



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Problémy řídicích vozů řady 80 - 30 Nefunkční dveře u Syslů

Když jsme před šesti lety rozpačitě přijali příchod řídicích vozů 80-30 (které dostaly přezdívku Sysel) do tehdejšího DKV Praha, byli jsme už poměrně dobře vybaveni informacemi o jejich dlouhodobě problémovém provozu. Poměrně záhy se začaly veškeré problémy těchto řídicích vozů odhalovat v plné nahotě. Když jsem psal tento článek v polovině měsíce února, měli jsme v nynějším RPP Praha bez výjimky všechny řídicí vozy odstaveny z provozu. V posledních dnech února byly do provozu vráceny, ale musí jezdit bez cestujících.

V průběhu provozu Syslů se nám skoro denně stávalo, že nástupní dveře pro cestující měly nejrůznější poruchy. Tu nereagovaly na pokyn k otevření, tam generovaly spoustu protichůdných hlášení o poruchách. Občas to bylo i s přerušením zelené linky. Ale nezdálo se, že by byla zelená linka uzavřena, jevíly se ve skutečnosti otevřené dveře stále strojvedoucímu jako uzavřené a zajištěné.

Bez problémů

Tato fakta mě a mé kolegy nenechávala chladnými, mnohokrát jsme urgovali tento nebezpečný technický stav. Opakovaně jsme si dopisovali se zaměstnanci generálního ředitelství, společně se zástupci Prezidia Federace strojvůdců iniciovali svolání technických schůzí k řešení tohoto tématu. S dvěma jako takovými se ale nic nestalo.

Na přelomu letošního ledna a února se dveře opět samovolně otevřely, zelená linka byla uzavřena. Důrazně jsme urgovali řešení tohoto problému. Krátce nato byl vydán pokyn k urychlenému přezkoušení a prověření stavu všech vstupních dveří na všech řídicích vozech. Dle našeho hořkého očekávání nebyly shledány žádné problémy a řídicí vozy byly krátce nato opět uvolněny do provozu.

Hýbající se ledy

Co ale železniční čert nechtěl - týden po této mimořádné technické prohlídce stavu dveří, kdy byly odborníky uznány jako bezproblémové, se opět samovolně otevřely. Opět jsme tedy urgovali řešení a uvažovali o oslovení Drážního úřadu ČR za účelem přezkoumání relevance platnosti vydaných průkazů způsobilosti pro tato vozidla. A ledy se pohnuly.

Do doby vyřešení tohoto stavu bylo všech šest pražských syslů dlouhodobě odstaveno z provozu. Byl tak dán další jasný impuls, že nikdo ze zainteresovaných se s tímto stavem

v žádném případě neohodlá smířit. Veškeré případy poruch byly zadokumentovány a archivovány, všichni zainteresovaní je mají plně k dispozici.

Vzhledem k nedostatku vhodných vozidel bylo na konci února rozhodnuto o uvolnění řídicích vozů do provozu, avšak do doby vyřešení dlouhodobě nebezpečného stavu dveří byla přijata opatření v podobě celkového znepřístupnění a provozu bez cestujících v těchto vozech.

Závěrem bych rád poděkoval prezidentovi FSČR Jaroslavu Vondrovicovi a viceprezidentovi FS Jaroslavu Vincourově za promptní urgence a řešení tohoto problému. Snad už nebudeme muset mít strach, že nám někdo za jízdy vypadne z vlaku.

Antonín Šehnal

Stanovisko Českých drah

Dočasné provozní omezení na řídicích vozech řady 961 bylo aplikováno na základě zjištění nestandardního a nepravdivě objevujícího se jevu na vlcích osobní dopravy, kdy za jízdy vlaku došlo u těchto vozů opakovaně k samovolnému uvolnění nástupních dveří. V současné době již máme navrženou technickou úpravu, která je posuzována z pozice Drážního úřadu. V okamžiku schválení technické změny ze strany Drážního úřadu bude neprodleně provedena fyzická aplikace na všech vozech. Termín odstranění předpokládáme do 31.3.2023.

Rádi bychom současně poděkovali jak zástupcům vedení Federace strojvedoucích, tak současně především strojvedoucím v pražské oblasti za jejich aktivní a vstřícný přístup s cílem eliminovat provozní dopady spojené s nasazením vozů ve stavu provozního omezení

Ředitel Odboru provozu osobní dopravy GR ČD
Tomáš Mohr

Ověřování umístění staničníku v žst. Pardubice není na žádost Federace strojvůdců! Zbytečný a nebezpečný provoz

V průběhu měsíce září 2022 se v modernizované železniční stanici Pardubice objevily staničníky na bránách trakčního vedení. Takové umístění tohoto návěstidla bylo v rozporu s aktuálně platnou legislativou, načež ostatně upozorňovali již pár dní po umístění těchto návěstidel i někteří naši členové.

Dne 14. října 2022 proběhlo se správou železnic jednání a jedním z témat bylo i umístění těchto návěstidel. V zápise z tohoto jednání je zaznamenáno jednoznačné a jednotné stanovisko Federace strojvůdců, sdružení Žesnad.cz i SVOD Bohemia, že uvedené umístění odmítají a jsou jednoznačně proti takovému umístění i možnosti změny předpisů, která by takovému umístění zmíněných návěstidel umožňovala.

V následné obsáhlé debatě došlo k přesnému definování důvodů, proč jsou všichni zúčastnění proti takovému řešení.

Tzv. ověřovací provoz

Nyní jsme se po cca pěti měsících dozvěděli, že tento nepatřičný stav, který je nadále v rozporu se současně platnou legislativou, byl místo uvedení

do řádného stavu na další měsíce dodatečně legalizován jakýmsi ověřovacím provozem. K tomu už všichni relevantní účastníci svůj postoj v minulosti vyjádřili.

Velice nešťastným a nepravdivým vyjádřením k zavedení ověřovacího provozu pak je tvrzení, že je zaveden na žádost Federace strojvůdců.

Federace strojvůdců skutečně v minulosti opakovaně upozorňovala na neviditelnost staničníků umístěných na betonových deskách na zemi, kterou jsou zarostlé trávou či zapadané sněhem nebo umístěné hluboko pod úroveň železničního svršku. Tento problém byl ale vyřešen instalací plechových desek se staničníky na samostatných sloupcích nebo na sloupech trakčního vedení v přesně definované výšce.

Betonové patníky

Federace strojvůdců se pak také negativně vyjadřovala k tomu, že na nově modernizovaných úsecích docházelo ke střídavému zřizování staničníků na plechových deskách (v optimální poloze) a také k novému zřizování betonových

patníků se všemi negativními vlastnostmi, které z toho plynou (špatná poloha, zarůstání vegetací atd.). Proto jsme se snažili zajistit pouze jednu možnost umístění těchto návěstidel, a to na plechových tabulích v dostatečné výšce.

Taktéž FSČR upozorňovala na fakt,



Ilustrační foto - wiki Foto Jindřich Běťák

že na jiných než hlavních kolejích se dnes běžně jezdí značně vyšší rychlostí než 40 km/h jako v minulosti, a proto by bylo třeba zajistit i u těchto kolejí umístění staničníků.

Snížení počtu FSČR nepožadovala

V žádném případě ale Federace strojvůdců České republiky nikdy nevyžadovala snížení počtu staničníků a jejich přemístění na brány trakčního vedení, aby byl jeden staničník v optimálních podmínkách pozorovatelný z celého nádraží.

Výše zmíněný ověřovací provoz proto považujeme za naprosto zbytečný a vzhledem ke zvolené lokalitě, kdy celé stanici Pardubice probíhá intenzivní stavební činnost za značně nebezpečných, protože tento odchýlný stav ještě dále odvádí pozornost již tak značně zatížených strojvedoucích, kteří musí vést vlaky ve velice náročných, provizorních a stále se měnících podmínkách staveniště.

David Votrubeck

Dohoda o stravném uzavřena

Poslední únorový den se v odpoledních hodinách podařilo uzavřít dohodu se zaměstnavatelem nad úpravou přílohy č. 4 PKS ČD a.s. na rok 2023, která stanoví výši stravného při pracovních cestách na území ČR a hodnotu stravenek při organizaci stravování.

Jsm rádi, že se podařilo najít shodu se zaměstnavatelem zejména při současné rekordní inflaci cen.

Bylo dohodnuto:

- hodnota stravenek u zaměstnání strojvedoucí se zvyšuje ze současných 120 Kč na 140 Kč, resp. ze 60 Kč na 70 Kč (bod 7, článek 1, příloha č. 4 PKS), hodnota poukázky se zvyšuje ze současných 44 Kč na 60 Kč v případě nároku při délce směny nad 12 hod. (bod 8, článek 1, Příloha č. 4 PKS).

Stravné při pracovních cestách na území ČR se upravuje:

- Jestliže trvá pracovní cesta 5 až 12 hodin ze současných 138 Kč na 153 Kč,

- trvá-li pracovní cesta déle než 12 hodin, nejvýše však 18 hodin zvyšuje se sazba ze současných 210 Kč na 236 Kč,

- trvá-li pracovní cesta déle než 18 hodin zvyšuje se stravné z 325 Kč na 367 Kč.

Uvedené sazby jsou přiznány v maximální výši současně platné vyhlášky o stravném.

Tato dohoda je sjednána formou 1. změny PKS ČD a.s. na rok 2023 a je platná od 1. dubna 2023.

Jaroslav Vincour

Projekt úseku Veleslavín - Ruzyně Trať na letiště



Správa železnic hledá projektanta pro část budoucí trati na letišti mezi pražskými stanicemi ve Veleslavíně a v Ruzyni. Chystaná modernizace výrazně změní jejich podobu, přínosem pro cestující bude také výstavba nové zastávky Praha-Liboc. Podobně jako v případě dalších úseků zde dojde k elektrizaci, zdvoukolejnění pak umožní zkrácení intervalu vlaků. Zrušení všech přejezdů přinese vyšší bezpečnost provozu a přispěje ke zvýšení traťové rychlosti. Zahájení samotných stavebních prací se předpokládá v roce 2025, přesná výše nákladů bude známa po dokončení projektové dokumentace.

Vítězný projektant vypracuje dokumentaci pro společné povolení. Stavba bude začínat v podzemní stanici Praha-Veleslavín, která bude přestupním bodem na metro a další spoje MHD.

Její podoba vzešla z mezinárodní architektonické soutěže. Nově vybudovaná zastávka Praha-Liboc bude umístěna mezi Brodeckou ulicí a ulicí U Prioru. Koncová stanice celého úseku v Ruzyni se pak přesune na opačnou stranu Drnovské ulice. Cestující zde získají snadný přestup mezi vlaky od Kladna a na letiště.

Na všechna nástupiště bude zajištěn bezbariérový přístup. Díky nástupišťům v normové výšce 550 mm nad kolejí získají cestující pohodlný nástup do moderních vlaků. Elektrizace celé trati do Kladna s odbočkou na letiště umožní snížení ekologické zátěže z železničního provozu. Elektrické soupravy navíc zajistí výrazně tišší provoz, v kombinaci s vybudováním protihlukových stěn se současně sníží hluková zátěž v okolí trati.

Text a foto(SŽ)

CDP Přerov řídí dopravu již sedmáct let Digitální řízení provozu vlaků

Před sedmácti lety uvedla firma AŽD Praha do provozu Centrální dispečerské pracoviště v Přerově. Bylo umístěno v bývalé budově ČSD Provozního oddělu v Přerově.

V Československu bylo uvedeno do provozu poprvé dispečerské řízení dopravy na trati Plzeň – Cheb v roce 1967. Tehdy to byla dodávka zařízení z bývalého Sovětského svazu. Pak dlouhá léta nebyla dispečerskému řízení železniční dopravy věnována pozornost. Výjimečně bylo dálkové zařízení nasazováno na jednotlivé odbočky ovládané z ústředního stavědla reléového zabezpečovacího zařízení.

Dalším nasazením dispečerského pracoviště bylo dálkové ovládní v úseku Praha - Kralupy nad Vltavou z ústředního stavědla v žst. Praha Holešovice vedené do provozu koncem 80. let dvacátého století. S ohledem na nasazenou techniku a konfiguraci jednotlivých stanic zde zůstali v provozu modři výpravčí, kteří byli přímo řízeni dispečerem. Nejednalo se dispečerské řízení v tom smyslu, jak ho známe dnes.

Téměř po 40 letech od nasazení prvního dispečerského stavědla v Plzni uvedla do provozu společnost AŽD Praha v roce 2006 pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) Centrální dispečerské pracoviště (CDP) v Přerově. V té době nebyla k dispozici vhodná budova a tak se první dispečerské pracoviště pro traťový úsek Přerov – Břeclav umístilo do stavebně upravených prostor v bývalé budově ČSD Provozního oddělu v Přerově. Později sem byl ještě zapojen traťový úsek Přerov (mimo) – Polanka nad Odrou. Následně SŽDC uvedla do provozu samostatnou budovu CDP Přerov. Dispečerské řízení umožňuje dálkové ovládní zabezpečovacího zařízení a informačních systémů (DOZ).

Dispečeré řídí vše

Rostoucí požadavky na provozovatele dráhy si vynutily náročnou techniku pro řízení provozu s efektivním velkoprostorovým řízením provozu. Nově vyvinutá špičková řídicí technika vede k optimálnímu využívání existující infrastruktury. Digitální zařízení umožňuje efektivní řešení dopravní situace v mimořádných situacích a nabídku okamžitých informací pro cestující.

Výpravčí zůstali pouze na nejdůležitějších nádražích na koridorových tratích. Jsou tam pro případ, že by došlo k výpadku centrálního řízení nebo pro případ předání na místní obsluhu při mimořádných situacích. Dispečeré kontrolují celou řízenou oblast a zodpovídají za bezpečnost a plynulost provozu. Mají k tomu zajištěny veškeré nezbytné technické prostředky. Zabezpečovací zařízení je informuje v každém okamžiku o momentální dopravní situaci v celém traťovém úseku. Dispečeré musí mít zkušenosti a znalosti o obsluze zabezpečovacích zařízení na trati i o řízení provozu. Na tratích řízených z CDP musí být vybudován, také rádiový komunikační systém GSM-R, aby měl dispečer CDP možnost přímého kontaktu se strojvedoucím jedoucího vlaku. Dispečerský systém je kladně přijímán strojvedoucími, kteří nemusí s vlakovými soupravami čekat u návěstidel zakazujících jízdu, poněvadž dispečer může dopravní situaci včas promyslet a v dostatečném předstihu rozhodnout.

Aby nebyl zahlcen

Řízený úsek by měl být tak velký, aby nedošlo k tomu, že pracovník, který ovládá jemu svěřený úsek, nebyl zahlcován velkým množstvím informací,

kteří je schopen spolehlivě zpracovat. Patří k nim například stavění vlakových cest, posunových cest a další úkony spojené s řízením provozu. Proto je u větších úseků možností rozdělení řízené oblasti na menší řízené podoblasti, každou obsluhuje jeden pracovník. Dispečer CDP má neustálý okamžitý přehled o aktuální dopravní situaci v jím řízené oblasti.

Řízení sledu vlaků, to znamená křížování a předjíždění, je možné provádět operativně, dle probíhající dopravní situace a tím předjít k mimořádným zastavením vlaku na trati nebo ve stanicích a případně eliminování zpoždění vlaků. V poslední době je tato výhoda narušována velkým množstvím výluk při modernizaci tratí. Snížením počtu řídicích pracovníků na trati je snížen počet možných chyb způsobených lidským faktorem. Naopak případné poruchy DOZ snižují schopnost operativního řízení železničního provozu. Proto jsou přenosové cesty zaokrouhovány několika cestami.

Zkušenosti z pracoviště CDP v Přerově ukazují, že naši dispečeré dokážou skvěle řídit dopravu (podobně jako letectví dispečeré) z jednoho centra. V Praze bylo vybudováno CDP na Balabence.

Text a foto Josef Schrötter



Pohled do jednoho z pracovišť CDP Přerov

Most pod Vyšehradem: další dopravní omezení

Železniční most pod Vyšehradem je na hranici své provozuschopnosti. Správa železnic proto v průběhu roku postupně přistoupí k nezbytným opatřením, která budou mít vliv na železniční provoz. Jako první začal v polovině ledna platit zákaz jízdy vlaků s více lokomotivami. Cílem dalších přijímaných opatření je udržet provoz na mostě v maximálně možném rozsahu, aniž by byla ohrožena bezpečnost. Současně Správa železnic podniká kroky ke zmírnění výhledového omezení pro nákladní dopravu.

Od poloviny února 2023 byla SŽ nucena přistoupit ke snížení třídy zatížení mostu z C3 na C2, to v konečném důsledku zamezí provozu nákladních vlaků. Počínaje rokem 2024 se traťová rychlost sníží na 20 km/h a na most nebudou moct vjet těžší drážní vozidla, zároveň bude po stávající konstrukci moct projíždět pouze jeden vlak. Celkové zatížení mostu se pro příští rok musí snížit na 60 procent současného rozsahu.

Pro trasování nákladní dopravy je v této části Prahy podstatný Branický most, s jehož opravou a zdvoukolejněním

úseku Branický most – Praha-Krč – Spořilov se začne letos. SŽ v nejbližších dnech vypíše tendr na zhotovitele stavby. Významným hlediskem hodnocení nabídek přitom bude zkrácení tzv. nickolejného provozu, tedy období, kdy po mostě vlaky jezdí nebudou. Průběh stavby i možnosti organizace provozu SŽ koordinuje se zástupci sdružení ŽESNAD.CZ, aby dopady na nákladní dopravu co nejvíce eliminovali.

Most prošel v posledních letech řadou podrobných průzkumů, byl podroben statickému přepočtu a diagnostiku doplnily také zatěžovací zkoušky. V reakci na výsledky přišla SŽ dohled nad mostem a zavedla od roku 2020 dlouhodobý monitoring. Konstrukce jsou trvale osazeny čidly, která průběžně sledují a vyhodnocují změny. SŽ plánuje ošetření kritických míst na mostovce a hlavních nosnicích. Stav jednotlivých částí však odpovídá jejich stáří, materiálu, konstrukčnímu řešení i provoznímu zatížení. Údržbou jej už nelze zvrátit. Se zavedenými opatřeními je provoz na mostě nadále bezpečný. (SŽ)

O jindřichohradeckou úzkokolejku se zajímá dopravce z Brna Rozjedou se vlaky v létě?

Už v létě by se podle MF Dnes na tratě jindřichohradecké úzkokolejky mohly vrátit vlaky. Jihočeskému hejtmánství se přihlásil dopravce, který chce obnovit jízdu pro turisty na této historické trati. Obec podělí trati to vítají a byly by rády, kdyby se opět povedlo zajistit spoje pro místní obyvatele, jimiž jezdí do škol a zaměstnání.

Pro spoustu lidí to bylo nemilým překvapením, když přestaly loni v říjnu na jindřichohradecké úzkokolejce jezdít vlaky. Důvodem byly finanční problémy dopravce a vlastníka kolejí – společnosti Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) – a jeho chybějící licence k provozu. Nyní se zdá, že by se minimálně v létě mohl alespoň turistický provoz na obou větvích obnovit. Jihočeskému hejtmánství se totiž přihlásil brněnský dopravce Gepard Express, který má zájem v jízdech na historické trati pokračovat.

„Jako firmě nám na tom záleží, stejně jako obcím nebo lidem, kteří u ní bydlí a využívají ji. Momentálně bude záležet na tom, jak se k našemu plánu postaví správní rada JHMD. Poslední jednání nám ale ukazují, že bychom se mohli na budoucím postupu domluvit,“ naznačuje MF Dnes brněnský

podnikatel a majitel Gepard Expressu Albert Fikáček.

Podle něj je nyní pravděpodobné, že společnost JHMD bude zakládat dceřinou společnost, která bude správcem infrastruktury, tedy železniční dráhy. Nově založená firma by měla být finančně způsobilá a do léta by tak zajistila potřebné podmínky k provozování dráhy.

„Tentokrát by ale firma JHMD nebyla dopravcem, nýbrž správcem infrastruktury. Pokud to skutečně bude platit, bude kraj u nás ochotný objednat dopravu,“ řekl deníku Fikáček.

Vozy od JHMD

Budoucnost provozu na tratích do Obrataně na Vysočině a do Nové Bystřice na Jindřichohradecku tak nyní závisí především na rozhodnutí předsedy správní rady JHMD Borise Čajánkovi.

„Je to stále v jeho kompetencích,

protože je nadále vlastníkem trati. Záleží jen na něm a akcionářích, zda pronajme koleje jinému dopravci, který by tam jezdil,“ připomíná náměstek jihočeského hejtmána pro dopravu Antonín Krák s tím, že kraj by o zajištění provozu měl zájem.

Redakce MF DNES se pokoušela zjistit i postoj Borise Čajánka, který ale na telefonáty nereagoval. Momentální situace ohledně obnovy provozu na dráze je podle ostatních účastníků velmi nadějná. Podmínkou však zůstává, aby všechny strany měly všechna potřebná povolení. To ale v případě JHMD neplatí.

„Nyní jsme držitelem licence dopravce a jsme také finančně způsobilí k provozu. Jedinou otázkou tak zůstává povolení k provozu na dráze, protože k ní nemáme právní vztah. Byla by to tedy otázka na JHMD a její dceřinou firmu. Podle mě by se všechny licence

Wifi u víc než 500 regionálních vlaků Síť je dostupnější

Během prosince dokončily České dráhy instalaci Wi-Fi palubní sítě do všech motorových jednotek Regionova, ve kterých tuto službu požadují objednatelé drážní dopravy. Snadný přístup k internetu tak denně nabízí několik tisíc spojů národního dopravce od mezistátních vlaků po vedlejší regionální dráhy.



„Více než 2 600 regionálních osobních vlaků dnes inzeruje přímo v jízdním řádu službu palubní sítě Wi-Fi. K tomu lze připočítat další stovky regionálních spojů, na kterých nyní nasazujeme vlaky vybavené palubní sítí Wi-Fi, aniž by byly v jízdním řádu speciálně označeny. Snadný přístup k internetu je jednou z nejčastěji požadovaných služeb mezi objednateli dopravy i mezi samotnými cestujícími. Koncem loňského roku jsme dokončili další z projektů, který tyto služby plošně rozšiřuje na území celé České republiky. Nyní disponuje Wi-Fi přes 500 vozidel vyhrazených pro regionální dopravu,“ říká náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Wi-Fi bylo dovybaveno celkem 131 jednotek Regionova, které jezdí v Královéhradeckém, Moravskoslezském, Pardubickém, Středočeském a Jihočeském kraji, v Praze a v Kraji Vysočina. Přímou v roce 2022 byla uskutečněna montáž Wi-Fi do 61 jednotek Regionova. Další zástavby byly realizovány

v roce 2021 a v předchozích obdobích. Služba byla v uplynulém období doplněna také do 82 jednotek CityElefant v Praze, Středočeském a Moravskoslezském kraji nebo do několika desítek řídicích a patrových vozů. Desítky nových vlaků jako jsou RegioPantery nebo RegioSharky jsou Wi-Fi sítí vybaveny už z výroby.

České dráhy tak nyní disponují pouze v regionální dopravě více než 500 elektrickými a motorovými jednotkami nebo motorovými a osobními vozy vybavenými palubní sítí Wi-Fi. Celkem to představuje více než 900 jednotlivých vozů.

Během roku 2023 dojde k plošnému rozšíření služby Wi-Fi na elektrifikovaných tratích na Vysočině a v Olomouckém kraji díky nasazení nových elektrických jednotek RegioPanter. Koncem roku se objeví další vlaky vybavené palubní Wi-Fi sítí i na neelektrifikovaných tratích díky motorovým jednotkám řady 847 od polského výrobce PESA.

(luc)

Očima Jana Kubeše



Ve stanici Ústí nad Labem je 23. února 2023 připraven k odjezdu rychlík Krušnohor - R 610, v jehož čele je lokomotiva Siemens-Vectron 193 684-8.

Foto Jan Kubeš

mělo podařit včas zajistit, ale bude záležet hlavně na nich, jak se k tomu postaví,“ doufá Fikáček.

Zároveň také počítá s tím, že by si vozový park na léto pronajal přímo od JHMD. „Možností je v tomto případě celá řada, ale pro věřitele, JHMD i pro nás je nejschůdnější variantou pronájem lokomotiv a vagonů přímo od nich i kvůli tomu, že zůstaly na trati. Pro náš provoz bychom využívali pouze lokomotivy TU47. V žádném případě nemáme zájem o jiné motorové vozy,“ říká majitel firmy Gepard Express.

Obce založily spolek

Do hledání možností, jak provoz na úzkokolejce obnovit, se nedávno zapojili také starostové měst a obcí ležících přímo na dráze. Společně založili spolek, který momentálně funguje jako prostředník v jednání mezi všemi stranami. Současnou iniciativu společnosti Gepard Express vítají a očekávají, že se podaří provoz pro turisty na letní sezonu zajistit.

„Pro nás je to pozitivní zpráva, protože o zajištění dopravce jsme chtěli usilovat. Díváme se i dál, chtěli bychom totiž pomocí dráhy zajistit i dopravní obslužnost. Za obce chceme dát dohromady návrh, jak by to mělo vypadat. Konkrétně si chceme vytyčit, které úseky by zajišťovala vlaková doprava a které autobusová, protože je nám jasné, že by kraj dopravu v plném rozsahu dotovat nechtěl,“ vysvětluje za spolek starosta Jindřichova Hradce Michal Kozár.

Zájem o pravidelnou dopravu ze strany obcí potvrzuje i náměstek Krák, podle něhož samy nemají ambice trať provozovat.

„Dopravní obslužnost by zde měla být určitě zachována. V tomto případě ji nahradily autobusy. Pokud starostům regionu chybí úzkokolejka jako turistický a historický fenomén, není zajištění jejího chodu otázkou pouze pro kraj,“ upozorňuje Krák.

Michal Bělský

Malý železniční pitaval Mojžíra Krejčířika, kniha první, kapitola 1

Zpráva o neštěstí ve Vranovicích (dokončení)

V pionýrských dobách železnice docházelo k nehodám, a to i v Čechách a na Moravě. K prvnímu velkému železničnímu incidentu u nás došlo 7. července roku 1839 ve Vranovicích na trati z Brna do Břeclavi, při zahájení pravidelných jízd pro veřejnost na této trase.

Porušením předpisů se Whalley dopustil přečinu proti bezpečnosti života a podle trestního zákona mu hrozil v případě, kdy došlo k těžkému zranění osob trest vězení od šesti měsíců do dvou let. Rozsudek nad Williamem Whalleyem však vídeňský magistrát nevynechal a trestní řízení proti němu zastavil. Vyšetřovatelům se totiž nepodařilo strojvedoucímu dokázat nedodržení předepsané rychlosti. Proti jeho vlastním tvrzení, že při vjezdu do zářezu před vranovickým nádražím rychlost patřičně snížil, stála jen nespolehlivá svědecktví cestujících a vlakového personálu. Jízda vlakem byla v té době ohromující událostí a těžko mohli vyšetřovatelé pod přísahou vyžadovat svědecktví, zda vlak jel rychlostí větší či menší než 15 km/h.

Přesto se však nabízí lákavá možnost se i po tak dlouhé době pokusit o zjištění, zda Whalley 7. července 1839 dodržel předepsanou rychlost 15 km/h při jízdě zářezem před vranovickým nádražím. Z údajů, které máme k dispozici, se totiž můžeme pokusit alespoň přibližně rekonstruovat jízdu třetího vlaku. Jestliže Whalley mohl zpozorovat vranovickou vodárnu na vzdálenost 380 m, pak byl v tomto okamžiku od posledního vozu předchozího vlaku při délce obou stojících vlaků 120 m vzdálen asi 260 m. Vřetenová brzda na tendru začala účinkovat nejdříve po ujetí dalších asi 100 m, takže účinná zábrzdná vzdálenost, potřebná pro zastavení těsně za posledním vozem předchozího vlaku, byla 160 metrů. Podle vzorců pro výpočet výchozí rychlosti vychází pro tuto zábrzdnu vzdálenost počáteční rychlost asi 30 km/h za předpokladu, že vlak měl hmotnost 72 t (z toho lokomotiva Gigant 14 t, tendr 8 t, deset vozů s cestujícími 50 t) a že brzděným vozidlem byl pouze tendr.

stanicí se Whalleyho vlak pohyboval na hranici. (či poněkud za ní) nejvyšší dovolené traťové rychlosti 32 km/h.

Pokud tedy jel Whalley rychlostí vyšší než 30 km/h, zjevně tím porušil instrukci, podle níž měl u sklonovníku na začátku zářezu snížit rychlost na 15 km/h. Zdá se, že brněnská policie při předběžném vyšetřování správně přičítala vinu na nehodě strojvedoucímu, který závčasou nezmínil chod svého stroje. William Whalley, i když vyvázl bez trestu, se již za řídicí páky lokomotiv Severní dráhy nevrátil. Ihned po nehodě jej ředitelství společnosti přeložilo jako zámečníka do strojních dílen ve Vídni a na rok 1840 s ním již neobnovilo smlouvu.

Čtyři opatření

Současně s trestním řízením proti Whalleymu probíhalo také úřední šetření ve zvláštní komisi tvořené zástupci dolnorakouské vlády, vrchního policejního ředitelství a vídeňského Polytechnického ústavu. Komise měla dva úkoly: jednak zjistit příčinu vranovického neštěstí, jednak navrhnout opatření, jež by podobným nehodám v budoucnu zabránila. Závěr z jednání komise zněl:

I když nedbalost strojvedoucího při řízení stroje má hlavní vinu na nehodě, vyplývá nicméně z vyšetřování, že nyní platné předpisy nejsou takové, aby s nimi úřady mohly být spokojeny.

Ředitelství Severní dráhy se však tomuto nařčení nadále bránilo s poukazem na to, že při dodržení vydaných předpisů by k nehodě nemohlo dojít. S tímto názorem však zásadně nesouhlasila dvorská kancelář. Její závěr zněl, že pouhé stanovení nejvyšších dovolených rychlostí nemůže být samo o sobě postačující k zamezení takových nehod, jakou byla ta vranovická. Právě

Jen troje nosítka

Strojvedoucí Whalley ovšem nebyl jediný, kdo onoho osudného dne zcela nedostál svým povinnostem. Ze zprávy komisaře Hohenwarta dvorské kanceláři vyplynul také nezodpovědný postup některých institucí při zabezpečování odvozu raněných ve Vídni. Vždyť po značném úsilí se podařilo zajistit jen troje nosítka pro nejlépe postižené až dvě hodiny po příjezdu vlaku s raněnými na vídeňské nádraží! Úřady obcházel hrůza při pomýšlení, jak by to při takovém šlendriánu dopadlo, kdyby došlo ke skutečně vážné nehodě. Z líknavosti a zanedbání nezbytných opatření k přepravě raněných bylo v první řadě obviněno okresní policejní ředitelství, v jehož obvodu se nacházelo nádraží Severní dráhy, včetně jeho šéfa, ředitele Nischera.

Ten se zúčastnil zahajovací jízdy jako host a hájil sebe i své podřízené svalováním viny na železnici. Bylo mu však vytýkáno, že si nezískal spolehlivé informace o počtu raněných. Bránil se, že v důsledku nepopsatelného zděšení a zmatku mezi cestujícími i železničním personálem uplynula dlouhá doba, než průvodčí otevřeli uzamčené dveře vozů jeho vlaku. Lékaři byli zaneprázdněni plněním svých povinností, a tak se nechal ujistit od železničního úředníka, jistého Goldschmieda, že jen čtyři cestující byli lehce raněni.

Policejní ředitel také popíral, že by jeho úředníci, konající službu na vídeňském nádraží, dostali při příjezdu prvního vlaku od něčoho příkaz obstarat čtyři až pět nosítek. Policejní komisař Gutwein tvrdil, že teprve po příjezdu vlaku s raněnými jej požádal náměstek ředitele Severní dráhy Oppenheimer, aby vyhotovil příkaz na nosítka pro Nemocnici milosrdných bratří, když je předtím železničním zaměstnancům odmítli v nemocnici vydat.

Z toho zcela jasně vyplývá, tvrdil policejní ředitel, že zaměstnanci železnice si přáli celou věc odbyť bez policejního zásahu. Snažili se nehodu líčit jako bezvýznamnou událost a o součinnost s policií požádali teprve tehdy, když nemocnice nevyhověla jejich požadavku na dodání nosítek.

Za hlavní příčinu nedostatečných opatření pro přepravu zraněných cestujících považoval proto policejní ředitel záměrné zkreslení informací ze strany železniční společnosti.

Policejní chyby

Jenže s takovým ospravedlněním dvorská kancelář příliš spokojena nebyla. Ve svých závěrech uváděla, že policejní úřady se nesmějí řídit podle názorů jiných, nýbrž se o všem přesvědčit a podle toho postupovat. Je sice pravda, že nehoda ve Vranovicích způsobila mezi cestujícími velký rozruch a zmatek, ale policie je zde právě od toho, aby v takových případech zasahovala a zjednávala pořádek a klid.

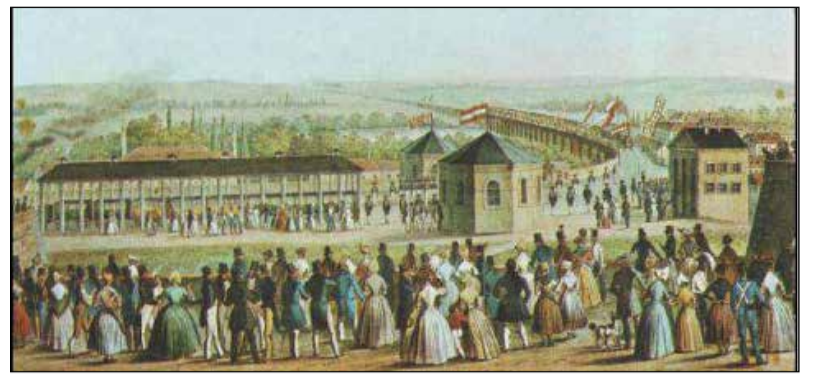
Spočívá-li omluva okresního policejního ředitele ve vzniklém zmatku, pak její vláda nemůže považovat za zcela ospravedlněného, že si ve Vranovicích neopatrili spolehlivé údaje o rozsahu nehody, nýbrž se spokojili s vágními, nezaručenými pověstmi.

Také jeho podřízení nebyli shledáni bez viny. Policejní úředníci se neměli uspokojit ujišťováním neznámého železničáře o malém rozsahu nehody, na jehož základě zanedbali nezbytná opatření. Prvním vlakem přijelo do Vídně více cestujících, kteří mohli poskytnout spolehlivější informace.

Zdá se tedy, že C. K. okresní policejní ředitelství o to příliš neusilovalo, takže nejednalo zcela v souladu se svými povinnostmi. V důsledku toho mu proto bude cestou vrchního policejního ředitelství udělena důtka, uzavřela dvorská kancelář.

Nemocnici nevyjímaje

Při vyšetřování se ukázalo, že bez viny nebyla ani nemocnice konventu milosrdných bratří. Výpovědi ve věci zajištění nosítek pro raněné však byly značně rozporné. Podle vyjádření vrchního lékaře se do nemocnice nejprve



Brno očekává slavnostní příjezd vlaků z Vídně.



Brněnské hlavní nádraží. Tehdy trať už dál nevedla.

dostavil úředník od železnice s požadavkem, aby nemocnice přijala šest až deset osob zraněných při železničním neštěstí, což mu bylo přislíbeno.

Krátkce před půlnocí se v nemocnici objevil policejní strážník a žádal šest nosítek pro dopravu raněných z nádraží do jejich domovů. Na to mu bylo sděleno, že v nemocnici jsou pouze dvoje nosítka, ale že jsou nějaká k dispozici také na policejním ředitelství. Strážník odpověděl, že o těch on není oprávněn rozhodovat a že si vyžádá další pokyny. Teprve v půl jedné si nosítka vyžádal policejní komisař a okamžitě je dostal k dispozici.

Akt dobré vůle

Ani ředitelství Severní dráhy nevyšlo z vyšetřování bez újmy. Protože z výpovědi vyplývalo, že se zaměstnanci železnice pokusili událost co nejvíce utajit, zahájilo vrchní policejní ředitelství ve Vídni proti ředitelství dráhy i konkrétním osobám úřední šetření pro zanedbání poskytnutí rychlé pomoci.

Navíc vláda uložila ředitelství Severní dráhy držet ve stanicích v pohotovosti dostatečné zásoby teplé vody a uhlí, aby vlak na nádražích neprodávávaly děle, než je pro doplnění vody a paliva nezbytné.

* Jízda z Vídně do Brna trvala 4 hodiny a 15 minut.

* Brno bylo jednou ze stanic první rakouské dráhy Vídeň – Bochnia (Polsko), která vedla Moravou (Břeclav, Přerov Ostrava) a počítalo se tak i s odbočkou na Brno.

* Stavba byla zahájena na jaře roku 1837. První vlak z Vídně do Břeclavi přijel 6. června 1839.

* Přeprava poštovních zásilek byla zahájena 2. října 1843.

Oním železničním úředníkem, který se krátce po příjezdu prvního vlaku objevil v nemocnici, byl staniční skladník Heinrich Götzl. Jeho líčení se však s výpovědi vrchního lékaře značně rozchází. Tvrdil totiž, že v nemocnici požadoval nejen nosítka, ale případně i několik lůžek pro zraněné. Když mu však vrchní lékař oznámil, že pro uložení raněných není v nemocnici místo, domáhal se Götzl alespoň nosítek. Jejich odeslání v počtu dvou kusů na nádraží mu vrchní lékař přislíbil, ale při příjezdu vlaku s raněnými nosítka na nádraží nebyla. Proto ředitel Oppenheimer poslal do nemocnice policejního strážníka, který se však také vrátil s nepořízenou. Strážník Johann Silber při vyšetřování tuto okolnost potvrdil. Uvedl, že písemný příkaz předal vrchnímu. Ten mu však sdělil, že nosítka jsou sice k dispozici, ale bez nosičů. Protože mu nosítka nevydali, strážník odešel.

Důtka vrchnímu lékaři

Mezi výpověďmi byly nesrovnalosti, ale vyšetřovatelé se jimi příliš nezabývali. Pro vládu byla věc jasná: vedoucí činitelé nemocnice nemohli popřít, že ve tři čtvrti na dvanáct dostali písemný policejní příkaz odeslat na nádraží nosítka. Ta však byla vydána až po intervenci policejního komisaře Guttweina ve dvě hodiny po půlnoci.

Potřeba nosítek byla z písemného a jasně znějícího příkazu známa a bez ohledu na údajnou poznámku strážníka Silbera, že dvoje nosítka nebudou postačovat měl konvent neprodleně alespoň ta-to dvoje nosítka na nádraží odeslat. Z vyšetřování tedy vyplývá, že konvent milosrdných bratří nejednal s takovou ochotou a účinností, kterou lze oprávněně požadovat od řádu, jehož hlavním posláním je zmírňovat lidské utrpení. Vrchní lékař konventu milosrdných bratří proto zasluhuje přísnou důtku, jež mu také bude ihned udělena, končila dvorská kancelář své šetření.

Třem lékařům a šesti ranhojičům, kteří obětavě poskytli pomoc raněným při nehodě a jejich přepravě, stejně jako císařskému komisaři Hohenwartovi, byly uděleny čestné dekrety. Manželce vranovického staničního asistenta Antocha, která se vyznamenala při ošetřování postižených, vyslovil moravský guvernér Ugarte pochvalné uznání (namísto peněžité odměny, navrhované krájským hejtmanem hrabětem z Bubna). Bylo však také třeba vyřadit nároky zraněných na odškodnění.

Vídeňský magistrát, který zastavil trestní stíhání strojvedoucího Whalleyho, odkázal postíženého na civilní soud. Ředitelství Severní dráhy však z obavy před soudními procesy, které by podniku nedělaly dobrou reklamu, nabídlo poškozeným ještě před podáním žaloby vyrovnání smírnou cestou. Valné shromáždění akcionářů Severní dráhy v březnu 1840 odsouhlasilo vyplacení mnohatisícových částek na odškodnění osob, těžce zraněných při neštěstí ve Vranovicích, ovšem jako akt dobré vůle, nikoliv jako přiznání viny železniční společnosti na nehodě.

Nebylo to poprvé

Vranovická nehoda nebyla prvním velkým neštěstím v dějinách železnic, jak se někdy uvádí. V Anglii došlo k řadě nehod, z nichž některé měly i smrtelné následky, již mnohem dříve. Na belgických železnicích během tříletého provozu od roku 1835 přišlo při nehodách o život devět osob (z toho tři cestující) a šest bylo zraněno.

Ale jsme-li u statistiky, pak je nutno říci, že ani na rakouských železnicích nebyla vranovická nehoda úplně první. K premiéře i když bez následků došlo při zahájení provozu na úseku z Vídně do Wagramu 6. ledna 1838, kdy při zpáteční jízdě lokomotiva Moravia s jedním vozem vykolejila na vídeňském nádraží.

Mojmír Krejčířik (foto archiv)

Pozvánka na Memoriál Břetislava Demela

Ve dnech 17. - 18. května se v České Třebové uskuteční již 15. ročník Memoriálu Břetislava Demela v kuželkách.

Na tomto turnaji opět vzpomene-
me na našeho kolegu, který tragicky
zahynul v žst. Moravany.

Přihlásit se můžete na adrese
poukova@dkv.cd.cz nebo na te-
lefonním čísle 725 266 029.
Občerstvení po celou dobu turnaje
zajištěno. Srdečně zvou a na všechny
se těší pořadatelé.

(red)



Společenská rubrika



Dne 31. ledna letošního roku ukončil svoji drážní kariéru, člen ZO FS Meziměstí, strojvůdce **Tonda Šibrava**. Svoji profesní dráhu zahájil v roce 1976 v dílnách LD Trutnov. V roce 1987 složil strojvůdčovské zkoušky a stal se pánem na lokomotivě. V roce 1999 přestoupil do depa Meziměstí a od roku 2007 až do letošního ledna pracoval pro CD Cargo-PJ Týniště nad Orlicí. Do zaslouženého důchodu mu přejeme hlavně hodně zdraví a spokojenosti. Kolegové ze ZO Meziměstí.
Foto Tomáš Ságner.

Dne 5. ledna oslavil 65. narozeniny trutnovský strojvůdce **Pavel Hůlek** z ZO FS Trutnov. Gratulujeme!

Dne 13. ledna oslavil 75. narozeniny staropacký strojvůdce a velký sportovec **Ondřej Hylmar** z ZO FS Trutnov. Vše nejlepší!

Dne 12. ledna oslavil **Roman Sasín** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let. Gratulujeme!

Dne 19. ledna oslavil 65 let **Jiří Asman** ze ZO FS Louny. Vše nejlepší!

Dne 22. ledna oslavil **Jaroslav Pudr** ze ZO FS Louny 75 let. Gratulujeme!

Dne 23. ledna oslavil 70 let **Josef Hejhal** ze ZO FS Louny. Hodně zdraví!



Dne 26. ledna oslavil 75 narozeniny trutnovský strojvůdce **Petr „Sob“ Sobotka**. Hodně zdraví! S oslavencem (uprostřed) jsme vyfotili další „ledňáky“ - vlevo **Sláva „Sokol“ GnoI** (28. ledna 76 roků), vpravo **Bob „Sněhulák“ Mlejnek** (21. ledna 67 roků).

Dne 27. ledna oslavil svou první „šedesátku“ kolega ze ZO Česká Třebová **Ludvík Pihák** (strojvůdce ČD). Dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.

Dne 28. ledna oslavil **Jiří Folvarčný** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let. Gratulujeme



30. ledna dosáhl svých 60. narozenin ještě stále sportovně a pracovně aktivní trutnovský strojvůdce **Jiří „Klokán“ Bouška**.

Do dalších let přejeme ortodoxnímu fanouškovi Bohemians koukatelný fotbal milovaného týmu, pevně zdraví, životní a pracovní pohodu, prostě ať se mu daří doma, v práci i na hřištích a v bílé stopě. Text a foto Brutus.

Dne 30. ledna oslavil **Jan Petr** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let. Gratulujeme!

V únoru oslavil své padesáté narozeniny dlouholetý člen ZO FS Tanvald a kolega **Jaroslav Fichtner**. Členové výboru i základní organizace mu přejí do dalších let hodně štěstí, pevně zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie.

Dne 7. února oslavil 50 let **Petr Kopecký** ze ZO FS Louny. Vše nejlepší!

Dne 25. února oslavil 65 let **Petr Svoboda** ze ZO FS Louny. Gratulujeme!



Dne 25. února oslavil náš druhý nejstarší jubilant krásnou metu „85 let“ kolega a „Pan Strojvůdce“ ze ZO Česká

Třebová **Jiří Luža**, také zvaný Káma. Tento Fíra byl a stále je velkým znalcem lokomotiv a do dnešního dne má v mysli velké množství schémat, o kterých jsme se na jeho oslavě několikrát ve velké srandě přesvědčili. Dodatečně blahopřejeme a přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a spokojenost v osobním životě. Přikládáme foto z oslavy.

Tři dny dělí od sebe oslava krásných 70. narozenin dvou kolegů mostecké organizace Federace strojvůdců, kteří si užívají zaslouženého odpočinku. Oslavou začal 26. února strojvůdce v. v. **Jiří Horák** a 1. března strojvůdce v. v. **Jaromír Roušavý**.

Oběma oslaveným přejeme hlavně zdraví a hodně životního optimismu. Výbor a členové ZO FS Most.

V březnu oslaví 50 let strojvůdce CD Cargo pan **Drieník Marek** ze ZO FS Valašské Meziříčí. Hodně zdraví, štěstí a osobní pohody přeje výbor a ostatní členové.

V březnu máme hned dva oslavence z Bohumína **Zbyhňeva Szebestu** a **Otmara Unucku**.

Hodně štěstí, pevně zdraví a mnoho dalších úspěšných let přejí kolegové z Bohumína.

Významné životní jubileum 90 let slaví náš bývalý kolega, emeritní strojvůdce pan **Jiří Pudil**. Gratulujeme a přejeme vše nejlepší, hodně štěstí, hlavně pevně zdraví, rodinnou pohodu, a ještě spoustu radosti ze života. To vše přejí kolegové z Telče.

Dne 1. března oslavil 55. narozeniny strojvůdce ČD pan **Vladimír Češka** a 21. března 75. narozeniny strojvůdce ve výslužbě pan **Arnošt Vavruška**, oba z chomutovské ZO. K těmto životním jubileím oběma přejí kamarádi a všichni členové ZO FS Chomutov mnoho zdraví, štěstí a spokojenosti.

Krásných 65 let se 1. března dožil kolega **Rudolf Kalousek** a 9. března též 65 let kolega **Lubomír Matějček**. Oběma do dalších let hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přejí kolegové ze ZO FS Letohrad.

Dne 7. března oslavil **Tomáš Krčil** ze ZO FS Ústí nad Labem 50 let. Gratulujeme!

Dne 7. března oslavil **Dušan Gergő** ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Hodně zdraví!

Dne 8. března oslavil **Martin Krupica** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let. Gratulujeme!

Dne 10. března oslavil

Vladimír Pytlík ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Vše nejlepší!

Dne 11. března oslavil své 55 narozeniny kolega **Vladimír Kulda** od Carga. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme, a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevně zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace Federace strojvůdců a všichni královéhradečtí kolegové.

12. března slaví padesáté narozeniny náš kolega **Jaroslav Bečka**, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk.

Dne 16. března oslavil **Zdeněk Kalous** ze ZO Děčín 65 let. Gratulujeme!

Dne 18. března oslavil **Rostislav Bareš** ze ZO 107 Ostrava Cargo 60 let. Hodně zdraví!

Dne 22. března oslaví nádherně kulantiny, a to přímo půlstoletí strojvůdce ČD Cargo a člen výboru ZO Most pan **Pavel Dohaninec**.

Pavlovi přejeme hodně šťastných kilometrů a štěstí v soukromém životě. Výbor, členové FS Most a ostatní kamarádi.

Dne 25. března oslavil **Jiří Kocurek** ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Gratulujeme!

Dne 25. března oslaví **Tomáš Kotlaba** 65 let a o den později, 26. března **Jiří Šimek** 75 let. Oba jsou ze ZO Děčín. Vše nejlepší!

Dne 27. března oslavil **Petr Klokner** 55 let a 29. března měl **Marian Gajdoš** 50 let. Oba jsou z ZO 107 Ostrava Cargo. Gratulujeme!

Dne 29. března oslaví **Jiří Fiveber** ze ZO Děčín 50 let. Hodně zdraví!

Dne 30. března oslaví **Jaroslav Malec** ze ZO Děčín 65 let. Gratulujeme

Opustili nás

Dne 14. ledna zemřel ve věku nedožitých 80 let náš kolega **Jan Pazourek** ze ZO FS Louny. Za ZO FS Louny výbor ZO.

Dne 13. února nás navždy opustil ve věku 71 let náš kolega a kamarád, strojvůdce turnovského depa ve výslužbě, pan **Jiří Sajbot**. Prosíme, kdo jste ho znali o tichou vzpomínku. Kolegové a kamarádi ze ZO FS Turnov.

