

Železničář

30. ČERVNA 2022 | ROČNÍK 29 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S náměstkyní generálního ředitele ČD pro lidské zdroje Blankou Havelkovou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**
Kam se vypravit o prázdninách vlakem? A jaké nabídky využít? Přinášíme tipy.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
VUZ začal implementovat prvky automotive do svých procesů.
- 22–23 **Provoz a technika**
Železniční uzel v Pardubicích prochází modernizací. Co vše na cestující čeká?
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Marian Mrózek se rozhodl vytvořit modely Tatranské elektrické železnice.
- 26 **Zahraničí**
V Egyptě se v dohledné době postaví 2 000 km vysokorychlostních tratí.
- 28–29 **Recenze**
Firma Piko vyrobila model parního stroje řady 83.10 ve velikosti TT. Jak se povedl?
- 30–32 **Historie**
Weisse Lady neboli Bílá lady se stala hvězdou lípského veletrhu v roce 1982, kde se lokomotiva poprvé představila.
- 33–37 **Cestopis**
Rumunský Banát je u nás dobře známý díky českým vesnicím. Prochází tudy ale i několik zajímavých železničních tratí.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Po dobu výluky mezi Hradcem Králové a Pardubicemi zaskakují tamní jednotky InterPanter i na vybrané spoje do středočeského Kolína. Nad rozkvetlými vlčími máky je zachycený jeden z Panterů u Řečan nad Labem.



Foto: Michal Málek, Wikipedia, archiv

Vilém Kreibich

Jeho jméno je spjato s parními lokomotivami, které úspěšně maloval. V dílech zachycoval i železniční provoz a vytvářel také propagační plakáty. Akademický malíř a designér Vilém Kreibich spolupracoval s plzeňskou Škodovkou, pro niž navrhoval úpravy vzhledu jejích strojů a vytvářel vizuální podobu produkce společnosti.

Vilém Kreibich se narodil v lednu 1884 ve Zdicích do rodiny duchovského rodáka Josefa, strojvedoucího České západní dráhy. Dětství prožil v železničářském prostředí, což se projevilo i na jeho pozdější tvorbě. Navštěvoval pražskou akademii výtvarných umění a studia zde ukončil roku 1907. Vzdělával se i ve Vídni.

Na konci dvacátých let 20. století se seznámil s Vlastimilem Marešem, který v roce 1928 přešel z ostravského oddělení tehdejších ČSD do oddělení konstrukce železničních vozidel Ministerstva

* Narození	6. ledna 1884
† Úmrtí	27. listopadu 1955
🌐 Národnost	česká
👤 Povolání	akademický malíř, designér



Jiří Jeřeta

člen Představenstva ČD
odpovědný za úsek osobní dopravy
a náměstek generálního ředitele
ČD pro osobní dopravu

Vážení čtenáři,

stojíme na samém začátku letních prázdnin a dovolených, což je ideální příležitost k výletům po Česku, ale i do zahraničí. Po dvou letech, kdy cestování nepříznivě ovlivňovaly restriktce v souvislosti s celosvětovou epidemií koronaviru, se letošek konečně stal návratem k normálu. A to i v případě železnice.

Turismus ožil, lidé začali opět ve větší míře využívat veřejnou dopravu a naše vlaky se po pauze zase zaplňují cestujícími. To je skvělá zpráva, vždyť například během loňského jarního uzavření okresů s námi jezdila v průměru jen pětina obvyklého počtu cestujících a ani ve zbytku roku jsme se nedostali na čísla běžná před pandemií. Jednalo se o dramatický propad počtu cestujících – za roky 2020 a 2021 s námi cestovalo o téměř 120 mil. cestujících méně než obvykle.

Asi největší propad jsme loni zaregistrovali v případě mezinárodní dopravy. Je to logické. Právě tento segment zejména volnočasového cestování totiž COVID-19 zasáhl nejvíce. Teď se však již blýská na lepší časy. V posledních týdnech dosahujeme v mezinárodní dopravě zhruba 80 % obvyklého stavu před pandemií (2019) a věříme, že se nám rostoucí trend podaří udržet.

Také ve vnitrostátní dopravě je situace lepší. Průměrně dosahujeme zhruba 90 až 95 % počtu cestujících v porovnání s rokem 2019 a registrujeme řadu relací a především špičkových vlaků, kde je aktuální zájem o cesty vlaky Českých drah vyšší než před pandemií. Konkrétně se jedná o spoje z Prahy do Plzně, Klatov, Tábora nebo Českých Budějovic, kde popularita a konkurenceschopnost vlaků významně trvale rostou, a to kupodivu i přes řadu provozních výlukových a jiných omezení.

V neposlední řadě chci využít této příležitosti a poděkovat všem zaměstnancům ČD za výjimečné úsilí, trpělivost a nasazení, se kterým se věnují své každodenní práci. Ta je bohužel dnes a denně ztížena stavem naší techniky, evropskou legislativou, velkou řadou rozsáhlých výluk a nesčetnými mimořádnými událostmi. Jsme si plně vědomi, že nasazení zaměstnanců ČD je v této oblasti a rovněž velmi profesionální a velice si přístupu všech zaměstnanců ČD ke každodennímu zvládnání řady provozních komplikací vážíme.

Jsem přesvědčený, že velmi úzkou společnou intenzivní prací na zlepšení stávajícího stavu se nám brzy podaří nedobrou provozní situaci zlepšit a u našich zákazníků potvrdit správnost první volby ČD, neboť naše nabídka je silná, rozsáhlá, synergická, zabezpečená a v neposlední řadě i kvalitativně a ekonomicky výhodná.

Přeji všem krásné léto a těším se na setkání s vámi například v některém našem zvláštním nebo pravidelném letním vlaku...



železnic. Spolu začali upravovat vzhled parních lokomotiv vyráběných v plzeňské Škodovce. Prvotním výsledkem spolupráce bylo umístění velkého firemního znaku na usměrňovací plechy v přední části stroje řady 387.0, jemuž se říká Mikádo. Navrhovali změnit do té doby používané zbarvení lokomotiv z černé na tmavě zelenou.

První lokomotivou, která vzešla ze spolupráce Kreibicha s Marešem, byla řada 486.0 Zelený Anton. Kreibich u ní navrhl tmavozelené zbarvení stroje doplněné lesklými pásy z mosazi na kotli a do červena vyvedenými koly. Stejně

barevné řešení pak nesly všechny rychlíkové

lokomotivy vyrobené před druhou světovou válkou, které jezdily v síti ČSD. Vrcholu ale dosáhl Kreibich až po válce. Při návrhu legendárního Albatrosa řady 498.0 nejprve navrhl vzhled rychlíkové lokomotivy a až poté konstruktéři jeho představy uskutečnili. Do té doby byl běžný postup opačný – výtvarníci mohli až hotový stroj pouze barevně upravovat. Načrtl i vzhled modernizovaného typu tohoto stroje řady 498.1. Kreibichova spolupráce s výrobcem parních lokomotiv skončila s utlumováním jejich produkce roku 1958.



Herec Ivan Trojan září jako koloťuk v kampani ČD

České dráhy spustily na začátku června novou reklamní kampaň zaměřenou na moderní cestování. V hlavní roli se opět objevil známý filmový herec Ivan Trojan. Ten ve spotu představuje aktuálně nejmodernější vlak ve střední Evropě – InterJet. Nová kampaň se odehrávala během celého června a veřejnost se s ní setkala jak v televizi a tisku, tak v rámci outdoor a online reklamy. Spot režíroval Ondřej Trojan. Diváci v reklamě mohli slyšet celou řadu pojmů ze železničářského slangu, ať už je to koloťuk (vozmistr), echt kočár (vagon) nebo šnelcuk (rychlík). Ivan Trojan v roli koloťuka představuje televiznímu štábu všechny výhody nové soupravy, ať už je to moderní interiér, polohovatelné sedačky, bezdrátové nabíjení nebo speciálně upravená okna pro snadší průchod mobilního signálu. „Věříme, že nejmodernější vlaky v naší flotile vzbudí zájem u veřejnosti a motivují k využívání služeb ČD další cestující. Do modernizace vozidlového parku investujeme desítky miliard korun a jen letos jsme už do provozu uvedli přes stovku nových vozů v dálkové i regionální dopravě,“ řekl Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu. O kreativní koncept kampaň se postarala agentura Havas.



České dráhy obhájily rating na úrovni Baa2

Národní dopravce podle hodnocení mezinárodní ratingové agentury Moody's obhájil rating na úrovni Baa2 se stabilním výhledem. Analytici ve zveřejněné zprávě zmiňují silnou pozici Českých drah na trhu, dobrou předvídatelnost tržeb díky uzavřeným dlouhodobým smlouvám s objednateli veřejné dopravy i nastavená opatření firmy, která mají za cíl snížit dopady pandemie koronaviru. „Je to pro nás, pro naše zákazníky a také pro investory dobrá zpráva ve chvíli, kdy se chystáme vydat naše první zelené bondy a zajišťujeme financování největší obnovy vlaků v České republice za uplynulých 30 let. Je to ocenění naší společnosti za zvládnutí dvou covidových roků i současného dění během války na Ukrajině. Obhájení ratingu nás zavazuje také k pokračování implementace změn, které zefektivní fungování a posílí konkurenceschopnost Českých drah,“ okomentoval výsledky předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.



V České Lípě byl předán šek na opravu Albatrosa

Den plný parních lokomotiv si 4. června užili návštěvníci České Lípy a okolí. Ve směru do Doks, Mimoně nebo Blíževedel a zpět jezdila Rosnička 464.202. Součástí nostalgických jízd byla i dobročinná akce – předání šeku na opravu legendárního Albatrosa. V České Lípě je více než rok deponován stroj 498.112. Na jeho opravu do vystavovatelného stavu byl na přelomu května a června 2021 ve spolupráci s Nadací Okřídlené kolo otevřen sbírkový účet, kde se podařilo od řady dárců nasbírat více než 270 tisíc korun. Navíc se nadace rozhodla, že vybranou částku dorovná na rovných 300 tisíc Kč. Částka byla předána u opravované lokomotivy. Ve stejný den byl otevřen sbírkový účet na opravu další parní lokomotivy v České Lípě. Vybrané peníze mají pomoci uvést do provozuschopného stavu Šlechtičnu (475.179), takzvanou Děčínskou Lízu. Na zajištění financí na opravu obou lokomotiv se podílí i společnost LOCOMOTIF.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, ÖBB | Vizualizace: Správa Železnic

Děti slavily na Smíchově i v Lužné

České dráhy společně s PID a dalšími partnery připravily na první červnovou sobotu zábavní program v rámci Pražského dopravního dne dětí. Centrem dění se stalo pražské smíchovské nádraží. Návštěvníci se mohli projet parním vlakem v čele s lokomotivou Všudybylka, jež svezla cestující ze Smíchova přes hlavní nádraží do Holešovic a zpět, nebo historickým motoráčkem Hurvínek. Připravené byly i projížďky historickou tramvají či autobusem. Závěrem si vyzkoušeli jízdu na pákové drezíně spolku Železnice Česká Sibiř. Moderní vozidla měla zastoupení v podobě motorové jednotky Stadler RS1, která vyrazila během soboty celkem sedmkrát ze Smíchova přes Hlubočepy a Holyni do Řeporyjí a zpět. Lidé si rovněž prohlédli výstavu železničních kolejových vozidel a modelové kolejiště. Ve stejný den mohli fandové železnic vyrazit také do ČD Muzea v Lužné u Rakovníka, kde organizátoři přichystali Rodinný den s bohatým doprovodným programem. Závěrem se sem svezli retro soupravou složenou z vozů z 80. let v čele s motorovou lokomotivou Bardotka T 478.1008.



Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM rozdělil další pomoc

Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM se v polovině června sešla ke svému pravidelnému jednání. V čele fondu zasedl poprvé jeho nový předseda Michal Krapinec, generální ředitel Českých drah. Správní rada posuzovala celkem dvanáct žádostí o poskytnutí finančního příspěvku. Peníze pomohou například zaměstnancům, kteří utrpěli vážné pracovní úrazy, mladé ženě, jež je po pádu na schodech odkázaná ve velmi mladém věku na lůžko, nebo železničářům, kteří přišli o blízkého člena rodiny. Celkem bude mezi žadatele rozděleno 2 500 000 Kč. Celkem už NFŽS rozdělil pomoc v hodnotě přesahující šest milionů korun. Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM byl založen v polovině roku 2020 s cílem podporovat železničáře, kteří při výkonu svého zaměstnání utrpěli úraz anebo se nikoli vlastní vinou oni sami a jejich rodiny ocitli v těžké životní situaci. Základem nadačního fondu jsou vklady a dary zakládajících společností i jednotlivců. Do fondu přispěly i dceřiné společnosti VUZ, ČD – IS, DPOV, DVI a ČD-Telematika.



VUZ snížil uhlíkovou stopu

Výzkumný Ústav Železniční zaznamenal významný úspěch ve snaze snížit dopad činnosti společnosti na životní prostředí a snížil oproti výchozímu roku 2019 svou celkovou uhlíkovou stopu o 28,97%. Výpočet byl proveden v souladu s mezinárodním standardem GHG Protocol a zdokumentován ve zprávě Dokument Uhlíková stopa společnosti VUZ. Celková uhlíková stopa VUZ dosáhla hodnoty 3 589,95t CO₂e, což oproti roku prvního měření znamená pokles téměř o 30 procent. Za výrazným pokrokem stojí zejména nákup certifikované zelené elektřiny pro provoz společnosti i pro realizaci zkoušek prováděných pro její zákazníky, jejíž emisní faktor je nula. Měření uhlíkové stopy je součástí dlouhodobé strategie VUZ v oblasti ochrany klimatu, která zahrnuje řadu opatření.



Přímé odbavení z Brna na vídeňské letiště Schwechat

Ve spolupráci s rakouským železničním dopravcem ÖBB připravily České dráhy pro cestující odlétající a přilétající na vídeňské letiště ve Schwechatu novou zpáteční jízdenku s prodlouženou platností 30 dní. Zpáteční jízdenka z Brna stojí 24 eur, tedy 605 Kč, a platí ve spojení railjet a EuroCity. Z Brna odjíždějí přímé vlaky na vídeňské hlavní nádraží 8x denně, další čtyři spojení nabízejí vlaky EuroCity s přestupem v Břeclavi. Z vídeňského hlavního nádraží na letiště Vídeň pak cestující dopraví railjety ÖBB, které jezdí každou půlhodinu. Brno tak získává komfortní odbavení a spojení na vídeňské letiště, které trvá dvě hodiny a je zajištěno až 12x denně v jedno- až dvouhodinových intervalech expresy railjet Vindobona a spoji EuroCity. Zpáteční jízdenku na vídeňské letiště lze zakoupit také ze stanice Břeclav. ČD nabízejí podobné jízdenky i na letiště v Praze a v Ostravě pod názvem Vlak+letišťe Praha a Vlak+letišťe Mošnov. Tyto zpáteční jízdenky jsou zlevněné, mají prodlouženou platnost na 30 dní a v případě Prahy k ní cestující obdrží i zlevněný doklad na expresní přímý autobusový spoj Airport Express.

V Havlíčkově Brodě vyrůstá nová myčka, zjednoduší mytí souprav

České dráhy staví novou myčku železničních kolejových vozidel v Havlíčkově Brodě. Spuštění jejího provozu plánují na duben příštího roku. „Zařízení bude maximálně šetřit vodu, protože dokáže až z 80 % využívat vodu recyklovanou. Výstavba výrazně přispěje ke zlepšení ekologických aspektů údržby vozidel v regionu Vysočina použitím moderního zařízení a používáním technologií a postupů s minimalizací dopadů na životní prostředí,“ řekl místopředseda představenstva a náměstek gen. ředitele pro servis Michal Kraus. „Umožní celoroční mytí skříní kolejových vozidel a zároveň se díky ní zvýší kapacita mytí, která zohledňuje i potřeby dané smluvními závazky,“ dodal. V letech 2023 a 2024 se očekává velká modernizace vozového parku v havlíčkobrodském středisku údržby vozidel. Domov tu najdou nové elektrické jednotky RegioPanter a motorové vozy od společnosti PESA. Kromě nich se tu bude provádět mytí i dalších druhů vlaků, osobních vozů a hnacích vozidel. V současné době je mytí vozidel prováděno v dnes již nevyhovujících prostorách postavených v roce 1870. Hala myčky bude dlouhá 67 m a na šířku bude mít více než osm a půl metru. Za jeden den zvládne umýt minimálně 25 vozidel.



Invalidé třetího stupně mohou od července jezdit za polovinu

Invalidé třetího stupně budou mít od 1. července nárok na slevu 50 procent ve veřejné dopravě, kromě městské hromadné dopravy (MHD). Opatření se týká zhruba 100 000 lidí. Slevu budou moci uplatnit v železniční dopravě ve vlacích druhé třídy a v linkové autobusové dopravě. K prokázání bude třeba průkaz totožnosti a platný QR kód. Ten mohou lidé moci předložit v papírové i elektronické podobě, a to v nově upravené mobilní aplikaci OneTicket. Do aplikace si cestující QR kód získaný od ČSSZ načtou, a pak ho už stačí pouze ukázat spolu s průkazem totožnosti řidiči nebo průvodčím. Požádat o něj lze elektronicky na ePortálu ČSSZ, na úřad může jít i osoba zmocněná. Ve vlacích platí na jízdenky do druhé třídy.



Modernizace trati v Kladně dostala stavební povolení

Správa železnic získala pravomocné stavební povolení na modernizaci tratě mezi Kladnem a Kladnem-Ostrovem. Nyní pokračuje výběrové řízení na dodavatele, stavět by se mělo začít na konci letošního roku. Modernizace úseku mezi stanicemi Kladno a Kladno-Ostrovec je součástí přestavby trati z Prahy do Kladna, která má vyjít na 50 miliard korun. Celý úsek bude zdvoukolejněn a elektrifikován. Kompletní rekonstrukcí projde stanice Kladno, oprava čeká i tamní výpravní budovu. Postaví se nová nástupiště, podchody a další objekty. Nejvytíženější železniční přejezdy nahradí mimoúrovňová křížení. Nové zabezpečovací zařízení pomůže zajistit podmínky pro vyšší rychlost vlaků. Stanice Kladno bude nově mít šest kolejí určených pro osobní dopravu se třemi mimoúrovňovými nástupišti. Vyrostou zde dvě ostrovní a jedno vnější nástupiště o délce 200 až 230 metrů. Vznikne také nový přestupní uzel na městskou dopravu v zastávce Kladno město.



Jižní expresy pojedou přes prázdniny podle výlukového řádu

Po tříměsíčním výluku na koridoru z Prahy do Českých Budějovic se na tratě začátkem prázdnin znovu vrací vlaky. Plánované obnovení provozu dálkových spojů Jižní expres, Vltava a Lužnice na trase Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Linec / České Velenice je v pátek 1. července od ranního výjezdu vlaků. Jižní expresy však pojedou po celé prázdniny ještě podle výlukových jízdních řádů a z Prahy budou odjíždět o 15 minut dřív, tedy ve 49. minutě předchozí hodiny. Omezení zde však zcela ještě nekončí. Kvůli pokračujícím stavebním pracím na IV. koridoru mezi Voticemi a Sudoměřicemi u Tábora budou ještě během července osobní vlaky regionální dopravy mezi Táborem a Benešovem nahrazeny autobusy. Výluka začala 2. dubna, a to z důvodu dokončení zcela nového úseku trati Sudoměřice – Votice a jeho napojení prostřednictvím přesmyku do nové stopy. Zatím vlaky pojedou v omezeném režimu sníženou rychlostí. Úplný zdvoukolejný provoz v celém úseku začne letos 1. září.





Oblast lidských zdrojů je v dnešní době klíčová

Získání nových zaměstnanců, udržení stávajících a urychlení nástupního procesu. To jsou jen některé úkoly, které po svém letošním nástupu do představenstva Českých drah začala řešit náměstkyně generálního ředitele ČD pro lidské zdroje Blanka Havelková. V rozhovoru se ale zmínila například i o tom, jak nedávná doba pandemie ovlivnila pracovníky či zda může být pro firmu přínosem práce z domova.

Petr Slonek | Foto: Jan Chaloupka

Do vrcholného vedení ČD vstupujete s velkými zkušenostmi v HR sektoru.

Jaké byly první kroky po vašem příchodu?

V představenstvu manažeři rozhodují kolektivně a nemůže každý řešit jen ten svůj úsek a svoji oblast, ve které se orientují. Takže jsem se musela rychle seznámit s agendou a rozjetými projekty nejen v oblasti personální, ale i v osobní dopravě, financích, v informačních a komunikačních technologiích, v bezpečnosti atd. Nějakou dobu jsme byli v představenstvu tři, takže jsme museli řízení úseků trochu přerozdělit. Nyní už jsme kompletní tým a můžu se více soustředit na oblast HR.

Důležité také bylo připravit si organizaci práce, fungování úseku, vedení porad, komunikaci se zaměstnanci.

Jste první žena v představenstvu Českých drah. Myslíte si, že je to výhoda? Pomůže vám to?

Nemám tyto otázky moc ráda. Je jedno, jestli jste muž nebo žena. Výsledky za vámi musí být vidět a akcionář je očekává. Hlavně musí být dobře odvedená práce. V prostředí Českých drah má žena ve vyšší funkci stejné postavení jako muž, takže bych v tom nehledala nic revolučního.

Prohlásila jste, že lidské zdroje vnímáte jako velmi důležité, a tvrdíte, že zaměst-

nanci by měli mít své místo v představenstvu. Platí to stále?

Ano, rozhodně. Oblast lidských zdrojů je v dnešní době klíčová. Musíme především posilovat některé pozice, udržet stávající zaměstnance a motivovat je, komunikovat se sociálními partnery. Cílem je i v této těžké době udržet sociální smír a zajistit stabilitu firmy. Vzhledem k ekonomické situaci v celé Evropě potřebuje vztah mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem vzájemný respekt a pochopení. Zároveň se proměňují i naši zákazníci, dodavatelé, partneři. Musíme na to jako firma aktivně reagovat. Vše je tedy o lidech, a to nejen uvnitř firmy, ale i mimo firmu.

Po vašem nástupu do funkce se výrazně změnila struktura úseku, který pod vás spadá. Co si od změn slibujete?

Nevím, jestli výrazně, ale vznikla jasná a srozumitelná struktura úseku lidských zdrojů s ucelenou agendou práce. To znamená personální oddělení, tedy čistá personalistika, oddělení bezpečnosti práce, kvalifikační a zkouškový oddělení rozvoje, nábory a spolupráce se školami a samozřejmě mzdové oddělení. Odměňování, benefity a sociální dialog jsou v kanceláři ředitelky lidských zdrojů. Slibuji si od toho vymezení kompetencí jednotlivých oddělení, každý ví, co má na starost a za co nese odpovědnost.

A jaké máte dlouhodobé cíle v rámci tohoto úseku?

Aktuálně je největším problémem nedostatek pracovníků v některých profesích, jako jsou posunovači, mechanici. Lokálně se nyní zejména v OŘOD Střed a OŘOD Východ potýkáme také se zesílenou potřebou nábory vlakvedoucích a strojvedoucích. Potřebujeme získat mladé lidi, zamyslet se, kde je problém a proč o práci na železnici není takový zájem, jaký bychom si představovali. V tomto směru musíme začít více spolupracovat se středními i vysokými školami. Důležitým tématem je pak pro celé vedení bezpečnost na železnici. S tím souvisí nejen vzdělávání a práce se strojvedoucími, ale především pak některé technologie, které práci strojvedoucího zpříjemní. Jde například o speciální navigace a využití dalších možností, které přispějí k předcházení nehod na železnici. Selhání lidského faktoru nevnímám jako modlu, za kterou většina mimořádností stojí, byť člověk hraje zásadní roli. Naším úkolem je zabezpečit tratě a vozidla tak, aby prostor pro lidskou chybu byl co nejmenší.

Jak se společnost vyrovnává s nedostatkem těchto pozic na trhu práce?

Situace na trhu je těžká. Kandidáti si mohou vybírat. My musíme posílit tým nábory a aktivně kandidáty oslovovat. Budeme se muset zaměřit na rychlost nástupního procesu. Nemělo by se stávat, že uchazeči čekají dlouho na vstupní zdravotní prohlídku nebo na psychologické vyšetření. Musíme se snažit být maximálně flexibilní. A samozřejmě je důležité zaměstnance motivovat nejen finančně a různými benefity, ale třeba i tradicí společnosti a atmosférou ve firmě. Musíme být atraktivní zaměstnavatel.

Myslíte si, že i doba pandemie ovlivnila zaměstnance? Co přinesla podle vás do HR?

Každá krize, i ta covidová, přinesla něco pozitivního, ale i negativního. Je obrovská výzva ty negativní věci změnit zase k lepšímu. Když se budu věnovat jen dopadům na oblast lidských zdrojů, tak musíme mít na paměti, že covid ovlivnil nejen firemní kulturu, ale i sociální komunikaci, vztahy na pracovišti, motivaci lidí a celkově jejich pracovní návyky. Myslím si, že to firmy často podceňují, a nesmíme před tím zavírat oči.

Co si máme představit pod firemní kulturou a jak se tedy změnila vlivem koronaviru?

Je velmi těžké krátce definovat, co je firemní kultura. Ve stručnosti je to soubor hodnot, postojů, pravidel, názorů,

historie. Nedá se tolik měřit, je to něco navíc, co je nad výkonem. Třeba společnost České dráhy má historii, má tradici a troufám si tvrdit, že je tím firemní kultura velmi silná. Lidé přece spolu musí taky komunikovat naživo, a ne pouze přes různé online platformy. Musí si společně dojit na oběd, pohovořit v týmu. Měli by se více pochválit, ocenit se, a to nemyslím jen ve vztahu nadřízený – podřízený.

A jaké jsou ty pozitivní věci, co pandemie přinesla?

Zde musím zmínit digitalizaci. Určitě se řada zaměstnanců musela naučit pracovat online formou. Pokud to šlo, naučit se organizovat práci z domova, organizovat online jednání. A je třeba vyzdvihnout, že to bylo i bez ohledu na věk. I starší se museli naučit využívat různé platformy a naučili se to stejně dobře jako mladí.

A co práce z domova? Myslíte si, že to může fungovat?

Jeden z kroků, který jsem ve firmě udělala, bylo nastavení pravidel pro fungování práce z domova. Ano, vyvolalo to řadu kladných i negativních reakcí. Jsem přesvědčená, že i práce z domova musí mít svá pravidla a řád a musí být po dohodě s nadřízeným, který si se zaměstnancem naplánuje úkoly a cíle. Souhlasím s tím, že některý druh práce se dá dělat z domova a může to být výrazně efektivnější. Mějme však na paměti, že se dlouhodobě nedá pracovat jen z domova a více bychom měli rozdělovat pracovní a osobní život.

Ve vašem úseku je i odbor informačních technologií. Souvisí to nějak s lidskými zdroji?

Stále více a více vidím, jak je to propojené. Například aktuálně pracujeme na projektu k digitalizaci práce strojvedoucích. Domnívám se, že v dnešní době jsou strojvedoucí přehlaceni papíry, které si musí tisknout, jako jsou nástupní tabulky, poznámky ke směně, brzdenky. Na minulém setkání mi jeden mladý strojvedoucí ukázal, co vše musí pročíst před výkonem práce, a to se dá obtížně zvládnout.

Je nutné připomenout i digitalizaci HR. V personalistice se zde udělal velký kus práce, ale přesto je zde stále hodně dokumentů. V dnešní době jsme v tomto trochu pozadu a celkově bychom v této oblasti měli zabrat. Jednoduše řečeno, když nebudeme tolik zavaleni papíry, budeme mít více času na strategii. Věřím ale, že je zde prostor a chuť to posunout.

Pro strojvedoucí jste připravili v případě ETCS rozsáhlý vzdělávací program. Co je jeho podstatou? A jak na něj reagovali samotní strojvedoucí?

Vzdělávací program pro strojvedoucí se skládá z e-learningového kurzu, z prezenčního školení a provozního výcviku přímo na vlaku. Velmi dobrý ohlas má e-learningová část vzdělávacího programu, která je velmi dobře zpracovaná, názorná a pro uživatele přívětivá. Prezenční školení provádějí zkušení kolegové a provozní výcvik je pod dohledem strojvedoucích instruktorů. Ohlasy jsou pozitivní.

Jakou důležitost přikládáte projektům spolupráce se školami a stipendijnímu programu ČÉDÉS? Má ještě vůbec potenciál oslovit případně zájemce?

Spolupráce se školami a veškeré související aktivity jsou podstatnou součástí nábory v naší firmě. Náročnější je s ohle-

Musíme především pomoci získat nové lidi, udržet ty stávající, motivovat zaměstnance, komunikovat se sociálními partnery. Cílem je i v této těžké době udržet sociální smír a zajistit stabilitu firmy. Vše je tedy o lidech.



dem na naše celorepublikové působení pokrýt celou ČR a obstát a uhájit si své místo mezi mnoha ostatními firmami, potenciálními zaměstnavateli. Kromě našich dlouholetých partnerů se snažíme navazovat dlouhodobější spolupráci i s dalšími středními odbornými školami v rámci celé republiky. Zaměřujeme se na ty, které disponují obory, jako je Provoz a ekonomika dopravy, Cestovní ruch či Logistika v dopravě, jejichž absolventi se u nás mohou dobře uplatnit na pozicích vlakových čet, osobních pokladníků, informátorů a na dalších pozicích v osobní dopravě.

Využívají tedy studenti stipendijní program ČÉDés i nadále?

Ano. O program ČÉDés je mezi žáky stále zájem. Ročně přijmeme zhruba 20 nových stipendistů, kteří se o železnici hodně zajímají a své aktivity a volný čas spojují s železniční tematikou. Nejvíce oceňují záruku práce po dostudování, během školy pak odborné praxe a možnost DPČ na pozici vlakvedoucí.

Jaké projekty chystáte?

Se svým týmem chceme zintenzivnit náborovou kampaň na pozice, které jsem zmiňovala, a posílit spolupráci se školami. Pustíme se i do revize katalogu prací. V říjnu bychom chtěli zahájit program talent management a připravovat manažerská školení. Do konce roku bych ráda, abychom měli vybraného dodavatele na navigační systém pro práci strojvedoucích. Nevím, jestli to můžu v této souvislosti nazvat jako projekt, ale čeká nás samozřejmě vyjednávání ke kolektivní smlouvě. ○

Blanka Havelková

Vystudovala Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy v Praze, obor Pedagogika se specializací na sociální pedagogiku a osobnostně sociální rozvoj a pedagogicko-psychologické poradenství. Na vysoké škole získala titul Mgr. Už během studia pracovala pro Výzkumný ústav pedagogický v Praze, kde měla na starosti evropské sociální fondy a osobnostní sociální rozvoj dětí ve škole. V roce 2008 nastoupila do ČD na odbor personální, kde se zaměřovala na spolupráci se školami. Později přešla na pozici vedoucí vzdělávání zmíněného odboru, kde působila až do jara 2016. Ve stejném roce se stala předsedkyní představenstva DVI, dceřiné společnosti ČD. Letos v únoru byla jmenována členem představenstva a stala se náměstkyní generálního ředitele ČD pro lidské zdroje. Ve volném čase ráda sportuje, aktivně hraje basketbal, v zimě nejraději lyžuje.



Do jižních Čech dorazily další Pantery

Vít Čepický | Foto: autor, Michal Málek

Náhrada starých souprav byla na českobudějovickém hlavním nádraží patřičně oceněna. Se čtyřmi novými jednotkami se 2. června nejprve mohli seznámit ti, jimž jsou určeny především, tedy jejich budoucí cestující. V určený čas se pak RegioPantery naráz vydaly z krajského města do Veselí nad Lužnicí, Číčenic, Borovan a Kaplice, čímž stvrdily rozrůstání svého jihočeského teritoria.

„Deset nových RegioPanterů nasadíme na regionální vlaky z Českých Budějovic do Strakonice, Písku, Jindřichova Hradce a částečně i do Horního Dvořiště. Poslední dva kusy z desetikusové série budou zajišťovat pravidelnou osobní dopravu mezi Českými Budějovicemi a Tábořem zhruba od září, a to po zahá-

jení jednokolejného provozu po novém koridoru mezi Soběslaví a Doubím u Tábora. V některých úsecích mezi Českými Budějovicemi a Tábořem budou RegioPantery moci využít svou maximální rychlost 160 km/h,“ sdělil během oficiálního představení jednotek náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Vzroste pohodlí cestujících

Komfort vlakové dopravy v okolí Českých Budějovic stoupne výrazně. „Nové RegioPantery přinášejí cestujícím na jihu Čech maximální komfort a pohodlí. Těšit se mohou na klimatizované oddíly, wi-fi připojení k internetu nebo elektrické zásuvky a USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky,“ popsal generální ředitel ČD Michal Krapinec benefity nových jednotek.

Nezvyklé hemžení šelem na českobudějovickém nádraží v rámci jejich slavnostního nasazení do provozu vyvolávalo mezi cestujícími nemalou pozornost. Ne, že by místní RegioPanter neznali, vždyť čtyři vozidla řady 650 jezdí na jihu Čech téměř deset let. Letos k nim však začaly rychle přibývat další. Současná desetikusová dodávka bude definitivně předána v září, díky čemuž pokryjí RegioPantery tři čtvrtiny elektrické regionální dopravy v okolí Českých Budějovic. A brzy mohou přibýt i další.

Největší radost pak budou mít ti, kteří se u starých souprav museli potýkat se zdoláváním schodů. Nové RegioPantery výrazně rozšiřují nabídku nízkopodlažních spojů. Lépe se pojedou hůře pohyblivým, vozíčkářům, rodinám s kočárky či cyklistům. Zajímavou novinkou jsou speciální zásuvky pro dobíjení elektrických vozíků a elektrokol.

Pracovní prostředí se s přechodem na nové jednotky výrazně zlepšuje i vlakovému personálu. „Oproti vozům starší stavby je to jednoznačné ulehčení. Lépe se sleduje rozjezd, dveře jsou po dobu jízdy blokovány. Už se nemůže stát, že by si například cestující otevřel dveře po rozjezdu vlaku. Také už nemusíme nakládat kola nebo kočárky, cestující si je zvládnou na-



Základní parametry jednotek RegioPanter

- maximální rychlost 160 km/h
- výkon 1 320 kW
- délka 52,9m
- počet míst k sezení 140, z toho 8 v 1. třídě
- hmotnost obsazené soupravy 122 tun, hmotnost prázdné soupravy 105 tun
- bezbariérové – nízkopodlažní
- napájení 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC
- zabezpečovací systém ETCS



ložit sami. Navíc jsou radši, že je mají pod vlastním dohledem," ocenil vlakvedoucí František Hrubý, který doprovázel jednu z nových souprav na prezentační jízdě.

Cestující podle něj oceňují také plnohodnotný informační systém. „Turista z jiného kraje nebo státu dříve netušil, kde se nachází,“ upozorňuje na problémy, které s RegioPanterou a jejich audiovizuálním systémem odpadají. „Cestující se může v klidu připravit na výstup, ví, že se blíží jeho cílová zastávka.“ Provoz pak urychlují tlačítka signalizace výstupu na zastávkách na znamení. „Na méně frekventovaných zastávkách už nemusíme zastavovat pokaždé. Díky tomu jsme kolikrát schopni zkracovat případná zpoždění, to je veliké zlepšení,“ pochvaloval si Hrubý.

Není Panter jako Panter

Ačkoliv nové RegioPantery vypadají na první pohled prakticky totožně jako jejich deset let starší bratřenci, zdání klame. Pod známými tvary se skrývá řada podstatných technologických vylepšení.

„Nová generace vlaků prošla mnoha významnými změnami oproti prvním RegioPanterům. Prakticky všechny systémy jsou nové generace, a to jak trakční pohon, který je ještě úspornější a bezpečnější, tak řídicí systém, podvozky mají vylepšený chod a vlak je ještě pohodlnější,“ upozornil Tomáš Ignačák ze Škody Transportation. A dodal, že na rozdíl od původní verze mají tyto jednotky už z výroby zabezpečovací systém ETCS.

Vylepšování jihočeského vozového parku by navíc mohlo nadále pokračovat. České dráhy jednájí s Jihočeským krajem o dodávce dalších pěti kusů jednotek RegioPanter, které by směřovaly na tratě z Rybníku do Lipna nad Vltavou a z Českých Budějovic do Horního Dvořiště. Tím by prakticky opanovaly, pomíneme-li specifickou dráhu z Tábora do Bechyně, elektrifikované tratě v jižních Čechách.

Nových vozidel by se ovšem měli dočkat i cestující na neelektrifikovaných tratích Jihočeského kraje. Již příští rok nasadí České dráhy sedm dvoudílných motorových jednotek polského výrobce PESA Bydgoszcz, které jsou určené

kupříkladu pro regionální trať z Tábora do Písku. Podobně jako u nových RegioPanterů budou jejich největšími přednostmi nízkopodlažnost, klimatizace a moderní interiér. Jihočeši se mají na co těšit. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc červenec zní: **Která trať na českém území se začala elektrifikovat jako první a kdy se s pracemi začalo?**

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

*Správná odpověď z č. 6: První lokomotivu 556.001 tehdejší ČSD převzaly dne 7. 2. 1951. Knihu *Parní lokomotivy s rudou hvězdou na čele* získává Vladislav Jirásek, Kladno.*





Muzejníci v Lužné oslavili čtvrtstoletí

Co začalo před pětadvaceti lety jako snaha nadšenců zachránit bývalou výtopnu v Lužné u Rakovníka, se postupně rozvinulo v největší železniční muzeum v republice. ČD Muzeum výročí oslavilo velkolepě, návštěvníci se během víkendu 11. a 12. června měli možnost svézt zvláštními vlaky a program korunovala přehlídka parních lokomotiv na místní točně. Těch zatopených bylo k vidění hned pět.

Vít Čepický | Foto: autor

Celý program ovšem odstartoval již páteční večer. Na osvětlených scénách se postupně představily lokomotivy 354.195 Všudybylka, 354.7152 Sedma, 414.096 Heligón, 423.094 Velký bejček a 534.0323 Kremák, o které se starají České dráhy a Klub historie kolejové dopravy. Zatímco páteční večer patřil převážně fotografům, víkendový program již opanovaly rodiny s dětmi. Užít si mohly každý den čtyři parní jízdy, vždy dvě dopolední a dvě odpolední, které směřovaly do Nového Strašecí, Krupé a Rakovníka. V čele vlaků i na postcích se postupně vystřídala

lo všech pět lokomotiv pod párou se dvěma soupravami osobních vagonů, návštěvníci oslav měli možnost svézt se jak lokálovými „dřeváky“ včetně otevřeného letního vozu, tak populárními vagony Bai.

Defilé lokomotiv na točně

Největší úspěch ale měly komentované přehlídky lokomotiv na točně u výtopny. Ty se během víkendu konaly hned čtyři. Během slavnostních defilé se za doprovodu dobové hudby a komentáře přibližujícího tehdejší realie dostalo letitým strojům patřičné pozornosti. Dobovou atmosféru podtrhoval i prostor samotné točny a výtopny Buštěhradské dráhy.

Společnost nechala areál vybudovat v roce 1871, ve 20. letech 20. století jej přesunula do nynější lokace.

Akci rovněž nadmíru přálo skvělé letní počasí. Pokud navíc dostal některý z návštěvníků pod červnovým sluncem žízeň, mohl svlažit hrdlo pivním speciálem s názvem Matylka, který odkazuje na opravu parní lokomotivy 313.432 se stejnojmennou přezdívkou. Výtěžek z prodeje moku poputuje právě na její opravu. Od konce června by pak měla být Matylka, myšleno samozřejmě pivo, k prodeji i v plechovkách.

O dalších železničních akcích nejen v Lužné se dočtete na stránkách 15 až 18. ○

Drážní úřad informuje

Drážní úřad schválil názvy čtyř nových železničních zastávek

Síť železničních zastávek v Pardubickém kraji se dále rozšiřuje. Drážní úřad v tomto regionu schválil názvy dvou nových zastávek a jednu změnu názvu. Nová zastávka s názvem „Pardubice – centrum“ vznikne v rámci stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ přímo v Pardubicích. Město tak na svém území bude mít již osm železničních stanic či zastávek na několika různých tratích.

Na území Pardubického kraje bude dále v rámci stavby „Rekonstrukce TZZ Přelouč – Prachovice“ vybudována nová stanice „Choltice zastávka“. Drážní úřad také rozhodl o změně názvu stanice „Svitavy-Lačnov“, která bude přesunuta z katastru obce Svitavy do katastru obce Opatovec a díky tomu přejmenována na „Opatovec“.

Čtvrtá zastávka, o jejímž názvu v uplynulých týdnech Drážní úřad rozhodl, ponese jméno „Vlkov-Osová“. Nachází se na trati Havlíčkův Brod – Tišnov v Kraji Vysočina a vznikne v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Vlkov u Tišnova“.

Názvy zastávek budou platné od data jejich otevření.



ČD na Rail Business Days předvedly InterJet

Brněnské výstaviště hostilo začátkem června největší tuzemský mezinárodní železniční veletrh a konferenci Rail Business Days. Návštěvníci z řad laické i odborné veřejnosti si mohli prohlédnout několik desítek expozic ve venkovní a vnitřní části areálu. Nechyběl ani stánek Českých drah, které představily moderní soupravu InterJet. Ta je v současnosti v provozu na linkách Západní expres a Krušnohor.

Petr Slonek | Foto: Via Pro Motion/ČD

Zahájení veletrhu se 7. června ujal ministr dopravy Martin Kupka a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Na třídní akci se představilo více než šest desítek vystavovatelů a předvedena byla řada nejmodernějších vozidel na téměř 800 metrech kolejí. Podle pořadatelů dorazilo celkem přes 10 tisíc návštěvníků, z toho jen za první den tři tisíce.

Návštěvníci se velmi zajímali o moderní dálkovou jednotku InterJet společnosti České dráhy. Ta se na kolejích objevuje už zhruba půl roku a aktuálně se s ní cestující svezou na pravidelných linkách Západní expres a Krušnohor. ČD zároveň pokračují v investicích do obnovy vozidel jak v regionální, tak v dálkové dopravě. Do areálu zavítala také řada dalších



moderních lokomotiv a vlaků, a to jak pro provoz s cestujícími, tak stavební a diagnostické stroje.

TGV lákalo nejvíce

Největší zájem byl však o prohlídku legendárního francouzského rychlovlaku TGV PSE 16, který je symbolem příchodu vysokorychlostní železnice do Česka.

Umístěn byl v rámci expozice Správy železnic. „Vystavení jednotky TGV zvýšilo zájem o vysokorychlostní tratě. V Praze i Brně přilákala jednotka tisíce návštěvníků,“ řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

ČD Cargo předvedlo moderní lokomotivu Bombardier TRAXX MS3 a speciálně upravený nákladní vůz. Správa železnic přivezla lokomotivu Siemens Vectron a měřicí vozy. Stavební mechanismy ukázaly společnosti Enteria, Procházka MP a další firmy.

Mezi ty největší vystavovatele patřily České dráhy, ČD Cargo, AŽD Praha, stavební holding enteria, LAPP, Tramo Rail, Elmesy a mnoho dalších. V rámci konference se hovořilo o situaci železničního průmyslu, současnosti a budoucnosti



regionální dopravy, trendech v bezpečnosti a ekologii na dráze a o dalším směřování nákladní dopravy. „Veletrh měl za cíl propojit jednotlivé segmenty železničního odvětví a podpořit tak jeho rozvoj do budoucna, a to i s významným zapojením českých firem s podporou přeshraniční spolupráce,“ uvedl zástupce pořadatele Robert Pagan. Další ročník akce je naplánován na 6. až 8. června 2023. ○

Západ Čech křižují Vectrony, InterJet a RegioPantery

Na tratě v západních Čechách vyrazily další moderní jednotky a lokomotivy. V souvislosti se změnou jízdního řádu je od neděle 12. června na Západních expresech a Krušnohořech spolu s komfortními vlaky InterJet nasazeno více nejmodernějších elektrických lokomotiv Siemens Vectron. Spěšné vlaky Karlovy Vary – Cheb – Plzeň pak obsluhuje čtveřice bezbariérových jednotek RegioPanter.

„V Karlovarském, Plzeňském a také Ústeckém kraji se můžeme pochlubit provozem InterJetů a moderních elektrických lokomotiv Siemens Vectron. Rozšířili jsme provoz Vectronů na Západních expresech a Krušnohořech a nyní jich zde jezdí celkem sedm. Dopraví vlaky z Chebu přes Plzeň do Prahy a z Chebu po Podkrušnohořské magistrále

do Ústí nad Labem. Cestujícím v západočeských regionech díky tomu nabízíme jízdu v nejnovějších a nejlépe vybavených soupravách, které u nás jezdí,“ říká Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu.

ČD nyní provozují 23 lokomotiv Siemens Vectron a téměř třetina z nich jezdí na západ od Prahy. Jedná se o stroje, které mohou jezdit rychlostí 200 km/h a jsou konstruované podle přísných evropských bezpečnostních norem.



Vybavené jsou digitální mobilní komunikací GSM-R a zabezpečovacím systémem ETCS. V provozu jsou spojené s InterJety, které nabízejí pohodlný interiér a množství služeb pro cestující včetně zásuvek na dobíjení mobilů nebo palubní wi-fi síť. „Naše vlaky však mají i dětské kino, palubní informačně-zábavní portál, speciální okna, která lépe propouští signál mobilních telefonů, anebo v 1. třídě bezdrátové nabíjení mobilů,“ dodává Jeřeta.

Podobně komfortní cestování je také v RegioPanterech na स्पěšných vlcích Plzeň – Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary nebo na spojích z Plzně do Berouna, Horažďovic nebo Přeštic. Tyto bezbariérové a klimatizované soupravy mohou jezdit až 160 km/h a cestujícím nabízejí palubní wi-fi síť nebo zásuvky pro nabíjení elektroniky. (pes)

Legenda na návštěvě

TGV propagovalo výstavbu VRT

Francouzské soupravy TGV PSE se staly ikonou prakticky bezprostředně po uvedení do provozu v roce 1981. V témže roce stanovila v pořadí 16. jednotka tehdejší rychlostní rekord na konvenční železniční trati: 380 km/h. A právě tento dnes již historický vlak měl veřejnosti v tuzemsku představit výhody tohoto druhu dopravy.



Vít Čepický | Foto: autor

Správa železnic postupně představila TGV PSE v Praze, Brně, Jihlavě a Ústí nad Labem. Volba to nebyla náhodná, kopírovala hlavní rozvojové osy českých vysokorychlostních tratí. „Jde o největší infrastrukturní záměr v historii samostatného Česka, předpokládané náklady jsou zhruba 700 miliard korun. Příjezd soupravy TGV je prostředkem, jak veřejnosti přiblížit proces přípravy nových tratí,“ vysvětlil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Aktuálně se připravují tři dominantní směry, které odpovídají v současnosti nejvytíženějším trasám české železniční sítě: Praha – Ústí nad Labem – státní hranice s Německem, Praha – Brno – Břeclav a Brno – Ostrava. Tyto úseky jsou stavebně dále etapizovány, některé v přípravě pokročily dále, u jiných se konkrétní trasování teprve prověřuje.



Po dokončení by měly tvořit základní síť vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice, na které by se výhledově měly napojovat další odbočné větve.

VRT Praha – Ústí nad Labem

Severní trať z Prahy na Německo tvoří tři stavební celky. Z Prahy po terminál Roudnice nad Labem a sjezd Litoměřice jde o VRT Podřipsko, která je v přípravě nejdále. Vydání územního rozhodnutí se předpokládá v roce 2023, zahájení stavby 2027 a spuštění provozu v roce 2030. Již tato první trasa přinese významné zkrácení jízdních dob, například z Prahy do Ústí nad Labem či do Drážďan bychom měli vlakem dojet o 28 minut rychleji.

O něco později by měla začít stavba nejdelšího tunelu na trase. VRT Krušnohorský tunel podle projektu začíná v terminálu Ústí nad Labem a pokračuje severně do 26 kilometrů dlouhého tunelu pod krušnohorským masivem, kte-



rý bude budován společně s německou stranou. Zde se předpokládá zprovoznění v roce 2038 po desetileté stavbě. Maximální rychlost se plánuje na 200 km/h, úsekem mají jezdit i nákladní vlaky, aby se odlehčilo přetížené trati údolím Labe mezi Děčínem a Drážďany.

K realizaci nejdále má v rámci severní větve VRT Středohorský tunel. Jeho přesné územní ukotvení se zatím teprve prověřuje, svězt bychom se zde mohli po roce 2045. V kombinaci s VRT Podřipsko by měl zkrátit cestu mezi Prahou a Ústím nad Labem na 25 minut.

VRT Praha – Brno – Břeclav a Brno – Ostrava

Pilotním projektem vysokorychlostní spojnice Čech a Moravy a vlastně i českých vysokorychlostních tratí jako celku je VRT Polabí. Čtyřkolejná spojnice Prahy s novým terminálem Praha-východ a napojením na Nymburk a sjezd Poříčany očekává územní rozhodnutí již příštím rokem a zprovoznění v roce 2030. O dva roky později má navázat VRT Střední Čechy po sjezd Světlá nad Sázavou.

Vysokorychlostní trať by se měla zároveň budovat také od Brna směrem k Praze. První část VRT Vysočina z Brna po Velkou Bíteš plánuje Správa železnic uvést do provozu kolem roku 2031, aby se v roce 2034 s dostavbou druhé části definitivně propojila dvě největší města České republiky. Z Prahy do Brna bychom měli dojet za 50 minut, čímž by se na této trase stala železnice zcela dominantním dopravním prostředkem.

Cestování mezi Brnem a Ostravou mají na 40 minut zkrátit dvě části VRT Moravská brána a VRT Haná. Zatímco prvně jmenovaný úsek patří v rámci českých vysokorychlostních železnic k nejpřípravenějším, Ostravu s Přerovem by měl po čtyřleté výstavbě propojit v roce 2029, na zbývající úsek VRT Haná si budeme muset počkat až do doby po roce 2045.

A konečně poslední z aktuálně připravovaných úseků, VRT Jižní Morava z Brna po sjezd Šakvice, by měl být dokončen v roce 2029. Výhledově by na něj mohl navázat úsek ke státní hranici a dále na Slovensko, tato stavba je však prozatím pouze ve stadiu úvah.

Cílem výstavby vysokorychlostní železnice má být primárně odlehčení nejpřetíženějších tras konvenční železnice, jež jsou na samé hranici kapacity a propustnosti. Největším benefitem tak nebude pouze výrazné urychlení dálkové osobní dopravy mezi velkými městy, ale také větší možnosti přesunu nákladu na železnici a posílení příměstské osobní dopravy ve velkých aglomeracích. ○

TÉMA

Léto s ČD: Speciální nabídky, akce i nostalgie

Letní prázdniny jsou opět tady a s nimi nadešla ideální doba na výlety po nejrůznějších koutech naší vlasti. Ideálně pak samozřejmě některým z vlaků Českých drah. Dopravce, stejně jako v předchozích letech, pro všechny cestovatele, kteří využijí některý z jeho spojů, i letos připravil spoustu zajímavých nabídek. Zavádí se například slevy na léto či sezonní vlaky k Baltu. Kromě toho se zájemci mohou projet nostalgickými vlaky nebo se vypravit do turisticky atraktivních míst prostřednictvím cyklovlaků. A využít lze rovněž cestovatelskou aplikaci ČD Vlakem na výlet.

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Prázdniny jsou nejlepší dobou na výlety. Ti, kteří dají tuzemsku přednost před zahraničím, mohou využít i vlaků ČD. Dopravce už 1. června zavedl Letní skupinovou jízdenku a od 1. července pak Jízdenku na léto. Nabídka platí do konce prázdnin, tedy do 31. srpna.

Šumavské léto s párou

Kdy: 1.–19. 7. 2022

Kde: Číčenice – Prachatice,
Volary – Lenora – Volary,
Volary – Nové Údolí – Volary

Technika: loko 310.093, vozy Ci, Ce

„Chceme našim zákazníkům nabídnout dostupné letní cestování. Náklady na dovolenou stoupají, ale cestování vlakem zůstane cenově dostupné i během prázdnin a dovolených. Věřím, že lidé naši nabídku ocení a naplno využijí vlaky Českých drah a tím zase podpoří oni nás,“ říká Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel ČD.

Slavnostní zahájení 7. ročníku Léta na Bechyňce

Kdy: 2. 7., jízdy každou sobotu do 27. 8. 2022

Kde: Tábor – Bechyně

Technika: loko E422.001 nebo E422.003, vozy Bnp

Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiřího Ješety společnost zákazníkům nabídne nejen levnější výlety a cesty na dovolenou, ale také celý balík dalších služeb. „Zájemce odvezeme s jejich jízdním kolem, na Slovensko mohou jet autovlakem, do letovisek u Baltského moře zamíří přímé noční vlaky z Bohumína, od pondělí do neděle se otevřou dveře našeho železničního muzea v Lužné u Rakovníka a všechny pobočky ČD Bike, kde si lze půjčit kola a v některých místech e-bike nebo koloběžky. Přípravená je také řada nostalgických jízd s parními lokomotivami nebo historickými motoráčky,“ řekl.

Letní skupinová jízdenka a Jízdenka na léto

Letní skupinovou jízdenku je možné využívat od 1. června do 31. srpna. Nabízí neomezené cestování spoji ČD ve 2. třídě osobních i expresních vlaků, pouze



ve vlacích s povinnou rezervací je třeba zajistit rezervaci místa. Jízdenka je síťová a platí jeden den. Využívat ji lze každý den v týdnu, tedy i v pracovní dny. K cestám si ji může zvolit skupina až pěti osob, z toho maximálně dva lidé smí být starší 15 let. Cena celostátní jízdenky je 699 Kč a existují i levnější varianty pro Středočeský, Moravskoslezský, Jihočeský, Pardubický, Královéhradecký, Olomoucký, Karlovarský, Liberecký a Zlínský region a pro Vysočinu. Podmínky jsou obdobné jako u celoroční nabídky Skupinové víkendové jízdenky. Od začátku června do konce srpna

tak může celá rodina podniknout výlet z Moravy do Prahy jakýkoliv den v týdnu za 699 korun.

Z muzea do muzea

Kdy: 6. 7. a 13. 7. 2022

Kde: jízda parního vlaku z Lužné do Chomutova a zpět

Technika: loko 354.195 + historické osobní vozy, vůz M 262.0

Během prázdnin nabízejí České dráhy také síťovou Jízdenku na léto s platností 7 nebo 14 libovolných na sebe navazujících dní. V době platnosti umožňuje jízdenka volné cestování spoji Českých drah bez omezení počtu spojů nebo ujetých kilometrů. Jízdenka na léto platí ve 2. třídě, ale je možné si do 1. třídy dokoupit jednorázový doplatek. Ve vlacích s povinnou rezervací je třeba zajistit si místenku. Jízdenky platí od 1. července do 31. srpna.

Oslavy 120 let zubačky

Kdy: 2.–3. 7. 2022

Kde: zvláštní vlaky Tanvald – Kořenov,
parní vlaky Liberec – Tanvald – Kořenov – Szklarska Poreba

Technika: loko T 426.0



Regionální dny železnice

3. 9. 2022 RDŽ v České Třebové
rodinný den s doprovodným programem v areálu depa Česká Třebová

4. 9. 2022 RDŽ v Trutnově
Bohatý program si přijďte užít do depa ČD v Trutnově. Těšit se můžete i na zvláštní vlaky.

10. 9. 2022 Pražský železniční den
Uskuteční se v depu Vršovice. Chystají se jízdy zvláštních vlaků.

17. 9. 2022 RDŽ Olomouc
Oblíbená nostalgická akce s komentovanou show vozidel na točně v prostorech depozitáře ČD Muzea.

17. 9. 2022 RDŽ Jindřichův Hradec
Jízdy zvláštních vlaků a doprovodný program na nádraží v J. Hradci.

17.–18. 9. 2022 RDŽ Karlovy Vary

24. 9. 2022
Národní den železnice 2022
NDŽ se letos odehraje v Plzni. Těšit se můžete i na noční show na točně.

28. 9. 2022 RDŽ Ostrava
Jízdy zvláštních vlaků po „Ostravském kolečku“ a doprovodný program na vás budou čekat v Bohumíně.

Základní cena 7denní jízdenky je 890 Kč a 14denní pak 1 290 Kč, pro držitele In Karty s aplikací (IN 25 či IN 50) platí zvýhodněná cena 790, respektive 1 090 Kč.

Rožnovské léto s párou

Kdy: 2., 16. a 30. 7. 2022

Kde: Rožnov – Valašské Meziříčí

Technika: loko 423.009

Pro dovolené v zahraničí lze využít také Včasné jízdenky Evropa a pro poznávací dovolenou v jedné nebo více evropských zemích lze využít síťovou jízdenku Interrail. Ta je k dispozici v řadě variant podle délky platnosti, věku cestujícího či podle navštívených zemí.

Vlaky na Balt, autovlak na Slovensko

Až do konce srpna jezdí noční sezonní rychlíky Wydmy z Bohumína přímo na poloostrov Hel a letoviska Łeba, a Pi-

rat do letoviska Kołobrzeg. V Bohumíně je možný přestup na tyto vlaky z různých míst České republiky. Vedle klasických vozů s místy na sezení jsou ve vlacích zařazené polské lůžkové vagonů společnosti WARS. Vlaky odjíždí z Česka večer a ráno jsou na pobřeží Baltského moře.

Noční vlaky mohou být atraktivní i pro další prázdninové cesty, například z Prahy do Krakova, Varšavy, Budapešti nebo na Slovensko, do blízkosti oblíbených horských letovisek v Nízkých a Vysokých Tatrách. EuroNight Slovakia nabízí komfortní lůžkové vozy a turistické lehátkové vagonů a také přepravu

osobních automobilů populárním autovlakem do Košic a ve vybrané termíny také do Popradu-Tater.

Bezdruzické parní léto

Kdy: 16.–17. 7. 2022

Kde: Bezdruzice – Cebiv, Bezdruzice – Kokašice

Technika: loko 310.072, vozy Ci

TATRA den v ČD Muzeu

Kdy: 16.–17. 7. 2022

Kde: Muzeum Lužná u Rakovníka

Technika: setkání silničních vozidel značky TATRA, zvláštní vlaky v okolí muzea s motorovým vozem M131.1

Do muzea ČD v Lužné denně

Od 1. června do 31. srpna se rozšířila otevírací doba železničního muzea v Lužné u Rakovníka. Muzeum je nyní otevřeno každý den včetně pondělků, které obvykle bývají zavíracím dnem. Na vybrané víkendy jsou připravené i vyhlídkové jízdy historickými vozidly nebo provoz malé úzkorozchodné drážky. Novinkou letošní sezony je otevření půjčovny jízdních kol přímo v areálu muzea. Díky tomu lze zkombino-



Párou Posázavím

Kdy: 23. 7., 27. 8. 2022

Kde: okružní jízda do oblasti dolního Posázaví – Týnec nad Sázavou

Technika: parní lokomotiva 434.2186
Čtyřkolák + historické osobní vozy

vat poznávání technického umu našich předků s cyklistickým výletem po půvabné krajině Křivoklátských lesů.

Prázdninový program je možné zpestřit také zážitkem z jízdy historickým vlakem. České dráhy s partnery připravily celou řadu nostalgických jízd v různých koutech Čech a Moravy. Letos půjde o více než 100 akcí, jež budou atraktivní nejen množstvím jízd, ale také nasazením vozů. V čele historických vlaků se objeví parní lokomotivy i vozidla mladší elektrické a motorové trakce. Mezi tradiční akce patří Léto na Bechyňce, naší nejstarší elektrifikované trati, na které jezdí historický vůz Elinka a lokomotiva Bobinka, a jízdy malým motoráčkem Hurvínkem, pod názvem Historickým vlakem do Lednice. Ten jezdí z Břeclavi do Lednice v jedinečném Lednicko-valtickém areálu.

Párou Prahou

Kdy: 24. 7., 28. 8. 2022

Kde: okružní jízdy Prokopským údolím a Pražským Semmeringem

Technika: parní lokomotiva 434.2186
Čtyřkolák + historické osobní vozy

Zmínit lze i Šumavské léto s párou na Volarsku, kde vyrazí Kafemlejnek 310.093 z roku 1901, Bezdrůžické parní léto

s ještě o dva roky starší lokomotivou stejné řady, Rožnovské parní léto s téměř stoletým Velkým bejčkem nebo nostalgické jízdy Párou Prahou a Párou Posázavím konané v našem hlavním městě.

„Kvůli opravě točny v depozitáři muzea Českých drah v Olomouci jsme přesunuli poslední typ u nás vyrobené parní lokomotivy do Čech. Zelená lokomotiva s číslem 464.202 má přezdívku Rosnička a běžně jezdí na Moravě. Letos se však objeví v Čechách a návštěvníci nostalgických akcí ji uvidí na místech, kam se jinak jen těžko podívá,“ dodává Marek Plochý, ředitel Centra historických vozidel ČD.

Z muzea do muzea

Kdy: 27. 7., 3., 10., 17., 24. a 31. 8. 2022

Kde: jízda motorového vlaku z Lužné do Chomutova a zpět

Technika: vůz M 262.0

V letošní sezoně plánují České dráhy nasadit parní lokomotivy 310.072, 310.093, 354.195, 414.096, 423.041, 433.001, 434.2186, 464.202 a 534.0323. Z motorových vozů se do nostalgických jízd zapojí řady M 131.1, ale také M 240.0 a M 262.0 a motorové lokomotivy T 478.1001, 1004 a 1008, T 444.162 nebo T 458.1091.

S vlastním kolem i do půjčovny ČD Bike

Řada lidí tráví dovolenou také v sedle jízdního kola. ČD letos nabízí 6 800 spojů s rozšířenou kapacitou pro přepravu jízdních kol formou spoluzavazadla a v několika stovkách vlaků jejich úschovu během přepravy. Lze je v omezené míře přepravit prakticky ve všech vlacích Českých drah, dokonce i v nejmenších motoráčcích na lokálkách. Dálkové spoje nabízejí přepravu

vlastního kola do zajímavých cykloturistických regionů nebo do startovních míst dálkových cyklotras v ČR i v zahraničí. Dopraje tak přepraví bicykl třeba do Drážďan a Hamburku na labské cyklostezce, do Řezna, Lince, Bratislavy nebo Budapešti na Dunajské cyklostezce, do Grazu na Drávské cyklostezce nebo do Vídně na Greenway Wien – Praha nebo Wien – Kraków. Na vybrané relace jsou v letních měsících vypravovány speciální vozy s rozšířenou kapacitou pro jízdní kola.

Parním vlakem k Berounce

Kdy: 6. 8. 2022

Kde: jízda parního vlaku přes Rakovník do Nižboru a zpět

Technika: loko 534.0323
+ historické osobní vozy

Cena za přepravu jízdních kol v rámci ČR se nemění a je od 30 Kč do 50 kilometrů až po 75 Kč na vzdálenost více než 351 kilometrů. Pro celodenní putování a opakované využití vlaku během dne lze koupit celodenní doklad za 99 Kč. Do zahraničí odbavují České dráhy jízdní kola přímými přepravními doklady do Německa, Rakouska, Maďarska, Nizozemska, Dánska, Lucemburska, Švýcarska, Polska, Slovenska, Chorvatska, Slovinska a Belgie. Dovození bez ohledu na vzdálenost je 10 eur, na Slovensko pak 3 eura. Při cestách na větší vzdálenosti doporučujeme včasnou rezervaci místa, a to hlavně v exponovaných časech.

České dráhy nabízejí na 70 místech také půjčovny jízdních kol pod značkou ČD Bike. Sezona začala už 1. dubna a potrvá až do 31. října. Půjčovny jsou vybavené kvalitními bicykly s předpisovou výbavou a pravidelným servisem. V mnoha půjčovnách jsou v nabídce i stále populárnější elektrokola nebo velké koloběžky. Vypůjčené stroje je v řadě regionů možné vrátit i v jiných cyklopůjčovnách ČD, než si je zákazníci vypůjčí. Výhodou je možnost kola zdarma přepravit po vyjmenovaných tratích nebo je bezplatně uschovat ve vybraných úschovných ČD. Nájemné za kolo je od 190 Kč/den a za elektrokolo od 340 Kč/den. ○

Model víkend v ČD Muzeu

Kdy: 20.–21. 8. 2022

Kde: sraz RC modelů, modelářská burza

Technika: parní lokomotiva Krauss

ČD vyžívají 3D tisk při údržbě vlaků

České dráhy rozšiřují technologii 3D tisku při údržbě vlaků. V současné době je v provozu už celkem dvanáct 3D tiskáren v deseti hlavních střediscích údržby, například v Praze, Plzni, Českých Budějovicích, Brně nebo v Bohumíně. Využití 3D tisku má především zlevnit náklady na údržbu a zkrátit čas potřebný na získání některých náhradních dílů.

Petr Štáhlavský | Foto: Prusa Research

Dopravce pokračuje v plánu implementace 3D tisku jako součásti Strategie Českých drah do roku 2030. Naplno fungují pracovní skupiny, které připravují interní normy pro využití 3D tisku, konstrukci jednotlivých dílů i jejich schvalování, pokud je to nutné. „Uskutečnilo se také několik školení zaměřených na práci s 3D tiskem a zpracováním dat. Aktuálně máme vytipováno asi 60 různých položek, které prověřujeme z pohledu možnosti a efektivity vlastní výroby na 3D tiskárnách přímo ve střediscích údržby. Zároveň jsme u necelých dvou desítek dílů, které není nutné schvalovat, zahájili vlastní produkci v 3D tisku. Jde například o matice, objímky, panty, mřížky nebo kryty,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Český drah Michal Krapinec.

Úspora financí i času

Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD Michala Krause se dopravce zaměří na tisk dílů s dlouhou dodací lhůtou nebo dílů, které se dodávají pouze jako součást větších celků. „Proto jsou spojené s vysokými náklady a musí se kvůli nim vyměňovat celé větší a jinak funkční nepoškozené celky. Naproti tomu 3D tisk dokáže potřebné náhradní díly obstarat doslova v korunových nákladech. Podle analýzy lze u řady prvků dosáhnout zkrácení čekání na náhradní díl řádově až o 50 dní a roční úspora nákladů je jen u 13 vybraných součástí ohodnocena na 800 000 Kč,“ upozornil Michal Kraus.

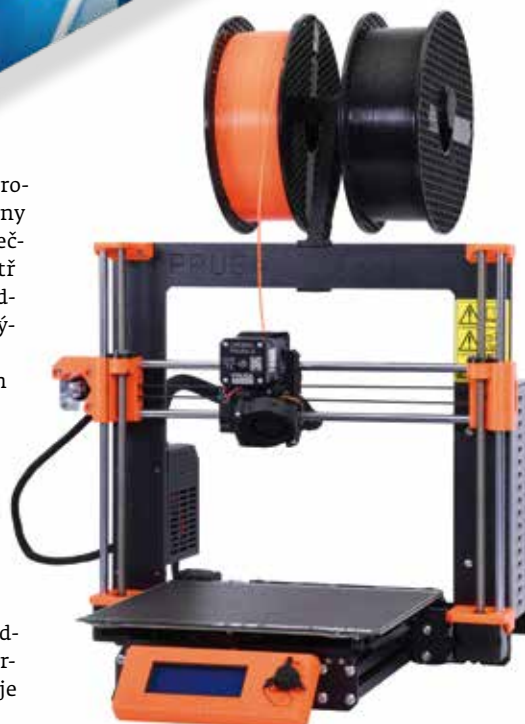


K dosažení vyšší efektivity je projekt 3D tisku řešen v rámci Skupiny ČD a zapojeny jsou i dceřiné společnosti ČD Cargo nebo DPOV. Uvnitř Skupiny vznikla platforma pro odborníky, kteří se technologií zabývají a ve stále větší míře jsou zapojeni i specialisté z jednotlivých provozních pracovišť. Pracovní tým vyhledává další kolegy, kteří se chtějí zapojit do využití moderní technologie 3D tisku a do všech nezbytných procesů při přípravě a schvalování potřebných podkladů. Společnost nyní disponuje také centrálním digitálním skladem datových podkladů jednotlivých komponent určených pro vlastní výrobu, které je

dostupné ze všech provozních pracovišť. Všechny využívané díly jsou schválené konstrukční kanceláří a dalšími specialisty a některé z nich podléhají i posudku, respektive schválení příslušnými akreditovanými osobami.

České dráhy plánují rovněž sdílení zkušeností v oblasti 3D tisku v železniční dopravě s kolegy v Rakousku a v Německu u tamních dopravců ÖBB a DB.

Moderní digitální systémy hrají v údržbě železničních vozidel stále větší roli. Nejedná se přitom jen o 3D tisk. Intenzivně se rozvíjí například online digitální diagnostika železničních vozidel, ve které se postupně uplatní i prvky umělé inteligence. České dráhy tak nabízejí v oblasti údržby a správy železničních vozidel perspektivní zaměstnání pro mladé odborníky, kteří se zajímají o digitální technologie. ○



Prvky automotive implementované ve společnosti VUZ



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

Standardizace a zlepšování, které jsou běžné v oblasti automobilového průmyslu (například KAIZEN, 5S, TPM, OEE), nejsou zcela obvyklé v oblasti železniční dopravy. Prvky KAIZEN v automobilovém průmyslu vznikaly desetiletí především u společností, jako je Toyota a Ford. Společnost Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) začala, jako leader v oblasti železničního a zkušebního segmentu, aplikovat tyto oblasti zlepšování do svých procesů. Z těchto prvků bychom chtěli vyzdvihnout 5S a TPM, které implementujeme do našich procesů. Především se jedná o pracoviště Dynamické zkušebny (DZS) a Zkušebního okruhu, tedy haly, kanceláře, odstavné koleje, místa pro dispečery, ale i naše lokomotivy.

Lubomír Křivánek, Jaroslav Brabec, Xavier Martí | Foto: archiv VUZ

Velký důraz v naší společnosti klademe na implementaci systému TPM (Total Productive Maintenance), který je jedním z nejdůležitějších prvků v oblasti snižování a předcházení poruchovosti strojů. Systém TPM a autonomní údržba, jež je jeho nezbytnou součástí, má za úkol zvyšovat výkonnost strojů a zařízení (nástrojů) prostřednictvím snižování jejich poruchovosti a prodlužování životnosti.

Ve spolupráci s Fyzikálním ústavem AV ČR (FZÚ) spolupracujeme na výzkumném projektu, jenž zahrnuje instalaci a provoz zařízení, které – mimo jiné – slouží k zajišťování a vyhodnocování informací potřebných pro úspěšné zavádění prediktivní údržby. Instalace zařízení je provedena v hale DZS u klíčových pohonů – elektromotorů, pracujících v nepřetržitém režimu. Konkrétně jde o elektromotory Schenk Hydraulikaggregat Typ PP 165B a několik dalších pomocných strojů.

Zatímco VUZ určil klíčová zařízení a definoval potřebné výstupy, FZÚ připravil zařízení, které je vhodné nejenom pro sledování výše uvedených pohonů, ale i pro jiné obdobné elektrické stroje. Tímto zařízením jsme v našem případě schopni zaznamenat i minimální anomálie svědčící o postupné degradaci materiálu, mechanickém poškození ložisek, respektive degradaci maziva ložisek a jiných vadách. Zařízení zatím není schopné přesně přiřadit zaznamenaný poruchový jev konkrétnímu typu poruchy, to bude možné až po získání většího množství provozních dat.

Zatím v režimu offline

Zařízení je v současné době provozováno v režimu bez přístupu k internetu s následným uložením dat na SD kartu a pozdějším vyhodnocením dat, avšak jako perspektivnější se jistě jeví režim online, ve kterém bude docházet k automatickému průběžnému vyhodnocování stavu sledovaných strojů a standardizovaných výstupů pro potřeby TPM.

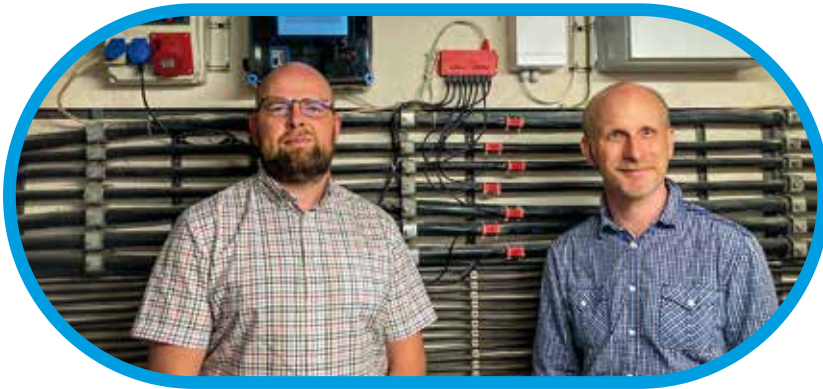
Ovšem ještě před tím, než bylo monitorovací zařízení sestrojeno a instalováno v DZS, bylo nutné urazit dlouhou cestu od teoretických základů přes experimentální měření magnetické-

ho pole a také nezbytnou náhodu, která pomohla uvědomit si, k čemu všemu je vlastně sledování magnetického pole dobré.

Na základě dlouhodobého výzkumu na poli magnetismu prováděného ve FZÚ na oddělení spintroniky a nanoelektroniky je známo, že každé elektrické zařízení má ve frekvenčním spektru svůj specifický obraz, pro přiblížení si jej můžete představit jako otisk prstu. Obraz je navíc tím zřetelnější, čím je větší magnetické pole v okolí zařízení, respektive proud tekoucí přírodním kabelem k takovému zařízení.



Část sledovaných zařízení v ZCV



Pokud nedochází k přemístování sledovaného zařízení nebo k výrazným změnám v jeho blízkém okolí, otisk takového zařízení zůstává v čase shodný, či téměř neměnný. Dochází-li k jeho změnám, pak lze předpokládat změny v technickém stavu zařízení, typicky související s opotřebením stroje a potřebou servisního zásahu.

Za pomoci optimalizovaných bezdotykových detekčních zařízení sestavených na FZÚ, pokročilých výpočetních metod a s využitím umělé inteligence (dále jen AI) lze výše popisované změny otisku sledovaných zařízení velice dobře sledovat a vyhodnocovat. Společně s paralelním pozorováním skutečného stavu zařízení lze dovodit kauzality ve změně otisku a jeho projekci do skutečného stavu zařízení. Příkladem může být změna otisku a k ní příslušející postupné zvýšení vibrací stroje, nebo například postupné zvyšování teploty ložiska, značící jeho vyšší opotřebením.

Vznik prototypu

Pro potvrzení experimentálně zjištěných kauzalit tak nakonec vznikl ve spolupráci FZÚ a VUZ prototyp průmyslově



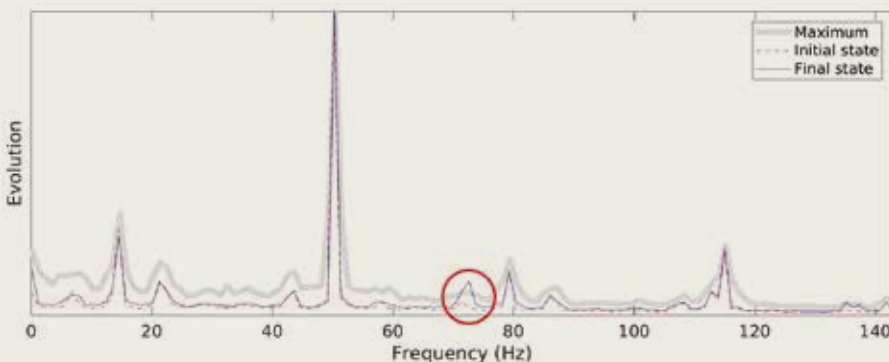
Umístění prototypu monitorovacího zařízení

použitelného zařízení, které je schopné monitorovat až osm zařízení a zobrazovat jejich stav na displeji v místě nasazení a také vzdáleně. Klíčové informace jsou dále shromažďovány v databázi a prostřednictvím speciálních algoritmů, pomocí kterých je možné identifikovat odchylky a potenciálně nebezpečné děje, dále tříděny.

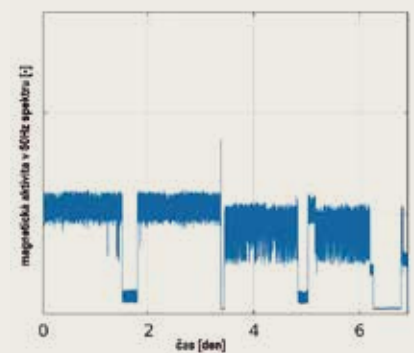
Zařízení je nasazené v budově Dynamického zkušebního stavu (DZS) pro sledování dlouhodobě provozovaných klíčových zařízení. Instalováno je v blízkosti kabelových přívodů ke klíčovým elektrickým strojům tak, aby byl sledován co největší počet strojů. Jednotlivé bezdotykové magnetické sondy jsou umístěny přímo na přívodní kabely. Signál ze sond je dále přes rozbočovač veden do mikropočítače, který provádí základní zpracování a vyhodnocení dat a zobrazuje výsledky na displeji. Komplexní vyhodnocení dat a hledání kauzalit pak probíhá vzdáleně za použití složitějších algoritmů a AI (viz graf 3a a 3b). Ze shromážděných dat lze kromě speciálních výše uvedených informací získat i další údaje, jako je orientační průběh zatížení stroje (lze si představit jako bezdotykový ampérmetr) a provozní časy strojů, resp. jejich využití v čase. Veškeré tyto informace poslouží k tomu, aby odpovědné osoby zajišťující provoz a údržbu dokázaly zajistit potřebnou údržbu, ale také k tomu, aby získaly potřebné technicko-ekonomické znalosti o rentabilitě jednotlivých zařízení.

V současné době, přibližně po dvou měsících ostrého provozu zařízení v DZS, lze s jistotou říci, že zvolené technické řešení úspěšně ověřilo předchozí teoretické a experimentální předpoklady a poskytuje očekávané informace. Dalším vývojovým krokem by mělo být zohlednění zákaznické zpětné vazby do systému, tak aby poskytoval jednoduché a srozumitelné informace; cílem by měla být integrace informací ze zařízení do podnikového systému.

Závěrem bychom rádi poděkovali zaměstnancům VUZ za to, že umožnili využití vědeckých poznatků v praxi, a děk rovněž patří kolektivu vývojářů FZÚ, mimo jiné Janu Kučerovi, Evě Matuszné a Tomášovi Nepivodovi. ○



Graf 3a – Evoluce změny frekvenčního spektra stroje v průběhu týdne – všimněte si zvláště anomálie



Graf 3b – Průběh zatížení stroje se zřetelnými provozními přestávkami

Hned dvě významné dopravní stavby výrazně ovlivňují provoz na železnici na východě Čech. Už bezmála dva roky se modernizuje hlavní nádraží v Pardubicích a zároveň se od loňského května kompletně rekonstruuje trať mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem a Stěblová. V současnosti je v tomto úseku zcela přerušena doprava a místo vlaků dočasně jezdí autobusy. Vráť se sem na začátku prázdnin, kdy se začne v tomto úseku jezdit po jedné koleji.

Petr Slonek | Foto: autor

Kompletní modernizace železničního uzlu v Pardubicích začala v září roku 2020. V rámci největšího projektu tohoto druhu v moderní historii bude zrekonstruována stanice Pardubice, včetně napojení na stávající traťové úseky. Modernizací projde železniční svršek a spodek, stávající nástupiště včetně výstavby nového ostrovního nástupiště v liché části kolejí a k němu budou prodlouženy oba podchody pro cestující. Vzniknou také dva nové technologické objekty, opraví se stávající provozní budovy a vybudován bude nový kabelovod a lávka pro pěší, včetně výtahů a eskalátorů, která propojí oddělené části města. Zároveň se uskuteční rekonstrukce sedmi mostních objektů, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, trakčního vedení a silnoproudých technologií.

Vznik nového nástupiště

Aktuálně je již hotové 1. a 2. nástupiště. Současně se zde ještě pracuje za provozu, a to například na obkladech výtahových šachet či na obkladech výstupů z podchodů a zděných prvků mobiliáře. V ročním předstihu se buduje nové, 5. nástupiště, které se v roce 2023 propojí s výpravní budovou podchody. Na třebovském zhlaví se rekonstruuje most přes ulici Jana Palacha s přílehlým kolejíštěm a obnovu čeká izolace v podchodu Sladkovského.

Opravena byla i trať mezi Chrudimí a Rosicemi včetně nového mostu u Parma a kolejíště mezi nástupišti 1 a 2. Důležitou součástí je vybudování nových technologických objektů pro zázemí správce, tedy trafostanice, zabezpečovací a sdělovací prostory. „Nyní nás čeká hlavně re-

Pardubice hlásí hotové 1. a 2. nástupiště



Tak vypadá hotové 1. nástupiště v Pardubicích.



Kompletní obnovou prochází i výpravní budova pardubického hlavního nádraží.

Cíle modernizace

- zamezení snižování rychlosti a tím zkrácení přepravní doby
- zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu
- zajištění mimoúrovňového a bezbariérového přístupu cestujících na nástupiště

Co se naplánovalo?

- rekonstrukce nástupišť ve stanici Pardubice hl. n. a vybudování nového nástupiště
- vybudování nové lávky pro pěší propojující oddělené části Pardubice s bezbariérovým přístupem na nástupiště
- výstavba druhé koleje v úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová

konstrukce 3. a 4. nástupišť, zbývající části kolejíště a osazení nové lávky přes nádraží, včetně eskalátorů a výtahů,“ řekla mluvčí Správy železnic Nela Friebová.

Intenzivně se pracuje na stavbě mostu Jana Palacha, na vzniku 5. nástupiště, a prodloužení příjezdového a odjezdového podchodu. Rekonstruuje se železniční svršek, pilíře pro lávku pro pěší, kabelizace, sdělovací a zabezpečovací zařízení, přeložky sítí, kanalizace a odehrává se výstavba pozemních objektů a eskalá-

torů z výpravní budovy. Předpokládaný termín konce stavebních prací je v červnu 2024. Cena modernizace uzlu Pardubice vzešla ze soutěže a činí zhruba 5,6 miliardy korun, v částce je již zahrnuta i výstavba lávky přes kolejiště na Duklu.

Pod dohledem památkářů

Na modernizaci železničního uzlu Pardubice plynule naváže celková oprava výpravní budovy nádraží v hodnotě zhruba 470 milionů korun. „Objekt je památkově chráněný a je nutné respektovat autorská práva dědice původního architektonického návrhu,“ upozornil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

V rámci stavby se vymění střešní krytina, uskuteční se rekonstrukce fasády a její zateplení včetně venkovního obkladu. „Vnitřní prostory dostanou nové dispozice, chystá se rekonstrukce zázemí pro zaměstnance, komerčních prostor a míst pro cestující. Do podchodu povedou nové eskalátory. Stavba je rozdělena na dvě etapy, přičemž I. etapa se týká výškové budovy a středu a II. etapa zahrnuje halu a křídla budovy. Nyní se v první etapě osazují luxfery, provádějí se bourací práce na balkonech a na obkladech fasády,“ upřesnila Friebová.

Správce infrastruktury koordinoval přípravu projektu v koordinaci s architekty a s držitelem autorských práv Miroslavem Řepou. Vnější plášť budovy čeká kompletní obnova, tedy nová okna a dveře, střecha a fasáda včetně původního keramického obkladu. Na vše budou dohlížet památkáři. Interiéry budou v co největší míře uvedeny do původního stavu, i když za splnění požadavků kladených na budoucí využití.

Veřejné prostory pokryje wi-fi, chystá se modernizace informačního systému pro cestující, kamerového dohledu a poplachového systému. Rozšíří se komerční a gastronomické služby v odbavovací hale.



Pilně se pracuje také na rekonstrukci trati ze stanice Pardubice-Rosice nad Labem do Stěblové.

Pardubické nádraží postavené ve stylu funkcionalismu projektoval Karel Řepa společně s Josefem Dandou a Karlem Kalvodou na konci 40. let minulého století. Stavební práce trvaly do roku 1958.

Do Rosic a Stěblové autobusem

Významnou akcí je i modernizace trati mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem a Stěblová. Kvůli postupujícím pracím zde byl od 24. března zcela zastaven provoz vlaků, které nahradily autobusy. Znovu vyjedou se začátkem prázdnin, a to po jedné koleji. Výluka se využila především k vybudování několika nových mostních objektů a rekonstrukci kolejí a trakčního vedení.

Stavbaři v celém 7,5 km dlouhém úseku také pracovali na napřímení části tratě u Doubravic. Obnovou prochází trakční vedení a železniční svršek a spodek hradeckého kolejového rozvětvení v Rosicích nad Labem. Konec výluky je naplánován na 30. června. Elektrické vlaky se na trať vrátí po rekonstrukci trakčního vedení mezi Rosicemi a hlavním nádražím v Pardubicích letos 15. července.

Významným prvkem stavby je náhrada původního jednokolejného mostu přes Labe novým dvoukolejným. Zpro-

voznění a uvedení do zkušebního provozu je plánováno na prosinec 2023. Stavbaři nyní pracují na zakládání nových opěr a pilířů.

Ve stanici Pardubice-Rosice n. L. se buduje podchod pro cestující, železniční spodek a svršek. Dále se pracuje na nástupišti č. 2 a jeho zastřešení i na souvisejících objektech a kabelážích. Na výjezdu ve směru na Semtín se pokládá železniční svršek. Na zastávce Pardubice-Semtín se pracuje na nástupišťích a souvisejících objektech, železničním spodku, podchodu pro cestující. V úseku Rosice-Stěblová se pracuje na mostních objektech, trakčním vedení, přeložkách inženýrských sítí, kabelových trasách a železničním spodku. Nová zastávka Stěblová-obec získává nástupiště a ve stanici Stěblová pokračují práce na železničním svršku a trakčním vedení. Postupně se zprovozňují koleje a dokončuje jejich pokrytí zabezpečovacími zařízeními.

Na zdvoukolejnění úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová se pracuje od loňského května. Rekonstrukce, jejíž výsledkem bude hlavně zvýšení rychlosti vlaků na 160 km/h, má skončit na sklonku příštího roku. ○



Stanoviště náhradní autobusové dopravy před hlavním nádražím



Nový dvoukolejný most přes Labe vyroste v těsné blízkosti stávajícího.

Vít Čepický | Foto: autor, archiv Mariana Mrózka

Marian Mrózek sice pochází ze Slezska, Vysoké Tatry ale navštěvuje odmala. „Je to srdeční záležitost. Vlaky mě uchvátily už jako malého. V té době mě samotné hory ještě tolik nebraly, to přišlo až s časem. Na to se následně nabalila architektura tatranských osad i železničních staveb. Nakonec se vše propojilo a já si Vysoké Tatry přibližuji modelařením,“ vysvětluje.

Přejít od rajzování po horách k samotné tvorbě modelů přece jen ale nějakou dobu trvalo. „Když se mi narodil syn, jezdili jsme do Tater všichni, i s manželkou. V době, kdy po odpoledních spal, jsem bloumal po Tatrách a objevoval všechny ty krásné stavby a řekl si – proč ne,“ vypráví.

A přibližně před patnácti lety se do modelového ztvárnění oblíbených objektů pustil poprvé. „První byla kaplička, která je u symbolického cintorínu poblíž Popradského plesa. Byla to jedna z jednodušších staveb, na kterou jsem si troufal.“ Do té doby příliš zkušeností s lepením vlastních papírových modelů neměl, na vlastním kolejišti používal plastové stavebnice.

Začátky stylem pokus - omyl

Vše se musel učit za pochodu, postupně si vytvářel vlastní postupy i autorský rukopis. „Začínal jsem od fotky. Nakreslit, vystříhnout, nalepit, špatně, znovu. Šel jsem klasickou metodou pokus - omyl,“ popisuje Mrózek nelehké začátky.

Přesto pochopil, že ho tvorba modelů baví. „Po kapli jsem si řekl, že mám rád dráhu a půjdu tímto směrem. Začal jsem od malých staveb – jako je zastávka Nový Smokovec, Sibír, Nová Polianka... A řekl si, že zkusím udělat všechny zastávky TEŽky (Tatranské električky a zubačky), kterých je tedy poměrně dost, zdaleka nemám všechny.“

K ikonickým technickým stavbám Vysokých Tater však nepatří jen budovy nádraží. „Pak mě oslovil Jurkovič (Dušan Jurkovič, slovenský architekt tvořící na přelomu 19. a 20. století, který navrhl například budovy lanové dráhy z Tatranské Lomnice na Lomnický štít, pozn. red.), to je moje druhá srdcovka. Včetně celé historie původní lanovky na Lomnický štít. Považuji ji za světový fenomén a je mi líto, že dopadla, jak dopadla.“

Čímž ovšem postoupil od technicky a vizuálně relativně jednoduchých staveb k výrazně složitějším. „To už byla ji-



Kus Vysokých Tater najdete v podhůří Beskyd

Ačkoliv česká krajina nabízí nesmírnou přírodní pestrost, přece jen existují scenérie, které jsou v naší kotlině nedosažitelné. Pokud tedy teskníte po fjordech nebo vysokohorských štítech, nezbyvá než se vydat za hranice. Nebo se zařít jako Marian Mrózek, který přenáší výjevy z Vysokých Tater na Těšínsko. A stačí mu k tomu pouze papír, nůžky, lepidlo a kus umu kombinovaného s trpělivostí.



ná úroveň. Na Jurkoviče jsem se dlouho chystal a dlouho si na něj netroufal, jelikož to jsou poměrně složité stavby. Nakonec jsem ale zvládl všechny čtyři jeho lanovkové objekty, které stojí dodnes a jsou kulturními památkami.“

Oproti začátkům už je příprava takového modelu samozřejmě obsáhlejší. „Najdu budovu, snažím se k ní najít co nejvíce materiálů. Kromě focení hledám inspiraci v knihách, těch o Vysokých Tatrách vlastním nespočet. Co bylo nebo je na trhu, se snažím koupit nebo urvat v nějakém bazaru. Pak následuje měření, zkoušení, transformace do nějakého měřítka... Jedu stále v analogovém režimu, jak s oblibou říkám. Tedy tužka a papír. K počítači jsem ještě nějak nedospěl a asi už ani nedospěju. Následně zkouším, zdali to sedí v měřítku, pokud



to sedí, přenáším to na karton, začínám vystříhovat a lepit. Je to dlouhý proces. Nejhorší je začátek, tedy překreslit to, dostat to na papír,“ říká Mrózek.

Práce na dny i měsíce

Takový koníček samozřejmě zabere spoustu času. „Když mám prostor a chuť, mám jednodušší stavbu do týdne hotovou. Příkladem složitější stavby je napínací stanice lanovky Štart. Je specifická, fascinuje mě. Neexistuje k ní téměř žádná dokumentace, tu jsem stavěl minimálně tři měsíce.“ Stavět se navíc nedá každý den. „Je to práce, na kterou člověk musí mít chuť. Když ji nemám, tak do toho nejdu, protože to pak většinou zkazím a jde to do koše.“

Tvorba papírových modelů se už Mrózkovi prolíná i do profesního života. „Pracuji u hasičů. Moje první neželezniční modelová stavba souvisela s koncem jednoho bývalého kolegy v práci. On se vě-



Marian Mrózek

V deseti letech se stal členem kroužku mladých hasičů, který předurčil jeho další kariéru. Po ukončení českotěšínského gymnázia se vydal na studia na Vysokou školu báňskou v Ostravě studovat obor Technika požární ochrany a bezpečnosti průmyslu. Již během studia začal pracovat u ostravských hasičů. Po úspěšném ukončení školy nastoupil k Hasičskému záchrannému sboru do Karviné jako hasič a posléze velitel družstva. Postupem času přešel do Českého Těšína velet zdejší profesionální jednotce a od roku 2010 působí opět v Karviné jako velitel centrální hasičské stanice. Zároveň externě vyučuje na Střední a vyšší odborné škole požární ochrany ve Frýdku Místku. Vášněn pro železniční modelářství se u něho projevil už v dětství. Tvorbou modelů tatranských staveb spojuje několik svých zájmů, jako jsou modelaření, láska k horám, zájem o historii vzniku tatranských osad a poznávání dobové tatranské architektury.

noval tvorbě trenažerů a simulátorů na nácvik zásahů na nebezpečnou látku. A když odcházel, jeden z nich jsem mu vytvořil jako model. To byla první vlašťovka,“ vzpomíná. „Následně jsem vytvořil model hasičské stanice v Karviné, kde pracuji. Který se zalíbil kolegovi z orlovské stanice, takže jsem před nějakými dvěma lety dokončil i orlovskou stanici. A pokud bude zakázka na další a já budu mít prostor, budu se rád věnovat i tomu,“ nadhazuje kolegům hasičům případnou další výhybku z trasy železničního modeláře.

Přestože se mu byt plní dioramaty a tatranské stavby obsadily většinu jeho modelového kolejiště, samotná drážní vozidla v měřítku TT nevyrobí. „Na modelování vozidel bych si netroufl. Zkoušel jsem to, mám dva pokusy, ale chlubit se tím nebudu. Je to ještě o level výše než stavby a klobouk dolů před všemi, kteří se tomu věnují. Vytvořit funkční model drážního vozidla je úplně jiná liga,“ uvědomuje si.

I proto zůstává stranou dalších plánů u tatranských nádražních budov. „Mám nafocenou budovu a jsem ve fázi kreslení normálněrozchodné staré stanice v Tatranské Lomnici. Ta se mi dlouhodobě moc líbí. A je poměrně složitá. To bude ještě boj,“ směje se. Připouští ale, že jej aktuálně zaměstnává spíše profese. Čas na model bude muset opět uzrát.

A budovou nádraží v Tatranské Lomnici to jistě neskončí. „V Tatrách je ještě spousta původních objektů, které mě lákají. Ale musím s tím pohnout, postupně mizí. A lepit nějaké nové tatranské hotely se mi opravdu nechce,“ dodává Mrózek. ○

Siemens plánuje postavit v Egyptě 2 000 km vysokorychlostních tratí



Egypt se stane další zemí, která se bude moci pyšnit vysokorychlostní železnicí. Tamní Národní úřad pro tunely (NAT) podepsal smlouvu s železniční a dopravní divizí průmyslové společnosti Siemens a jejími partnery na výstavbu přibližně 2 000 kilometrů VRT. Divize Siemensu má v projektu podíl v hodnotě 8,1 miliardy eur, tedy v přepočtu asi 200 miliard korun.

Petr Slonek | Foto: Siemens

Siemens zároveň dodá do země i nové vlaky. Půjde o jednačtyřicet osmivozových vysokorychlostních jednotek Velaro, čtyřidevadesát jednotek Desiro HC pro regionální dopravu a jednačtyřicet lokomotiv Vectron pro nákladní dopravu. V Egyptě má podle projektu vzniknout šestá největší síť vysokorychlostních tratí na světě. „Jedná se o největší zakázku v historii společnosti Siemens,“ prohlásil ředitel společnosti Siemens Roland Busch. Nová železnice propojí celkem šedesát měst. Díky stavbě vznikne také 40 tisíc nových pracovních míst, což významně pomůže průmyslu v zemi. Partnery Siemensu v Egyptě se v rámci konsorcia stanou společnosti Orascom Construction a The Arab Contractors.

Suezský průplav na kolejích

Po dokončení budou egyptskou vysokorychlostní síť tvořit tři tratě. První z nich, hrdě nazvaná „Suezský průplav na kolejích“, spojí pobřeží Rudého a Středozemního moře. Vlaky na ní zkrátí dobu jízdy o polovinu. Spojení o délce 660 kilometrů bude zahrnovat hlavní trať určenou pro přepravu více než 30 milionů cestujících ročně a také nákladní trať, která povede

mezi rudomořským přístavem Ajn Suchna a středomořskými přístavy Alexandrie a Marsa Matrúh. Ajn Suchna je významný přístav a průmyslový komplex jižně od Suezského průplavu, nejrychlejšího námořního spojení mezi Evropou a Asií.

Druhá trať má měřit 1 100 kilometrů a spojí Káhiru s Abu Simbel u soudánských hranic a povede podél Nilu. Třetí dráha propojí Luxor s městy Hurgáda a Safáda u Rudého moře, její délka bude 225 km.



Nové VRT v Africe

- Vznikne přibližně 2 000 kilometrů moderních tratí spojujících celkem 60 měst po celé zemi, půjde o šestý největší vysokorychlostní železniční systém na světě
- Siemens Mobility poskytne 41 osmivozových vysokorychlostních vlaků Velaro, 94 vysokokapacitních čtyřvozových regionálních vlakových souprav Desiro a 41 nákladních lokomotiv Vectron
- Smlouva „na klíč“ zahrnuje dodání nejnovější technologie železniční infrastruktury, výstavbu osmi dep a několika nádraží
- Siemens bude poskytovat i služby v oblasti údržby celého systému po dobu 15 let
- Díky realizaci projektu vytvoří konsorcium až 40 000 místních pracovních míst

Hodnota podílu Siemensu na zakázce zahrnuje 2,7 miliardy eur za první trať, na jejíž výstavbě se stejné strany dohodly loni v září. Zatím ale není jasné, kdy stavba začne a ani termín jejího předpokládaného dokončení.

„Nová elektrifikovaná vlaková síť přichází jako výsledek plodné spolupráce mezi Egyptem a Německem v oblasti infrastruktury a bude představovat velice důležitou součást egyptského dopravního systému a zároveň i začátek nové éry železničního systému v Egyptě,“ prohlásil egyptský prezident Abdel Fattah El-Sisi.

„Příležitost poskytnout Egyptu moderní, bezpečný a dostupný dopravní systém, který změní každodenní život milionů obyvatel, vytvoří tisíce místních pracovních míst a sníží emise CO₂ v dopravě, je pro nás ctí. Nejenže podpoří hospodářský růst země, ale umožní Egyptu udělat velký krok vpřed v železniční dopravě. S naší nejnovější technologií v oblasti kolejových vozidel, signalizací a služeb údržby bude mít Egypt šestou největší a nejmodernější vysokorychlostní železniční síť na světě,“ zdůraznil Roland Busch s tím, že se jedná o největší zakázku v historii Siemensu.

Na všech třech tratích Siemens Mobility nainstaluje bezpečný a spolehlivý signálnízační systém založený na technologii European Train Control System (ETCS) Level 2 a také napájecí systém, který bude dodávat účinnou a nepřetržitou energii. ○



Rakouské ÖBB hlásí průlom ve stavbě tunelu Semmering

Stavba úpatního tunelu Semmering dospěla počátkem června do další důležité fáze. Po osmi letech od zahájení ražby se podařilo prorazit tubus mezi dvěma staveništi. Dělníci konkrétně propojili místa Göstritz a Fröschnitzgraben im Berg. Vedení společnosti ÖBB-Infrastruktur to považuje za klíčový milník výstavby. Tunel mezi městy Gloggnitz v Dolním Rakousku a Mürzzuschlag ve Štýrsku má měřit přes 27 kilometrů.

Petr Slonek | Foto: ÖBB/Ebner

Jedná se o pozorně sledovanou dopravní stavbu v Rakousku. Pracuje se na pěti místech současně, přičemž se samotnou ražbou se začalo po dvou letech příprav v roce 2014. Aktuálně je vyraženo 24 kilometrů tunelu z celkových 27,3 km. To představuje zhruba 90 procent jeho délky. Na sedmi místech dělníci dokončili i betonové ostění.

Vedoucí projektu Gerhard Gobiet neskrýval s postupem prací spokojenost. „Je to výjimečný okamžik pro nás všechny, kdo se na stavbě podílí. Blahopřejí výkonným firmám a zejména pracovníkům odpovídajícím za ražbu. Zhruba osm let po zahájení prací v úseku Glogg-

Složitá stavba

Projekt tunelu Semmering patří mezi nejsložitější svého druhu v Evropě. Na čtyřech staveništech jsou vytvářeny četné přístupové body a šachtové systémy, které umožňují bezpečnou přepravu osob, strojů a materiálu pod zemí. To šetří čas a pomáhá do-
lovat skálu z několika stran. Výstavba podporuje podnikání v regionu a podporuje trh práce – jen 1 200 lidí se podílí na pracích přímo souvisejících s budováním tunelu. Cesta z Vídně do Štýrského Hradce bude díky této stavbě trvat necelé dvě hodiny.

nitz jsme dosáhli velkého milníku na cestě k dokončení základního tunelu. Podařilo se propojit první dva úseky a dokončeno tak bylo více než čtyřiašedeset kilometrů této stavby. Hodně tvrdé práce je ale ještě před námi,“ upozornil Gobiet.

Zbývají poslední metry

Stavební práce v úseku Göstritz zatím postupují podle představitelů ÖBB velmi dobře, v právě proražené rouře jsou dělníci dokonce v předstihu. Ve druhém tubusu směrem na Fröschnitzgraben zbývá do kompletního proražení jen necelých 400 metrů. Směrem na Gloggnitz je pak třeba prorazit ještě asi 300 metrů. V oblasti Gloggnitz byly po rozsáhlých speciálních opatřeních nedávno obnoveny ražby tunelů, které se zpozdlily kvůli extrémně obtížným geologickým podmínkám pod horou Grassberg poblíž městečka Gloggnitz. V tomto úseku zbývá stavbařům vykopat ještě přibližně 900 metrů.

Po kompletním dokončení vnitřního pláště obou tubusů bude nutné jako poslední krok vyřešit technické vybavení tunelu. Kromě položení kolejí se musí natáhnout kabely a pochopitelně také nainstalovat všechny nezbytné systémy, včetně technologií a zabezpečení, než budou moci vlaky tunelem poprvé projet.

Zprovozněním stavby se podle dopravních expertů podaří odstranit velkou komplikaci v podobě úzkého hrdla. To dnes představuje 160 let stará železnice vedoucí přes průsmyk Semmering, po níž aktuálně projede zhruba sto osmdesát vlaků denně.

Rychlostí 230 km/h

Slavnostní zahájení výstavby projektu Semmering Base Tunnel New se odehrálo v roce 2012. Tunel se začal stavět z pěti míst současně a tvoří jej dva tubusy. Propojky jsou budovány vždy po pěti stech metrech. V budoucnu bude možné v tunelu jezdit rychlostí 230 km/h. Projekt nahradí starou, ale slavnou dvaadvacát kilometrů dlouhou horskou dráhu Semmering, kudy v současnosti jezdí i railjety Českých drah do Štýrského Hradce a zpět. Cesta se díky tunelu zkrátí přibližně třicet minut a jízda z Vídně do Štýrského Hradce potrvá necelé dvě hodiny.

Společnost v minulosti již několikrát oznámila, že výstavba bude mít zpoždění. Původně se hovořilo o roku 2027, nyní ÖBB jako termín dokončení zmiňuje rok 2030. Vzrostly výrazně i náklady z původně odhadovaných 3,5 miliardy eur – v přepočtu zhruba 87 miliard korun, na nyníjších 3,8 miliardy eur, tedy asi 95 miliard Kč. ○

Lokomotiva řady 83.10 ve velikosti TT

Jak se povedl model stroje řady 83.10, mohou nadšenci zjistit díky firmě Piko, která ho vyrobila v měřítkách 1 : 87 a 1 : 120. Navzdory relativně nízkému počtu a žádnému dochovanému kusu v případě skutečných mašin se výrobce rozhodl lokomotivu ztvárnit jako model a v přeneseném slova smyslu ji vzkřísit. Díky tomu povstala jako bájný Fénix z pomyslného popela, aby znovu začala brázdit tratě ve všech koutech Evropy, byť jen ve zmenšené podobě. Není pochyb, že se jedná o produkt na úrovni. V modelu ve velikosti H0 je navíc zabudován kouřový generátor. Tentokrát se zaměříme na digitální ozvučenou verzi TT.

Michal Bednář | Foto: autor

Stroje řady 83.10 byly nové lokomotivy pro Deutsche Reichsbahn a do provozu je ČSD nasadily v letech 1955 a 1956. Určeny byly pro vedlejší tratě, jimž postačovala maximální rychlost 60 km/h. Design řady 83.10 vznikl společně s řadou 65.10, jistá podobnost tedy není náhodná. Na rovině dokázaly uvést náklad o hmotnosti 1 000 t (požadováno bylo 650 t) rychlostí 60 km/h. Po dodání první lokomotivy v roce 1955 byl stroj ihned podroben testům ve zkušebním a vývojovém středisku pro strojírenství v Halle. Zkoušky odhalily četné nedostatky. Některé z nich se odstraňovaly v průběhu různých oprav. Provoz této řady nebyl nijak zvlášť přesvědčivý a kvůli nastupující motorizaci nakonec vzniklo pouhých 27 exemplářů. Navzdory tomu se však osvědčila v osobních vlacích na krušnohorských tratích a nezanedbatelná byla též její schopnost pojímat zásobu 14 m³ vody a 8 t uhlí. Od srpna 1969 do srpna 1970 bylo pět strojů umístěno v depu Aue a byly nasazovány

na trati Zwickau-Johanngeorgenstadt. Poslední stroje s čísly 83 1008, 1012, 1024 a 1025 byly vyřazeny v roce 1974. Z řady 83.10 se do dnešních dnů bohužel nedochovala žádná lokomotiva. Alespoň tak se o nich píše ve Wikipedii.



- nevšední předloha
- precizní provedení
- vysoká tažná síla
- velké množství funkcí



- SW problém v dekodéru u první série
- hlučná jízda

Vzhled a vybavení

Model je zabalený do rozkládacího plastového blistru, který je v exponovaných místech vystlaný igelitovými pásky a pěnovými vložkami. V pojezdu modelu je navíc zasunut malý plastový stojánek. Blistr je vložen do kartonové krabičky. Přibalený je sáček s doplňky a dokumentace. V ní je mimo jiné německý a anglický popis některých CV a samozřejmě přehled funkcí.

Kola mají jemné paprsky, rozvod je kovový, brunýrovaný. Od čtvrté spřažené nápravy vede náhon k mazacímu lisu. Uhlí v tendru dosahuje až k okraji, vpředu je mírně sesypané. Pod ním je ukrytý reproduktor a níže, zhruba v úrovni podlahy, deska s rozhraním Next18 s vloženým zvukovým dekodérem PSD XP 5.1 Sound. Elektrické spojení vrchního zadního dílu modelu se základní deskou je provedeno pružnými dutinkovými kontakty. V budouce se nachází dostatečně podrobně vybavené stanoviště s funkčním osvětlením (F3) a jako třešnička na dortu je tam též „žhnoucí“ topeniště (F15).



Oheň je znázorněn červenou ledkou. Tady by asi lépe vypadala oranžová, ale buď. Se zapnutím blikajícího topeniště se spustí zvuk přikládání uhlí s patřičným vrznutím dvířek. Osvětlený je také pojezd lokomotivy (F8) jednou ledkou na každé straně.

Na obou čelech jsou bezproblémově fungující kinematiky s normovanou šachtou. Z výroby je model opatřený klasickými očkovými spřáhly, ta jsem nahradil krátkými od firmy Tillig, později Kühn. Délka modelu přes nárazníky činí 126 mm. Přepočtem ze skutečných 15 100 mm vychází 125,8 mm. Kola spřažených dvojkolí měří 10,4 mm. Po přepočtu je to 1 248 mm, v reálu měla průměr 1 250 mm. Průměr kol běhounu a podvozku je 7,1 mm, to přesně odpovídá 850 mm předlohy. Osvětlení je 3bodové, teple bílé a 2bodové červené na obou čelech, přepíná se dle směru jízdy. Koncové osvětlení lze zhasnout pomocí F5, čelní v případě postrku F6. Zhasínání i rozsvícení je pozvolné.

Model oplývá značným množstvím jemných detailů, na spodku nechybí ani kompletní brzdové ústrojí. Z výroby jsou osazené zkrácené šroubovky i brzdové hadice, přibaleny jsou ale i plno-

hodnotné. Povrchová úprava je perfektní, popisky bez kompromisů. Zvláštností je tmavší odstín červené, použitý na pojezdu a kolech. Je zřetelně tmavší, než jsme u parních lokomotiv ostatních výrobců, ale také u BR 55 téhož výrobce, zvyklí. Model jsem nijak nerozebíral, pouze jsem sejmul zadní část, pod níž se ukrývá deska s rozhraním.

Výrobce po vydání modelu avizoval jisté softwarové problémy dekodéru. Dle jeho vyjádření v dekodéru kvůli chybě není běžně možné přenastavit žádná CV a pro nápravu je nutno firmware zaktualizovat. Na to žel většina modelářů ani prodejců není vybavená, řešení tedy není úplně snadné. Záhadou u mého modelu byla skutečnost, že ačkoli modely mají z výroby CV1 nastaveno na 3, můj model měl nastavenou adresu 1. Dle informací od prodejce do modelu nijak zasahováno nebylo, před odesláním proběhla pouze zkušební jízda v analogu. Sám jsem nezkoušel v dekodéru nic měnit, aktuální nastavení mi jako digi-zářečníkovi vyhovuje.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor umístěný v kotli a přes převodovku pohání třetí a čtvrté spřažené dvojkolí. Čtvrté je opatřeno bandážemi na obou kolech. První dvě dvojkolí jsou poháněna přes rozvody. Jízda je klidná, ale ne úplně tichá. Přestože se jedná o ozvučený model, je dost slyšet zvuk pohonu, a to především při jízdě „výběhem“, kdy se zvuk parního stroje ztiší. Jde zřejmě o konstrukční záleži-

tost, dva další modely kolegů dělají totéž a stejná věc se řešila i na TT-Boardu. Při stání je z modelu slyšet jakýsi bzukot. Sběr proudu obstarává přední běhoun, spřažená dvojkolí (kromě třetího bandážovaného) i obě dvojkolí zadního podvozku, celkem tedy 12 kol. Sběrače přiléhají na kola ze zadu. Zpočátku měl model se sběrem trochu problém a často se zastavoval i na čisté přímé koleji, ovšem po očištění a seřízení některých sběračů především na podvozku je sběr naprosto spolehlivý. Podvozek má ve všech třech osách vůli a je mírně přitlačován malou vertikálně uloženou pružinkou ke koleji, takže dobře kopíruje případné nerovnosti trati. Navíc je jeho přední náprava ještě zvlášť tlačena ke koleji dvěma pružnými plíšky. Jako nejmenší průjezdový poloměr je uvedeno 310 mm, na zkušební okruhu však lokomotiva projela prakticky bez komplikací rádius 267 mm.

Model váží 180 g a tažná síla je dostatečná. Osobní vlak o pěti čtyřnápravových vozech zvládá na stoupání 42 %, na jehož konci je oblouk o poloměru 321 mm, bez problémů. Další jízda se 14vozovým nákladním vlakem o 40 nápravách v tomtéž úseku kolejiště také proběhla na jedničku. Při zvednutí zářezů na 20 vozů a 56 náprav už lokomotiva v jednom místě mírně proklouzla, ale pokračovala dál v jízdě.

Rozjezd do plné, v dekodéru továrně nastavené rychlosti 74 km/h (předloha jezdila 60 km/h) trvá asi 19 sekund a lokomotiva ujede zhruba 1 250 mm. Dojezd z této rychlosti trvá 22 sekund na 1 530 mm. Při přerušení napájení v maximální nastavené rychlosti dojíždí model setrvačností do vzdálenosti 20 mm. ○



Hodnocení

Piko touto zmenšeninou lokomotivy řady 83.10 vzdalo hold sice méně rozšířené, mnohým modelářům téměř neznámé a dnes již neexistující, ale přesto zajímavé sestře stroje řady 65.10. Úkolu se zhostilo na výbornou. Je to vskutku precizní model, který se jen tak neokouká, a Piko tím potvrdilo, že umí vyrábět modely opravdu zdařilé. Po verzi ze IV. epochy přišla mezi novinkami pro rok 2022 na řadu III. epocha, opět jako analogové (47122) i zvukové (47123) provedení. Je to již druhá parní lokomotiva Piko, a přestože BR 55 byla zdařilá, výrobce tentokrát zvedl latku zase o kousek výše. Jen je škoda té hluchosti a chyby v dekodéru.





Bílá lady by slavila čtyřicítku

Stala se hvězdou lipského jarního mezinárodního veletrhu v roce 1982. Tam se poprvé představila veřejnosti a okamžitě vzbudila velký zájem. Vedle mnoha tradičních výrobků vystavených na kolejišti lipského výstaviště to byla úplná novinka východoněmecké lokomotivky LEW Hans Beimler z Hennigsdorfu. Výjimečnost nové lokomotivy podtrhl nevšední bílý nátěr s dvojicí zalomených červených linií, díky kterému si vysloužila přezdívku Weisse Lady – Bílá lady nebo prostě Bílá dáma. V té době nikdo netušil, že obdivuje máti jedné z nejpočetnějších lokomotivních řad, která se rozjede po celém Německu.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Wikimedia

Elektrifikace na území bývalé Německé demokratické republiky (NDR) má velkou tradici. Elektrická síť Mitteldeutschland okolo Lipska, Halle a Magdeburku fungovala od roku 1911 a patřila s jihoněmeckou a slezskou elektrifikovanou sítí ke třem základním kamenům elektrického provozu. Před začátkem 2. světové války disponovala 390 kilometrů tratí a měla přes tisíc kilometrů kolejí.

Ale v roce 1946 byla demontována a společně s elektrickými lokomotivami odvečena do sovětského Ruska jako válečná reparace. Teprve v 50. letech se začala tato technika postupně vracet, často doslova ve stavu šrotu. Proto byl elektrický provoz na síti DR obnoven na prvních 36 kilometrech z Halle (S) do Köthenu teprve v roce 1955. Zpočátku dopravu zajistila předválečná řada E 44

a postupně se k ní přidaly další rekonstruované stroje řad E 04, E 05, E 17, E 18, E 21, E 77, E 94 a E 95.

Smělé plány elektrifikace

V roce 1958 vytyčil V. sjezd východoněmecké komunistické strany SED ambiciózní plán elektrifikace. Do roku 1965 měl vzrůst výkon elektrické trakce u DR ze 4,9% na 13%, v roce 1970 měly být elektrifikované magistrály Berlín – Lipsko a Berlín – Drážďany a v roce 1980 mělo pokrývat elektrické vedení 28% východoněmeckých železnic. Jak už to v komunisty ovládaných zemích bylo, plány se nedařilo naplňovat, přesto se podíl elektrické trakce pozvolna zvyšoval a DR potřebovala doplnit a pak nahradit archaické meziválečné stroje.

Proto byl součástí elektrizačních plánů požadavek na výrobu nových lokomotiv. Východoněmecká lokomotivka LEW

Hans Beimler Hennigsdorf dodala DR v letech 1961 až 1977 celkem 388 strojů sesterských řad E 11 a E 42, které se lišily hlavně převodem. Rychlejší E 11 byla určena pro rychlíky, zatímco silnější E 42 pro osobní a nákladní vlaky. Začátkem 70. let přestával jejich výkon 2 740 kW na těžké vlaky stačit. Proto LEW Hans Beimler v roce 1974 vyprojektoval a v letech 1977 až 1984 vyrobil 273 šestnápravových lokomotiv řady 250 s moderními prvky tyristorové regulace, výkonem 5 100 kW, rozjezdovou tažnou silou 480 kN a rychlostí 125 km/h.

V 60. letech se elektrifikace ocitla na vedlejší koleji také kvůli tomu, že DR upřednostnila náhradu parní trakce diesely. Mohla za to levná ruská ropa. To se změnilo koncem 70. let kvůli několika ropným krizím a prudkému zdražení nafty ze Sovětského svazu. V roce 1980 potřebovala DR ročně 800 000 tun

nafty. To byla čtvrtina veškeré východoněmecké spotřeby. Ve stejné době bylo elektrifikováno jen 1 300 kilometrů tratí a „elektřina“ odvezla jen 18 % výkonů. Pro srovnání západoněmecká DB ve stejném roce uskutečnila v elektrické trakci 83 % svých výkonů.

Komunistická strana SED proto stanovila nové plány, DR se vrátila k elektrifikaci a komunistická mládežnická organizace FDJ převzala patronát nad výstavbou. Během pouhých 5 let od roku 1981 do roku 1985 bylo „zadrátováno“ 929 kilometrů tratí. Toto tempo si vyžádalo novou lokomotivu.

Inspirace u řady 250

V roce 1978 obdržel VEB LEW Hans Beimler požadavek na vývoj univerzální čtyřnápravové elektrické lokomotivy pro osobní dopravu i lehké a středně těžké nákladní vlaky. Do přípravy bylo zapojeno také zkušební a vývojové centrum kolejových vozidel VES-M Halle. Nový stroj vyšel z osvědčené řady 250. Původně se uvažovalo o vybavení některými moderními prvky ze Západu nebo o jejich licenční výrobě, ale nakonec se kvůli úspoře deviz vyšlo jen z domácích komponentů.

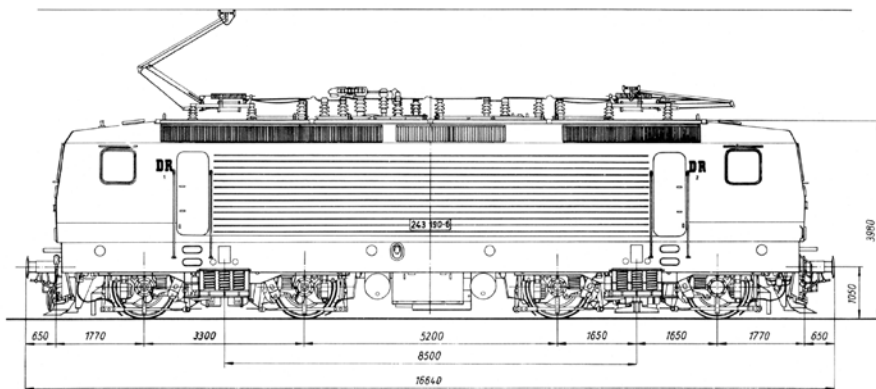


Lokomotiva 212.001 na hlavním nádraží ve městě Halle ve veletržním nátěru. Záběr je z roku 1983.

Nová řada 212 byla řešena jako čtyřnápravová dvoupodvozková lokomotiva s plně odpruženými motory. Přenos výkonu byl zajištěn pružným kuželovým prstencovým převodem LEW. Řízení bylo poloautomatické na základě volby rychlosti a maximální tažné síly s tyristorovou regulací. Řízení umožnilo provoz ve vícenásobné trakci i s řídicími vozy. Ve výbavě byla elektrická odporová brzda.

Kombinování brzdného účinku odporové a vzduchové tlakové brzdy probíhalo automaticky. Odpružení náprav bylo řešeno vinutými pružinami a skříně pružinami Flexicoil. Chlazení transformátorů a trakčních motorů se uskutečňovalo samostatnými okruhy s nasávaním vzduchu v šikmých střešních segmentech. Lokomotiva byla vybavená zabezpečovačem Sifa, PZB a radiostanicí. Stanoviště strojvedoucího navrhla uměleckoprůmyslová škola v Halle a bylo vybavené klimatizací.

Na tratích DR byla tehdy nejvyšší rychlost 120 km/h, přesto se projektovala nová lokomotiva na 160 km/h. Oficiálně však byla maximální rychlost stanovena na 140 km/h. Tomu odpovídal převodový poměr 1 : 2,41, který byl po zkouškách upraven na sériové provedení pro rychlost 120 km/h 1 : 2,72. I když tomu jednoduché a vcelku kolmé čelo nenasvědčuje, zabývali se konstruktéři také aerodynamikou. Vzniklo několik návrhů a finální design byl testován na modelu v měřítku 1 : 10 v aerodynamickém tunelu. Konečný vzhled byl přizpůsoben aerodynamickým zkouškám i technickým a ekonomickým možnostem socialistické výroby.



Základní parametry

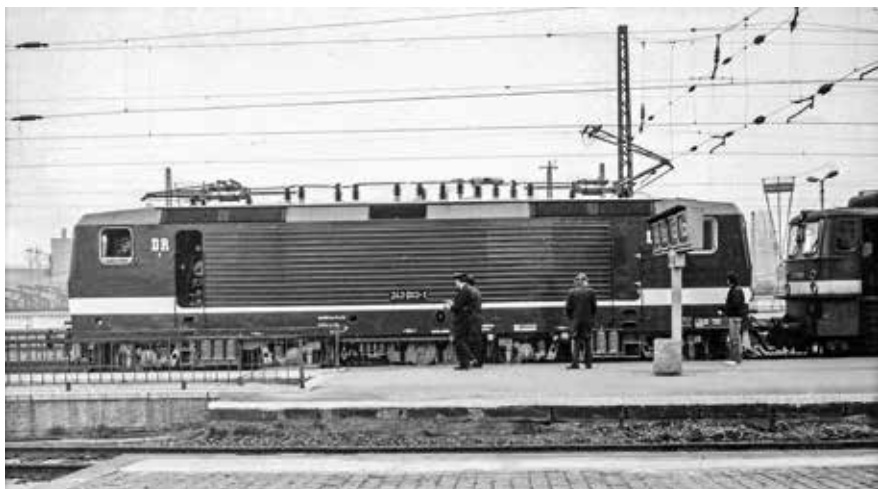
Řada DR	243	212
Řada DB	143	112 / 114*
Výroba	1984–1991	1982, 1990–1994
Počet kusů	646	1, 129
Max. rychlost (km/h)	120	160 / 140**
Trvalý výkon (kW)	3 500	4 000
Hodinový výkon (kW)	3 720	4 220
Rozjezdová tažná síla (kN)	240	226

* Přeznačení některých lokomotiv řady 112 a 143

** Část vozidel řady 114

Premiéra na veletrhu

Zbrusu novou lokomotivu 212 001 představil výrobce na lipském jarním veletrhu v roce 1982 a s ohledem k malé pestrosti poválečných elektrických lokomotiv DR vzbudila velký zájem. Na veletrh navázala série zkoušek a první nasazení na elektrifikovaném úseku rychlíku Berlín – Erfurt. Po najetí 90 000 kilometrů v září 1983 prošla v dílnách v Dessau velkou prohlídkou a úpravou převodu na rychlost 120 km/h. Z dílen tak vyjela jako pomalejší 243 001. Zkušební provoz pak pokračoval v drážďanském depu na vlcích Progress Berlín – Praha



Snímek z roku 1984 zachycuje stroj 243.003 na hlavním nádraží ve městě Halle.

a rychlíku Drážďany – Stralsund a skončil po dosažení 400 000 km.

V tu dobu už začala sériová výroba řady 243, která postupně ovládla provoz v celé NDR od S-Bahn přes rychlíky a expresy až po středně těžké nákladní vlaky. První kusy byly dodány do Drážďan, Erfurtu a Halle. Následovalo depo Lipsko a další místa. V roce 1984 bylo vyrobeno 20 lokomotiv, o rok později už 50 a další roky nejméně po stovce. Do června 1990 to bylo celkem 600 strojů. Lokomotiva 243 325, předaná 30. března 1988, se stala tisící elektrickou lokomotivou ve stavu DR. Poslední 646. stroj byl předán 2. ledna 1991 do depa v Erfurtu.

Přesto hvězdná doba „rodinu“ Weisse Lady teprve čekala. Po pádu Berlínské zdi začala rychlá obnova tratí na východě Německa a zavedení rychlosti 160 km/h.

V roce 1990 proto DR nechala u zrovna vyráběné série upravit 4 lokomotivy na 160 km/h a označila je 212 002 až 005. Po sérii zkoušek na tratích DR a DB následovala objednávka 35 sériových kusů. Uplatnění našly v čele expresů a vlaků EC/ IC/ IR na východě Německa a zajížděly s nimi i do Porúří, Brém, Koblenze nebo Hannoveru. Denní běh dosahoval až tisíc kilometrů. Jezdily i v čele „našich“ expresů Vindobona a Neptun mezi Drážďany, Berlínem či Warnemünde.



Lokomotiva 212.024 v čele expresu Neptun z Kodaně do Prahy čeká ve Warnemünde na svůj odjezd.

Řada 212, nově podle označení DB už 112, se stala nečekaně symbolem sjednocení Německa, když si další gokusovou sérii společně objednal ještě samostatné DR a DB. Jejich dodávka se uskutečnila v letech 1992 až 1994. Poslední dodaná 112 145 vyjela 31. května 1994 a po 12 letech od představení Weisse Lady ukončila výrobu celé její „rodiny“.


Přeznačení v 90. letech

Vysvětlit bychom měli označení těchto lokomotiv. U DR znamenala dvojka na první pozici elektrické lokomotivy, zatímco u DB to byla jednička. Po sjednocení řadového označení na začátku 90. let podle pravidel DB byly východoněmecké lokomotivy přeznačeny. Ze strojů 212 a 243 DR se staly řady 112 a 143 DB. Když pak v roce 2000 přešlo 38 lokomotiv 112.0 pod DB Regio, vznikla kvůli odlišení nová řada 114. Ta se používala i pro některé upravené stroje 143 se zvýšenou rychlostí na 140 nebo 160 km/h. Po roce 1989 nastalo úspěšné tažení řady 243/143 na Západ. Zatímco u DR došlo kvůli hospodářským změnám k poklesu provozu, DB trpěla ve stejné době nedostatkem vhodných lokomotiv. Postupně si u DR vypůjčila 150 strojů. Začínaly na jihozápadě v Bádensku-Würtenbersku, pak se přidalo Porúří a následovaly další regiony. Vedle východoněmeckých dep byly v roce 2000 doma také v Braunschweigu (21 kusů), Düsseldorfu (94), Frankfurtu n. M. (24), Mannheimu (73), Norimberku (36) a Stuttgartu (25).

Během provozu prošly řady 112, 114 i 143 řadou úprav, například modernizací bodového vlakového zabezpečovače PZB a dosazením liniového LZB, blokování dveří TBo, elektropneumatické brzdy a přemostění záchranné brzdy nebo radiostanic GSM-R. Dosazeny byly také různé systémy řízení v režimu push-pull pro provoz s patrovými vozy DR i s jejich modernějšími verzemi nebo s vozy DB Silberglüg či soupravami S-Bahn typu x-Wagen.

Zajímavou epizodou v životě řady 143 bylo v roce 1990 testování u švýcarské společnosti SOB. Kvůli zahřívání motorů na sklonově náročných tratích však k pravidelnému nasazení nedošlo. V počtu desítek kusů ji však převzaly soukromé dopravci. Od roku 2006 je provozuje firma Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG) a RBH Logistics a postupně se přidaly další – Salzland Rail Service (SRS), Erfurter Bahnservice, Weser Ems Eisenbahn (WEE) a několik dalších. Stále více lokomotiv je však odstaveno, vyřazeno a dnes už hromadně šrotováno. V provozu DB zůstává aktivních 58 lokomotiv řady 112, 34 kusů řady 143 a 25 strojů řady 114. ○

Banátským Semmeringem krajem českých vesnic



Rumunský Banát je oblastí dobře známou i u nás zásluhou českých vesnic, kde dodnes žijí potomci přistěhovalců z 19. století. Území je však mnohem rozsáhlejší, s hlavním městem Temešvárem, a naleznete v něm i několik pěkných železničních tratí. Jedna z nich je, a nutno říci oprávněně, nazývána Banátským Semmeringem. Propojuje městečka Anina a Oravița (česky Oravice) a dnes na ní funguje turistický provoz.

Jiří Mazal | Foto: autor, archiv CFR

Východním bodem našeho putování je město Reșița (česky Rešice), kdysi významné průmyslové centrum. V současnosti spíše působí jako kříženc verneovského Ocelového města a spící Růženky. Množství částečně již nefunkčních fabrik v údolí doplňují výše položené elektrárny. Centru dominuje nákladní lanovka (těžko říci, jestli funkční), rozkročená přímo mezi panelovými domy. Historickou zástavbu byste hledali marně, i centrum má ryze betonový nádech. Je ovšem uklizené a kvůli době naší návštěvy o Velikonočních dokonce dostává květinovou výzdobu.

Přes celé město protáhleho tvaru sice vede tramvajová trať, od roku 2008 je však nefunkční. Její úlohu plní čtené ojeté autobusy ze Západní Evropy, nijak neskrývající své původní provozovatele. Rešice je železničním fandům známá svou lokomotivkou, produkující zejména parní stroje včetně úzkokolejných. Továrna je už dávno zavřená a alespoň na ni upomíná muzeum parních lokomotiv pod širým nebem, které je volně přístupné.



Železniční muzeum pod širým nebem v Rešici je plné parních krasavic.



Přímo nad centrem Rešice vede nákladní lanovka.

Nejstarší horská trať

Trať z Aniny do Oravice je nejstarší horskou železnicí v jihovýchodní Evropě. Se stavbou se započalo roku 1861 a o dva roky později se na 33,4 km dlouhé trati rozjely první vlaky. V Oravici se dráha napojovala na trať z Baziașe, dokončenou již roku 1854, kde se uskutečňovala překládka do lodí na Dunaji. Důvodem, proč se přistoupilo k budování tak náročných stavby, bylo uhlí. Železnice totiž umožnila snadnou přepravu nejen této suroviny, ale i kovů ze zdejších dolů a dřeva.

Pravidelná osobní doprava utichla na trati roku 2015. Naštěstí o dva roky později vyjely turistické vlaky, které se ustálily v dnešní podobě jednoho páru vlaků Oravice – Anina. V současnosti se sem nedostanete vlakem, neboť na trati z Oravice do Berzovie, která oblast spojuje se zbylou železniční sítí, nic nejzdí. Zbývá tak jediný dopravní prostředek, nevlastníte-li auto – autobus.

V Rešici nedávno zrušili autobusové nádraží, a spoje tak jezdí z různých míst po městě. Na internetu lze sice dohledat jízdní řád, ale už je obtížné zjistit stano-

viště autobusů. Zaměřím na uvedenou adresu a objevím jen prázdnou vedlejší ulici vysypanou štěrkem. No odsud přečte nic odjždět nemůže! Poté, co projdu až na konec ulice, spatřuji před zrušeným divadlem dva malé autobusy. A jeden má za oknem napsáno „Oravița“. Tak sláva. Po chvíli přijde řidič, který tvrdí, že odjíždí v 11:30. Nu dobrá, a kde tedy najdu

spoj vyrážející v 9:30? Odpovědi nerozumím a muž mává kamsi rukou. Tak mířím do centra města a beru si taxi. Říká se, že taxikáři přečte vědí vše. Zavelím „k autobusům do Oravice!“ a drožka mě k mému zděšení bere do uličky, kde jsem již dnes stál. Pokračujeme dále a najednou zahne vpravo do dvora, kde stojí odstavené autobusy...



Anina je plná již nefunkčních dolů.



Lokomotiva rumunského výrobce FAUR řady 69

Ten můj je však už dávno pryč. Zkousím se tedy zeptat na nějaký spoj do Aniny, na druhý konec dráhy, a zřízenec mě nasměruje k Lidlu. Tam je prý jejich stanoviště. Odchyt-nu odjíždějící taxík a míříme tam. A skutečně, po chvíli čekání přijede vytoužená linka a zdejší nádhernou krajinou uháníme do Aniny, kde končíme přímo u železničního přejezdu. Zrovna přijíždí vlak z Oravice a naskytá se mi tak příležitost k fotografování. Přejezd má ruční mechanické závory ovládané klikou a závorářka zároveň obsluhuje nedaleké podivné návěstidlo, pravděpodobně signalizující funkčnost přejezdu.

Zašlá sláva města

Mám dostatek času na prohlídku okolí, ale město samotné je spíše stínem své někdejší slávy. Na uzavřené doly upomínají pomníky, panorama je poseté zrušenými fabrikami. Nechybí typický kolorit rumunského venkova v podobě koňských povozů a dva koně se dokonce pasou u nádraží. Budova rozlehlé stanice je udržovaná a v létě tu funguje kavárna. Z rozsáhlého kolejiště slouží již jen dvě koleje, zatímco zbytek výmluvně zakrývá přechod pro pěší.

Trať Oravice – Anina vyniká mimořádnou stavební náročností. Nadmořská výška tu není nijak závratná, nedosahuje ani 600 m n. m., ale je třeba překonat rozdíl 338 m. Nejmenší poloměr oblouků činí pouhých 114 m.



Česká stopa

Banát je oblast v jihovýchodní Evropě, rozdělená na tři části. Východní se nachází v Rumunsku (Timiș, Caraș-Severin a částečně Arad a Mehedinți), západní v Srbsku a menší severní část v Maďarsku. Je součástí Panonské roviny, na jihu je ohraničený Dunajem, řekou Tisou na západě, na severu řekou Mureș a na východě jižními Karpaty. Čeští a němečtí osadníci, kteří do rumunského Banátu přišli v polovině 19. století z českých zemí, se nazývají počestějším rumunským výrazem Pémové. V rumunském Banátu založili Češi vesnice Gerník, Rovensko, Svatá Helena, Bígr, Eibentál, Šumice, Svatá Alžběta. Šest obcí včetně Svaté Alžběty, zaniklé roku 1847, leží v župě Caraș Severin, Eibentál v župě Mehedinți. Čeští Němci založili severněji vesnice Wolfswiese, Weidenthal, Weidenheim a Lindenfeld.

V roce 2013 se v jedné z českých vesnic, Eibentálu, uskutečnil kulturní krajaňský Festival Banát, na kterém se představují různá hudební a divadelní tělesa. Slavnost se od té doby koná v Eibentálu každoročně. V roce 2017 nahradili organizátoři původní autobusovou dopravu speciálně vypraveným vlakem z Prahy až do rumunské Oršavy, odkud se návštěvníci akce přesunuli loděmi po Dunaji. V roce 2018 se festival rozšířil do další české vesnice v Rumunsku, Gerníku.

Stoupání dosahuje 20 promile. Stavbaři museli vybudovat na 14 tunelů v celkové délce 2 084 metrů a 10 viaduktů o délce 843 metrů. Nejznámějším viaduktem je Jitinský, postavený v oblouku a výška pilířů dosahuje úctyhodných 37 m. Na takovou dráhu byla také zapotřebí speciální vozidla. Dnes se používají Faury, rumunské lokomotivy řady 69 upravené pro zdejší podmínky, a čtyřnápravové osobní vozy, vyrobené roku 1914. Mají dřevěná sedadla a zimą se v nich stále topí kamny na uhlí. Jízda je velmi pomalá a na 33,4 km dlouhé trati trvá celé dvě hodiny. Vlak většinou nejede rychleji než 20–30 km/h.

Nadbytek personálu

Na minutu přesně vyjíždíme z Aniny a nemohu se dopočítat, kolik vlastně vezeme platících cestujících. Odhaduji, že jich nebude víc než prstů na jedné ruce. Zato různého personálu je kromě průvodčího nějak nadpočet. Přezaměstnanost je očividná – v Anině slouží výpravčí, výhybkář a závorář při počtu jednoho páru vlaků denně. Některé nácestné stanice jsou stále obsazené, ač se v nich žádné křižování neprovádí. Průvodčí je velmi komunikativní, nicméně jazyková bariéra je znát – mluví pouze rumunsky a maďarsky. Zítřka prý budou muset standardní dvouvozovou soupravu rozšířit na tři vagony, má přijet velký objednaný zájezd turistů.



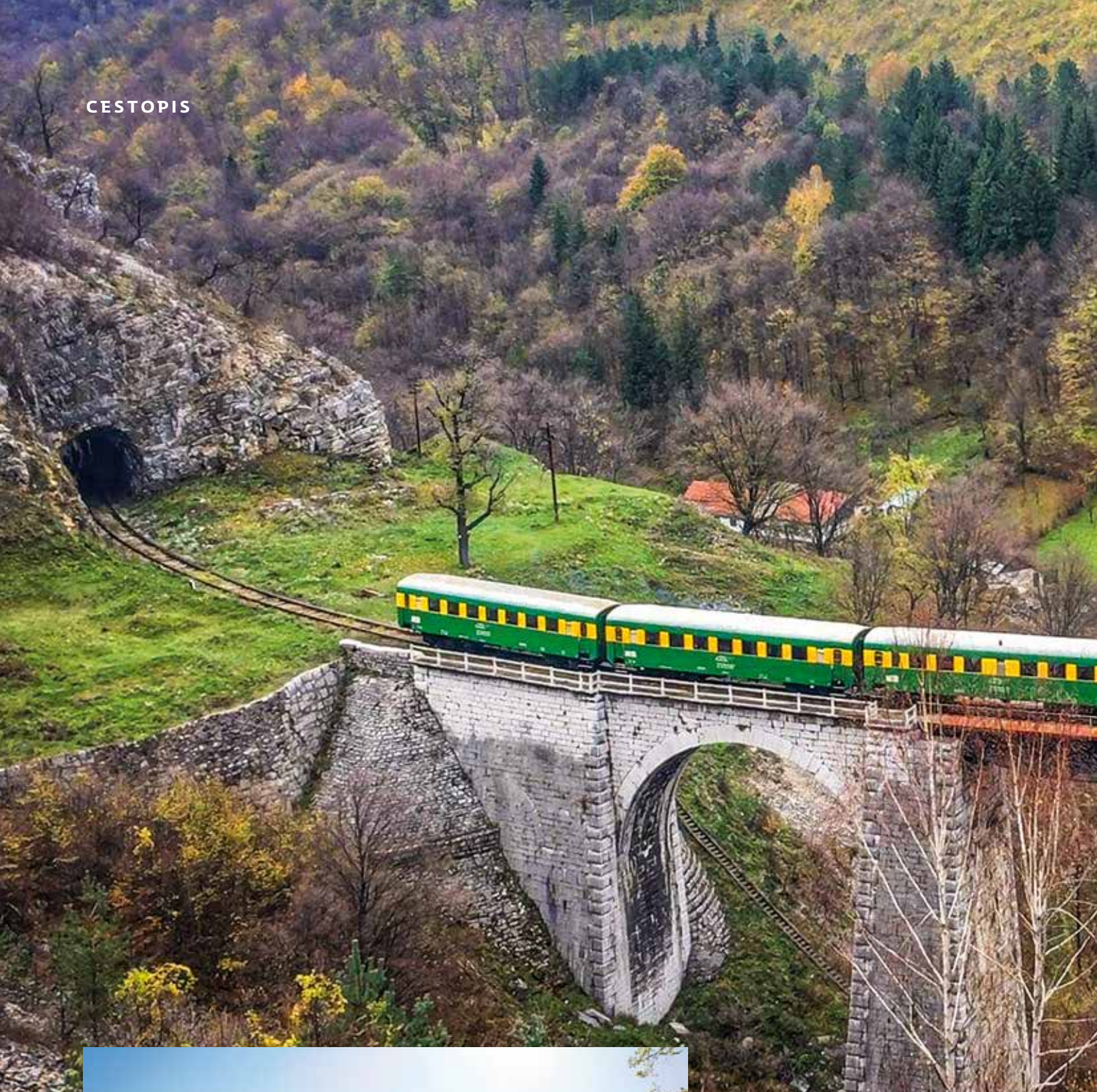
Na odstavných kolejích v Oravici postává řada zrušených vagonů.



Některé nádražní budovy jsou již ve velmi zbledovaném stavu.



Brzy po opuštění Aniny následují první mosty a tunely.



Nádražní budova v Oravici je stále vzorně udržovaná.

Kochám se zdejší nádhernou krajinou. Záhy po opuštění Aniny podjíždíme jeden ze zchátralých opuštěných provozů, pravděpodobně násypku z nějakého dolu, a přichází první mosty a tunely. Ihned za jedním z tunelů následuje stanice Gârliște. Kvůli velkým terénním nerovnostem stojíme pouze na zhlaví a samotné kolejiště vede v rovině nalevo od nás a je ukončené zarůždem. Pokračujeme totiž do prudkého klesání, které by nebylo realizovatelné až za zhlavím stanice. Z viaduktů se naskýtají úchvatné výhledy do údolí, vidíme i ruiny bývalých nádražních



Pohled na trať z Oravity do Aniny s nepřehlédnutelným viaduktem. Dráha vyniká mimořádnou stavební náročností. Vzniklo zde i 10 viaduktů o délce 843 metrů.

objektů. Ve stanici Lişava nás vítá nejen výpravčí, ale i dva toulaví psi, kteří se radostně rozeběhnou za vlakem.

Trať je stále osazená většinou mechanickými návěstidly, jenže málokteré je funkční. U zrušené stanice Dobrei lze uvidět nejen bývalý důl s těžní věží, ale i zarostlé kolejíště. V Rumunsku je vůbec typické, že nepoužívané koleje se nedemontují, nýbrž ponechají svému osudu. Hlasitým houkáním rozháníme pasoucí se kozy, které před námi způsobně uhýbají do příkopu, a již se blíží Oravice. Rozsáhlý areál stanice je plný vagonů, od vraků až po funkční kousky.

Při podrobnějším pohledu si všímám, že vozovna postrádá střechu. Náš vlak tu končí, loučím se s průvodčím a zbývá mi ještě cesta zpět do Rešice.

Řidič z dalekého Brna

Autobusové nádraží je nedaleko, při bližším ohledání je však zřejmé, že tu asi delší dobu žádný autobus nebyl. Jeden místní mi radí, že mám jít k vlakovému nádraží, autobusy prý jezdí odtamtud. Sice žádné nevidím, uklidňuje mě ovšem pohled na odstavené taxíky, v nouzi by se ještě hodily. Naštěstí mě napadne nahlednout do vedlejší ulice, a asi 100 me-

trů ode mě stojí dodávka s cedulí Reșița. Hurá. Řidič se po zjištění, že jsem z Česka, pochlubí, že pracoval v Brně. Víc jak „dobrý den“ a „pivo“ bohužel neumí.

Projíždíme nížinatou krajinou a všímám si charakteru zdejších vesnic. Některé mají hodně zvláštní výstavbu, najdete ji i ve městech. Naše podnikatelské baroko z 90. let vedle nich bledne závistí. Balustrády, štuky, zlacení, čím víc sloupů, tím lépe – zkrátka jako byste chtěli všude všechno, ale nevěděli, kam s tím. Plný zážitků přijíždím do Rešice a pokračuji dále ve svém putování, po Rumunsku. To už je však jiný příběh. ○

Napsali o nás...

České dráhy uhájily nakonec provoz na Plzeňsku a v Českém lese

České dráhy (ČD) budou do roku 2023 jezdit na Plzeňsku a v Českém lese. Jde přibližně o třetinu dopravního výkonu osobních vlaků v Plzeňském kraji. Desetiletý kontrakt, který začne od prosince 2023, je zhruba za čtyři miliardy korun. Vítězného dopravce pro obě oblasti schválili jednomyslně radní Plzeňského kraje. Ve hře byly ještě společnosti Arriva a Leo Express. ČD slíbily zavést nová vozidla od polské společnosti PESA, které nahradí RegioNovy. Podle náměstka hejtmana pro dopravu Pavla Čížka (STAN) bude moci kraj uzavřít smlouvu s ČD až po polovině října. Důvodem je to, že kraj původně vyhlásil výběrové řízení, které ale nakonec kvůli vysoké ceně zrušil a šel cestou přímého zadání. ČD jako jediné přišly s nabídkou nových dvouvozových motorových jednotek. Na Plzeňsku však budou zaváděny postupně. **ČTK 6. 6. 2022**



Rekordní dividenda VUZ pošle Českým drahám 277 milionů korun

České dráhy si letos výrazně vylepší hospodaření dividendou od své nejziskovější dceřiné společnosti. Valná hromada Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) rozhodla o výplatě dividendy z loňského zisku ve výši 277 milionů korun. Nikdy více provozovatel železničního zkušebního okruhu svému majiteli neposlal. Rozhodnutí o výplatě dividend potvrdila mluvčí ČD Vanda Rajnochová. Podle výročních zpráv loni firma vyplatila dividendu 205 milionů korun, ještě v roce 2018 jen 105 milionů korun. „Výše dividendy kopíruje rozhodnutí akcionáře v minulém roce, kdy jsme vypláceli objem celého zisku po zdanění a přídělích do fondů,“ řekl předseda představenstva Výzkumného Ústavu Železničního Martin Bělčík. Podle něj je firma i přes náročnou situaci v podobě pandemie koronaviru finančně stabilizovaná a dividendu plně zaplatí ze svých zdrojů. Tržby firmy loni meziročně stouply o 23 % na 692,3 milionu korun, zisk před zdaněním z 258,8 na 346 milionu korun. Zisk firmy byl loni nejvyšší v padesátileté historii. **zdopravy.cz 1. 6. 2022**

ČD shání motorové jednotky pro Středočeský kraj

České dráhy vypsalý novou zakázku na desetiletý pronájem motorových jednotek typu DMU 140. Odhadovaná hodnota zakázky je 1,328 miliardy korun. Dopravce chce použít jednotky ve Středočeském kraji. ČD zkoušely už letos jednu vybrat dodavatele takového typu jednotek na pět let, nikdo se ale nepřihlásil. Nyní shání 21 kusů provozuschopných částečně nízkopodlažních motorových jednotek s kapacitou minimálně 135 sedících cestujících. Každá jednotka ročně ujede 120–146 tisíc kilometrů. Proč ČD shání pronájem namísto koupě? „Důvodem je rychlá dostupnost vozidel v čase a řešení potřeby objednatelů k překlenutí období před pořízení vozidel vybavených alternativním pohonem,“ uvedla mluvčí Českých drah Vanda Rajnochová. Dopravce podle ní počítá s nasazením na středočeských tratích. **zdopravy.cz 7. 6. 2022**

Jednání o stavbě nové lanovky na Ještěd pomalu finišují

České dráhy finišují jednání o náhradě lanovky na Ještěd. O odkup má zájem společnost Tatry mountain resorts (TMR), investici do lanovky ale zvažuje i město Liberec. Nová lanovka má stát za dva roky. ČD coby vlastník lanovky již před časem podepsaly čtyřstranné memorandum s městem Liberec, Libereckým krajem a společností TMR o tom, že všechny strany mají zájem na stavbě nové lanovky na Ještěd. „České dráhy se nyní rozhodují, co dál obchodně a finančně, proto jsme vypsalí tržní konzultace, abychom oslovili potenciální zájemce. Stavba nové lanovky si vyžádá 250 až 300 milionů korun, a ty ČD nemají k dispozici. Na trhu se proto ptáme, zda se investor najde,“ uvedl k projektu náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu a člen představenstva ČD Jiří Jeřeta. **e15.cz 18. 6. 2022**

České dráhy mají jistotu provozu push-pullů do roku 2027

ČD budou jezdit na lince S6 z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm nejméně do roku 2027. Staly se vítězem veřejné soutěže na čtyřletý provoz se soupravami typu push-pull. Moravskoslezský kraj musel soutěž vypsat kvůli evropské dotaci na pořízení těchto souprav. Kraj již s dopravcem podepsal smlouvu. Podle ní je cena 903 milionů Kč včetně DPH. Čtyřletý kontrakt je relativně krátký kvůli očekávané změně vozidel po roce 2027, kdy má trať má projít elektrizací. Do té doby bude soupravy vozit dieselová lokomotiva. Smlouva neuvádí cenu za kilometr, finanční model a nabídka jsou anonymizovány. Je nastavena jako brutto, kdy jsou tržby kompletně rizikem kraje. Kraj má na provoz na této trati smlouvu do konce roku 2023 s ČD, které loni v závěru roku nasadily na tuto linku nové dvoupodlažní soupravy od Škody Vagonka. **zdopravy 25. 6. 2022**

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



Nabízíme výhodné last minute zájezdy

– buď posíláme každou středu vybrané, nebo si je sami můžete vyhledávat.

ČD a.s. již dotace vyčerpaly, ale i plné ceny jsou velice příznivé.

Pokud chcete odjet na dovolenou, neváhejte a objednejte.

Covidové restrikyce zatím nikde nejsou vyhlášené.

Příjemnou dovolenou přeje ČD travel

Chorvatsko, Drvenik, vynikající rodinný hotel od 5 600 Kč/osoba po dotaci, 10 600 Kč bez dotace, doprava bus

Řecko, Kréta, Scaleta beach hotel pouze pro dospělé, od 12 800 Kč / osoba po dotaci, 17 800 Kč bez dotace, letecky Praha, Brno, Ostrava

Albánie, Marika hotel, exotická země, 12 000 Kč/osoba po dotaci, 17 000 Kč bez dotace, letecky Praha

Turecko, Club Kastalia, výborný pro děti, 15 000 Kč / osoba po dotaci, 20 000 Kč bez dotace, letecky Praha, Brno, Karlovy Vary



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

Doma je krásně,
ale výlet vlakem
do Vídně
ti rozšíří obzory

Praha – Vídeň
od **353 Kč***

Brno – Vídeň
od **176 Kč***

* Ceny platné k 1. 6. 2022

Pojedte s námi.
www.cd.cz

ČD České dráhy
Národní dopravce



13., 20., 27. července, 3., 10., 17., 24. a 31. srpna 2022

Projedte se historickým motoráčkem z muzea do muzea

Hledáte zajímavý tip na letní výlet plný železniční nostalgie? Ve středu 13., 20., 27. července nebo 3., 10., 17., 24. či 31. srpna se vypravte do Lužné u Rakovníka. Po prohlídce luženského ČD Muzea se pak můžete svézt nostalgickým vlakem do Chomutova na návštěvu depozitáře Národního technického muzea plného železničních pokladů. Do Chomutova vás dopraví motoráček řady M 262.0, kterému se přezdívá Kredenc. Tento rychlíkový motorový vůz se vyráběl v ČKD Praha v letech 1949 až 1960 a ve své době patřil k pilířům poválečné obnovy vozového parku. Dnes už slouží pouze pro nostalgické jízdy. V chomutovském depozitáři Národního technického muzea si můžete prohlédnout téměř sto kolejových vozidel nejrůznějších typů – od parní lokomotivy vyrobené v roce 1870 až po vozidla nových trakcí o celé století novější. K vidění jsou lokomotivy někdejších Československých státních drah, salonní, osobní i motorové vozy, elektrické a motorové lokomotivy, historické drezíny, ale i vozidla teprve nedávno vyřazená z provozu u Českých drah.

Nejbližší železniční stanice: Lužná u Rakovníka



do 4. září 2022

Muzeum v Žaclěří láká na železniční výstavy

V Městském muzeu Žaclěří můžete zavítat na výstavu k příležitosti 140. výročí založení lokální trati Královec – Lampertice – Žaclěří. Přibližuje historii této regionální dráhy, práci zaměstnanců i život obyčejných lidí na železnici. Vystaveny jsou diorámata a modely vláček. Úbce poprvé je k vidění rozměrný model žaclěřského nádraží. Výstava je spojená s expozicí snímků Michala Bednáře nazvanou Kouzelný svět modelové železnice. Autor v ní spojil své záliby v modelařině a fotografování. Je volně přístupná ve vestibulu budovy muzea a potrvá rovněž do 4. září.

Nejbližší železniční stanice:
Královec



14. až 16. července 2022

Gulášfest nabídne skvělou muziku, zábavu i jídlo

Tři dny dobrého jídla, pití, hudby a zábavy nabídne Gulášfest ve Valašském Meziříčí. Letos se koná na místním fotbalovém stadionu. Na open air festivalu uslyšíte různé hudební styly – od cimbalovek přes písničky pro děti až po pořádný rockový nářez. Kromě místních kapel se na pódiu představí Xindl X, Pokáč, Iné kafe, Martin Harich, Reflexy, Rammstein Member's Club a další. Těšit se můžete na předhledku více než třiceti druhů guláše. Chybět nebude guláš hovězí, vepřový, jelení, kaňčí, bažantí, segedínský, rančerský, kuřečí, mexický nebo třeba hříbkový.

Nejbližší železniční stanice:
Valašské Meziříčí



13. až 16. července 2022

Svezte se do Ostravy na festival Colours Expressem

Chystáte se na festival Colours of Ostrava? Pojeďte s námi Colours Expressem. Odjždíme 13. července z Prahy a přistoupit můžete ještě v Kolíně, Pardubicích, České Třebové a Zábřehu na Moravě. Už ve vlaku si lze vyměnit vstupenku na festival za pásku na ruku. Během čtyř dnů se uskuteční více než 350 programových bodů – koncertů, divadel či filmů, a to na 20 otevřených i krytých scénách v areálu Dolních Vítkovic. K hlavním hvězdám patří američtí The Killers či skotští Franz Ferdinand. Colours Expres vás doveze i zpět, a to v neděli 17. července.

Nejbližší železniční stanice:
Ostrava střed

