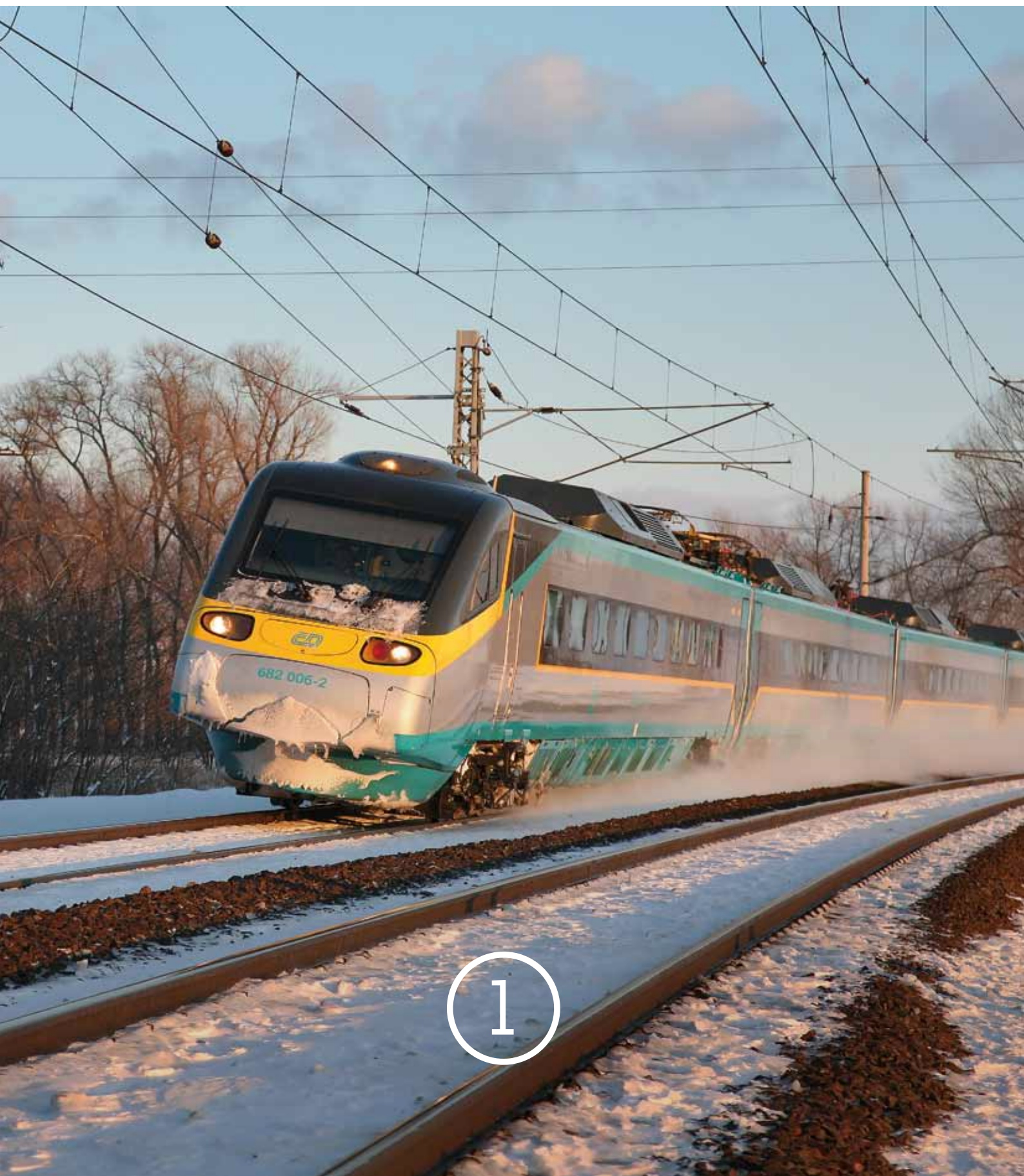


Železničář

3. LEDNA 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



1

- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem Odboru provozu osobní dopavy ČD Tomášem Mohrem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
60 let od zrození turbínové trakce v bývalém Československu
- 22–23 **Provoz a technika**
Technologie Innofreight u ČD Cargo
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Tereza Marková je jednou z mála žen, které usedají za pulty lokomotiv ČD.
- 26–27 **Zahraničí**
Společnost DB věnuje velkou pozornost ekologii, zejména ochraně klimatu.
- 30–32 **Historie**
Trať Semmeringu se nesmazatelně zapsala do historie železnic.
- 33–37 **Cestopis**
Transylvánie neboli Sedmihradsko patří k nejhezčím oblastem Rumunska.



TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Moderní elektrická jednotka SC Pendolino na spoji z Ostravy do Prahy vjíždí do stanice Velim.

Foto: Kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová



Autogen, prosím!

Systemový specialista pro opravy jednotek 680

S lednovým obrazem kalendáře ČD pro rok 2020 zahajujeme novou rubriku pojmenovanou stejně jako samotný kalendář – Hrdinové všedního dne. Jeho poselství je velmi jednoduché: zaměstnanci Českých drah jsou profesionálové minimálně tak jako lékaři, piloti, umělci a další profese, které obecně stavíme na společenský vrchol. Tento snímek, který přirovnává práci specialistů na jednotky Pendolino k soustředěnosti a preciznosti operatérů na sále, vznikl v hale libeňského depa v srpnu 2019. Pro dokreslení napjaté atmosféry byl kladen důraz na světelné podmínky, lampy evokující světla nad operačním stolem jsou ve skutečnosti silné reflektory sloužící pro nasvícení filmových scén. Hlavní postavou (na snímku stojící) je Jan Studeník, šéf týmu, díky kterému jsou Pendolina jedny z nejspolehlivějších vozidel ve flotile Českých drah.

SLOVO ÚVODEM



Václav Nebeský

Předseda představenstva
a generální ředitel ČD

Vážení čtenáři,

máme za sebou jednu z největších změn na české železnici. Na část tratí vyjeli alternativní dopravci, změnil se způsob odbavení zákazníků v některých regionech a my jezdíme na základě nových smluv s přísnými podmínkami pro dodržování vozby, čistoty i kvality služeb. Troufám si říct, že navzdory nové situaci jsme přechod na jízdní řád 2020 zvládli bez ztráty kytičky. A to především díky profesionalitě a nasazení našich zaměstnanců. Za to bych jim rád touto cestou poděkoval.

Teď je naším společným cílem maximálně plnit závazky plynoucí z kontraktů, které jsme uzavřeli s objednateli. Na rozdíl od minulosti jsou jich desítky a každý má jiné parametry. Jejich dodržování je pod drobnohledem veřejnosti i médií. Ještě stále slýchám názor, že jsme státem dotovaná organizace a na kvalitě výkonu nezáleží. Opak je však pravdou. Železniční doprava je dnes stejný byznys jako třeba výroba aut. Rozdíl je jen v tom, že my při svém podnikání musíme navíc vnímat to, že podle objednávky státu a krajů poskytujeme službu ve veřejném zájmu.

Abychom ji mohli vykonávat co nejlépe, potřebujeme dohnat historický dluh a dál masivně investovat do nových vozidel. Některé kraje pochopily, že se tato cesta vyplatí. Všichni už proto netrpělivě čekáme na dodávky desítek vlaků, které se pro nás vyrábějí a které postupně výrazně zlepší komfort cestování i podmínky práce našich zaměstnanců na dalších tratích na Vysočině, v Jihočeském, Karlovarském, Plzeňském nebo v Moravskoslezském kraji. První z nich dostaneme příští rok. Už letos ale zmodernizujeme více než stovky stávajících vozů a jednotek včetně prvních CityElefantů, které z velké části zajišťují příměstskou dopravu kolem Prahy.

Mou ambicí však je urychlit výběr dodavatelů a zahájit výrobu dalších nových vlaků. V tuto chvíli běží dvě zakázky na regionální vozidla a zakázka na vagonové vlaky. Máme již také uzavřené rámcové smlouvy na výrobu vlaků, stačí se tedy dohodnout s objednateli. Musíme je přesvědčit, že právě nová vozidla jsou sice o něco dražší, ale dlouhodobé řešení na třicet až padesát let. Investice do nich se vrátí v provozní spolehlivosti, v nižších nákladech na údržbu a opravy, ale především ve spokojenosti zákazníků.

A právě našim zákazníkům, ale také zaměstnancům i všem našim fanouškům bych rád popřál úspěšný rok 2020 a hodně šťastných kilometrů ve vlacích ČD.

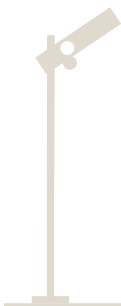


JAN STUDENÍK
systémový specialista
pro údržbu jednotek 680

U ČD pracuji od roku 1991. Už v dětství jsem se chtěl stát strojvedoucím, ale zjistil jsem, že opravování lokomotiv mě baví víc než je řídit. V roce 2002 jsem absolvoval stáž v servisním týmu firmy Alstom, která pro ČD vyrobila Pendolina. Má profesní kariéra je od té doby spojená s těmito stroji. Řídím tým údržby a oprav Pendolin a zkušenosti sbírám i sdílím také se zahraničními kolegy. Stále mne baví, že situace, které se zdají být slepou uličkou, umím překonat a dotáhnout práci do cíle. To mne udivuje a posiluje i po 30 letech.

Na Křivoklát vyrazila Šlechtična

Třetí adventní víkend patřil na trase z Prahy na Křivoklát parní trakci. České dráhy totiž vypravily po oba dva dny speciální historické vlaky v čele s lokomotivou 475.179, jíž se říká Šlechtična. Na hradě si mohli lidé užít kromě jarmarku s bohatým doprovodným programem i příjezd krále Přemysla Otakara II. s následnou královskou audiencí. Ředitel pražského Regionálního obchodního centra Českých drah Jakub Goliáš uvedl, že o jízdy parním vlakem byl po celý víkend mimořádný zájem a spoje byly zcela zaplněné. Zájemce neodradilo ani nevlídné, deštivé počasí, které oba víkendové dny panovalo. Vlaky po oba dny vyjžděly z pražského Smíchova krátce před půl desátou ráno a zamířily přes Beroun a Křivoklát až na konečnou do Rakovníka. Zpět vyrazily vpoledvečer. Na hrad Křivoklát o týden dříve vyjel zvláštní vlak ČD i z Plzně. Na palubě měl, kromě stovek cestujících a kapely, i čerty s andělem. Ti pak rozdávali dětem nadílku.



Mzdy u ČD narostou o 4,9 procenta

Od poloviny prosince loňského roku platí u Českých drah nová kolektivní smlouva, kterou podepsalo vedení společnosti se zástupci odborů. Díky ní zaměstnancům dopravy narostou tarifní mzdy o 4,9%. Podle Václava Nebeského, předsedy představenstva a generálního ředitele ČD, je výsledek jednání oboustranným kompromisem, který zaměstnancům zajišťuje sociální jistoty a pro společnost je ekonomicky únosný. Zároveň připomněl, že se zástupci odborů s managementem domluvili i na úpravách některých benefitů. Nově tak bude zaměstnavatel přispívat na stravenky 55 korun, tedy o pět korun více než loni. Dále se smluvní mzdy do limitu 60 tisíc zvednou minimálně o 3%, změní se kompenzace za obtížnost pracovního režimu – při výkonu složeném ze dvou směn s odpočinkem bude 250 korun a dále bude vyplácen příplatek ve výši 150 korun za každou odpracovanou směnu, v níž je začátek nebo konec směny v době mezi 22:00 a 5:30, aj.



Brněnské hlavní nádraží po roce opět v provozu

Po roce se v neděli 15. prosince na své trasy vrátila většina vlaků, které projíždějí nebo končí na brněnském hlavním nádraží. Dlouhodobou výlukou, kvůli které byla řada vlakových spojů odkloněna do jiných brněnských stanic, využil manažer infrastruktury k dokončení modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. I tak bude ve špičkách všedních dnů kapacita dopravní cesty úplně na hraně, neboť nádražím se plánuje průjezd až 670 vlaků. V některých případech mohou být mimo hlavní nádraží operativně odkloněny rychlíky od Ostravy přímo do Králova Pole a regionální spoje z Tišnova do Břeclavi přes Brno dolní nádraží. Na hlavním nádraží je nyní v odjezdové hale k dispozici větší počet osobních pokladen ČD. Vybavené jsou nejmodernější technikou jak pro personál, tak i samotné zákazníky. Ještě během ledna se plánuje přesun čekárny ČD Lounge do vhodnějších prostor na hlavním nádraží.





Domažlický přesmyk je hotov

Běžný provoz byl na začátku prosince zahájen na domažlické trati v železničním uzlu Plzeň. Ta je po rekonstrukci nově zdvoukolejněná. Cílem přestavby přesmyku bylo zrychlení vlaků ve směru z města dále do Domažlic a Bavorska. SŽDC nechala postavit a opravit pět mostů, naopak dva demontovala a přeložila zastávku Plzeň Skvrňany, jež má nově bezbariérový podchod. Při rekonstrukci bylo položeno 10 km kolejí, 40 km kabelů a postaveno zhruba 1,2 km protihlukových stěn. Na konci roku byla zprovozněna i nedaleká druhá kolej na trati do Chebu včetně nových návěstních kraců, trakčního vedení a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Třetí etapa rekonstrukce bude hotová letos na jaře.



České dráhy zrenovovaly 150 let starý exponát

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka se může pochlubit novým exponátem. Vlastní silou opravilo nákladní vůz řady ZI z roku 1862, který převezlo z někdejšího brněnského depa. Podle ředitele Centra historických vozidel Českých drah Miloslava Kothery se vozu dostalo kompletní opravy pojezdu a rekonstrukce skříně včetně výroby a dosazení budky brzdaře. Práce se uskutečnily od května do listopadu loňského roku. Vedení muzea předpokládá, že vůz veřejnosti představí s příchodem nové sezony, omezeně bude nasazován do souprav historických vlaků. V trendu rekonstrukcí železničních skvostů chce CHV dále pokračovat. Co má v plánu, ale zatím říci nechce. Oprava vyšla na necelých 600 tisíc korun, větší část nákladů ale byla kryta dotací z Ministerstva dopravy ČR z programu č. 127 66 Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017–2020.



Nejdůležitější spoje zůstaly

Nový jízdní řád 2020 zachovává na Slovensku všechny nejdůležitější vlakové spoje a přináší i nové. ZSSK zabezpečí i nadále pár railjetů z Bratislavy do Curychu, resp. Prahy či partnerský vlak Pendolino z Košic do Prahy. Cestující do Polska se mohou těšit na nový pár rychlíku Rozewie, který spojí Žilinu s přímořskou stanicí Gdynia Główna. Navíc se rozšíří provoz na lince Poprad-Tatry – Muszyna a EC Báthory z Budapešti a Bratislavy do Varšavy bude prodloužen až do běloruského Terespolu, odkud pojedou přípoj směrem Minsk a Moskva. Oblíbená služba Autovlak zůstane na vlacích R 614 a 615 Zepřín mezi Bratislavou a Humenným. V úseku Košice – Poprad-Tatry/Žilina zavedla ZSSK místo zrušených vlaků EN Bohemia dva nové vnitrostátní regionální rychlíky 765 a 766 Poráč.



Vlakem po letech znovu do Židlochovic

Po dlouhých čtyřiceti letech vyjely v neděli 15. prosince první pravidelné vlaky na obnovenou trať z Hrušovan u Brna do Židlochovic. Zhruba tříkilometrová trať prošla celkovou rekonstrukcí spojenou současně s elektrizací, což umožnilo zavedení přímých vlaků linky S3 v pravidelném intervalu z jihomoravské metropole Brna. Cestujícím ČD, které do Židlochovic zajíždí elektrickými jednotkami, slouží dnes dvě zbrusu nová nástupiště. Navíc je ve stanici umožněn bezbariérový přímý přestup na tamní regionální autobus, provozované v jihomoravském dopravním integrovaném systému. Provoz na odbočce z bývalé hlavní trati Severní dráhy císaře Ferdinanda, dnes prvního tranzitního železničního koridoru, začal v roce 1895. Projekt Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice spolufinancovala EU v rámci Operačního programu Doprava.



Zastávka v Chrástu se přesunula blíž

Zlepšení komfortu cestování přinesl zhruba 150 metrů dlouhý přesun zastávky Chrást u Plzně obec z oblouku do úseku s přímou kolejí. Díky tomu mohla SŽDC vybudovat zvýšené nástupiště v normové výšce 550 milimetrů nad kolejí. Součástí projektu bylo zřízení čekárny, bezbariérového přístupu, osvětlení nástupiště a přístupových prostorů. Obec pak u nově umístěné zastávky na vlastní náklady vybudovala parkoviště. Stavbaři odstranili nástupiště na původním místě, kromě demolice bývalého strážního domku opravili železniční svršek a směrovou a výškovou úpravu koleje. Samotná výstavba probíhala od loňského července, veřejnosti začala novinka sloužit v polovině prosince. Náklady dosáhly téměř 11 milionů korun.

SŽDC osadí 14 přejezdů kamerami, záznamy z nich předá policii

Na celkem 14 železničních přejezdech SŽDC instaluje nový kamerový systém. Záznamy z něj pak předá policii pro řešení případných přestupků na přejezdech s možností pokutovat neukázněné řidiče. Správce železnice si od toho slibuje výrazné zvýšení bezpečnosti. Jde o první centralizovanou instalaci tohoto systému. Dosud fungoval na přejezdu v Úvalech u Prahy, kde se po jeho instalaci snížil počet přestupků z 375 v roce 2017 na 131 v roce 2018. Kamery se objeví zejména na koridoru mezi Pardubicemi a Ostravou a na vybraných regionálních tratích, například Žďárec u Skutče – Svitavy. Instalace bude postupná a SŽDC s ní hodlá začít v první polovině roku 2020. Správa železnic rovněž hodlá s policií kooperovat při využívání nádražních budov policejními útvary. Spolupráci mezi SŽDC a policií zajišťuje memorandum, které 11. prosince podepsal generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda a policejní prezident Jan Švejdar.



System hospodaření s energiemi prokázal další zlepšování

ČD navštívili počátkem prosince auditoři společnosti Bureau Veritas ČR. Po roce opět prověřili systém managementu hospodaření s energiemi dle požadavků normy ISO 50001. Audit se uskutečnil na pracovištích Regionální správy majetku Brno, Oblastního centra údržby Východ, Zákaznického personálu v Ostravě a Pardubicích. Auditoři prověřovali i plnění systémových požadavků na Generálním ředitelství včetně přezkoumání spotřeby energií. Na závěrečném jednání za účasti ředitele odboru interního auditu a kontroly Antonína Hájka a ředitele kanceláře předsedy představenstva Milana Zdráhala zhodnotili průběh auditu. Ocenili práci energetického týmu ČD s tím, že stav ověřovaného systému je u firmy na vysoké úrovni, má účinný interní ověřovací mechanismus a v meziročním hodnocení vykazuje významné zlepšení. ČD v auditu obstály dobře, letos je však čeká další výzva. Tou je nutnost zajistit plnění i nových požadavků na systém hospodaření s energiemi, které vychází z nově vyšší revize certifikované normy ISO 50001.



Vlaky ČD vyjely do nového jízdního řádu bez potíží

Přechod na jízdní řád 2020 zvládly České dráhy bez větších problémů. V práci byly mimořádně desítky zaměstnanců navíc, aby se změna grafikonu odehrála k plné spokojenosti zákazníků. Firma obhájila 90% trhu osobní dopravy a její vlaky ujedou během platnosti nového grafikonu cca 122 milionů kilometrů. ČD se v novém jízdním řádu zaměřují na rozšíření nabídky služeb. Pojede více spojů s možností připojit se k wi-fi. Nově je jich téměř tisícovka denně a další přibudou během platnosti jízdního řádu. Jedná se o dálkové i regionální vlaky. „Ve všech vlacích s průvodčím umožníme platbu kartami, což je další krok ke zjednodušení odbavení zákazníků,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský. Rozšíří se i přeprava jízdních kol, nově ji nabídne 6 491 vlaků denně. Celkem je v JŘ 2020 zavedeno 8 563 vlaků. V průměru tak každý den ČD vypraví 6 854 spojů. Dopravce počítá s modernizací více než stovky vozů a jednotek včetně prvních CityElefantů, jezdících zejména kolem Prahy.



Základem železnice jsou provozní zaměstnanci

Profese strojvedoucího má nezastupitelnou roli, protože bez nich vlaky jednoduše nevyjedou a systém základní dopravní obslužnosti bez železnice přestane fungovat. K důležitým složkám patří i dispečeré, kteří jsou nedílnou součástí řízení provozu, a navíc jakousi první pomocnou rukou pro zaměstnance provozu. Nejen o strojvedoucích a dispečerech, ale o celkové provozní problematice Českých drah jsme hovořili s ředitelem Odboru provozu osobní dopravy Tomášem Mohrem.

Martin Harák | Foto: autor

Jaká je momentálně situace v početním stavu strojvedoucích Českých drah? Nebudou firmě chybět například s nástupem nového jízdního řádu?

Zajištění personálního obsazení objednaných výkonů od jednotlivých krajů či ministerstva dopravy, včetně výkonů vyvolaných provozní operativou, je každodenní povinností úseku provozu.

K tomu, abychom dostali všem současným smluvním závazkům, potřebujeme v ideálním stavu 3 613 strojvedoucích. Současně je nutné podotknout, že dosažení ideálního stavu je dlouhodobý proces, kde trvale evidujeme podstav strojvedoucích. Společnost České dráhy v důsledku liberalizace trhu přišla o zhruba pět procent výkonů, což se logicky pozitivně odrazilo v personálním stavu strojvedoucích. A to i navzdory skutečnosti,

že zbývající objednatelé své požadavky na dopravní výkony pro jízdní řád 2020 navýšili. I v novém jízdním řádu evidujeme určitý podstav strojvedoucích, nicméně to neohroží plnění závazků vyplývajících z nově uzavřených smluv. Výcvik nových strojvedoucích se odehrává kontinuálně a momentálně se v přípravě nachází 245 našich nových kolegů, případně i kolegyň. Ač se může zdát, že toto číslo je poměrně vysoké, tak opak je

pravdou. Ne všichni uchazeči úspěšně absolvují potřebné zkoušky a nemalou roli hraje také vysoká věková struktura této profese. S touto skutečností je nezbytné počítat při posuzování dostatečného počtu strojvedoucích. Je fakt, že dříve strojvedoucí měli své postavení na trhu práce jisté a také toto zaměstnání mělo určitou prestiž. Dnes je bohužel na tuto profesi poněkud jiný náhled, což mě osobně velice mrzí. Tato profese má přitom svým charakterem nezastupitelnou roli v sektoru dopravy. Její význam a zodpovědnost jsou nadále nezpochybnitelné, protože bez strojvedoucího vlak nepojede a systém základní dopravní obslužnosti bez železniční dopravy přestane fungovat.

Když už jsme u strojvedoucích – má firma dostatek nových kandidátů? V čele lokomotiv či jednotek je v poslední době vidět poměrně dost mladých tváří...

Jak jsem již uvedl, v přípravě kurzu máme celou řadu nových zájemců, byť výcvik každého z nich trvá až devět měsíců. Kandidátů na funkci strojvedoucí je ale i tak bohužel nedostatek. České dráhy mají velké množství strojvedoucích, kteří v roce 2020 dosáhli nároku na řádný odchod do důchodu, a protože výcvik nových strojvedoucích trvá poměrně dlouho, tak je takzvaná přirozená obměna pomalá. Nelze dlouhodobě počítat s tím, že tito strojvedoucí budou takzvaně přesluhovat, protože každý má nárok na odchod do důchodu a dost lidí jej také využívá. V každém případě strojvedoucí, který se rozhodne pokračovat, i když by mohl odejít na zasloužený odpočinek, má moje velké uznání a vážím si jeho přístupu k této profesi. Pomalou přirozenou obnovu se snažíme kompenzovat například i tím, že do výcviku strojvedoucích zařazujeme výcvik na trenažérech, a zároveň se snažíme výcvikový a zkušební řád aktualizovat tak, aby byl co nejvíce efektivní. Nemalou překážkou pro získávání nových strojvedoucích je ovšem to, že získání licence strojvedoucího není pro uchazeče úplně jednoduché.

Možná je veřejným tajemstvím, že se již několik strojvedoucích, kteří odešli od Českých drah k soukromým firmám, vrátilo zpět do naší společnosti. Jaké máte zkušenosti s těmito zaměstnanci? Vítáte je zpět s otevřenou náručí?

Každý má právo vyzkoušet více zaměstnavatelů. Pokud se takový strojvedoucí rozhodne po odchodu z naší firmy vrátit zpět, tak mu určitě nebráníme jen kvůli tomu, že pracoval u konkurenční osobní či nákladní dopravní společnosti. Pokud zaměstnanec ke konkurenční společnosti

odešel a měl s Českými drahami vyrovnány veškeré své závazky, plnil si své pracovní povinnosti v souladu s platnou legislativou a během svého působení mimo naši společnost neztratil předpoklady pro výkon pracovní činnosti strojvedoucího – třeba zdravotní způsobilost, tak není důvod, abychom jej nepřijali zpět. Za každého zkušeného strojvedoucího jsme velice rádi, a o takového zaměstnance jednoznačně stojíme. A jak se říká, na všem negativním se má hledat něco pozitivního. Právě skutečnost, že se leckterí strojvedoucí chtějí vrátit, ukazuje to, že pracovní podmínky, poskytované benefity a také sestavování jednotlivých turnusů nejsou u Českých drah v porovnání s konkurenčními společnostmi nijak špatné! Byť se třeba v médiích objevují informace, že konkurenční společnosti nabízejí lepší podmínky...

Každý má právo vyzkoušet více zaměstnavatelů. Pokud se takový strojvedoucí rozhodne po odchodu z naší firmy vrátit zpět, tak mu určitě nebráníme jen kvůli tomu, že pracoval u konkurenční osobní či nákladní dopravní společnosti.

Ve vaší gesci je i dispečerský aparát. Snažte se něco udělat pro to, aby vaši lidé, kteří jsou zpravidla silně pracovní zatížení, „nevyhořeli“, a tím se nesnížily jejich komunikační schopnosti?

Tato problematika patří mezi jednu z priorit vedení odboru provozu. Jelikož se celkově jedná o jednadředesát zaměstnanců pracujících na jednom z našich čtyř dispečinků – máme jeden síťový a tři regionální dispečinky, je zajištění motivace a nevyhoření těchto zaměstnanců poměrně náročné.

Ačkoliv ještě nejsou odladěny všechny detaily, tak mohu prozradit, že pro všechny pracovníky dispečinku momentálně připravujeme školení zaměřené na komunikační dovednosti. V listopadu loňského roku jsme pro ně připravili akční teambuilding. A protože na něj byl ze strany zaměstnanců pozitivní ohlas, budeme v obdobných aktivitách pokračovat i v budoucnu.

Velkou bolestí včasnosti osobní i nákladní dopravy jsou pomalé jízdy a trvalé omezení rychlosti na leckterých tratích v majetku SŽDC, což zatěžuje nejen zákazníky Českých drah, ale pochopitelně i provozní personál, strojvedoucí a dispečery nevyjímaje. Vzpomeňme třeba nedávné vykolejení vlaku na Chebsku. Snažte se s manažerem infrastruktury dojit k nějakému konsenzu, aby se tyto situace neopakovaly?

Dnes je již obecně známo, že Správa železniční dopravní cesty na trati u Plané u Mariánských Lázní zrušila takzvanou pomalou jízdu a traťovou rychlost omezila trvale. Na jedné straně panují názory, že tento krok de facto vedl ke snížení informovanosti strojvedoucích o nové povolené rychlosti, jelikož přestali být informováni o omezení traťové rychlosti písemným rozka-



zem, a na straně druhé se SŽDC brání tím, že neexistuje žádný relevantní důvod, proč by traťová rychlost měla být dlouhodobě v režimu pomalé jízdy. Z hlediska provozu osobní dopavy je nezbytné se na tuto problematiku podívat ve vztahu k tabulkám traťových poměrů, které jsou do dnešní doby vydávány v tištěné podobě a ve formátu třinácti tabulek. Avizované zjednodušení vydávání TTP ze strany SŽDC velmi vítáme, jelikož nově budou mít strojvedoucí nejdůležitější údaje o trati v tabulce jedné a potřebné informace budou tedy výrazně přehlednější a dostupnější. Naší prioritní snahou je dohoda se SŽDC o vydávání TTP také v elektronickém, strojově čitelném formátu. Jsme připraveni tyto elektronické tabulky implementovat do naší chystané aplikace ETD (elektronický jízdni řád) tak, aby měl strojvedoucí nejdůležitější informace o poježděné trati zobrazené ve služebních tabletech zároveň s jízdni řádem. Podle dosavadních informací ze strany SŽDC by to mělo být reálné, což je pozitivní zpráva. ○

TOMÁŠ MOHR

Po absolvování studia v oboru Technologie řízení dopavy na Univerzitě Jana Pernera v Pardubicích nastoupil v červnu 2005 na tehdejší Odbor strategie a informatiky Českých drah. Stal se vedoucím oddělení projektů a stál za všemi projekty nákupu hnacích vozidel s dotační podporou. Následně prošel několika odbory a posty od projektové kanceláře, provozu osobní dopavy, kanceláře výkonného ředitele pro marketing a produkty přes Odbor investic, kanceláře místopředsedy představenstva až po Odbor kolejových vozidel, kde od února 2017 nastoupil na post zástupce ředitele pro řízení provozu a ekonomiky. V rámci transformace úseku kolejových vozidel byl jmenován ředitelem Odboru provozu kolejových vozidel, a následně byl po sloučení provozu kolejových vozidel a dispečerského aparátu od 1. 10. 2018 jmenován ředitelem Odboru provozu osobní dopavy.



České dráhy uzavřely další smlouvy s kraji

Národní dopravce zajistí i v následujících letech většinu výkonů v regionální dopravě. Zástupci krajů uzavřeli s ČD smlouvy vždy na několik let. Naposledy se v polovině prosince podepisovalo s kraji Ústeckým, Libereckým, Plzeňským, Zlínským a hlavním městem Prahou.

Josef Holek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Nový jízdní řád, platný od poloviny prosince loňského roku, změnil poměry v regionální železniční dopravě. České dráhy však svou dominantní pozici obhájily, přičemž soukromým dopravcům musí přenechat jen zhruba 5 procent objemu zakázek. Zástupci ČD spolu s vedením samospráv spolupráci potvrdili podpisy smluv v krajích Ústeckém, Libereckém, Plzeňském, Zlínském a s hlavním městem Prahou. V ostatních krajích se podepisovalo v průběhu uplynulého roku.

Nasazujeme moderní vozidla

S Ústeckým krajem podepsali zástupci ČD hned pět kontraktů. „Vyjednávání bylo náročné. Ilustruje to počet dojednaných smluv, ke kterým jsme museli připravit také speciální nabídky,“ sdělil Václav Nebeský, předseda představenstva a generální ředitel ČD. „V konkurenci jsme uspěli a v příštích letech zajistíme v regionu 80 % výkonů osobní dopravy.“ ČD na Ústecku denně vypravují v průměru 672 vlaků, které ročně ujedou přibližně 6,1 milionu km.

V jednání je ještě dodatek ke stávající, tedy šesté smlouvě zahrnující provoz moderních elektrických jednotek RegioPanter

financovaných z regionálních operačních fondů EU, které jezdí na páteřní trase Děčín – Ústí nad Labem – Kadaň. „Dodatek předpokládá další dobu provozu na pět let,“ doplnil místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Raдек Dvořák. Objem provozních výkonů činí 1,9 mil. vlkm ročně. ČD na Ústecku nasazují především moderní a modernizované soupravy – jednotky RegioPanter, CityElefant nebo RegioShark.

Na Liberecku ČD obslouží tři provozní soubory, přičemž v období platnosti současného jízdního řádu ujedou 981 milionů vlkm. ročně, z toho 1,493 mil. na Jizersko-horské železnici. V grafikonu 2019 absolvovaly regionální spoje ČD 3,867 mil. vlkm. Pokles výkonů nastal na linkách Liberec – Semily, Tanvald – Železný Brod a Stará Paka – Lomnice nad Popelkou, kde spoje zajišťuje jiný dopravce.

V regionu například nově vzniklo přímé spojení osobními vlaky mezi Mladou Boleslaví hl.n. a Rumburkem ve dvouhodinovém taktu (dosud jen Mladá Boleslav – Svor). Na základě požadavku kraje se změnilo řazení na trati o8o – motorové jednotky ř. 814 byly nahrazeny vozy ř. 843. Kvůli změně dopravce na vlcích dálkové dopravy z Prahy do Tanvaldu už ČD neprovozují přímé spojení Prahy s Harrachovem.

Miliardové investice

S Plzeňským krajem jsou smlouvy podepsané na tři roky. A i tady se muselo podepisovat více smluv. „Tu s největším rozsa-

hem provozu během příštích tří let garantující dopravu na většině tratí v regionu,“ upřesnil Václav Nebeský a připomněl i další kontrakty získané v Plzeňském kraji: České dráhy zde uspěly v soutěži na provoz linky P2 Klatovy – Plzeň – Rokycany – Středočeský kraj, kde ČD nasadí od jízdního řádu 2022 jedenáct nových, elektrických jednotek RegioPanter. „Podle dvou stávajících smluv zajišťujeme nyní a také v příštích letech nadále zajistíme provoz jednotek RegioPanter na lince P1 Jih z Plzně do Horažďovic předměstí a motorových jednotek RegioShark z Plzně do Domažlic. V průběhu roku 2021 nasadíme další čtyři Pantery na linku P1 Západ z Plzně do Plané u Mariánských Lázní a dál směrem do Karlových Varů. I v tomto případě půjde o zcela nové, bezbariérové elektrické vlaky s klimatizací a s wi-fi.“

Podle nedávno uzavřených kontraktů ujedou osobní a spěšné vlaky největšího českého dopravce za tři roky v Plzeňském kraji přibližně 12 milionů kilometrů na 15 různých linkách nebo jejich částech. Objem dopravy bude v prvních dvou letech 4,15 milionu vlkm., v posledním roce se zahájením platnosti nových kontraktů s novými vlaky poklesne roz-

Plzeňský kraj
Vybrané spoje linky R16 (spěšné vlaky a rychlíky) v úseku Rokycany – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín
Linka P1 západ v úseku Plzeň – Planá u Mar. Lázní – hranice kraje (do konce JŘ 2021)
Linka P2 v úseku hranice kraje – Kařez – Rokycany – Plzeň – Klatovy (do konce JŘ 2021)
vybrané spoje v úseku Plzeň – Nýřany
Linka P4 Plzeň – Žihle
Linka P11 Horažďovice předměstí – Klatovy
Linka P13 Plzeň – Bezručice
Linka P21 Rokycany – Nezvěstice s vedením vybraných spojů do/z Plzně
Linka P22 Plzeň – Radnice
Linka P23 Klatovy – Domažlice
Linka P24 Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín
Linka P31 Nýřany – Heřmanova Huť
Linka P32 Staňkov – Poběžovice
Linka P33 Domažlice – Planá u Mar. Lázní
linka P34 Domažlice – Česká Kubice st.hr. – (Furth im Wald)

Zlínský kraj
Provozní soubor A: vlakové spoje Otrokovice – Zlín – Vizovice, Kroměříž – Zlín – Vizovice, Veselí nad Moravou – Otrokovice – Hulín, Přerov – Zlín, Otrokovice – Hodonín, Hodonín – Přerov
Provozní soubor C: linka Přerov – Břeclav
Provozní soubor D: tratě č. 303 Kojetín – Valašské Meziříčí, č. 281 Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a č. 305 Kroměříž – Zborovice

Soutěž Železničáře

Každý měsíc vám na tomto místě přineseme pravidelnou soutěž o zajímavé ceny.

Otázka na měsíc leden zní:

Jaká je maximální provozní rychlost motorové lokomotivy řady T 466.0 Pilštyk?

Své odpovědi nám zasílejte do **31. ledna** na adresu zeleznicar@cd.cz.
Výherce získá model lokomotivy T 466.0 ve velikosti TT (1:120) od firmy MTB.



sah dopravy podle této smlouvy na 3,36 milionu vlkm. „ČD v Plzeňském kraji již nyní nasazují moderní vlaky v hodnotě přes 1,5 miliardy korun. Další nová vozidla za více než 1,5 miliardy korun jsou ve výrobě,“ doplnil náměstek Dvořák.

Zlín i Praha

Desetiletý kontrakt podepsal Václav Nebeský také s hejtmanem Zlínského kraje

Jiřím Čunkem. Tentokrát šlo o smlouvu na zajištění regionální vlakové dopravy v rámci Provozního souboru D. ČD tak nakonec zajišťují dopravu ve třech z celkem čtyř provozních souborů. „Jsme rádi, že jsme obhájili pozici hlavního železničního dopravce v regionu. Zajišťujeme výkony v rozsahu 2,6 milionu vlakových kilometrů,“ informoval Nebeský s tím, že jde o bezmála 75 % výkonů „Cestující na Zlínsku vozíme v nových soupravách RegioShark či nízkopodlažních RegioNovách.“ Již v březnu podepsali zástupci kraje a ČD čtyřleté smlouvy na provozní soubory A a C.

Koncem roku se podepisovalo i s hlavním městem Prahou. I zde byla smlouva uzavřena na deset let. ČD v metropoli zajišťují 5,14 mil. vlakových kilometrů ročně. Zároveň se v ní zavázaly k postupné obnově vozidlového parku. „V Praze a středních Čechách zajišťujeme zhruba čtvrtinu regionálních výkonů z celé republiky a také přes čtvrtinu z celkového počtu všech námi provozovaných regionálních spojů,“ uvedl Václav Nebeský.

Ve znamení obnovy

„Do modernizace plánujeme investovat téměř 645 milionů korun. Omlazovací kúrou projde v následujících letech 71 CityElefantů, které zajišťují naprostou většinu spojů na elektrifikovaných tratích. Plánujeme vylepšit také devět třívozových a 40 dvouvozových RegioNov, ve kterých opět přechalujeme sedadla, doplníme wi-fi a elektrické zásuvky,“ vyjmenoval místopředseda představenstva ČD Radek Dvořák. „Pro trať Praha – Kladno pořídíme nové motorové vlaky v celkové hodnotě mezi 850 miliony až jednou miliardou korun,“ dodal. Celkově firma obhájila 90 % trhu osobní železniční dopravy v Česku. Vlaky ujedou během platnosti nového grafikonu cca 122 milionů kilometrů. ○



V Přerově předali stý opravený CityElefant

Dceřiná společnost Českých drah Dílny pro opravu vozidel (DPOV) předala v Přerově 11. prosince stou opravenou elektrickou patrovou jednotku řady 471 Českých drah CityElefant, která prošla opravou vyššího stupně. Třívozová jednotka 471.017/071.017/971.017, která má své domovské depo v Praze, byla za účasti zaměstnanců DPOV a mateřské firmy ČD komisionálně předána a poté s ní byla vykonána zkušební jízda na trase z Přerova do Nedakonic a zpět.



Martin Harák | Foto: autor

CityElefant pořadového čísla 017 se podrobil, tak jako jeho předchůdci, opravě vyššího stupně, označené jako Evy. Ty se v Přerově provádějí již od roku 2006. Jak zdůraznil ředitel přerovského

Provozního střediska oprav Petr Sovadina, společnost DPOV je jedinou v rámci celé České republiky, která se specializuje na opravy CityElefantů. Primárně působí v tuzemsku, nicméně svoje portfolio rozšířili Přerovští i na podobné slovenské jednotky společnosti ZSSK zná-

mé jako Jánošík. Kromě běžných „vyvazovaček“, tedy oprav Evy, se v Přerově specializují na opravy po mimořádných událostech, násilném poškození či čelních střetech. Součástí dalších prací je například přemostění záchranné brzdy či modernizace interiérů. Navíc v DPOV u prvních osmnácti jednotek vyměňovali trakční kontejnery. „Pokud bychom započítali i tyto další opravy, došli bychom dnes již k číslu 170,“ potvrzuje ředitel Sovadina.

Podvozky základem bezpečné jízdy

Patrové jednotky CityElefant se do přerovských dílen přistavují primárně na opravy pojezdů a výměnu monobloků dvojkolí nebo opravy trakčních motorů. Tyto bezchybně fungující díly jsou základem bezpečné jízdy vlaku. Podle techniků z přerovského Provozního střediska oprav dochází u CityElefantů ke značnému opotřebení především kvůli jejich permanentnímu nasazení v pražské, respektive střeďočeské aglomeraci, potažmo v Moravskoslezském kraji. Vzhledem k tomu se vlaky postupně přistavují i na postupné modernizace, kdy se opravuje a obnovuje interiér vozů, přechalouňují sedačky, vyměňuje podlahová krytina, ale také se opravuje vodní hospodářství a vyměňuje informační systém. „Nedávno jsme zkušebně namontovali do jednoho vlaku nové informační systémy LED, ale již bez otáčivých terčů, takzvaných dotů, které mají tendenci se často zasekávat. Jde o přežitý systém z devadesátých let, který postupně vyměníme u všech jednotek CityElefant. Současně zabudujeme do oddílů první třídy ještě porty USB plus zásuvky 230 voltů a do oddílů druhé





třídy zásuvky 230 voltů, které slouží k napájení drobné elektroniky,“ vysvětluje Petr Sovadina.

Oprava ještě přibude

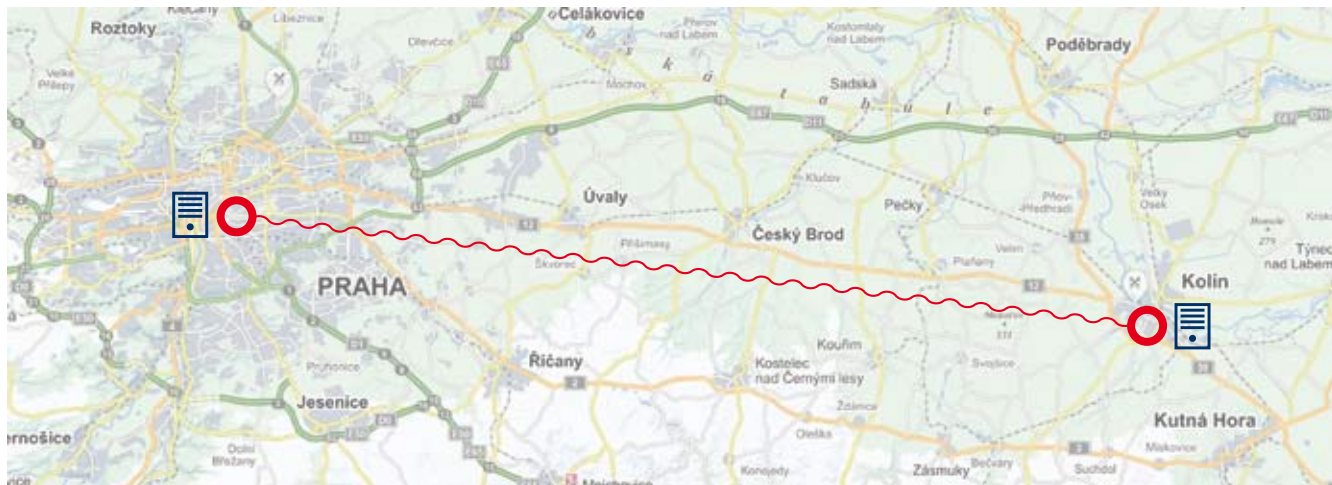
Rekonstrukce jednotek CityElefant budou ale kontinuálně pokračovat i v dalších letech. Vlaky budou vybaveny nejen bezdrátovou technologií wi-fi, úpravou projdou i nástupní posuvné dveře, jež budou vybavené dnes již standardní technologií – tla-

čítkem na otevírání, které se může navolit již během jízdy před příjezdem do stanice nebo zastávky. Na podobném principu v současné době fungují prostředky městské hromadné dopravy jako autobusy, tramvaje nebo metro. Na letošní rok se v DPOV připravují na opravu čtrnácti jednotek řady 471. Ty projdou jak vyšším stupněm oprav, tak i modernizací interiéru. Od příštího roku by se měl počet oprav navýšit díky výměnnému systému pod-

vozků, podobně jako se to již dnes praktikuje na Pendolinech. Tím se navíc zrychlí opravy, a ročně se tak může počet takto opravených jednotek navýšit až na dvacet, což je významný nárůst. To pochopitelně pomůže zrychlit proces oprav jak u jedenácti moravskoslezských, tak naopak dvaasedmdesáti pražských jednotek, které zabezpečují významné přepravy cestujících v regionální dopravě. ○



Samozřejmostí je u CityElefantů obnova interiéru.



MAPY.CZ

ČD - Telematika otestovala datový přenos 1,2 Tbit/s



Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika v listopadu úspěšně otestovala datový přenos s kapacitou 1,2 Tbit/s, a to v běžném provozu stávající DWDM sítě. Test se uskutečnil ve spolupráci se sdružením CESNET s využitím technologie firmy ECI, globálního dodavatele řešení pro poskytovatele služeb, kritické infrastruktury a provozovatele datových center. Výsledky testu jsou zajímavé především pro subjekty zabezpečující kritickou infrastrukturu státu a telekomunikační operátory, proto jejich zástupci testování přihlíželi.

ČD-T | Foto: archiv redakce, © Seznam.cz, a.s.

Příprava na vysokokapacitní přenosy dat je zásadní. „Chceme být připraveni, a proto jsme se pustili i do tohoto testu za plného běžného provozu naší sítě. Přestože testovaná technologie byla vyvíjena primárně pro nasazení v nově budovaných koherentních DWDM sítích, úspěšný test prokázal možnosti využití i ve stávajících optických DWDM sítích, kde se tím podstatně navyšuje jejich kapacita. Do rozvoje naší sítě hodláme investovat i nadále,“ řekl Mikuláš Labský, ředitel úseku Telekomunikační služby ČD - Telematiky.

Na zkouškách se podíleli i odborníci sdružení CESNET, které se zabývá vlastním vývojem otevřených DWDM přenosových systémů pod názvem Czech-Light. „Testovaná technologie představuje evoluci zařízení, které CESNET s firmou ECI v minulosti již testoval. Tato nová generace vedle dalšího zvýšení maximální dosahované přenosové rychlosti

na spektrální kanál přináší další flexibilitu. Díky ní lze dynamicky řídit přenosovou rychlost a dosah, a reagovat tak například na dočasné zhoršení parametrů vláknové linky snížením přenosové rychlosti namísto úplného přerušování přenosu,“ uvedl vedoucí Oddělení optických sítí CESNET Josef Vojtěch.

Mezi Prahou a Kolínem

Přenos se uskutečnil na vzdálenost 60 kilometrů mezi lokalitami v Praze a Kolíně. V těchto městech v současnosti ČD - Telematika nabízí zákazníkům vysokorychlostní datové připojení až 100 Gbit/s. Díky úspěšnému testu zde plánuje do budoucna rozšířit stávající nabídku služeb o možnost přenášet vyšší datové

toky. S dodavatelem technologie, společností ECI, spolupracuje ČD - Telematika již několik let.

Použita byla nová muxpondérová karta TM1200 umožňující v duálním režimu, při využití dvou DWDM kanálů, realizovat datové přenosy až do celkové kapacity 1,2 Tbit/s, a tím výrazně navýšit stávající kapacitu současné optické sítě. Díky vysoké spektrální účinnosti, dynamickému řízení modulace a modulární šířce spektra je možné datový tok optimalizovat tak, aby co nejlépe odpovídal potřebám klientů a zároveň proměnným podmínkám kanálu v přenosové síti. Optimalizace modulačních schémat spolu s měnící se šířkou alokovaného spektra umožňuje kontinuálně měnit

přenosovou rychlost jednoho kanálu od 100 Gbit/s až do maximální kapacity 600 Gbit/s. Rovněž je potřeba zmínit i nízkou energetickou náročnost nové karty, která činí méně než 0,18 W na 1 Gbit/s. ○



Muxpondérová karta ECI – Apollo TM1200

Krátký život turbínových lokomotiv v Československu

V době svého vzniku byly na železnici považovány za vhodnou alternativu k elektrické trakci. Od turbínových lokomotiv si mnozí slibovali především úspory tehdy nedostatkové elektrotechnické mědi, ale i oceli a cementu při plánované elektrizaci tratí v tuzemsku. Dva prototypy vyrobila plzeňská Škodovka v letech 1958 a 1960. Zkušební provoz zajišťovalo lokomotivní depo v Plzni. Éra těchto hlučných strojů však bohužel netrvala příliš dlouho.



Martin Hejl, Rostislav Kolmačka

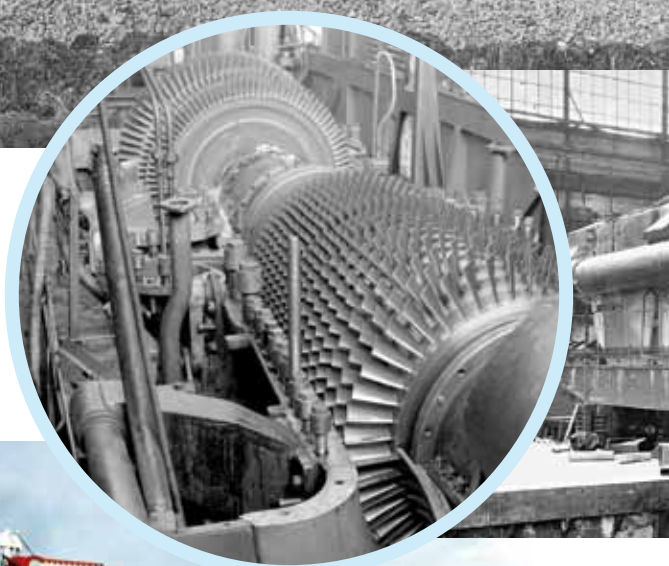
Foto: sbírky J. Wagnera, M. Dočkala, R. Kolmačky, P. Strachoty

V období po 2. světové válce, kdy se železnice snažila co nejrychleji vzpamatovat z válečných ztrát, byli konstruktéři lokomotiv postaveni před nelehký úkol. Železnice naléhavě potřebovala nové stroje, zároveň však bylo zřejmé, že parní trakce už nemá na kolejích přílišnou perspektivu a vývoj se musí ubírat cestou pohonů na elektřinu či ropná paliva. Proti tomu však hrála řada vlivů, mezi které patřil především nedostatek elektrotechnické mědi, resp. její cena na světových trzích.

Proto se v 50. letech rozbíhal proces elektrizace tratí jen velmi pomalu a u motorových lokomotiv, kde se počítalo především s využíváním hydraulických přenosů výkonu, se v Československu nedařilo přivést materiálově poddimenzované naftové motory a převodovky k dostatečné spolehlivosti. Jedním řešením tehdejší situace měla být i „turbínová trakce“, která byla považována za alternativu k elektrické trakci na zatížených hlavních tratích.



Jedinečný pohled na srdce turbínové lokomotivy – 18stupňový kompresor a za ním na společném hřídeli uloženou generační turbínu (za ní se skrývající trakční turbína je na samostatném hřídeli). →



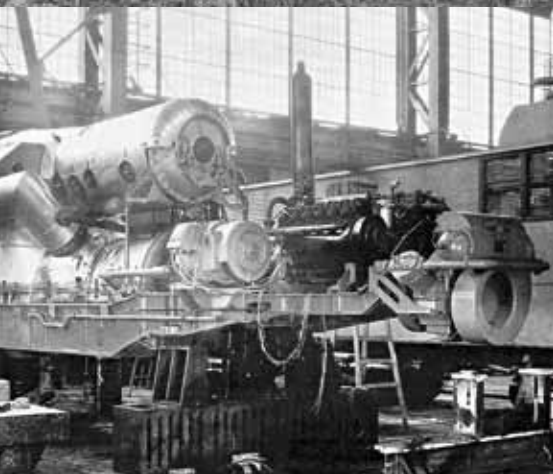
Zkušební jízda ve stanici Pačejov s tendrem a měřicím vozem ZVIL č. M520044 – září 1960

Turbína je v principu jednoduchý stroj, který nabízí výrazně vyšší poměr výkonu ke své hmotnosti než naftový motor. Turbínový pohon je znám především z letectví, kde se používá v provedení s přímo spalovací jednohřídelovou turbínou, která společným hřídelem pohání osový kompresor pro dodávku stlačeného vzduchu do spalovacích komor po svém obvodu. Takový systém by však u lokomotiv vyžadoval elektrický přenos výkonu, protože s pokle-

sem otáček turbíny zákonitě klesá její točivý moment. Pro odstranění této nevýhody se tedy u našich lokomotiv použilo provedení dvouhřídelové, kde je turbína mechanicky rozdělena na turbínu hnací (trakční) a turbínu generační pro pohon kompresoru. Zde s klesajícími otáčkami moment trakční turbíny roste – dodávka stlačeného vzduchu je na ní nezávislá – a navíc toto řešení umožňuje použití mechanického přenosu výkonu.

Začátky ve 40. letech

První turbínová lokomotiva byla ve 40. letech minulého století postavena švýcarskou firmou BBC pro SBB/CFF/FFS, následovala stavba dvojice prototypů pro železnice ve Velké Británii, které jako palivo používaly letecký petrolej. Další prototypy vznikaly na přelomu 50. a 60. let ve Francii, Sovětském svazu i Československu. Evropské turbínové lokomotivy, kterých bylo do roku 1960 postaveno celkem 18 prototypů, však



Boční snímek, na kterém vyniká stylová čistota designového návrhu prof. Zdeňka Kováře.

Mezírám s hnacím agregátem prototypu TL659.001. Dominantní je spalovací turbína a v popředí naftový motor TATRA 111A.

jezdily pouze několik málo let. V téže době byly turbínové lokomotivy spalující mazut ve větších počtech stavěny firmou General Electric v USA pro společnost Union Pacific. Jejich běžný provoz trval nejdéle – zhruba dvacet let (1951 až 1970). Tajemství jejich úspěchu vychází už z podstaty funkce turbínového pohonu, jehož použití je v železničním provozu efektivní jen při jízdě setrvalým výkonem na vzdálenosti v řádu stovek kilometrů, což v případě evropských lokomotiv často nemohlo být splněno. A v Československu už vůbec ne.

Zaměříme-li se na období první poloviny 50. let minulého století právě v Československu, zde byla vážně ohrožena elektrizace tratí též pro nedostatek elektrického výkonu. Navíc se jednalo o období vrcholící studené války, kdy existovala hrozba, že v případě horkého konfliktu se západní část státu stane frontovým územím.

Tehdejší faktický orgán státní moci, politbyro ÚV KSČ, se tristní situací v elektrizaci tratí ČSD samozřejmě musel zabývat. Jako možné řešení zadal na podzim 1954 vláde zajistit v tehdejších Závodech V. I. Lenina v Plzni (bývalé Škodovy závo-

dy) vývoj lokomotivy s plynovou turbínou. Zdůvodnění bylo prosté – úspora drahé dovozové mědi, čímž byl lokomotivě předurčen také mechanický přenos výkonu. Úkol zadalo ministerstvo strojírenství 12. listopadu 1954. V říjnu 1955 navíc vláda odsouhlasila účast Československa na první poválečné světové výstavě EXPO 58 v Bruselu, kde se turbínová lokomotiva měla stát jedním z exponátů coby představitelka úspěšnosti československého strojírenství. Proto byly usnesením ministerstva těžkého průmyslu dodatečně zkráceny termíny dokončení konstrukce lokomotivy z prosince 1957 na březen téhož roku a ukončení její výroby o celý jeden rok dříve na únor 1958. Výstava totiž oficiálně začínala 17. dubna. Pro úspěch výstavního záměru byl pověřen zpracováním nového výtvarného řešení lokomotivy pozdější profesor Zdeněk Kovář, jinak též autor designu nákladních automobilů TATRA 137 a 138 – dosavadní dva tovární návrhy podoby lokomotivy, zpracované v dřevěných modelech, totiž byly poměrně nevhledné.

Prototyp TL659.001

V tovární dokumentaci byla turbínová lokomotiva značena jako typ 1TLo o, pro ČSD obdržela v Kryšpínově systému označení řadou TL 659.o. Od počátku se však počítalo také s možností, že se prostou výměnou ozubených kol v redukční převodovce může maximální rychlost lokomotivy zvýšit na 125 km/h – tedy náleželo by jí také řadové označení TL 699.o. Stěžejní část výroby prvního prototypu TL 659.001 se uskutečnila v Plzni ve druhé polovině roku 1957, hotová hnací jednotka byla do lokomotivy vestavěna 1. ledna 1958 a v únoru se stroj poprvé několikrát projel po tovární kolejové splítkě – až potud se

zdařilo napjaté termíny splnit, potíže však přišly vzápětí...

Mezitím se pokračující hledání cest k náhradě parních lokomotiv při trvajících potížích s dostupností a cenou mědi ubíralo směrem stále vážnějších úvah o další elektrizaci tratí již (materiálově úspornějším) střídavým systémem 25 kV 50 Hz. Tyto úvahy později uvedlo v život vládní usnesení z 8. dubna 1959, kterým bylo stanoveno, že elektrizace tzv. jižního tahu bude provedena střídavým systémem – ovšem s dovětkem, že v případě, pokud se zkoušky s turbínovou lokomotivou prokážou jako efektivnější řešení, navrhně ministr dopravy vláde případné změny. Ministerstvo dopravy totiž navrhovalo „turbinizovat“ vybrané tratě v celkové délce 1 040 km (například Brno – Bratislava, Cheb – Plzeň, Plzeň – Praha), kde měly turbínové lokomotivy provázet pouze těžké dálkové nákladní vlaky, ostatní by byly vedeny v motorové trakci.

Uspěchaný vývoj

Už při prvních továrních zkouškách prototypové TL 659.001 se prokázaly nedostatky zaviněné nedostatečným časem na vývoj a odzkoušení turbínové jednotky při používání mazutu. Ten se projevil jako palivo pro lokomotivu zcela nevhodné – manipulace s ním byla v provozu velmi neoperativní a lopatky turbín se zanášely asfaltickou složkou. Jedním ze zcela vážně míněných řešení pro čištění lopatek dokonce bylo, že by se do běžících turbín vysypávaly skořápky od vlašských ořechů.

Pro další historický vývoj však je důležité, že po těchto prvních zkouškách muselo být turbosoustrojí z lokomotivy demontováno a podrobeno revizi a úpravám. Protože tím padl březnový termín odjezdu na EXPO 58 do Bruselu, bylo už na další práce více času a klidu. Podstatnou změnou, na kterou cílila tato série úprav, bylo uzpůsobení hnací jednotky pro spalování tzv. topné nafty.

K prvním provozním zkouškám na ČSD byla upravená lokomotiva předána 22. prosince 1958, a sice do blízkého lokomotivního depa Plzeň. Dne 6. února 1959 se konalo zasedání vládní prototypové komise v salonku plzeňského Gottwaldova nádraží, kde bylo výrobcí vytýkáno překročení povolené hmotnosti lokomotivy 9 t na 1 metr koleje (skutečnost byla 13,5 t), malá kapacita palivové nádrže, nedostatečné přepravování v hlavní převodovce kvůli rozjezdům, způsob přečerpávání paliva ze zásobních kotlových vozů do nádrže lokomotivy, dlouhá brzdná dráha a podobně. Dne 24. února 1959 první prototyp TL 659.001 vykonal zdárnou technicko-policejní zkoušku. První traťové zkoušky pak



Tovární snímek stroje TL659.001 u obce Bukovec na trati z Plzně do Prahy v únoru 1959

s lokomotivou probíhaly v okolí Plzně do 10. března 1959.

Krátce poté kyticí na čele ozdobený prototyp odvezl svůj první nákladní vlak z plzeňského seřadovacího nádraží. Za lokomotivou byl zařazen dvounápravový kotlový vůz se zásobou paliva, dynamometrický vůz Výzkumného ústavu dopravního, měřicí vůz a pomocný vůz výrobce a dále druhý dvounápravový kotlový vůz. Takové řazení vyvolávala nutnost objížďení soupravy v obrátové stanici a potřeba mít kotlový vůz vždy řazený za lokomotivou.

Z kotlového vozu tehdy ještě musela strojní četa přečerpávat palivo do lokomotivy „ručně“ přes filtr mechanických nečistot. Jen pro představu – celkový objem cisteren s palivem byl 480 hl, přičemž lokomotiva při plném výkonu spalovala asi 1 100 l paliva za hodinu. Volnoběžný chod měl spotřebu v úrovni lehce přes 300 l za hodinu.

S rekordní zátěží

Koncem března 1959 odvezla lokomotiva TL 659.001 do Prahy rekordní zátěž 6 486 tun v rámci akce „Těžkotonážní týden“, konané ve dnech 19. až 26. března. Tuto zátěž vezla samotná lokomotiva pouze ze žst. Kařízek (tedy až do Prahy po spádu). Zdánlivě nesmyslná a přitom i riskantní akce s dostatečně neodzkoušeným prototypem měla svůj hlubší význam – ve dnech 25. až 27. března se totiž v Praze konal sjezd Odborového svazu zaměstnanců dopravy a spojů, kde byl tento výkon po dojezdu vlaku do žst. Praha-Smíchov slavnostně oznámen. Cílem zastánců turbínové trakce, především z řad ministerstva dopravy, samozřejmě bylo získat pro turbínovou trakci širší politickou podporu, pro-

tože se z připravovaných materiálů pro jednání vlády už vědělo, že se nad „turbínkami“ začíná vážně lámat hůl. S obdobným záměrem byla následující den uspořádána také předváděcí jízda TL 659.001 se salonním vozem z Prahy do Kolína, kdy svezli předsedu Národního shromáždění Zdeňka Fierlingera (především coby jednoho z členů politbyra ÚV KSČ). Ovšem aby vzácný host napůl neohlučl, protože vnější hluk z lokomotivy dosahoval 90 dB, a odnesl si potřebný pozitivní dojem, celou jízdu potajmu trakčně zajistil postrkový motorový vůz M 262.0. Turbosoustrojí lokomotivy bylo pouze na volnoběhu vytvářejícím doslova i v přeneseném významu kouřovou clonu; rozjezdu soupravy směrem na Hrabovku napomohl pomocný motor T 111A turbínové lokomotivy. Z Kolína se pan předseda vrátil do Prahy už svým služebním automobilem TATRA 603. Za první rok provozu lokomotiva najezdila 5 725 km

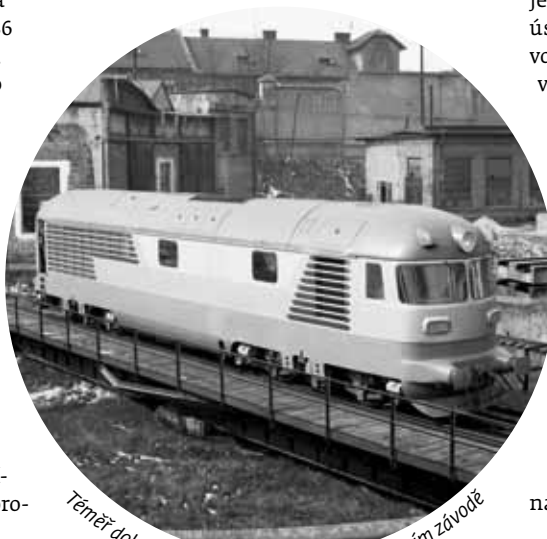
s vlaky o hmotnostech od 600 t do 2 500 t, přičemž byl naměřen maximální výkon trakční turbíny 3 180 k (2 337 kW) při maximálních otáčkách turbín při jízdě rychlostí 36,5 km/h.

Po mnoha různých poruchách v průběhu provozu v letech 1959 až 1961 byly na lokomotivě prováděny mnohé úpravy. Koncem roku 1961 byla lokomotiva odstavena kvůli ukončení zkušebního provozu a zejména pro přípravu na její plánovanou rekonstrukci v roce 1962. K té ale nakonec nedošlo a stroj stál v areálu výrobního závodu jako zdroj případných náhradních dílů pro druhý prototyp. Sešrotován byl patrně koncem roku 1966.

TL 659.002 s úpravami

Druhý z prototypů turbínové lokomotivy (a zároveň v Československu poslední) opustil výrobní závod v Plzni 18. března 1960. Díky tomu, že při jeho výrobě byly využity poznatky z provozu prvního stroje, byla TL 659.002 v provozu o něco úspěšnější. Spolu s lokomotivou byl provozován také nový čtyřnápravový kotlový vůz objemu 480 hl se speciální úpravou dle návrhu plzeňských konstruktérů.

Po každé straně vozu byly instalovány dva vzduchojemy s potřebnými armaturami a propojovacím potrubím, připojovaným na zvláštní vůz tlakového vzduchu od kompresoru na čelech lokomotivy. Cílem úpravy bylo držet hladinu paliva pod rovnoměrným přetlakem, aby byla zajištěna automatická a nepřerušovaná dodávka paliva spojovacím potrubím do nádrže lokomotivy. K tomu sloužily dvě příruby (větší palivová, užší tlakovzdušná) na každém z čel TL 659.002. Vůz byl opat-



Téměř dokončený stroj TL659.001 ve výrobním závodě

řen světle modrým nátěrem pro vizuální sjednocení se spodní partií lokomotivy coby její trvalý tendr.

Dne 18. března byla lokomotiva postoupena ke zkouškám na tratích ČSD, kdy předtím na závodní koleji najezdila asi 250 km. O deset dní později vykonala TL 659.002 s převodem pro max. rychlost 80 km/h úspěšnou technicko-bezpečnostní zkoušku mezi Plzní a Zdicemi s dosažením rychlosti 92 km/h. V dubnu 1960 byla zkoušena (podobně jako následně v květnu i TL 659.001) na rovinaté trati mezi Hněvicemi a Roudnicí nad Labem i s rychlíkovým převodem, se kterým obě lokomotivy jezdily rychlostí 110 km/h. Původní plán zkoušek předpokládal též průjezdy obloukem rychlostí 125 km/h, to ale zřejmě z důvodů traťových poměrů s přihlédnutím k parametrům pojezdu lokomotiv nebylo umožněno.

Poruch nebylo

Také druhou lokomotivu provázely v provozu různé závady, například v březnu 1962 se při jedné jízdě zkoušky v závodě na tovární koleji roztrhl brzdový buben na spojce turbíny s převodovkou tak, že vyběhl ven boční stěnou lokomotivy. Během opravy byla střední okna v bočnicích upravena vsazením rámu s jemnou tahokovovou sítí a za ní regulovatelnými žaluziemi kvůli lepší aeraci stroje.

V dubnu 1963 muselo být opravováno ložisko jednoho z kardanových hřídelů a při té příležitosti proběhla i revize turbíny. Práce však trvaly až do prvního čtvrtletí 1965, což svědčí o tom, že zájem výrobce a jemu nadřízeného ministerstva těžkého strojírenství udržet provoz lokomotivy u smluvního pro-

vovatele ČSD byl chabý. Druhé a třetí čtvrtletí roku 1965 byla lokomotiva opět provozována na tratích ČSD, kdy ve třetím odvezla svůj nejvyšší dopravní výkon 6 052 300 hrtkm. Posledního září 1965 se ale porouchaly lopatky trakční turbíny, poté už lokomotiva nebyla opravována, neboť oborový podnik ŠKODA Plzeň nehodlal nadále vkládat do dalších oprav své prostředky.

Konec přišel brzy

Dne 29. dubna 1966 byla lokomotiva úředně zrušena, následně z ní mateřský závod demontoval turbosoustrojí jakožto materiálově nejcennější část a zbytek vozidla měl být sešrotován. Do toho však vstoupil tehdejší vedoucí katedry kolejových vozidel Vysoké školy dopravní v Žilíně, profesor Nejepps, a inicioval možnost předání lokomotivy škole k výzkumu vybraných strojních dílů coby demonstračních a učebních pomůcek s ohledem na jejich konstrukční unikátnost. Jednání byla úspěšná a neúplně vozidlo pak čekalo v plzeňském depu do předjaří příštího roku, kdy bylo přepraveno na Slovensko do Bytčice, resp. areálu zdejšího podniku Kovošrot. Rektorát školy s ohledem na praktické a finanční důvody rozhodl o zachování obou podvozků a některých dalších dílů (např. pojistné kuličkové spojky) z mechanického přenosu výkonu, zbytek vozidla nechal sešrotovat. Podvozky byly ponejprv vystaveny v malém parčíku před budovou „E“ školy v Komenského ulici, v roce 1968 však škola obdržela pozemky k výstavbě nového areálu v žilinské lokalitě Veľký diel, kde se první budovy otevřely v letech 1976 až 1978. V této souvislosti byly podvozky v roce 1974 převezeny do prostoru budoucí výstavby budovy fakulty strojnické a elektrotechnické. Zde už ale pouze zarůstaly travou a pozvolna upadaly v zapomnění, až byly počátkem druhé poloviny 80. let v rámci stavebních prací na nové obslužné komunikaci zcela zahrnuty zeminou.

Z dochovaných podkladů lze dohledat, že TL 659.001 byla za období let 1959 až 1961 provozuschopná zhruba 525 dní, TL 659.002 byla v letech 1960 až 1965 provozní asi 573 dní.

Získané zkušenosti z provozu a zkoušek lokomotiv továrního typu 1TLo posloužily při vývoji zdokonaleného typu turbínové lokomotivy 2TLo (opět šestinápravová, hmotnost 126 t, výkon 4500 koní – 3310 kW). Jediný prototyp této lokomotivy s plánovaným označením TL 639.0 měl být vyroben pro ověření v podmínkách ČSD nejdříve v roce 1967. Avšak vzhledem k tomu, že v polovině 60. let už naplno běžela elektrizace tratí ČSD jak stejnosměrným, tak i střídavým napájecím systémem a takto výkonné lokomotivy nezávislé trakce by neměly na tuzemské železniční síti využití (a zájem o ně nebyl ani na poli exportu), ke stavbě dalších turbínových lokomotiv už v Československu nedošlo. ◯



Technické údaje řady TL659.0

Uspořádání pojezdu: C'C'

Přenos výkonu: mechanický

Zdroj trakčního výkonu: plynová turbína

Jmenovitý výkon trakční turbíny: 3 200 k (2 354 kW)

Maximální otáčky trakční turbíny: 5 800 ot./min

Maximální otáčky generační turbíny: 5 560 ot./min

Typ pomocného motoru: TATRA 111A

Výkon pomocného motoru: 200 k (147 kW)

Otáčky pomocného motoru: 2 000 ot./min

Maximální rychlost: 125/80 km/h

Maximální rychlost na pomocný motor: 15 km/h

Maximální tažná síla: 320 kN

Hmotnost: 128,45 t

Délka přes nárazníky: 20 240 mm

Výška lokomotivy: 4 480 mm

Šířka lokomotivy: 3 060 mm

Rozvor podvozku: 3 100 mm

Objem palivové nádrže: 3 800 litrů

Objem naftové nádrže: 180 l

Objem olejové nádrže: 1 270 l

Druh vytápění: parní, max. 150 kg/h

Objem vodních nádrží celkem: 1 000 l



Josef Holec | Foto: autor a archiv Jana Vašků

V rodině Jana Vašků, plzeňského rodáka a milovníka všeho, co se kolejí alespoň trochu dotýká, je železnice tradičním oborem. Dědeček z otcovy strany byl konstruktérem motorů ve Škodě, přičemž jeho nejznámějším počinem jsou motory pro lokomotivy řady E 499.0. Druhý dědeček byl zaměstnancem v plzeňské Železniční opravně a strojírně (ŽOS) a tatínek působil v elektro úseku na plánování elektrifikace ČSD.

Po základní škole přešel na gymnázium. „Miluji historii a chvíli jsem přemýšlel, zda se jí nevěnovat víc. Nicméně mě vždy bavila i fyzika, matematika a elektřina. Nakonec vyhrál pragmatismus. Elektrotechnika mě uživí jistě lépe než hloubání v humanitních oborech, říkal jsem si tehdy. Po maturitě jsem nastoupil studia na plzeňské Fakultě elektrotechnické ZČU. Bakaláře mám z oboru Elektronika a telekomunikace a navazujícím magisterským oborem se mi stala Zabezpečovací a sdělovací technika na železnici,“ prozradil Jan Vašků.

Na vysoké byl studentem docenta Ivana Konečného, doyena oboru zabezpečovacích zařízení. „Bavily mě systémové věci. Vždy mě zajímalo se nad úkoly zamýšlet v celkovém kontextu, i s přesahem mimo můj obor. Když jsem přičichl k teorii železniční zabezpečovací techniky, měl jsem jasno. Jejím úkolem je totiž mnohem více, než jen plnit svou základní funkcionalitu. Mě zajímalo, jak je například stavědlo vyrobené a na jakém principu zařízení funguje. Základní principy železniční zabezpečovací techniky jsou známy přes 100 let, obloukem se tak vrátím i ke zmiňované zálibě v historii.“

Neřešíme jen ETCS

O VUZ měl Vašků povědomí už při studiích na vysoké škole, neboť vzpomínaný docent Konečný byl dlouholetým pracovníkem této společnosti. Navíc u státnic seděl současný vedoucí oddělení zabezpečovacího VUZ Karel Beneš. Ten sehrál klíčovou roli ještě při státnicích, kdy mu nabídl práci ve VUZ.

Oddělení Jana Vašků řeší problematiku zabezpečovacích a sdělovacích zařízení související s evropskou legislativou definovanou především Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI). „Nemáme na starosti jen problematiku ETCS a GSM-R. Jednou ze samostatných součástí subsystému CCS jsou také detekční prostředky – kolejové obvody a počítače náprav. Už jen proto podléhá téměř každá stavba modernizace železniční infrastruktury nutnosti posouzení shody s požadav-



ETCS není pro VUZ problém

Vedoucí oddělení ERTMS ve Výzkumném Ústavu Železničním (VUZ) Jan Vašků měl železnici v genech. Není divu, že ihned po státnicích nastoupil do dceřiné společnosti Českých drah. Nyní má na starosti problematiku strukturálního subsystému Řízení a zabezpečení (CCS), tedy primárně technologií ETCS a GSM-R, souhrnně označovaných pojmem ERTMS. Jeho oddělení potvrzuje, že VUZ dokonale otestuje a nestranně certifikuje prakticky vše. A právě to zákazníci nejvíce oceňují.

ky TSI CCS notifikovanou osobou.“ Na příkladu modernizované stanice anebo uceleného železničního úseku je tak možné ukázat sílu VUZ jako notifikované osoby, která může poskytnout komplexní certifikační služby. Zákazník tak získá od VUZ komplexní servis pro schválení své stavby.

ETCS jako systém vlakového zabezpečovače musí být, ze své podstaty, instalován na železniční infrastrukturu i na kolejových vozidlech (traťové a palubní subsystémy). ETCS a GSM-R nejsou pro VUZ ničím novým. První instalace ETCS v ČR (v aplikační úrovni Level 1) byla provedena

na cerhenickém okruhu už před více než 15 lety. Jako první byl plnohodnotně vybaven v aplikační úrovni Level 2 úsek Kolín – Břeclav a dále se systém buduje na dalších tratích. I na nich se VUZ aktivně podílela, podílí a bude i nadále podílet v roli respektované certifikační autority.

ETCS pro všechny stejně

Zákazníky Oddělení ERTMS VUZ jsou především výrobci vozidel, či provozovatelé, kteří jsou zodpovědní za vybavení svých vozidel systémem ETCS či dalšími národními vlakovými zabezpečovači. „Jsme

partnery i pro firmy, které se specializují na projektovou činnost. Uvedené aktivity tak pro provozovatele vozidel zajišťují v podstatě na klíč. Opět jde o certifikační proces, ale pro nás i prostor pro nabídku zkušebních možností. Zkušební okruh je vybaven ETCS ve stejném rozsahu a stejnou technologií jako první koridor. Jsme tedy schopní zákazníkovi nabídnout komplexní přezkoušení správné interakce palubní jednotky systému ETCS (OBU) s traťovou částí ve stejné konfiguraci, jako je na reálné infrastruktuře SŽDC,“ vyzdvihl pan Vašků. Doplňme, že sofistikovaný zabezpečovač ETCS je v principu



Jako značkař KČT se podílí na obnově turistických tras na Plzeňsku.

stejný pro všechny evropské tratě a kolejová vozidla. Výrobci základních komponent pro ETCS (tzv. prvků interoperability subsystému Řízení a zabezpečení) je v Evropě zhruba do deseti.

VUZ nabízí díky parametrům okruhu velmi přínosnou možnost komplexního přezkoušení správné integrace všech systémů na vozidle včetně palubní jednotky ETCS ještě ve fázi ladění vozidla jako celku před finální homologací. Specialisté dceřinky ČD jsou schopni říci, zda je integrace ETCS v patřičném kolejovém vozidle v pořádku za bezporuchových stavů, ale také dokážou vytvářet specifické degradované provozní podmínky, které jsou v případě testování v reálném provozu nemyšlitelné, neboť by ohrozily bezpečný provoz. „Vytváříme různé netypické situace, které výrobci rádi zkouší. Typickým příkladem je okamžik, kdy dojde nečekaně k obsazení úseku kontroly volnosti jiným vlakem, obvykle je ve scénáři uvažováno o vlaku nevybaveném ETCS. Nastane tak fakticky mimořádná událost z pohledu řízení drážního provozu a je velice zajímavé zkoumat reakci zkoušeného vozidla, které je takovouto mimořádnou událostí ohroženo. ETCS má moc i takovéto situace zachránit tak, že nedojde k ohrožení cestujících. A to je primárním účelem zavádění ETCS, jednoznačně zvýšení bezpečnosti provozu drážní dopravy oproti stávajícímu

stavu,“ zhodnotil vedoucí oddělení ERTMS. Všechna vozidla v ČR, která vjedou na infrastrukturu vybavenou systémem ETCS, musí být vybavena palubní jednotkou systému ETCS nejpozději v roce 2025. V ČR běží již celá řada projektů instalace ETCS na vozidla a VUZ je samozřejměm certifikačním partnerem firem, které tyto činnosti zajišťují.

O zkoušky je zájem

Protože je systém ETCS velice složité zařízení a jeho specifikace se stále vyvíjejí, nejsou některá zařízení instalovaná v testovaných vozidlech ještě plně certifikovaná. To znamená, že nemají ani oprávnění k běžnému provozu. „U nás jízda možná je, a to i s verzí systému, která není finální. Výrobci mají tak prostor a čas na její odladění v podmínkách identických jako na reálné infrastruktuře. Certifikaci pak můžeme samozřejmě dodat přímo my. To je naše komerční výhoda,“ podotkl Jan Vašků a pokračoval: „Jsme schopní zařízení odzkoušet, provést na něm expertizu, nezávislým orgánem certifikovat a vydat na základě české i evropské legislativy příslušný certifikát či osvědčení. Vše od nárazníků přes brzdy, motory, konstrukci až po vlakové zabezpečovače umíme odzkoušet, schválit a provést certifikaci. Výrobce tak má ve VUZ jediného univerzálního partnera, který mu pomůže úspěšně uvést jeho výrobek na trh.“



Odmalička je folkloristou a tanečnickem v plzeňském souboru Jiskra.



**Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.**
Člen Skupiny ČD

ŘEKLI O JANU VAŠKŮ



Marek Pětioký
vedoucí Kanceláře
autorizované osoby
a technického ředitele
VUZ

S Honzou se známe řadu let a v posledních letech poměrně úzce spolupracujeme, za což jsem velmi rád. Za jeho působení ve VUZ se z něj stal klíčový vedoucí pracovník. Oceňuji na něm především jeho profesionalitu, nesporné odborné znalosti a velmi lidský přístup nejen k zákazníkům, ale také ke kolegům.



Karel Beneš
vedoucí oddělení
zabezpečovacího VUZ

Kolega Vašků získal během působení ve VUZ rozsáhlé znalosti v záležitostech posuzování shody s požadavky TSI CCS, a to pro traťové i palubní subsystémy ETCS a GSM-R. Kromě technických znalostí kvalitně zvládá i záležitosti procesní a legislativní a společně se schopnostmi jednat v rámci společnosti i s našimi zákazníky patří ke špičkovým pracovníkům, kteří garantují kvalitu práce.



Ondřej Fanta
člen představenstva
a technický ředitel VUZ

Jan Vašků je jeden z mála skutečných expertů na ETCS v ČR. Jsem moc rád, že s ním mohu pracovat a že jsme našli cestu jak posouvat jeho i VUZ, a tím i celou problematiku ETCS, kupředu. Odbornost je důležitá, ale neméně důležité jsou manažerské a obchodní schopnosti, které nyní jako vedoucí pracovník musí neustále rozvíjet. Má moji důvěru a „produkt ETCS“ je určitě v dobrých rukách a ještě o něm uslyšíme.



V posledních letech se i na české železnici prosazuje trend oddělování ložného prostoru od pojezdu vozů po vzoru tradiční intermodální dopravy. Zjednodušeně řečeno jde o kombinaci poměrně nákladného, ale univerzálního plošinového železničního vozu s dlouhou životností, a odlišných, snadno vyměnitelných nástaveb, vhodných pro různé komodity a typy nákladů. V naší společnosti tento model reprezentuje technologie Innofreight.



ČD Cargo a technologie Innofreight

Michal Roh, Martin Boháč | Foto: M. Boháč, L. Čížek, Innofreight

V komoditě „dřevo“ jsou nástavby Innofreight, respektive WoodTainery využívány již od července roku 2005, a to v přepravách dřevní štěpky z pil ve Ždírci nad Doubravou a z Plané u Mariánských Lázní do zpracovatelských závodů ve Štětí a v Paskově. Projekt přepravy dřevní štěpky tímto systémem do plzeňské teplárny získal v roce 2012 zvláštní cenu ministerstva životního prostředí. V současné době přepravíme ve WoodTainerech asi 350 tisíc tun štěpky za rok. Technologie Innofreight však nabízí i řešení pro přepravy dřeva z míst těžby do míst jeho zpracování.

AgroTainer Open Top

První řešení představují kontejnery AgroTainer Open Top, které jsou určené pro přepravu zhruba dvoumetrové vlákniny. Jde o upravenou verzi 30' kontejnerů AgroTainer. Verze pro přepravu dřeva má čela pevná a naložená vláknina je v nich umístěna napříč. Vykládka probíhá drapákem, kontejnery nejsou za normálních okolností vůbec snímány z železničního vozu. Vykládka jednoho vozu trvá pouze 5 až 7 minut. 30 kontejnerů je společností Wood & Paper a ČD Cargo využíváno k různým

přepravám ve vnitrostátních i exportních relacích, přičemž v současné době dominují přepravy do papírny Mondi ve Štětí. Vůbec první přeprava se odehrála 3. ledna 2019 v relaci Lipník nad Bečvou – Pöls.

Ještě zajímavějším případem jsou kontejnery Smart GigaWood reprezentované klanicovou konstrukcí, nasazenou na 90' InnoWaggonech (2x 45', jedná se o vůbec první využití 90' InnoWaggonu na české železnici), která svým řešením umožňuje vůbec největší využití středoevropského průjezdného profilu. Tato konstrukce byla nejprve využita ve Švédsku pro tamní průjezdný profil SE-C a posléze byla upravena i pro středoevropský profil UIC 505-G2. Ta-

to verze byla poprvé představena na berlínském Innotransu v září 2018. Na každém článku vozu je umístěno deset párů klanic, které umožňují nakládku vlákniny o délce 2,4 až 2,8m. První vůz s těmito nástavbami byl vystaven na loňském červnovém ostravském veletrhu Czech Raildays, a to po již proběhlé první nakládkě, která se uskutečnila 5. června 2019 v Hradci nad Moravicí. Ještě předtím se uskutečnil zhruba půlroční zkušební provoz v Rakousku. Zbýlých devatenáct vozů bylo převezato 31. července 2019 a jsou, stejně jako jejich výše popsaní „kolegové“, provozovány ve skupinách v přepravách do papíren Mondi Štětí. Nakládky těchto vozů probí-





Innofreight nabízí koncovým zákazníkům komplexní řešení vykládky (el. Chvaletice).



hají v současné době nejvíc v kůrovcem postižených oblastech jižní Moravy a Českomoravské vysočiny, například ve Skalici nad Svitavou, Rájci-Jestřebí, Grešlovém Mýtě, Olbramkostelu, Humpolci a dalších.

InnoWaggon

Ještě než se dostaneme k dalším přepravám, je nutné zmínit, že společností Innofreight byl v letech 2011–2013 vyvinut nový speciální vůz, tzv. InnoWaggon řady Sggrs. Odborné veřejnosti byl poprvé představen na mnichovském veletrhu Transport Logistics v roce 2013.

InnoWaggon spojuje výhody jednoduchého a lehkého intermodálního vozu a různých výměnných nástaveb do inovativního a flexibilního konceptu. Použití speciálních nástaveb se přizpůsobí dané komoditě, neboť nástavby lze použít podle individuálních požadavků, jako jsou druh

zboží, jeho vlastnosti, nároky na zabezpečení během přepravy, dostupná technika v místě nakládky a vykládky a podobně. Nízká hmotnost znamená možnost velké ložné hmotnosti. Nevýhodou je, že tyto vozy nelze, právě kvůli nízké hmotnosti, provozovat bez nástaveb.

InnoWaggony jsou vyráběny jako článkové osminápravové o délkách 60, 80 a 90 stop. Ve vozovém parku ČD Cargo je zařazeno již několik vozů této řady a dalších vagonů jsou najaté a nasazené na různé přepravy.

Přepravy uhlí

Otevřené kontejnery jsou samozřejmě vhodné i pro přepravu uhlí, a to zejména pro jednoduchost vykládky. Dne 6. února 2014 dojel na vlečku akciové společnosti Plzeňská teplárenská první ucelený vlak dopravce ČD Cargo s přepravními jednotkami WoodTainer XM loženými hnědým uhlím ze Sokolovské pánve. Do plzeňské teplárny byla v tu dobu již v Innofreightech navážena dřevní štěpka, proto nové přepravy uhlí byly logickým řešením směřujícím k vyšší efektivitě využití vozíku na vykládku kontejnerů. Původně byly přepravy realizovány výhradně formou ucelených vlaků složených z výsypných vozů řady Falls. Pro zajištění vyšší efektivity vykládky bylo v Plzni v roce 2017 vybudováno speciální vykládací zařízení – jed-



ná se o kombinaci stacionárního trychtýře a vykládky mobilním vozíkem.

Dne 13. března 2018 byla v elektrárně Chvaletice vyložena první souprava Montainerů XXL, ve kterých bylo do Chvaletic přepraveno uhlí ze severočeských Třebušic. V soupravě 14 vozů řady Sggrs bylo naloženo 1 914 tun paliva. Technologie Innofreight pak zcela nahradila dosavadní přepravní technologii založenou na používání vysokostěnných vozů řady Eas a jejich vykládku na rotačním výklopníku. V areálu elektrárny byla ve spolupráci firmou Innofreight a ČD Cargo vybudováno moderní stacionární vykládací zařízení. Posun na vlečce i samotnou vykládku kontejnerů zajišťují zaměstnanci ČD Cargo. Roční objem přeprav do této elektrárny se pohybuje okolo 3 – 3,5 mil. tun uhlí.

Další možnosti technologie Innofreight

Prvních jedenáct osminápravových osmdesátistopých InnoWaggonů bylo vybaveno speciálními paletami pro přepravy hutních výrobků (SteelPallets), každý vůz šesti paletami. Souprava pak byla nasazena na ucelené vlaky v relaci Třinec-Kladno-Dubí, kde postupně nahradila většinu dosud používaných konvenčních vozů řady Eas a Tams. Další využití našly SteelPallets při přepravách dlouhých hutních výrobků například od zákazníka Liberty.

V průběhu roku 2019 měli naši zákazníci možnost vyzkoušet novinku, tzv. RockTainer na přepravy sypkých hmot. ČD Cargo nejprve realizovalo několik zkušebních přeprav této suroviny z Vápenky Vitošov a LB Cemixu (závod Kotouč Štramberk) do jednoho z největších závodů na výrobu oceli – Liberty Ostrava, z LB Cemixu (závod Kotouč Štramberk) do elektrárny Chvaletice nebo z Vápenky Čertovy schody do cementárny Lafarge v Čížkovicích. Plošinové zdvojené vozy řady Sggrs s nástavbami RockTainer ORE jsou používány jako varianta za vozy řady Falls a vejde se do nich dvojnásobné množství zboží. Novým obchodním případem, kde našla uplatnění technologie RockTainer, je přeprava kusového vápence z Lomů Mořina do Kadaně-Prunéřova zajišťovaná ve spolupráci s firmou Carbosped. Vlaky jezdí z Mořiny dvakrát týdně a letos by objem přeprav měl dosáhnout téměř čtvrt milionu tun.

Hlavní výhodou všech uvedených řešení je velmi vysoký ložný objem, respektive ložná hmotnost vozů i celé soupravy, vztažené k celkové délce vlaku. ○

Martin Harák | Foto: autor

Proč se rozhodla právě pro řemeslo, které má většina lidí spojené spíše s muži? Tereza to vysvětluje velmi jednoduše. Nejprve dostala nabídku pracovat v jednom zařízení ministerstva spravedlnosti ve Středočeském kraji. „Práce samotná nebyla špatná, ale vztahy na pracovišti se někdy dost vyhroutily a nechtěla jsem to již dále snášet. Proto jsem se začala poohlížet po jiném uplatnění,“ vysvětluje svůj odchod z prvního zaměstnání. „Nemohu říci, že bych chtěla být strojevedoucí odmalíčka. Rozhodla jsem se vlastně relativně nedávno. Tedy v době, kdy jsem podala výpověď a začala se rozhlížet po jiné práci. O svých záměrech jsem hodně mluvila s kamarády, z nichž celá řada pracuje na železnici, například i jako strojevedoucí. Líbilo se mi, jak o profesi mluví s nadšením, a tak jsem si řekla, že bych to mohla také zkusit. Nejprve jsem u jedné soukromé firmy dělala zácvik na nákladní dopravě, po nějaké době jsem ale přešla na osobní vlaky k Českým drahám,“ říká Tereza Marková. Zároveň dodává, že díky vstřícnosti společnosti České dráhy mohla dokončit přerušovaná univerzitní studia a úspěšně složit bakalářské zkoušky.

Cílevědomost jí pomohla

Na otázku, zda ji nepřekvapilo, kolik předpisů bude muset nastudovat, a také jak se sžije s technikou, odpovídá Tereza popravdě, že zprvu nevěděla, do čeho jde. Většinu všeho podstatného se dozvěděla až v kursu pro strojevedoucí, neboť se prý dříve o nic takového nezajímala. „Nebudu nalhávat, že jsem si byla úplně jistá, že kurs zvládnou na výbornou, když se však pro něco rozhodnu, tak to dokončím,“ říká odhodlaně Tereza. Podle jejích nadřizovaných přirozenou inteligencí a vrozenou precizností patřila k jedněm z nejlepších v kursu a nyní je z ní „vzorový strojevedoucí“. Přitom začátky nebyly nijak jednoduché. Tereza musela absolvovat pracovní exkurze v dílnách, poznat všechny typy lokomotiv a jednotek, jak vlastně fungují a z čeho se skládají, a navíc si odbýt také pasivní zácvik. Tedy jízdu na stanovišti po boku zkušenějších kolegů, kteří jí vysvětlovali samotný způsob jízdy s hnacím vozidlem, různá úskalí a také i figle, které často pomohou v krizových momentech. Tyto věci člověk, který není z provozu a nepůsobil v něm, jednoduše nezná.

Při premiéře velká nervozita

Zhruba po půl roce učení a exkurzí už přišly aktivní zácviky, kdy samostatně vedla vlaky, ale zatím stále s dozorem služebně starších kolegů. Až do chvíle dne „D“, kdy

Terezu k lokomotivám přivedli kamarádi

Patří k jedné z mála žen, které pravidelně usedají za pulty motorových nebo elektrických lokomotiv Českých drah. Rodačka z Havlíčkova Brodu Tereza Marková už druhým rokem vozí cestující na pravidelných spojích jak na Vysočině, tak i v sousedním Středočeském kraji, odkud ji zná řada pravidelných cestujících jak z motorových jednotek RegioNova nebo RegioSpider, tak i z malých motorových vozů řady 810. Strojvůdkyní se stala hlavně díky svým kamarádům a dodnes toho nelituje.





samostatně odvezla svůj první vlak. „Na svou první samostatnou jízdu si pochopitelně pamatuji velmi dobře. Vezla jsem regionální vlak v čele s motorovým vozem řady 810 ze Světlé nad Sázavou do Zruče nad Sázavou a zpět. Zprvu jsem byla dost nervózní, ale naštěstí byl suchý den bez větru a nic zvláštního se nedělo ani na přejezdech, takže asi po hodině jízdy ze mě nervozita opadla a já najednou jela tak rutinně, jako kdybych jezdila celý život. Prostě jsem věděla, že musím standardně fungovat, a tak to mám dodneška,“ usmívá se nad prvotním zážitkem. S vozidlovou technikou se už plně sžila, a tak mimo RegioNovy, RegioSpidery či řadu 810, zvanou někdy RegioMouse, ovládá občas i velké stroje řady 742 nebo 754, tedy Kocoura nebo Brejlovce, se kterými jezdí buď po depu, nebo pro vozidla uvízlá na trati.

Tereza Marková dodnes nejraději řídí motoráky 810, s nimiž jezdí jak na zmíněném Posázavském pacifiku, mimochodem její nejoblíbenější trati, ze Světlé nad Sázavou do Zruče nad Sázavou ne-

TEREZA MARKOVÁ

Po absolvování gymnázia v Chotěboři v roce 2011 odešla studovat na Univerzitu Pardubice v oboru zdravotně-sociální práce. Studia poslední dokončila při zaměstnání na jihlavské univerzitě s bakalářskou zkouškou. Po ukončení pracovního poměru v rámci ministerstva spravedlnosti v roce 2017 odešla pracovat nejprve k jedné soukromé železniční firmě zabývající se nákladní dopravou a od roku 2018 začala pracovat po zácvičku jako strojvůdkyně havlíčkobrodského Regionálního provozního pracoviště OCPVýchod.

bo třeba až do vzdálených Čerčan. Na švýcarských motorových vozech řady 841, tedy RegioSpiderech, jezdí na ose ze Žďáru nad Sázavou přes Příbyslav, Havlíčkův Brod a Jihlavu do Horní Cerekve, potažmo Počátek-Žirovnice, RegioNovy řady 814 zase vede například z Havlíčkova Brodu přes Hlinsko v Čechách až do Pardubic.

Tereza tráví hodně času v práci, a tak musela částečně omezit i své koníčky. „Hodně času jsem trávila s partou dobrovolných hasičů nebo v zápasech ragby. Sport a pohyb obecně mě velmi baví, a protože ragby i hasiči jsou velmi časově náročné disciplíny, které vyžadují pravidelné tréninky, musela jsem je opustit. Pohyb mi opravdu chybí, a tak si budu muset časem najít něco jiného, ovšem časově méně náročného, protože chodím hodně na přesčasové jízdy. Ono není divu, je nás stále málo, a tak se snažím firmě vypomocti, jak jen to jde,“ říká na závěr sympatická havlíčkobrodská strojvůdkyně. ◉

Životní prostředí prioritou: Německu vládne zelená

Náhrada červených pruhů rychlovlaků ICE za zelené je nejviditelnější novinkou v oblasti boje za ochranu životního prostředí u našich západních sousedů. Téma ochrany klimatu, ovzduší a obecně zachování našeho kvalitního životního prostředí se dotýká mnoha činností německých železnic DB napříč veškerými jejich aktivitami od infrastruktury po osobního a nákladního dopravce, nebo dokonce provozovatele silniční dopravy.

Petr Štáhlavský | Foto: DB AG

V souvislosti s uhlíkovou neutralitou se hovoří o snížení produkce CO₂. Podle publikované analýzy dnes DB nakupuje 57% elektrické energie z obnovitelných zdrojů, jako jsou vodní, větrné nebo solární elektrárny. Do roku 2030 chce zvýšit tento podíl na 80% a do roku 2038 má být 100% trakční elektrické energie z obnovitelných ekologických zdrojů. DB má však ještě vyšší cíl, když chce do roku 2050 dosáhnout ve veškeré své činnosti tzv. klimatické nebo také uhlíkové neutrality. To znamená, že také neelektrifikované tratě, údržba tratí nebo provoz stanic nebudou zatěžovat životní prostředí další produkcí CO₂.

ICE trochu zezelenají

Předseda představenstva DB Richard Lutz v této souvislosti říká: „Neustále zlepšujeme své vlastní procesy a pomáháme našim zákazníkům v osobní a v nákladní dopravě dále snižovat jejich uhlíkovou stopu. Jsem přesvědčený, že železnice je už dnes nejpříznivější dopravní prostředek pro naše životní prostředí a pro bu-

doucí vývoj je základním prvkem pro lepší ochranu klimatu v Německu. Jako DB proto přijímáme úkol učinit železniční systém silným a atraktivním.“

Podle dat Spolkového úřadu pro životní prostředí připadají na jeden osobokilometr v železniční dálkové dopravě méně než 2 gramy skleníkových plynů. Po odečtení zbývajících výkonů v diesellové trakci je to dokonce méně než 1 gram. Oproti tomu zatěžuje naše životní prostředí autobusová doprava 32 gramy, osobní automobily 139 gramy a letadla dokonce 201 gramem skleníkových plynů, především CO₂, na jeden osobokilometr.

Díky možnosti přiřadit bilanci jednotlivých zdrojů energie k místům spotřeby tvrdí DB, že od roku 2018 jezdí všechny rychlovlak ICE na elektrinu z obnovitelných zdrojů. Aby tento výsledek Německá dráha zdůraznila, rozhodla se oba čelní vozy všech téměř 300 rychlovlaků ICE opatřit zeleným „ekologickým“ pruhem místo tradičního červeného. Přejít na plně klimaticky neutrální zdroje elektriny představuje snížení produkce CO₂ o 1,4



milionu tun ročně, což odpovídá ročnímu provozu asi půl milionu osobních aut.

Kampaň má ovšem i ekonomické pozadí, když se snaží DB prosadit na ekologickou železniční dopravu nižší DPH. To by zlevnilo jízdenky a posílilo konkurenceschopnost železnice proti silniční nebo letecké dopravě. Ta přitom dosud využívá výhod nezdáněného leteckého paliva, které je spalováno ve vysokých výškách, a má tak mimořádně negativní vliv na klimatické změny.

Vyjely hybridní lokomotivy

Ekologický provoz se týká také nákladní dopravy. Zatímco při přepravě na železnici vzniká na jeden tunokilometr 20



Vedle ICE se do zelené barvy s motivy listů převlékly i hybridní lokomotivy Prima H3 od Alstomu.

EMISE CO₂ V NĚMECKU NA OSOBU A KILOMETR (2019)



1g*



32g



139g



201g



* včetně jízdy po neelektrifikovaných tratích (<2%)



gramů skleníkových plynů, pak u vnitrozemské lodní dopravy je to 32 gramů, a u silniční dopravy je to dokonce 103 gramů. DB chce také v této oblasti snížit produkci skleníkových plynů a využívat čisté zdroje energie. Proto uzavřela pětiletý kontrakt na dodávku elektřiny s provozovatelem nového energetického parku ve východní části Severního moře. Dodávky začnou v roce 2024. Železnice má rezervovaný výkon 25 MW, což je 8% výkonu celého větrného parku.

Snížit emise skleníkových plynů mají také vozidla pro údržbu tratí. Nejnovějším krokem v tomto směru je uzavření rámcového kontraktu DB se společností Harsco Rail v hodnotě 250 milionů eur na dodávku až 56 nových vozidel pro údržbu a opravy trakčního vedení. Pevně bylo zatím objednáno 23 vozidel s termínem dodání v letech 2022 až 2024. Vozidla budou vybavená hybridním pohonem a baterií, která jim umožní až dvouhodinové plné pracovní nasazení v elektrickém módu.

Do provozu byly uvedeny také první hybridní posunovací lokomotivy, které využívají k pohonu energii z baterií. Jedná se o typ Prima H3 od Alstomu. Nasazeny jsou v uzlech Norimberk a Würzburg v Bavorsku. Ve vývoji jsou i další projekty

hybridních posunovacích lokomotiv, ať již zcela nových, nebo představujících modernizaci současných vozidel.

Život pro všechny

DB se zaměřuje i na další aspekty ochrany životního prostředí. Jedním z nich je hluk. V letech 1999 až 2018 investovala železnice do výstavby protihlukových stěn a do individuálních protihlukových opatření 1,4 miliardy eur. Délka protihlukových opatření má do roku 2020 stoupnout na 2 000 kilometrů. Hlučnost sníží také instalace tzv. tichých brzd na nákladní vozy. Ty snižují hlučnost o 10 dB. V současnosti je jimi vybaveno více než 53 000 vozů a do konce roku 2020 má tento počet stoupnout na 63 000.

Odborníci DB nyní věnují značnou pozornost také ochraně různých živočichů. Například se věnují prevenci před smrtelnými úrazy velkých ptáků, kterým má zabránit úprava stožárů trakčního vedení. Předpokládá se, že na nich ročně zahyne až 3 700 ptáků a stovky dalších zvířat.

Snížení biodiverzity má zabránit také nový koncept péče o zelené plochy ve správě DB. V Německu v posledních letech prudce pokleslo množství hmyzu ve volné přírodě až o 80%. Přítomnost hmyzu je nutná pro naše přežití, například opy-

luje rostliny a je na začátku potravního řetězce. Proto jsou připravené nové projekty na pozemcích železnice, které posílí biodiverzitu a zajistí návrat hmyzu. Jedná se například o zelené plochy v depch, v dílnách, nebo na odstavných a seřadovacích nádražích.

Šetrná k životnímu prostředí bude také údržba tratí. K odstranění vegetace z traťového svršku se dosud používalo velké množství jedovatých chemikálií. Například v roce 2016 to bylo 70 tun glyfosátů. Za dva roky pak kleslo toto množství na 57 tun a v roce 2020 má být použita už jen polovina původního množství. Po roce 2020 má DB v plánu herbicidy zcela vyřadit z používání a nahradit je ekologicky šetrnými postupy.

DB investují do ochrany životního prostředí i v dalších oblastech svého podnikání. Jedná se například o provoz na pozemních komunikacích. V tomto směru podniká především dceřiná společnost Arriva, která letos v létě nasadila v nizozemské provincii Limburg celkem 55 nových elektrobuses Citeas LLE-115 Electric s dojezdem až 400 kilometrů z baterie.

DB se zajímá o další ekologické alternativy ke spalování ropných produktů. Vedle hybridních a akumulátorových vozidel nyní testuje také vozidla na vodík. ○

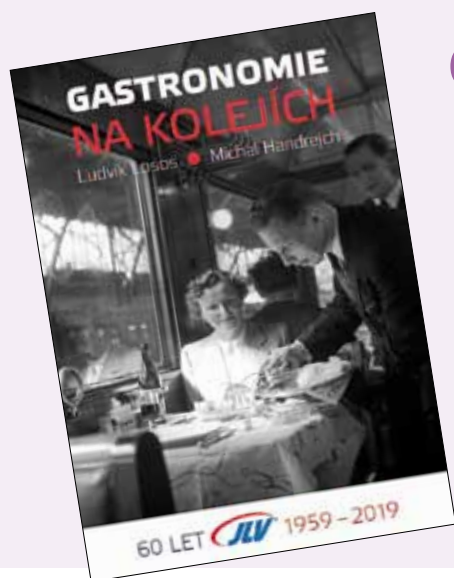
Knižní novinky

Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.



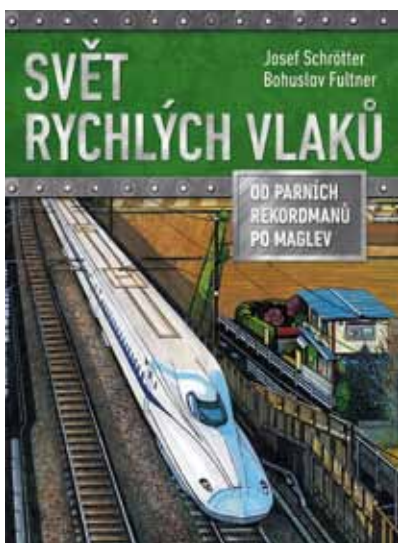
Die Neuhauser Lokalbahnen, Teil 1 (Jindřichohradecké místní dráhy, 1. část)

Osvědčené autorské trio německých historiků – Martin Junge, Joachim Piephans a Andreas W. Petrak – potěšilo odbornou i laickou veřejnost novou publikací z edice Českými luhy a háji. Jde již o dvanáctou knihu z této edice, která se tentokrát věnuje jindřichohradeckým místním dráhám neboli v originále Neuhauser Lokalbahnen. S nadtitulem Úzkorozchodkami po jižních Čechách se na trh dostal na podzim první díl, který mapuje tamní region a železnice v letech 1897 až 1997. Kniha podlouhlého formátu zhruba velikosti A5 z vydavatelství Edition Bohemica je sice psána německy, ale množství dobových fotografií, nákresů a tabulek bude dozajisté srozumitelných i pro české čtenáře. Ti se na více než dvou stech stranách dozví nejen zajímavosti o jindřichohradeckém regionu, ale pochopitelně primárně jak o parní, tak i motorové vozbě na tamní úzkorozchodné železnici o rozchodu 760 mm, která je dodnes v provozu. Kapitoly jsou časově chronologicky členěné za sebou a své místo má jak větev z Jindřichova Hradce do Obrataně, tak do Nové Bystřice. Své nezastupitelné místo má i spojovací dráha z Nové Bystřice do Litschau v Dolním Rakousku, která již zanikla. Objemná kniha je k dostání za 999 Kč ve „speciálce“ Pragomodel v Klimentské ulici v Praze.



Gastronomie na kolejích

Při příležitosti 60. výročí od vzniku společnosti JLV se zrodil nápad sepsat historii stravování a ubytovacích služeb ve vlacích. A to nejen u nás doma, ale i ve světě. Vznikla tak unikátní publikace s názvem Gastronomie na kolejích, která na 272 stranách přináší desítky dobových fotografií, konstrukční popisy jídelních, lůžkových a salonních vozů, ale i dobové recepty, jídelní lístky nebo jízdní doklady ze soukromých sbírek. Mnohé informace a fotografie nebyly nikdy předtím publikovány. Společnost JLV se již více než půlstoletí stará o stravovací služby pro cestující, a je tak významnou součástí historie evropského cateringu. Cílem cateringových služeb je, aby byl cestující ve vlaku obsloužen po gastronomické stránce s takovou péčí, jako tomu bylo ve vyhlášených luxusních jídelních vozech počátku minulého století. Historie JLV a gastronomie na kolejích tak tvoří jeden společný příběh. Textu se chopili jak Michal Handrejch, dlouholetý bývalý zaměstnanec JLV, tak železniční historik Ludvík Losos, kteří jsou zárukou výjimečnosti publikace. Kniha je k dostání za 980 Kč v e-shopu JLV na www.jlv.cz.



Svět rychlých vlaků

V polovině listopadu vyšla nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner s názvem Svět rychlých vlaků s podtitulem Od parních rekordmanů po Maglev. Železnice znamenala obrovský převrat v přepravě nákladů a osob. Postupně zdokonalovala nejen dopravní cestu, ale zejména hnačí vozidla. Cílem bylo přepravit co největší zátěž nákladními vlaky a zvýšit rychlost u vlaků osobních, aby byla zkrácena jízdní doba. V publikaci se čtenáři dozví, jak se železnice snažila zvýšit rychlost svých lokomotiv, především v době po nástupu automobilové veřejné dopravy. Tehdy byla potřeba přivést lidi zpět na železnici. Stejnému problému čelila železnice po druhé světové válce, kdy nastal rozvoj osobní letecké dopravy. A tak se zrodily vysokorychlostní tratě a vlaky. V současnosti dosahují moderní vlaky rychlosti 400 km/h i více a téměř vlakům se proto říká letadla bez křídel. Čtivou formou se čtenáři seznámí s historií honby za rychlostí na železnici, nechybí řada technických zajímavostí a samozřejmě ilustrace Bohuslava Fultnera. Celobarevná kniha o 136 stranách je k dostání za doporučenou cenu 349 Kč v běžných knihkupectvích nebo na e-shopu www.albatrosmedia.cz.



Kam se jezdívало z nádraží Praha-Těšnov

V nové knize od železničního historika Stanislava Musila, která se věnuje bohaté historii dnes již neexistujícího nádraží Praha-Těšnov, se promítá takřka stoletá historie této pozapomenuté stavby. Autor se na 310 stranách formátu A4 zevrubně věnuje nejen vlastní stavbě těšnovského nádraží, ale současně i popisu vozebních ramen jak vlaků osobní dopravy, tak i poštovních spojů. Čtenáři se zároveň seznámí se vznikem c. k. Rakouské severozápadní dráhy, jejíž součástí byl právě Těšnov. Ten sice musel ustoupit v roce 1985 stavbě severojižní magistrály, nicméně doprava na nádraží byla zastavena už v roce 1972. Řada kapitol, jejichž názvy jsou výmluvné – například Listování v jízdních řádech, Ústup nádražních restaurací či V poštovním voze je doplněna bohatou obrazovou dokumentací včetně tabulek a schémat tratí. Knihu, kterou vydalo pražské nakladatelství PLOT, lze koupit například v prodejně Prago-model v Klimentské ulici v Praze za 689 Kč.

Zdravotní vlak Československého Červeného kříže

Poněkud atypickou publikaci vydalo Nakladatelství Brigádýr, které se ve svém edičním plánu věnuje vojensko-historické literatuře. V počtu pouhých 200 výtisků je čtenářské obci k dispozici dílko autora Petra Kose o 39 stranách, kde je podrobně rozebrán vznik zdravotního vlaku Československého Červeného kříže (ČsČk). Vlak vznikl podle autorových slov mezi lety 1922 až 1924 a dohledat podklady bylo hodně náročné. Brožura obsahuje prezentace ze dvou informačních brožur ČsČk z roku 1924 s akcentem na obrazový materiál – půdorysné náčrty jednotlivých vozů a také fotografie interiérů. Zdravotní vlak byl určen pro transport raněných vojáků z bojiště, a tak i pro tyto specifické potřeby byly uzpůsobeny jednotlivé vozy v soupravě, kam například patřila i strojírna a dezinfekční místnost, velitelský vůz či kuchyně. Ve vlaku byl zařazen i osobní vůz 2. třídy pro vyšší personál nebo lehce nemocné či raněné důstojníky. Publikace může být například vítanou pomůckou pro železniční modeláře či badatele. K dostání je v prodejně Prago-model v Klimentské ulici v Praze za 95 Kč.



Semmering: ikonická trať rakouských Alp

V Evropě najdeme úseky tratí, které se nesmazatelně zapsaly do historie. Jednou z nich je část hlavní trati z Vídně na Jadran, která se nazývá Jižní dráha (Südbahn). Zhruba sto kilometrů od rakouského hlavního města zdolává přírodní překážku v podobě severních vápencových Alp, přesněji masiv Rax čili Rakous. Vrcholová stanice a tunely se nacházejí u průsmyku Semmering, který dal této trati název.

Miroslav Petr | Foto a sbírka: autor, archiv redakce

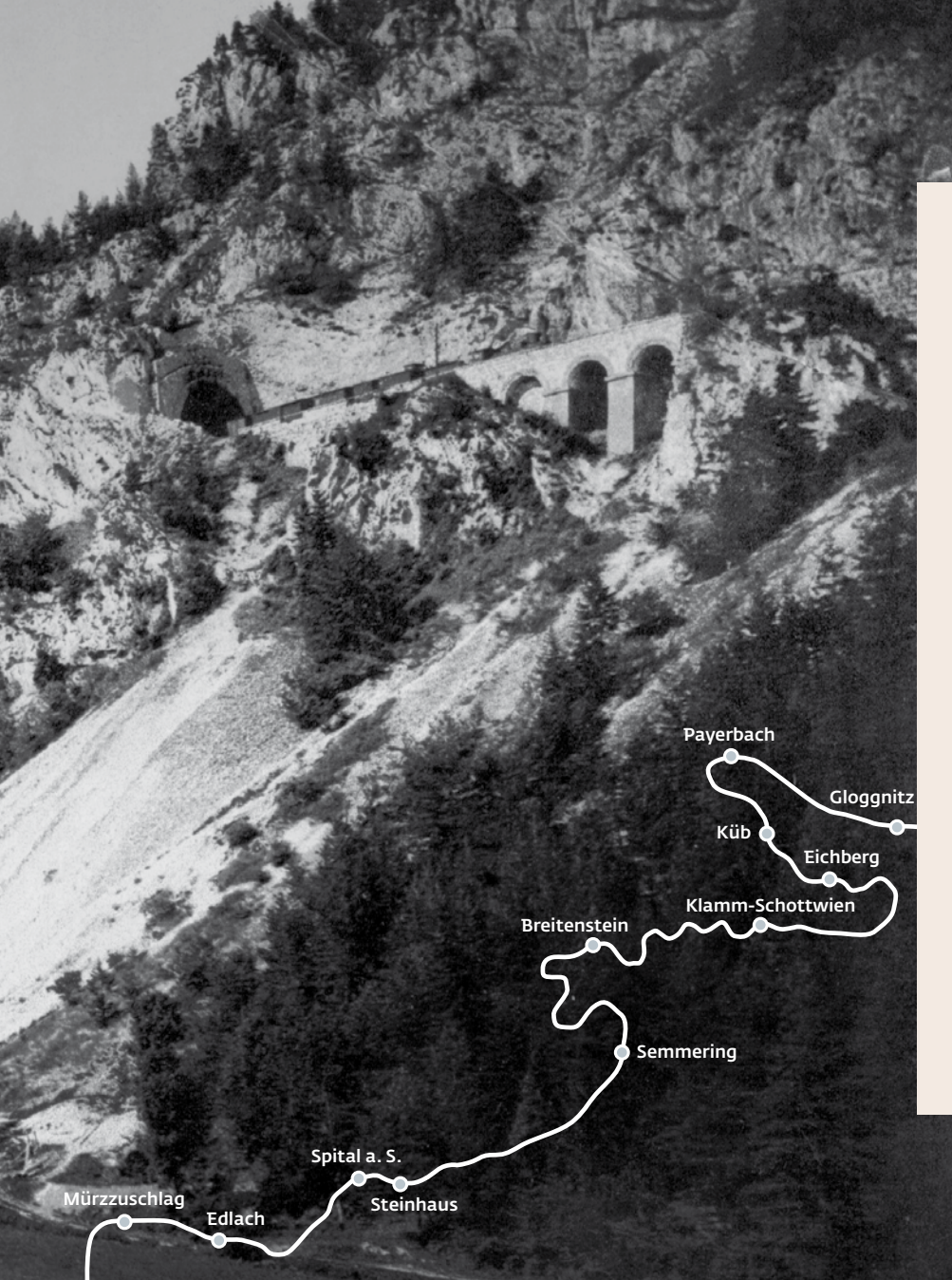
Dávné letopisy uvádějí, že první iniciativy zkoumající proveditelnost projektu lze vystopovat na samém úsvitu železnice v Rakousko-Uhersku. Stavbu takzvané Jižní státní dráhy schválil císař František Josef I. definitivně 1. března 1849. Nejnovější událost spojená s tratí se však týká nedávné doby: dne 15. května 2019 tam dokončili ražbu prvního tunelu nového základnového tunelu o délce 27,3 km, který po dokončení v roce 2025 posílí vzrůstající, hlavně tranzitní dopravu na historické horské trati.

Stavělo se po etapách

Jižní dráhu stavěli naši předci po úsecích. První vlak z vídeňského jižního čili dnes hlavního nádraží přijel do stanice Gloggnitz už 5. května 1842. Na opačné straně horského hřebene poté zprovoznili 21. října 1844 úsek ze Štýrského Hradce neboli Crazu do Mürzzuschlagu. Zbývalo po-



stavit vlastní horskou trať Semmeringu, dlouhou 41,8 kilometru, právě mezi Gloggnitz a Mürzzuschlagem. Do vrcholové stanice Semmering v nadmořské výšce 894 m n. m., kde se vystupuje do nejstaršího lyžařského střediska v Evropě, se musela stavět obzvlášť náročná, takzvaná severní rampa. Dvoukolejná trať šplhá ze stanice Payerbach-Reichenau stoupáním až 25 promile oblouky s nejmenším poloměrem jen 190 metrů. Bylo třeba provrtat skály pro celkem šestnáct tunelů a vyzdít stejný počet často monumentálních viaduktů citlivě zasazených do přírody. Cestující ve vlaku často ani neví, co mají sledovat dřív, zda nádhernou přírodu, či díla klasické dopravní architektury. Dnes mohou navíc jen dřímat a užívat si pohodlí moderních rakouských vlaků. Hlavně znalci železnice si však jízdu užívají ve velkém. V nejvyšší stanici Semmering, situované v kilometru 103,4 od Vídně, postavili roku 1869 památník věnovaný staviteli dráhy rytíři Karlu Ghago-



PRVNÍ HORSKÁ ŽELEZNICE

Horská dráha Semmering měří 41,7 km a vede ze stanice Gloggnitz přes Semmering do města Mürzzuschlag. Stala se vůbec první evropskou horskou železnicí s normálním rozchodem a dodnes ji odborníci také považují za první skutečnou horskou železnici na světě. V současné době je součástí rakouské Jižní dráhy a patří k nejvytíženějším horským tratím v Rakousku. Projektování trati přes průsmyk Semmering se roku 1841 ujal Carl von Ghega. O rok později zamířil do Velké Británie a USA na čerpat inspiraci. Získané zkušenosti využil při vytvoření třech různých variant, které předložil generálnímu řediteli státních drah Hermenegildu von Francesconimu. Nakonec se na základě vybraného projektu a pod dohledem von Ghegy na stavbě Semmeringbahnu podílelo v letech 1848 až 1854 bezmála 20 tisíc dělníků, z toho třetina byly ženy. Tunely se razily výhradně ručně, výjimku tvořilo použití černého prachu. Naopak výbušniny se nepoužily nikdy. Při pracích přišlo o život 89 lidí. Dne 23. října 1853 projela úsekem Mürzzuschlag–Payerbach první lokomotiva. Slavnostního otevření trati 16. května 1854 se zúčastnil i císař František Josef I. s chotí Alžbětou. První nákladní vlak projel po trati 18. května téhož roku a první vlak s cestujícími 17. července.

císař. Dopravu nákladních vlaků oficiálně povolili 15. května 1854. Letošní slavnostní proražení nového tunelu s uvedeným datem ideálně koresponduje. Zahájení pravidelné dálkové osobní dopravy však mělo zpoždění – první osobní vlak z Vídně do Lublaně projel až 17. července 1854 a první vlak na konečné v Terstu přivítali teprve 18. srpna 1857. Spojení hlavního města monarchie s přístavem na Jadranu bylo od samého počátku strategickou záležitostí. Význam trati se od té doby vůbec nezměnil – silná nákladní a osobní, vnitrostátní i mezinárodní doprava trať plně vytěžuje dodnes. V historických dobách na trati jezdil luxusní expres z Petrohradu a Vídně do Nice a Cannes. Přímé vozy rychlíků měly směrovky až do Marseille. Dnes mají spoje konečné v Lublani, Záhřebu, Benátkách a Římě, ale už také v Praze! Než si cestující zvykli používat na velké vzdálenosti leteckou dopravu, bývaly rychlíky do Říma sestavené až z patnácti vozů. Těm musely na horském úseku do stoupání připojit jak výkonnou přípřežní, tak i postrkovou parní lokomotivu. Také dnes je většina nákladních vlaků vedena nejméně zdvojenou trakcí, postrky jsou však zakázané. Na trati byly vždy provozovány nejmoder-

vi (10. ledna 1802 až 14. března 1860), který v lednu 1844 předložil první projekty. Poté, co v následných vrcholových tunelech vlaky projedou nejvyšší bod na trati ve výšce 898 m n. m., koleje klesají ve sklonu v hodnotě 21 až 22 promile ke stanici Mürzzuschlag. Tento jižní horský úsek už není tak divácky zajímavý, trať tam vede většinou zaříznutá do úbočí hor či na vy-

sokých náspech. Výhledy jsou tam také krásné, ale už zdaleka ne tak fascinující jako na úseku severním.

Nejpůvabnější je horský úsek

Horský úsek Semmeringu byl stavebně dokončen 12. října 1853 a už 23. října tam poprvé projela lokomotiva zvaná Lavant. Poté si trať 12. dubna 1854 prohlédl sám



Vlak railjet 78 Vindobona z Grazu do Prahy v říjnu 2019 na viaduktu Kalte Rinne



Nejznámější, 184 metrů dlouhý a 46 metrů vysoký viadukt Kalte Rinne s hřebenem Rax v pozadí



Století páry připomíná ve stanici Payerbach-Reichenau stroj 95.112

nější a nejvýkonnější lokomotivy své doby. Elektrický provoz zahájili 29. května 1959, takže přes jedno století tu vládla hlavní pára. Na vlcích do Benátek se v padesátých letech 20. století zkoušely také motorové vozy zvané Modrý blesk, které svého času rakouské spolkové dráhy ÖBB nasazovaly na rychlík Víndobona z Vídně do Prahy a Berlína. Významní výrobci lokomotiv na Semmeringu z propagačních důvodů často zkoušeli své novinky a potenciální exportní výrobky.

Památkově chráněná dráha

Rakousko se stará nejen o budoucnost trati, ale i o její historii a už v březnu 1997 vyhlásilo památkovou ochranu trati. Protože šlo o vůbec první horskou železnici za zeměkoulí, byl Semmering prohlášen 2. prosince 1998 organizací UNESCO chráněnou památkou světového kulturního dědictví – i o tom informuje malé nádražní muzeum přímo ve stanici Semmering. Od 10. června 2007 otevřeli v rotundě a montovně zrušeného lokomotivního depa v Mürzzuschlagu jiné, podstatně větší muzeum jižní dráhy. Moder-

ní expozice přibližuje nejen historii trati, zajímavá je třeba sbírka drezín. Kromě elektrických lokomotiv, včetně Krokodýla řady Be 6/8 ze sesterské Gotthardské dráhy ve Švýcarsku, vystavují parní pěti-spřežku 180.01 bývalých rakouských státních drah. Jde o prototyp pozdější řady 523.0 či 524.0 ČSD, který zkonstruoval Karel Gölsdorf pro trakčně náročnou českou trať z Mostu do Moldavy v Krušných horách. Stroj postavila vídeňská loko-

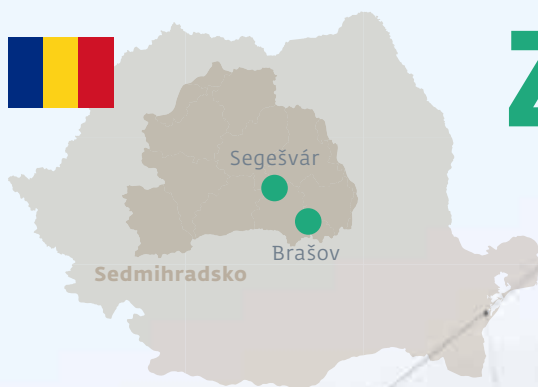
motivka ve Floridsdorfu, která ho v dubnu 1900 dodala na vyzkoušení. Na Semmeringu se posléze používalo 27 odvozených strojů. A také spousta dalších lokomotiv, které v modifikované podobě známe z kolejí bývalých Československých státních drah. Ostatně to trvá dodnes. Vždyť dnešní vlaky kategorie railjet z Prahy do Štýrského Hradce, které tu v taktu projíždějí, jsou vedeny lokomotivami řady 1216 typu Taurus, dokonce v barvách Českých drah!

A do třetice – další místní skromné muzeum má otevřeno sezonně od září 2012 ve strážním domku číslo 167 přímo u viaduktu Kalte Rinne a věnuje se odkazu Karla Ghegy. Zatímco před třiceti lety zůstával Semmering pro české železniční příznivce něčím exotickým, vzdáleným a hlavně nedostupným, dnes už se tam můžeme cítit jako doma. ○



← Pohlednice ze Semmeringu z roku 1926

Vlakem nejen za Drákulou



Sedmihradsko, zvané též Transylvánie, patří k nejhezčím oblastem Rumunska. Kdo má rád přírodu, užije si při výstupech na divoké vrcholky Karpat, milovníci historie zase mohou obdivovat starobylá města a hrady jako z pohádky. K těm nejznámějším samozřejmě patří hrad Bran nedaleko Braşova, který je nerozlučně spjatý s postavou obávaného knížete Drákuly. Pojďme se společně vypravit do této země na Balkánském poloostrově.

Jiří Mazal | Foto: autor

Do sedmihradských měst se snadno dostanete dálkovými vlaky z Budapešti či Vídně, u těch nočních nechybí ani lůžkové a lehátkové vozy. Vybral jsem si rychlík s názvem Dacia z Vídně, a jelikož cestujících moc není, mám odíl v rumunském lůžku jen pro sebe. Při rozjetí vlaku se rozezní doslova kakofonie vrzajících a skřípajících zvuků z nejrůznějších útrob kupé, po zrychlení a najetí na kvalitnější svršek však naštěstí utichá. Na rumunském území lze využít i služeb jídelního vozu, jeho návštěva je však tak trochu dobrodružným zážitkem. Někjaké menu zde nemají, odříká vám ho číšník. Pochopitelně včetně cen. Pokud jste milovníky čaje, máte smůlu, v nabídce je pouze káva. Stevard v lůžku vám přitom nenabídne vůbec nic. Inu, zlaté české jídelní vozy...

Opravy tratí jen někde

Ráno se probouzím hluboko v rumunském vnitrozemí, když zastavujeme ve Vintu de Jos. Dále do Brašova je možné pokračovat dvěma směry, buď jižněji po převážně jednokolejné neelektrifikované trati přes Sibiu, nebo severněji po dvoukolejné elektrifikované trati přes Mediaș, kam také míří náš vlak. Trať prochází velkorysou rekonstrukcí a všude je viditelný nejen obnovený železniční svršek, ale i nově postavená nástupiště.

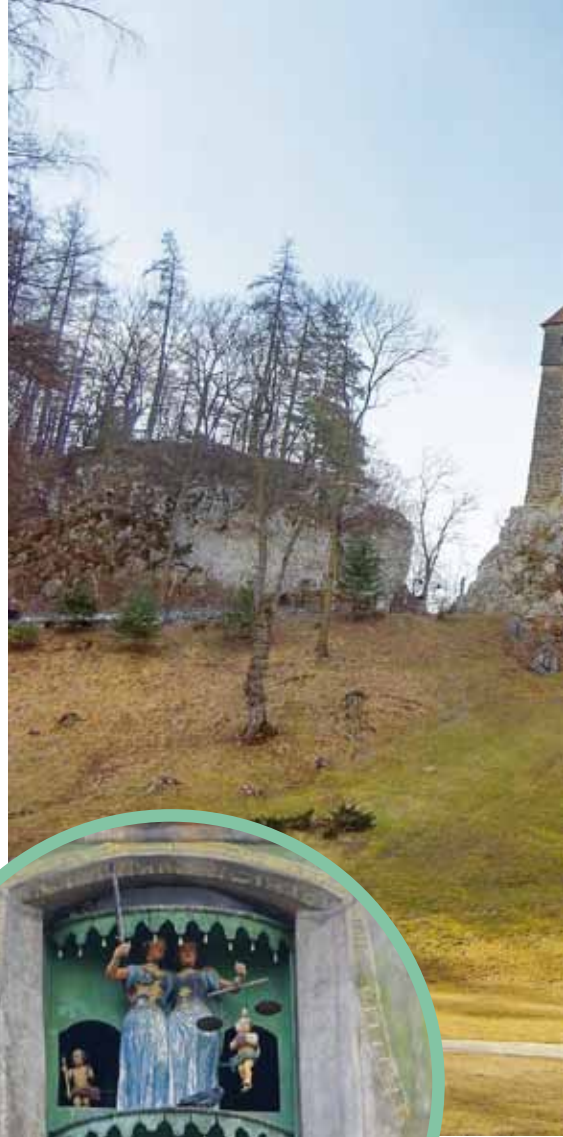
Patrně jsou též četné přeložky, a před Sighișoarou vznikly dokonce dva nové tunely, které nahradily původní trať vinoucí se kolem kopce.

V Sighișoare (česky Segešváru) modernizace (alespoň prozatím) skončila a já vystupuji na nevábnném nástupišti z drolicího se betonu, což poněkud kontrastuje s udržovanou nádražní budovou. Mě však zajímá hlavně historické centrum města, rozprostírající se na kopci. Dodnes se zachovala převážná část jeho opevnění včetně věží, které jsou pojmenované podle jednotlivých cechů. Každý cech měl totiž za povinnost věž na své náklady nejen vybudovat, ale v případě nebezpečí i bránit.

Uličky jsou plné pitoreskních domů, kde i přes vzrůstající turistický ruch stále převládají místní obyvatelé. Na jednom z náměstí tak můžete zaslechnout drnčivý zvuk zvonku z nedaleké školy. Restauraci, kde bych se naobědval, však raději hledám v ulicích v podhradí, až se mi zalíbí podnik plný místních obyvatel vychutnávajících si polední menu. Nenechám se zahanbit neznalostí rumunštiny a sebevědomě ukážu na položku na jídelním lístku. Z reakce obsluhy vyrozumím, že tohle jídlo bylo v pondělí, mám si vybrat něco z pátku... tak nezaváhám a ukážu



Centrum Segešváru láká na řadu krásných památek. Patří k nim i budovy místního starého města.



I v Segešváru mají věž s orlojem.

na něco z tohoto dne. Za chvíli se už nese obrovská mísa s dobrým půl litrem polévky plná kuřecího masa, a k tomu ještě s nakrájeným bílým chlebem. Po najezení chci již platit, když se teprve objeví druhý chod, kaše s masovými knedlíčky. Na porcích se věru nešetřilo!

Hotel v nádražní budově

Ze Segešváru se přesouvám vlakem do Brašova, téměř třisetisícového města obklopeného Karpaty. Mám hotel přímo v nádražní budově s výhledem na nástupiště. Vlaky rachotí celou noc, jsem rád, že tu nespím za horkého letního počasí s otevřeným oknem. U peronů se střídá místní pestrý vozový park, ve kterém mají početné zastoupení francouzské ojetiny od motorových vozů po příměstské vlaky s vratnými soupravami.

Brašov je především město s nádherným historickým jádrem sevřeným kopci. Na centrum je navíc hezký výhled z vr-



Hrad Bran je nejznámější památkou Sedmihradsku. Označován je jako Drákulův, ačkoli zde nežil.

chu Tâmpa, kam jezdí lanovka. Není však příliš kapacitní a zájem o svezení je za hezkého počasí vskutku veliký. Z vyhlídky na kopci představuje vedle impozantního opevnění nepřehlédnutelnou doménu Černý kostel a hlavní náměstí Piața Sfatului s radnicí. Jelikož je centrum od nádraží poměrně vzdálené, vhod přijdou autobusy místní MHD. I když se mnohdy jedná o nejrůznější rachotiny pořízené jako ojeté v zahraničí, v žádné z nich nechybí wi-fi.

Vzhůru na hrad Bran

Zlatým hřebem se stává návštěva asi 30 kilometrů vzdáleného hradu Bran. Ač je s oblibou označován jako Drákulův, tak tento rumunský panovník, správně Vlad III. Dracula, zde ve skutečnosti nežil a navíc vládl sousednímu Valašsku, nikoliv Sedmihradsku. Hrad si naopak oblíbila ve 20. století rumunská královská rodina, která tu pobývala od roku 1920 a sídlo nechala rozsáhle upravit. Pohodlně zařízené interiéry ve stylu Bouzova však nečekej-

HUSTÁ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

Rumunsko leží z větší části na Balkánském poloostrově v jihovýchodní části Evropy. Sousedí s Ukrajinou, Moldavskem, Maďarskem, Srbskem a s Bulharskem. Východní břehy země omývají vody Černého moře. Je členem Evropské unie a NATO. Hlavní městem je Bukurešť s 1,8 miliony obyvatel, v zemi žije celkem přibližně 20 milionů lidí. Nejpočetnější menšinou jsou Maďaři. Národní železniční dopravce je společnost CFR, která provozuje hlavní tratě s výjimkou některých malých lokálek. Síť je poměrně hustá a měří celkem 10 781 km. Cestovat lze třemi typy vlaků: Personal (osobní), Accelerat (spěšné vlaky) a Rapid (rychlíky, IC, EC). Rumunsko se v minulosti řadilo k chudším státům bývalé RVHP a dodnes patří k méně rozvinutým zemím Evropy. V rámci EU je jeho HDP na obyvatele třetí nejnižší, po Bulharsku a Chorvatsku. Země hodně těží z cestovního ruchu, který tvoří asi 5% rumunského HDP. Turisty lákají především Karpaty.

te, relativně malé pokoje si uchovaly svůj středověký ráz a dodnes každému z nich vévodí kachlová kamna. Nepatříčnou tu působí snad jen výtah, kterým se královna vozila ze svých komnat do parku v podhradí. Hradem se můžete volně pohybovat, vzhledem k množství návštěvníků a jeho dispozici s nevelkými místnostmi si ani neumím příliš představit, jak by se v něm procházely organizované skupiny.

Na závěr ještě vyzkoušíme rumunského soukromého dopravce Softrans, kte-



Motorová jednotka francouzské výroby X4500 SNCF v Brašově



Omšelé nástupiště v Segešváru s IC Dacia v čele se strojem řady 41

CESTOPIS





rý svými elektrickými jednotkami Hyperion jezdí po trase z Braşova přes Bukurešť do Craiovy. Nejprve se snažím najít průvodčího a zakoupit jízdenku, ale na nástupišti po uniformě ani stopy. Nastoupím a čekám, co se bude dít. Jednotka, ačkoli pochází z roku 2015, je skutečně low-cost. Autobusová sedadla, částečně uspořádaná proti sobě a za sebou, nabízí již trochu pochroumané stolečky. Jako místenkový informační systém slouží papírové proužky s nápisem „reservat“, aniž by bylo jasné, odkud kam. Jelikož je plno, nakonec jednu cedulku ze sedačky oddělám a usedám místo ní. Přichází dva průvodčí a prodávají mi jízdenku za 160 Kč do 107 km vzdáleného Ploieşti. Snažím se zjistit, jak je to s místenkami, ale personál anglicky nerozumí. Umí si však poradit, odchytí nedaleko sedící dívčinu, která angličtinu ovládá. Ta mě uzemní prohlášením, že volnost vlaku přece zjistím online na internetu. To by jim však vlaková wi-fi musela fungovat...

Projíždíme nádhernou krajinou přímo pod zasněženými vrcholky Karpat a vzhledem k vysoké nadmořské výšce sníh obklopuje i naši trať. Postupně sjedeme do nížiny a mě čeká poslední část cesty, přestup do nočního vlaku „Is-ter“ do Budapešti. Obsazenost je nevelká a z lůžkového vozu vystupuji na budapeštském nádraží Keleti úplně sám.

Ať už jste milovníkem přírody, nebo historických měst, v Sedmihradsku si každý přijde na své a návštěvu lze jen doporučit! ○



TAJEMNÝ DRÁKULA

Vlad III. Dracula (1431–1476) byl třikrát valašským knížetem, a nikoli Sedmihradská, jak se také někdy uvádí. Poprvé se jím krátce stal v roce 1448, nicméně známým se stal až díky své druhé vládě v letech 1456 až 1462. Potřetí a naposledy se moci chopil krátce před svou smrtí v roce 1476. Zatímco doma v Rumunsku i sousedním Bulharsku je díky bojům s osmanskou říší uznáván jako lidový hrdina, ve zbytku světa je znám jako předloha pro hororového upíra Dracula. Pro jeho údajnou krutost se mu přezdívalo napichovač. Svě odpůrce a politické oponenty, ale i zajatce či obyčejné zločince neváhal napichovat na dřevěné kůly, kde je nechal v bolestech umírat.



Z Braşova přes Bukurešť do města Craiova jezdí jednotka společnosti Softrans typu Hyperion.

← Tak vypadá Braşov z ptačí perspektivy, konkrétně z vrchu Tâmpa.

Napsali o nás...

Sněmovna stvrdila zavedení jednotné jízdenky na železnici

Cestující budou moci na železnici využívat jednotnou jízdenku u různých dopravců. Umožní jim to systém jednotných jízdenek na dráze, který opět schválila Sněmovna. Poslanci přehlasovali Senát, který chtěl zachovat přísnější podmínky pro kácení stromů podél tratí. Senátoři také nechtěli, aby byly v informačním systému vedeny údaje o kupujících. Systém jednotných jízdenek má změnit nynější stav, kdy si cestující musí kupovat v případě přestupů mezi vlaky různých dopravců jízdenek více. S plným spuštěním systému ministerstvo počítá od prosince 2020. Zavedení a pětiletý provoz systému má stát 254 milionů korun a využívat ho budou muset všichni dopravci, kteří jezdí na základě objednávek státu a krajů. Dobrovolně se k němu budou moci připojit i na tratích, kde jezdí na vlastní komerční riziko.

ČTK 17. 12. 2019



Jen pětina vlakových stanic je přístupná vozíčkářům

Jen pětina – konkrétně 504 – železničních stanic a zastávek v České republice je aspoň částečně přístupná pro vozíčkáře, zjistila ombudsmanka Anna Šabatová. Podle ní je také velký rozdíl v přístupnosti vlaků různých dopravců. „Celkově není situace dobrá,“ řekla. V Česku neexistuje žádný právní nástroj, který by dopravce přinutil dělat služby pro vozíčkáře přístupnější. Ombudsmanka by takový chtěla zavést. „Existuje pouze nařízení, že všechny vagony vyrobené po roce 2008 musí být těmto lidem přístupné,“ řekla Šabatová. Největší dopravce České dráhy má podle ní přístupných 70 procent vlaků a Leo Express všechny, Regiojet neměl dlouho žádné.

ČTK 17. 12. 2019

ČD začnou na části tratí prodávat jízdenky bez přírážky i tam, kde je pokladna

Od 15. prosince mají na vybraných tratích v Libereckém kraji cestující možnost koupit si jízdenku až u průvodčího, i když bude ve stanici otevřená pokladna. Vyplývá to z nového znění Smluvních přepravních podmínek. Novinka se týká pouze spojů v Libereckém kraji, a ještě ne na všech tratích. Podle mluvčího ČD Radka Joklíka možnost odbavení ve vlaku bez přírážky i v obsazených stanicích s pokladnou platí ale jen u osobních a spěšných vlaků pouze na území Libereckého kraje. Novinka se netýká rychlíků a platí na tratích č. 030, 035, 040, 041, 042, 046, 064, 070, 080, 086 a 087, tedy těch, které přechází pod novou smlouvu s ČD. Neplatí tedy například na Jizerskohorské železnici, kde se provoz soutěžil už dříve.

Zdopravy.cz 13. 12. 2019

Vinohradské tunely čeká šestiletá rekonstrukce

Na modernizaci 4. koridoru z Vršovic do Hostivaře má v roce 2022 navázat rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech. Během šesti let by měly být zrekonstruovány všechny tři vinohradské tunely a celé jižní zhlaví pražského hlavního nádraží. Záměr projektu má stanovit předpokládané investiční náklady a posoudit efektivnost záměru. Podle SŽDC je důvodem rekonstrukce nejen špatný stav železničního svršku a ostění tunelů, ale i přilehlého jižního zhlaví hlavního nádraží. Oprava nebude probíhat najednou, nastal by totiž kolaps železniční dopravy v Praze. Tunely jezdí nejen vlaky směrem na Benešov a Beroun, ale též soupravy z odstavného nádraží v Michli. SŽDC musí termín opravy sladit s jinou velkou akcí: rekonstrukcí mezi Nuslemi a Smíchovem, zejména pak s přemostěním Vltavy.

Zdopravy.cz 11. 12. 2019

Evropa chce mít za tři roky společnou jízdenku

Cesta vlakem z Berlína do Prahy, poté autobusem do Mladé Boleslavi a poslední část v autobusu MHD. To vše na jednu jízdenku. Systém veřejné dopravy má podle EU po roce 2022 vypadat tak, aby přetáhl co nejvíce lidí z aut. Zatímco Evropská komise požaduje, aby dopravci nebo objednatelé dopravy otevřeli svoje prodejní kanály, Česko jde naopak cestou drobení dopravní sítě a uzavírání jednotlivých prodejních systémů. Výsledkem snahy o propojení dopravních systémů nemá být jediný celoevropský internetový obchod s jízdenkami, ale otevřený konkurenční prostředí. V něm by jízdenky všech dopravců provozujících dopravu jako veřejnou službu mohl prodávat kterýkoliv z nich, nebo čistě prodejce, který sám žádnou dopravu neprovozuje.

idnes.cz 12. 12. 2019

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nář. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

UZÁVĚRKA INZERCE je dva týdny před vydáním | **HONORÁŘE DOPISOVATELŮM** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **VYDAVATELSKÝ SERVIS ZAJIŠŤUJÍ:** České dráhy, a. s., ZC Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc
Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002



Žádosti o příspěvek na dovolenou v roce 2020 budou potvrzovány od 8. ledna 2020. Všichni zájemci si již mohou vybírat na webu ČD travel, a to v sekci „BĚŽNÝ UŽIVATEL“. Dne 8. ledna se nabídka objeví i v sekci „ZAMĚSTNANEC“, kde bude cena již snižena o dotaci. Nově je v popisu hotelu u každého termínu funkce „KALKULAČKA“, kde je možné spočítat cenu pro všechny osoby (po 8. lednu i cenu po dotaci). Následně bude možné automaticky vytvořit formulář žádosti.

Do nabídky roku 2020 jsme vedle již tradičně osvědčených vlastních zájezdů nově zařadili prověřené hotely od cestovních kanceláří, se kterými spolupracujeme (CK Exim Tours, Fischer, Blue Style, Nev-dama), a poznávací zájezdy. Celkově je v nabídce 358 hotelů a tisíce termínů.

Po krachu cestovní kanceláře Thomas Cook a potažmo i CK Neckermann jsme hrdí na to, že s námi klienti nejenom vycestují, ale zároveň se i bezpečně vrátí zpět. Jsme jedinou cestovní kanceláří v České republice, která poskytuje klientům v ceně KAŽDĚHO zájezdu i komplexní cestovní pojištění včetně storna v hodnotě 600 Kč za osobu.

Děkujeme, že s dovolenou od ČD travel volíte i jistotu.



ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: obch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

Předplatné měsíčníku Železničář

Darujte sobě nebo svým blízkým roční předplatné Železničáře za 500 Kč.

Součástí předplatného jsou také 4 oboustranné plakáty s železniční tematikou. Objednat si můžete také výhodný balíček společně s magazínem ČD pro vás za 720 Kč, kdy za obě periodika získáte slevu přes 20%. Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese info@cdprovas.cz, telefonicky na čísle 720 797 020 nebo na stránkách www.cdprovas.cz/predplatne.

Železničář
500 Kč

ČD pro vás
360 Kč

ČD pro vás
+ Železničář
720 Kč

1	03. 01.	
2	06. 02.	
3	05. 03.	s plakátem
4	02. 04.	
5	07. 05.	
6	04. 06.	s plakátem
7	02. 07.	
8	06. 08.	
9	10. 09.	s plakátem
10	08. 10.	
11	29. 10.	
12	03. 12.	s plakátem
1	07. 01. 2021	



Železničář



24. až 26. ledna a 31. ledna až 2. února 2020

Do Chrudimi na velkou výstavu železničních modelů

Přijďte do Chrudimi obdivovat miniaturní svět na kolejkách! Od 24. do 26. ledna a od 31. ledna do 2. února je k vidění ve výstavní síni a v prostorách kavárny Divadla Karla Pippicha velká výstava železničních modelů. Ta se koná každý sudý rok a můžete na ní obdivovat práci chrudimských modelářů. Ve výstavní síni divadla objevíte velké klubové kolejiště velikosti H0. Poprvé bude k vidění s novou železniční tratí ze stanice Chrudim město do skryté stanice Hrochův Týnec. Novinkou je také nákladíště Uhřetice, které je – stejně jako stanice Chrudim město – ztvárněno tak, aby co nejvíce odpovídalo skutečné předloze. V prostorách divadelní kavárny si můžete prohlédnout klubové kolejiště TT, rozšířené o nové traťové moduly, a také domácí kolejiště Aleše Rotrekla velikosti N. Ve vitrínách uvidíte železniční modely různých velikostí a nebudou chybět ani fotografie se železniční tematikou. Na výstavu je vstup z postranního vchodu vpravo od hlavních dveří divadla. Výstavní síň se nachází v nejvyšším patře, kam se dostanete po schodech nebo výtahem, kavárna je o patro níž. Vstupné je dobrovolné. Výstava je otevřena vždy od 9 do 17 hodin. Více na www.zmchrudim.cz.

Nejbližší železniční stanice: Chrudim



11. ledna 2020

Pojedte na šampionát v historickém lyžování

V Mostech u Jablunkova se v sobotu 11. ledna uskuteční už devátý ročník mezinárodního mistrovství ČR v historickém lyžování. Lyžníci nejen od nás, ale také z Polska, Slovenska nebo Rakouska předvedou své umění v dobových kostýmech a krojích na závodech ve slalomu a Jasankrosu. Závodů se může zúčastnit každý, kdo má dřevěné lyže a odvalu. Pro zájemce bude k dispozici půjčovna historických lyží a telemarková škola. Připraven je bohatý doprovodný program včetně výstavy o historii zimních sportů v Beskydech nebo expozice historických ski.

Nejbližší železniční stanice:
Mosty u Jablunkova



17. a 18. ledna 2020

Na Svatební dny se slevou na vstupné

Více než 150 vystavovatelů se bude prezentovat na největším svatebním veletrhu u nás, který se pod názvem Svatební dny 2020 koná 17. a 18. ledna v pražském kongresovém hotelu Clarion. Na své si přijdou nejen nastávající nevěsty a ženichové, ale inspiraci najdou na veletrhu i další svatebčané. Součástí veletrhu je módní přehlídka nových kolekcí svatebních a společenských šatů. Pokud máte In Kartu, můžete si na www.ticketportal.cz zakoupit vstupenku na veletrh se slevou 25%. Každý návštěvník dostane ke vstupence tištěný svatební katalog zdarma.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Vysočany



16. až 19. ledna 2020

Do Brna na veletrhy cestovního ruchu

Pokud hledáte inspiraci, kam se letos vypravit na dovolenou nebo na výlet, pak zavítejte od 16. do 19. ledna na brněnské výstaviště. Konají se tu totiž veletrhy cestovního ruchu (první den je jen pro odbornou veřejnost). Lákadla tuzemských turistických destinací tradičně představí veletrh Regiontour a s atraktivitou zahraničních lokalit vás seznámí vystavovatelé na veletrhu GO. Jeho součástí bude premiérově festival 5 kontinentů, na němž vystoupí řada známých cestovatelů. Další lákavou novinkou je gastronomický festival GO to Foodpark.

Nejbližší železniční stanice:
Brno hl. n.