OBZOR 13 2023
Letní příloha

Josef Schrötter

DESET DNÍ V LEPTOKÁRII

Apartmánový dům Orion vybudovalo Odborové sdružení železničářů pro účely rekreace svých členů a jejich rodinných příslušníků

V letním období je Řecko a zejména jeho přímořská letoviska velmi navštěvované. Koupání v moři je pro všechny suchozemce radostí. Zejména tam, kde je voda po celé léto příjemně teplá. V Řecku k takovým místům patří bezesporu Egejské moře u Leptokárie. Město leží v kraji Pieria ve Střední Makedonii v územním celku Východní Olympos a má téměř 4000 stálých obyvatel. Od neoficiální metropole řecké Makedonie Thessaloniki je Leptokárie vzdálená 100 km. Řekové označují Thessaloniki zkráceně Saloniki a ostatní Evropané jako Soluň. Odtud k nám přišli věrozvěstové Cyril a Metoděj. Nachází se zde letiště, kam přilétají rekreanti letadly z Prahy a do Leptokárie jsou pak dopravováni autobusem. Jízda trvá necelé dvě hodiny. V Leptokárii je také nádraží, které je na dvoukolejné hlavní trati Thessaloniki–Atény. Tato trať má délku 586 km. Na této trati začaly jezdit od května letošního roku elektrické jednotky Pendolin ETR 470 a ujedou tuto vzdálenost za 03:55 hod. V Leptokárii samozřejmě tyto EC vlaky nestaví. Tyto elektrické jednotky jezdily dříve pod názvem „Cisalpino“ na tratích mezi Itálií a Švýcarskem. V provozu jsou zatím jen dva páry vlaků denně.

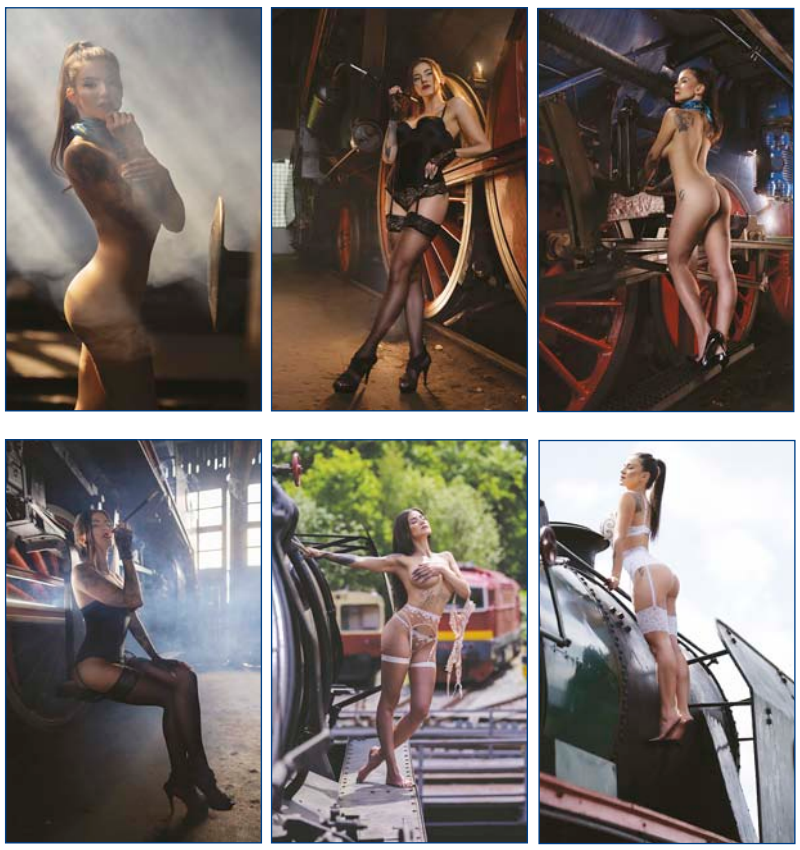
Odborové sdružení železničářů (OSŽ) vybudovalo v Leptokárii asi před 20 lety apartmánový dům Orion za účelem rekreace svých členů a jejich rodinných příslušníků. Dům má čtyři podlaží. Cesta k moři je asi 1 km a prochází na několika místech pod železniční tratí a z toho jedna přímo pod nádražím. Tato část Egejského moře se nazývá Olympská riviéra a je zde řada pláží. Voda je zde průzračná a čistá. Teplota vody dosahuje obvykle 25 °C. Břeh se svažuje do hlubokého moře jen velmi pozvolna. Na druhé straně zálivu jsou Chalkidiki, kde vidíme jeho světla večer za jasného počasí. Ještě předloni bylo dno moře u našeho břehu rovné bez písku a kamení. V loňském roce byla v dubnu velká bouře, která nahrnula k pobřeží kameny. Podle domorodců létaly z moře kameny až do vzdálenosti 35 metrů. Aby se zlepšil přístup do moře, tak u naší pláže u Baru Tresor dali na několika místech do moře bílé pytle s pískem. Vstup je pak pohodlný a příjemný. Jelikož jsou kameny v moři valouny (nejsou ostré), tak není třeba mít obuv do vody a tudíž nehrozí nebezpečí úrazu. Na plážích jsou lehátka a slunečníky až k moři a můžete je použít bezplatně, pokud si něco objednáte – a pokud se to letos nezměnilo. Nejčastěji si lidé dávají Frapé, což je studená káva s hustou mléčnou pěnou nebo pivo či džus. Ceny těchto nápojů byly 3 eura. Mezi oblíbená jídla zde patří známý Gyros, Gavros, což jsou opékané malé rybičky, nebo souvlaki, což je vepřové nebo kuřecí maso grilované na špejli, a samozřejmě pizza. Jídla se cenově pohybují od 7 euro. Přílohou jsou hranolky a zeleninová obloha.

Každé úterý jsou na silnici podél nádraží velké trhy. Trh se stánky je dlouhý asi 700 metrů. Je zde k dostání doslova všechno od oděvů až po zeleninu, ovoce, ryby, med, alkohol a víno. Nejvíce lidí je kolem stánků s olivami. Olivy kupují nejen turisté, ale i místní obyvatelé. Jsou různě zpracované – bez pecek, s papričkami, zelené, černé atd. Prodávají se volně na váhu nebo zalisované v plastu. Loni byla cena jednoho kila oliv okolo 4 euro. Leptokárie je oblíbená také proto, že zde nejsou velké hotely, ale vše má ráz běžných domů. Procházka centrem, kde je řada obchodů, je velmi příjemná a vede až k moři. My Češi ji říkáme „Václavák“. Kdo má rád víno, tak si dá třeba řeckou Retsinu, což je bílé víno s přídavkem borovicové pryskyřice, jež mu dává velice specifickou chuť. Kdo má rád pálenku, tak určitě dá přednost řecké pálence z vína Tsipouro nebo Ouzo, což je řecká anýzovka.

Naše CK organizuje také tři výlety. Jeden do pohoří Olymp, druhý na bahenní letovisko, kde se můžete zdarma namazat léčivým bahnem a třetí výlet je do skalních klášterů. Průvodkyně, Řekyně, paní Mirka, umí velmi pěkně vyprávět o historii zdejších míst i celého Řecka. Protože žila nějakou dobu v Československu, tak její čeština je perfektní. Nedaleko domu Orion je nákupní centrum Lidl, kde můžete nakoupit a platit kreditními kartami. Ten, komu nevadí, že si snídani a večeři udělá sám, se sem rád vrací se svými rodinami jako na chatu. ■

Z balkonu Orionu je krásný výhled na moře i okolní apartmány

Nádraží V Leptokárii, odkud je možno vyrážet na výlety po okolí



Ne… nebojte se… bohudík (bohužel?) – nejedná se o nové letní uniformy našich železničářek, to jen nejznámější česká cage girl a playmate Denisa Gudelj ve spolupráci se společností AŽD nafotila tyto obrazy, jež se podařilo vydražit na charitativní účely pro Nadační fond Pink Bubble. Připomínáme, že v jeho čele stojí zakladatelka, modelka Martina Šmuková, která od vydražitelů obrazů, mezi kterými byl i šéfredaktor Obzoru Milan Sedlák (na dolním snímku zmínění aktéři ve společnosti organizátora charitativní aukce, generálního ředitele AŽD Zdeňka Chrdleho), převzala hodnotný šek. Nadace pomáhá dětem a mladým lidem s onkologickým onemocněním Foto: Petr Dobiášovský

Daniela Houdková

DOBROU CHUŤ S JLV PŘI CESTÁCH VLAKEM

Věděli jste, že historie v pohostinství spojená s cestováním sahá hluboko do našich dějin? Asi ano, i když to spíš bereme jako samozřejmost, že když jedeme EC nebo IC zpříjemníme si cestu dobrou kávou, sendvičem nebo něčím sladkým. A přesto i tohle je oblast, která se přes stovky let vyvíjí a hledá se nejdokonalejší a nejpohodlnější možnost cestování vlakem. Jak se rozvíjela železniční doprava, prodlužovaly její trasy, tak se také vyvíjely nápady, jak pohodlně cestovat i přes noc. Rozvoj jídelních a lůžkových vozů odstartoval dlouhou a důležitou dráhu v historii cestování.

Firma JLV – z části vlastněná Českými drahami (38,79 %) se o pohodlí cestujících usilovně stará již od roku 1959, kdy se začala věnovat občerstvení

(Pokračování na str. 2)

Daniela Houdková

BEZPEČNĚ A POHODOVĚ SE STROJVEDOUCÍM PETREM BALADOU

Mohu to potvrdit z vlastní zkušenosti, neboť jsem s ním absolvovala jízdu z Prahy do Brna netrakční jednotkou railjet na rakouské lokomotivě řady 1216 Taurus společnosti Siemens, která může jezdit po celé Evropě. Petr Balada brázdí Českou republikou jako strojvůdce již třicet let. Za tuto dobu posbíral velmi mnoho zkušeností i zážitků. Než se dostal ke svému vysněnému zaměstnání začal pracovat na pozicích posunovače, výhybkáře, signalisty a poté pomocníka strojvedoucího.

(Pokračování na str. 2)

DOBROU CHUŤ S JLV PŘI CESTÁCH VLAKEM

(Dokončení ze str. 1 Letní přílohy Obzoru)
a cestování v lůžkových a lehátkových vozech. Důležitými milníky společnosti jsou léta 1999–2004, odkdy je společnost JLV přidruženým členem Mezinárodní železniční unie UIC. Dále v letech 2000–2004, odkdy předsedá sdružení IRCG a získává ocenění MIC (MOST INNOVATIVE CATERER) v rámci IRCG. O rok později – v roce 2005 – se spouští provoz rychlovlaků Pendolino se servisem JLV. Společnost také získává Certifikát systému kritických bodů HACCP pro poskytování stravovacích služeb v železniční dopravě. Dále v roce 2006 se stávají dodavatelem služeb zahraničních dopravců City-NightLine a DB AutoZug. Společnost se mílovými kroky rozvíjí a postupuje vpřed, čehož je důkazem i rozšíření gastronomických služeb při otevření ÚAN Florenc (Pappata, FC, BK, PONT), získání franchisingové licence BURGER KING a v roce 2015 získání akvizice – hotel ABITO.

O společnosti JLV a novinkách, které letos v létě spustili, jsem si popovídala s ředitelem kolejového provozu, prezidentem IRCG a také členem vyjednávací skupiny s odbory Petrem Pospíšilem, DiS., MBA.

Pane řediteli, vždy mě jako první zajímá, co vás přivedlo ke společnosti JLV a jaká byla vaše kariérní cesta až k pozici ředitele?

Dá se říct, že jde o rodinnou tradici. Můj otec pracoval 15 let v JLV na pozici průvodce lůžkových a lehátkových vozů a do společnosti mě také přivedl. Po škole jsem nastoupil také na pozici průvodce lůžkových a lehátkových vozů, dále jsem sedm let zastával pozici produktového manažera pro noční dopravu. Poté jsem skoro tři roky zastával pozici vedoucího odboru kolejových aktivit (produktové oddělení jídelních, lůžkových a lehátkových vozů) a od ledna 2017 jsem ředitelem kolejového provozu. K tomu jsem se v září 2017 stal viceprezidentem mezinárodního sdružení cateringových společností IRCG (International Rail Catering Group) a od září 2019 jsem jeho prezidentem.

Můžete nám v krátkosti skupinu IRCG představit a přiblížit její náplň?

IRCG více než 55 let podporuje významné změny a inovace v oblasti cateringových produktů, vybavení, logistiky, technologií, školení, udržitelnosti a designu služeb. S kolegy ze všech koutů světa se pravidelně setkáváme, poslední velké setkání proběhlo v září 2022 v Praze. V rámci našich konferencí se bavíme o inovacích, které jednotlivé společnosti zavedly do praxe nebo se k tomu chystají, o parametrech služby na palubě. Vzájemně se inspirujeme a předáváme si zkušenosti, čímž přispíváme ke zlepšování a rozvoji cateringových služeb, a to je podle mého názoru jeden z nejdůležitějších úkolů našeho sdružení.

Jaké činnosti ve společnosti JLV řídíte na pozici ředitele kolejového provozu?

Do mé odpovědnosti spadají řízení kolejového provozu a také celý kolejový produkt. Pracovníky v kolejovém provozu řídíme ze dvou středisek. Jedno je v sídle naší společnosti v Praze a druhé v Bohumíně. V centrále JLV máme tréninkovou místnost, která je podobná jídelnímu vozu a kde máme veškeré technologie z našich vozů. Zde probíhá seznámení nových pracovníků s naší nabídkou ve vlacích.

K rozhovoru o nabídkách v oblasti gastra ve vlacích se připojuje Martin Janura, marketingový manažer, který je představuje. O prázdninách se vám, čtenáři, budou určitě hodit:

Letní nabídku ČD Restaurant pro vás opět připravil Juniorský národní tým kuchařů a cukrářů AKC ČR, který se v těchto měsících intenzivně připravuje na světovou kuchařskou olympiádu IKA 2024 ve Stuttgartu. Při tvorbě nového menu mladí kuchaři využili letní suroviny a zajímavě je zkombinovali s již osvědčenými. Výsledek můžete ochutnat a posoudit na palubě jídelního vozu. Pórková polévka –typická letní kořenová zelenina, která zejména v podobě lehké polévky krásně osvěží. Cuketové placky s uzeným sýrem, šťouchané brambory a nakládaná zelenina – zajímavá alternativa tradičních bramborových placek, zde ještě dochucena uzeným sýrem. Ochutnejte i náš domácí nakládaný salátek. Jako hlavní jídlo připravili naši kuchaři španělského ptáčka s jasmínovou rýží. Španělský ptáček je oblíbené české jídlo, navzdory jménu recept nepochází ze Španělska. Název pokrmu pochází ze dvora císaře Rudolfa II. Jeho matka byla Marie Španělská, a proto na císařském dvoře vařili také španělští kuchaři. Ti také připravovali telecí závitky s nádivkou, které byly považovány za španělskou specialitu. Magdalena Dobromila Rettigová používala název španělský ptáček pro závitek ze zelného listu plněný vepřovou sekaninou. Později se pod stejným názvem uvádí závitek z telecího masa.

Jako dezert doporučuji koláč s rybízem a rebarborou, s mandlovou drobenkou, sypaný čokoládou. Jaké ovoce máme spojené s českým létem? Mnozí z nás si v dětství na zahradě u babičky oblíbili rybíz. My vám ho nabízíme v lahodné kombinaci s rebarborou.

Kromě těchto chuťovek jsou novinkou v cestování rovněž vypravované lehátkové vozy do Budapešti a Varšavy, takže si cestující mohou pohodlně zajet do oblíbených měst s širokou nabídkou turistických atrakcí a bohatou historií.

Mezi nové projekty společnosti JLV bych určitě zařadil také zahájení provozu historického restauračního komplexu Vikárka na Pražském hradě. Ten se nachází v těsném sousedství chrámu Sv. Víta, Václava a Vojtěcha. Vikárka je hostinec, který tu byl od nepaměti, sehrál velmi důležitou roli v historii Pražského hradu, a i během jeho přerušovaného provozu ho navštívily tisíce návštěvníků včetně známých českých a zahraničních osobností. Při letní návštěvě Pražského hradu ho vřele doporučuji vám i čtenářům.

Děkuji vám za rozhovor! ■

Ředitel kolejového provozu JLV a prezident IRCG Petr Pospíšil

BEZPEČNĚ A POHODOVĚ SE STROJVEDOUCÍM PETREM BALADOU

(Dokončení ze str. 1 Letní přílohy Obzoru)
Než jsme vyrazili na tříhodinovou cestu, proběhla komunikace s Centrálním dispečerským pracovištěm – CDP (která jsou pouze dvě v republice, a to jedno pro Čechy a druhé pro Moravu – týká se to hlavních tratí). A potom jsme již projížděli jednou ze dvou nejhezčích tratí – aspoň podle zkušeností Petra Balady. Druhá je podle něj trať Plzeň–Cheb.

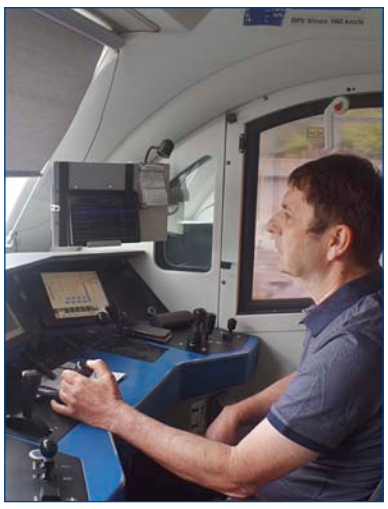
Cestou do Brna jsem Petra Baladu trochu vyzpovídala. Na sebe mi prozradil, že dříve jezdil na EX vlacích a Pendolinu, a také kromě osobních vlaků řídil sedm let i vlaky nákladní. To je mu umožněno díky potřebným zkouškám i v nákladní dopravě, a tak může vypomáhat na různých typech lokomotiv. Směny na těchto spojích začaly být dosti náročné, jak pro organismus, protože povinná přestávka je pouze sedm hodin, tak i na soukromý život. ***„Smekám před tolerancí a trpělivostí našich manželek, protože být ženou strojvůdce není vůbec jednoduché. Máme na sebe velmi málo času,“*** posteskl si Petr Balada. Pokud se podaří naplánovat si aspoň dva volné dny po sobě, vyrazí spolu třeba na cyklovýlet, protože Petr Balada je aktivní člověk a na kole jezdí i do práce.

Petr Balada je aktivní i jako místopředseda OSŽ OŘOD, kde se snaží léta prosadit vyšší mzdy pro strojvedoucí tzv. LETMO nebo lepší ubytovací zázemí, která se už konečně začínají rekonstruovat. ***„Celková doba směny je dvacet dva hodin, z toho máte sedm hodin pauzu, včetně přemístění na ubytovny, které nejsou vždy úplně v dosahu od nádraží,“*** upřesňuje. ***„Navíc sebou vláčíme výbavu, která se pronese,“*** pokračuje Petr Balada, člen pracovní komise schvalující nové dodavatele strojních součástí a testující pracovní oblečení v praxi. ***„ČD oproti Cargu trochu pokulhávají především kvalitou tabletů a počtem dat, ČDC má 5 GB.***

Také např. obuv je docela problém. Ne každému ta fasovaná ze zdravotního hlediska sedne. Nicméně např. sluneční brýle jsou na velmi dobré úrovni a lze nafasovat i dioptrické,“ srovnává své zkušenosti Petr.

Během hovoru došlo také na méně příjemná témata, která vás jako strojvedoucího mohou potkat a znepříjemnit tak směnu či cestujícím jízdu vlakem. Sražení srnky či divočáka je ještě malý problém, mládež, která pokládá kameny na kolej, je už horší záležitost, neboť dochází k poškození kol a vyčíslená škoda jde mnohdy až do milionů korun, a navíc hrozí v krajním případě i vykolejení vlaku. Nejhorší je střetnutí se sebevrahem. Tuhle nemilou zkušenost má bohužel za sebou skoro každý strojvedoucí a některý i vícekrát.

Cesta probíhala bez zastávky, projížděli jsme mimo koridor, po trati, kde je povolená maximální rychlost 70 km/h – jeli jsme přes Kutnou Horu, Světlou nad Sázavou… A to s krásnými výhledy na řeku Sázavu a musím říci, že pohled z kabiny strojvedoucího je něco úplně jiného a já děkuji Petru Baladovi, že mi umožnil tuto nevšední zkušenost a přeji mu už jen bezproblémově najeté kilometry. ■



Petr Balada s manželkou přijel na kole podpořit své kolegy strojvedoucí na akci „Poslední točení strojvůdců“ (viz str. 4 Obzoru)

Průjezd železniční stanicí Pečky

Jitka Habigerová

BYLO TO ÚŽASNÉ SETKÁNÍ

V letošním roce uplyne 60 let od zahájení činnosti Provozního oddílu Česká Třebová. Vedení Řízení provozu a vedení Provozní jednotky Česká Třebová (ČD Cargo, a. s.) pozvala na slavnostní setkání 16. května bývalé zaměstnance třebovského Provozního oddílu a následnických organizací. Bývalých zaměstnanců, dnes důchodců, se sešlo přes sedmdesát. Organizátoři, Ing. Slavoj Halbrštát, paní Renata Kašová a další dobří nádražáci, udělali všem přítomným nefalšovanou radost. Nejen, že se všichni dobře spolu bavili, ale ocenili i malé občerstvení a pivečko z místního pivovaru. Důchodce tu přivítal ředitel Provozní jednotky ČD Cargo Bc. Miloš Mazura, dále se zúčastnil zástupce ředitele Řízení provozu ČD Cargo Ing. Evžen Gryc a přednosta Provozního obvodu Česká Třebová Petr Zelený. Krátce také pohovořil bývalý ředitel tehdejšího Obchodně provozního ředitelství v Pardubicích Ing. Jan Grebík. ***„Vy jste byli ti praví nádražáci, bohužel ne všichni mladí mají takový zájem pracovat na železnici. Jsem moc rád, že zde vidím známé tváře, vážím si toho, že máte chuť se scházet a už nyní se těším na příští setkání.“*** Slavoj Halbrštát přivítal další vzácné hosty např. Ing. Dalibora Zeleného, Ing. Jiřího Vencla a Ing. Ludvíka Mátla, kteří zde v minulosti různou dobu „ředitelovali“. Radost nám udělala i návštěva bývalého ředitele personálního odboru ČD i ČD Cargo Ing. Mojmíra Bakaláře, který býval patronem těchto setkání. Samozřejmě jsme také vzpomínali na ty naše kolegy, kteří už mezi námi nejsou. Nejstarší účastník setkání pan Jaroslav Kubát mi vyprávěl, že začínal v roce 1948 jako provozní dorostenec. Autorizoval v Napajedlech a za svobodna jezdil jako substituční výpravčí po různých stanicích. Jeho optimismus dokazoval, že věk je jenom číslo. Rovněž Láďa Čáslavský, narozený v roce 1937, nezůstával s vitalitou pozadu. Obcházel stoly a bavil se se všemi přítomnými. A řada dalších, tzv. dříve narozených se na setkání dobře bavila. Ing. Jirka Vorel, mimochodem skvělý hudebník, slíbil, že příště zahraje na činely. Bývalý ředitel OPŘ Česká Třebová a později také generální ředitel ČD Ing. Dalibor Zelený, se netajil tím, že po zdravotních problémech si již užívá zasloužilého důchodu a velmi si váží zdraví. Říká, že to je ta jedna z nejdůležitějších „hodnot“ co máme. ***„A tak jsme rádi, že na nás nezapomínáte,“*** říkala Bohunka Gregarová, od které mám svolení prozradit její věk 82 let. Bohunka stála u zrodu Provozního oddílu. Na závěr nezbývá než popřát všem účastníkům a nejen jim, hodně zdraví a životního elánu. Už nyní se těšíme, bude-li to jen trochu možné, na setkání v příštím roce. ■

Zleva: Eva Švarcová, Jitka Vébrová, Inka Citová, Bohunka Gregarová a Irena Vostřáková
Foto: autorka

Willy Weiglhofer

Technické muzeum Sinsheim (Německo)

Možná vás někdy cestou po německé dálnici A6, kousek před křížením s dálnicí A5 u Mannheimu, zaujaly po pravé (severní) straně nad úrovní střech domů siluety letadel Concorde a Tupolev Tu-144, v pozici připomínající vzlet. A možná jste si i položili otázku: Co tu vlastně tato dopravní nadzvuková letadla dělají?

Jedná se o největší – minimálně při pohledu z dálky – lákadlo k návštěvě technického muzea v obci Sinsheim. Strohá data popisují toto muzeum, otevřené již od roku 1981, jako plochu 50 000 metrů čtverečních, z toho 30 000 krytých, na které může návštěvník nalézt přes 3 000 exponátů. To ale ani zdaleka nemůže popsat, co vše nadšenec do techniky v muzeu uvidí. Muzeum je rozděleno do tří hal, první a druhá se stálými expozicemi, třetí hala je vyhrazena zvláštním akcím – například do konce roku 2023 je vyhrazena automobilům slavného závodu 24 hodin Le Mans. A v těchto halách jsou opravdu ve velkém uskladněny automobily, letadla, lokomotivy, vojenská technika, motocykly, kola, zemědělská technika – prostě vše, co se nějakým způsobem pohybuje.

Můžete zde nalézt přehlídku „korábů amerických dálnic“ 50. a 60. let – a to nikoli pár kusů, ale desítky! Různé předválečné automobily, ale i závodní speciály a největší sbírku vozů Formule 1 na světě. Ale i takovou lahůdku, jako je vůz Blue Flame – první automobil, který překonal na zemi rychlost 1000 km/h.

Dále je zde vystaveno okolo 200 motocyklů, přehlídka historických bicyklů ze závodu Tour de France, dále několik desítek traktorů a jiné zemědělské techniky.

Nejvýraznějšími exponáty jsou pak letouny, kterých má muzeum okolo 50. Část z nich – mezi nimi i již zmíněný Concorde a Tu-144 – jsou vystaveny na venkovní ploše a zájemce se dokonce může podívat až do kokpitu, a to i takových legend jako Junkers Ju-52 a Douglas DC-3 Dakota.

Nemalou část vnitřních sbírek – a podstatnou část venkovních – zaujímá i vojenská technika. Letadla, tanky, děla; a to od předválečných, přes druhoválečné německé, sovětské i americké; až po nedávnou minulost, zastoupenou například naším letounem Aero L-39 Albatros.

Toto periodikum je ale zaměřeno především na železnici – proto jsem si nechal na závěr pár řádků pro vystavené lokomotivy. Z více než dvou desítek jmenujme například z těch parních Bádenskou lokomotivu firmy Maffei z roku 1919, říšské lokomotivy třídy 41 z roku 1939 a třídy 50 z roku 1940. Z historických elektrických lokomotiv potom švýcarský Krokodil 142 82; rakouský Krokodil 1089.06; či německou posunovací lokomotivu třídy E 60. Říšská lokomotiva třídy 44 z roku 1939 je navíc volně přístupná.

Určitě si technické muzeum v Sinsheimu nenechte ujít! A to s celou rodinou – součástí jsou dětská hřiště a skluzavky, restaurace, obchod se suvenýry, modelová železnice – i kino 3D IMAX. A kdyby vám ve sbírce přece jen něco scházelo – můžete se přesunout zhruba 35 km do spřáteleného muzea ve Speyeru, kde můžete nalézt i hasičské automobily, sovětský raketoplán Buran nebo ponorku U9.

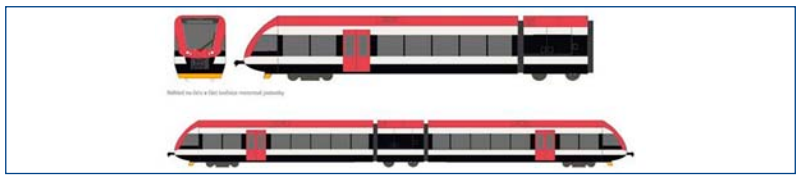
Další moderní vlaky, tentokrát pro jižní část Jihomoravského kraje

Provozní soubor JIH už má vybraného nového dopravce – společnost Arriva vlaky, která nasadí na jihu Moravy 13 nízkopodlažních jednotek s klimatizací. Dopravce Arriva podepsal s Jihomoravským kraje v úterý 27. června 2023 smlouvu na zajištění provozu vlaků. Cestující začne přepravovat od prosincové změny jízdních řádů 2024.

V jižní části regionu, kam spadají například linky S8 Břeclav–Znojmo (v letním období také rekreační spěšný vlak Brno–Břeclav–Znojmo–Šatov), S52 Zaječí–Hodonín, S91 Hodonín –Veselí nad Moravou–Vrbovce (v případě dohody se slovenským ministerstvem dopravy až do Myjavy), tak kraj od nového dopravce očekává lepší standard pro cestující.

D. Adamka a J. Crha stiskem ruky ztvrzují uzavření smlouvy

Při podpisu smlouvy J. Nálevka, D. Adamka a J. Crha



„Po nákupu vlaků MORAVIA pokračujeme ve zvyšování komfortu ve vlacích i v dalších částech kraje. Při uzavírání nové smlouvy jsme chtěli pro cestující zajistit vyšší kvalitu vlaků s klimatizací, bezbariérovostí nebo wifi připojením,“ řekl hejtman Jan Grolich.

„Zájem o provozování vlakové dopravy projevili tři dopravci. Po prozkoumání nabídek na kontrakt na 1,4 milionu kilometrů ročně vyšla jako nejvýhodnější pro kraj nabídka dopravce ARRIVA vlaky s.r.o. Roční náklady v cenové úrovni roku 2021 vycházejí bez nákladů na použití dopravní cesty na 231 milionů korun ročně. Výdaje z rozpočtu kraje však budou nižší o příjmy z prodeje jízdenek,“ uvedl náměstek hejtmana pro dopravu Jiří Crha a doplnil: ***„Rada kraje schválila finální znění smlouvy s Arrivou 14. června.“***

Vozidla Arrivy projdou před nasazením do provozu komplexní modernizací. Konkrétně na koleje vypraví nízkopodlažní klimatizované jednotky Stadler GTW 2/6 s kapacitou cca 100 míst sezení. Vozidla budou připravená i na instalaci jízdenkového prodejního automatu. ***–JMK–***

PĚTASEDMDESÁTILETÝ HURVÍNEK

V roce 1948 vyjel z bran Tatry Kopřivnice prototyp motorového vozu M 131.101, později známý pod přezdívkou Hurvínek. Ještě téhož roku byla zahájena sériová výroba, která pokračovala až do roku 1956. Výroba se postupně přesunula z Kopřivnice do Vagónky Tatra ve Studénce. Celkem bylo vyrobeno úctyhodných 549 vozů.

Stotřicetjednička byla vybavena vzduchem chlazeným dvanáctiválcem Tatra T 301 o výkonu 155 k při 1600 ot./min. (114 kW) odvozeným od motoru, kterým byly vybaveny legendární nákladní automobily Tatra 111. Přenos výkonu byl mechanický, velkoprostorový oddíl pro cestující nabízel 48 míst k sezení.

Motorové vozy M 131.1 opanovaly osobní dopravu na vedlejších tratích doslova od Chebu až po Čiernou nad Tisou. Výjimečně byly nasazovány i na rychlíkovou vozbu za chybějící vozy řady M 262.0. Často byly použity i při lehkém posunu. Ve své době patřily vůbec k nejspolehlivějším hnacím vozidlům. Mezi cestujícími i strojním personálem byly i přes velmi skromné vybavení oblíbeny. Sám pamatuji velký počet těchto motoráčků v pravidelném provozu. Zde se chci zmínit podrobněji o jednom – M 131.1463. V provozu byl od 2. 7. 1955 a celý svůj „provozní život“ setrval na jednom místě – ve strojové stanici Ždánice, patřící pod lokomotivní depo Břeclav. A tak celá léta spolehlivě sloužil na trati Čejč–Ždánice a Hodonín–Zaječí. To bylo zcela výjimečné. Hnací vozidla všech řad byly a jsou přemísťována mezi různými služebnami podle provozní potřeby dopravců. Dnes je spolu s prvním vozem této řady M 131.101 zařazen v parku historických vozidel Českých drah.

Lokálku Čejč–Ždánice, jejíž vznik se datuje rokem 1908, potkal bohužel stejný osud, jako jiné dráhy místního významu. V květnu 1998 zde skončila osobní doprava a rozhodnutím MD z října 2006 byl zrušen úsek Uhřice u Kyjova–Ždánice. Na drážním tělese byla následně vybudována cyklostezka. Zbývající část Čejč–Uhřice u Kyjova je v současnosti v majetku privátní firmy, která zde pořádá letní zážitkové jízdy.

Budiž i tyto řádky poklonou před prací konstruktérů a těch, kteří jejich myšlenky v našich lokomotivkách a vagónkách dokázali proměnit ve skutečnost. A také před strojvůdci a dílenským personálem, kteří se zasloužili o spolehlivou službu Hurvínků na našich kolejích.

Vladimír Selucký

Výlet vlakem se třemi neteřemi

Dobrý den vám všem v redakci, starší člověk rád vzpomíná....

Zavzpomínala jsem si i já včera (pršelo tu) na své kdysi časté cesty do Nitry k rodině a „položila“ to na papír.

Ovšem nevím, jestli článek otisknete – po přečtení vám bude jasné.

V pokladně jsme tyto případy kdysi museli taky řešit, a to „odhadem“, když např. babička jela s vnoučaty a o pravidlech tehdy ČSD neměla ani potuchy. To jen mně se to, jak už to bývá, málem vymstilo, ha!!!

Dodneška před očima však vidím ten nešťastný výraz naší nejmladší a její rozpřažené ruce!!!

No, doba pokročila a dnes už mají všechny tři své rodiny s dětmi.

Jedno ale zůstalo: tato nejmladší si tu jakousi poctivost nese s sebou stále.

Usmívám se...

Moc zdraví Hana Dostálová

■

V době, kdy byly naše holky malé, platilo tehdy ještě u ČSD pravidlo, že děti do 10 let jely za poloviční jízdné, jenže už od 10ti let ale za jízdné plné stejně jako dospělí a pak – tyto děti se už musely prokazovat svým vlastním průkazem totožnosti s fotografií a datem narození.

Na prázdniny jsem je téměř každoročně „dovážela“ a se třemi přestupy jsme pouze do jednoho vlaku z celé skoro čtyřhodinové cesty musely přikupovávat i rychlíkový příplatek (tehdy 16Kč/1ks) ale asi jen na hodinu a čtvrt, jinak jsme cestovali osobáky… Ty dlouhé cesty probíhaly podle pravidel tak, jak měly!

V době prázdnin u nás jsme vymýšleli různé aktivity… a jedny prázdniny nás čekal opět, ale jen krátký výlet vlakem, snad ani ne půlhodinová cesta.

Zakoupila jsem jízdenky, tehdy do okresního města, pro nejstarší neteř už samozřejmě za plné jízdné, ale protože prostřední neteř byla drobná a velmi útlá a své desáté narozeniny oslavila teprve před 14 dny (o prázdninách = v červenci), tak jsem jí koupila lístek ještě poloviční a poučuji ji, že 10 ještě nemá a po prázdninách půjde do 4. třídy. Na malý podvod přistoupila. Jenže ta nejmladší, skoro pětiletá, ale v kupé rozpačitě roztahuje ruce a ustaraně povídá: *„Prečo, já tomu vôbec nerozumiem!!!“*

Pro někoho humorná situace, já se však trpce, ale se strachem, jestli mi to stálo za to, pousmála!!! Průvodčí přišla na kontrolu v době, kdy tato „zapřená“ neteř stojí a vyklání se z okna, takže kontrolující vidí holčinu samá ruka, samá noha, a co čert nechtěl, na ty roky se opravdu a přímo jí ptá!!! Tázaná však ještě i přidává, že je tretiačka. Jízdenky jsem tehdy předkládala s velkými obavami, zda nás neprozradí ještě ta nejmladší. Ale vyšlo to, naštěstí mlčela!!!

Bylo to však pro mě i velké ponaučení, že ten strach , a jen pro pár peněz, nestojí vůbec za to. Víckrát se to proto už raději nestalo!!!

Dopisy v koši nekončí

Pane šéfredaktore,

chtěl bych Vám něco říci. To, co píšu, píšu proto, že bych to rád změnil. Mám bývalého zaměstnavatele rád a mrzí mne, když mne mí známí seznamují s různými zážitky až příkořími, které zažili ve vlaku nebo před jízdou. Dnes máme také Správu železnic a pokud něco nelze změnit, tak bych rád si přečetl jejich (ČD nebo SŽ) vyjádření. Hodně věcí nevím a třeba se dozvím argumenty, které pomohou, ať už mně nebo známým, kterým to řeknu. Ona ta zastávka Pyšely má ještě další absurdity, navíc, když třeba v Mirošovicích mají normální lavičky, kde voda dlouho nebo vlastně vůbec nestojí. Asi ještě vyfotím pár laviček v sousedních zastávkách a napíšu článek, nějak proč?

Celé to píšu proto, jestli byste odpovědi od ČD a SŽ urgovali, moc prosím, dokonce bych toužil po interview s člověkem, který pyšelské lavičky objednal či vyrobil a také odpověď od ČD, proč můžete kolo z půjčovny ČD zdarma přepravovat na tratích, kde půjčovny nejsou. Navíc ze stanice, kde je půjčovna, to na některé tratě odtamtud zdarma nejde. Z Berouna to jde jen do Prahy, kde půjčovna není (Smíchov zrušen, proč?), ale do Králova Dvora či Nižboru kolo z berounské půjčovny zdarma přepravit nejde.

Moc děkuji.

Petr Rádl

Poznámka redakce: *Samozřejmě se vždy snažíme, aby se dotazy čtenářů dostaly na odpovídající místo – jen odpovědi a jejich kvalitu zajistit nemůžeme.*

Pár poznámek k zamyšlení

V Obzoru 11 píše pan Miroslav Zikmund jak cestoval NAD přes polské Glucholazy (dříve pruské Ziegenhals) a přitom uvádí mizivou frekvenci, tím nadbíhá rušitelům vlaků. Myslím, že by redakce Obzoru neměla uveřejňovat informace v článcích o frekvenci ve vlacích či NAD, je to kontraproduktivní. Divím se panu Zikmundovi, který celý život pracoval v různých funkcích na dráze, že to píše. To si můžeme říkat v kuolárech, ale ne v tisku, který sledují i poslanci a kraje.

Dále mě udivuje, že pan Martínek neustále píše o trati kolem Louky u Litvínova, je toho z té oblasti už moc.

Zdraví ***Martin Kubík***

Něco z historie:

Probíral jsem se v době nemoci ve starých publikacích, které vydávala Správa Severozápadní dráhy v roce 1981. Zajímavý byl názor KSČ a vedení SZD pod vedením tehdejšího soudruha Vrabce. V článku o komunistickém puči v únoru 1948 se v publikaci rozepisují, že již 23. února 1948 začal komunistický puč na dráze (oni to tak tehdy samozřejme nenazývali), 24. února 1948 obsadili aktivní železničáři ministerstvo dopravy a donutili pod pohrůžkami násilím opustit budovu tehdejšího ministra Slováka Pietora, včetně jeho náměstků, jelikož podal 20. února 1948 společně s demokratickými ministry demisi prezidentovi Benešovi. Železničáři prakticky provedli převrat jako první již 24. února 1948. V jiné části publikace SZD se uvádí, jak v roce 1932 byl dosazen ministr železnic, který rušil železničářům definitivu a nařizoval propouštět železniční dělníky bez definitivy na dlažbu. Jeden úředník stavební správy z Loun byl vyhozen, ač měl rodinu a nemohl je uživit. Odvolal se a z ředitelství bylo jeho nadřízenému odpovězeno, že i tak má být propuštěn z nadbytečnosti, on přišel do drážního domku, který podpálil i s rodinou a uhořela celá rodina včetně dvou dětí. Vytváří to i paralelu, jak se dráha zachovává k propuštěným i nyní (mě třeba v roce 2010 vyrazili bez náhrady po 30 letech služby ze zdravotních důvodů, kdy mi noční zařídily diabetes).

Tehdejší ministr jako nyní nechal rušit tratě a rozrůstat automobilovou nákladní dopravu, když byl odvolán, již některé tratě nebyly obnoveny – viz Kuřim–Veverská Bytíška, Ondrášov–Dvorce atd.

I z komunistických (tehdy tendečních) publikací se dají dozvědět z dnešního jiného pohledu zajímavé informace, které byly doložené archivními značkami. Asi tak – nic nového pod sluncem. Dnešní kraj JMK je toho zářným příkladem. Zdá se mi, že dnešní Obzor si nechce nikoho rozzlobit, ani rušící kraje, tak se necháme v klidu zrušit.

Nebo byl v Obzoru č. 11 článek o trati Třemešná–Osoblaha, že to je jediná trať v provozu ČD s úzkým rozchodem, ČD však dělá vše proto, aby se jí zbavila, už i v poznámkách pod tratí je černá tečka, že tam neplatí slevy pro žáky a 65+. Takže je vyhnat do busů? Tito lidé právě nejvíc jezdí vlaky!

https://www.spravazeleznic.cz/…47b
https://www.spravazeleznic.cz/…08c

Objektivem dopisovatelů

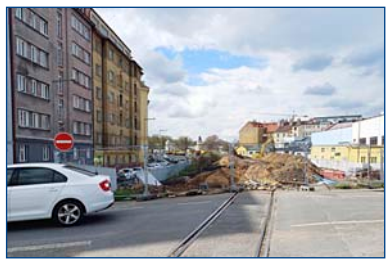
M 152.002 v žst. Praha-Krč předjíždí 3. 6. v 9:41 Os 9057 vedený Lok 754 031-3 (Brejle) se čtyřmi rekonstruovanými patrovými vozy vyrobenými v 70. letech v Bautzenu (Budyšín), tehdy Německá demokratická republika, vlaky jezdily odklonem přes Zahradní Město (DOZ)

• **V ŽST PRAHA-KRČ** čekal muzejní M 152.002 (majitel ČD Muzeum Lužná u Rakovníka) na volnou trať na žst. Praha-Braník, kde se 3. června konal tradiční Den dětí. Z důvodu zákazu jízd parních lokomotiv, který vydal Středočeský kraj a Praha, se parní jízdy nekonaly a byla zajištěna náhradní doprava. Je s podivem, že všechny provozní parní lokomotivy mají požární atest a přesto toto opatření státní správa trvale ignoruje.

Takže je požární atest drahá hloupost?! Kdo nám to vysvětlí?! Žst. Praha-Krč byla rekonstruována v roce 1963, původní výpravní budova Českých obchodních drah z roku 1882 stála naproti, při rekonstrukci došlo k zásadní přeložce trati úseku Krč–Vršovice, původní trať vedla přes Kunratický les lidově zvaný Krčský. Násep tratě částečně je patrný dosud. Viz jeden starší díl Cestujeme s Obzorem či průvodce po zrušených tratích na stránkách IDNES, kde jsem v roli průvodce.

https://www.idnes.cz/…rja

Martin Kubík



• **V SOUČASNÉ DOBĚ PROBÍHÁ** modernizace traťového úseku Praha Bubny–Výstaviště (zahájena v březnu letošního roku) v hodnotě zhruba 3 mld. Kč (dotace z Evropské unie činí 85 %), který bude zdvoukolejněn a elektrifikován, přičemž z velké části povede na nové mostní estakádě (náhrada původního náspu). Součástí této stavby je výstavba zastávky Praha-Výstaviště, nového terminálu Praha-Bubny u stanice metra C a v neposlední řadě zrušení frekventovaného železničního přejezdu se závorami v Bubenské ulici (na snímku ze dne 17. 4. 2023), kde vznikne mimoúrovňové křížení. Díky této investiční akci dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy a zlepšení propustnosti území v Praze 7.

Tomáš Martínek

FISAIC – filmaři se školili ve Strečně

Naši filmaři ze skupiny ČZS FISAIC se zúčastnili Letní filmové školy na Slovensku, ve Strečně, tradičně v Stredisku internátnej prípravy ŽSR v termínu od 19. do 22. května 2023. Výuka probíhala pod lektorským vedením režiséra Mgr. Ladislava Munka. Všechny zúčastněné ve škole přivítala Ing. Soňa Kubincová, prezidentka Slovenského zemského svazu FISAC, popřála všem hezký pobyt, mnoho tvůrčích nápadů a nabytí hodnotných vědomostí ve filmové škole. Lektor připravil pro filmaře výuku, která se soustředila na několik témat:

- *kompozice dialogu, snímání postav dialogu,*
- *filmová esej a její prvky,*
- *kameramanské cvičení,*
- *střih, nahrávání komentáře, výběr hudby, závěrečný mix,*
- *individuální konzultace a úpravy filmů.*

Česká skupina v rámci výuky natáčela během dvou dnů film Korálky, scénář a režie Ing. Jarmila Šmerhová, kamera Vladimír Přibyl, Eduard Pech, asistence Pavel Tobola. Filmaři při natáčení využili nádhernou přírodu okolí Váhu a hradu Strečno.

Během programu se také promítaly instruktážní a nově vzniklé filmy slovenských a českých filmařů FISAIC, doplněné hodnocením lektora.

Ing. Jarmila Šmerhová, *výkonná tajemnice ČZS FISAIC*

Filmaři při natáčení – zleva P. Tobola, E. Pech a V. Přibyl

…a při výuce

ZE SVĚTA

SBB posilují v nákladní dopravě

Švýcarské spolkové dráhy (SBB) konkretizují a posilují koncept „Suisse Cargo Logistics". Dceřiná akciová společnost SBB Cargo AG se vrací zpět do 100% vlastnictví koncernu SBB, když menšinový akcionář Swiss Combi prodává svůj 35% podíl zpět SBB a stává se strategickým partnerem. Novým členem představenstva státního koncernu SBB odpovědným za nákladní dopravu (a tedy šéfem SBB Cargo) je Alexander Muhm, dosavadní šéf SBB Immobilien.

Koncern SBB hodlá zjednodušit organizační strukturu SBB Cargo a připravit se na možnou federální podporu systému jednotlivých vozových zásilek. Ve společnosti Swiss Combi drží podíly Planzer Holding (40 %), Camion Transport (40 %), Galliker Holding (10 %), a Bertschi (10 %).

Podle SBB je systém jednotlivých vozových zásilek finančně neživotaschopný. To samé konstatoval Spolkový dopravní úřad v srpnu 2022. Švýcarská spolková rada předložila dvě varianty rámcových podmínek nákladní dopravy s pobídkami pro železniční cargo – buď podpořit jednotlivé vozové zásilky nebo otevření konkurence se silniční dopravou. Sektor se přiklání k první variantě, avšak s mnoha připomínkami.

ZDROJE:

https://news.sbb.ch/medien/artikel/123195/sbb-stellt-sich-fuer-den-gueterverkehr-der-zukunft-auf

https://www.railfreight.com/railfreight/2023/06/09/sbb-cargo-is-all-back-in-the-hands-of-the-swiss-government/

https://www.railfreight.com/policy/2023/02/16/swiss-single-wagonload-support-yes-but-says-rail-sector/

Doc. Dr. Roman Štěrba,
Foto: SBB

Nedostatek vozů mají i Rakouské dráhy

S nedostatkem provozuschopných vozů se potýkají nejen ČD, ale také Rakouské dráhy (ÖBB). Obdobně jako u nás je způsoben nedostatkem opravárenských kapacit a náhradních dílů. Vlaky IC tak velmi často jezdí bez vozů 1. třídy. V březnu si proto ÖBB pronajaly od Švýcarských drah (SBB) dva velkoprostorové vozy 1. třídy Apm, které jsou určeny pro vlaky IC Linz–Graz a Wien–Villach. Stejným vozem posilují SBB také nightjet Zürich–Wien.

Ze ***Schweizer Eisenbahn-Revue 5/23***
přeložil ***Martin Hájek***

Brennerský základní tunel bude dražší zhruba o jednu miliardu eur

(INNSBRUCK) Podle nových propočtů bude Brennerský základní tunel mezi Rakouskem a Itálií zhruba o jednu miliardu eur dražší, než se plánovalo. Společnost Brenner Base Tunnel Company (BBT SE) oznámila, že podle nových propočtů lze předpokládat celkové náklady na výstavbu nového tunelu na 10,5 miliardy eur. Nárůst v nákladech na nejdelší železniční tunel na světě je v podstatě způsoben dražšími stavebními materiály souvisejícími s inflací a zvýšenými cenami energií. Brennerský základní tunel je srdcem nového železničního spojení Mnichov–Verona, když vede mezi Innsbruckem (Rakousko) a Fortezzou (Itálie).

S železničním projektem se má nákladní doprava přes Alpy přesunout do značné míry ze silnice na železnici. Včetně stávajícího obchvatu Innsbrucku bude tunel dlouhý 64 kilometrů. Dokončení stavby bylo několikrát odloženo a nyní je naplánováno na rok 2032. Dosud bylo vyraženo 157 kilometrů z 230 kilometrů dlouhého tunelového systému – včetně všech zásobovacích tunelů.

Z ***Bahnblogstelle*** *připravil* ***sh***