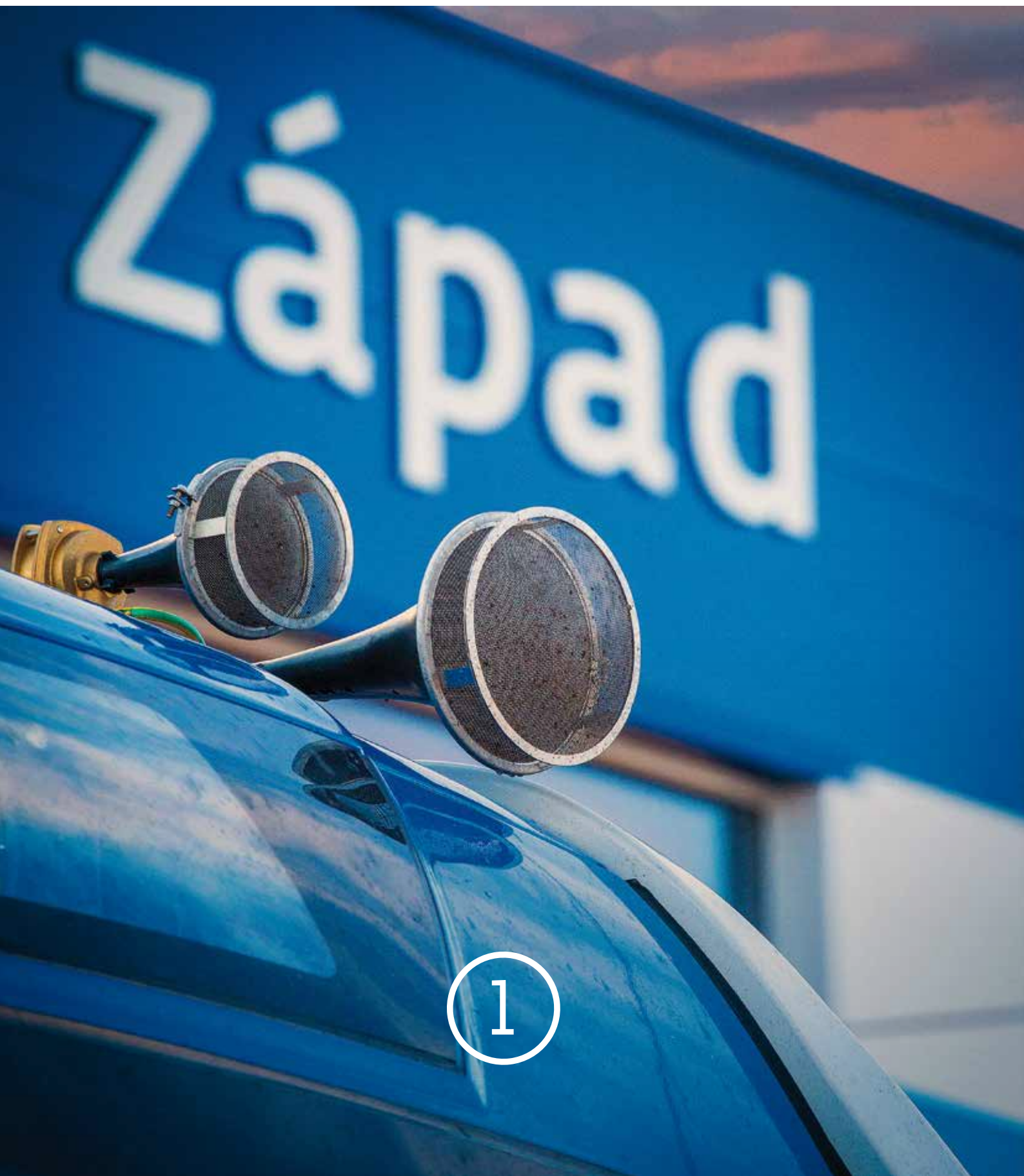


Železničář

6. LEDNA 2022 | ROČNÍK 29 | CENA 42 Kč | VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



1

- 4–6 **Kaleidoskop**
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem CHV Lužná Markem Plochým o dalších plánech v oblasti nostalgie
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální děni nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
ČD věnují velkou pozornost rozvoji svého opravárenského zázemí. Jaké stavby se připravují nyní?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Oblast zabezpečovací techniky má u VUZ dlouholetou tradici. Na co se společnost zaměřuje aktuálně?
- 22–23 **Provoz a technika**
Na soustruhu v SÚ Jih ČD se objevil legendární slovenský Albatros 498.104.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Vlakvedoucí Ladislav Drobny si koupil tři starší autobusy. Sám s nimi i jezdí.
- 27 **Zahraničí**
Jízdní řád ZSSK pro rok 2022 přináší nejvíce spojů za posledních dvacet let.
- 28–29 **Recenze**
Otestovali jsme model lokomotivy T 200.202 ve velikosti TT. Jak se povedl?
- 30–32 **Historie**
Železnice měla v historii země vždy velkou úlohu. Bylo tomu tak i za druhé světové války, kdy se stala místem diverzních akcí.
- 33–37 **Cestopis**
Známé přísloví praví, že cesta může být vlastním cílem. Tak tomu bylo i v případě naší cesty vlakem do Mukačeva.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Nejen samotná drážní vozidla, ale i jejich dílenské zázemí prochází v poslední době postupnou modernizací – tak jako například v plzeňském OCÚ Západ



Foto: Wikipedia

František Antonín Gerstner

Opravdového uznání se dočkal až dlouho po své smrti, ve 20. století. Dnes je tento dopravní inženýr a první profesor praktické geometrie Polytechnického ústavu ve Vídni považován za průkopníka stavby železnic v Čechách, Rakousku a Rusku.

František Antonín Gerstner se narodil 11. 5. 1795 v Praze do rodiny profesora Pražské polytechniky F. A. Gerstnera a Gabriely rozené von Mayersbach. Vystudoval Filosofickou fakultu Karlovo-Ferdinandovy Univerzity v Praze. Poté pokračoval ve studiu na Pražské polytechnice. Od roku 1817 přednášel na Vídeňské polytechnice geometrii a zeměměřičství.

* Narození	11. května 1795
† Úmrtí	12. dubna 1840
🌐 Národnost	česká
🕒 Povolání	inženýr, stavební inženýr, profesor a železniční inženýr



Michal Kraus

Náměstek generálního ředitele pro servis

Vážení čtenáři,

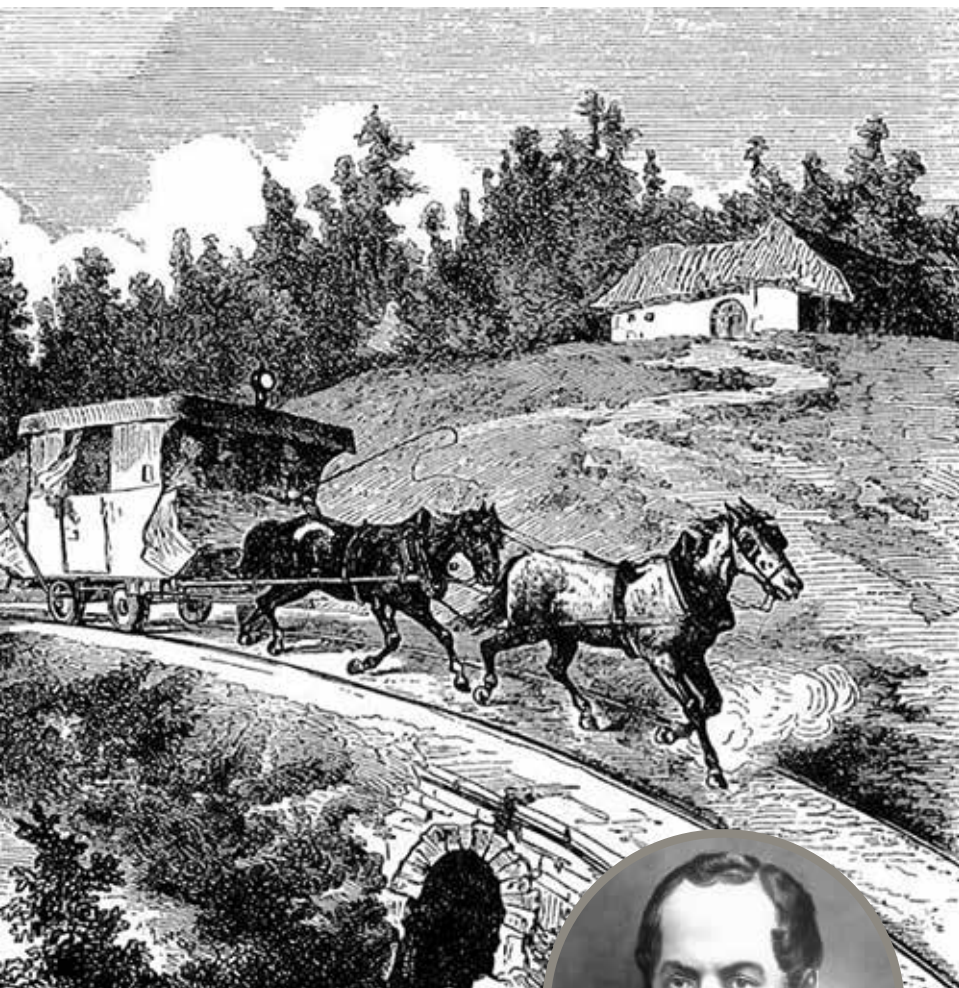
v posledních měsících rezonuje téma výstavby nových hal nejen v interních diskusích v rámci naší společnosti. Co je příčinou toho, že se v jednom okamžiku, jako by odkud, objevilo tak silné téma? Silné nejen rozsahem potřebných investic, ale i prioritou, kterou tento záměr má v koncepčních úvahách i strategii společnosti.

Je jím zejména fakt, že budoucí úspěch naší společnosti musí být spjat s modernizací vozby a výrazně vyšší mírou její unifikace v porovnání se současným stavem. Nákupy nejen nových, ale i řady „secondhandových“ jednotek tak zásadně mění požadavky na prostory a technologie potřebné k údržbě. U nových jednotek je řada technologických celků instalována na střechách a vzniká tak potřeba bezpečného a ergonomicky vhodného přístupu k těmto agregátům. Současně ale musíme mít vhodný přístup i k podvozkům a jejich komponentům. Potřebujeme tedy i správně řešené a osvětlené montážní kanály. Moderní haly proto počítají s trojí úrovní podlah – montážní kanál, instalovaná kolej a lávky. Tam, kde počítáme s údržbou elektrických jednotek, je samozřejmě situace komplikovanější o potřebu vhodné a bezpečně řešit otázku odpojování trakčního vedení a podobně.

Stávající skladba vozby si však ale žádá také zachování objektů s hřízí, a nelze proto veškeré problémy vyřešit jen výstavbou nových objektů, ale nutně musíme investovat i do vybraných objektů původních. Nové haly jsou podmínkou nutnou pro kvalitní servis nakupovaných jednotek a bez nich nelze moderním a ekonomicky optimálním způsobem údržbu provádět. Historické objekty totiž nevyhovují v mnoha parametrech, přičemž tím klíčovým je zejména jejich délka. Z toho plynoucí opakované manipulace spolu s nevhodně umístěnými sklady pak generují významný podíl ztrátových, tedy neefektivních časů v údržbě, která je vlivem toho dražší, než by měla či mohla být. Realizace uvedených záměrů v Brně Maloměřicích, tedy hala plnohodnotně funkční, v Plzni s předpokládaným uvedením do plného provozu letos v únoru a záměry v Chebu, Českých Budějovicích, Havlíčkově Brodě a Olooumouci tak směřují k ekonomicky správnému a na trhu uplatnitelnému modelu moderní údržby železničních kolejových vozidel.

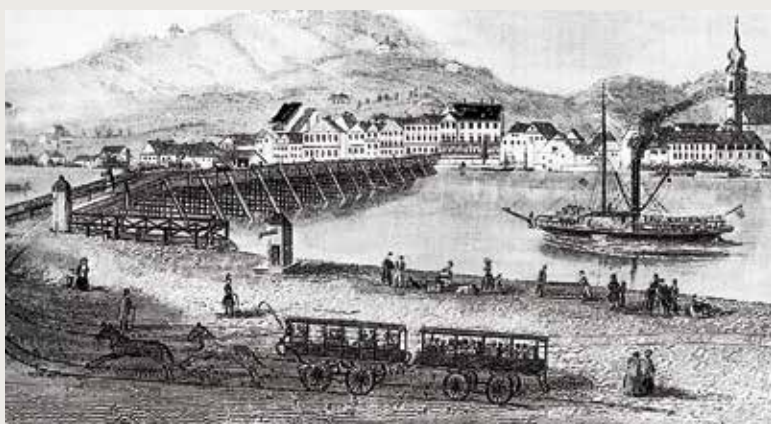
Mnohé z objektů dosud námi užívaných se datují do období před sto a více lety. Jejich strůjci si zaslouží náš obdiv za to, že nám posud slouží. Věřím, že náš přístup bude stejně velkorysý i úspěšný.

Všem nám přeji naplnění vizí směřujících k úspěšnému a dlouhodobému rozvoji naší společnosti, pevně zdraví a mnoho úspěchů v osobním a profesním životě.



Zlom v jeho životě nastal v roce 1820, kdy od otce převzal projekt výstavby koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince. Roku 1824 získal padesátileté privilegium na provozování koněspřežné dráhy, jež poté postoupil c. k. první privilegované žel. společnosti ve Vídni. Práce ho uchvátila natolik, že se vzdal místa na Vídeňské polytechnice a nastoupil jako hlavní stavbyvedoucí plánované dráhy. Výstavba na severním úseku trati České Budějovice – Kerschbaum začala v létě 1825. I přes spory s vedením společnosti se mu v roce

1828 podařilo dokončit první část dráhy do Kerschbaumu. Pak jej však odvolali a dokončením stavby byl pověřen Mathias von Schönerer. F. A. Gerstner zemřel na následky zranění 12. dubna 1840 ve Filadelfii. Je považován i za průkopníka výstavby horských železnic. Konešpřežná dráha byla dokončena a zprovozněna roku 1832.



Na Olomoucku vyjela první modernizovaná jednotka řady 646

V rámci zkušebního provozu vyrazila na Olomoucku první modernizovaná jednotka Stadler GTW řady 646 Českých drah. První jízdu v prosinci absolvovala na lince z Olomouce do Drahanovic. Dvanáct motorových jednotek České dráhy pořídily v Německu pro zajištění regionálních spojů právě v Olomouckém kraji. Modernizaci absolvouje i pět jednotek, které ČD zprovoznilly už dříve vlastními silami a cestující se s nimi setkávají bezmála dva roky. Všechny tak projdou kompletní renovací interiéru a zákazníkům tak nabídnou maximální komfort. Kromě trasy z Olomouce do Drahanovic ČD jednotky nasadí během letošního roku na tratě ze Šumperka do Hanušovic nebo z Olomouce do Moravského Berouna. Vlaky modernizuje firma ŽOS Zvolen. Vybaveny jsou LCD monitory, samozřejmě je wi-fi připojení, nechybí ani elektrické zásuvky pro nabíjení drobné elektroniky, audiovizuální informační systém nebo GPS lokace pro sledování pohybu vlaku v systému KIDSOK. Všechny jednotky budou v jednotném vzhledu, kdy vnější nátěr v korporátních barvách ČD doplňují polepy s motivy Olomouckého kraje.



Začal prodej knižních jízdních řádů IDSOK

Prodej knižních jízdních řádů Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) pro rok 2021/2022 začal 9. 12. 2021. K zakoupení je k dispozici celkem pět oblastních jízdních řádů pro Olomoucko, Prostějovsko, Přerovsko, Šumpersko a Jesenícko a regionální vlakový jízdní řád. V knižní podobě tak naleznete všechny spoje Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Prodejní místa těchto knižních jízdních řádů naleznete na webových stránkách idsok.cz v sekci jízdní řády a prodejní místa knižních JŘ. Od 1. ledna 2020 platí v železniční dopravě objednané Olomouckým krajem i nadále dva tarify – tarif IDSOK a tarif Českých drah TR10 (se slevami IN25 a IN50). S jízdenkou IDSOK lze cestovat všemi prostředky hrazenými Olomouckým krajem, tedy autobusy, MHD v Šumperku, Záběhu, Olomouci, Prostějově, Hranicích a Přerově, osobními, spěšnými vlaky, rychlíky a expresem Českých drah, konkrétně linkami dálkové dopravy.



První ze čtveřice lokomotiv Taurus má nový lak

Flotilu elektrických lokomotiv ČD v uplynulém roce rozšířila čtveřice Taurusů. České dráhy je zakoupily na konci léta od společnosti Wiener Lokalbahnen Cargo. Převzaty byly v říjnu a nyní jsou postupně uváděny do pravidelného provozu. První z nich, nesoucí označení 1216.952, dostal v listopadu v depu v Bohumíně nový lak, do konce ledna obdrží modrý nátěr i zbývající Taurusy. Stroje jsou vybaveny zabezpečovacím systémem ETCS, dosahují rychlosti 230 km/h a jsou schválené pro provoz v ČR, Rakousku, Německu a Maďarsku, dva z nich také na Slovensku. Pořízení Taurusů je součástí strategie obnovy vozidlového parku interoperabilními lokomotivami. Dopravce již dva Taurusy má. Ty jezdí na relaci Bohumín – Vídeň. Postupně se stroje objeví i na spojích z Bohumína do Prahy a po dokončení dvou velkých staveb na IV. koridoru zamíří do Českých Budějovic. Na jižních expresech zatím jezdí řady 362 a 380. Právě stroje ř. 362 by Taurusy měly nahradit.





RegioNovy opraví ŽOS Zvolen a DPOV

O více než stovku motorových jednotek řady 814 Českých drah se budou v dalších letech starat firmy ŽOS Zvolen a dceřiná firma národního dopravce DPOV. Na Slovensku bude opraveno 97 RegioNov, v dílnách DPOV se obnovy dočká dalších 13 jednotek. Původně byla velká soutěž na opravu rozdělena do čtyř částí, dvě však byly zrušeny kvůli příliš vysokým cenám. Zrušená část by měla být nakonec provedena v DPOV bez soutěže. Ve Zvolenu se RegioNovy podrobí opravám v rozsahu R1, to znamená vyvazovací opravě, zaměřené na bezpečnostní prvky vozidel. Naopak v DPOV RegioNovy projdou opravou v rozsahu R2 (dřívější vyvazovací oprava).



ZSSK si pořídí čtyři Kissy

Nejen na slovenskou železniční síť by měla vyjet čtveřice dvou-podlažních, elektrických jednotek Stadler Kiss. Železniční společnost Slovensko (ZSSK) podepsala kupní smlouvu v polovině prosince loňského roku. Nové Kissy mají být dodané během dvou let a jezdit budou především v západní polovině Slovenska, objevit by se však měly i na lince z Bratislavy do Břeclavi. Pokud se nestihne proměna uzlu v Žilíně, budou zatím nasazeny z Paláríkova do Banské Bystrice. Jednotky umí jezdit rychlostí 160 km/h a cestujícím nabídnou moderní informační systém anebo možnost připojení k internetu pomocí technologie wi-fi. Dále nebude chybět kamerový systém a automatické počítání cestujících. Šestivozové jednotky dokážou přepravit také 15 jízdních kol. V 1. třídě bude 30 míst, ve 2. třídě 552. ZSSK za nové vozy zaplatí 76,95 milionu eur (více než 1,9 miliardy Kč). Většinu zaplatí unijní dotace.



Přivítali jsme kolegy ze Slovenska

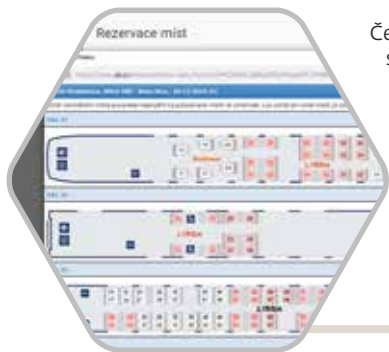
Výměna informací, zkušeností a další spolupráce mezi Českými drahami (ČD) a Železničnou společností Slovensko (ZSSK) a řešení pracovních podmínek pro strojvedoucí bylo hlavním cílem setkání vedení obou národních dopravců. To se uskutečnilo začátkem prosince v Oblastním centru údržby Východ ČD v Brně-Maloměřicích. Na programu byla i ukázka zdejší moderní správkářenské haly. Českou delegaci vedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik, slovenskou jeho protějšek Roman Koreň. Jednání se dále zúčastnili zástupci odborových centrál, které zastupují právě strojvedoucí – Odborové sdružení železničářů, Federace strojvůdců ČR a Cech strojvůdců ČR.



Všudybylka má opravený kotel

Parní lokomotiva 354.195 Všudybylka má za sebou první zatopení po opravě kotle. Pracovníci Centra historických vozidel ČD v Lužné u Rakovníka (CHV) na stroji vyměnili trubky v kotli včetně komunikační roury a také opravili popelník. Parní stroj byl oblíbenou lokomotivou osobních vlaků a lehkých rychlíků, zejména pro svoji snadnou obsluhu a dobrou přechodnost. Všudybylky patřily k nejzdařilejším u ČSD, nevykazovaly téměř žádné poruchy, byly spolehlivé, rychlé a úsporné. Přezdívkou získaly podle svého rozřazení. Tato konkrétní lokomotiva byla vyrobena v roce 1925. Její rychlost je až 90 km/h, přetlak páry v kotli 13 barů, služební hmotnost je 85 tun a výkon 1 150 koní. Zaměstnanci CHV ještě pracují i na dokončení oprav parní lokomotivy 423.009 Velký bejček. Hotovo by mělo být ještě v lednu. Tato lokomotiva se pak vrátí do České Třebové, kde je doma.

ČD rozjely novinky v odbavení a informování cestujících



České dráhy zavedly několik novinek, které cestujícím zjednoduší cestování. Nově zákazníci s elektronicky pořízenými jízdními doklady informují o změnách rezervací v případě mimořádné změny řazení vlaků. Dále si mohou cestující v railjetech, v rámci pilotního provozu, vybrat místa z plánku vozů ve směru z Rakouska do České republiky. Tato možnost byla otevřena jen při odbavení ve směru do Rakouska. Novinkou je i informování o změnách, které nastaly před cestou vlaku. Rozšířené informování cestujících umožnily úpravy e-shopu a rezervačního systému ARES. Cestující se tak v předstihu dozvědí o změně zarezervovaných míst, což jim výrazně zjednoduší nástup do vlaku a vyhledání správného sedadla. Informace přijde pokaždé e-mailem, esemeskou pak v případě, že ke změně dojde méně než týden před odjezdem spoje a pokud cestující zadá své telefonní číslo při nákupu jízdenky v e-shopu. Změny indikují e-shop i aplikace Můj vlak.

Nová kolektivní smlouva je podepsána

Vedení ČD podepsalo v prosinci se zástupci všech odborových centrál Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2022. Podle předsedy představenstva Ivana Bednárika spadlo dlouhé a těžké kolektivní vyjednávání do velmi složitého období, kdy firma druhým rokem bojuje s propadem tržeb kvůli pandemii koronaviru. Uzavřená smlouva zajišťuje v roce 2022 růst mezd v tarifních třídách 1 až 12, tedy u většiny provozních pracovníků, o 4%. U dalších zaměstnanců bude růst mezd v průměru o 3 až 3,5%. Bez výraznějších změn je zachována většina dosavadních ustanovení a benefitů pro zaměstnance, jako je například délka pracovní doby, různé formy příspěvků včetně penzijního příspěvku. Úpravy se dotknou dovolených u pracovníků, kteří bezprostředně nezajišťují provoz vlaků. Ti měli dosud nárok na šestitýdenní dovolenou a nyní jen pět týdnů. Pokud ale zaměstnanec dovolenou v daném roce vyčerpá, bude mít možnost v posledním čtvrtletí čerpat ještě týden placeného volna. Změny by měly přinést úsporu výdajů ve výši 400 milionů Kč.



VUZ uspěl v globálním reportovacím schématu pro investory

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) získal v rámci globálního reportovacího systému pro oblast životního prostředí, který spravuje nezisková organizace CDP, hodnocení C. VUZ je první společností ze segmentu železnice a těžkého strojírenství, která byla takto hodnocena, a získaná známka je pro něj velkým úspěchem. CDP působí v oblastech změny klimatu, vody a lesnictví a spolupracuje s největšími světovými investory a korporacemi. Informace CDP zveřejnila na začátku loňského prosince. Cílem této iniciativy je motivovat podniky ke zveřejňování komplexních informací o jejich dopadu na životní prostředí a přírodní zdroje a následně k prokazatelnému snižování tohoto vlivu. Informace poskytlo více než 13 tisíc společností. To představuje 64% globální tržní kapitalizace. V rámci prostoru střední a východní Evropy se zatím zapojily pouze nižší desítky podniků, které jsou ochotny tyto informace zveřejňovat.



Veřejnost rozhodne o zachování retrolaků starších lokomotiv

Železniční fanoušci dostanou jedinečnou příležitost ovlivnit vzhled vybraných starších lokomotiv Českých drah. Dopravce se rozhodl zachovat jejich dnes už historickou podobu a na facebookovém profilu spustil hlasování o barevném řešení první z nich – dieselové lokomotivy 754.074 zvané Břejlovec. „Nápad fandů obnovit alespoň některá z barevných řešení u starších lokomotiv v běžném provozu se nám líbí. Proto jim dáme šanci se na výběru podílet,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik. Vítězné návrhy se realizují v rámci větších oprav vybraných vozidel, u nichž je nezbytná celková obnova laku. Místo provedení v korporátní modré bude nástřik v některé z původních barevných kombinací a symboly poplatné době nahradí logo ČD. „V případě Břejlovce nebo Esa najdeme i barevné kombinace charakteristické pro jednotlivá depa. Legendární jsou plzeňští Břejlovci s blesky na bočnici. I pro tuto variantu lze hlasovat,“ dodává. ČD již provozují vybrané lokomotivy a motorové vozy v původním historickém nátěru. Například je to stroj 111.011 v zelené, 362.001 v prototypovém nátěru, či 151.023 v zeleno-krémovém laku.



Letos se nostalgie ponese v duchu investic

Ředitelem Centra historických vozidel (CHV) Českých drah je Marek Plochý více než půl druhého roku. Za tu dobu se tomuto manažerovi a velkému milovníkovi železniční historie povedlo rozjet anebo naopak dokončit několik projektů, které by měly drážní nostalgii ještě více přiblížit lidem. Co dále plánuje? Na jaké historické skvosty se mohou návštěvníci těšit? A jak se CHV popasuje se zabezpečovačem ETCS?

Josef Holek | Foto: autor

Když jste nastupoval, říkal jste, že chcete mít ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka více interaktivní. Stále to platí?

Ano. Bez oživení muzea to do budoucna nebude možné. Musíme být pro návštěvníky atraktivním cílem. Připravujeme speciální prohlídky pro skupiny, kdy dostanou pracovní listy a budou plnit úkoly. Dále chystáme extra program pro malé skupiny, kterým bychom rádi nabídli speciální prohlídky vozidel zevnitř.

Hodláme je mašinami doslova protáhnout. Průvodce se bude vždy věnovat právě jedné skupině. Další službou bude nabíjecí stanice pro elektrokola. Velmi se osvědčily ručně ovládaný přejezd a mechanické návštěvního a zejména malí návštěvníci ocenili, že si mohou prolézt lokomotivu řady 310. V tomto smyslu uvažuji nad otevřením elektrické lokomotivy s tím rozdílem, že by vše bylo v plexisklem, aby návštěvník viděl útroby. Přemýšlím i nad rozšířením úzkorozchodné železnice.

Co se tu za poslední rok změnilo?

Mnoho. Dokončili jsme rozpracovaný projekt nového vstupního objektu a zapojili nový pokladní systém ČD. Dodělali jsme zasedací místnost, kterou nabízíme k využití nejen organizačním složkám firmy pro školení či porady, ale také ke komerčnímu pronájmu. Dokončena byla rekonstrukce posledních vrat v objektu výtopy, takže jsou všechna již v dřevěném provedení. Dále pracujeme na zvelebení areálu. Třeba okolo pokladen jsme položili novou zámkovou dlaž-

bu, vybudovali stání pro kola a elektrokola. Probíhají přesuny exponátů a s tím spojené parkové úpravy. Také bychom rádi opravili dětské hřiště a část podlahy v rotundě, kde by se mohly v budoucnu konat různé komerční akce. Dále máme v plánu zadat ke zpracování pasportizaci sítí celého areálu. Bez těchto podkladů není možný další rozvoj areálu.

V rámci CHV nehovoříme jen o Lužné, ale i o dalších objektech. Třeba o depozitáři v Olomouci.

Jaké s ním máte plány?

Velké. V první polovině letošního roku bude realizována rekonstrukce točny a přilehlého kolejiště, které jsou v havarijním stavu. Pasportizace objektu a projektovou dokumentaci jsme měli hotovou už na konci loňského roku. Investice za 13 milionů korun ČD pokryjí z vlastní kapsy. Do konce června by mělo být hotovo. Bez této investice by hrozilo okamžité uzavření celého areálu.

Dobře, ale co širší okolí?

Rádi bychom vytvořili projekt, který by prostor areálu řešil jako celek a poté jej po několik let rozvíjel. Areál v centru města má obrovský návštěvnický potenciál a město má o toto lákadlo velký zájem. Jen pro upřesnění, do muzea v Lužné přijde každý rok přes šestatřicet tisíc návštěvníků. Domníváme se, že areál v Olomouci má potenciál minimálně stejný. Navíc je Olomouc zázemím pro historická vozidla pro celou Moravu.

Můžete zhodnotit uplynulou nostalgickou sezonu?

Navzdory loňským podmínkám k nám přišlo více než čtyřicet tisíc návštěvníků. To je číslo v historii muzea rekordní. A to i v situaci, kdy jsme nemohli mít otevřeno od začátku naší sezony. Proto ji v tomto ohledu vnímám jako velmi úspěšnou. Povedly se i akce, které tu ČD pořádají. O jízdy našich zvláštních vlaků byl velký zájem. Doufáme, že v letošním roce bude tento trend pokračovat.

Promluvil do statistik covid?

Nezdá se. Čísla jsou rok od roku vyšší a návštěvnost stoupá. Třeba v roce 2020, kdy byly zavřené školy, jsme evidovali vysokou návštěvnost, neboť muzeum navštěvovali hlavně prarodiče s dětmi. Nabízíme venkovní expozici, nikdo se nikde nemačká a zájem o turistické cíle v České republice byl obecně velmi vysoký. Mírně opadly jen školní výlety.

Kromě toho dokážeme nabídnout pestrý doprovodný program. Vzpomenou na setkání historických autobusů, RC modelářů a další. Dáváme lidem příležitost být v klidu venku a ještě si odvézt hezký zážitek. A to není všechno. Snažíme se muzeum pronajímat i ke komerčním účelům. Už několikrát jsme tu hostili

výjezdni porady bank anebo různých firem. Nabídneme atraktivní prostory a jedinečnou prohlídku. Jedna společnost dokonce vyměnila zámek Štiřín za náš krásný areál pro pořádání svého školení. Podle ohlasů byli nadšeni.

Můžete takto kladně hovořit i o nostalgických akcích?

Bylo jich sice méně, ale zaznamenaly úspěch. Povedly se regionální dny železnice ve všech koutech republiky, tisíce lidí přišly i na Den železnice, který se konal v Lužné. Největší úspěch však mělo setkání motorových vozů. Tuto akci jsem měl v hlavě tři roky, a to s návazností na opravu unikátní Slovenské strelky. Povedla se a u rotundy se Strela setkala se Stříbrným a Modrým šípem a dalšími historickými skvosty. Chceme v těchto akcích pokračovat i v dalších letech. Dnes chtějí lidé poznávat, jezdit na kratší vzdálenosti a užít si doprovodný program. To je trend. Na setkání motoráků a na Den železnice přišlo vždy více než čtyři tisíce lidí.

Jaké akce máte v plánu na letošní sezonu?

Rádi bychom udělali setkání motorových lokomotiv Sergej. Letos to bude dvacet let, kdy byl provoz těchto strojů ukončen. Muzeum by mělo navštívit šest mašin – dvě naše, dvě ze soukromých sbírek a dvě od kolegů ze Slovenska. Uvažujeme i nad tím, že pozveme kolegy z Polska a Maďarska a třeba i provozovatele Ragulinu z Německa a Pomeranče ze Slovenska. Čmelák a Kyklop by sekundovali jako hosté. Akci bychom chtěli udělat na podzim. Není to jediné výročí. Muzeum slaví 25 let a v květnu by se měla konat větší akce. Spolupracujeme i s Národním technickým muzeem (NTM). Nabídneme společné vstupné, takže když si někdo koupí vstupenku do NTM, dostane automaticky výraznou slevu na vstup do ČD Muzea a naopak. Zvažujeme i zavedení pravidelné linky mezi Lužnou a Chomutovem, kde má NTM depozitář.

Pojďme na techniku. Co právě opravujete?

Na konci roku jsme po opravě zatopili Všudybylku 354.195, kdy jsme kompletně měnili trubky. Vyjede na jaře. Dokončujeme i práce na lokomotivě 423.009 – opravovali jsme rozvody a nové články předhřívače a další drobnosti a po rekonstrukci se vrátí do České Třebové. Pustili jsme se do rekonstrukce hradeckého Bulíka 464.008, kde jsou již demontované trubky z kotle. Následně bude stanoven rozsah další opravy kotle a dalších součástí lokomotivy. Rozebraný máme i stroj 313.432, kde jsme koncem roku dokončili opravu kotle. Čekáme na kola, na nichž jsme museli nechat udělat nové čepy a další díly. Jakmile se vrátí, budeme lokomotivu kompletovat. Pokud to vše půjde dobře, tak v druhé polovině roku bychom ji rádi vrátili na koleje do depa v Olomouci. Našel byste v hale i stroj 433.025, který ČD opravují pro Československou obec legionářskou. A čeká nás oprava Šlechtičny 475.179. Uvidíme, co řekne kotelní komisař, co vše budeme muset opravit. Běží i rekonstrukce parního válce na stroji 475.101.

Musíme být pro návštěvníky atraktivním cílem. Připravujeme speciální prohlídky pro skupiny, kdy dostanou pracovní listy a budou plnit úkoly. Dále chystáme extra program pro malé skupiny, kterým bychom rádi nabídli speciální prohlídky vozidel zevnitř. Hodláme je mašinami doslova protáhnout.



Co se týče přesunů, pak jsme vrátili lokomotivu 310.093 do Českých Budějovic z Telče, když jsme na jihu Čech našli větší využití. Jezdila na tradičním Šumavském létě s párou a s tímto konceptem počítáme i letos. S péčí nám pomáhají kolegové z ČD Cargo. Dále jsme předisponovali Bardotku 749.250 s elektrickým topením zpět do Olomouce a stalo se, že se nám začaly v regionu vršit objednávky na komerční využití této lokomotivy. Také máme nový přírůstek, motorový vůz 810.100, coby technickou památku.

Jak to vypadá s Albatrosem 498.112 v České Lípě?

Je rozebraný a vyčištěný a lokomotiva je připravená na vývaz kotle. Teď budeme řešit další postup. Stále běží dvě souběžné sbírky na opravu. Koncem roku bylo na kontě Nadace Okřídlené kolo bezmála 195 tisíc korun, budeme se tedy bavit o dalších investicích. Na sbírce Locomotif jsou další peníze. Albatros bude uveden jen do vystavovatelného stavu. Nemá ani parní válec, ojnice a další podstatné komponenty. Aby mohl jezdit, musely by se investice vyšplhat na minimálně 10 milionů korun.

Hodláte na historická vozidla pořízovat ETCS?

Ne. Sice jsem slyšel neověřenou informaci, že se pokouší snad v Holandsku a Anglii na parní lokomotivy ETCS namontovat, ale je to podle mne technicky a finančně velmi náročné. Nedovedu si představit ani schvalování změny na každé jednotlivé lokomotivě. Otázka ETCS je pro nás sice zásadní, ale budeme to nejspíše řešit tak, že do historické soupravy zařadíme lokomotivu – ať už elektrickou, nebo motorovou – s ETCS. Třeba na postrk nebo přípřež. Je otázkou, zda se opravdu podaří dodržet plán na zavádění ETCS na našich kolejích.

Kdy jste jel historickým vlakem naposledy jako obyčejný cestující? Třeba s rodinou.

Nedávno. Jel jsem, spolu s dětmi a manželkou, Slovenskou strelou. Rodinu jsem takto mohl alespoň trochu odměnit za jejich podporu, kterou mi pro výkon práce poskytl. Bez její podpory a pochopení by se těžko pracovalo. Děkuji jim za to. ○

Marek Plochý

Po maturitě na Střední odborné škole železniční v Plzni se stal opravářem elektrických vozidel v lokomotivním depu v Plzni. Později na Západočeské univerzitě vystudoval obor Komerční elektrotechnika. Získal titul Ing. Místo vojny pracoval na „civilce“ v domovském depu v Plzni a podílel se například na údržbě techniky, včetně té historické. Pro ČD pracuje od března 2001, kdy nastoupil do plzeňského depa na plný úvazek, a ještě ve stejném roce odešel na obchodně-provozní ředitelství v Plzni. V krajské metropoli nakonec zůstal do roku 2015. Poté se stal manažerem Nostalgie ČD a v červnu 2020 byl jmenován ředitelem Centra historických vozidel ČD. Je ženatý, vychovává dvě děti a ve volném čase se věnuje rodině a železnici.



Jednotky InterPanter se osvědčují

S platností nového jízdního řádu vyjely v Plzeňském kraji nové elektrické jednotky RegioPanter a regionem se od poloviny prosince prohání i nejmodernější střeoevropské vlaky InterJet. Dvouvozové vlaky RegioPanter už jsou na západě Čech známé. Nově však jezdí i na lince z Klatov přes Plzeň do středočeského Berouna.

Josef Holek | Foto: autor

Cestujícím v Plzeňském kraji slouží od konce loňského roku už čtyřiatřicet nových elektrických jednotek řady 650 a 650.2 známých i pod obchodním názvem RegioPanter. Nově obsluhují i regionální linku P2 spojující Klatovy, Plzeň a Beroun. V kraji se čím dál častěji objevují i nové soupravy InterJet. ČD je nasazují na Západní expresy spojující Prahu, Plzeň a Cheb.

„Nasazení Panterů přivítala zejména veřejnost. Díky obětavosti našich za-

Nový jízdní řád

Nový jízdní řád zahrnuje celkem 542 vlaků, z toho v pracovní dny jede 486 vlaků, o sobotách a nedělích 342 vlaků. Průměrně je vypravováno 445 vlaků denně. Regionální spoje ujedou 5 961 440,2 vlakokilometru, což představuje nárůst o zhruba 8,5% ve srovnání s loňským jízdním řádem.

městnanců a jejich profesní zdatnosti se povedlo nasadit nová vozidla v rozsahu požadovaném objednavatelem a včas. Také to zásadním dílem přispělo k pozitivnímu re- nomé dopravce ČD a jeho zaměstnanců,“ zhodnotil Tomáš Petříček, ředitel Oblastního ředitelství osobní dopravy Západ ČD (OŘOD). „Uvedení nových jednotek RegioPanter je pro nás jakýmsi závřením pěti let náročné práce ve spolupráci s městem Plzeň, Správou železnic a Českými drahami. Plzeňský kraj patřil k zanedbaným regionům a nyní můžeme konečně říci, že

PESA Bydgoszcz dodá ČD dalších 33 motorových jednotek

České dráhy objednaly další vozidla od společnosti PESA Bydgoszcz SA. V prosinci podepsaná smlouva na dalších 33 motorových jednotek v hodnotě téměř tři miliardy korun je druhou objednávkou z rámcové smlouvy uzavřené v únoru 2021, která umožňuje ČD zakoupit až 160 jednotek v celkové hodnotě přes 13,6 miliardy korun. Další 33 nově objednaných jednotek poslouží k obsluze regionálních spojů v Královéhradeckém kraji. Vozidla mají být dodána v letech 2024 až 2026.

„Do regionů nasadíme moderní vlaky, které splňují všechny nároky na pohodlné cestování v 21. století. Dodržíme slovo tak, jak jsme se k tomu zavázali ve smlouvách s krajskými samosprávami. Nové jednotky od firmy PESA budou již z výroby vybaveny evropským zabezpečo-

vačem ETCS, nabídnou prostorný interiér, 115 míst k sezení, klimatizaci, bezbariérový přístup, wi-fi nebo zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky. Celkem nám polský výrobce dodá 66 vozidel,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik.

PESA Bydgoszcz dodá Českým drahám dieselové vozy nové generace určené pro regionální tratě, podobné těm, které ces-

tující znají pod názvem RegioShark. Celkem podle platné rámcové smlouvy České dráhy objednaly od společnosti PESA 66 vozidel za více než 5,6 miliardy korun. Rozsáhlá obnova vozidlového parku je součástí Strategie 2030 Českých drah. Vozidla z první objednávky budou nasazena ve Středočeském, Pardubickém, Jihočeském kraji, na Vysočině a v Praze.

„Posilujeme svou pozici na evropském trhu implementací strategie 2025+. Získali jsme další zakázku na náročném českém trhu, kde působí největší světoví producenti. To potvrzuje dobře se rozvíjející spolupráci mezi PESA a Českými drahami. Nová vozidla budou technologickým krokem vpřed a zaručí cestujícím ČD bezpečně a pohodlné cestování,“ zdůraznil Krzysztof Zdziański, generální ředitel PESA. (pes)



jsme na tom nejlépe mezi ostatními kraji,“ doplnil náměstek hejtmanky Plzeňského kraje pro oblast dopravy Pavel Čížek.

Komfortní a bezbariérové

Pantery ČD nasazují kromě linky P2 i na linku spěšných vlaků mezi Plzní a Karlovými Vary (P1 západ) a na osobní vlaky mezi Horažďovicemi předměstím, Plzní a Pňovany (P1 jih). „Vybaveny jsou klimatizací, wi-fi připojením k internetu a jsou bezbariérové. Nechybějí elektrické zásuvky, USB porty pro dobíjení cestovní elektroniky, ani místo pro nabíjení elektrických vozíků a elektrokol. Cestující s malými dětmi zase ocení přebalovací pulty,“ vyjmenoval výbavu Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

RegioPantery jsou navíc velmi spolehlivé vlaky. Například na lince P1 jih se do držení řazení pohybuje kolem 98 procent. Závady jsou tedy podle Tomáše Petříčka jen výjimečné. „Dlouhodobě je odstavena pouze jednotka 650.015 po mimořádné události, při níž vykolejila,“ zmínil.

Syslové na Moravě

U nových jednotek na linkách P1 Západ a P2 se zatím objevují drobné „dětské nemoci“. „Jde zejména o spojování jednotek nebo chlazení výkonových tyristorů. I to jsou ale jednotky případů. Díky provozní záloze se závady neprojevují v poklesu procenta úspěšného řazení,“ podotkl Tomáš Petříček. Dále zmínil, že vratné soupravy s řídicím vozem řady Břhpvee, dříve nasazené na linku do Berouna, byly redislokovány do Děčína a Brna. V Plzni zůstala jen jedna coby záloha pro linku P1.

Nové jednotky řady 650.2 jsou ze série 15Ev a na první pohled se od předchozí série 7Ev odlišují jen designem světel. Technicky však hovoříme o zcela novém vozidle. Nové školení musí absolvovat i strojvedoucí, kteří se staršími Panterami na Plzeňsku jezdí. „Rozdíl jsou v uspořádání řídicího pultu, osazení ETCS, jinak řešeném podvozku a jinak rozložené a uspořádané mechanické a elektrické výzbroji na střeše jednotky,“ vysvětlil Petříček.

Výjezd InterJetů

ČD do provozu nasazují i zcela nové soupravy InterJet od konsorcia Siemens Mobility a Škoda Transportation. Do konce roku vyjely na linku Západních expresů mířících z Prahy přes Plzeň do Chebu tři pětivozové vlaky, celkem jich však ČD objednaly deset. „Přes závady plynoucí z technologické náročnosti byla zatím jen jedna důvodem k odstavení jedné soupra-



Nová vozidla si na nádraží v Plzni přišli prohlédnout zástupci kraje, Českých drah a výrobců

vy. Další soupravy budou nasazeny na linku R 15, tedy na spojnici Prahy, Ústí nad Labem a Chebu. Nasazení dalších souprav na rychlíky Krušnohor bude v závislosti na úspěšných převízkách od dodavatele,“ upřesnil Tomáš Petříček.

„České dráhy velkou měrou přispívají k transformaci tuzemské železnice, která by se v budoucnu měla stát hlavním

dopravním módem díky své udržitelnosti a bezemisnosti,“ zmínil generální ředitel Siemens Mobility Roman Kokšal. „Věřím, že postupné zařazování moderních osobních vozů do provozu výrazně zvýší počty spokojených cestujících ve vlacích, jejich pohodlí a nabídne dostatečnou kapacitu včetně možnosti aktivního využití času stráveného cestováním.“



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc leden zní: **Kdy a mezi jakými městy vyjel první elektrický vlak na českém území?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. ledna** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář leden“. Tentokrát se hraje o knihu *Kronika železnic českých zemí a nejkrásnější tratě*.

Správná odpověď z č. 12: Vyrobeny byly dva prototypy. Při zkouškách roku 1976 dosáhl první prototyp rychlosti 176 km/h. Publikaci Stříbrný šíp, motorový vůz M 260.001 získává David Hruběš, Pardubice a knihu Kyklop, lokomotivy řady T 499.0 Martin Janeček, Praha.



Na Lipenku zkušebně vyjely Pantery

Moderní elektrické jednotky RegioPanter Českých drah vyjely na trať spojující jihočeský Rybník s Lipnem nad Vltavou. Zatím však nepravidelně, pouze ve zkušebním režimu. V plánu je nicméně pravidelný provoz a přímé spojení Lipna s Českými Budějovicemi.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Začátkem prosince loňského roku si mohli cestující na Lipence poprvé vychutnat jízdu moderní elektrickou jednotkou řady 650 Českých drah. RegioPantery na trať mezi Rybníkem a Lipnem nad Vltavou vyjely pouze v nepravidelném zkušebním režimu. Při něm by se měly prověřit technické možnosti jejich budoucího trvalého nasazení. „To by umožnilo zavedení pohodlných přímých vlaků z Českých Budějovic přes Rybník až do Lipna nad Vltavou, které mohou přispět i k dalšímu rozvoji lipenského regionu,“ uvedl ředitel Oblastního centra obchodu Západ (OCOZ) ČD Martin Hurajčík.

Díky jejich případnému nasazení by bylo možné zavést pohodlné přímé vlaky nikoliv jen z Rybníku, ale rovnou z Českých Budějovic. „Zkušební provoz byl do-

konce zahájen zvláštním vlakem na trase České Budějovice – Lipno nad Vltavou. Následně byly prostřednictvím RegioPanterů vedeny i další vlaky na Lipenku,“ upřesnil Pavel Kosmata, českobudějovický obchodní manažer (OCOZ). Ve všech vlacích platí běžný tarif ČD.

Na Bechyňku nevyjedou

České dráhy zatím na jihu Čech provozují čtveřici RegioPanterů. Letos se však vozidlový park výrazně rozšíří o deset dalších zcela nových jednotek stejné řady. „Tím, že se tyto vlaky dostaly i na Lipenku, budou moderní jednotky pokrývat regionální dopravu v elektrické trakci v celém kraji, vyjma Bechyňky s odlišnou napájecí soustavou a nevhodnými oblouky,“ připomněl Pavel Kosmata.



Není to ale poprvé, kdy jednotky řady 650 vyjely k lipenské přehradě. Už na podzim 2020 tu České dráhy testovaly přechodnost a jízdu v obloucích o poloměru menším než 150 metrů. O měře-

ní se postarala speciální měřicí náprava, instalovaná na předním podvozku. Jízdně-technického měření se tehdy chopila Zkušební laboratoř Výzkumného ústavu kolejových vozidel (VÚKV). Dvojkolím měřila svislé a příčné síly, působící mezi dvojkolím a kolejí, a snímači pak zrychlení na podvozku a ve skříní vozidla.

Regionální moderna

Jednotka byla testována v prázdném i zatíženém stavu. Poznatky z měření využily ČD i Správa železnic jako důležitý podklad při rozhodování o zkušebním provozu. Obdobný test, ale za pomoci posunu lokomotivou řady 113, se uskutečnil i na Bechyňce, tedy trati z Tábora do Bechyň. Tam ovšem Pantery nevyjedou.

RegioPantery jsou moderní bezbariérové elektrické jednotky s klimatizovaným interiérem. Cestujícím nabízejí také palubní wi-fi síť, zásuvky pro dobíjení cestovní elektroniky a místa pro přepravu kočárků a jízdních kol.

ČD na Lipenku zatím nasazuje soupravu s vozy řady BDs, patrovými vozy řady Bdmteeo a elektrickou lokomotivou řady 210. „Přichází evropský zabezpečovač ETCS a instalace do lokomotiv řady 210 se již nevyplácí. Řešením tedy je nasazení rychlých a moderních vozidel, která už zabezpečovač ETCS připraven mají. Jednotky RegioPanter to splňují,“ uvedl před nedávnem Pavel Kosmata. ○

Drážní úřad informuje

Na workshopu vznikla společná komunikační platforma

V polovině prosince se uskutečnil první z řady workshopů Drážního úřadu s dopravci. Cílem prosincového Komunikačního workshopu, který byl organizován ve spolupráci s ŽESNAD.CZ, bylo vytvoření společné komunikační platformy. Dohodnuta byla nová forma spolupráce. První kroky se budou týkat bezpečnostních opatření, která Drážní úřad v případě zjištěného problému adresuje provozovatelům drážní dopravy a infrastruktury. Jednotlivá bezpečnostní doporučení ze závěrečných zpráv šetření mimořádných událostí od Drážní inspekce bude úřad projednávat s expertními skupinami dopravců tak, aby byla prověřena jejich realizovatelnost a aplikovatelnost. Díky tomu by se měla zvýšit rychlost uvádění následně vydaných bezpečnostních opatření do praxe, a tím i rychlost integrace bezpečnostních prvků do celého systému železniční dopravy.

To se týká například i aktuálního tématu zavádění zabezpečovacího systému ETCS s ohledem na národní implementační plán. Dopravci musí vytvořit koncepci zavádění ETCS ve svém vozovém parku a o jejím naplňování budou pravidelně informovat Drážní úřad. Tento nový směr přispěje k vylepšení vzájemné komunikace.





Část nádraží v Brně září novotou

Na začátku prosince se veřejnost dočkala otevření východního křídla výpravní budovy hlavního nádraží v Brně. V nově zrekonstruovaných prostorech vzniklo několik nových provozoven včetně prodejny potravin a kavárny. Komplettní oprava budovy je plánována do konce letošního roku.

Josef Holek | Foto: ČD

Na zhruba 140 milionů korun se vyšplhala rekonstrukce levého křídla výpravní budovy brněnského hlavního nádraží. To je, stejně jako pražské Masarykovo nádraží, v majetku Českých drah. Slavnostního otevření se na začátku prosince zúčastnili nejen zástupci ČD, ale i investora, kterým je společnost Brno

new station development (BNSD). Tě České dráhy budovu dlouhodobě pronajímají.

Komplettní rekonstrukce nádraží je rozdělena do čtyř etap. V rámci právě dokončené třetí nechala BNSD revitalizovat východní křídla včetně nové prosklené přístavby. V této části budovy jsou převážně komerční plochy, jako jsou potraviny, tisk, rychlé občerstvení nebo kavárna. V chodbě jsou k dispozici také lavičky.

Do roka hotovo

První dvě etapy přinesly rekonstrukce fasády na severní straně budovy, střechy či veřejných toalet. Revitalizaci má za sebou i odjezdová vstupní hala, do které byly doplněny mimo jiné původní mramorové obklady, a nová je také elektroinstalace nebo vzduchotechnika. Zároveň sem ČD přesunuly 16 pokladén. Veškeré stavební úpravy probíhají s ohledem na historický ráz budovy.

Letos se stavbaři přesunou do pravého křídla nádražní budovy, kde revitalizují příjezdovou halu, spojovací chodbu s odjezdovou halou a fasádu výpravní budovy směrem k tramvajovým zastávkám a do komerčních prostor. Komplettní oprava nádraží by měla být hotová do konce roku 2022.

Nové jsou i perony

Hotová oprava částí výpravní budovy není na brněnském nádraží jedinou novinkou. Správa železnic dokončila přepravu 5. a 6. nástupiště, čímž završila rekonstrukci všech nástupišť. Pracovat se zde začalo loni v květnu. Celkové náklady na opravu posledních dvou dosáhly výše 92 milionů korun. „Koleje u těchto nástupišť nejsou na rozdíl od ostatních ve stanicích v obloučcích, proto jsme mohli zvýšit všechny čtyři nástupní hrany z 300 na normových 550 milimetrů. Cestující díky tomu mohou pohodlně nastupovat do vlaků,“ řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Obnoveny jsou komplettně nosné konstrukce obou přístřešků. Stavbaři vyměnili i orientační a informační systém pro cestující a osvětlení nástupišť.

Vozidlový park ČD doplní dalších jedenatřicet jednotek RegioPanter

České dráhy na konci roku objednaly od skupiny Škoda Transportation dalších 31 třívozových elektrických jednotek RegioPanter. Nové soupravy zamíří na linky v Praze, ve Středočeském, Ústeckém a Královéhradeckém kraji. Rozsáhlá obnova vozidlového parku je součástí Strategie 2030 ČD.

„Ve spolupráci s objednateli veřejné dopravy pokračujeme v avizované masivní obnově naší flotily osobních souprav v regionální dopravě. Aktuálně jsme podepsali objednávku na 31 třívozových jednotek RegioPanter v hodnotě bezmála pět miliard korun, které plánujeme nasadit například na osobní vlaky z Prahy přes Kralupy nad Vltavou do Ústí nad Labem nebo na tratích z Hradce Králové do Chlumce nad Cidlinou, Týniště nad Orlicí a Chocně nebo do Jaroměře,“ řekl Ivan Bednárik, předseda před-

stavenstva a generální ředitel ČD. „Ve Středočeském kraji budeme moci odstavit starší patrové vozy a v Královéhradeckém kla-



sické osobní vagonů východoněmecké produkce,“ doplnil Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Objednávkou jedenatřiceti jednotek RegioPanter dopravce uplatnil celou zbývající opci na nové vlaky z rámcového kontraktu uzavřeného na podzim 2020. Jednotky budou dodány v roce 2024. ČD navíc vyčerpají oba rámcové kontrakty na dodávku až 50 kusů jednotek pro 160 cestujících a 60 jednotek pro 240 cestujících v souhrnné hodnotě více než 15 miliard Kč. Po dodání všech objednaných jednotek se flotila Panterů rozroste na 147 regionálních a 14 dálkových vlaků, přičemž celkový počet všech vozů bude 436. Nízkopodlažní, klimatizované jednotky nabízí bezdrátové připojení k internetu, elektrické zásuvky a další prvky komfortní výbavy. (hol)

Evropské železnice se bez velkých IT řešení neobejdou

Železnice by měly být přispěvatelem k naplnění cílů Evropské zelené dohody (Green Deal). Aby úkol splnily, budou muset zlepšit svou konkurenceschopnost vůči jiným módům dopravy. Tedy pokud jde o náklady, výkon, spotřebu energie, interoperabilitu, spolehlivost a atraktivitu pro zákazníky. Pomoci mají informační technologie.

Josef Holek

Rok 2021 byl Evropským rokem železnic a přinesl do segmentu železniční dopravy mnoho milníků. Připomeňme zahájení nového rámcového programu pro výzkum a inovace Horizon Europe či rozjezd železničního výzkumného programu Europe's Rail coby nástupce projektu Shift2Rail. Zároveň platí, že železnice budou zásadním prostředkem pro dosažení cílů Evropské zelené dohody (Green Deal), které vyžadují snížení dopadu dopravních systémů na životní prostředí.

Aby železnice splnily toto poslání a byly v souladu s očekáváními, budou muset zlepšit svou konkurenceschopnost. To se však neobejde bez podpory informačních technologií. A právě roli IT na železnici se věnoval prosincový workshop ICT for Railways konaný ve francouzském Toulouse. České dráhy zastupoval Libor Lochman, poradce

generálního ředitele a předsedy představenstva ČD Ivana Bednárika pro evropské záležitosti.

Informace už v začátcích

„Workshop přinesl poznatky o technologiích a standardech, které budou v příštích letech řídit vývoj železnic, a představil i inovace,“ připomněl Libor Lochman. Sám vedl přednášku na téma Role IT v konkurenceschopnosti železnic. „Železnice se vždy musely spoléhat na přesnou výměnu informací a i dnes je zpracování dat naprostou nutností. Pro nás jsou výzvami identifikace standardizovaných řešení umožňující industrializaci produktu, urychlení zavádění IT řešení, a to tak, aby byly vysoce přínosné,“ zmínil Libor Lochman.

Konkurenceschopnost železnic EU jednoznačně závisí na ekonomicky poskytnutých službách a vysoké spokojenosti zákazníků v celém Jednotném ev-

ropském železničním prostoru (SERA). Lochman upozornil, že je třeba zavést harmonizovaná řešení spíše než nákladné a neefektivní přístupy dílčích společností. „Nástrojem by měl být koordinovaný rozvoj prostřednictvím společného evropského železničního podniku pro výzkum a inovace (ERJU) a včasné zapojení Agentury EU pro železnice (ERA) k zajištění odpovídajících aktualizací Technických specifikací pro interoperabilitu.“ ERJU by měl být ústředním bodem činností v oblasti digitalizace železnice a dalších inovací.

Výzva pro regionální tratě

IT je i klíčem k hlavní roli železnice v multimodálním dopravním systému. Využití najde technologie Digital Automatic Coupler (DAC), zvyšující efektivitu železniční nákladní dopravy. Konkrétní příklady? Zkrácení doby sestavení vlaku na polovinu, automatický test brzd pro delší a těžší vlaky, systém integrity vlaku, význam složení vlaku či telematika.

Výzvou je pak masivní zavádění IT technologií do provozu regionálních vlaků. Regionální linky jsou v kritické situaci. Dramaticky ztrácejí konkurenceschopnost. Důvody jsou podle Lochmana příliš drahá infrastruktura a služby na přepravený osobokilometr nebo náklad. „Řešením smysluplná nákladová efektivita a zvýšení výkonu. Tomu přispějí masivní redukce traťového vybavení, bezdrátová komunikace pro řízení provozu a maximální úroveň automatizace dopravní služby a služby zákazníkům založené na IT v multimodálním prostředí,“ uzavřel Libor Lochman. ○

 ČD-TELEMATIKA

ČD - Telematika dodává nový systém k úsekovému měření rychlosti

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika dodává nový systém ČDT-SpeedCAM, určený k úsekovému měření rychlosti na pozemních komunikacích. Zařízení, které bylo vyvinuto v Česku, také dokáže sbírat data o dopravě v měřeném úseku a vytvářet podrobné statistiky podle jednotlivých typů dopravy. Systém je určen především pro obce a města, kraje a pro ŘSD.

„Úsekové měření rychlosti je z pohledu zvýšení bezpečnosti provozu mnohem účinnější než měření okamžité,“ uvedl manažer odboru Marketing a Produktový management z ČD - Telematiky Jan Hlaváček. „Zpomalit dopravu na předpisovou rychlost jen v místě okamžitého měření neřeší mnohé situace, například zklidnění dopravy v obcích, které leží podél tranzitní silnice, nebo dodržování maximální

povolené rychlosti na širokých městských ulicích,“ upozornil Hlaváček.

Zařízení ČDT-SpeedCAM využívá nejmodernější technologie měření včetně detekce založené na inteligentní analýze obrazu. Veškerá data jsou přenášena prostřednictvím zabezpečené virtuální privátní sítě a umístěna na vlastním serveru klienta. Jedno měření má rozměry do 200 kB, což na roz-



díl od jiných systémů, které běžně pracují s velikostí jedné události okolo 5 MB, snižuje zátěž serveru a nevzniká tak potřeba dokupovat další hardwarové vybavení.

Systém využívá intuitivní obslužný software, který navíc není třeba instalovat, protože zařízení je dostupné prostřednictvím zabezpečeného webového rozhraní. Počet osob s oprávněním k přístupu do systému si plně reguluje klient. Mezi další výhody patří vysoká přesnost detekce, jednoduchá a rychlá montáž, nízké investiční a provozní náklady a vysoká odolnost. V rámci systému lze kombinovat plně funkční segmenty s maketami. Zařízení umí detekovat a měřit rychlost i u motocyklů a může vytvářet statistiky provozu včetně jednotlivých kategorií vozidel ve sledovaném úseku. (pes)

České dráhy z opravárenství udělají byznys

Zejména ČD budou zanedlouho sloužit už dvě správkárenské haly. Po objektu v maloměřickém OCÚ nová hala vyrostla také v Plzni. Opravárenství by se mělo v nejbližších letech stát další významnou obchodní činností národního dopravce. V plánu je i vznik nové dceřiné společnosti ČD Servis a sloučení s dceřinou společností DPOV. Kde vyrostou další haly a jaké další plány ČD mají?



Josef Holek | Foto: archiv ČD, Shutterstock

Strategie 2030, kterou orgány Českých drah schválily na jaře loňského roku, ve dvou pilířích zmiňuje i důležitou oblast opravárenství. Důvody jsou nasnadě. Promyšlené investice do zázemí umožní levnější a rychlejší servis vlastních vozidel, ale i vozidel jiných dopravců či vlastníků. Expanze na trh pak zajistí dobře placenou práci pro řadu specialistů, nemluvě o sjednocení servisního zázemí.

V jedné z částí se hovoří o výstavbě typizovaných hal s jednotným uspořádáním pracovišť, skladů, samostatných dílen i sociálního zázemí. Haly je totiž dnes možné poměrně rychle postavit a provozovat za výrazně nižší náklady, než jejich předchůdkyně z let dávno minulých. Dvě moderní už vyrostly v depech Brně-Maloměřicích a Plzni, další jsou v plánu. „Jsme nadšení. Pro zaměstnance je to obrovské plus, vše je nadměru moderní, včetně vzduchotechniky. Zaměstnanci dostanou špičkové zázemí,“ zhodnotil Vladimír Janoušek, ředitel plzeňského Oblastního centra údržby Západ ČD (OCÚ). Hala by měla být hotová v únoru, nyní v Plzni jen ladí detaily. „Řešíme osvětlení kanálů, montáž schodů nebo instalaci lávek. Ty budou posuvné ve směrech vertikálním i horizontálním. Umožní nám dostat se přímo na střechy, bezpečně vstoupit a pohybovat se.“



Připojí se kdekoliv

Součástí nových hal jsou i datové sítě. ČD se rozhodly pro instalaci silných sítí wi-fi, ke kterým se mohou připojit nejen zaměstnanci, ale také pracovníci dodavatelských firem. Přes tento systém by se v budoucnu měly stahovat i záznamy z bezpečnostních kamer, které ČD hodlají postupně instalovat do většiny vozidel. Kromě videí bude možné přes vysokorychlostní „wifinu“ stahovat i další provozní data. První takové připojení nabídne hala v Plzni, kde se bude pilotně zavádět evidence servisních výkonů přímo zaměstnanci provádějícími opravy. V plánu je instalace do dalších středisek údržby. Naopak data pro rezerviční a informační systém v osobních vozech a jednotkách se posílají do a ze systémů ČD přes klasickou mobilní síť (ve vozidlech jsou klasické SIM karty).



Plzeňská hala se otevře v únoru

Nová hala je v těsné blízkosti té starší, mezi oběma objekty jsou vrata. Propojením vzniká více než 160 metrů dlouhá budova, která umožní servisovat například ucelené soupravy InterJet. V nové budou technici servisovat hlavně Regio-Pantery, kterých je v Plzni aktuálně deponováno čtyřia dvacet. Počítají tu i s opravami motorových jednotek řady 844 a 814. Součástí stavby je rovněž nový příjezd do haly včetně elektrizace v severní části. „To nám dává obrovskou variabilitu při průjezdnosti a přistavování vozidel. Hala by měla být hotová v únoru,“ informoval Vladimír Janoušek.

Dále jsou v plánu výstavby hal v Chebu, Českých Budějovicích, Olomouci, Havlíčkově Brodě a Praze. „Standardní součástí každé haly je opravárenská část pro opravy a údržbu kolejových vozidel, dílny, sklady a zázemí pro zaměstnance. Dále jsou vybaveny prohlížecími kanály, portálovými jeřáby, servisními lávkami a patkovými zvedáky pro vyvazování

stní centrum údržby Západ



Jak vzniká nová hala

Na základě požadavku, který vzniká společně na úsecích osobní dopravy a servisu, případně na základě potřeby úseku servisu, je zadána a zpracována studie proveditelnosti, která určí, zda je záměr výstavby vůbec realizovatelný, a určí předběžné finanční náklady spojené se stavbou. Musí jít o lokalitu, která nedisponuje požadovanými prostory nebo kapacitou prostor.

„Po vypracování studie a vyhodnocení je vypracován investiční záměr se studií

návratnosti, který je předložen ke schválení na Centrální investiční komisi ČD (CIK). V případě schválení investičního záměru je zahájeno výběrové řízení na zpracovatele projektové dokumentace. Na základě vypracované projektové dokumentace je investiční záměr stavby aktualizován a znovu předložen CIK. Následně je vyhlášeno výběrové řízení na zhotovitele stavby,“ popsal postup Pavel Vrchota, ředitel odboru správy a rozvoje majetku ČD. Příprava záměru vý-

stavby opravárenské haly trvá několik let. V tomto období jsou zpracovány a vyřízeny veškeré potřebné dokumenty, dokumentace a souhlasy. Spolupráce na přípravě probíhá na všech úsecích ČD.

A občas se i proces zadrhne. Třeba v případě výstavby opravárenského centra v Plzni musely ČD provést i prototechnický průzkum (depo bylo za 2. světové války bombardováno), odstranit pozůstatky po předchozích stavbách anebo přeložit nezakreslené kabelové rozvody.



vozidel. Od svých kolegů v zahraničí se výrazně neliší, záleží na rozsahu prováděné činnosti a udržovaném vozovém parku," vyjmenoval Pavel Vrchota, ředitel odboru správy a rozvoje majetku ČD. „Souběžně s výstavbou nových hal probíhají úpravy, rekonstrukce a prodloužení stávajících hal pro zajištění údržby aktuální vozby ŽKV. Příkladem je prodloužení haly ve středisku údržby Česká Třebová, kde budeme servisovat elektrické jednotky řady 471," uvedl dále.

Do dvou let zahájeno

Jak se ale ČD k myšlence sjednoceného správárenství vůbec dostaly? „S liberalizací trhu železniční dopravy se objevila řada kroků směřujících k optimalizaci servisního zázemí, uzavření méně vytížených či efektivních pracovišť i ke snížení počtu zaměstnanců. Snahy vyústily i v oddělení servisu a provozu, byt setravaly obě uvedené činnosti v rámci jednoho úseku, fakticky byly zaštiťovány organizačními jednotkami v podobě Oblastních center údržby (OCÚ) a Oblastních center provozu (OCP),“ uvedl Michal Kraus. „Rozvoj servisního zázemí spolu s vytvořením podmínek pro vyšší stupeň oprav by měl kompenzovat i dílčí budoucí změnu tržních podílů mezi dopravci. Logickým závěrem pak je formulování tohoto záměru do podoby samostatné dceřiné společnosti ČD Servis, která svoji činnost zahájí 1. ledna 2024,“ dodal.

V období, které ČD od tohoto data dělí, musí v opravárenství dosáhnout stavu, kdy servis, coby obchodní produkt, bude kvalitní a konkurenceschopný. Zaměstnanec ještě čeká řada školení, v plánu jsou centralizace zásobování, vytvoření norem spotřeby práce a navození schopnosti odváděnou práci měřit, právní zajištění a důsledné projednání s financujícími bankami včetně získání jejich souhlasu a konečně i správné nastavení budoucího obchodního modelu. Nezbyt-

Haly Českých drah

Středisko údržby Brno-Maloměřice

Aktuální stav	V provozu
Datum zahájení provozu	Zima 2021
Výbava haly	Dvě koleje, kontrolní osvětlené kanály, lávky pro servis technologií na střeše vozidel, portálový jeřáb, protipožární systémy, vytápění, osvětlení LED, kanceláře
Velikost haly	153 x 22 m
Udržovaná technika	Jednotky RegioPanter, InterPanter

Středisko údržby Plzeň

Aktuální stav	Ve výstavbě
Datum zahájení provozu	Únor 2022 (předpoklad)
Výbava haly	Čtyři koleje, kontrolní osvětlené kanály, lávky pro servis technologií na střeše vozidel, portálový jeřáb, vytápění, osvětlení LED, dílny pro opravy celků ŽKV, soustružna, sociální zázemí zaměstnanců, kanceláře
Velikost haly	101 x 38 m
Udržovaná technika	Jednotky Panter, mot. jednotky ř. 844, 814. loko. ř. 362, 242, ucelené soupravy vozů InterJet

Areál technicko-hygienické údržby Olomouc

Aktuální stav	Projektová dokumentace v přípravě
Datum zahájení provozu	2025
Výbava haly	Tři koleje, zatrolejování dvou z kolejí, mostový jeřáb, patkové zvedáky, pískovací zařízení, technologie odsávání WC a zbrojení vodou, vytápění, osvětlení LED
Velikost haly	150 x 27 m
Udržovaná technika	RegioPanter, ř. 843+043+943, jednotky ř. 840/841

Středisko údržby České Budějovice

Aktuální stav	Projektová dokumentace v přípravě
Datum zahájení provozu	2024
Výbava haly	Tři koleje, kontrolní osvětlené kanály, lávky pro servis technologií na střeše vozidel, portálový jeřáb, souprava 8 ks patkových zvedáků, montážní plošina pro vyvazování dvojkolí nebo powerpacků, vytápění, osvětlení LED, dílny pro opravy celků ŽKV, soustružna, sklad náhradních dílů, sociální zázemí zaměstnanců, kanceláře
Velikost haly	175 x 31 m
Udržovaná technika	Jednotky rodiny Panter, motor. jednotky pro 120 cestujících, osobní vozy pro regionální a dálkovou dopravu na linkách Ex6 a R16



OCÚ Plzeň



OCÚ Brno-Maloměřice

Středisko údržby Havlíčkův Brod	
Aktuální stav	Projektová dokumentace v přípravě
Datum zahájení provozu	2023
Výbava haly	Dvě koleje, prohlížeč kanály, zázemí zaměstnanců, dílny, sklad, kompresorovna, ČOV, mostový jeřáb, revizní prohlížeč lávky, odsávání tlakových WC, patkové zvedáky, vytápění, osvětlení LED
Velikost haly	67 x 27 m
Udržovaná technika	ř. 814

Středisko údržby Praha jih	
Aktuální stav	Příprava pro Centrální investiční komisi ČD
Datum zahájení provozu	2028
Výbava haly	Čtyři koleje, kontrolní osvětlené kanály, lávky pro servis technologií na střeše vozidel, portálové jeřáby, souprava patkových zvedáků, hříž pro vyvazování dvojkolí nebo powerpacků, vytápění, osvětlení LED, dílny pro opravy celků ŽKV, soustružna, sklad náhradních dílů, sociální zázemí zaměstnanců, kanceláře, součástí výstavby haly je také přístavek na mytí grafitů
Velikost haly	250 x 53 m
Udržovaná technika	railjet, Pendolino, osobní vozy pro regionální a dálkovou dopravu

Středisko údržby Cheb	
Aktuální stav	Projektová dokumentace v přípravě
Datum zahájení provozu	2024
Výbava haly	Tři koleje, kontrolní osvětlené kanály, lávky pro servis technologií na střeše vozidel, portálový jeřáb, souprava 8 ks patkových zvedáků, montážní plošina pro vyvazování dvojkolí nebo powerpacků, vytápění, osvětlení LED, dílny pro opravy celků ŽKV, soustružna, sklad náhradních dílů, sociální zázemí zaměstnanců, kanceláře
Velikost haly	175 x 31 m
Udržovaná technika	Ucelené soupravy vozů Interjet, motor. jednotky 844, 814, jednotky Panther

V plánu jsou nejen myčky

Nové myčky ČD plánují vystavit v Plzni, Olomouci a Děčíně. Již nyní například fungují zařízení v Českých Budějovicích anebo Praze či Brně (v majetku Správy železnic), pracovat se už začalo v Havlíčkově Brodě. Pražská, ve středisku údržby Praha jih (SÚ), se brzy dočká rekonstrukce. Co se týká dalších investic, pak ČD hodlají opravit sanitární koleje v Nymburce, Kolíně a v SÚ Praha jih. Další vyrostou v Olomouci a opět v Praze. ČD modernizují i vysokonapěťové zkušebny v Praze Vršovicích a Bohumíně. Stavební úpravy kolejí vjezdové, střední a odjezdové skupiny a zdvoukolejnění odjezdu pak čeká SÚ Praha jih. Modernizace podúrovňového soustruhu je pak naplánovaná pro SÚ Brno-Maloměřice a SÚ Plzeň.

nou součástí těchto příprav je i rozjezd řady investic, zejména tedy výstavby jednotlivých hal. „Ty budou splňovat nejvyšší požadavky na údržbu kolejových vozidel a současně budou vytvářet i přirozený základ budoucího rozvoje společnosti ČD Servis,“ upřesnil Michal Kraus.

Kompetenční centra pro všechny

V úvahách o konceptu nové dceřiné společnosti ČD Servis se samozřejmě počítá i se sloučením s další dceřinkou – DPOV. Mělo by se tak stát v horizontu zhruba tří let od vzniku společnosti, tedy v době, kdy nově zřízená společnost bude vnitřně konsolidovaná a na trhu zavedená. Proč se ale správkárenská činnost nesloučí najednou, ve velkém, včetně stávajících OCÚ? „Je totiž nejprve zapotřebí rozhodnout o rozdělení kompetencí mezi jednotlivá pracoviště a dlouhodobě společně řídit investiční politiku tak, aby strojní vybavení a celkové zázemí odpovídaly budoucím záměrům a byla vy-



Technici jsou žádoucí

ČD budou také v následujících letech potřebovat technické profese, zejména pak mechaniky, elektromechaniky anebo elektroniky. Souvisí to se zásadní změnou skladby vozby. Významnou výhodou pro uchazeče bude i jazyková znalost, neboť vyšší podíl práce s cizojazyčnou dokumentací či komunikace s partnery v zahraničí jsou jedněmi z logických předpokladů budoucího rozvoje.

loučena duplicita. Významnou výhodou je, že společnost vznikne jako nová, nezátížená předchozími závazky a problémy,“ vysvětlil Michal Kraus.

Spolu s výstavbami hal ČD řeší i rozšíření kompetenčních center, tedy pracovišť orientovaných na vyšší stupně oprav vybraných řad ŽKV (v OCÚ Střed Praha servisují například lokomotivy Siemens Vectron, v Liberci se orientují na vozidla Stadler). Vyšší míra specializace povede jednak ke zrychlení a zkvalitnění úkonů údržbou realizovaných, a za druhé k vytvoření znalostní a dovednostní báze, kterou lze využít i v rámci běžné údržby a která bude významnou konkurenční výhodou servisu. „Podmínkou nutnou pak je zajištění kvalifikovaných zaměstnanců ochotných učít se nové věci a podporovat nezbytnou transformaci. Spolu s tím jsou to i finanční zdroje, které v součtu investic do technologií a investic stavebních znamenají nároky ve výši jednotek miliard korun. Cesta k naplnění popsaného cíle jistě nebude lehká, ale jsem přesvědčen, že jiná možnost se ani nenabízí,“ zhodnotil náměstek Michal Kraus. ○



Budoucnost železnice?

Bez hodnocení bezpečnosti nepředstavitelná

Problematika zabezpečovací a sdělovací techniky je ve Výzkumném Ústavu Železničním (VUZ) tradičním oborem. V historii se pracovníci VUZ zabývali i vývojem zabezpečovací a sdělovací techniky, aktuálně se VUZ zaměřuje zejména na problematiku nezávislého hodnocení a posuzování zabezpečovacích a sdělovacích systémů pro své zákazníky, tedy výrobce či integrátory systémů.

Karel Beneš, Milan Slivka | Foto: archiv VUZ

Nezávislé hodnocení a posuzování zabezpečovacích a sdělovacích systémů jsou předmětem činností dvou oddělení VUZ – oddělení zabezpečovacího a oddělení ERTMS. Tento článek se zaměřuje na nejrůznější činnost oddělení zabezpečovacího, což je hodnocení bezpečnosti zabezpečovacích zařízení a systémů. Zařízení patří k řídicím systémům, které svou konstrukcí a provedením prvořadě kontrolují, zda zamýšlené dispozice dopravních zaměstnanců jsou bezpečné a zda jimi nařízené výkony se

provádějí tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost železniční dopravy.

K tomu zabezpečovací zařízení zajišťují funkčnost všech dílčích prvků, které se podílejí na provedení požadované funkce (například rozsvícení povolující návěsti pro jízdu vlaku). Aby bylo možné hovořit o zabezpečovacím zařízení, musí takové zařízení splnit ještě další zásadní požadavek. A tím je taková konstrukce, aby bezpečnost byla zachována i při jakémkoliv možné poruše vlastního zařízení. Důsledkem druhého charakteristického rysu zabezpečovací techniky, tedy převedení poruch bezpečnějším směrem, je,

že téměř každá porucha zabezpečovacího zařízení znamená omezení dopravy.

Bezpečnost a spolehlivost

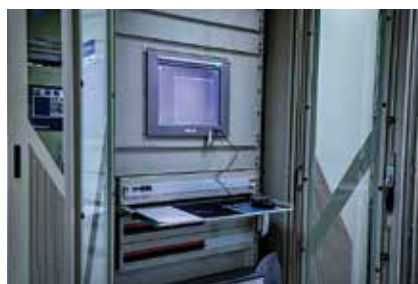
Zjednodušeně se dva základní požadavky uvedené výše nazývají požadavky na funkční a technickou bezpečnost. Přitom k tomu, aby zabezpečovací zařízení bylo reálně využitelné, je nutné, aby bylo pro konkrétní aplikaci správně vyvinuto, vyrobeno, namontováno a udržováno. A je také nezbytné, aby zabezpečovací zařízení bylo vysoce spolehlivé, neboť jeho případné provozní výpadky by vedly k nepřímému ohrožení bezpečnosti želez-

niční dopravy. Hodnocením bezpečnosti zabezpečovacích zařízení se ve VUZ zabývají pracovníci na pracovištích VUZ v Plzni a v Mostech u Jablunkova. Přičemž pro pracoviště v Mostech se jedná v podstatě o výhradní činnost.

Proces hodnocení bezpečnosti zabezpečovacích zařízení je nedílnou součástí jejich životního cyklu. Požadavky a podmínky tohoto procesu stanovují v rámci Evropy příslušné normy, směrnice a nařízení. Přičemž klíčovou je norma ČSN EN 50129 a normy s ní související. V souladu s uvedenými normami se zabývá hodnocení bezpečnosti celým životním cyklem zabezpečovacích zařízení. Podobně jako v analogických případech posuzování a certifikace jiných výrobků, i pro hodnocení bezpečnosti zabezpečovacích zařízení se vyžaduje, aby bylo prováděno subjektem nezávislým na žadateli o jeho provedení. V českých podmínkách se tyto subjekty nazývají hodnotitelé bezpečnosti (případně nezávislí hodnotitelé bezpečnosti). VUZ příslušným pověřením disponuje, tudíž je oprávněn provádět hodnocení bezpečnosti všech kategorií a typů zabezpečovacích zařízení (od těch nejjednodušších až po nejsložitější systémy pro řízení a zabezpečení dopravy včetně systému ETCS).



Pracoviště VUZ v Mostech u Jablunkova



Technologie zařízení RBC ETCS

evropské úrovni (například pro systém ETCS jsou to specifikace dle technické specifikace pro interoperabilitu pro subsystémy řízení a zabezpečení). Požadavky na technickou bezpečnost jsou principiálně definované především normou ČSN EN 50129. S ohledem na různorodost zabezpečovacích zařízení však nelze tyto požadavky definovat konkrétně, což je typicky podstatným důvodem, proč je dokladování a následně prokázání splnění požadavků na technickou bezpečnost složitým

úkolem (z pohledu časového i odborného). Důsledkem toho je, že proces hodnocení bezpečnosti je běžně procesem iteračním a probíhá formou diskuse a argumentace mezi hodnotitelem bezpečnosti a zákazníkem. Výsledkem procesu je v některých případech i nutnost provedení úprav hodnoceného zařízení, téměř ve všech případech je pak výsledkem úprava předkládané dokumentace (důkazu bezpečnosti).

Výstupem hodnocení bezpečnosti jsou Zprávy o hodnocení bezpečnosti, které jsou pak pro zákazníky VUZ jedním z nezbytných podkladů pro nasazování zabezpečovacích zařízení do provozu.

Aktuální projekty a příležitosti

Na pracovišti v Mostech u Jablunkova se aktuálně uskutečňuje hodnocení bezpečnosti elektronických staničních zabezpečovacích zařízení, počítače náprav a dokončují se aktivity prováděné v uplynulých letech pro zařízení RBC (radiobloková centrála) pro traťovou část systému ETCS. Vzhledem k těmto i dříve nabytým zkušenostem a odborným předpokladům platí, že pracoviště je i v navazujícím střednědobém horizontu připravené nabízet služby hodnocení bezpečnosti i pro nejsložitější známá zabezpečovací zařízení. VUZ plánuje i pokračování v hodnocení bezpečnosti nového typu elektronického staničního zabezpečovacího zařízení a přejezdového zabezpečovacího zařízení.

A dalším velkým tématem, které hýbá odbornou veřejností, je implementace systému ETCS. Pro systém ETCS se na pracovišti budou provádět práce související se zástavbami palubních částí systému ETCS na drážní vozidla a ve hře je rovněž generické hodnocení bezpečnosti nového produktu palubní částí systému ETCS. ○



Zařízení Eurobalise na trati s ETCS

Požadavky podle mezinárodních norem

Hodnocení bezpečnosti lze popsat jako složitý analytický proces, který pracovníci VUZ provádějí nad dokumentací, již dodávají naši zákazníci. Ve smyslu normy ČSN EN 50129 a norem souvisejících je dodávaná dokumentace nazývána jako důkaz bezpečnosti. Důkaz bezpečnosti musí pokrývat a dokladat plnění hlavních charakteristik pro zabezpečovací zařízení. Konkrétní požadavky na funkční bezpečnost nedefinuje norma ČSN EN 50129 a normy související, ale jiné normy a předpisy na národní či



Analýza důkazu bezpečnosti

České dráhy si v pražském depu vzaly do parády parní legendu

Do Prahy nedávno dorazila ze Slovenska legendární parní lokomotiva 498.104. Ve Středisku údržby Jih Českých drah si na moderním podúrovňovém soustruhu dopřála soustružení všech dvoukolí. Lokomotivní řada 498.1 drží československý parní rychlostní rekord 162 km/h.

Josef Holek | Foto: autor a Jan Chaloupka

Moderní podúrovňový soustruh ČD je v České republice jediný svého druhu. Obrábí tandemově, a je tak podstatně rychlejší než jiná obdobná zařízení. Železniční dvojkolí soustruží přímo na vozidlech bez toho, aby se jakékoliv komponenty musely odmontovávat, navíc lze k soustružení přistavit i ucelené jednotky bez nutnosti rozpojení. Soustruh na konci roku prověřila i parní lokomotiva 498.104.

„Albatros je první parní lokomotivou, kterou jsme soustružili, proto si přípravy vyžádaly poměrně velké množství času. Občas se k nám dostanou vozidla, která ještě nejsou v běžném režimu na tratích, ale zatím se testují ve VUZ. Mezi jiné zajímavé kusy, které jsme soustružili, patřily například podbíječky. Soustruh běží každý den na denní a obden na noční směně. Od začátku používání tento stroj osoustružil už celkem 14 976 náprav,“ uvedl František Kozel, ředitel Oblastního centra údržby Střed ČD. „Využití v současné době odpovídá požadavkům na soustružení. Zaevidovali jsme více než 4 600 objednávek,“ doplnil Kozel.

Naposledy v roce 1972

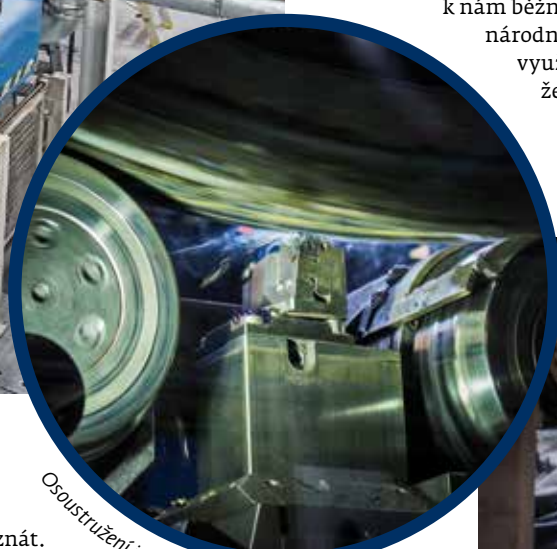
Služeb soustruhu nevyužívají jen České dráhy, ale i jiní dopravci nebo společnosti, které provozují železniční kolejová vozidla a stroje. „Kromě zákazníků z řad dep ČD jsme soustružili vozidla už pro osmdvaacet externích subjektů,“ zdůraznil ředitel.



Na soustruhu pracuje sedm zaměstnanců, pět z nich už od počátku provozu.

Soustruh je podle slov oslovených techniků Albatros klubu velmi kvalitní. „Jsem naprosto spokojený. Lokomotiva soustruh naposledy navštívila v roce 1972, od té doby jsme obruče ani neměnili. Jsou původní. Osoustružen byl i podvozek tendru. Předpokládám, že u další-

ho soustružení, vzhledem k výdrži, už asi nebudeme. Když se nesmykne, vydrží desítky let,“ prohlásil Dušan Solár, technik a topič. Ročně prý Albatros najede dva až šest tisíc kilometrů. „Když jsem se byl podívat na jiných soustruzích, nelíbily se mi zdviháky. České dráhy je mají pořádné, robustní,“ doplnil Jaroslav Vereš, předseda klubu.



„Když kola osoustružíte, na jízdě je to znát. Dynamika je daleko lepší, lokomotiva lépe sedí na kolejnicích. Když jedete a kola už toho mají hodně za sebou, poznáte v nohách, že není něco

Osoustružení jednoho dvojkolí trvá několik hodin

Soustruh je řízen počítačem →

úplně v pořádku. Připomíná to jízdu po hrbolaté cestě,“ zhodnotil strojvedoucí Milan Bauer.

Nebyl obutý

Albatros ovšem neměl ojeté plochy, soustružníci tedy vylepšili jen jízdní profil tak, aby byla jízda naprosto bezpečná. Osoustružení jednoho dvojkolí trvá až tři hodiny. „Na Albatrosu už jezdím přes dvacet let. Lidé vám mávají a je to rozhodně větší zážitek, než když jedete na elektrické lokomotivě. Na páře jsem opravdu pan strojvedoucí,“ pousmál se Bauer.

Ještě než slovenští železničáři doputovali z Bratislavy do Prahy, museli si navrhnout a vyrobit držící díly středů dvojkolí (koníky). Albatros má totiž nápravová ložiska uvnitř pojezdu a zdviháky dnešních soustruhů jsou zvenku. Jedinou možností, jak celé dvoukolí upnout, je dát ho mezi hroty. „Připevnili jsme je tedy na zdviháky soustruhu a kola o průměru 1,83 metru se začala točit. Koníky jsou nyní k dispozici, jsou kompatibilní i s parními lokomotivami řady 475.1,“ upřesnil Vereš. „Malá, běžná kola vám osoustruží kdekoliv, ale s těmi obrovskými je problém, proto jsme si objednali službu u Českých drah. I pro ČD je to nová zkušenost.“

S Albatros klubem spolupracují ČD řadu let. „Zajišťujeme služby dopravce pro jejich zvláštní jízdy, pokud jsou na území České republiky. Zabezpečujeme jim dopravní cestu, a pokud by neměli strojvedoucího pro ČR, obstaráme ho. Nicméně spousta slovenských strojvedoucích

k nám běžně jezdí na mezinárodních expresech, využívají jejich služeb. Obecně podobné služby poskytujeme i dalším

Parní lokomotiva 498.104 Albatros

O lokomotivu 498.104 se stará slovenský Albatros klub, který stroj využívá k historickým jízdám a setkáním, a to nejen na Slovensku. Lokomotivy řady 498.1 vyrobily Škodovy závody v Plzni pro Československé státní dráhy v letech 1954–1955 v souvislosti s narůstajícím rozsahem železniční dopravy. Celkem bylo vyrobeno 15 kusů této řady, které v provozu doplňovaly čtyřicetku rychlíkových lokomotiv předchozí řady 498.0. Novější řada 498.1 drží československý, parní rychlostní rekord 162 km/h. Konkrétně Albatros 498.104 byl generálně opraven v roce 2009 po tříleté práci. „Opravili jsme kotel, rám, jedno dvoukolí, přední podvozek, tendr, závěsy a vůbec vše, co bylo třeba. V roce 2017 jsme ještě v kotli vyměnili všechny rozpěry. V plánu máme výměnu šoupátkových kroužků, opravu tyčí rozvodu. Cílem je, aby mašina byla ve stavu, ve kterém vyjela z plzeňské lokomotivky,“ uvedl Dušan Solár, technik a topič bratislavského Albatros klubu. Rychlíkové parní lokomotivy Albatros vlastní i České dráhy (498.022) a Národní technické muzeum (498.106). ČD ji deponují v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka, Albatros NTM má svůj domov v depozitáři v Chomutově.

subjektům, pokud je potřeba,“ vysvětlil Marek Plochý, ředitel Centra historických vozidel ČD. „Bez velmi dobré dlouhodobé spolupráce by se toto dílo nikdy nepodařilo,“ dodal Jaroslav Vereš. ○





Dopravu má v krvi, střídá vlaky a autobusy

Je dopravák srdcař. Pracuje jako vlakvedoucí u Českých drah, ale zároveň vlastní tři autobusy. Když má čas, odskočí si udělat šichtu do dopravního podniku za volant trolejbusu anebo autobusu. Co Ladislava Drobného vedlo k velkému zájmu o prostředky hromadné dopravy? A co je jeho snem?

Josef Holek | Foto: autor a archiv Ladislava Drobného

Jak se stane ze železničáře autobusák? Jednoduše. Koupí si autobus. Řeč je o vlakvedoucím Českých drah Ladislavu Drobném, který se v posledních čtyřech letech několikrát rozhodl investovat a pořídil trojici retro autobusů. Tomuto chomutovskému rodákovi učarovaly autobusy i vlaky už v mládí. Tatínek, automobilový veteránista, řidič a opravář autobusů v chomutovském dopravním podniku, často brával svého malého syna do garáží. Ten tu mohl obdivovat řadu dnes už historických skvostů, sám si však myslé spíše na stanoviště strojvedoucího. Zálby se nakonec propojily



a z Ladislava se řízením osudu stal nejen vlakvedoucí, ale i sběratel a šofér autobusů. K tomu si ještě dodělal profesní řidičák na autobus.

„Otec se věnuje autoveteránům a před několika lety si koupil Škodu 100. Dopřál jí generálku, takže auto je jako z fabriky. Já jsem také chtěl veterána,“ začal vyprávět svůj životní příběh pan Drobný. To byl rok 2017. „Od malička jsem měl k autobusům vztah, a tak jsem začal shánět Karosu B732. Dostal jsem tip na českobudějovickou firmu specializující se na opravy autobusů. Řada z nich stála venku, v původním stavu. Další dva už ale za sebou měly střední opravu, tedy včetně nové plechařiny a nátěrů. Jeden byl zcela hotový, druhý stál na hale a neměl jen okna a dveře,“ zavzpomínal.

Partyzánský převoz napříč zemí

Pan Drobný senior si oba stroje prohlédl a na jeden z nich ukázal se slovy: „Když seš tak blbej a chceš si koupit autobus, tak tenhle by šel. Vypadá pěkně.“ Junior si tedy vozidlo pořídil za několik desítek tisíc korun. Jenže jak jej dostat z jihu až na sever Čech? Po vlastní ose. „Neměli jsme namontovaná okna ani dveře. Všechno bylo jen naskládané uvnitř. Nešel nastartovat, řešili jsme jeden problém za druhým. Dokonce jsme po cestě zabloudili,“ zasmál se pan Drobný. Na otázku, co na jedoucí karoserii automobilu bez oken a dveří říkali policisté, odpověděl lakonicky. „Pohoda. Jeli jsme v noci.“ Karose z roku 1992, původem



z plzeňského dopravního podniku a odstavené v roce 2013, dopřál patřičnou péči. Ruku k dílu přidali kamarádi i již několikrát zmiňovaný táta.

Jenže jeden autobus nestačil. Krátce poté, co si Ladislav Drobny pořídil černo-bílou Karosu, začal se pít po dalším kousku. Do oka mu padl maďarský klubový Ikarus 280.70E z roku 1997, původem z polské Varšavy. Odstaven však byl v areálu vojenského muzea ve Vyškově. „Opět jsme ho po vlastní ose převezli do Chomutova, přestříkali do klasické čabajkové tmavě červené a začali s ním jezdit.“ Sám majitel ale přiznává, že už musel opravit střechu a stropy vozu. Ještě se prý musí podívat na bočnice anebo vyvařit boky.

Doubledecker? Drahá frajeřina

Dva autobusy stačí, řekl si Ladislav. Jenže jednoho dne navštívil kamaráda v Praze, kterému na dvoře stál vyřazený Renault Citybus 12m. Původně byl ve službách Dopravního podniku hl. m. Prahy, kde jezdil pod evidenčním číslem 3256. „Říkám mu, že tu má pěkný autobus. Že by se mi líbil. Dělal jsem si legaci. Jenže červík zahlodal, napsal jsem mu, nabídl určitou sumu, kamarád souhlasil a druhý den vyrazil. Nikomu jsem nic neřekl a přivezl třetí autobus, tentokrát z roku 2000. Jde o první, nízkopodlažní autobus, který dělal Renault ve spolupráci s Karosou,“ povyprávěl pan Drobny s tím, že každý jeho autobus má najeto hodně přes milion kilometrů. „Je to důkaz toho, že všechny měly



Ladislav Drobny

Po maturitě na Střední průmyslové škole dopravní a strojní v Děčíně, kde byl zároveň absolventem stipendijního programu ČD ČÉDés, nastoupil do depa v Plzni jako strojvedoucí v přípravě. Bohužel se mu nedařilo u zkoušek, a protože měl už z předchozích let zkoušky na vlakvedoucího, nastoupil rovnou do služby pod Střediskem vlakových čet v rodném Chomutově. Nejčastěji jej potkáte na rychlících Krušnohor, IC Pendolino mezi Chebem a Prahou a nově bude jezdit i na vlacích kategorie EuroCity mezi Prahou a Bad Schandau. Ve volném čase řídí autobusy a trolejbusy pro chomutovský dopravní podnik, komentuje fotbalové a futsalové zápasy.

ve svých působištích skvělý servis.“

Jak už to bývá, láska nezná mezí a pan Drobny už přemýšlí nad koupí dalšího veterána. Objevil se však jeden háček. Nemá jej kam zaparkovat. Kromě toho sám uznává, že péče o tři plechové kamarády není zrovna nejlevnější záležitost. Pravda, autobusy si dokážou samy na sebe vydělat, ale na uživení to není. Všechny vydělané peníze jim poctivě vrací. „Mám sen. Chtěl bych berlínský doubledecker značky MAN Lions City DD z roku 2005. Bohužel stojí nereálných 800 000 korun. Ale byla to obrovská frajeřina,“ zasníl se.

Ještě vyjede

Se třemi autobusy už se však dá udělat hodně parády. „Mám z nich radost a sám ji rád rozdávám. Objednávají si nás mnohé spolky, jsme oblíbení,“ prohlásil se vši hrdostí mladý muž. Ve vlacích Českých drah ho můžete potkat už od roku 2012, kdy začal ještě jako student jezdit na pozici vlakvedoucího a zároveň si užíval stipendijního programu ČD ČÉDés. A že chtěl být strojvedoucí? Nedařilo se mu při zkouškách u Drážního úřadu.

Poslední vyjížďku s logem spolku Retrobusy Chomutov v uplynulém roce Ladislav Drobny uskutečnil těsně před Vánoci, konkrétně 23. prosince z chomutovského náměstí 1. máje. Po městě s Ikarusem a skauty rozvážel betlémské světlo. ☺

Zelené Německo: DB Regio nakupuje hybridy

Německá železniční regionální doprava zelená. Důkazem je i chystané pořízení více než čtyřiceti hybridních jednotek dopravcem DB Regio. Nové vlaky kombinující provoz na baterie a elektřinu dodá do roku 2025 Stadler. Nepůjde o nic jiného než o osvědčené modely Flirt.



Josef Holek | Foto: Stadler

Hybridní vlaky pomalu dobývají Německo. Dopravce DB Regio uzavřel smlouvu s výrobcem Stadler na dodávku celkem 44 jednotek Flirt kombinující provoz na baterie a elektřinu (BEMU). Jezdit budou od roku 2025 především na jihozápadě země.

„S novými bateriově-elektrickými jednotkami Stadler a DB Regio přináší do spolkových zemí Porýní-Falc, Sársko a Bádensko-Württembersko technologii budoucnosti. Obě společnosti nereprezentují pouze téma zelené mobility na konferenci OSN o změně klimatu v roce 2021, ale spolupracují také na hmatatelném utváření ekologické železniční dopravy v Německu,“

uvedl mluvčí Stadleru Fabian Vettori.

DB Regio tak v regionech postupně nahradí motorovou trakci, která by jen ve Falcí měla podle plánů skončit v roce 2026. V Německu však nejde o první zakázku tohoto typu. Nedávno si DB objednaly hybridní jednotky od Siemensu pro Braniborsko.

V roce 2040 neutrální

Dvouvozové jednotky jsou vhodné pro provoz na elektrifikovaných tratích i pro zájezd na tratě bez trolejového vedení. Při jízdě pod „dráty“ se však nabíjí. „Pro-

vozní rozsah v bateriovém režimu je minimálně 80 kilometrů. Při zkušebních jízdách jsme však čistě na baterie ujeli dokonce 185 kilometrů,“ připomněl mluvčí Vettori.

Pro DB Regio je ekologičnost dopravy velmi důležitá. „Jsme již nejšetrnější společností v oblasti mobility v Německu. Chceme, aby Deutsche Bahn byly v roce 2040 klimaticky neutrální. Alternativní pohony a paliva jsou nezbytnou součástí dosažení tohoto cíle,“ zdůraznil nedávno Maik Dresler, regionální šéf DB Regio.

Generální ředitel Stadler Německo Jure Mikočič doplnil, že použití bezemisních kolejových vozidel na neelektrifikovaných tratích je základní stavební kámen pro dosažení cílů EU v oblasti klimatu.

„Jde již o druhý kontrakt na dodávku bateriových vlaků v Německu. Umožní nám nejen potvrdit vedoucí posta-

vení na trhu, ale především prosadit náš příspěvek k dalšímu rozvoji moderní, pohodlné a ekologické mobility. Jsem obzvláště hrdý na to, že tato objednávka překročí magickou hranici 2 000 prodaných vozů Flirt,“ uvedl Mikočič.

Vlaky jsou dlouhé 55 metrů. Nabídnou tak maximální možnou kapacitu pro co největší vytížení trasy. Pojmou až 325 cestujících, přičemž 172 z nich může sedět. Šestnáct míst je v první třídě, zbytek ve druhé. ○

ZEFIRA bude vyrábět Hitachi Rail



Výrobce železničních kolejových vozidel Alstom na začátku prosince dostal svým závazkům vůči Evropské komisi, která požadovala, aby se po akvizici kanadské firmy Bombardier zbavila části majetku. Chtěla tím na evropském trhu zajistit rovnou hospodářskou soutěž.

Alstom, který je například výrobcem rychlovlaků TGV, už prodal několik svých závodů, před nedávnem předal i svůj pro-



jekt V300 ZEFIRO firmě Hitachi Rail. Zefira jsou známá například pod obchodním označením Frecciarossa 1000 italských železnic. „Transakce je součástí závazků společnosti Alstom vůči Evropské komisi,“ potvrdil mluvčí Alstomu Samuel Miller.

Konkurence Číně

Firma bude i nadále plnit své závazky vyplývající ze stávajících objednávek kolejových

vozidel od italského dopravce Trenitalia a ILSA tak, aby byl zajištěn hladký přechod. „Pro Hitachi Rail tato transakce upevňuje závazek společnosti na trhu velmi vysokorychlostních železnic, zejména italské Frecciarossa 1000, a posiluje sílu služeb a údržby společnosti,“ upřesnil mluvčí.

Transakce by měla být v souladu se všemi platnými sociálními procesy a je konzultována i s příslušnými odborovými organizacemi. Uzavření transakce Alstom očekává v prvním pololetí letošního roku.

Alstom dokončení odkupu železniční divize Bombardieru oznámil loni na konci ledna. Stal se tak druhým největším výrobcem vlaků na světě, za čínskou firmou CRRC. Převzetí divize by mělo Alstomu pomoci právě i v konkurenčním boji s CRRC, která teď rozšiřuje své zahraniční aktivity.

Josef Holek, foto: Alstom a Wikipedia

ZSSK vypraví nejvíc vlaků za posledních 20 let

Nový jízdní řád ZSSK pro rok 2022, který začal platit 12. prosince, přináší cestujícím podstatně vyšší počet vlaků, než tomu bylo doposud. Letos slovenský dopravce na základě objednávky tamního ministerstva dopravy zajistí celkem 35,8 milionu vlakokilometrů, což v meziročním srovnání představuje nárůst o bezmála dva miliony. Naposledy vlaky v takovém rozsahu v zemi našich východních sousedů vyjely v roce 2000.

Petr Slonek

Ve vnitrostátní dálkové dopravě je nejzásadnější novinkou zcela nový koncept dopravy na trati Bratislava – Zvolen – Banská Bystrica/Košice, kde se ruší střídavý systém jízdy z Banské Bystrice a Košic. Vlaky jezdí nyní po třech samostatných linkách Bratislava – Banská Bystrica, Zvolen – Košice a Banská Bystrica – Vrútky/Ostrava. Výjimkou jsou vlaky R 346 a 347, které pendlují na trase Zvolen – Ostrava a spoje R 800, R 801, jezdící v původních trasách Prešov – Bratislava-Nové Město.

Změn doznal provoz také mezi Zvolenem a Košicemi, kde přibyly dva nové páry vlaků, a jezdí jich tak šest místo dosavadních čtyř. Stejným způsobem se zvýšil i počet spojů na lince Prievídza – Bratislava hl. st., kde rovněž nyní jezdí šest párů vlaků. V celé trase jsou vedeny diesellovou trakcí bez přepřahu v Leopoldově.

Návrat spojů InterCity

Na trať z Bratislavy do Košic se po dlouhé přestávce způsobené pandemií vracejí další tři páry vlaků InterCity (IC 520 – 525). Dohromady tak pojedou čtyři páry vlaků IC, přičemž IC 44 a 45 jezdí od začátku platnosti grafikonu v prosinci a IC 520 – 525 budou znovu zavedeny nejdříve od 27. 2. 2022. Nejrychlejší vlak IC 44 zvládne trasu Košice – Bratislava za 4 h 43 min, ostatní vlaky InterCity ji projedou za 4 h 57 min, tedy o tři minuty rychleji. Z Košic až do Vídně jezdí jeden pár vlaků InterCity – IC 44 (Košice 7:11 – Wien Hbf 13:24) a IC 45 (Wien Hbf 14:42 – Košice 20:52), „Posila v podobě osmi nových spojů na lince Košice – Zvolen a Bratislava – Prievídza zjednoduší život našim zákazníkům na těchto linkách. Naším společným záměrem je nepřenášet každodenní zpoždění mezi Palárikovem a Žarnovicí na cestující mezi Zvolenem a Košicemi,“ uvedl předseda představenstva ZSSK Roman Koreň.

Mezi hlavním městem a metropolí východu i nadále jezdí 7 párů rychlíků (R 6XX). Po zrekonstruované trati se mohou pohybovat rychlostí až 160 km/h

Přehled dopravních výkonů v rámci ZoDSVZ

2000*	35,8
2001	34,1
2006*	32
2015	31,2
2016	31,4
2017	32,3
2018	33,2
2019	31,9
2020	33,8
2021 ^{plán}	35,8

* včetně spojů InterCity, zahrnutých do ZoDSVZ



Co se mění a co zůstává

- v novém grafikonu přibyly vlaky z Košic do Budapešti, ze Zvolena do Košic, nové páry mezistátních vlaků z Košic do Budapešti jsou vedeny v dvouhodinovém pravidelném taktu
- ZSSK rozšiřuje dopravu na trati Košice – Zvolen a Bratislava – Prievídza o 50 %
- nadále se turisticko-lyžařským vlakem z Bratislavy cestující pohodlně dostanou i do Mürzzuschlagu a schneeberských Alp
- výrazně se zlepšilo propojení Košic s maďarským Míškovcem a Budapeští

a jízdní čas mezi Košicemi a Bratislavou činí 5 h 50 min, stejně jako dosud. Zrychlení zatím nenastalo kvůli pracím na koridoru. Naopak mezi Bratislavou a Žilinou se jízdní doba mírně zkrátila, a to o 1 minutu na 2 h 23 min.

Negativní vliv na dálkovou dopravu mají stavební práce v úseku Púchov – Povážská Bystrica, rekonstrukce uzlu Žilina a oprava trati Poprad-Tatry – Svit. Vlaky se kvůli tomu zdrží o přibližně 20 minut.

Novinky v mezinárodní dopravě

V mezistátní dopravě představuje nový grafikon výrazné zlepšení propojení Košic s maďarským Míškovcem a Budapeští. Na lince Košice – Hidasnémeti – Budapešť se rozšířila nabídka spojů, kdy místo dosavadních dvou párů EC jede celkem 7 párů mezistátních vlaků kategorie EC. Ty jsou vedeny ve dvouhodinovém taktu s odjezdy z Košic v době od 6:01 do 18:01 a příjezdy do Košic v rozmezí od 9:59 do 21:59.

Pro milovníky zimních sportů zůstává v nabídce celoroční přímé spojení turistickým vlakem REX 7788/7797 ze stanice Bratislava-Petržalka do Mürzzuschlagu ve schneeberských Alpách. Vlak jezdí celoročně každou sobotu a neděli s odjezdem z Bratislavy v 6:11 a večerním příjezdem zpět do slovenské metropole v 19:44. Spoje zastaví také ve stanicích Semmering a Spital am Semmering, které poskytují přímý přístup do lyžařských areálů.

Pokračuje rovněž přímé spojení z Košic do ukrajinského Mukačeva, a to bez přestupu a čekání na hranicích prostřednictvím dvou párů REX vlaků. V Košicích lze využít vlaky do Mukačeva a zpět a do Prahy a Bratislavy. Mezi Košicemi a Čopem i letos jezdí jeden pár mezistátních osobních vlaků, v nichž již ale nejsou řazeny přímé lůžkové vozy z Košic do Kyjeva.

V mezistátní dopravě jezdí stále šest expresů. Jeden pár vlaků railjet spojuje Slovensko s Rakouskem a Švýcarskem (Bratislava – Vídeň – Curych), dva páry spojů SC Pendolino jezdí mezi Slovenskem a ČR (Košice – Bratislava – Praha). ○

Firma Kolmar přišla loni v listopadu s malým překvapením. Jednalo se o motorovou lokomotivu T 200.202 ve velikosti TT, vyrobenou ve spolupráci s firmou Arnold. Na rozdíl od Manky (Kres) je tento model nabízen pouze v analogovém provedení. V jistém ohledu se Arnold těší jednomu zajímavému prvenství. Ve velikosti TT vyrábí asi nejmenší provozní modely posunovacích lokomotiv. Jednou je právě řada Kö II, kterou si nyní představíme, druhou, ještě menší, je akumulátorové posunovadlo ASF 1. Člověk až žasne, že to ještě jezdí.

Lokomotiva T 200.202 ve velikosti TT



Michal Bednář | Foto: autor

V rámci poválečných reparací bylo ČSD odevzdáno minimálně 27 kusů lokotraktorů kategorie Kö, kterým ČSD přidělily řadu T 200.2. Lokomotivy se ze začátku využívaly převážně na posun v dílnách, ale postupně byly odprodávány na vlečky, kde nakonec dosluhovaly. T 200.202, původně Kö 4408 DRG, se dostala do stavu ČSD od 5. 6. 1945. Zpracování modelu spadá do období roku 1947, kdy byla součástí výtopy Tábora. Tak alespoň o lokomotivě píše distributor.



- celokovové provedení
- precizní zpracování



- někomu by mohla vadit absence osvětlení

Vzhled a vybavení

Model je zabalen v krabici o rozměrech 145 × 48 × 31 mm, uložen je v bílém plastovém blistru vystlaném igelitem a překrytý průhledným deklem. Ač je krabice opravdu velmi malá, lokomotiva v ní zabírá jen asi polovinu prostoru. Doplnky žádné přiloženy nejsou, vše je dosazeno z výroby. Zespodu jsou do blistru zasunuty dva složené dokumenty, jeden s obecnými informacemi, druhý s nákresem dílů a s pokyny pro mazání modelu.

Provedení modelu je dostatečně precizní, ani při bližším pohledu jsem ne-



našel žádné zásadní nedokonalosti. Madla na ochozu jsou dosazena jako samostatný díl. V budce je i plastová imitace plachty na zatažení nástupních otvorů a bočních oken. Potisk je ostrý a čitelný. Lokomotiva nemá funkční osvětlení, reflektory na čelech jsou znázorněny pouze bílou barvou. Stejně tak zde není příprava pro digitalizaci, model je analogový v pravém slova smyslu. Kdo chce jezdit digitálně, musí zapojit svoji šikovnost a použít malý dekodér s kabelíky dle NEM651. V kabině a pod kapotou je motor a na něm malý plošný spoj přelepený slabou pěnovou páskou, aby nedošlo ke styku s kovovou karoserií a případnému zkratu. Sběr proudu zajišťují všechna 4 kola, bandáž zde samozřejmě čekat nemůžeme.

Délka přes nárazníky činí 53,75 mm, v reálu je to 6450 mm, délka modelu tedy naprosto přesně odpovídá předloze. Nenechte se zmást informací na webu výrobce, kde se píše, že tělo modelu není z kovu (Metal body: No). Rám i karoserie jsou ze zinkové slitiny, aby model získal alespoň trochu vyšší hmotnost kvůli adhezi a spolehlivějšímu sběru proudu. I tak ale váží pouhých 32,1g.

Demontáž lokomotivy je celkem jednoduchá. Je nutno vyšroubovat dva šroubky, které drží kryt pojezdu. Po jeho sejmutí se dostaneme k zámečkům šachet držících spřáhla a zároveň zajišťujících pojezd v karoserii. Šachty je lepší zevnitř vytlačit, po jejich uvolnění již lze kleštičkami nebo pinzetou vytáhnout. Tím je pojezd odjištěn a lze jej z karoserie vyjmout. Je s ním spasovaný velice přesně, takže je dobré jej také uchopit do malých kleštiček a opatrně vycukat ven. Dbejte na to, abyste neztratili dvojkolí, ta jsou po sundání spodního krytu volná. Za normálních okolností ale není potřeba se do útrob modelu dobývat, jedinou údržbou je mazání převodů, k nimž se lehce dostaneme po sundání krytu.



Kinematikami model vybaven není, spřáhlo drží v již zmíněné šachtě, která je v rámu napevno, tedy není ani otočná. Při uvedené délce modelu to ničemu nevadí. Rosnička od Tilliga je delší a spřáhlo má rovněž tuhé bez možnosti otáčení.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje miniaturní motor se šnekem, který přenáší výkon přes soustavu převodů na obě dvojkolí s paprskovými koly. Setrvačnick zde není, i když Arnold u ostatních variant na svých stránkách uvádí opak. Vzhledem k malému rozvozu je průjezdnost oblouky téměř neomezená, takže i poloměr menší než 267 mm je pro lokomotivu hračkou. Každopádně výrobcem deklarované minimum 310 mm je hodnota zbytečně vysoká.

Jízda modelu je navzdory relativně nízké hmotnosti a malé délce velmi dobrá, plynulá a tichá. K rozjezdu dochází při napětí cca 1,6 V rychlostí 5,5 km/h s odběrem 8 mA. Vzhledem k proporcím však není možné zajistit při této rychlosti spolehlivou a plynulou jízdu. Při napětí 3 V již model jede rychlostí 20 km/h a odebírá 10 mA. Při tomto napětí již je jízda spolehlivá, ale nenapájené srdcovky občas zapříčiní zastavení lokomotivy. Při 5 V dosahuje rychlosti 38 km/h s odběrem 13 mA a k zastavování na srdcovkách již nedochází vůbec. Při 12 V jsem naměřil 111 km/h a odběr 17 mA. Při výpadku napájení je dojezd 30 mm.

Tažná síla samozřejmě není nijak závratná, ale není nejhorší. Po rovině jsem projel vlak se šesti dvousovými vozy s rozvozem do 50 mm a jelo to velmi dobře. Po přidání dalších čtyř již docházelo k prokluzu, ale nikoli k zastavení. Samotná lokomotiva zvládla bez komplikací vyjet stoupání 42 % a na tomtéž stoupání vytáhla i tři vozy. ○



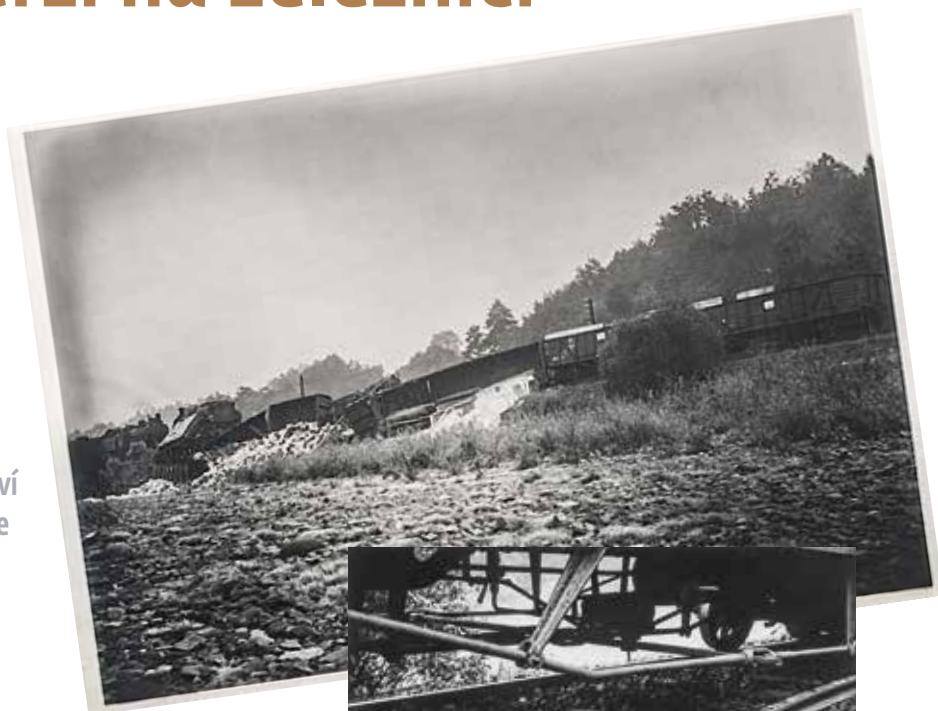
Hodnocení

Nezbývá než firmě Kolmar opět poděkovat za zprostředkování zajímavého modelu, který se vyskytoval i na našich kolejích. Tažná síla je sice vzhledem k proporcím omezená, na posun to však postačí. Je vhodné mít na kolejišti napájené i srdcovky výhybek, neboť s rozvozem cca 21 mm se může stát, že při nízkých rychlostech lokomotiva prostě zůstane stát oběma nápravami na srdcovce, především u obloukových výhybek, a pak již nezbývá než jí pomoci ručně.



Nezamyslice se staly dějištěm diverzí na železnici

Železnice vždy měla v historii naší země významnou úlohu. Bylo tomu tak po vzniku samostatného Československa v roce 1918 i v pohnutém období druhé světové války za existence Protektorátu Čechy a Morava. Stát tehdy disponoval jednou z nejhustších železničních sítí v Evropě a případné narušení železniční dopravy představovalo pro fungování hospodářství velký problém. Proto se za války železnice stala častým cílem protinacistického odboje. V posledních dvou letech tohoto krvavého konfliktu byly útoky častou záležitostí.



Následky železniční diverze u Lískovce z 1. září 1943



Petr Jirák | Foto: SOKA Frýdek-Místek/Prostějov/Přerov, VÚA-VHA

Protinacistický odboj se odehrával po celou dobu existence Protektorátu Čechy a Morava. Formy a podoba odboje se měnily a vyvíjely, což bylo ovlivněno mnoha okolnostmi. V roce 1939 byly nejviditelnějším projevem odporu masové demonstrace z října a listopadu. Do poloviny roku 1941 se odbojové organizace zaměřovaly na převádění osob, zejména vojáků, za hranice. Po celou okupaci se objevovala špionáž či výroba a distribuce ilegálních tiskovin. Od léta 1941 se začaly ve větší míře objevovat menší sabotáže, například přestřihávání telegrafních drátů, přeřezávání brzdových hadic železničních vagónů apod.

Po nástupu zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha koncem září 1941 rozpoutali nacisté krvavé represálie, avšak ještě větší teror nastal po likvidaci Heydricha našimi výsadkáři (zemřel 4. června 1942 na následky útoku z 27. května). V roce 1942 vznikly v protektorátu první dvě odbojové skupiny partyzánského charakteru – Jiskra v okolí Místku a Zelený kádr poblíž Bystřice pod Hostýnem.

Činnost obou skupin nebyla výrazná, na rozdíl od skupiny Bílá lvice. Ta provedla 1. září 1943 diverzi na železniční trati u Lískovce. Jednalo se teprve o druhý úspěšný útok, kdy se odboji v Čechách a na Moravě podařilo pomocí trhaviny narušit provoz na trati, navíc se v tomto případě podařilo vykolejit vlak.

Partyzánský oddíl Jermak-Porošin (Volkov)

Většina partyzánských oddílů vznikla v období od podzimu 1944 do jara 1945.



O rozmach partyzánského hnutí se zasloužilo několik desantů, většinou vysazených ze Sovětského svazu. Jedním z nich byl zpravodajsko-diverzní výsadek Jermak, jenž seskočil 30. září 1944 u Račic na Vyškovsku. Velitelem desantu byl armádní důstojník N. I. Dmitrijev a náčelníkem štábu M. F. Petrovskij, příslušník NKVD. Výsadek byl tvořen dalšími deseti muži, dvěma radistkami a zdravotníci. Jeho úkolem bylo soustředit uprchlé sovětské zajatce, kteří se ukrývali na Drahanské vrchovině a Vysočině, a provádět s nimi zpravodajskou a diverzní činnost.

Parašutisté Jermaku seskočili v německém vojenském výcvikovém prostoru, přesto se po přestřelkách s Němci většina z nich dostala do prostoru mezi Konicí a Kostelcem na Hané. Tam navázali kontakty s českým odbojem a ukrývajícími se sovětskými uprchlíky z německého zajetí. Jednalo se o Viktora Kružilina, Jevge-

← Pavel M. Volkov

nije (Evžena) Porošina či Pavla Volkova.

Na začátku listopadu 1944 byl vznikající partyzánský oddíl rozdělen na několik samostatných diverzních skupin. Jednou z nich byla skupina vedená Volkovem, zdravotníkem z Čeljabinska. Nejprve působila v okolí Plumlova a Lipové, ale v roce 1945 soustředila činnost rovněž do oblastí východně a jižně od Prostějova. Po válce se pro skupinu ujal název Jermak-Porošin, ačkoliv velitelem byl až do své smrti na konci dubna 1945 Volkov. Porošin se ujal velení jen na posledních deset dní války.

Železniční diverze z 9. února 1945

Volkov se štábem získali během zimy 1944/1945 kvalitní úkryt pod tesařskou dílnou Martina Svobody ve Výšovicích, obci vzdálené jen asi šest km od Prostějova. Šlo o dva dobře zajištěné a propojené bunkry, jež měly vytápění i elektrické osvětlení. V bunkru byly nejen tištěny protinacistické letáky, ale i vyráběny nálože pro železniční destrukce.

V článku se zaměřuji na případy, kdy oddíl zaútočil na železnici nedaleko Nezamyslic. V pěti případech se jednalo o úsek tratě směrem na Prostějov, v dalších třech případech o trať z Brna do Přerova. Popis následků všech diverzí jsem čerpal z dobových četnických hlášení, nikoliv z nepřesných poválečných tvrzení partyzánů.

Drtivou většinu železničních diverzí provedli Volkovovi partyzáni až v dubnu 1945. Úplně první akce tohoto druhu se však uskutečnila již v únoru. Hlášení sepsaná v následujících dnech konstatují, že 9. února 1945 okolo 20:30 hodin explodovala kilometr od nádraží Nezamyslice (ve směru na Němčice nad Hanou) pod nákladním vlakem č. 90.923 výbušnina. Výbuch vyrvál asi 35 cm dlouhý kus pravé kolejnice a přetrhl několik drátů telefonního vedení. Nákladní vlak s 20 vagony zůstal stát, avšak vykolejen nebyl. Provoz nikoho nezabil, ani nezranil. Provoz na železnici byl přerušen do 10. února 1945 2:20 hodin.

Po válce se k tomuto činu přihlásili rovněž příslušníci partyzánského oddílu Luč, avšak pravděpodobněji je, že se jednalo o akci provedenou Volkovovým oddílem. V závěru války 9. února 1945 partyzáni též přešli četnickou stanicí Doloplazy, kde odzbrojili jen jednoho četníka, protože jeho kolegové odjeli na místo železniční diverze.

Útoky z první poloviny dubna 1945

Aby získali výbušniny, přepadli partyzáni na jaře 1945 několik kamenolomů – 10. března v Čelechovicích na Hané, 21. března v Pivíně, 24. března v Brod-

ku u Prostějova, 6. dubna v Kobeřicích. Z dynamitu či dynamonu poté vyráběli nálože. Velkou roli v útocích na trať měl z českých partyzánů především Martin Svoboda z Výšovic.

Výrazná byla akce z 1. dubna 1945, kdy těsně před půlnocí vybuchla nálož položená mezi stanicemi Nezamyslice a Ivanovice na Hané (km 59.6). Na výbušninu najel nákladní vlak č. 6488, jenž jel směrem na Brno. Výbuch pod desátým vagonem vyhodil pravou kolejnici v délce dva metry, poškodil čtyři pražce, telefonní a telegrafní vedení. Partyzáni použili pro diverzi odpalovací zařízení, které bylo zajištěno pro přerovské gestapo. Nákladní doprava byla explozí přerušena na dobu jedenácti hodin, zatímco osobní provoz pokračoval pomocí přestupování.

Osmého dubna 1945 ve 2:12 hodin vybuchla nálož mezi zastávkou Doloplazy

66.317). V prvním případě výbuch poškodil tři pražce a obě kolejnice ohnul směrem nahoru, škody byly i na telefonním a telegrafním vedení, ale nákladní vlak č. 6567 mohl pokračovat v jízdě do Nezamyslic. Výměna poškozených kolejnic stála pět tisíc korun. Ve druhém případě nastala slabá exploze pod nákladním vlakem č. 8286, jenž jel od Pivína. Výbuch nic nepoškodil a železniční provoz nebyl ani přerušen, ačkoliv partyzáni v poválečných výkazech tvrdili opak.

Akce z druhé poloviny dubna 1945

Dne 20. dubna 1945 ve 2:35 hodin vybuchla nálož položená mezi stanicí Bedihošť a zastávkou Čelčice, v katastru obce Čehovice (km 74.436). Exploze vytrhla metr kolejnice a provoz na trati byl přerušen na sedm hodin. V tomto případě mohli být partyzáni spokojeni, akce



Partyzánský bunkr ve Výšovicích

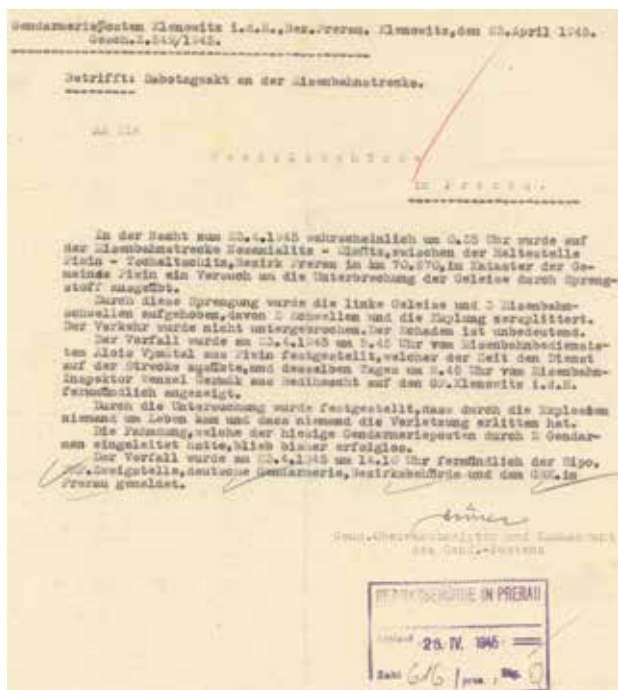
a stanicí Pivín (km 66.4), opět v rájónu četnické stanice Doloplazy. Na nálož najel sanitní vlak č. 90001, s 25 vagony plně naloženými zraněnými německými vojáky. Výbuch vyhodil kus kolejnice dlouhý metr, detonace nastala pod lokomotivou – její přední kola byla vykolejena. Rovněž v tomto případě partyzáni použili odpalovací zařízení, které se skládalo z osmi suchých baterií. Při akci nikdo nezemřel, ani nebyl zraněn, železniční provoz byl nicméně přerušen na šest hodin.

Podstatně méně úspěšné byly obě detonace z 12. dubna 1945. V 0:52 hodin vybuchla nálož mezi stanicemi Nezamyslice a Ivanovice na Hané (km 59.7) a v 1:50 hodin explodovala nálož na trati mezi stanicí Pivín a zastávkou Doloplazy (km

uskutečněná v den Hitlerových narozenin se povedla. Na rozdíl od předchozích případů nebyla diverze provedena na území spadajícím pod četnickou stanicí Doloplazy, nýbrž v „revíru“ jejich kolegů ze stanice v Bedihošti.

Další exploze nastala 23. dubna 1945 v 0:35 hodin na trati mezi stanicí Pivín a zastávkou Čelčice (km 70.670), v rájónu četnické stanice Klenovice na Hané. Výbuch pouze nadzvedl levou kolejnici a tři pražce, což nestačilo k přerušení provozu. Případ zjistil o několik hodin později železniční zřízenec Alois Vymětal z Pivína, když ráno prováděl prohlídku trati.

Dne 29. dubna 1945 v 14:25 hodin byla na kolejích trati mezi stanicí Bedihošť a zastávkou Čelčice (km 73.417) nalezena



Četnické hlášení o výbuchu na trati u Pivína z 23. 4. 1945

přípevněná ekrazitová nálož. V tomto případě neexplodovala. K dalšímu pokusu partyzánů o diverzi na železnici mezi stanicemi Prostějov a Nezamyslice již do konce války nedošlo, protože v tomto prostoru se odehrávaly od 30. dubna do 8. května 1945 boje mezi německými vojáky a jejich nepřáteli, tedy příslušníky sovětské, rumunské a československé armády.

Partyzánský oddíl Jermak-Porošín (Volkov) uskutečnil v březnu a dubnu 1945 řadu diverzí též na železničních tratích za Prostějovem (směrem na Chornici i Olomouc), například u Čunína, Dzbele, Kostelce na Hané, Vrahovic, Vrbátek. Partyzánské oddíly vytvořené za pomoci výsadku Jermak provedly celkem 53 diverzních akcí namířených proti železniční dopravě, více než polovinu z nich uskutečnili příslušníci Volkovova oddílu. Na akcích se podíleli i sověšští občané, avšak bez pomoci českého civilního obyvatelstva by nemohl existovat žádný partyzánský oddíl. Na jaře 1945 český odboj četnými železničními diverzemi omezoval německou armádu, pro niž byla železnice důležitá. ○

Údaje čerpány z archiválií SOKA Přerov, VÚA-VHA a odborné literatury



Partyzánský oddíl Jermak-Porošín (Volkov)



Zemljanka nedaleko Nýrova



Partyzánská jednotka Jermak

Šlo o krycí název sovětského zpravodajsko-diverzního výsadku, poté partyzánské skupiny a partyzánské brigády operující na území Protektorátu Čechy a Morava. Oddíl, který do svých řad přijal řadu uprchlých sovětských zajatců i místních obyvatel, působil zejména v prostoru Dražanské vrchoviny a Vysočiny, kde ke konci války uskutečnil řadu sabotážních akcí.

Výsadek byl sestaven v srpnu 1944 a měl patnáct členů, čtrnáct Rusů a jednoho Poláka. Velitelem se stal Nikolaj Ivanovič Dmitrijev, náčelníkem štábu Maxim Fjodorovič Petrovskij a politickým komisařem Leonid Jefremovič Železnjak. Jako ošetřovatelka v něm působil Naděžda Vasiljevna Ivanovová, pozici radistek zastávaly Ariadna Jevdokimovna Paršinová a Dina Mefodijevna Šapovalovová. Dalšími členy byli Zdislaw Nowacki, Grigorij M. Žukov, Andrej Jegorovič Fursenko, Konstantin M. Nikolskij, Nikolaj Iljin, Roman Vasiljevič Chlud, Grigorij Semenovič Litviško, Fjodor A. Mitin a Jakov K. Kolomijec.

Původně měla jednotka 1. září 1944 překročit bojovou linii v prostoru města Frysztak v Polsku, to se jí ale nepodařilo. Proto byla v noci z 30. září na 1. října na druhý pokus vysazena na Moravě letecky. Operačním územím skupiny byla určena vesnice Studnice u vojenského újezdu Březina. Výsadek přistál v Rakoveckém údolí mezi Ruprechtovem a Račicemi. Samotný seskok se nicméně neutajil, a proto se celý prostor seskoku stal cílem německé pátrací akce. Výsadcům se sice podařilo uniknout, ale přišli o část vybavení.

Výsadcům během přesunu dokázali získat řadu kontaktů mezi místním obyvatelstvem a zároveň do svých řad přijali skupinu uprchlých sovětských zajatců. Díky rozrůstání se skupiny byl oddíl rozdělen a od listopadu 1944 některé skupiny operovaly samostatně. Proti Jermaku brněnské gestapo nasadilo konfidenty a protibandy (Gegenbände) tvořené Rusy a Ukrajinci, kteří spolupracovali s nacisty. Ti se vydávali za partyzány a po obyvatelstvu požadovali pomoc. Kdo se nechal oklamat, byl následně zatčen gestapem.

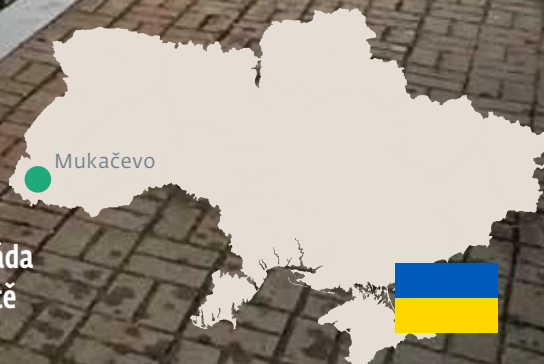
Dne 10. dubna 1945 byl pětičlennou skupinou partyzánů náloží poškozen most u obce Helenín na trase Jihlava – Brno. Most po vjetí vlaku s německými vojáky nevydržel a tři vagony se zřítily do řeky Jihlavy. Smrtí 65 a zraněním 115 německých vojáků se patrně jednalo o největší diverzní akci provedenou partyzány na území protektorátu. Původně patnáctičlenný výsadek se rozrostl a byl rozdělen. Oddíly nesoucí název Jermak působily na Prostějovsku, Olomoucku, Blansku a na mnoha místech Českomoravské vrchoviny.

Vlakem na Ukrajinu aneb když je cesta cílem

Станція при
1 Не поїзда

EP2 323

Vyrazit na podzim na Ukrajinu a většinu času přitom strávit ve vlaku může napadnout jen zavilého šotouše nebo mě a kamaráda Zdendu. Nikdy bych však nevěřil, kolik zajímavých zážitků na cestě do Mukačeva a zpět nasbírá. Zvláště když do cesty vstoupí Covid-19, kterým ale neonemocníte, a zhruba polovinu samotné cesty absolvujete za tmy.



Josef Holec | Foto: autor, Wikipedia – Moahim

Naplánovali jsme si cestu s kamarádem naprosto jasně. Z Prahy do Košic a dále přes Čiernou nad Tisou do Mukačeva. Jezdí tam přece rychlík. V Mukačevu se dobře najíme a popijeme, přespíme a ráno se zase vydáme zpět, z Košic se do Prahy povežeme Pendolínem Českých drah.

Vlak EuroCity Slovenská Strela s připojeným lůžkovým vozem odjíždí na čas, v jídelním voze si dopřejeme skvělou svičkovou a pivo. Pohoda ale končí těsně za Břeclaví. Rychlobrzda, zápach spáleného kovu, mé tělo letí vpřed. Vypustíme jen sprchu peprných komentářů. Nevíme, co se stalo, po chvíli se ale vlak rozjede. V Kútech se situace opakuje. Personál jídelního vozu už začíná nadávat. Takto hopkáme až do Bratislavy, kde Vectrona slovenských ZSSK mění za jiného.

To už jsme ale v posteli. V Nových Zámkách prý naše „lůžko“ odvěsí a připojí na rychlík do Prešova. V tu dobu však budeme spát. Sny nicméně berou za své kousek za slovenskou metropolí. Infrastruktura má svá nejlepší léta za sebou a ze spánku nás budí nezapomenutelné drncání.

Okuliarnik v čele

Korunu nasadí posunovači z Nových Zámek. Po svěšení vůz k posunovací lokomotivě nepřipojí (anebo jen tak, na hák) a doslova nás dostrkají k nové soupravě. Jak to myslíme? Prásk, pár metrů jízdy, prásk. A pořád dokola. Při každém nárazu se můj metrák nebezpečně přiblíží k hraně lůžka. Připomínám, že spím nahoře. Zdenda odklízí vše, co bych mohl pádem poškodit. Po chvíli nás naštěstí ukoľebá chrochtání motorového Okuliarnika (Brejlovce) řady 757, který nám bude dělat společnost až do Košic. Nakonec ovšem vystoupíme v Kysaku a dopřejeme si snídani.

Zdeňkovi káva příliš nechutnala, a proto v Kysaku ocenil otevřený kiosek i nádražní restauraci. Mnozí Slováci nás tu asi mají za exoty. Zdenda přímo na peronu vychutnává grog z nádražky, já dávám přednost očistě na čerstvém vzduchu, minerálce a čištění zubů hned vedle výpravní budovy. V minus sedmi stupních Celsia.

Motorák na rychlíku

Bolest zubů po čištění ztuhlou pastou a ledovou minerálkou ustoupila, jedeme do Košic, kde nastupujeme na rychlík do Mukačeva. Zatímco u nás jsou motorové vozy řady 810 (včetně dalších variant, například řad 811 a 814) doménou



Po ranním výstupu z lůžkového vozu Kysaku



Oběd a polední siesta přímo ve vlaku



regionální dopravy, ZSSK je nasazuje na mezinárodní rychlík v podobě motorové jednotky řady 813. Jak to na první pohled vypadá bizarně, na druhý nám to dává smysl. Tyhle modernizované vlaky kapacitně bohatě stačí a na ukrajinské koleje je komfort dostačující. Slovenský derivát „osmsetdesítky“ svého rodiče přece jen trumfuje. Po dvoukolejce směr Čierna dokáže uhanět devadesátkou, místo obligátní osmdesátky.

Počasí je dobré, můžeme se kochat. Podél nás totiž vede širokorozchodná trať (1 520 mm) ze šedesátých let. Právě po ní se ze zemí bývalého Sovětského svazu dostávala železná ruda do košických železáren. Naopak zpět putovaly hotové výrobky, obiloviny anebo uhlí. Dodnes tu několikrát do týdne duní nákladní vlaky v čele se dvěma elektrickými dvojičkami řady 125 a jednou ma-

šinou stejné řady na postrku. I my jsme měli to štěstí jednu takovou předjet.

Dotyk historie

Krátká zastávka v Čiernej nad Tisou. Tato stanice proslula coby největší překladistiště zboží mezi Československem a Sovětským svazem. Více o místě v jednom článku v Železničáři prozradil Gabor Korcsmárosz. „V roce 1946 – po ztrátě Podkarpatské Rusi – tu úřady začaly s výstavbou překladistiště za účelem zabezpečení výměny zboží na železnici. Potřeba vznikla především kvůli odlišnému rozchodu tratí v obou zemích,“ píše. Dále konstatuje, že délka všech kolejí narostla zhruba do 160 km na ploše 10 km².

Navíc Čierna má v novodobé československé historii své nezastupitelné místo. V přistaveném vlaku na přelomu července a srpna 1968 jednali Alexander



Motorová jednotka ř. 8113 odstavená na nádraží Mukačevo-západ



Radnice v Mukačevu



Hrad Palanok nedaleko Mukačeva



← Dvojička Ukrajinských železnic VL80 překračuje s nákladním vlakem slovensko-ukrajinskou hranici

Dubček a Leonid Brežněv o reformách na naší politické scéně. Dubček odmítal obvinění ze sílící kontrarevoluce a rovněž nechtěl dát souhlas s Brežněvovou tezí o internacionální pomoci při obraně socialismu v jiné zemi. Buď jak buď, 21. srpna 1968 začala okupace.

Na hranici EU

Dnes je místo poloprázdné. Na nástupišti postává jen pár místních, a ačkoliv sem ZSSK posílají modernizované soupravy v čele s lokomotivami 163 anebo 361, v době naší návštěvy sem anebo odsud cestoval jen málokdo. Přitom v dobách největší slávy tu několikrát denně projely vlaky směřující z Prahy do Moskvy.

Nastupují slovenští celníci. Svezou se s námi až na hranici, kde mají své hnízdo a jehož okolí zkrášlují rentgeny, plot a několik stožárů s kamerami. Opodál nad kolejištěm se už tyčí přechodová láv-

Jak na Ukrajinu z ČR

Je možné využít spoj EC 283 Slovenská strela s připojeným lůžkovým vozem do Košic a Prešova. V Nových Zámčích je připojen na rychlík R 801. Obdobně lze využít i večerní spoj EN 443 Slovakia do Košic. Z ČR do Košic jezdí i spoj SC Pendolino Košičan. V Košicích přestupte na spoj RR 960 Zakarpattia, míří až do Mukačeva, stejně jako ten další, RR 962. Jen do Čopu rychlíky doplňují osobní vlaky ZSSK Os 88XX. Naopak při cestě z Mukačeva opět využijte rychlíků ZSSK Zakarpattia, z Čopu pak osobní vlaky. Pakliže vám vyhledávač nabídne spoj INT 81, vězte, že na cestě z Mukačeva v Čopu nestaví.

ka, ze které na nás zírají ukrajinští vojáci. Hranice je však zajímavá ještě jednou věcí. Vedou přes ni dvě koleje. Jedna širokorozchodná, druhá s normálním rozchodem. „Takže převazování podvozků se nekoná?“ obrátíme se na personál. „Ne, normální rozchod je až do Mukačeva,“ zní odpověď. A obsluha také doplní, že máme mít jakési pojištění proti covidu. „Jak se máme pojistit proti covidu?“ ptáme se bezradně. „Oni vám to Ukrajinci vysvětlí,“ zašklebí se.

Zaplat' a přivřeme oči

Pomalou projedeme hranici a začneme řešit, my, chytří železničáři, že vlastně nejsme až zase tak chytří. Proč jsme neměnili podvozky? Google nám odpoví. Vedle širokorozchodných kolejí totiž vede z nedaleké maďarské stanice Záhony i kolej normálního rozchodu, a to i na slovenskou hranici. Byla hotova



Klášter svatého Mikuláše

v roce 1872. Trať vede podél maďarsko-ukrajinské hranice a je součástí spojnice mezi bývalým Československem, SSSR a Rumunskem. A že trať končila na mukačevském seřadovacím nádraží? Stačilo dostavět tři sta metrů kolejiště a najednou na zhlaví vyrostla zastávka Mukačevo-Západ.

Jen co se po nespočtu splítek a výhybek překodrcáme do Čopu, nastoupí ukrajinská hlídka celníků. Proba o pas, covid pas a také pojištění. Nechtějí však cestovní pojištění. „Vezete nám z Čech covid,“ přidává jedna z pohraničnic výzvu, na kterou dokážeme odpovědět jen to,

že máme v rameni „injekšn“. Dokonce „tů injekšns“. Čopská stanice silně připomíná svou velikostí nádraží v Mostě. A mají tu i prima záchody. Právě nás sem vedou. Usměvavý celník rychle proběhne všechny kóje zapáchajících toalet. Nikdo tu není. „Když dáš za každého deset eur, pustíme vás bez pojištění,“ vyvalí na nás. Zdenda vytasí dvacet eur (cca 500 Kč), chlapík se usměje a říká, že se rozdělí i s tou nepříjemnou kolegyní.

V Mukačevu vystoupíme na zmíněné stanici západ, zadky máme notně vybouchané z několikahodinové jízdy po zvláště podkarpatské trati. Tady se traťová

údržba opravdu nepředře. Na druhou stranu, kdy se vám podaří projet tolik ranžírů, kdy si při pomalé jízdě detailně prohlédnete takové množství zvedáků, pomocí nichž se mění podvozky?

Bez aplikace do hospody nelez

Večer nás čeká jen návštěva dvou restaurací. V té první se cítíme jako grófové. Pak ale dostaneme jídelníček. Ceny přiměřené a je to také jediné, co dokážeme přelouskat. Azbuku neumíme, verzi s latinkou nevedou, a tak nám poradí jen překládací aplikace v mobilu. Dovedli jsme jen odvodit, že tu mají



jakousi zakarpatskou pochoutku – dostáváme nejmenno nakrájené sádlo, šunku od kosti a pečení. Rádi bychom ale ochutnali ukrajinskou kuchyni. Volíme restauraci Bograč, kde je jako hlavní lákadlo právě tato slovinско-maďarská polévka. Oni ji totiž zrovna tady, v Zakarpátí, milují. K tomu pivo, vodku, šašlik, uzené a pečený špek.

Druhý den objednááme taxík. Nepřijel včas. Volíme zrychlený pěší přesun na dva kilometry vzdálené nádraží. Měli bychom jet vlakem do Čopu, odsud do Košic a pak do Prahy. Takový byl sice plán, ale na neúprosnou realitu tvrdě

narazil hned na nádraží. Vlak INT 81 mířící z Kyjeva do Užhorodu nestaví v Čopu, byť náš IDOS tuto možnost nabízí. Další možnost? Taxi. Za 600 hřiven (něco přes 500 Kč) jedeme tereňákem. Po cestě potkáme několik koňských povozů i sedláka, kterak honí po silnici dobytek.

Další plány

V Čopu, po nezbytné celní prohlídce v čele s naším podplaceným kamarádem odcházíme k osobnímu vlaku ZSSK. K přepravě tu slouží lokomotiva řady 163 a jeden starý vůz řady Bdmtee. A máme

na slovenské hranici další problém s covidem. Země vyhlásila lockdown, jsme povinni Slovensko opustit ještě tentýž den do 20:00. Naše jízdenka směr Praha však hochy uklidňuje.

Pohár hořkosti vypijeme do poslední kapky. Zdenka chce z Pendolina Košičan vystoupit v Libni, ale dveře se zablokuje. Vlak se rozjíždí, Zdeněk bude muset vystoupit až na hlavním nádraží, čímž se mu následně prodlouží cesta domů. Pohodovou jízdu spojem ČD to však nepoznamenalo a jeho naštěstí také ne. Už plánujeme, že vyrazíme nočním vlakem z Kyjeva do Oděsy. ○

Napsali o nás...

Expresy do Mnichova mají zajišťovat ČD s dcerou ÖBB, Alex skončí

Spojení Prahy a Mnichova mají od prosince 2023 nově zajišťovat ČD společně s dceřinou firmou ÖBB Allegra Deutschland. Nahradí tak společnost Die Länderbahn, která je dosud partnerem ČD na této lince a provozuje vlaky na bavorském území pod značkou Alex. Pro zajištění provozu na německém území si Allegru vybral bavorský objednatel Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Půjde o přechodný kontrakt na dobu maximálně pěti let, poté by měl vlaky na této trase provozovat jediný dopravce, který vzejde z otevřené soutěže. Podle dohod českého ministerstva dopravy a BEG automaticky obě strany respektují, koho si na svém území vyberou za dopravce. V praxi by se měly na českém území objevovat i soupravy s vozy od nově vybraného dopravce. ČD zatím čekají na výsledek soutěžního procesu v Německu. **zdroj: zdopravy.cz 1. 12. 2021**



ČD Cargo chystá pronájem dalších Vectronů a nákup nových moderních lokomotiv

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo chystá další modernizaci své flotily. Vypsání soutěže na krátkodobý pronájem až osmi lokomotiv Siemens Vectron MS, na počátku roku pak vypíše další soutěž na nákup deseti nových strojů pro mezinárodní dopravu. „Máme několik lokomotiv v krátkodobém nájmu a dává nám smysl je přesunout na roční smlouvy,“ vysvětlil předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Podle podmínek soutěže mají být lokomotivy způsobilé pro provoz v Česku, Německu, Rakousku, Maďarsku a na Slovensku. Nejméně tři lokomotivy mají být schváleny pro provoz v Nizozemsku a ve Slovinsku a Chorvatsku. To ukazuje plány na další mezinárodní expanzi. „Nyní rosteme rychleji u mezinárodních přeprav. Díváme se, za jakých podmínek se nyní dají lokomotivy pronajmout, než si pořídíme vlastní,“ dodal Tóth. Podle něj expanze do zahraničí pomáhá i hlavnímu byznysu ČD Cargo v tuzemsku. **zdroj: zdopravy.cz 15. 12. 2021**

Do Lovosic přijel první vlak ČD Cargo z Rotterdamu

Společnost ČD Cargo spustila linku mezi Lovosicemi a Rotterdamem. První kontejnerový vlak z Rotterdamu přijel do terminálu ČD-DUSS v Lovosicích v úterý. Je to poprvé, co lokomotiva ČD Cargo absolvovala s vlakem celou trasu, přičemž v ČR a v Německu jel vlak na licenci ČD Cargo. V Nizozemí pak byla využita licence firmy LTE-NL. „Celkem budeme s našimi partnery realizovat čtyři páry vlaků týdně,“ uvedl šéf společnosti Tomáš Tóth. ČD Cargo se na zahraniční expanzi soustředí v několika posledních letech. První vlak na vlastní licenci vypravila do Německa loni na jaře. Napřímo nebo skrze dceřiné firmy má český nákladní dopravce licence i v Maďarsku, Polsku, Rakousku a na Slovensku. Pro dceru ČD Cargo Adria usiluje o licenci v Chorvatsku. Podle Tótha roste ČD Cargo v mezinárodních přepravách rychleji než v tuzemských. **zdroj: zdopravy.cz 15. 12. 2021**

ETCS do RegioSpiderů dodá AŽD, jeden vůz vyjde na 11 milionů Kč

ČD vybraly dodavatele evropského zabezpečovače ETCS do dalších řady svých vozidel. Instalaci do motorových vozů Stadler RS1 řady 841 zajistí společnost AŽD Praha. Vyplývá to z informací na profilu zadavatele. V krátké době jde o další zakázku, ve které výrazně klesla cena proti odhadu. ČD původně počítaly s cenou 283 milionů korun za 17 vozidel, nakonec ji vítěz soutěže zajistí za 189,8 milionu korun. Jde o motorové vozy s obchodním názvem RegioSpider. Řada 841 jezdí hlavně na Vysočině, částečně také v Pardubickém kraji. Koupeny byly v letech 2011–2013, z velké části s evropskou dotací. Úpravami projde celkem 17 vozidel. K výběru vítěze došlo zhruba rok po vypsání soutěže. Zájem o účast podle písemné zprávy zadavatele projevila i společnost Stadler Service, ta ale nakonec nabídku nepodala. **zdroj: zdopravy.cz 20. 12. 2021**

EU zařadila rychlotratě v ČR do sítě TEN-T, dá na ně peníze z fondů

Připravovaná vysokorychlostní trať mezi Berlínem a Vídní, která by měla vést přes Prahu, a také nová vysokorychlostní trať mezi Brnem a Ostravou budou součástí hlavní sítě transevropských dopravních sítí TEN-T. Česko tak bude moci na jejich přípravu a stavbu čerpat peníze z evropských fondů. První úseky v Česku by se měly začít stavět v roce 2025.

Do hlavní sítě TEN-T tak bude patřit celá část vysokorychlostní dráhy Via Vindobona z Berlína do Vídně. Úseky Lovosice – Praha – Světlá nad Sázavou a Velká Bíteš – Břeclav pak budou součástí hlavní sítě s maximální prioritou financování do roku 2030. Část mezi oběma úseky pak patří do rozšířené hlavní sítě s dokončením do roku 2040, financována z evropských fondů ovšem bude moci být také už nyní.

ČTK 20. 12. 2021

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, nábf. 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





Čerpání dotací z roku 2022 bude možné od 17. 1. 2022, kdy budou na webu ČD travel zveřejněny nové formuláře „Závazná přihláška a žádost o poskytnutí příspěvku“.

Výše dotace zůstává stejná jako v roce 2021 – tedy 5 000 Kč na zahraniční a 3 000 Kč na tuzemské pobyty (maximálně však 50 % ceny). Dotace z C-SF může čerpat každý zaměstnanec pro sebe a své rodinné příslušníky.

Pokud jste na webu ČD travel nenašli pobyt, který by vám vyhovoval, kontaktujte nás. Díky spolupráci s jinými CK můžeme nabídku neomezeně rozšiřovat. Spolupracujeme s CK Čedok, Exim, Fischer, Mayer Crocus, Travel Family, Canaria Travel i NevDama.

ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: ckobch@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.



ČD pro vás
360 Kč

ČD pro vás
+ Železničář
720 Kč

Železničář
500 Kč

1	6. 1.	
2	3. 2.	
3	3. 3.	s plakátem
4	31. 3.	
5	5. 5.	
6	2. 6.	s plakátem
7	30. 6.	
8	4. 8.	
9	8. 9.	s plakátem
10	6. 10.	
11	3. 11.	
12	1. 12.	s plakátem
1	5. 1. 2023	



Hledáme

POSUNOVAČE

Práce s nejlepšími vyhlídkami

Dejte se na dráhu, která dává smysl. Staňte se **posunovačem** u největšího českého železničního dopravce.

Nabízíme vám:

- průměrnou měsíční mzdu 32 000 Kč
- možnost rychlého postupu na pozici vedoucí posunu
- 5 týdnů dovolené
- příspěvky na sport, stravování, dovolenou a výuku jazyků
- příspěvek na penzijní připojištění
- levnější cestování pro vás a vaši rodinu
- mnoho dalších výhod nad rámec zákoníku práce

www.cd.cz/kariera



České dráhy
Národní dopravce