě šestikoláků jedná o téměř lokomotivní „babičky“, z pohledu dopravců stále odvádějí potřebnou práci. Ovšem správce infrastruktury se na to dívá jinak, neboť šestinápravové podvozky (jejich rozvory se mezi oběma řadami maličko liší) si pochopitelně ne právě rozumějí s ostřejšími oblouky. Lokomotivy řad 181 a 182, které v minulosti prošly polonizací, byly v roce 2013 prodány společnosti Koleje Czeskie. Ta pak následně část lokomotiv pronajímala jiným polským dopravcům a část lokomotiv prodala (STK, LOTOS Kolej, Transoda, DB Schenker Rail Polska). Polonizaci lokomotiv připravuje a servis na nich zajišťuje česká firma DPOV v opavském pracovišti Přerov.

Sloužily pro elektrizaci hlavního tahu Praha – Ostrava

Lokomotivy původní řady E 669.1 (nyní řada 181, 150 kusů) vyvinula Škoda Plzeň ze dvou prototypů E 669.001 a 02 (označovaných postupně E 698.0, E 699.0, E 669.0 a 180) vyrobených v roce 1958. Cílem bylo

Nově jsou nasazovány například na dopravu uhlí pro Elektrárnu Opatovice nad Labem. I to již jsou spíše tóny jejich labutí písně...

samozřejmě nahradit parní trakci elektrickou na hlavním tahu mezi Prahou a východem republiky. (Do té doby se zdálo parní lokomotiva 556.0 – Štokr – nenahraditelná.) Na sklonové obtížných tratích, třeba na štrbské rampě, bylo výkonu jedničkových šestikoláků 2 610 kW dodávaného šesticí elektromotorů po cca 420 kW opravdu zapotřebí.

Lokomotivy první osmdesátkusové série z roku 1961 putovaly hlavně do dep Košice, Spišská Nová Ves a Žilina, ovšem tady byly poměrně brzy nahrazovány novějšími E 669.2 z let 1963–65 (168 kusů), s výkonem 2 790 kW. V roce 1971 je doplnilo 43 kusů trojkových strojů E 669.3. Druhá série mířila do Česka. Vedle nich plzeňská Škoda chrlila téměř shodné stroje ČS 2 pro SSSR.

Česká Třebová – bašta E 669.1

Lokomotivy E 669.1 se brzy soustředily do lokomotivního depa Česká Třebová (v dobách největší slávy tu bylo na 130 kusů!) a patřila jim většina výkonů mezi Benešovem, Berounem, Prahou, Přerovem, Starým Městem u Uherského Hradiště, popřípadě Ostravskem. Výjimečně (v nedělní špičce) byly turnusovány i v osobní dopravě na Pardubicku či do Benešova. Nebylo ale vzácností, že dovážely do cílových stanic rychlíky s „kleklými“ stroji elitních řad.

Kvůli nadměrnému opotřebování kolejnic jejich podvozky v obloukovitých

partičích tratě v okolí Bezpráví odvětví tratového hospodářství kdysi nechalo dokonce naistalovat stabilní zařízení na přimazávání kolejnic a okolů lokomotiv. Zajímavostí byly lokomotivy v depu Ústí nad Labem (nejvíce 181.050, popř. 55, 70, 77, 93 a další) používané jako brzdicí zálohy U29 na pahrsku. Dvojky pak vládly hlavně na Ostravsku a na Slovensku.

V provozu už jen desítka

Pokles výkonů v nákladní přepravě po roce 1990 spolu s dodávkou řady 163 znamenal postupný ústup šestikoláků ze slávy. SOKV Ostrava nasazuje už jen po pěti strojích řad 181 a 182 převážně na Ostravsku – výkony jsou postrkovou služba směr Mosty u Jablunkova a letmo výkony, případně postrky Valašské Meziříčí – Horní Lideč. Nově jsou nasazovány například na dopravu uhlí pro Elektrárnu Opatovice nad Labem. I to již jsou spíše tóny jejich labutí písně, jejíž první takty v podobě převodů „šestinápravových“ exponátů do muzejních sbírek už zazněly.

MARTIN NAVRÁTIL

Využití kontejnerů Nyylcon v Česku roste

Jedná se o univerzální kontejnery délky třiceti stop použitelné pro přepravu sypkých hmot. Někdy se jim přezdívá AgroTainery. To napovídá, že se dají snadno překládat, stohovat a přepravovat jak vlaky, auty, popřípadě lodí. Zatímco před lety byly ještě neznámým jevem, letos jejich výskyt v Česku výrazně vzrostl. Zásluha je na straně česko-německé spediční skupiny NYYLO.

Pro německého zákazníka

V loňském roce si NYYLO a dopravce AWT najaly po 44 kontejnerech od firmy Innofreight Spedition k přepravě z Ostravy do Niederofleidenu a nahradily jimi stávající systém ACTS. Letos přibyla přeprava směrem do Porúří, a to dopravcem Metrans Rail, který je svým vlakem dovezl do pražské Uhřetěvsi, odkud pokračovaly na kontejnerovém vlaku do Duisburgu. Další přeprava vede z Ostravy do saského Lichtensteinu u Zwickau s překládkou železnice/silnice ve stanici Glauchau. Zajímavostí je, že tento výkon převzal na českém území



UCELENĚ. Kontejnery Nyylcon našly uplatnění zejména při přepravách koks ucelenými soupravami do Německa, separátně i do Švédska. FOTO AUTOR

doprovce ČD Cargo, zatímco na německé straně je to společnost Pressnitztalbahn, která se jinak také zabývá provozováním nostalgických vlaků v Krušnohoří. Kontejnery Nyylcon pro zákazníka v německém Singenu (přes terminál Singen TSG) převážejí od května 2014

koks zhruba dvakrát měsíčně, a to formou uceleného vlaku, jehož dopravcem jsou ČD Cargo u nás a na DB Schenker ve Spolkové republice Německo. V srpnu k nim přibýly relace pro Deutsche Rockwool Mineralwoll v Neuburgu an der Donau po kolejích přes překladiště Ba-

yernhafen Gruppe v bavorském Řezně. Dosud byl koks převážěn s využitím ACTS kontejnerů k zákazníkovi po vlece, kterou spravovalo město a firmy její správu nechtěly převzít. Dopravce u nás je ČD Cargo, na německém území Bayerische Cargobahn.

Do Rostocku jede koks vlakem, dál po moři trajektem

Specialitou je přeprava koksů pro závod Volvo Powertrain ve švédském městě Skövde. Rovněž od srpna skupiny vozů s kontejnery Nyylcon míří běžnými vlaky ČD Cargo/DB Schenker do přístavu Rostock, odkud jsou do švédského Trelleborgu přepravovány trajektem. I u této přepravy se očekává rozvoj a není vyloučeno, že se ještě nějaké další destinace pokryté moderním a pohodlným prostředkem přepravy sypkých hmot AgroTainer XXL objeví.

MARTIN NAVRÁTIL

Zkušební jízdou v úseku Kolín – Pardubice a zpět byl takřikajíc završen zrod dalšího zkušebního vozidla pro ERTMS pro Technickou ústřednu dopravní cesty SŽDC. Speciální hnací vozidlo vzniklo v DPOV, Provozním středisku oprav Nymburk, přestavbou z původního motorového vozu 851.014-1 vyrobeného v roce 1969. Nese označení 99 54 9165 002-5 nebo také zkráceně 165.002-5.

DPOV
Člen Skupiny ČD

Přípravy moderními technologiemi nabitého vozidla spadají do roku 2010. Samotný projekt započal podpisem smlouvy mezi DPOV a společností ČD - Telematika následujícího roku. Na přelomu let 2011 a 2012 pak došlo k prvním projektovým schůzkám, které odstartovaly náročnou přestavbu trvající do září 2014. Realizace projektu byla prováděna v PSO Nymburk, jednom z tří středisek oprav DPOV. Začala kompletní demontáží veškerých dílů až na samonosnou karoserii. Ta byla „otryskána“ na základní materiál a po protikorozním ošetření došlo k opravám poškozených míst a úpravám do požadovaného stavu.

Počet dveří se snížil na tři

Průchodové dveře na obou čelech vozu byly nahrazeny okny. Původní vstupy do vozidla se zredukovaly na tři: vstup na první stanoviště, dvoukřídle dveře do zavazadlového oddílu na levé straně a vpravo u druhého stanoviště a zůstaly poslední nástupní dveře. Výraznou designovou změnou prošla i střecha vozidla, do které byly vsazeny vestavby pro klimatizační jednotky a vodní nádrž o objemu 1 000 litrů, což byl jeden z hlavních důvodů, proč se celkový profil střechy sjednotil. V neposlední řadě patří ke změně designu vozidla dosazení sněžných pluhů, úprava původních „prasečích čumáků“ s reflektorem a přidání dvojice světel na každém čele dle předpisu D1.

Modernizační úpravy byly důkladné

Dále následovaly práce na interiéru vozidla. Nástrík vnitřku skříně novým ekologickým a nehořlavým antivibračním nátěrem, který nahradil původní gumoasfalt. Pokračovalo se podlahami, interiérovým obložením s příčkami, elektroinstalací, novými řídicími pulty, rozvody vzduchu a klimatizací. Následovaly práce na spodku vozidla s bateriovými skříněmi, nové odpadní nádrži pro WC, kuchyni a sprše i nové zvětšené palivové nádrži na 2 500 litrů. Zabudován byl nový spalovací motor Caterpillar C27, hydrodynamická převodovka H750M a chladicí bloky. Nové uspořádání interiéru se podířdilo ubytovací kapacitě pěti lůžek ve třech kupé pro posádku měřicího vozu. Ta má k dispozici malou kuchyň a sociální zařízení včetně vakuové toalety. V místě bývalého zava-

Dráhy bude křižovat další měřicí vůz pro ERTMS



Nové uspořádání interiéru se podířdilo ubytovací kapacitě pěti lůžek ve třech kupé pro posádku měřicího vozu.



Úkolem speciálního vozidla ERTMS je primárně systém pro testování funkcí stacionárních částí jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS a traťových částí národního systému LS. Dalšími užitečnými technologiemi, které vozidlo umí, jsou indikování horkých ložisek a běhu vozů, tedy diagnostika závad na jedoucích vozidlech pro kontrolu činnosti indikátorů horkoběžnosti, horkých brzd a obrouč kol a dále měření úrovně rádiových signálů, které se provádí pomocí anténního pole na střeše vozidla. Zajímavostí je také systém progresivního pískování. Zařízení umožňuje dávkování písku od 100 g do 500 g za 30 sekund ve stupních po 50 g a následnou kontrolu reakcí zabezpečovacích obvodů.

Testování na okruhu

Ve druhé polovině roku 2014 stavbu vozu 165.002 pracovníci DPOV, PSO Nymburk, dokončili. Dne 20. října se na okruhu Zkušebního centra VUZ Velim uskutečnila zkušební jízda, při níž se mimo jiné zkoumaly rušivé vlivy, tři dny nato technicko-bezpečnostní zkouška. Předpokládaný roční nájezd vozidla ERTMS je do 10 tisíc km. Z bývalých motorových vozů řady 851 ČD vznikly v nedávné době i další měřicí vozy, např. v letech 2012–13 vůz pro fotogrammetrii a skenování trati FST 4 (DPOV PSO Nymburk pro TÚDC) nebo vůz ERTMS společnosti AŽD Praha.

MARTIN NAVRÁTIL

Text vznikl s pomocí Michala Šarmana.



NA OKRUHU. Zmodernizovaný měřicí vůz 165.002-5 ERTMS SŽDC absolvoval v říjnu jízdy ve Zkušebním centru VUZ Velim.

FOTO TOMÁŠ HUBÁLEK (2x)

zadlového oddílu je rozvodna se vzduchovým rozvaděčem, elektrorozvaděči a elektrocentrálou. U druhého stanoviště vznikl otevřený prostor pro vyhodnocování naměřených dat.

Hlavním zdrojem elektrické energie vozidla je synchronní generátor Siemens Drásov poháněný od převodovky H750M, který při své činnosti plně zajišťuje napájení vozu a technologií. Vozidlo je také vybaveno náhradním zdrojem o výkonu 45 kVA totožným s výkonem primárního zdroje. Jako třetí možný zdroj je veřejná síť 3 x 400 V používána při dlouhodobém odstavení vozidla.

Nové technologie ve výbavě

Vozidlo je vybaveno vlakovým zabezpečovačem LS06, radiostanicí FAM10 a MTR10V, interkomem, automatickým regulátorem rychlosti, automatickým vedením vlaku, protismykovým regulátorem, elektricky ovládaným centrálním brzděčem a alarmem.



Výraznou designovou změnou prošla i střecha vozidla, do které byly vsazeny vestavby pro klimatizační jednotky a vodní nádrž o objemu 1 000 litrů.

Česká strojvedoucí opět zabodovala na soutěži ve Zvolenu

Na populárních závodech lokomotiv ve slovenském Zvolenu v klání žen-strojvůdkyň opět zabodovala Češka Marie Sehnalová z Českých drah, DKV Praha. Zatímco loni byla stříbrná, letos skončila dokonce první! Stejně jako v loňském roce se závodilo na posunovacích motorových lokomotivách řady 712 v obvodu nákladní stanice Zvolen, a to už v tradičních disciplínách – ve sprintu na 100 m, ve sprintu s přesným zastavením a jízdě zpět a v závodě nazvaném Rytíři na kolejích. Přibyla docela vtipná novinka, kterou pořadatelé nazvali „slepý strojvedoucí“. „S kolegyněmi jsme dostali na hlavu papírovou krabici, rozjeli se s lokomotivou a tak nějak jsme musely tipnout, kde se nachází modrý terč a u něho nejbližší zastavit,“ říká Marie Sehnalová.

Slovenská pohostinnost ani tentokrát nezklamala

Vítězná strojvůdkyně nedá dopustit na pověstnou pohostinnost slovenských hostitelů. „Slovensko mám ráda odjakživa. Rozhodla jsem se proto přijet s ná-

skokem, abych se porozhlédla po městě i jeho okolí,“ komentuje. K cestovnímu koloritu patřila i výluka mezi Banskou Bystricou a Zvolenem. Ovšem materiální zabezpečení na akci bylo perfektní, například ubytování. Volné odpoledne soutěžící využili ke komentované prohlídce Muzea Slovenského národního povstání v Banské Bystrici. „Trochu jsem přemýšlela o tom, co slovenským kolegům za jejich ochotu a pohostinnost dovést z Čech na památku. Nakonec mě napadlo vytvořit posázavsko-pacifickou koláž, která má vztah jak k mé osobě, tak i k dráze, kterou jsem si oblíbila,“ vysvětluje Marie Sehnalová.

Oblíbila si Bardotky i Posázavský pacifik

Jedna ze dvou strojvůdkyň jezdících v barvách DKV Praha oproti loňskému roku už ve služebně ve Vršovcích povýšila na traťové výkony, takže nejčastěji ji můžete potkat na stanovišti motoráku a lokomotiv na Posázavském pacifiku a na osobních vlacích nebo rychlících směr Tanvald. „Občas mě pošlou osvěžit



REPREZENTACE. Strojvedoucí Marie Sehnalová z DKV Praha vybojovala ve své kategorii na závodech lokomotiv ve Zvolnu zlatou medaili.

FOTO AUTOR

si posunovou službu na ONJ nebo Smíchov. Papíry už mám vlastně ve všech-ny diesely, které se ve Vršovcích nacházejí, z čehož plyne, že jezdím na všem a všude,“ vypočítává Marie a přidává i povzdech, že svou oblíbenou lokomotivu řady 750,7 bohužel už ve Vršovcích nenajde. Takže z místní vozby (nejen) jí k srdci nejvíce přirostla Bardotka 749.

Na závěr přidává pár obdivných slov ke své nejoblíbenější destinaci – trati číslo 210. „Je to neskutečně krásná trať, technicky náročná obzvláště v klouza-vých podzimních obdobích, která však člověka za tu dřinu odmění úžasnými výhledy. Když ježu z Jílového do Davle, kochám se při každé jízdě.“ Jelikož však Marie „umí“ i řadu 854, tak se na lokálku dostane už málokdy, o to milejší je pak překvapení, když na komandu najde směnu z turnusu číslo 804 či 805. „To pak vyskočím metr do výšky a volám svému nejlepšímu kamarádovi, který trpí na Hydrách turnusové: Hádej, co mám ve středu? Lokáááálku! A zpravidla se z druhé strany telefonu ozve jen zavrčení.“

MARTIN NAVRÁTIL

KRÁTCE

NIZOZEMSKO

Papírové jízdenky končí, platí se kartou

Po 175 letech bylo v Nizozemsku rozhodnuto, že se již dále ve veřejné dopravě nebudou používat papírové jízdenky. Cestující mohou platit za autobus, vlak atd. pouze čipovou kartou. Nizozemsko je tak první zemí na světě, která veškerou veřejnou dopravu převedla na elektronický systém placení. Srovnatelné systémy jsou také v Londýně a Hongkongu. Podle Nizozemských železnic zbývá ještě cca 2,5 mil. cestujících (také turistů), kteří se musí přeorientovat na „plastovou kartu“. Před nástupem cesty musí být na kartě minimální vklad 20 eur. Jednotlivé jízdenky je možno získat v automatech s přírůžkou 1 euro.

CHORVATSKO

Osobní doprava dostává ránu za ranou

V závěru prvního pololetí 2014 byla osobní doprava v Chorvatsku snížena o cca 10 procent. Na čtyřech tratích byla zastavena osobní doprava zcela. Jedná se o úseky Knin – Zadar, Metković – Ploče, Strizivojna-Vrpolje – Slavonski Šamac a Banova Jaruga – Daruvar. V rámci mezinárodní přepravy to znamená přerušení spojení z bosenského Sarajeva do Ploče a rovněž ze Sarajeva do Bělehradu. Dráhy si od opatření slibují úspory ve výši 10,5 milionu eur, čímž se má nahradit většina výpadku příspěvku od státu. Od polky provincie se chystá další redukce a má následovat i výprodej nadbytečných lokomotiv.

NĚMECKO

Nočních vlaků ubývá, mizí i vytižené spoje

Od nového jízdního řádu se podstatně sníží síť nočních vlaků DB. Končí tak noční spoje do Paříže, které vyjíždějí z Mnichova, Berlína a Hamburku, které přitom dle vlakového doprovodu byly po celý rok dobře obsazeny. Rovněž v dnes již řídké nabídce do východní Evropy dochází k dalšímu zhoršování nabídky nočních spojů. A tak lůžkové a lehátkové vozy do Varšavy dojíždějí/odjíždějí na prvním/posledním denním EC spoji z/do Berlína, což je samozřejmě nelogické. Podle novin Stuttgarter Zeitung se chystá i rušení nočních autovlaků, které by měly skončit do roku 2017.

ŠVÝCARSKO

Nákladní přeprava přes Alpy: koleje vedou

Zatímco v prvním pololetí 2014 železniční nákladní přeprava přes Švýcarské Alpy narostla, silniční nákladní přeprava nepatrně poklesla. Nárůst u železnice činil 2,9 procenta proti stejnému období 2013. Železnice od ledna do června 2014 přepravila 13,4 milionu tun, což byl proti stejnému období 2013 nárůst o 5,3 procenta. Největší nárůst pak vykazala přeprava vozových zásilek (+ 6,2 procenta) a nedoprovázená kombinovaná doprava (+ 5,4 procenta). V silniční nákladní přepravě poklesl jak počet kamionů, tak i množství přepraveného zboží, kterého bylo přepraveno 6,5 mil. tun (– 1,6 procenta). Počet jízď kamionů poklesl o 1,3 procenta na 567 tisíc, což je pokles o 7 tisíc.

MEXIKO

Nová VRT spojí Mexico City a Querétaro

Konsorcium složené z podniků China Railway Construction Corp a CSR vyhrálo smlouvu na výstavbu, provoz a údržbu vysokorychlostní tratě mezi hlavním městem Mexico City a Querétaro. Náklady na tento projekt, které zahrnují pořízení vozidlového parku, se odhadují na 50,8 miliardy pesos (přibližně 83 miliard korun). Vedle čínských dodavatelů konsorcium také zahrnuje čtyři mexické dodavatele stavebních prací. Vysokorychlostní trať má být dlouhá 210 km včetně 15,9 km dlouhého úseku přes viadukt a 11,6 km dlouhého úseku v tunelu. Po trati budou jezdit osmivozové jednotky, a to rychlostí až 300 km/h. V prvním roce provozu mají přepravit asi 27 tisíc lidí denně, což může znamenat snížení počtu 18 tisíc automobilů z dálnice.

(sh, acrí)

Sbírka vozidel v Terstu láká dopravní fanoušky i veřejnost

Jen pár metrů dělí budovu nádraží Campo Marzio v italském Terstu od přístavu ve Středozemním moři. Vlaky sem pravidelně zajížděly v letech 1906 až 1959. Do největšího přístavního města rakouské monarchie ovšem vedla dráha z Vídně už v roce 1857. V současné době sem opět chodí lidé, i když už ne jako cestující čekající na svůj spoj. Stejně jako mají České dráhy svou expozici v Lužné, nachází se zde totiž sbírka železničního muzea, kterou společně financuje město a národní dopravec Trenitalia.

Sbírky muzea v Terstu vznikaly postupně. Italský státní železniční dopravce, společnost Trenitalia, poskytl prostory a převedl sem i řadu skutečných historických vozidel – lokomotiv i vozů. Přispěli ale i soukromí sběratelé. Část sbírek se věnuje historii místní, velmi zajímavé městské dopravy. V původní příjímácké budově stanice je pro muzeum vyčleněna jen menší část: hala, čekárny a chodby. V jednotlivých prostorách je vždy zpracováno některé specifické téma. Například historie italské elektrické trakce včetně připomínky počátků místní speciality, třířázové napájecí soustavy. Uvidíte fotografie, výrobní štítky a několik dílů z lokomotiv. K danému tématu patří i vrak lokomotivy E50.115 vystavený na kolejišti ve vnitrobloku stanice. Další skutečné elektrické lokomotivy, nyní už běžné stejnosměrné E626.228 a E645.063, se nacházejí v mnohem lepším stavu.

Raritní exponáty z Plzně

Menší prostory bývalého nádraží jsou věnovány ukázkám z odvětví traťového hospodářství a minulosti tramvajové dopravy včetně ukázek z dráhy Terst – Opčina proslulé svým ozubnicovým úsekem. Modelová kolejiště a fotografie opět doplňují skutečná vozidla – tramvaje a ozubnicová lokomotiva. Sběratelské lahůdky představují sbírky modelů, čepic a podobných artefaktů. Upoutají i dvě rarity, které mají vazbu na naši republiku. Jde o výrobní štítky z lokomotivky Škoda v Plzni. Starší z roku 1921 – opatřený francouzským textem a číslem 132 – nesla některá z lokomotiv pro jugoslávské nebo rumunské železnice, které v Plzni po skončení 1. světové války opravovali. Seznam opravených lokomotiv se nedochoval, takže popis u exponátu, ze kterého stroje štítek pochází, bohužel chybí. Dru-

hý z výrobních štítků je z roku 1941 a patřil na lokomotivu řady 50, které plzeňská firma za války vyráběla pro německé železnice. Oba štítky jsou sice vzácné, ale mezi desítkami jiných od italských výrobců téměř zaniknou.

Vzácné lokomotivy pod širákem

Na počtu dochovaných výrobních štítků od nejrozumnějších firem se pozná, jak bohatá je minulost italských železnic. Počet výrobců a jejich filiálek jde do desítek. Téměř od všech se nějaký štítek ve sbírce dochoval. Z bohaté minulosti zákonitě vyplývá i současná kvalita italské železniční dopravy. Historie parních lokomotiv dokumentuje samostatná expozice. Modely představují jak domácí, tak i zahraniční vzory. A podobně je tomu i mezi ex-



Na počtu dochovaných výrobních štítků od nejrozumnějších firem se pozná, jak bohatá je minulost italských železnic. Počet výrobců a jejich filiálek jde do desítek.



MODEL. Stanice Terst Campo Marzio za Rakousko-Uherska ve velikosti H0.

ponáty v měřítku 1 : 1 na kolejišti stanice. Zde jsou ale vystaveny jen neprovozní lokomotivy. Muzeum disponuje i několika provozuschopnými stroji, ale ty má uloženy pod střechou depa italských drah.

Lokomotivy vystavené na kolejích muzea bohužel čelí nepříznivému počasí – původní střecha nádraží, kterou bylo kolejiště kdysi zakryto, už dávno chybí. Proto je stav některých exponátů dnes poněkud problematický. Přitom se jedná o cenné lokomotivy. Italské lokomotivní řady 640, 740 a 835 jsou našťáště zachovány i v jiných sbírkách, dokonce i v provozním stavu. Další exponáty mají vztah i k našim železnicím. Jedná se totiž o řady, které kdysi jezdily i na kolejích Československých státních drah. Do Terstu se dostaly výměnou z železnic v bývalé Jugoslávii.

Torpédo, Pětikolák i Němka

Každopádně zaujme lokomotiva bývalé řady 229 Rakouských státních drah, naše známé Torpédo řady 354.o. Stejně tak i Pětikolák 476.073 FS. Ve skutečnosti se jedná o stroj původní řady 80 Rakouských drah odpovídající naší řadě 524.o, který v tomto případě dojezdil ve Slovinsku. Tam skončila i Němka válečné řady 52 DRB, jejíž stav je ale přímo zoufalý a nedůstojný. Nedostatek financí je patrný i zde. Nehistorického italského označení se dočkal i další jugoslávský exponát, stroj vyrobený v Maďarsku jako 324.736 MÁV. Stejně lokomotivy ale kdysi jezdily i u ČSD jako řada 344.4. Motorovou trakci reprezentují spíš malé lokomotivy z vlečkového provozu. I tady se ale najde unikát: mají zachování posunovací lokomotivu 207.040 FS typu Breuer, u nás známou jako řada T200.o ČSD. Jenže v Itálii ji podle licenčního výrobce označují spíš jako typ Badoni.

MIROSLAV PETR

Nerovné podmínky na dopravním trhu v SRN

Německo se dlouhá léta zdálo být zemí s dlouhodobou koncepční dopravní politikou, především díky jejímu uplatňování ve smyslu trvale udržitelného rozvoje mobility při adekvátním rozdělení přepravy mezi jednotlivými druhy dopravy. Po rozhodnutí tamní vlády o liberalizaci provozu dálkových autobusů se ale vlaková doprava dostává do pozice cenově nekonkurenčního produktu.

Nejenže tak dálkové vlaky čelí konkurenci levných aerolinek, nově se musí vyrovnat i s konkurencí dálkových autobusů s cenami od devíti eur na páteřních relacích jako Mnichov – Frankfurt nad Mohanem nebo Berlín – Hamburk. Ne náhodou je první obětí této nekonkernční liberalizace dálkové autobusové

dopravy ve Spolkové republice Německo komerční vlak InterConnex nestátního dopravce jezdící z Lipska do Rostocku přes Berlín.



Komerční vlak InterConnex opouští berlínské hl. nádraží. FOTO AUTOR

Přirážka na obnovitelné zdroje

Proč je dráha cenově nekonkurenční? Lví podíl na vysokých nákladech vlakové dopravy mají státem nařízené odvody. Příkladem budiž přirážka k ceně elektrické energie na obnovitelné zdroje velmi nechvalně známá i z ČR. V roce 2015 bude vliv poplatků za obnovitelné zdroje u ekologické elektrické trakce vlaků DB činit 160 milionů eur (cca 4,4 miliardy korun). To znamená jejich ztrojnásobení během dvou let. Ostatní druhy dopravy nejsou postiženy, ačkoli určité nelze hovořit o ekologičnosti letecké nebo silniční dopravy.

Energetická daň

Další nákladovou položkou vlakové dopravy je energetická daň vyčíslená na

120 milionů eur (cca 3,3 miliardy korun). Nezanedbatelným je i poplatek ve výši 60 milionů eur (cca 1,7 miliardy korun) u elektrické trakce za produkci CO₂ z primárních zdrojů. Za „hit“ posledních let lze označit opatření na snížení hluku nákladních vagonů. Do roku 2020 vynaloží na snížení hluku DB Schenker Rail 230 milionů eur (cca 6,3 miliardy korun). V osobní dopravě patří Německo k zemím s nejvyšší sazbou (19%) DPH u přeshraniční přepravy. Oproti tomu ceny mezinárodních letenek jsou od DPH osvobozeny. Přímá zátěž pro DB činí 90 milionů eur (cca 2,5 miliardy korun). Další 40 milionů eur (cca 1,1 miliardy korun) vynaloží DB na kompenzace za narušení práv cestujících.

ROMAN ŠTĚRBA

NABÍDKA ČD TRAVEL



Česká republika

Krkonoše – Dolní Mísečky – Wellness hotel Idol ***

Zimní balíček – last cena 2 745 Kč na osobu zahrnuje: ubytování na 4 noci s polopenzí, nástup libovolný den v termínu 5. 1.–2. 4. 2015, k 1 večeři karafa vína pro 2 osoby, 1x za pobyt horký nápoj pro 2 osoby v hotelové restauraci, 1x privátní vstup na 20 min. do whirlpool, 1x 400 Kč kredit na wellness služby a zábaly, wi-fi připojení, 15% slevu na balneo služby, úschovu lyží, parkování zdarma.



Senioři 55+ – zahraničí

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

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

Itálie – Sicílie, Kalábrie, Ischie

Kypr pro všechny, nejen pro seniory



Itálie

Jaro na zeleném ostrově Ischia ***

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd – NA STARÉ FIP

Termín: 20.–26. 3. 2015, cena zájezdu: 7 490 Kč

Nočním přejezdem přes Vídeň do Říma, odtud se přesuneme do Neapole, lodí se dopravíme na ostrov Ischia. Další dny následuje okružní jízda po ostrově Ischia (v ceně zájezdu), ochutnávka místních likérů, pizza party s konzumací a možností připravit si vlastní pizzu (v ceně), výstup na horu Monte Epomeo, výlet na ostrv Procida a mnoho dalších míst, které poznáte na dovolené při okružních cestách a návštěvách vybraných měst.

Cena zahrnuje: 4x nocleh s polopenzí, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: vlakovou dopravu, vstupy do objektů (např. Aragonský hrad), fakultativní výlet, komplexní pojištění.



Itálie

Karnevalové Benátky s návštěvou ostrova Burano

Vlakový poznávací zájezd – NA STARÉ FIP

Termín: 6.–8. 2. 2015, cena zájezdu: 1 190 Kč

Noční přejezd přes Vídeň do Benátek, ráno prohlídka města, plavba lodí po Canal Grande, zastávka u mostu Ponte di Rialto, baziliky Santa Maria della Salute; karnevalové veselí na náměstí sv. Marka. Možnost návštěvy Dóžecího paláce, baziliky sv. Marka či kampanily; pro zájemce odpolední odjezd s vedoucí zájezdu na nedaleký ostrov Burano. Návrat do Benátek a nočním vlakem do Vídně, 3. den odpolední příjezd do ČR.

Cena zahrnuje: 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: vlakovou dopravu, místní dopravu – lodní lístek cca 20 eur, úschovu zavazadel a případné vstupy.



Maďarsko

Bükfürdő – hotel Répce ***

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

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

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

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

pobočka: Praha hl., nádraží 972 241 861
provozní doba:
1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,
sobota 9.00–14.00 h,
1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

CD Travel
Člen Skupiny ČD

Na konci 80. let 19. století již byla železniční síť v c. k. monarchii v podstatě hotová. Zbývalo dobudovat jen lokální spojení do některých míst. Většinu takových místních drah postavili s vydatnou pomocí státu nebo země různá sdružení místních podnikatelů, okresní výbory, ale i starostové měst. Aby se ušetřilo, vznikaly tratě s úzkým rozchodem. V průběhu času ovšem byly až na výjimky stejně přestavěny na normální rozchod, v horším případě zcela zanikly.



Rejchartice

Vzpomínka na zaniklou lokálku: (ne)jedeme z Dvorců na Moravský Beroun



V Čechách se do dnešních dní udržely z veřejných úzkorozchodných drah pouze dvě tratě na Jindřichohradecku. Jedná se o trať do Nové Bystřice z roku 1897 a o sedm let mladší dráhu do Obrataně přes Kamenici nad Lipou. Severočeská „mezistátní“ trať z roku 1900 spojující Frýdlant v Čechách s Heřmanicemi a Saskem fungovala po roce 1945 už jen jako vnitrostátní a do Heřmanic přestaly vlaky jezdit úplně v roce 1976. Na Moravě a ve Slezsku se „dráhy o koleji ouzké“ uplatnily na severu, a to díky Rakousko-uherské společnosti státní dráhy. Obě byly zprovozněny na konci roku 1898: 14. prosince se poprvé rozjel vlak z Třemešné do Osoblavy a 31. prosince z Ondrášova do Dvorců na Moravě.

Trať do Osoblavy přečkala všechny bouře

Osoblaha byla okresní město s třemi tisíci německých obyvatel, s cukrovarem a textilkami. Po několikaletých jednáních se podařilo získat příspěvek 50 tisíc korun od obcí a 237 tisíc korun od Moravského zemského sněmu a trať byla nakonec v roce 1898 postavena. Vede nenáročným terénem. Z Třemešné ve výšce 395 m n. m. trať mírně stoupá do Liptaně a pak až do Osoblavy klesá na 225 m n. m. Délka tratě kvůli zajištěním přesahuje 20 km a i dnes ji vlak projede za hodinu, tedy účtyhodnou dvacítkou. Že to byla (o třetinu levnější) dráha úzkorozchodná, se mnohým nelíbilo a existovaly snahy o její přestavění na normální rozchod.

Po roce 1945 se několikrát jednalo o zrušení, zatím ale všechny tyto bouře trať přečkala. Nákladní dopravě již neslouží, podvalníky zde neuvídíte, ale Osoblazka je v současnosti jediná úzkorozchodka provozovaná Českými drahami. Osobní vlaky zde provozuje také o. p. s. Slezské zemské dráhy. V létě o víkendech se zde lze svézt historickým parním vláčkem.



Z konečné stanice Dvorce na Moravě mohli cestující pokračovat autobusem.



Úzkorozchodná trať z dnešního Ondrášova do Dvorců byla otevřena na silvestra 1898.

Jedenáct kilometrů za padesát minut

Dnešní stanice Moravský Beroun se v minulosti jmenovala Beroun-Ondřejov nebo také Ondrášov. Jedenáct kilometrů dlouhá trať vedla přes stanici Moravský Beroun město a zastávky Čabová a Rejchartice do konečné stanice Dvorce na Moravě. Vláček nepospíchal, rychlostí necelých 15 km za hodinu to zvládl asi za 45–50 minut. Na trati jezdily smíšené vlaky s osobními vozy 2. a 3. třídy, náklad se přepravoval ve vlastních vozech nebo v normálně rozchodných na podvalnicích. Moravský Beroun, město s asi čtyřmi tisíci německých obyvatel, podléhal okresnímu hejtmánství Šternberk. Později – až do 50. let 20. století – byl sídlem politického okresu se soudními okresy Dvorce a Město Libavá. Byl zde textilní průmysl, zejména přádelny. Ve Dvorcích s 2 600 německými obyvateli se nacházel okresní soud, textilky a v okolí břidlicové lomy.

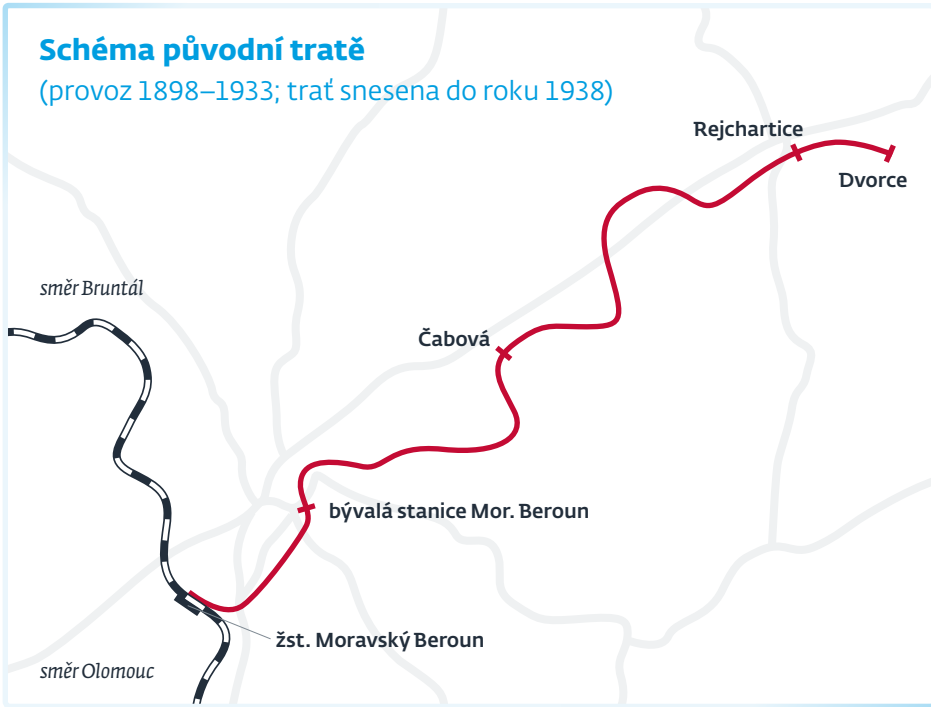
Ve 20. letech se objevily plány na přestavění tratě na normální rozchod a prodloužení do Budišova nad Budišovkou (stejná úvaha vznikla po 2. světové válce: na tělese zrušené úzkorozchodky postavit normálně rozchodnou trať a protáhnout ji do Budišova). Nic z toho se ale realizace nedočkalo. Hospodářská krize v 30. letech donutila ČSD omezit nebo zastavit provoz na ztrátových tratích. První, kterou tato restrikce postihla, byla trať do Dvorců. Posledním dnem provozu bylo 12. září 1933. Zatímco provoz na většině takto postižených tratí byl po čase obnoven, úzkokolejka do Dvorců se obnovy nedočkala. ČSD v té době, právě s omezováním provozu na nerenatiblních tratích, zaváděly dopravu vlastními autobusy, a tak i v Ondrášově vznikla garáž a autobusová linka Ondrášov – Moravský Beroun – Dvorce na Moravě – Budišov nad Budišovkou železnici nahradila. Také přeprava nákladů se přesunula na silnici – auty ČSD a soukromých dopravců.

Pár stop v terénu ještě zbylo

Nešťastná trať z Ondrášova do Dvorců byla ještě do roku 1938 snesena a v současnosti lze jen stěží nalézt její stopy. U nádraží v Moravském Berouně je možno přejít můstek, po kterém trať vedla. Vydáme-li se po její původní trase, nalezneme jen zbytky zářezů v terénu, další asi dvě nebo tři propustky, místy zbytky šterkového lože. Vzácným dokladem její existence je také několik dochovaných betonových mezníků s označením StB – tedy Státní dráha. Poslední větší relikty představují bývalé staniční budovy – stanice Moravský Beroun město, dnes v areálu podniku Granitol, stanice Dvorce na Moravě, obytný dům a zastávka Čabová. Nenajdeme už ani výtopnu v Ondrášově, ani jiné stavby. Sloužila ale jen o málo více než jedné generaci.

Kromě těchto dvou úzkorozchodných tratí ČSD byla řada veřejných úzkorozchodných i normálně rozchodných tratí na Ostravsku, provozovaných městy Moravská Ostrava a Bohumín, společnostmi Slezské dráhy a Moravské zemské dráhy a také železárny Vítkovice. Ty všechny převzal v roce 1949 Dopravní podnik města Ostravy, úzkorozchodné bud přestavěl na normální rozchod, nebo zrušil a nahradil autobusy.

JOSEF JELÍNEK



Literát na trati bere poezii jako katalyzátor

Už pět let jezdí jako strojvedoucí nákladních vlaků ČD Cargo. Současně je ale i pedagogem mládeže a básníkem, v minulosti si vyzkoušel i práci školníka, údržbáře v obuvnickém družstvu nebo mechanika telekomunikačních zařízení. To vše je píšíci železničář Zdeněk Herzig z Brna. Jeden z jeho posledních příspěvků vyšel v almanachu Literáti na trati.

K básnické tvorbě se strojvedoucí Zdeněk Herzig dostal tak trochu oklikou. Nejdříve psal pro Centrum volného času v brněnských Lužánkách hodnocení akcí a projektů. Sem tam odeslal články do zájmového magazínu radioamatérů. V devadesátých letech ho zaujaly rozhlasové Toulky českou minulostí. „A mě v té době napadlo: to je ono, rozhlas a žurnalistika. Jako člověk technický, ale nečtivý, jsem se rozhodl založit v Lužánkách Rozhlasový klub Litina. Byl jsem vtažen mezi kreativní a sečtělé bytosti. Při různých společných aktivitách se mi dostávalo do rukou mnoho knih a také poezie,“ říká strojvedoucí a básník v jedné osobě.

Za vše může Allen Ginsberg
A pak se dostal přes kamaráda ke sbírce Allena Ginsberga. „První jeho sbírku jsem přečetl celou, i když se mi nelíbila. Těžko se to četlo, ale mělo to náboj. Přesto jsem ji odložil s pocitem, že takovou poezii může napsat každý. Tak proč ne já? Byla asi jedna hodina v noci a já vzal papír a napsal svou první báseň. Zázrak. Tak se jmenovala. Věnoval jsem ji své ženě – dodnes jí dlužím autorský přednes. A pak byly další a další. Když jsem měl kolem dvacítky básní, za které jsem se nemusel stydět, usoudil jsem, že by bylo dobré to nějak poskládat a vydat. O knize jsem tehdy neuvažoval. Sbírkas názvem Poslední maska šla do světa v počtu několika desítek kopií. Vše jsem rozdál mezi přátele a kamarády.“

V doslovu k první sbírce ji přirovnal k jakémusi balvanu pomyslně vyvláčenému na vrtkavý kopec s podotknutím, že kdyby měl spadnout, tedy nebylo to ke čtení, tak ostatní mají zařvat! Uskočil by a už by o něm nikdo neuslyšel. Nezařval prý nikdo. Místo toho přibývaly pocity, nápady a Zdeněkovi se začalo v poezii líbit a začal ji samizdatem produkovat. Básníci ale nejsou moc v kurzu, čte se zpravidla něco jiného.

Lidé chtějí spíš příběh
„Poezie je taková krátkodobá útěcha. Za tři stovky můžete mít román na dovolenou nebo básničky na dvě hodiny. U poezie se asi musí trochu brzdit a zamýšlet se. Román vám to naservíruje po lopotě a v lepším případě se zamyslíte, až



Čítanková

Báseň je slovesný útvar
ve verších vystavěný
Verš je dán rytmem
do rýmu upravený
Je-li to balada tak
brutální má konec
v bajce však zvíře promlouvá
já nesu jeho zvonec
Epos či sonet
malý román skrývá
V sonetu nakonec
poučení bývá
rytmus je bezvadný
rým překvapivě sedí
pedagog nebo studentík
udiveně hledí
Báseň je napsána
srdce se tetelí
je podle pravidel
však myšlenka – v ...
... zůstává skryta

to skončí,“ vysvětluje. V poezii jsou prý postavy spíše průvodci. Nebo v ní postavy vůbec nejsou. A to možná lidi mate. Proto prý sahají po příběhu, do jehož postav se mohou alespoň na chvíli obléci. A je možné, že neměli příležitost se poezii naučit vnímat, protože i to potřebuje čas. „Často vidím v knihkupectví

někoho stát u regálu s poezií a listovat v knížce, co mu padla do ruky. Přečte si dvě tři básně a vrátí ji do fochu.“

Ve dvou jsou problémy snazší
Práce strojvedoucího, zvláště pak na nákladních výkonech, je tvrdá realita. „Po nástupu kratičká dílna, kurz, zkoušky,

ZDENĚK HERZIG

Po vyučení elektromechanikem sdělovacích a zabezpečovacích zařízení v roce 1982 získal průkaz řidiče speciálních vozidel. Po anabázi u řady státních i soukromých firem několik let podnikal v telekomunikacích. Po maturitě si doplnil studium na Vysoké škole pedagogické. Na jaře 2008 přichází do ČD Cargo, kde od roku 2009 jezdí jako strojvedoucí (PJ Brno). Od mládí se věnuje práci s mládeží ve Středisku volného času Lužánky v Brně – dnes tu pracuje externě jako pedagog. Vede kroužek železničních modelářů, spolupracuje s Dopravním klubem a Rozhlasovým klubem Litina.



SOUTĚŽ O KNIHU LITERÁTI NA TRATI

Neváhejte a zapojte se do soutěže o tři výtisky antologie písničích železničářů. Stačí si tipnout, jaká profese je u autorů této knihy nejvíce zastoupena:

- a) výpravčí
- b) vlakvedoucí
- c) strojvedoucí

Své odpovědi včetně kontaktní adresy a telefonního spojení pošlete na zeleznicar@cd.cz do 15. prosince. Jako předmět uveďte „Soutěž“.

kontrolér a jedem. Něco málo přes rok a byl jsem na stanovišti. Sám. A dělej, co umíš.“ Stále mu chybí to, co jeho starší kolegové prožívali jako pomocníci. Praxe na stroji, kde byl zkušený fíra. „Na řešení poruch byli dva. Když byl čas, tak se dalo o mašině mluvit, ledačos vyzkoušet a vyvarovat se přehmatů. Za měsíc na stanovišti se moc průvihů nestane, aby se je člověk naučil řešit. Co řeknou chlapi v kurzu, je jen suchá teorie. Takže plav a nějak si porad. Po pěti letech se člověk sice zklidní, ale přesto je každá směna provázána stresey při jakémkoli sebevším vybočení z rutiny. A tady se poezie ukázala jako vynikající katalyzátor. A někdy se oba světy prolínou a pak vznikají básně o železnici, fírech a o kolejích,“ dodává.

MARTIN HARÁK



Rozdělení státu se podstatně dotklo vlastně jen dvou typů strojů – řad 131 a 350. První z nich, dvoudílná lokomotiva s původním označením E 479.1 určená pro dopravu těžkých nákladních vlaků vedených ve směru východ–západ, hlavně po Štrbské rampě. Pro první dvousoustavovou trať z Prahy do Havlíčkova Brodu byla postavena další zmiňovaná – řada 350 (dříve ES 499.0). Svou konstrukcí byly tak trochu výjimečností na tratích bývalého Československa a zároveň řada jejich osvědčených prvků byla použita při stavbách nových lokomotiv.

Ve službách Železnic Slovenské republiky jsou také těžké nákladní lokomotivy řady 183 (původně E 669.3). Poněkud výjimečná je situace u řady 263. Oba prototypy jsou sice v provozu v jihlavském depu, ale celá první a prozatím poslední desetikusová série našla domov v LD Bratislava.

Železničář č. 39/1994 – JAN KUBEŠ

POŠTA

Reprezentujeme železnici sportem



V září proběhl v České republice mezinárodní turnaj v malé kopané Challenge Mastronardi – Czech 2014. Turnaj, jehož založení spadá do roku 1994, se stal evropským postupně. K zakládajícím členům, tj. českým, francouzským, švýcarským a belgickým železničářům, se postupně připojovali další evropští účastníci. Nyní je tento počet limitován na deset, k výše zmíněným zakladatelům se připojili železničáři ze Slovenska, Rakouska, Itálie, Maďarska a Anglie (Eurostar a železniční policie). Turnaj se odehrává vždy o prvním víkendů v září a není jenom o sportu. Je především o setkání různých národů a národností, mentalit a zvyklostí. Společná je železnice. Každý pořadatel se snaží představit svou zemi co nejlépe. A železnici s jejími veřejnými službami samozřejmě také. K tomu máme i čest oblékat reprezentační dresy České republiky. Příští rok jsou pořadateli kolegové z anglické železniční policie a turnaj bude v Birminghamu.

V letošním roce v květnu jsme se také na mimořádné pozvání zúčastnili turnaje v malé kopané uniformovaných složek a služeb na Mallorce. Turnaje, který je rozdělen do tří výkonnostních kategorií, se účastní reprezentanti 180 zemí celého světa. A pro nás bylo skutečnou ctí zde svoji zemi a českou železnici reprezentovat. Přestože naše výhledy nebyly příliš optimistické, dopadli jsme velice dobře. Ze 45 týmů, a přece jen pod vlivem rozhodčích, kteří dali přednost domácímu španělskému mužstvu, jsme se po rozhodujícím zápase umístili na 17. místě. A opět – nebyla to jenom sportovní událost, ale i mimořádná společenská akce, kterou zařadili zástupci baleárské vlády, policie, hasičů a ostatních uniformovaných složek. Na rok 2015 již máme opětovně pozvání a rádi se této skutečně významné události – Mallorca tournament 2015 – zúčastníme.

STANISLAV TROJAN
Autor je prezidentem

Unie železničních zaměstnanců.

Těšíme se na nové soupravy v PID

V Železničáři jsem se dočetl, že České dráhy uvažují o další obnově vozidlového parku pro Pražskou integrovanou dopravu. Jsem rozhodně pro – i když zatím se jedná „jen“ o modernizaci starých patráků vyrobených v NDR. Doufám ale, že se vyplní zpráva, kterou jsem si přečetl v denním tisku. Organizace ROPID podle ní chce nasadit na regionální spoje po Praze a Středocheském kraji zcela nové elektrické jednotky, podle autora snad něco na způsob RegioPanterů. Pokud se tak opravdu stane, dopředu za to Českým drahám děkuji. CityElefanty jsou sice fajn, navíc mají velkou kapacitu, ale přece jen koncepčně vznikaly v devadesátých letech.

MARTIN KOSTYK

Poděkování z domova za akci v Břeclavi

Chtěli bychom touto formou vřele poděkovat panu řediteli Ješetovi z Odboru obchodu osobní dopravy za akci Oslavy Národního dne železnice – 175. výročí drážní dopravy v Břeclavi, která se konala dne 27. září. Těto akce se zúčastnilo také dvanáct dětí z dětského domova v Ostravě Na Vizíně s doprovodem vychovatelů. Podle sdělení vychovatelů a hlavně dětí se jim celá akce včetně programu v Břeclavi velmi líbila a všichni byli spokojeni. Zejména jízda první třídou ve vlaku Pendolino byla pro všechny velkým zážitkem. Děkujeme také za občerstvení v průběhu celé cesty, které ochotně a vzorně zajišťovaly milé stevardky. Ze srdce děkujeme za naše děti.

JAN EFFENBERGER

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

RETRO

S některými vozidly jsme se museli po rozdělení Československa rozloučit. K nim patří jednak vozidla s rozchodem 1 000 mm, která jezdí po Tatranských elektrických železnicích a krátké trati tramvajového charakteru mezi Trenčanskou Teplou a Trenčanskými Teplými, jednak jiného rozchodu – trakční vozidla pro provoz na širokorozchodné trati. Mezi ně patří Sergeje pro ruský rozchod 1 525 mm jako trakční vozidla v nákladní dopravě a dále motorové vozy upravené pro rozdílný rozchod (dopravující pracovníky do zaměstnání). K nim se řadí motorový vůz M 131.1 (po úpravě M 131.5) a rekonstrukce již rekonstruovaného M 131.1 na M 131.2 jako prohlídkový vůz trakčního vedení s označením M 131.52. Zde je třeba dodat, že širokorozchodné lokomotivy měly jako čtvrtou zařazenou číslíci 5, která označovala tuto anomálii.

Také podstatně novější motorové vozy řady 810 se dočkaly širokorozchodné úpravy

s původním označením M 152.5 (nově 810.8). Novým typem prohlídkového vozu M 153.5, nově 892.8, je nyní zajišťována kontrola a opravy trakčního vedení. Široký rozchod je u nového číslování označován číslíci 8 na první pozici za označením řady.

Tato trať má také své dvoudílné elektrické lokomotivy. Jedná se o řadu E 469.5 (nově

možno vidět několik řad sovětských lokomotiv pro široký rozchod – od parních přes zmíněné Sergeje T 679.5 (nově 781.8). K nim se řadí ještě z ČKD Praha a ZTS Dubnice nad Váhom Čmeláci T 669.5 a T 669.51 (nově 770.8 a 771.8). Po zatrolejování je na trati postavení škodovských lokomotiv dominantní, motorové vypomáhají při výlukách.

Lokomotivy, které najdeme jen na Slovensku

125.8) ze Škody Plzeň. Tyto nejvýkonnější lokomotivy pro tuto trať vznikly po úpravách z řady E 469.3. Dnes na nich leží hlavní výkony elektrizované tratě spojující Ukrajinu s překladištěm v Černé nad Tisou a s Haniskou u Košic, kde bylo (nebo snad ještě je) překladiště železných rud pro Východoslovenské železářny Košice. Před elektrizací zde bylo

I na normálním rozchodu ale najdeme zástupce, za kterým musíme vyrazit jen na Slovensko. Jsou to dnes již dosluhující dvě řady vyrobené v ČKD Praha – T 678.0 a T 679.0, u nás známé pod přezdívkou Pomeranč, na Slovensku „Cé-nula“. Tyto stroje jsou vidět jen sporařičky a tři z nich jsou určeny pro muzejní provoz.

Dostupné pouze v tištěné podobě

Nejdelší tramvajovou linkou aneb dvě a půl hodiny na stojáka

kapacitní, svou délkou 68 km naprosto unikátní tramvajovou trať se 70 zastávkami vybudovali Belgičani na pobřeží Severního moře mimo jakékoliv velké aglomerace. Původním účelem byl totiž rozvoj lázeňské klientely a turistů z nádraží v Ostende do dalších letovisek na pobřeží. Nazývá se Kusttram, vede mezi městečky Knokke u nizozemských a De Panne u francouzských hranic.



to vybrat, co je lepší: celou cestu sedět na tvrdých sedačkách nebo stát dvě a půl hodiny přidržujíc se madel.

[illegible]

Podél kolejí jsou stovky hospůdek

[illegible]

Vohabních přezíchých dnů našel je potěšení opření o bunkrů a časů dobových napoleonských vojsk i období dnů světových válek. V karaváně jeho milých mýtních maršálů valících se sem ze Sovětského móde dítvají tie vzpomínky na nelehký úkol spojeneckých vojsk. Ale náš zakurkace přece jen v pečlivých hmdudch. Nlouhou čistou tramvaj si zpřetvře výstupem na místě z mezilichých zastávek a návštěv. Jednu ze stavek místních hospod poděl kolají. Takový zastávka z garnitů a k tomu pár skleniček světlého bejgického práva zahrje na duši a tělo nezdrů.

Mylnika i samotné realizace výstavby pobřežní tramvaje je starší více než sto let (první úsek zprovozněn v roce 1898), a čas provedl její dynamismus. Co belgické pobřeží mělo jen asi 66 km, je tedy nasádkou, šetrným a výtvarně spolehlivě obloženým vlnem pobřežní sídla. Nejedná se o bádná vělečná, apšje o mnozí turistická a lázeňská centra, v součtu tvoří další neobjevý šestnáct měst s 30 000 stálými obyvateli. Toto číslo výrazně narůstá v létě, kdy se na pobřeží sjedou desítky tisíc turistů a sezonních obyvatel.

Centrální uzel v Oostende
Protože železniční tratě z vnitrozemských Brugg a Gentu vedou k mořským letovišiskům paprskovitě, jako páteřní dopravní systém slouží na pobřeží právě tramvajová doprava. Na obou koncích

staničích je jejím centrálním přístupním uzlem ježupřijímá nákovnost na dálkovou i příměstskou vlaky belgických státních drah SNCB. Celá tramvajová trať je dvoukolejná, nachází se na ní kromě konečných stanic 68 zastávek (včetně zastávek, několik vyřkyben a potřebných sverfých smyček. Kustetram prošla během staletí provozu vělejšími změnami přestavbami, na některých zastávkostavovaných úsecích mimo města umožňuje rychlost až 95 km/h, v jejích středů

Největším centrálním přestupním uzlem je známé lázeňské letoviště Oostende a 58 tisíce obyvatel, ležící shruba v polovině trasy, kam se v minulosti jezdila rekreovat amťánka z celé Evropy. Na kolejové splitce u nádraží napojené na depo část spojů komeží, jiné naopak začínají a většina přímých spojů tu několik minut vyčkává.

Kusttram



A photograph of a tram in Prague. The tram is white with a large, colorful cartoon face painted on its side. It is stopped at a station platform where several people are waiting. The background shows historic European architecture.

Platné reklamní polepy bývají označovány
jednotlivě rožidla, ale také "bránami"
ideálního vzhledu.

V sezoně si půjčují další vozy
Stálý vozidlový park tvoří třídiánkové rekonstruované nízkopodlažní úzkorozchodné tramvaje (2 000 mm), rok výroby

připomínají dvouramenné sítě a typický bzúřčivý zvuk „třysto-rů“. V létě, tedy v době rozšíření ho turistického provozu, doplnují stav moderní tramvaje od firmy Bombardier zaplňované pravidelně z Gentu, kde pomáhají zvládat výšší přepravní potavybu zase mimo pracovní dny. Tramvaje se vyznačují celkem pokroplým chodem, přispívá k tomu i kvalitní infrastruktura. Výhled z velkých bočních oken u některých vozů ovšem kazí celoplošné polopodhledné polepy, napak tratě se celkem dobře sledují ze sedadel v přední části vozu skrz prosklenou kabínu řidiče.

Průběh celé trasy od konečné ke konečné zabere téměř půl hodiny. Pokud berete v úvahu příjezd na zastávku a výstup z vlaku, vyjde to na slušný denní výlet. Poměrně výkonná klimatizace umístěná na bočních podlahách sice v létě vytvoří ve vozidle příjemné dýchací prostředí, nikde není žádná srážení u okna vám trochu ozrábí dolní končetiny. Pak si můžete



Každá pivnice čepuje obvykle dva až tři druhy piva, další desítky nabízí v lahvi.

SOTOF

- 2. Příklady:**
Zkouška ztrátové – cílovou stranou dílčových vlnků z křemíku nebo křemíky v blízkosti horního povrchu (15 mm od povrchu) a v rozložení v blízkosti vlnkové strany horního povrchu.
Do ztrátové vlnkové strany vlnkové strany horního povrchu TRAPS.

UPDATE/INFORM (UNCB)

JEDENKA

Kortlandt proutzige
spede laet die Lijn.
Poefte si roeven
je denedael (5 uur),
Mienel (12 uur) en
Sienel (15 uur) jodenke
v pake de el na rast lous
Oostende station.
Zia mienke doctante

Zeměpisná

VTVÁŘKA: Česká republika, a) načetí zeměpisné souřadnice 22.22.22, 150.15; b) hra 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 8

Předplatte si čtrnáctideník
Železničář
na telefonu 972 233 090