

Železničář

6. SRPNA 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



8

- 4–6 **Kaleidoskop**
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
Se členem představenstva Českých drah Jiřím Ješetou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální děni nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Lůžkové vozy brzy oslaví 150 let existence. Zažily dobré i zlé časy.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Jan Veselík má ve VUZ na starosti posuzování shody nákladní vozů s TSI.
- 22–23 **Provoz a technika**
V Rakousku vyrazila do provozu dvouzdvořová jednotka Cityjet Eco.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Jak tráví volný čas ministr dopavy Karel Havlíček? Rád jezdí vlakem.
- 27 **Zahraničí**
Koronavirus urychlil nástup elektronické komunikace. DB vsadila na videocentra.
- 28–29 **Recenze**
Jak se tvůrcům povedl model elektrické lokomotivy E 499.0 ČSD ve velikosti TT?
- 30–32 **Historie**
Od sériové výroby lokomotivy řady E 469.1, v 80. letech přeznačené na řadu 121, letos uplynulo 60 let. Jak se uplatnila v provozu?
- 33–37 **Cestopis**
Podkrkonoší je rodištěm řady umělců. Mezi ně patří i sourozenci Čapkoví. My jsme se sem vydali.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Léto v plném proudu láká nejen ke koupání, ale i k projížďkám na kole, které si můžete vzít s sebou také do většiny vlakových spojů ČD.

Foto: Kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová



Orchestr ocelových paží

vedoucí posunu

Kluci od posunu. Větrm ošlehaní, dynamiku pohybu znají jako nikdo. Je radost je sledovat, pokud je diriguje správný vedoucí posunu. Ano, diriguje, protože jejich práce ze všeho nejvíc připomíná sehraný orchestr. Čas je pro ně nedostatková komodita, takže většinou hrají allegro, tedy rychle. Když hodně pospíchají a z ranžiru se ozývá třískot nárazníků, je to ohnivě con brio. Když ale chtějí, bez problému zvládnou i pianissimo, aby se spáči v lůžkových vozech jen otočili na druhý bok. A když pak před koncem sčity zajíždí záloha do šturcu a celá četa už se vidí doma, je to majestátní maestoso. Posunovači mají rytmus v těle. Zkuste je někdy pozorovat. V jejich pohybech není nic navíc, všechno přesně podle not. Udivující lehkost při pohybu s balíkem vozů, který má stovky tun. Vypadá to jako hračka, ale když si to půjdete vyzkoušet, jako první se ozvou záda. A pak ruce. Na tuhle práci musíte mít nejen schopnost zahrát ve správném rytmu, ale i pořádné paže. Řekli bychom skoro ocelové...

SLOVO ÚVODEM



Václav Nebeský

Předseda představenstva
a generální ředitel ČD

Vážení čtenáři,

tragické události z července nás znovu upozornily na to, jak důležité je dbát na dodržování všech pravidel a důsledně plnit své pracovní povinnosti. Apeluji na vás, abyste v tomto ohledu vyvinuli maximální úsilí. Jen tak můžeme podobným tragédiím předcházet.

Vážím si nasazení všech našich zaměstnanců a jsem si vědom toho, že každý z nás může něco opomenout nebo přehlédnout. Vyšetřování tří závažných mimořádných událostí, k nimž došlo v krátkém sledu za sebou, stále pokračuje. Proto nechci činit žádné závěry a neztotožňuji se se zjednodušujícími komentáři, které se teď hojně objevují v médiích a na sociálních sítích. Jejich autoři, většinou neznalí skutečného stavu, ukazují na železnici jako na nebezpečnou a nespolehlivou.

Naším úkolem nyní je, abychom vlastní iniciativou pomohli posílit bezpečnost provozu a napravili renomé Českých drah a jejich zaměstnanců. Některé kroky jsme již učinili. Testujeme aplikaci do tabletů strojvedoucích na tratích D3. Ta sice nenahradí zabezpečení trati, ale bude strojvedoucím připomínat klíčové úkony během jízdy a následně by je měla upozornit na blížící se protijedoucí vlak, kdyby k chybě přece jen došlo. Také zvýšíme počet kontrol, ale nevnímejme to jako restrikcí. Není to hon na čarodějnice. Strojvedoucí jsou naši klíčoví zaměstnanci a nechceme je zatěžovat, ale pomoci jim. Další změnou bude úprava jejich výcviku doplněním bloku s tréninkem mimořádných situací. S objednateli znovu probereme otázku ostrých obrátů.

Rád bych reagoval na diskuse ohledně přetížení strojvedoucích a jejich chybování. Podle statistik Drážní inspekce je lidský faktor na vině pouze u třetiny mimořádných událostí. Navíc nejde výhradně o chyby strojvedoucích. Takže svalovat vinu na ně není spravedlivé. V současnosti zaměstnáváme 3 806 strojvedoucích, z toho je 257 ve výcviku kvůli generační obměně. Pro zajištění provozu při striktním plnění zákonných podmínek z pohledu plánování směn, zákonných odpočinků a dovolených máme tedy zaměstnanců dostatek. Z toho je jasné, že aktuálně nemáme podstav a výrazně klesla přesčasová práce. Nedostatek strojvedoucích existuje jen v některých lokalitách, kde bychom potřebovali do ideálního stavu zhruba 30 lidí. Výcviku našich strojvedoucích věnujeme větší pozornost, než vyžadují obecně závazné předpisy. Místo 12 u nás trvá praktický výcvik minimálně 15 týdnů a individuálně ho i prodlužujeme. Zlepšujeme i podmínky na nocležnách a odpočinkových místnostech.

Uvědomuji si zodpovědnost, jakou na sebe strojvedoucí berou. Stejně tak vnímám potřebu dál zlepšovat pracovní podmínky jejich i ostatních provozních zaměstnanců. A pokud hovořím o plánovaném snižování stavů, netýká se to provozu, ale primárně administrativy. Průběžně provádíme revizi činností a chceme velkou část administrativy digitalizovat. Děkuji všem za vaši práci a prosím vás, buďte opatrní, dodržujte všechny předpisy a povinnosti, ať se tragické střety z posledních týdnů již neopakují.



DAMIR ŠULEK
vedoucí posunu
OCP Střed

U ČD pracuji od roku 1993. Narodil jsem se v bývalé Jugoslávii. Železnice mě táhla od dětství, vyrůstal jsem v domě vedle trati. Vystudoval jsem odbornou železniční školu a pracoval na vlečkách nedaleko průmyslového města Pančevo. Když vypukla občanská válka, emigroval jsem za dramatických okolností do ČR. Neuměl jsem česky, přesto jsem se uplatnil u posunu. Bylo to lepší než sedět v táboře a čekat na azyl... Práce se mi ale zalíbila tak, že ji dělám dodnes. Baví mě, že se u ní musí přemýšlet a zároveň jsem v pohybu. O jiné profesi neuvažuji.

Olomoucké muzeum zahájilo sezonu

Centrum historických vozidel (CHV) Českých drah připravilo v olomouckém depozitáři tradiční akci nazvanou Odemykání točny. Letošní začátek se kvůli pandemii koronaviru netradičně posunul až na 4. července. Kromě prohlídky depozitáře, kde jsou uloženy takové skvosty jako parní stroj Rosnička 464.202, motorová lokomotiva Sergej T 679.1529 nebo Bobina E 499.085, byly pro zájemce připraveny také čtyři páry zvláštních vlaků s nejstarší provozuschopnou parní lokomotivou v Česku 314.303 z roku 1898, zvanou Kocúr. Parní mašinka se rozjela z muzejní expozice, umístěné v těsném sousedství depa, do Olomouce-Řepčína a také Velké Bystřice. Josef Vendolský z CHV ČD potvrdil, že díky příznivému počasí muzejní depozitář navštívila více než tisícovka návštěvníků všech věkových kategorií. „Určitě je na místě poděkovat všem, kteří se na zdárném průběhu akce podíleli a svým profesionálním výkonem přispěli ke kladné propagaci Českých drah,“ řekl Vendolský.

České dráhy a ČD Cargo založily nadační fond pro zaměstnance po úrazu

České dráhy a jejich největší dceřiná společnost ČD Cargo založily vlastní Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM. Jeho prostřednictvím chtějí podporovat železničáře i jejich rodiny, kteří se ocitli v těžkých životních situacích způsobených vnějšími vlivy (pracovní úrazy, závažná onemocnění, živelní pohromy). „Zaměstnáváme přes 23 tisíc lidí a většina z nich pracuje v provozu. To je samozřejmě náročné a v některých případech i rizikové zaměstnání. S Ivanem Bednářikem (předsedou představenstva ČD Cargo) jsme se proto shodli na tom, že jako dva největší čeští železniční dopravci založíme nadační fond a přizveme ke spolupráci i všechny naše dceřiné společnosti,“ uvedl šéf ČD Václav Nebeský. Číslo transparentního účtu je 2402887002/5500. Peníze jsou určené zejména pro kolegy zraněné při nehodách v Perninku a Českém Brodě a pro rodinu tragicky zesnulého strojvůdce.



VUZ představil indikátor plochých kol

Výzkumný Ústav Železniční posílil technologické a zkušební zázemí svého zkušebního centra v Cerhenicích u Velimi o nejmodernější zařízení v ČR, které měří mimookružnost kol a vzájemné působení kola a kolejnice, tedy indikátor plochých kol systému ARGOS. Indikátor podle provozního ředitele zkušebnictví Miloše Klofandy za jízdy kontroluje stav jízdní plochy kol železničních kolejových vozidel a porovnává skutečný stav jízdní plochy s nastavenými parametry. Zajišťuje tak ochranu infrastruktury a zabraňuje většímu rozsahu poškození jízdních ploch dvojkolí. Generální ředitel VUZ Martin Bělčík doplnil, že pořízení systému je součástí probíhající modernizace ZV VUZ. Cílem totiž je vytvořit maximálně bezpečné a moderní prostředí pro testování. Indikátor umožňuje eliminovat škody, které v případě poškození infrastruktury znamenají nejen náklady na následnou úpravu koleje, ale i ztrátu tržeb.



Architekti jeli do šroubárny zvláštním vlakem

Představitelé České komory architektů jeli na konci června na konferenci do prostor bývalého objektu šroubárny v Libčicích stylově vlakem Českých drah. Zvláštní komerční spoj, který tvořila lokomotiva 749.121 Bardotka a dva vagony řady Bdmteeo, vyrazil 24. června v podvečer ze stanice Praha Masarykovo nádraží a zamířil do nedalekých Libčic nad Vltavou. Příchozí po příjezdu dostali uvítací drink. Celým večerem komory architektů provázela moderátorka oblečená v uniformě ČD. Souprava se zpět do Prahy vydala v pozdních večerních hodinách.



Na koleje vyjel čtvrtý Stadler

Do pravidelného provozu byla 20. července uvedena v pořadí již čtvrtá motorová jednotka řady 646 od firmy Stadler. Je to další z dvanáctikusové série, odkoupené Českými drahami od německé společnosti DB Regio pro zajištění veřejné regionální dopravy v Olomouckém kraji. Motorová jednotka je prozatím nasazena na trase Javorník ve Slezsku – Hanušovice – Šumperk s tím, že během odpolední špičky je nasazena na dva páry vlaků mezi Šumperkem a Hanušovicemi. Poslední večerní spoj ze Šumperku směřuje opět až do Javorníku ve Slezsku, kde je jednotka depnována do ranních hodin. Cestující přijali nasazení vozidla velmi pozitivně, a to především pro nekomplikovaný nástup, pohodlné sedačky, včetně vybavení klimatizací a vakuovou toaletou. Po modernizaci všech dvanácti zakoupených Stadlerů se pro oblast Jesenicka a Šumperska počítá s dalšími pěti vozidly, která již budou vybavená wi-fi a uchytným systémem pro přepravu až osmi jízdnicích kol.



Salonek má nový mobiliář

Čerstvě zrestaurovaný mobiliář nově zdobí Císařský salonek ve výpravní budově mariánskolázeňského nádraží. O citlivou opravu se postaraly České dráhy. Mezi prvními, kdo vyzkoušel nový nábytek, byla delegace Krajského úřadu Karlovarského kraje v čele s hejtmánem Petrem Kubísem a náměstkem hejtmána Martinem Hurajčíkem, managementem ČD s generálním ředitelem a předsedou představenstva ČD Václavem Nebeským a náměstkem pro obchod Jiřím Ješetou. Nechybělo vedení lázní v čele s generálním ředitelem Karlem Kalivodou. V první polovině července tu probírali společně obchodní a technické aktivity. Aby byl mobiliář kompletní, rozhodlo se také o opravě rozkládacího secesního dubového stolu a čtyř židlí a souboru obrazů.



DPOV pokračuje se zástavbou wi-fi do vozů ČD

Dceřiná společnost Českých drah DPOV zabezpečuje u další série vozidel ČD montáž technologie wi-fi. V červenci začaly práce na čtrnácti rychlíkových vozech druhé vozové třídy řady Bdttee276 v brněnském Středisku údržby Horní Heršpice (OCÚ ČD Východ). Na rozdíl od šesti plzeňských vagonů, osazených touto technologií v roce 2019, se nyní jedná o provedení v dálkové verzi s možností příjmu od více operátorů. Další montáže čeká ještě dvanáct vozů první třídy řady Aee145 rovněž v Heršpicích, a navíc se v Děčíně aplikace wi-fi dočká šest „jedniček“ řady Aee152. Tyto práce provedou technici z Provozního střediska oprav DPOV v Nymburce. Vybavení dostává i šest motorových vozů řady 842 z Valašského Meziříčí. Dokončení celé sady se předpokládá do konce září letošního roku.



Reklamní spot „Punkva“ sklízí úspěch

Nová kampaň ČD s hercem Ivanem Trojanem v roli punkera, která od června láká cestující za zábavou i do přírody s aplikací Vlakem na výlet, sklízí úspěchy. Na začátku července 2020 byla reklama otestována ve srovnání s ostatními novými a nejsilněji nasazovanými televizními spoty. Úspěch sklídila hned v několika kritériích. Známost videa dosáhla 60%, což představuje vysoce nadprůměrnou hodnotu všech spotů vůbec (průměr je 44%). Znamená to tedy, že si diváci reklamy všimli a zapamatovali si ji mezi všemi ostatními reklamami. Líbivost testovaného spotu ČD si vydobyla dobrou známku 6,2 na stupnici 1 až 10. Hodnota je to tak lepší než dlouhodobý průměr všech reklam a je známo, že líbivá reklama prodává více. Podle výsledků výzkumu společnosti Sujet-Focus se jedná o úspěšný, nápadný a originální TV spot, který diváky zaujal.



V Havířově fungují nové odbavovací prostory

Začátkem července začaly ve stanici Havířov sloužit nové odbavovací prostory pro cestující. Původní odbavovací hala, vystavená v bruselském stylu, je nyní prázdná a po rekonstrukci bude sloužit pro volnočasové aktivity a sport. Využívat tak zatím lze pouze vedlejší provozně administrativní výpravní budovu. Nové odbavovací prostory vznikly vybouráním stávajících konstrukcí, díky čemuž se výrazně zvětšily a nepůsobí tak stísněně. Zákazníci Českých drah mají k dispozici nové osobní pokladny, kde zaměstnanci ostravského Zákaznického personálu ČD nabízí veškerý sortiment tuzemských i zahraničních jízdenek. Současně byl zřízen provizorní přístup na jednotlivá nástupiště.



Do Hustopečí se pojede elektricky přímo z Brna

Přímé vlakové spoje ČD z Hustopečí u Brna do jihomoravské metropole budou představovat nejvýraznější změnu v regionálních jízdních řádech, které začnou platit od poloviny prosince. Na sedmikilometrové trase mezi Šakvicemi a Hustopečemi u Brna intenzivně pokračuje modernizace a elektrizace trati, která má být hotová do konce roku. Rekonstrukce se dočká i nástupiště v obou stanicích a elektrické vlaky budou po nové trati jezdit rychlostí až 85 km/h. Momentálně se staví stožáry trakčního vedení a pokládají se bezстыkové koleje. Samotná stavba začala loni v září. V jedné části byl nalezen soubor kompletně zachovaných kosterních pozůstatků včetně šperků z doby bronzové. Archeologové vzácné pozůstatky vyzdvihli, aby práce mohly pokračovat. Obnovené přímé spojení mezi oběma jihomoravskými městy poskytne nové možnosti nejen při cestování za prací či do škol. A to vše bez zbytečného přestupování v Šakvicích. Cesta z Hustopečí do Brna potrvá podle návrhu jízdního řádu devětadvacet minut.



ČD ukázaly modernizovaný vůz Bdmtee pro Pardubicko

České dráhy představily 3. července prototyp sériového provedení modernizovaného vozu Bdmtee, o kterém jsme podrobně informovali v Železničáři číslo 7. Slavnostní prezentace se zúčastnili hejtman Pardubického kraje Martin Netolický se svým náměstkem pro dopravu Michalem Kortyšem a také náměstek generálního ředitele Českých drah pro obchod Jiří Jeřeta. Jak zdůraznil hejtman Netolický, modernizovaný vůz je výsledkem desetileté smlouvy mezi krajem a Českými drahami, kde Pardubičtí požadovali významné zlepšení komfortu železničních vozidel. „Doba se mění a cestující mají oprávněné požadavky jak na pohodlné sedačky, tak na možnost připojení notebooků, mobilních telefonů či wi-fi připojení,“ řekl hejtman. Michal Kortyš zdůraznil nejen nadstandardní spolupráci s ČD, ale i spokojenost s akceptací řady připomínek kraje směřujících k vylepšení interiéru. Modernizované vozy budou běžně jezdit ve třívozových soupravách typu push-pull především na krajské páteřní trase z České Třebové přes Pardubice do Přelouče a dále až do středoeckého Kolína.





Drážní budoucnost je v unifikaci a spolupráci

Do představenstva společnosti byl zkušený manažer Českých drah Jiří Jeřeta zvolen v květnu. Na starosti má především obchodní záležitosti u osobní dopravy, tedy oblast, které se věnuje už řadu let. Hovořil o uzavírání smluv s objednateli anebo dalších soutěžích na krajské či celostátní výkony. Vysvětlil zároveň, proč je národní dopravce pro objednatele nejlepším partnerem. Zmínil se i o pokračující obnově vozidlového parku ČD.

Petr Slonek, Josef Holec | Foto: Michal Málek

Jaký je stav regionální dopravy po omezení vyvolaném koronavirovou krizí?

Regionální doprava byla obnovena prakticky v plném rozsahu. Výjimkou je pouze Plzeňský kraj, kde došlo k redukci tří procent výkonů, a to od první změny jízdního řádu 2020, tedy od poloviny června. Dále nejsou vedeny vybrané okrajové spoje v některých krajích, například v Jihomoravském kraji.

Jaké jsou vaše zkušenosti z loňského jednání s kraji při uzavírání smluv?

Asi největší zkušeností je výrazně rozdílný přístup k dopravní obslužnosti u kaž-

dého objednatele, tedy zákazníka ČD. Prakticky žádný kraj, ale ani MD ČR nemají stejné či alespoň většinově obdobné priority a požadavky na zajištění dopravní obslužnosti. Dnes máme zhruba 15 objednatelů, 45 smluv a 95 finančních modelů. Pro někoho jsou v kontraktu důležitéjší vlaky a jejich technické vybavení, pro jiného dopravní modely nebo tarify, jinde zase služby pro zákazníky nebo provázanost vlaků na ostatní druhy dopravy v rámci integrovaného systému. Téměř všude je pak důležitá nízká cena, ale naštěstí většina objednatelů už ví, že neméně důležitá je i kvalita služby, a tu nelze zajistit bez nových nebo alespoň modernizovaných vozidel. Jejich pořízení

a zhodnocení si obvykle vyžaduje investice v řádu miliard korun a ty se logicky odrážejí v ceně dopravního výkonu. Finančně by pomohlo národní financování, neboť objednatelé na nové vlaky nemají dostatek prostředků. Nové vlaky s sebou přinášejí vyšší kvalitu i bezpečnost a zvyšuje se tím atraktivita a využití železnice.

Významná diverzifikace bohužel vedla ke zdražení celého systému, k jeho větší nepřehlednosti, vyšší administrativě, menší atraktivitě pro cestujícího a k větším potížím v běžném provozu. Například ztráty přípoju, souběžná náhradní doprava při výlukách, problémy s platností tarifů a vůbec odbovením cestujících. Jsme přesvědčení, že by se pro další období měl

základ a standardy smluv sjednotit a měla by se nastavit závazná pravidla a parametry pro spolupráci mezi dopravci, jejichž přístupy k řešení problémů jsou regionálně velmi rozdílné. Nicméně efektivní smysluplná budoucnost je podle mě jediná ve spolupráci a ve větší řízené unifikaci, která s sebou nese úspory. Ideálně navrhuje nastavit stejná pravidla pro základní standard kvality, minimální požadavky na vozidla, změny výkonů, reportingu plnění apod.

Můžete být přesnější?

Myšleno je to tak, že navrhuje, aby byly nastaveny určité standardy a parametry jednotné pro všechny závazkové smlouvy. Mělo by jít nejen o parametry smluvní, reportingové, kvalitativní a podobně, ale také o parametry, které přispívají například k unifikaci vozidel. A to tak, že se jako standard nastaví vybrané typy vozidel, co se týká jejich rychlosti, výkonu, počtu míst a dalších základních technických parametrů, tedy minimálních tvrdých technických požadavků. Ty budou případně objednateli doplňovány o již rozdílné měkké prvky typu výbavy interiéru nebo barevného provedení. Také bychom považovali za přínosné v celé regionální dopravě v ČR stanovit jako standard brutto režim a nastavit například minimální velikosti provozních souborů. To znamená nastavit určitá pravidla pro jejich velikost, aby nedocházelo k dalšímu rozpadu regionální síťovosti tak, jak se například aktuálně děje v Královéhradeckém kraji, kde objednatel dva současné provozní soubory nově poptává v pěti menších provozních souborech.

Ve kterých krajích a které linky dálkové dopravy se budou v nejbližší době soutěžit?

V současné době zpracováváme téměř dvacet nabídek pro regionální objednatele a Ministerstvo dopravy ČR. Stát poptává nabídky na linky R 14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem a R 27 Olomouc – Opava. Naše vlaky by měly na základě nových kontraktů vyjet již v prosinci letošního roku. Současně ministerstvo hledá dopravce pro tři linky, které budou ukončeny podle stávajících smluv s ČD v prosinci 2021. Jde o linky R 23 Kolín – Ústí nad Labem, R 9 z Prahy do Brna přes Havlíčkův Brod a R 10 z Prahy do Hradce Králové a dále do Trutnova.

V regionální dopravě jsme například Olomouckému kraji podali nabídku na zajištění vozby elektrických vlaků v celém regionu. Nyní jednáme o ceně a dalších aspektech. Máme také připravené nabídky pro Plzeňský kraj, který v nabídkových řízeních soutěží dopravce pro oblast Plzeňsko a oblast Jihozápad. Druhá jmenovaná je ještě rozdělena do souborů Pošumaví a Český les. Dále jsme podali nabídky na pět provozních souborů pro Královéhradecký kraj, kde smlouva s ČD končí v prosinci roku 2021. V neposlední řadě jsme byli vyzváni Libereckým krajem k podání nabídek na linky L 2 Liberec – Česká Lípa – Děčín a L 4 Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk. Také na nich pracujeme a je naším cílem výkony obhájit.

Co mohou ČD nabídnout navíc oproti konkurenci?

Nabízíme pořízení a provoz úplně nových vlaků, tedy dlouhodobě nejmodernější řešení nejvyšší kvality a bezpečnosti.

Máme silnou finanční pozici, díky které jsme schopni v nejbližších letech investovat desítky miliard korun do nákupu nových vozidel, případně do modernizací stávajících vozidel. Jsme silná, stabilní firma s dobrým ratingem a finanční jistotou. Poskytujeme kvalitní a spolehlivé služby prostřednictvím nejlépe kvalifikovaných zaměstnanců. Pečlivě nasloucháme požadavkům našich zákazníků, jsme inovativní. Umíme nabídnout řešení na téměř každou poptávku. A nesmím zapomenout, že máme na palubě našich vlaků nejlepší catering, třeba točené pivo a skvělou svíčkovou či řízek.

Také máme vybudované silné údržbové zázemí po celé zemi včetně zázemí pro zbrojení vozidel a jejich sanaci. Jde například o doplňování vody, čištění toalet či dodávku energií. Vybudovali jsme i kvalitní odbavovací systém, který je napojený na všechny mezinárodní systémy a na regionální integrované systémy. Disponujeme vysokým počtem stálých zákazníků, silným věrnostním programem, pestrou komunikací a celou řadou dalších důležitých funkčních celků, jako jsou například Call centrum nebo ČD Dispečinky. Můžeme tedy na základě jednoznačných výhod, zkušeností a zázemí cestujícím garantovat kvalitní spolehlivé služby.

Uvažuje se o expanzi do zahraničí podobně jako ČD Cargo?

České dráhy vlastní licenci na provoz osobní dopravy na území Slovenska a pořízují si ji také pro další sousední země. Zaujímáme se o výkony, na které zahraniční objednatelé hledají dopravce. Aktuálně například o linku Bratislava – Komárno. Naší hlavní prioritou je ale zajištění špičkové moderní drážní dopravní obslužnosti v ČR a v mezinárodní dopravě pak do významných měst hlavně v sousedních zemích.

Jakou další techniku se ČD chystají nakoupit?

Aktuálně hledáme dodavatele motorových jednotek pro cca 120 osob (DMU120 – pozn. red.) a elektrických jednotek pro cca 230 cestujících (EMU 240 – pozn. red.). Motorové jednotky budou dvouvozové a elektrické ve třívozové variantě. Jsou to vozidla pro regionální dopravu, případně pro meziregionální rychlíkovou dopravu. Současně jsme zahájili

tržní konzultace, kterými zjišťujeme situaci

na trhu v oblasti malých motorových vozů pro 70 cestujících (DMU 70 – pozn. red.) Ty by měly do budoucna nahradit stávající motorové vozy řady 810 a částečně i řady 814, jichž v součtu (810 + 814) provozujeme více než 400. Motorové vozy pro 120 cestujících plánujeme nakoupit ve větším počtu až 160 kusů jako náhradu na výkony, které nyní zajišťujeme staršími motorovými vozy řad 842, 843, 854 nebo 814.

V elektrické trakci už máme smlouvu na nákup elektrických dvouvozových jednotek (EMU 160 – pozn. red.) a k nim plánujeme přidat třívozové jednotky pro cca 230 cestujících, o které je velký zájem například v krajích Olomouckém, Moravskoslezském nebo Středočeském. Také jsme vyhlásili předběžnou tržní konzultaci na nákup elektrických dvoupatrových příměstských jednotek (EMU 400 – pozn. red.), jichž budeme do budoucna potřebovat desítky kusů. Ty budou nejprve doplněním a postupně přirozenou náhradou stávajících jednotek řady 471, jichž provozujeme 83. Jednotky ř. 471 ale nemají ani ETCS, ani je nelze

Navrhujeme, aby byly nastaveny určité standardy a parametry jednotné pro všechny závazkové smlouvy. Mělo by jít nejen o parametry smluvní, reportingové, kvalitativní, ale také o parametry, které přispívají k unifikaci vozidel.



provozovat na střídavou trakci, která už se blíží ku Praze a okolí. Už nyní jsou CityElefanti ve druhé polovině své životnosti a plánujeme je postupně mezi lety 2030 až 2040 odstavovat z provozu.

Jak jste na tom v případě dálkové dopravy?

V dálkové dopravě plánujeme nakoupit kvalitní osobní vozy typu railjet (ČD Comfort). Padesátka jich je již ve výrobě, respektive některé i na okruhu na testování. Zakázka na dalších obdobných 180 kusů včetně řídicích vozů a bistrovozů je v běhu a do budoucna plánujeme nakoupit další stovky těchto vozů. Řazeny budou v soupravách po pěti, sedmi nebo devíti vozidlech, vždy podle konkrétních linek. Pořídíme vratné tlakověsné soupravy té nejvyšší kvality fungující spolu s lokomotivami na 200 km/h, a částečně i na 230 km/h. Nákup nových lokomotiv jsme již také zahájili. Do doby nákupu těchto lokomotiv plánujeme dočasně pronajmout stroje na 200 km/h, které nám pomohou vykrýt propad v počtu lokomotiv a nabídnout zákazníkům nové výkony. Propad nás čeká v příštím roce, kdy budeme muset začít například odstavovat na montáž ETCS první stroje starší generace, které ale ještě mají potenciál delší služby. Jde například o elektrické lokomotivy řady 362.

V neposlední řadě plánujeme nakoupit pro segment dálkové, a případně i regionální dopravy elektrické jednotky. Uvažujeme rovněž o nákupu jednotek s bateriemi. Současně se zabýváme projekty, které by bylo vhodné zajistit hybridními vozidly, bezemisními. V této oblasti chceme být lídrem na dopravním trhu. Bohužel náklady na pořízení a provoz těchto vozidel jsou zatím nad možnosti objednatelů a bez významnější státní podpory bezemisních vozidel nebude významnější zavádění těchto provozů možné. Mohou však významně přispět ke snížení uhlíkové stopy produkovanou dopravou, což je jedním z prioritních cílů Evropy i ČR.

Nedávno úsek obchodu doznal změn v organizační struktuře. Z Regionálních obchodních center (ROC) se staly odbory. Co má tato změna přinést?

Jedná se o zavedení přímého řízení ROC z pozice náměstka pro obchod. Změna má přinést především zvýšení statusu a kompetencí regionálních obchodních ředitelů, kteří jsou nyní plnohodnotnou součástí generálního ředitelství na pozici jmenovaných nebo pověřených ředitelů odborů. Současně je nastavená přímá komunikační linka mezi obchodním náměstkem a obchodním ředitelem v regionu za stále trvajícím podporou ředitele regionální dopravy, jehož role je situována především do podpory metodické, obchodní, strategické a odborné.

Už jste byl letos někde na výletě vlakem?

Ano, mnohokrát. Vlakem cestuji pravidelně. Například z Tábora do Bechyně, ale jel jsem i do Olomouce nebo na jižní Moravu. Rád bych pozval všechny čtenáře na výlet vlakem, který nejspíše najdou v naší aplikaci Vlakem na výlet. Ta je velmi oblíbená a usnadňuje práci při plánování výletu vlakem, neboť stačí jednoduše zadat zájmovou oblast a typ výletu. Naše aplikace nabízí celou řadu možností, kam se vlakem na výlet, ať už třeba s kolem anebo rodinou, vypravit. A je jedno, zda to bude za dobrým jídlem, poznáním či zábavou. Vlakem ČD lze vyrazit prakticky kdykoliv a kamkoliv, užít si cestu, užít si léto. Přeji i vám všem šťastnou cestu! ◉



Knihovna Českých drah pokračuje s digitalizací

Někdejší Ústřední technická knihovna dopravy, dnes Knihovna ČD, je svým způsobem unikátní a v republice nemá obdoby. Věnuje se odborníkům i veřejnosti. Část z více než sto dvaceti tisíc knih, časopisů, jízdních řádů, map nebo předpisů navíc čeká postupná a složitá digitalizace, která je nyní už v plném proudu. Jde ale o práci na řadu desetiletí. Momentálně je knihovna kvůli čerpání dovolených uzavřená a opět se otevře 1. září.

Martin Harák | Foto: autor

Kralupská knihovna, která se nachází jen pár metrů od tamního nádraží, začala znovu fungovat 5. května, nicméně platila tehdy hygienická preventivní opatření kvůli pandemii. Do knihovny mohli návštěvníci vstoupit jen v rouškách a s gumovými rukavicemi na ruce, musely se také dodržovat rozestupy ve studovně. A navíc se vrácené knihy nechávaly dva dny ve speciální karanténě. To vše snad už je minulostí. Jak říká jeden ze dvou knihovníků Martin Navrátil, většina restrikcí byla, na rozdíl



od řady krajských knihoven, zrušena. „Pochopitelně nemohu předjímat, jaká nastane situace po prázdninách, kdy 1. září opět knihovnu otevřeme. Nyní máme ale pro veřejnost zavřeno a věnujeme se s kolegyní Rubkovou nezbytným knihovnickým činnostem,“ říká Navrátil.

Digitalizují se hlavně staré tisky

Kralupští knihovníci digitalizují především historicky nejstarší svazky. Důvodem je nejen jejich elektronická záloha, ale také jejich zachování i pro další generace. Řada tisků z 19. a začátku 20. století je oblíbená, a vzhledem k značnému opotřebení u řady publikací, kde trpí nejen papír, ale i hřbety knih, které se vylamují, je digitalizace jedinou záchranou. Díky tomu se pak kniha může dostat mezi více zájemců, byť v elektronické podobě při prezenčním studiu ve studovně. „Nežádánější tituly jsou nejen starší jízdní řády, které máme již z asi třiceti procent v digitální podobě, ale také výroční zprávy drážních společností a ústřední listy železnice a paroplavby, takzvané Centralblatly a Verordnungsblatly. Tyto svazky jdou doslova na dračku a jejich půjčování musíme korigovat. Proto tyto knihy digitalizace vlastně pomáhá zachránit,“ dodává Navrátil. Podle něj tyto nejstarší tisky mají dnes již velmi křehký papír, který se pod rukou často rozpadá, a také v řadě případů více než 2 500 stran, což spolu s poškozenou vazbou znemožňuje manipulaci. „Knihy starší padesáti let se ani dříve domů nepůjčovaly, stále více se diskutuje o tom, že ty nejpoškozenější nebudeme moci půjčovat ani do studovny.“

I tak na čtenáře čekají desetitisíce hodnotných knih o dopravě, zejména železnici. Knihovníci mají vždy neuvěřitelnou radost, když se nečekaně v některém svazku objeví opravdový klenot, který potěší nejen je samotné, ale i čtenáře a badatele. Tak obrovské množství tiskovin neumožňuje detailní znalost každé knihy, a proto byli nedávno překvapeni, když se díky jednomu ze čtenářů z nenápadné knihy „vyloupla“ reprezentativní dvoudílná monografie z roku 1913 mapující detailně všechny lesní železnice v tehdejší Bukovině, včetně plánů a fotografií. „Jsme rádi, že můžeme zprostředkovat ojedinelé publikace, které se nenajdou v žádné z českých nebo zahraničních knihoven, jako jsou ucelené kolekce železničních map, počínaje druhou polovinou 19. století. Do budoucna chceme zachovat a pořizovat zajímavé publikace a knihy týkající se železnice.

Máme ještě nějaký rezervní prostor, což nás naplňuje optimismem,“ dodává Navrátil. ○

ČD pořídí až 90 elektrických lokomotiv

České dráhy vyhlásily soutěž na dodávku až 90 moderních elektrických lokomotiv pro rychlost 200 km/h a provoz v Česku a ve střední Evropě. Národní dopravce uzavře s vítězem výběrového řízení rámcový kontrakt, z něhož hned objedná v 1. etapě dodávku 40 strojů. Ty budou využívány ve vnitrostátní i mezistátní dálkové dopravě. Součástí soutěže je i zajištění desetiletého full service.



Gabriela Novotná | Ilustrace: Shutterstock/2m

Jak uvedl generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Václav Nebeský, firma soutěží dodávku moderních elektrických lokomotiv, které zajistí dlouhodobou konkurenceschopnost dopravce na středoevropském železničním trhu a nahradí dosluhující stroje ze 70. let. „Ty už nemá cenu modernizovat ani vybavovat systémem ETCS, na který v blízké době přejde naše železnice na hlavních korydorech. Nové lokomotivy vyjedou na tratě nejdříve za tři roky,“ řekl Nebeský.

„Lokomotivy budou vícesystémové, takže je můžeme bez omezení používat nejen na mezinárodních výkonech, ale především po konverzi trakčního napájení ze 3 kV na 25 kV 50 Hz, které už začalo na Slovensku a v brzké době začne také v České republice. Stroje budou z výroby vybavené vlakovou částí zabezpečovače ETCS, což řeší zavádění tohoto systému na našich tratích. Navíc je pořízení moderní techniky hospodárnější než instalovat ETCS do starých dosluhujících vozidel,“ zdůraznil Nebeský.

Tím však výčet pozitiv nekončí. „Posílíme také náš park o vozidla, která mohou naplno využít současnou i budoucí rychlost koridorů u nás a v zahraničí, tedy 160 km/h i chystaných 200 km/h. A v neposlední řadě snížíme počet lokomotivních řad, což se pozitivně projeví v nákladech na údržbu, pořizování náhradních dílů, v zaškolení personálu nebo v dostupnosti vozidel,“ vyjmenoval generální ředitel další důvody a přednosti plánovaného nákupu moderních lokomotiv.

Nové lokomotivy budou třísystemové (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC, 15 kV 16,7 Hz AC), vybavené evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS i národními systémy pro provoz v České republice, Německu, Rakousku, v Slovensku, v Maďarsku a Polsku. Jejich výkon bude nejméně 6 000 kW, což umožní dopravit zhruba desetivagonový rychlík o hmotnosti až 450 tun na stoupání 6 promile stálou rychlostí 200 km/h. Elektrodynamická brzda umožní fungovat v režimu rekuperace. To znamená, že při brzdění vyrábí elektřinu, kterou vrátí do elektrické sítě, a snižuje tak energetickou náročnost drážní dopravy a zvyšuje její pozitivní dopady při ochraně životního

prostředí. Řídicí systém umožní komunikaci více lokomotiv a lokomotiv s řídicími vozy navzájem tak, aby mohly být využívány i u souprav typu push-pull.

Dodání i full service

České dráhy poprvé poptávají s pořízením moderních vozidel také zajištění full service od dodavatele. Postupují tak i jiné velké železnice a dopravci v zahraničí. „V případě těchto moderních interoperabilních lokomotiv má pro nás full service řadu nepopíratelných výhod. Především je to velmi vysoká dostupnost náhradních dílů a rychlé odstranění závad, které se mohou při intenzivním provozu vyskytnout. Přitom chceme, aby byl full service zajištěn v souladu se současnými trendy v našich provozech a našimi zaměstnanci. Tím zajistíme vysoký profesní růst a perspektivní zaměstnání pro desítky techniků v Oblastních centrech údržby a zároveň dobré využití našich provozů,“ řekl náměstek pro provoz a člen představenstva Českých drah Michal Kraus. Vítěz soutěže tak bude zajišťovat pro České dráhy také údržbu na dobu 10 let s opcí na další pětileté období.

České dráhy mají v současnosti celkem 294 elektrických lokomotiv sedmnácti různých typů. U stejnosměrných a střídavých lokomotiv je průměrný věk 35 až 42 let. V expresní dopravě intenzivně využívané řady 150.2 a 151 byly vyrobeny v roce 1978 a střídavé lokomotivy řady 242 byly vyráběny od roku 1975. ○

Soutěž Železničáře



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

Otázka na měsíc srpen zní:

Který architekt navrhl podobu stanice Nymburk hl. n.?

Své odpovědi nám zasílejte do **31. srpna** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář srpen“. Tentokrát se hraje o publikaci 150 let železnice v Nymburce od Jana Řehounka.

Správná odpověď z č. 7: JLV získala ocenění MIC (Most Innovative Caterer 2013) za projekt On-line bistro v SC Pendolino. Knihu Gastronomie na kolejích získává Jana Hobzová, Třebíč.



Opatření proti nehodám: nová aplikace

ČD se po nedávných nehodách zaměří na další zkvalitnění výcviku, průběžný trénink a na zvýšení četnosti kontrol výkonu povolání strojvedoucích. ČD také představily novou mobilní aplikaci, která pomůže strojvedoucím na tratích s nejnižším stupněm zabezpečení provozovaným podle předpisu D3 Správy železnic. Řešení funguje na bázi sdílení aktuální polohy. Aplikace v tabletech strojvedoucích může zabránit případným nehodám.

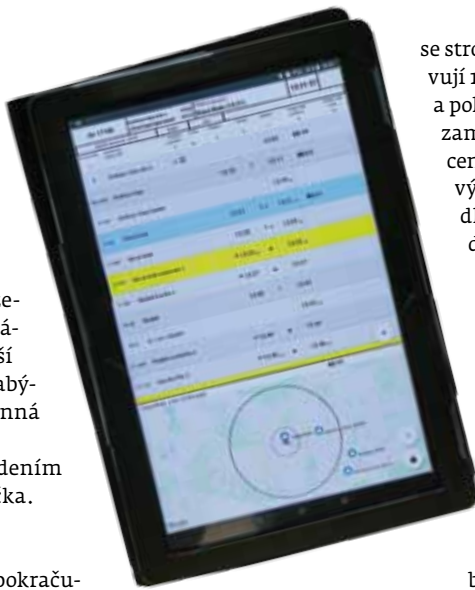
Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Bezprostředně po mimořádných událostech jednali o jejich příčinách členové představenstev ČD a ČD Cargo. I přes systém bezpečnostních nařízeních přijaly nejvyšší orgány obou dopravců další opatření. Situaci se zabývala také šestnáctičlenná komise k bezpečnosti na železnicích pod vedením ministra Karla Havlíčka.

Příčiny se šetří

Vyšetřování událostí pokračuje, nicméně již nyní lze konstatovat, že na vině nebyl ani nedostatečný odpočinek strojvedoucích, ani jejich nezkušenost. „Kolega, který při srážce u Českého Brodu přišel o život, byl náš dlouholetý a zkušený zaměstnanec. Je mi velice líto jeho tragické smrti,“ uvedl generální ředitel ČD Václav Nebeský.

Skupina ČD připravuje strojvedoucí systematicky a jejich výcvik je delší než 12 týdnů stanovených vyhláškou. Nezřídka



se strojvedoucí připravují 16 i více týdnů, a pokud ani poté není zaměstnanec stoprocentně připravený, výcvik mu je prodloužen. Strojvedoucí pak procházejí pravidelnými školeními i v průběhu výkonu svého povolání. Všechna vozidla jsou vybavená registračním rychloměrem, který sleduje průběh jízdy. Nejméně

dvakrát do roka vykoná s každým strojvedoucím jízdu kontrolor vozby nebo jiný kontrolní pracovník ČD. Všichni strojvedoucí se musí průběžně během roku školit formou on-line a navíc dvakrát ročně vykonají pětihodinovou výuku v učebně. Do povinného školení firma začlenila i výcvik na trenažeru jednou za rok.

„Zaměříme se na další zkvalitnění výcviku, průběžného tréninku a zvýšení četnosti kontrol výkonu strojvedoucích.

Těch jsme už loni provedli o 25 % více než v roce 2018. Příčiny událostí budou po vyšetření součástí povinného školení a připravíme speciální blok tréninku na simulátorech v Praze a v České Třebové zaměřený na reakční schopnosti při mimořádnostech,“ popsal opatření Nebeský.

ČD také představily vlastní aplikaci pro doplňkové zabezpečení lokálních tratí provozovaných podle předpisu D3. Funguje na principu sdílení dat o poloze z navigačních satelitů (GPS), bude součástí tabletů, kde má každý strojvedoucí všechny pokyny pro danou trasu. V případě, že vlak dojedne do stanice, kde se vlaky křížují, a strojvedoucí se má hlásit dispečerovi, aplikace ho na tuto povinnost upozorní. Pokud se přesto stane, že strojvedoucí vyjede na trať a v protisměru pojedou jiný vlak, aplikace oběma strojvedoucím zobrazí pohyb blížících se souprav a zároveň je zvukově upozorní na nebezpečí střetu. S vývojem aplikace ČD začaly ihned po nehodě v Perninku, což je jedno z míst, kde není zabezpečovací zařízení. Pilotní provoz začne na tratích Karlovy Vary – Potůčky, Choceň – Litomyšl a Domažlice – Tachov. Do konce prázdnin by aplikaci měli mít všichni strojvedoucí na tratích se zjednoteným řízením dopravy D3. ○

Drážní úřad informuje

Rekordní statistika

Počet železničních dopravců je v České republice historicky nejvyšší. K 30. červnu letošního roku jsme jich evidovali 121. S rostoucím provozem, který v převážné většině stále náleží Českým drahám, ruku v ruce roste i poptávka po strojvedoucích. Zatímco v roce 2014 jsme jich evidovali 7 392, koncem roku 2019 to už bylo 9 995. Během prvního pololetí přibýlo dalších 269 strojvedoucích. Zajímavostí je, že i přes rekordní počet strojvedoucích nemají někteří dopravci plně stavy. Profese nám také stárne, což dokazuje i průměrný věk strojvedoucích. Ten je v současnosti 49,3 let.

Bezpečnostní audity

V souvislosti se zvýšeným počtem mimořádných událostí posledních dní, které měly tragické následky, uskutečnime v následujících týdnech audity. Ty budou u vybraných dopravců zaměřené na systém bezpečnosti, odpovědnost vedoucích zaměstnanců, kontrolní činnosti se zaměřením na strojvedoucí, činnosti týkající se zvláštní odborné způsobilosti dopravců, vydávání doplňkových osvědčení a podobně. Dále se naši zástupci účastní krizového štábu při ministerstvu dopravy, který má za cíl projednat kroky vedoucí k omezení počtu chyb způsobených lidským faktorem.





ČD představily RegioMouse pro Moravskoslezský kraj

Vybrané motorové a přívesné vozy řad 810 a 012 (BDtax⁷⁸²) se v současnosti přestavují podle zadání Moravskoslezského kraje ve veselském závodě dceřiné společnosti Českých drah DPOV Přerov. První prototypovou soupravu zástupci firmy představili 2. července přímo v závodě ve Veselí nad Moravou představitelům Moravskoslezského kraje i odborné veřejnosti. Na konci července se uskutečnila prezentace těchto vozů ve Zkušebním centru VUZ ve Velimi.



Generální ředitel ČD Václav Nebeský s náměstkem hejtmana Moravskoslezského kraje Jakubem Unuckou si v závodě ve Veselí nad Moravou osobně vozidlo vyzkoušeli.



Martin Harák | Foto: archiv ČD

Motorový vůz, nově označený řadou 811, je nadstandardně vybaven například celovozovou klimatizací, přívesný vůz má podobně jako motorový k dispozici například wi-fi či vylepšené sedačky. Celkově bude modernizováno čtrnáct motorových a deset přípojných vozů.

O modernizaci starších motorových souprav ČD nazývaných RegioMouse se začalo mluvit v roce 2018, kdy se na se-

verní Moravě rozhodli jít úspornější cestou do doby, než si pořídí zcela nové vlaky. Hlavním požadavkem byly nové pohodlnější sedačky s větší roztečí pro cestující se stylizovanými čalouněnými potahy a také polospuštěcí okna se zámkem na čtyřhran. „Neméně důležitou žádostí bylo dosazení jak klimatizační jednotky pro strojvedoucího, tak i celovozové pro cestující v motorovém vozu. Přívesné vozy po dohodě zůstanou větrané pouze okny,“ vysvětluje projektový manažer ve-

selského DPOV Josef Těthal. Vagony zůstávají zvenku na první pohled stejné, uvnitř je však řada vylepšení. Jedním z nich je nainstalovaný informační systém pomocí vnitřních a vnějších panelů včetně tlačítek pro zastávky na znamení. Pro zákazníky je k dispozici akustické hlášení zastávek a motorové i přívesné vozy jsou vybavené technologií wi-fi včetně zásuvek na USB. Řada lidí ocení v přívesných vozech i nové stojany na jízdní kola.

Kompletní demontáž vozů

Po převzetí vozidel se nejprve musely vyvázat podvozky, demontovat veškeré komponenty na spodku vozidla, kde zůstalo jen potrubí pro rozvod vzduchu. Rozebrán byl celý interiér vozidla, tedy jak sedačky, police, stolky, tak i koše nebo stropní díly. Demontovány byly rovněž toalety, které zůstávají v původním provedení. „Z vozidel jsme odstranili veškerou kabeláž včetně rozvaděčů a elektrodílů a až poté byly spodky vozidel dokonale omyty a ošetřeny. Další etapou byly svářečské práce. V první fázi jsme opravili zkorodované části vozidla, a druhá zahrnovala přivaření veškerých nových návrků pro uchycení nových součástí,“ dodává Těthal.

Následoval nástřik spodku vozidla vodou ředitelnou barvou a po umístění kabelů se namontoval nový vznětový motor TEDOM. Po nalakování vozidel do korporátních barev Českých drah s logy Moravskoslezského kraje montéři začali s kompletací interiéru a dosazením klimatizace. Poté elektromechanici zapojili veškeré komponenty, motor, rozvaděč, pulty, informační systém či zásuvky. „Ve srovnání se standardní modernizací motorových vozů řady 810, která běží od roku 2011, se u řady 811 jedná o daleko vyšší zásah do vozidla, neboť musíme kompletně vyměnit kabeláž, vozovou síť na 24 V, pult strojvedoucího, a hlavně je všude větší množství elektroniky,“ vysvětluje šéf veselského Střediska oprav DPOV Zdeněk Studnička.

Montáž obou vozidel skončila na konci června a po závěrečném kontrolním dnu na začátku července byla souprava odvezena na plánované zkoušky do Zkušebního centra VUZ ve Velimi. Hned poté budou oba vozy nově označené řadou 811, respektive 012 v případě přívesného vozu, předány do zkušebního provozu s cestujícími v Moravskoslezském kraji. Nasazovány budou primárně ze Studénky do Veřovic a ze Suchdola nad Odrou do Budišova nad Budišovkou. O něco později se také objeví na trase z Opavy přes Krnov a Bruntál do Rýmařova. ○

Nadace si spolupráci s ČD pochvaluje

Nadace Okřídlené kolo (NOK) letos slaví 16. narozeniny. A za tu dobu se díky instituci, která pomáhá při záchraně železničních památek, podařilo zdárně dokončit několik velkých projektů. Jmenujme například rekonstrukci parního motorového vozu M 124.001 nebo parní lokomotivy 464.202, 314.303. České dráhy jsou od začátku jejím důležitým partnerem. Nyní například chystají odprodej historické techniky Národnímu technickému muzeu.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Spolupráce skupiny ČD s nadací Okřídlené kolo je klíčová zejména v oblasti oprav historických kolejových vozidel i oblasti společné podpory nostalgických jízd a podpory rozvoje regionálního muzejnictví nebo regionálních dnů železnice.

„ČD jsou jedním z pilířů dlouholeté spolupráce i určitou nadějí pro zachování, rozvoj a budoucnost oblasti železniční nostalgie v regionech ve všech jejích podobách,“ vyzdvihl ředitel nadace Zdeněk Vysloužil. „Věříme, že i v dalších letech dokážeme činnost s ČD a dalšími partnery v jednotlivých projektech efektivně rozvíjet a navázat tak na skvělou historii.“ Kromě ČD jsou významnými partnery i Správa železnic anebo Národní technické muzeum.

Poradenství a konzultace

Kromě pomoci při získávání peněžní podpory a finančních i nefinančních prostředků pro oblast zachování a oprav historických kolejových vozidel je v portfoliu NOK poskytování odborného poradenství, konzultací a reklamní či marketin-



gová podpora. „Zároveň chceme být nápomocní a podporovat tyto aktivity včetně možné pomoci železničních spolků, které dnes už drážní nostalgie zahrnuje. Je jí nutné ocenit a věnovat jí velkou pozornost,“ podotkl Vysloužil. Většina činností jde za Odbornou komisí NOK.

V případě projektů se NOK soustředí například na opravy historické techniky z parku Centra historických vozidel ČD či nostalgických jízd v regionech. „NOK

podporovala a poskytla odborné konzultace v záměru pro odkup 62 historických vozidel od ČD Národnímu technickému muzeu,“ uvedl ředitel. „Zde patří velký dík generálnímu řediteli ČD Václavu Nebeskému za jeho klíčovou podporu a pozornost ve finální fázi. Letos by mělo být vše dokončeno.“

Kyklop, Šíp či Komarek

Každý projekt je pro všechny zainteresované velkou výzvou. Řeší se financování i odborná podoba. „Je to u některých projektů dlouhodobá a systematická činnost doplněná kvalitní péčí všech expertů. Významným projektem byla oprava a zprovoznění unikátu, parního motorového vozu M 124.001, záchrana poslední parní lokomotivy z KFNB 314.303 a oprava vozů řad Ci a Ce, které byly určeny do soupravy s touto párou,“ vyjmenoval Vysloužil. Na doporučení a za podpory odborné komise NOK byl opraven a zprovozněn i motorový vůz M 260.001 či motorová lokomotiva T 499.002. „Rád bych zmínil podporu i renovaci salonního vozu Františka Ferdinanda d'Este anebo zprovoznění lokomotivy 464.202.“



ČD doplní elektronický rezervační systém do řady ABpee

Čestující v osobních vozech řady ABpee, které České dráhy nasazují na linky dálkové dopravy, usnadní v budoucnu jízdu elektronický rezervační systém. Menší displeje se nad sedadly objeví do dvou let. Nyní vlakové čtyři rezervovaná místa v těchto vozech označují postaru prostřednictvím lístečků.

ČD plánují systém doplnit do všech patnácti vozů. Nyní hledají zhotovitele celé zakázky. Nutné bude doplnit displeje a také řídicí jednotku včetně kabeláže. Současné podstropní police, které jsou fyzickým nosičem displejů, se měnit nebudou. Zařízení bude instalováno klasicky, na přední hrany. Řídicí jednotka pak najde své místo v rozvaděči, na představku. Data o rezervacích se do vozu načtou sama,

bezdrátově. V případě nefunkčního přenosu dat bude možné potřebné informace stáhnout z USB flash disku. Posledním, rezervním řešením však zůstane „lístečkování“.

Přibyla wi-fi

Vozy někdejší řady Bdt si odbyly velkou modernizací mezi roky 2012 a 2014 v polské firmě Pesa, kde dostaly například klimatizaci, moderní interiér, tlačítka ovládané předsvuně dveře, audiovizuální informační systém anebo elektrické zásuvky. Cílem rekonstrukce bylo zvýšení počtu vozů první třídy. Nedávno do nich navíc dopravce instaloval wi-fi.

Elektronický rezervační systém dopravce průběžně doplňuje do většiny vozidel. Při velké modernizaci interiéru je dostaly na-



příklad jednoty řady 680 Pendolino, průběžně je domontován i do vozů řad Bmz zakoupených v Rakousku.

Velkoprostorové vozy disponují 30 místy v oddílu první třídy a 40 místy v oddílu třídy druhé. Trojice míst na představku je rezervována pro kola. ČD vagonů nasazují na relace Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda – Alžbětín nebo Praha – Hradec Králové. (hol)

Noční doprava zažívá nesmělou renesanci

Luxusní lůžkové vozy na železnici oslaví brzy 150 let existence. Lůžkové vlaky zaznamenaly dobré i zlé časy od skromných počátků ve 2. polovině 19. století přes období luxusních spojů pro bohaté zákazníky po rozsáhlý systém nočních vlaků dostupných širokým společenským vrstvám ve 2. polovině 20. století až po úpadek noční dopravy na počátku 21. století. Přečkaly i nedávné zastavení mezistátní dopravy způsobené pandemií koronaviru.



Dobová reliéfy lůžkového vozu ze sbírky DB Museum Nürnberg představuje vůz z přelomu 19. a 20. století. Za pozornost stojí třínápravové podvozky. Ty měly zajistit klidnou jízdu.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, DB Museum Nürnberg, Caledonian Sleeper, ÖBB

Za zakladatele nočního cestování v komfortních lůžkových vagonech je považován Belgičan Georges Nagelmackers. V mládí se nešťastně zamiloval, a aby zapomněl, tak ho v duchu rčení se jde z očí, sejde z mysli otec vyslal na studijní cestu do Ameriky. Tam se poprvé setkal s Pullmanovými vozy pro noční cestování, které nabízely jednoduché lavičce oddělené závěsy.

Nagelmackerse tento typ vagonů zaujal a po návratu do Evropy v roce 1870 publikoval spis „Project d'Installation des Wagons-Lits sur les Chemins de Fer du Continent“ o spojení evropských států přírodními lůžkovými vozy. V dalších letech založil společnost pro provoz lůžkových vozů, z níž vzešla slavná Compagnie Internationale des Wagons-Lits – CIWL. Sám objednal první lůžkové vozy inspirované Amerikou, které ale podstatně vylepšil. Spací oddíly umístil do přepážkami pevně oddělených kupé. Pro provoz prvních přírodních lůžkových vozů musel ještě uzavřít smlouvy s železničními společnostmi.

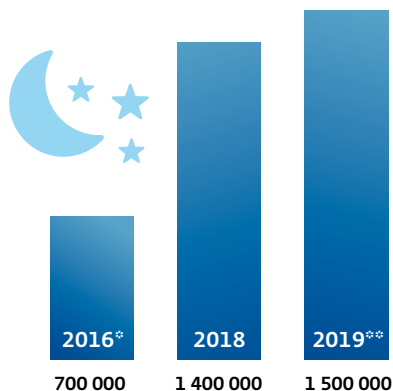
Na začátku stála společnost CIWL
Železniční síť však byla roztržena mezi mnoho různých drah. Ve Francii fungovalo až do konce 30. let 20. století a vzniku SNCF pět velkých železničních společností. V Německu se dělila podle jednotlivých zemí. Pro cestu lůžkového vagonů z Paříže do Vídně tak musel uzavřít smlouvy se šesti různými společnostmi.

V 70. letech 19. století vyjely první lůžkové kurzy napříč Evropou: Ostende – Köln, Ostende – Berlin, Paris – Wien a další se postupně přidávaly. Na konci roku 1874 už CIWL provozovala 42 speciálních lůžkových vagonů a svou působnost rozšiřovala do dalších zemí včetně Špa-

nělska nebo carského Ruska s širšími rozchody kolejí. Po roce 1880 rozšířila společnost svou aktivitu také na provoz restauračních vagonů a následně celých luxusních vlaků, ať už byly sestavené z lůžkových, nebo z luxusních salonních vozů pro denní cestování. Nejslavnějším z těchto luxusních vlaků se stal Orient express, ale Evropu jich křižovaly desítky a některé jezdily i přes území současné České republiky. Ostatně Praha byla mezi válkami jednou ze základů společnosti CIWL, odkud vypravovala své vozy.

Před začátkem 1. světové války měla CIWL prakticky monopol na provoz lůžkových a restauračních vozů na evropských železnicích a expandovala i na další kontinenty. V Evropě provozovala 1 737 vagonů, z toho bylo 842 lůžkových, 665 restauračních, 38 salonních a 192 zavazadlových. Vedle mnoha kurzů připojovaných k různým vlakům provozoval také 31 vlastních luxusních spojů.

Počet cestujících noční dopravy ÖBB



* před převzetím výkonů DB

** očekávání

Válka v letech 1914 až 1918 provoz společnosti silně narušila. Mnoho vozů bylo zabaveno pro vojenské potřeby, personál odešel na frontu a aktivity v Německu převzala nově založená společnost MITROPA. Vznikla 24. listopadu 1916. S novým konkurentem se CIWL musela v mírových dobách podělit o trh nočního cestování. Boom zažily lůžkové vozy opět mezi světovými válkami, ale toto období bylo krátké. Od podzimu 1939 byla většina linek zpřetrhána nepřátelstvím a frontovými liniemi. Lůžkové vagony zase sloužily vojákům a jejich generálům a mnohé z nich válečné běsnění nepřechaly.

Nové pořádky po 2. světové válce

Konec 2. světové války přináší nové pořádky do Evropy. Komunistické převzetí moci ve středo- a východoevropských státech znamená konec působení CIWL v této části Evropy. Provoz tam postupně přebírají nově vzniklé národní společnosti, jako jsou například naše Jídelní a lůžkové vozy (JLV). Činnost MITROPY se soustředí na ruskou okupační zónu v Německu a na nově vzniklou Německou demokratickou republiku, zatímco na západě byly její aktivity transformovány do nové firmy DSC. CIWL sice dál působila v mnoha státech západní Evropy, ale její role se postupně měnila z klasického vlastníka a provozovatele lůžkových vozů v servisní společnost, která se starala o zákazníky.

Péči o samotné vagony postupně CIWL přenechala národním železnicím, jež v roce 1971 založily pool pro provoz lůžkových vagonů a vozový park radikálně omladily společným nákupem několika typů moderních klimatizovaných vozů. Zakládajícími členy poolu, od roku 1980 používajícího označení TEN-Pool a v případě lůžkových vozů zkratku TEN s významem Trans-Euro-Night, byly železnice Rakouska, Německa, Švýcarska, Itálie, Francie, Belgie, Nizozemí, Lucemburska a Dánska. Pool disponoval 265 vagony osmi různých typů označovaných jako T2, T2S, MU, M, AB33, UH, Uf a Ub. Některé z nich měly i velmi netradiční patrové uspořádání oddílů. Zájem o služby lůžkových vozů poolu rostl. V roce 1979 přepravily přibližně 900 tisíc cestujících a v roce 1985 to bylo skoro 1,1 milionu cestujících.

Také ve východě Evropy docházelo k náhradě předválečných vozů moderními typy, kterým od 60. let 20. století dominovala jednotná konstrukce vycházející z typu UIC-Y. V socialistických zemích byla soustředěna výroba lůžkových a lehátkových vozů do východoněmeckých vagonů. Například VEB Waggonbau Gör-



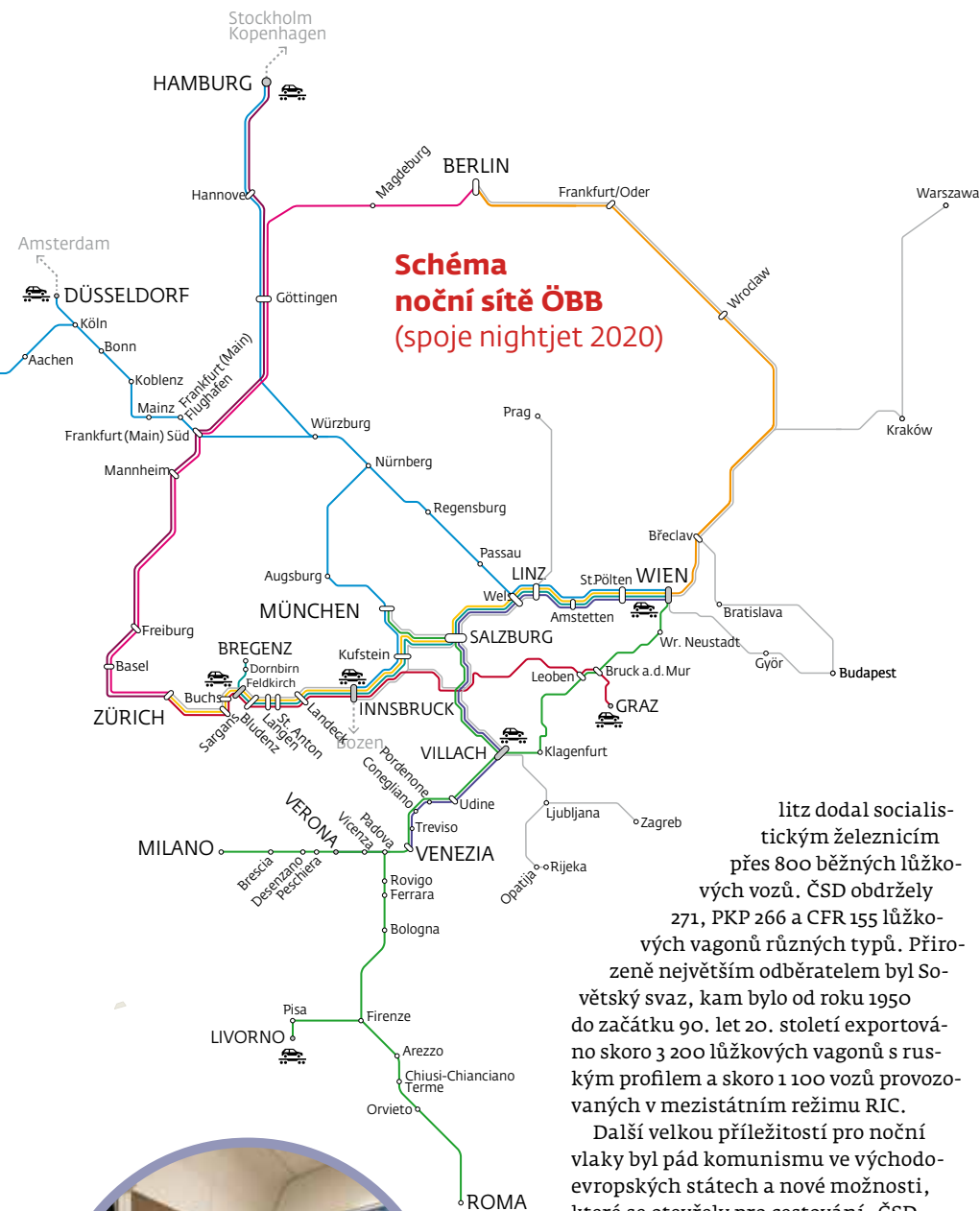


Schéma noční sítě ÖBB (spoje nightjet 2020)

litiz dodal socialistickým železnicím přes 800 běžných lůžkových vozů. ČSD obdržely 271, PKP 266 a CFR 155 lůžkových vozů různých typů. Přirozeně největším odběratelem byl Sovětský svaz, kam bylo od roku 1950 do začátku 90. let 20. století exportováno skoro 3 200 lůžkových vozů s ruským profilem a skoro 1 100 vozů provozovaných v mezistátním režimu RIC.

Další velkou příležitostí pro noční vlaky byl pád komunismu ve východoevropských státech a nové možnosti, které se otevřely pro cestování. ČSD a později ČD zavedly nové noční spoje z Bratislavy do Hamburku, z Prahy do Benátek nebo do Paříže (oba jen se-

zonního charakteru) a rozšířila se nabídka spojení do švédského Malmö. Podobný rozvoj, který ukončil až masivní nástup nízkonákladových leteckých společností ke konci 90. let minulého století, zaznamenaly i další evropské železnice.

Od hotelu na kolech k autobusům na kolejích

Příkladem může být projekt ÖBB, SBB a DB známý jako DACH Hotelzug nebo později jako CityNightLine – CNL. Tento společný podnik tří železnic objednal 54 nových patrových lůžkových vozů a desítky vagonů nabízejících restaurace na kolech a speciální sklápěcí sedačky, tzv. sleeperette, místo lehátek vznikly modernizací starších vozů. Nové vlaky zahájily provoz v roce 1995 a kolem roku 2000 přepravovaly ročně půl milionu cestujících.

Luxurní noční vlaky operované jednotkami Talgo s měnitelným rozchodem nabízely španělské RENFE se svými partnery. Ve vlacích byly luxusní i běžné zařízené oddíly, místa k sezení i vlakový restaurant a nesly přímo označení jako Trenhotel. Vlak Joan Miró spojoval Paříž s Barcelonou, Francisco de Goya Paříž s Madridem, Pau Casals Barcelonu s Curychem a Salvador Dalí Barcelonu s Milánem. Tyto hotelové vlaky ukončily svůj provoz v letech 2012 a 2013. Podobné soupravy Talgo nasazovala v letech 1994 až 2009 na své spoje InterCity Night Mnichov – Berlín a Mnichov – Hamburg také německá DB.

Německé železnice se staly po roce 2000 lídrem ve středoevropské noční dopravě, navzdory různým organizačním a obchodním změnám. Proto noční vlaky v různých obdobích provozovaly dceřiné společnosti DB AutoZug nebo DB Fernverkehr a využívaly se obchodní značky CNL nebo NZ – NachtZug. Do německého systému bylo zapojeno mnoho železničních správ včetně ČD. V provozu byly například spoje z Prahy do Curychu, Amsterdamu nebo Kodaně. DB provozovala i spoje z Amsterdamu do Kodaně, z různých míst Německa do Paříže, Curychu, Brigu nebo Innsbrucku a také až do Benátek a Říma. V roce 2003 disponovaly DB 95 lůžkovými, 161 lehátkovými, 17 restauračními a 102 klasickými vozy 2. třídy s místy na sezení vyčleněnými pro noční vlaky.

V roce 2003 tuto flotilu doplnily o 42 moderních lůžkových vozů od společnosti Siemens. Navzdory modernímu parku lůžkových vozů se DB rozhodla ukončit v prosinci 2016 veškerý provoz svých speciálních ubytovacích vozů. Důvodem měly být vysoké náklady na jejich provoz, potřeba velkých investic do nákupu nových lehátkových vozů, nízká konkurenceschopnost oproti nízkonákladovému



Ve Velké Británii je provoz nočních vlakových spojení bohatě dotovaný. Díky tomu jezdí na trase Londýn – Skotsko nové soupravy.

vým letům a rychle se rozvíjející autobusová doprava.

Low-costový model s vlaky IC/ICE

Odprodejem lůžkových a lehátkových vozů však DB noční dopravu zcela nezrušila. Nahradila ji low-costovým modelem využívajícím denní soupravy IC/ICE. Stejný model nabízí i řada dalších železničních dopravců. Ten vychází ze stejné filozofie, se kterou jsou provozovány konkurenční noční autobusové nebo letecké spoje. Pro denní i noční dopravu používají stejný dopravní prostředek. Noční autobus nebo let nenabízejí nic víc než denní spoje, tedy nic víc než polohovatelnou sedačku. To platí i pro současné low-costové noční vlakové spoje. Podstatně přitom roste efektivita provozu, využití techniky a klesají náklady. Denní souprava by byla v noci odstavena a naopak speciální ubytovací vozy stojí bez užítku celý den a nelze je využít v denním provozu. Úspora nákladů se týká údržby, nižší provozní zálohy, odstranění nákladů na specifické čištění a úklid lůžkových vozů včetně péče o lůžkoviny, nebo personálu, kdy na každý jeden, maximálně dva vozy připadá samostatný stevard.

DB v současnosti nabízí noční spoje ICE/IC denně na čtveřici vnitrostátních linek a na dalších relacích jezdí takové spoje v některé dny v týdnu nebo sezoně. Například sever a jih Německa spojuje vlak ICE 209 s odjezdem z Kielu v 18:38, který pokračuje přes Hamburk, Brémy, Dortmund, Kolín nad Rýnem, Frankfurt nad Mohanem a Karlsruhe až do Basileje, kam přijede druhý den ráno v 6:22. Další takový spoj ICE opouští berlínské hlavní nádraží v 0:16 a míří do Porúří a Porýní, kde ukončí jízdu v Kolíně nad Rýnem v 6:57.

Noční vlaky pod novými kontrakty

Noční spoje mají i další evropské státy. Na rozdíl od minulosti, kdy kontinent křižovalo množství transevropských expresů, jsou to dnes hlavně vnitrostátní spoje v zemích, které mají geograficky vhodné podmínky pro dálkové noční vlaky. Jsou to státy s vekou rozlohou a často navíc s protáhlým tvarem území. I v těchto zemích je noční doprava zredukována, přesto období škrtů přežila a poslední údaje hovoří o její stabilizaci, nebo dokonce renesanci. Nakupuje se moderní technika a rozšiřuje provoz spojů. Často je to však možné jen díky značné finanční podpoře ze strany objednavatelů dopravy. I když se to nezdá, jednotlivé státy mohou noční vlaky provozovat jako službu ve veřejném zájmu a financovat je.

Příkladem tradičního modelu je Itálie. Vláda tam uzavřela už v roce 2017

Rusko – země zaslíbená nočním vlakům

Díky své velikosti a významu železnice disponují největší sítí nočních vlaků v Rusku, i když také ji postihla značná redukce způsobená geopolitickými změnami v roce 1989 a rozvojem letecké dopravy. Před rokem 1989 pokrývalo velké množství přímých lůžkových vlaků tehdejších sovětských železnic SŽD všechny státy socialistického bloku a přímé vozy křižovaly prakticky celou Evropu. Rusové se dostali přímým lůžkovým vozem z Moskvy až do Říma nebo Madridu. Před krizí COVID-19 byly v provozu přímé vlaky Moskva – Nice (1x týdně, 3 315 km, cca 48 hodin), Moskva – Paříž (mimo sezonu 1x týdně, v sezoně 5x týdně, 39 hodin) a Moskva – Berlín (2x týdně, 22 hodin). Pro vlak do Berlína si ruské železnice pořídily dokonce soupravy Talgo s měnitelným rozchodem, aby podstatně zkrátily a zrychlily spojení mezi oběma metropolemi. Další přímé spojení fungovalo z Moskvy do Prahy, Varšavy, Pekingu, nebo do Helsinek, kam jezdí lůžkový expres Lev Tolstoj.



dlouhodobou smlouvu na provoz denních vlaků InterCity i nočních spojů InterCity Notte. Ročně za provoz IC vlaků zaplatí až 357 milionů euro (cca 9,1 miliardy Kč), což je o 112 milionů více než dosud. Součástí smlouvy je také provoz 20 nočních vlaků, které nabízejí čtyři cestovní kategorie od klasických míst k sezení přes lehátka po luxusní lůžkové oddíly. Trenitalia má pro tento segment služeb vyčleněno přibližně 330 vozů, z toho je 200 lehátkových a 68 lůžkových. Navíc prostřednictvím dceřiné společnosti Thello zajišťuje provoz nočního vlaku Benátky – Milano – Paříž.

Poměrně rozsáhlá síť nočních vlaků stále funguje v Polsku, v Rumunsku nebo v Bulharsku. Už jen poslední zbytky nočních spojů z bývalých rozsáhlých sítí jezdí ve Francii, na severu Španělska nebo mezi Španělskem a Portugalskem. Naopak stále kvalitní síť nočních vlaků má Finsko. Také ve Švédsku a v Norsku se v současnosti hodně diskutuje o rozvoji nočních spojů, mimo jiné pod tlakem klimatických změn. Vedení norských železnic Norway doporučuje rozší-

řit a zkvalitnit nabídku současných čtyř párů nočních vlaků. Životnost současného vozidlového parku se blíží k závěru, a tak bude muset norská vláda přibližně během pěti let pořídit zcela nové soupravy pro noční spoje. V rámci studie se hovoří o možnosti pořídit například patrové lůžkové vozy, které nabízejí více míst, a tedy i efektivnější provoz.

Také švédská vláda zadala místnímu manažerovi infrastruktury Trafikverket zpracovat studii s možnostmi rozvoje nočního spojení Švédska s některými evropskými velkoměsty. Mezitím už open-access dopravce Snälltåget oznámil navýšení své nabídky u nočního vlaku Malmö – Berlín. Je to poslední švédské mezistátní spojení zajišťované ubytovacími vozy. Uplynulou letní sezonu jezdilo 3x týdně a meziročně zaznamenalo 50% nárůst cestujících. Snälltåget chtěl jezdit mezi Malmö a Berlínem v letní sezoně každý den a počet spojení hodlal navýšit také mimo sezonu. Rozšíření nabídky však zkomplikovala pandemie COVID-19, kte-

rá v průběhu jara paralyzovala život v celé Evropě, ale i na ostatních kontinentech.

Jistou budoucnost má noční doprava ve Velké Británii, minimálně mezi Anglií a Skotskem. Dva páry vlaků známé jako Caledonian Sleeper objednáva a financuje skotská vláda. Jejich provoz zajišťuje od roku 2014 na dobu 15 let společnost Serco. Spoje jezdí 6 dní v týdnu, od neděle do pátku. Vlak označovaný jako Lowlander spojuje Londýn s největšími skotskými městy Glasgow a Edinburgh a cestu urazí za přibližně 7,5 hodiny. Druhý spoj Highlander zajišťuje přímé spojení Londýna se severními oblastmi Skotska a veze přímé vozy do Aberdeenu, Inverness a Fort William. Cestovní doba je více než 10 hodin.

Dobré vyhlídky do budoucnosti dává Caledonian Sleeperům pořízení zcela nového vozového parku u společnosti CAF za 200 milionů euro s životností nejméně dalších 30 let. Ty nahradily dosavadní vozy Mark 2 a Mark 3 z let 1972 až 1984. Celkem 75 vagonů je rozděleno do 4 různých typů zahrnujících restaurační vůz, vůz s místy k sezení s polohovatelnými sedačkami v uspořádání 1. třídy 2 + 1 a dva různé typy lůžkových vagonů, které disponují několika typy oddílů včetně luxusních se samostatným WC a sprchou. Nové vozy byly uvedeny do provozu loni. Cena za cestu nočními vlaky se pohybuje od nejnlevnějšího místa k sezení za 45 GBP (cca 1 400 Kč) po nejluxusnější oddíl Caledonian Doubles za 400 GBP (cca 12 100 Kč).

Ve Velké Británii se lze svést ještě nočním vlakem Night Riviera, který provozuje společnost GWR mezi Londýnem a Penzance na nejzápadnějším výběžku ostrova. Tento vlak zatím využívá jen modernizované vozy Mark 3 s průměrným stářím 36 let. Budoucnost vlaku je závislá na velké investici do nových vozů.



První v Evropě: Rakušané

V Rakousku už bylo o rozsáhlé investici do nových nočních souprav rozhodnuto. ÖBB si u Siemensu objednala celkem 13 nových netrakovních pevně spojených sedmivozových souprav pro noční cestování. Jde o podobný koncept, jaký zvolily České dráhy při obnově vlaků pro denní spoje. Nové jednotky nightjet se budou skládat ze dvou vozů s polohovatelnými sedačkami, tří lehátkových vozů a dvou lůžkových. Tyto jednotky bude možné provozovat samostatně, nebo spojené do dvojice, popřípadě spojené s různými typy klasických osobních a lůžkových vozů s přechody UIC. Tato koncepce umožní vypravovat přímé vozy s různými cílovými destinacemi, nebo vlaky operativně posilovat.

Nová generace souprav nightjet2 přináší celou řadu novinek. Revoluční změnu představují lehátková místa MiniSuites. Jsou to malé, vertikálně i horizontálně oddělitelné kapsle, které nabízejí sice malý, ale zcela uzavřený osobní prostor. Další novinkou budou pevná lůžka místo sklápěcích. Lehátkové oddíly tak nabíd-

nou místa pro maximálně 4 a lůžkové pro 2 osoby. V nabídce budou i luxusní oddíly se samostatnou toaletou a sprchou. Nové jednotky nightjet mají být uvedeny do provozu v roce 2022 na linkách, které zajistí spojení Vídně a Mnichova s Benátkami, Římem nebo Milánem.

Rakouské železnice ÖBB se po ukončení provozu německých nočních vlaků na konci roku 2016 staly největším provozovatelem mezinárodní dálkové noční dopravy v Evropě. Od DB odkoupily také část vozidlového parku, především moderní vozy WLABmz¹⁷³, tedy stejný typ, jako provozují České dráhy. Převzaly i některé linky západního souseda, které se tak úplně vyhýbají domácímu Rakousku. Rakušané disponují zřejmě největší flotilou ubytovacích vozů s více než 70 lehátkovými a 52 lůžkovými vagony.

ÖBB nyní provozují 26 linek, které loni přepravily více než 1,5 milionu cestujících. Minulý rok zaznamenaly ÖBB až 10% meziroční nárůst počtu cestujících a plánují další expanzi. Od ledna jezdí 2x týdně přímé spoje z Vídně a Innsbrucku/Mnichova do Bruselu a od konce roku 2020 zavedou spojení Vídně a Innsbrucku/Mnichova s Amsterdamem. Tento projekt navíc podpořila nizozemská vláda objednávkou výkonů služeb ve veřejném zájmu. Přestože noční vlak nemá pro vnitrostátní dopravní obslužnost v Nizozemí význam, pošle provozovatelům NS a ÖBB na roky 2021 až 2024 až 6,7 milionu euro (cca 171 milionů Kč). A ÖBB zřejmě plánují další expanzi v oblasti nočních vlaků. Napovídá tomu alespoň zatím nijak nekomentované uveřejnění poptávky po pronájmu lůžkových a lehátkových vozů schválených i pro Dánsko a Švédsko. To by nasvědčovalo tomu, že další expanze ÖBB by mohla směřovat na sever Evropy. Tam v současnosti vládne stud z létání a lidé se vrací na železnici. ○



ÖBB jsou lídrem v oblasti nočních vlaků v Evropě. Pozici si ještě upevní nákupem nových netrakovních jednotek s netradičním řešením MiniSuites a pevnými lůžky.

TSI jsou pro specialisty VUZ zákonem

Josef Holek | Foto: autor, archiv Jana Veselíka

S železniční dopravou se prvně seznámil už v dětských letech. Tatínek jej občas brával na stanoviště. To se malému Honzíkovi líbilo, a tak po základní škole přestoupil na střední průmyslovou školu v České Třebové, kde vystudoval obor Elektrická trakce v dopravě. Tento obor byl osnovami směřován na výuku mladých strojvedoucích. Jenže člověk mívá, život mění, a Jan Veselík místo toho, aby šel pracovat jako strojvedoucí, odešel studovat na Pardubickou univerzitu obor Konstrukce kolejových vozidel. „Za pět let mě nevyhodili, a tak se ze mě stal inženýr,“ směje se dnes nad haldou tabulek z norem TSI.

Svému oboru mladý konstruktér neunikl a začal pracovat a sbírat cenné zkušenosti v jedné z lounských firem. Tam si také udělal licenci na strojvedoucího, v té době ještě Osvědčení k řízení drážních vozidel. „Firma chtěla pod německou licenci vyrábět velkou diesellokomotivu. Měl jsem za úkol znát kompletní problematiku tohoto stroje a zaškolit strojvedoucí pro jeho obsluhu. Takže součástí práce byla i nutnost mít licenci,“ vysvětlil a pokračoval: „Projekt se neuskutečnil, zůstalo jen u prototypu. Pak jsem dostal nabídku z jiné společnosti vrátit se zpět do konstrukce. Strojvůdcovství jsem tedy na čas opustil, ale licenci mám stále platnou. Řízení je relax. Člověk opustí okolní svět a soustředí se jen na cestu. Je to můj koníček.“

Jezdí na kontrolu

Před pěti lety ale firmu opustil a zakotvil ve VUZ, kde má na starosti posuzování shody nákladních vozů s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI). Zjednodušeně řečeno: jeho práce spočívá v tom, že porovná předepsané hodnoty s výsledky, které naměřila (nejčastěji) Zkušební laboratoř VUZ.

„Máme tabulky s hodnotami a zároveň požadavky, které nám pomáhají při práci. S konstrukcemi jsem od školy, lounská výroba mi dala obrovskou praxi, tady už jsem se také ledašemu naučil. Neshoduje-li se výsledek s požadovanou hodnotou, je nutné nechat díl vyměnit za vyhovující,“ doplňuje.

Posuzování nákladního vozu trvá, podle množství dokumentace a náročnosti výrobce, i několik měsíců. „Stává



Expert Kanceláře autorizované osoby (KAO) Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) Jan Veselík je železničářské dítě. Jeho otec byl strojvedoucím, a pokud to bylo možné, podíval se malý Honzík i na stanoviště. Nyní je z Jana Veselíka otec od rodiny, ale u vlaků zůstal. Ve VUZ má na starosti posuzování shody nákladních vozů s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu. Pochlubit se však může i licenci strojvedoucího.

se, že nejdříve pošle žádost, pak se dva měsíce nic neděje, následují výkresy, opět dva měsíce nic, přijdou výsledky zkoušek a v ten okamžik začíná naše hlavní práce. Pokud je vše v pořádku, dostaneme se na dva týdny až měsíc intenzivní práce,“ popisuje hodnotitel. „Dále jezdím do výrobních společností a zkoumám, zda dodržují kvalitativní požadavky, které před výrobou předložili v rámci dokumentace. Provádím výrobní audit vozu, který má být schválen. Není to tak, že bych si vzal šupleru a šel měřit. Je to o ověřování dokumentů,“ říká Veselík.

Dvacet let přesnosti

Výrobce mu předá měrové listy a nechá zkontrolovat, zda jsou v nich dodržené tolerance. Pokud se tak nestalo, část musí být označena jako Neshodný výrobek. Dříve se prý pracovalo více „na koleně“ a svářeč si poradil. Velký zlom nastal okolo roku 2000, kdy se do přípravy výroby začalo hodně investovat, a dnes ve VUZ konstatují, že existuje sofistikovaná technika, které se jen málokdy něco nepovede.

Ovšem i přes pokročilé technologie se občas stane, že vůz prostě neprojde. V konstrukci se totiž stále najdou místa,



táhlových a narážecích ústrojí, podmínky prostředí (teploty, požární bezpečnost) a brzdové zkoušky.

TSI? Vyjasněno

VUZ se výrobním procesům přizpůsobovat nemusí. Posuzuje podle platných předpisů, řeší tedy až finální výrobek. Nejčastěji jde o kontejnerové vozy řady SgXXX. „Řešíme různé nástavby, délky. Vyráběly se vozy o délce 80, 90 a 104 stop, pak nastalo období, kdy jsme řešili jen osmdesátkové kontejnerové vozy. A nyní? Každý zákazník chce svůj vagon s rozličnými specifiky. Třeba teď mám na stole vůz, který je dlouhý 92 stop,“ zmiňuje. Dále se hodně testují vozy pro vozbu obilovin anebo cisternové vagony. „Měnívá se kubatura, konstrukce rámu i podvozku. Hodně se inovuje na základě převáženého materiálu,“ konstatuje s tím, že VUZ zaznamenala vývoj i v případě vozů na přepravu automobilů – automobilky zkrátka chtějí, aby se na jeden vagon vešlo co nejvíce aut. „Zkouší-

kteřá jsou pevnostně složitě řešitelná. Zkouškám sice předchází výpočty či analýzy, které provádí specializovaní vývojáři vagonů, nicméně ani to nemusí vždy zaručit kladný výsledek. „Když neprojdou požadovanými testy, musí upravit konstrukci a zopakovat zkoušku nebo předloží pevnostní analýzu, která řekne, že právě toto místo bylo kvalitně upraveno.“ Janu Veselíkovi pak na stole přistane tři sta až pět set dokumentů a jeho úkolem je najít parametry, zkontrolovat je a porovnat s požadavky TSI.

Výrobci nákladních vozů můžou pouze poupravit již zavedenou konstrukci anebo sami vyvinou novou, například na žádost zákazníka. Vlastně se tlačí na to, aby vozy co nejvíce uvezly. To je úkol dnešní doby. Vyrobit si prototyp, na kterém si vyzkouší, zda je vůz po technické stránce v pořádku. Vždy jsou však žádoucí maximální pevnost, patřičné jízdní vlastnosti, spolupráce



me pro výrobce z České republiky, Slovenska, Německa, Rumunska a Ruska.“

A zatímco technika vozů se mění relativně často, „té-es-íčka“ jako taková tolika změn nezaznamenala. Poslední velká rošáda nastala před sedmi lety a od té doby se „jede“ podle jednoho dokumentu. „Začalo se tak, že tento základ měl několik otevřených bodů

ŘEKLI O JANU VESELÍKOVÍ



Roman Průša
vedoucí oddělení
vozidel VUZ

Jan Veselík pracuje v oddělení vozidel přes pět let. Vybral jsem si jej do svého týmu především pro jeho široké odborné znalosti konstrukce kolejových vozidel a dále pro zkušenosti z výroby, provozu a údržby kolejových vozidel. Oceňuji jeho schopnost řešit několik problémů současně. Ochtově přispěje kolegům radou nebo názorem.



Jiří Strnisko
vedoucí hodnotitel
pro subsystém Kolejová
vozidla, VUZ

Na VUZ jsme nastupovali s Honzou téměř společně a od té doby se vypracoval na jednu z klíčových osob v oblasti posuzování nákladních vozidel. Oceňuji na něm jeho odbornost, přístup k práci a k zákazníkům a také to, že se nebojí říct svůj vlastní názor na věc a naslouchat ostatním.



Ondřej Fanta
technický ředitel VUZ

Pan Veselík je velmi zkušený specialista v oboru. Má výbornou praxi a přehled na trhu. Takových lidí si velmi vážíme a snažíme se na oplátku naslouchat jejich potřebám. Takže doufám, že nás čeká dlouhodobá korektní spolupráce i v dalších letech.

o tom, jak se má co posuzovat. Šlo o nevyjasněné body, k nimž se vyjadřovaly státy EU. Každý chtěl jiný přístup a nakonec se státy sešly, našly průsečík a normy se sjednotily. To znamená, že se otevřené body uzavřely s jasným výsledkem, jak se o má posuzovat. Dnes už, v případě nákladních vozů, není otevřený bod ani jeden,“ zmiňuje Jan Veselík celou genezi. A co Česká republika? Neměla moc připomínek, drží se dokumentu. Národní specifiky zavádějí spíše Španělsko anebo Švédsko, což je dáno rozchodem koleje nebo klimatickými poměry. ○



V Rakousku provozují první jednotku Cityjet Eco

Rakouské spolkové dráhy ÖBB uspořádaly 22. července ve spolupráci se společností Siemens Mobility prezentační jízdu dvouzdrojové elektrické jednotky trolej/akumulátor Cityjet Eco pro zástupce Českých drah a jejich hosty. Jízda se uskutečnila na trati ze Sigmundsherbergu přes Horn a Hadersberg do Sankt Pöltenu ve spolkové zemi Dolní Rakousko.

Martin Harák | Foto: autor | Ilustrace: Siemens Mobility

Představované vozidlo vzniklo úpravou jedné ze dvou set regionálních třívozových elektrických jednotek Desiro ML Cityjet řady 4746, dodávaných společností Siemens Mobility Rakouským spolkovým dráhám. Úprava spočívá v doplnění trakčních akumulátorových baterií, které dávají vozidlu schopnost jízdy také po neelektrizovaných tratích. Akumulátorové baterie jsou nabíjeny elektrickou

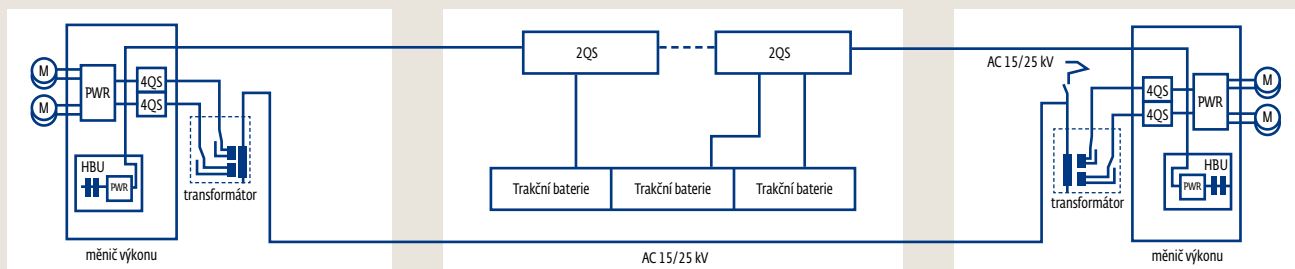
energií odebíranou sběračem z trakčního vedení za stání či za jízdy na elektrizované trati. Tento princip představuje perspektivní řešení vozby vlaků v železniční síti, která je jen zčásti elektrizována. Je pochopitelné, že z ekonomických důvodů nelze všechny železniční tratě efektivně liniově elektrizovat, proto objednatelé i dopravci uvažují o náhradě vozidel poháněných dieselvými motory bezemisními vozidly s alternativními pohonnými systémy. Z tohoto důvodu také utvoří-

ly společné partnerství společnosti ÖBB Personenverkehr (Divize osobní dopravy Rakouských spolkových drah) a Siemens Mobility, díky němuž vznikl návrh a následně i výroba a testování elektrické trakční jednotky s akumulátory.

Koncept BEMU pro regiony

Cílem projektu bylo získání zkušeností při provozování alternativního pohonu v kterémkoli ročním období. Výsledkem se stala dvouzdrojová jednotka konceptu BEMU, tedy trolej/akumulátor. Výhodou tohoto záměru, který vychází z elektrické řady 4746, je využití prostorové a hmotnostní rezervy vloženého netrakovního vozu jednotky Cityjet. Vlastní úprava jednotky spočívala v dosazení lithiových trakčních akumulátorů a dalších zařízení, díky kterým může tento vlak jezdit nejen „pod dráty“, čili po elektrizované trati, ale i na trasách, které nejsou trolejí vybavené. Prototypová jednotka 4746.049/549 byla výrobcem, společností Siemens Mobility, dodána v roce 2018 a po vykonání všech nutných zkoušek loni v září zamířila do ověřovacího provozu s cestujícími v Dolním Rakousku.

Schvalovací a testovací jízdy se uskutečnily na trase z Herzogenburgu pomocí bateriového napájení do 22 kilometrů vzdálené Kremže (Krems an der Donau), odtud pak pod trolejí deset kilometrů do uzlové stanice Hadersdorf am Kampf, odkud se vlak vydával údolím řeky Kamp na čtyřicetkilometrové trati do Sigmundsherbergu, přičemž na tra-



se musel překonat převýšení až tři sta metrů. Podobné jízdy se konaly i na trase z dolnorakouské metropole Sankt Pölten do Schrambachu, respektive v okolí hornorakouského Schärdingu. Výhodou dvouzdrojových jednotek je nejen ochrana životního prostředí, neboť vozidla tohoto typu umožňují rychlý, tichý a bezemisní provoz, ale i vylepšený komfort pro samotné cestující. Ti pak díky těmto vlakům nebudou muset složité přestupovat z jednoho spoje na druhý a pomocí této sofistikované techniky se budou moci pohodlně dostat z center regionů, tedy například krajských měst, do odlehlejších oblastí. Prototypová jednotka dokazuje v běžném provozu s cestujícími reálné trendy moderní bezemisní dopravy, které mají za cíl nahradit vozidla poháněná neekologickými diesellovými motory. ○

Jednotka Siemens Desiro ML Cityjet eco

- dojezd na neelektrizované trati cca 80 km (v závislosti na místních podmínkách)
- rychlé nabití baterií z trakčního vedení trvá cca 15 až 20 minut
- životnost akumulátorů je 15 let
- symetrické trakční vlastnosti = stejný (vysoký) trakční výkon jak z troleje, tak i z akumulátorové baterie (možnost zrychlení dopravy vůči vozidlům s diesellovým pohonem)
- vysoce účinná elektrodynamicke rekuperační brzda
- všechny komponenty (tj. 3 kontejnery s akumulátorovými bateriemi a 1 chladič/ohřívač baterií) jsou uloženy ve vloženém voze jednotky
- napájecí napětí 15 a 25 kV
- nejvyšší provozní rychlost je u testovaného prototypu 120 km/h při napájení z akumulátorů a 140 km/h při trolejovém napájení
- vozidlo je vybaveno klimatizací, bezbariérovou toaletou a prostory pro cestující na vozíku

Václav Rubeš | Foto: archiv K. H., MDČR, ČTK

Kdy jste jel naposledy vlakem?

Má poslední cesta vlakem proběhla minulý víkend. Jezdím ale pravidelně s rodinou, protože bydlíme v Mníšku pod Brdy, odkud vyrážíme na výlety směrem na Dobříš. Zpravidla si naplánujeme cestu tak, že vystoupíme v nějaké stanici, jdeme krajinou podél trati a opět nastoupíme do dalšího spoje o dvě tři zastávky dál. Takto s námi cestuje i náš pes.

Máte tedy raději lokálky než cestování dálkovými vlaky po koridorech?

Pokud jde o trávení volného času a jakousi atmosféru příjemného času stráveného s rodinou, mám raději lokálky, ale není problém se do vzdálenější destinace, kde chceme podnikat výlety právě po místních tratích, přesunout dálkovým rychlíkem. Ostatně takto trávíme volný čas, především prázdniny velmi často. Podobná dovolená nás čeká i letos. Chystáme se do Orlických hor a Jeseníků.

Využíváte během cest po kolejích služeb na palubě vlaků? Dáte si třeba pivo?

Na lokálkách si koupím pivo na nádraží do baťohu, protože v motoráčku zatím plzeňské nečepují, ale v Pendolinu si jedno čepované dám docela s chutí. Jen pěna by mohla mít typičtější konzistenci.

Jezdíte vlakem i do zahraničí?

Jezdím, a rád. Dříve jsem se jako byznysmen pohyboval po kolejích velmi často, pokud to jen trochu šlo a vyplatilo se to. Bylo to pohodlnější, často rychlejší, a hlavně jsem si během cesty stihl vyřídit spoustu pracovních záležitostí. Typickými destinacemi, kam jsem se vydával vlakem, byl Berlín a Vídeň. Nedávno jsme cestovali vlakem i do Mnichova, kde mám část rodiny a kam jsme dříve jezdili výhradně autem. Upřímně řečeno, moc nadšený jsem z toho nebyl, protože cestovní doba vlakem je 5 hodin. Autem se to dá zvládnout i za tři hodiny.

Když srovnáte úroveň železnice v Česku a na západ od hranic, je to pro vás propastný rozdíl?

Začnu příkladem: Když jsme jeli do zmiňovaného Mnichova, fungovala wi-fi na palubě skvěle až na hranice. V Bavorsku to bylo výrazně horší. Ale nelze to samozřejmě paušalizovat na základě této zkušenosti. Řekl bych jak kde a jak kdy. Když jsem byl v USA, poměrně často jsem využíval služeb železnice i tam. Cestoval jsem například z New Yorku do Washingtonu nebo po Kalifornii a nemohu říct, že by americké vlaky byly komfortnější nebo čistější. Podobnou zkušenost mám se železnicí v Itálii. To se

Každý by si měl najít svoji trasu

Jak si myslíte, že tráví ministr svůj volný čas? S golfovou holí nebo na tenisovém kurtu? A co třeba s rodinou, baťohem, psem a vychlazeným pivkem na lokálce uprostřed českých hvozdů. Málokdo ví, že vicepremiér Karel Havlíček je milovníkem cestování vlakem, a pokud to je jen trošku možné, cestuje po železnici. Kam, s kým a proč nejraději jezdí, napoví následující řádky.





Se železnici je přirozeně úzce spjata i funkce ministra dopravy ČR.

samozřejmě bavíme o standardních spojích. Pokud budeme uvažovat prémiové vlaky například ve Švýcarsku nebo Německu, pak ano, kvalitativní rozdíl tam je v podobě novějších vozidel. Komplexním pohledem bych ale řekl, že naše železnice se nemá za co stydět, a to ani z pohledu kvality doplnkových služeb. Byl jsem například překvapen, že v Japonsku, kde jsem jel Šinkansenem, nebylo možné zaplatit jízdenku kartou. To mne opravdu překvapilo.

Máte tip na výlet vlakem po naší zemi, který byste doporučil čtenářům?

Těch mám spoustu, protože kdekoli jsme s rodinou, tak vlakem jedeme a krásných tratí a míst je opravdu bezpočet. Určitě bych doporučil takovou klasiku, kterou je Posázavský pacifik, zejména v okolí Kácova je to opravdu nádherný zážitek. Ale to už jistě milovníci železnice znají. Doporučuji i tratě v jižních Čechách, kolem Lipna nebo v okolí Rybníku či Českého Krumlova. Tíhnu i k dobříšské trati přes Mníšek pod Brdy a Novou Ves pod Pleší. Moc se mi líbila cesta z Turnova na Malou Skálu a nádherné je to v Českém Švýcarsku, kde tratě stoupají z Labského údolí do Lužických hor nebo do Šluknovského výběžku. Nemohu zapomenout doporu-



KAREL HAVLÍČEK

Vystudoval stavební fakultu ČVUT, dále PIBS při Manchester Metropolitan University, doktorské studium dokončil na podnikohospodářské fakultě VŠE v Praze. V letech 1991 až 2001 byl ředitelem firmy Elcom. Následně v letech 2001 až 2007 působil ve společnosti Sindat orientující se především na textilní průmysl. V dubnu 2019 byl jmenován do pozice místopředsedy vlády pro hospodářství a současně na post ministra průmyslu a obchodu a 24. ledna 2020 se stal rovněž ministrem dopravy. Mezi jeho koníčky patří rocková a folková muzika, rodina a cestování. Je ženatý a má dvě děti.

čit nostalgickou linku z Břeclavi do Valtic, kde jezdí historický Hurvínek...

Krásných míst máme u nás spoustu a samozřejmě je ideální, když si člověk najde tu svou oblíbenou trasu, kam se bude rád vracet. A věřím, že řada lidí ji má.

Zajímá vás na železnici i její technický odkaz?

Nejsem úplně odborník, ale mám kamaráda, takzvaného šotouše, který zná snad všechny lokomotivy a vagony včetně jejich přezdívek. A protože často cestujeme na výlety i s ním a jeho rodinou, řekl bych, že už jsme zasvěcení cestující. Občas sice dělám, že ho poslouchám, ale ve skutečnosti se kochám okolím (smích), něco ve mně přece jen zůstalo.

Takže by vás nelákalo vyzkoušet si třeba vedení vlaku?

Jasně že lákalo! Ale pokud vím, tak česká legislativa mi to bez „řidičáku“ na lokomotivu neumožní.

Ale České dráhy mají dva profesionální simulátory pro strojvedoucí...

V tom případě se příště sejdem tam. ○

Britové staví vysokorychlostní trať HS2

Britská vláda letos v únoru rozhodla o pokračování projektu novostavby vysokorychlostní trati High Speed 2 (HS2) z Londýna do měst Birmingham, Crewe, Manchester a Leeds. Po dalších přípravách oznámilo 15. dubna britské ministerstvo dopravy formální zahájení prací na první části z Londýna do aglomerace Birmingham/West Midlands.

Martin Hájek | Foto: HS2

Britská státní společnost HS2 Limited, jež má stavbu nové rychlodráhy na starosti, pověřila čtyři již dříve vybraná stavební sdružení, aby začala s podrobným plánováním a stavbou. Začaly přípravné práce včetně demolice starých budov a uvolnění stavebních pozemků pro zřízení nových nádraží. První část projektu zahrnuje 225 kilometrů trati mezi nádražími London Euston a Birmingham Curzon Street, které se nachází v centru města. Nicméně birminghamské nádraží se musí postavit znova, protože z původního, které bylo v provozu do roku 1966, existuje pouze vstupní hala. Od birminghamského letiště má z High Speed 2 odbočovat severní větev, jež se u obce Handsacre napojuje na stávající západopobřežní hlavní trať (West Coast Main Line - WCML). Nová dráha s nejvyšší rychlostí až 400 km/h povede v tunelech o celkové délce téměř padesát kilometrů a po mostech dlouhých šestnáct kilometrů. Odhadované náklady první části činí 40 miliard liber, tedy zhruba 1,2 bilionu Kč.

Projekt o třech částech

Projekt HS2 je rozdělen do tří částí. První část spojí London Euston a Birmingham/Lichfield, kde bude přípojka na WCML. Práce již začaly a zprovoznění se plánuje na rok 2029. Část druhá, označená písmenem A, propojí Lichfield až po Crewe s další spojkou na WCML. Tuto část nyní projednává britský parlament. V případě souhlasu se očekává zprovoznění v roce 2031. Druhý díl s označením B je plánován z Crewe do Manchesteru/Wiganu a propojí oblast Lichfield - Leeds/Church Fenton, kde vznikne spojka na stávající trať směr York s hlavní tratí (East Coast Main Line). Financování této části ještě není zajištěno. Mělo by být součástí velkého plánu pro rozvoj tratí v severní Anglii. Se zprovozněním nelze počítat dříve než v roce 2033.



V Londýně má začínat trať High Speed 2 na nádraží Euston, ve stávající výchozí a cílové stanici vlaků West Coast Main Line. Proto se eustonské nádraží zcela přestaví a rozšíří. S přípravami se začalo už v roce 2018. V této souvislosti byla založena nová společnost, která má na starosti nejen přestavbu nádraží, ale také vytvoření nové podoby celého městského okolí. Kvůli časové náročnosti se očekává, že po otevření nové rychlodráhy v roce 2029 budou rychlovlaky dočasně začínat a končit na nádraží Old Oak Common v západní části Londýna, kde ve spojení s novou londýnskou východozápadní železniční tratí Crossrail vznikne nové, větší přestupní nádraží. Tím se vytvoří přípoje na stávající železniční linky. Nástupiště pro vlaky z HS2 budou umístěna v podzemí a propojení s nádražím Euston má být do roku 2033 zajištěno prostřednictvím nového, 7,2 km dlouhého tunelu.

Tři páry vlaků do hodiny

Podle návrhu jízdního řádu z letošního dubna pojedou na nové trati tři páry spojů za hodinu mezi nádražími London Old Oak Common a Birmingham Curzon Street. Další tři páry mají

mít cíle dále na severu, například v Manchesteru a Liverpoolu. Tyto vlaky využijí traťové spojky na stávající trať West Coast Main Line. Nabídku do soutěže na vysokorychlostní vlaky předložily společnosti Alstom, CAF, Siemens, Talgo a sdružení Bombardier/Hitachi. Na zahájení provozu bude potřeba 54 elektrických jednotek, které musí být přizpůsobeny také jízdě po stávající britské železniční síti. Vlaky je nutné dodat do roku 2028 a vysoutěží se v závěru letošního roku. Zhruba za pět let, po vyřešení pokračování rychlodráhy s označením 2b, by měla následovat další objednávka vysokorychlostních jednotek. ○



(Zdroj: Eisenbahn Revue 6/2020)



Německé dráhy sázejí na zákaznická videocentra

Pandemie koronaviru urychlila nástup elektronické komunikace. Firmy po celém světě kvůli bezpečnosti přešly na práci z domova. Schůzky a porady se odehrávaly on-line prostřednictvím internetu jako videokonference a videohovory. Patrný je významný nárůst nákupů v e-shopech.

Petr Štáhlavský | Foto: DB AG

Další velké rozšíření elektronické komunikace a prodeje očekávají také železnice. Německé dráhy DB v současnosti prodávají přibližně každou druhou jízdenku elektronicky prostřednictvím internetového e-shopu nebo na mobilním telefonu. Osobní kontakt pak nahrazují on-line prodejními místy s videokontaktem.

Nástup videocenter

Deutsche Bahn začala testovat automaty vybavené videospojením s pracovníky zákaznické péče v roce 2013 na jihoněmecké železnici Schwarzwaldbahn. Po sedmi letech od spuštění pilotního projektu je tímto systémem vybaveno sto menších a středně velkých železničních stanic a zastávek po celém Německu. Zatím poslední zastávka s on-line video zákaznickým centrem (Video-Reisezentrum) byla

Počet zákaznických center

Klasická Reisezentra: 380

Video-Reisezentrum
(Reisezentrum, přepážka v běžném Reisezentru, Video-Automat):
100 (+ 20 v roce 2020)

80% hovorů končí nákupem jízdenek

Průměrně 13 800 rozhovorů měsíčně (rok 2019)

otevřena na začátku června na stanici S-Bahnu Mnichov-Moosbach.

„Prodej jízdenek a poskytování informací prostřednictvím zákaznických video center je úspěšné a nabývá na význa-

mu. Naši zákazníci mohou využívat osobní rozhovor a vizuální kontakt s našimi operátory, aniž by docházelo k bezprostřednímu setkání osob a k riziku přenosu infekce,“ říká ředitel osobní dopravy DB Berthold Huber v reakci na aktuální preventivní opatření proti šíření nemoci COVID-19. Deutsche Bahn chce letos spustit provoz zákaznických videocenter ještě v dalších 20 stanicích a zastávkách.

Nová forma odbavení je cestou k vyšší efektivitě železniční dopravy a k zachování nebo dokonce rozšíření služeb. Videocentra jsou dostupná po delší otevírací dobu, než je tomu u běžných zákaznických center. Jejich provozní doba je až o polovinu delší oproti kamenným pokladnám a podstatné rozšíření služeb nabízejí hlavně o víkendech, kdy mají zákaznická centra výrazně zkrácenou otevírací dobu. Přitom nabízejí stejný rozsah služeb, který zahrnuje především informace o spojení a prodej jízdenek a rezervací.

Sedm centrál ve směnném provozu

Zároveň jsou výrazně nižší provozní náklady na tyto služby díky centralizaci pracovníků zákaznické péče. Jde také o významný stabilizátor pracovních míst v současné době digitalizace a přechodu na samoobslužné systémy odbavení, které vedou k poklesu počtu odbavených cestujících u pokladen a k jejich následnému zavírání.

Zákaznické videocentrum má podobu uzavřené kabiny nebo boxu, případně pouhého automatu. O zákazníky se starají operátoři ve směnném provozu v sedmi centrálách, které jsou umístěny v Braunschweigu, Kemptenu/Rosenheimu, Ludwigsburgu, Saarbrücken, Schweinfurtu, Schwerinu a ve Villingenu. Cestující se s nimi

spojí například stisknutím tlačítka, jímž požádá o osobní asistenci. Zatímco na jednom monitoru může vést vzdálený rozhovor s vizuálním kontaktem, na druhém sleduje informace, které pracovník železnice zjišťuje, například o požadovaném spojení nebo odbavení. Když si cestující spojení nebo jízdenku vybere, automat ji vytiskne. V případě jízdenek samozřejmě až po zaplacení, které lze uskutečnit jak kreditní kartou, tak hotovostí.

Zákaznická videocentra jsou důležitá především pro starší cestující, kteří mají raději osobní kontakt než nákup přes internet, mobilní telefon nebo automat. Vhodná jsou i pro turisty neznalé místních podmínek a potřebující osobní konzultaci s operátorem. ○



Elektrická lokomotiva E 499.0

Ve velikosti TT Bobina vyjela poprvé na koleje zhruba v polovině 60. let, kdy ji začala vyrábět firma Zeuke, a to hned ve dvou provedeních, tedy v zeleno-krémovém a modro-krémovém. V katalogu na roky 1972/73 přibyla sovětská zelená varianta s označením 4C 1. Model měl možnost přepínání sběru trakčního napětí i z pantografu. Ve výrobě vydržel až do roku 1991, v katalogu na období 1992/93 už nebyl a výroby pod hlavičkou Tillig se tedy nedožil. Až v roce 2019 se tato atraktivní lokomotiva na 12mm rozchod vrátila, když ji představila firma MTB. Podívejte se, jak se Bobina vydařila. Model pro účely recenze zapůjčil Jan Prouza.



Michal Bednář | Foto: autor

Předobraz modelu, lokomotiva řady E 499.0, tovární typ Škoda 12E, se vyráběla v letech 1953 až 1958 v tehdejších závodech V. I. Lenina v Plzni, dnes Škoda Transportation. Patří k československým elektrickým lokomotivám I. generace. Jedná se o první poválečnou v Československu vyrobenou elektrickou lokomotivu určenou pro nově elektrizované tratě soustavou 3 kV DC. Jako univerzální lokomotivy byly určené pro vozbu osobních vlaků, rychlíků i nákladních vlaků. Vyrobito se celkem 100 kusů a ve službě je možné je zahlédnout dodnes u různých, dokonce i zahraničních provozovatelů. Výkon činil 2 032 kW, hmotnost byla 82 tun, délka přes nárazníky 15 740 mm a dosahovaly rychlosti 120 km/h. Přezdívku Bobina získala tato



- zlepšení povrchové úpravy
- výborné jízdní vlastnosti
- velice dobrý celkový dojem



- horší krytí pruhu a tabulky na čele
- skvrny na pluzích
- průsvit osvětlení do stanoviště, střechou a bočnicí

lokomotiva díky svému uspořádání podvozků Bo' Bo'. Tak praví wikipedia.

Vzhled a vybavení

Lokomotiva je zabalená v igelitové fólii a vložena do molitanového lůžka v kartonové krabici. Na ní je, nevím proč, špatné katalogové číslo ČSD 469-0071 TT. Zřejmě pozůstatek z předchozího modelu, kdy někdo zapomněl přepsat šestku. Na střeše je ještě blistr, který chrání elektrovýběr včetně pantografů proti poškození například při zasouvání do lůžka. V sáčku je přiloženo několik doplňků jako houkačky, háky či brzdové hadice a pod lůžkem se nachází složená dokumentace. Do útrobu modelu je celkem jednoduchý přístup, stačí odehnout bočnice v místě zámků (jsou čtyři) a pojezd sám vypadne. V manuálu je to popsáno. Doporučuje se dělat tento úkon nad nějakým měkkým

materiálem, třeba nad spodní částí moli-tanové výstelky. Stejně jednoduché je i nasazení skříně, jen je potřeba ji na po-jezd nasouvat rovnoměrně, aby se nezkří-žila. Po docvaknutí všech zámečků drží pevně. Pravdou však je, že není úplně rovně, což je vidět na fotografiích s boč-ními a čelními pohledy. U jednoho čela sedí zhruba o 0,5 mm níže.

Kvalita povrchové úpravy je velice dob-rá. Popisky jsou dostatečně ostré a čitel-né (kromě těch na čelníku mezi nárazní-ky, ty nejsou čitelné vůbec), povedené jsou i přechody barev. V laku se nevysky-tují žádné cizí částice, vše je čisté a hlad-ké. Dobře je vyvedena též výrobní tabul-ka a rámy oken. Postrádám však stěrače, nejsou přibaleny ani jako lepty. Madla jsou osazená rovně, nejsou nijak oděná, jen by zasloužila o něco více zapustit, neboť dosti vystupují. Pantografy fun-gují spolehlivě a dobře drží ve spodní i horní poloze. Na stanovištích je skrom-ně znázorněn interiér.

Tradiční, ale tentokrát spíše drobné nedostatky se na modelu najdou také. Na čele pod stříbrným pruhem je vidět předěl mezi krémovou a zelenou částí skříně a pod řadovou tabulkou zase pro-svítá klín stříbrného pruhu. Barvy prostě hůře kryjí. Průsvit ovšem není tak mar-kantní, z běžného pohledu si toho málo-kdo všimne. Červené linky kolem pruhu jsou na čelech zhruba dvojnásobně silné než na bočnicích. Na pluzích lze najít čer-vené skvrny v bílých pružích, na levé straně obou pluhů dokonce téměř identic-ké. Navíc pluky nejsou potištěné úplně souměrně, ale to je zanedbatelné. Na pře-chodech mezi bočnicemi a čely skříně vy-niká výrazná dělicí rovina formy. Je-den z nárazníků není úplně rovně, srovnat jej pouhým pootočením nelze.

Celková délka přes nárazníky je 131,4 mm a s tolerancí 0,24 mm takřka přesně odpoví-dá přepočtu ze sku-tečných 15 740 mm. Průměr celokovových kol je 10 mm, tedy



1 200 mm po přepočtu, v realu je to 1 250 mm, to odpovídá modelovým 10,4 mm. Na rozdíl od předlohy jsou kola plná. Tato skutečnost se řešila již před dvěma lety u jedničkové Bobiny, názory modelářů se různily, ovšem já jsem již tehdy psal, že plná kola nepovažují za vel-ký prohřešek, neboť je z velké části scho-vávají masky podvozků, tudíž nejsou té-mě vidět. Masky drží v šasi podvozku na 2 čepích. Osy dvojkolí jsou plastové.

Osvětlení je tříbodové čelní a dvoubod-ové koncové, osvětleno je i stanoviště (pouze v digitálu). Obstarávají jej na každém čele dvě teplé bílé (reflektor a stanoviště) a dvě dvojbarevné (pozičky) SMD ledky. Odstín světla horního re-flektoru je u této lokomotivy stejný jako ve spodních světlech, což u některých dřívějších modelů nebylo. Světlo prosví-tá

tá do stanoviště strojevedoucího, a to jak čelní, tak koncové, reflektor pak stře-rou a též bočnicí. Viditelné je to až při větším šeru a tmě. Modelář se, bude-li mu to vadit, nevyhne barevné úpravě vnitřku skříně, případně jinému způso-bu odstínění. Na desce plošného spoje je rozhraní PluX16 se zasunutou analogo-vou propojkou. Na obou čelech se nachá-zejí dobře fungující kinematiky, v nichž je vlastní spřáhlo MTB.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon je od motoru prostřednictvím kar-danů veden na oba podvozky a na všech-ny čtyři nápravy. Bandáže na modelu ani v krabičce nejsou, proud sbírají všechna čtyři dvojkolí dvojitými sběrači, napružený je ale vždy jen jeden jejich plíšek. Zvuk motoru nijak neruší a cel-kový zvukový projev během jízdy při niž-ších rychlostech je velice příjemný. Ani při těch vyšších ale nijak nevybočuje z běžných standardů současných mode-lů. Jízda je kultivovaná a plynulá. Model bez sebemenšího odporu projede oblouk o poloměru 267 mm, výrobce v manuálu uvádí jako nejmenší průjezd-ný poloměr 300 mm. Hmotnost činí 200g, rozjezd po zajetí nastává při napě-tí cca 2,4 V rychlostí 8,2 km/h s odběrem 85 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpoví-dá 122 km/h, odběr proudu je 130 mA. Předloha jezdí maximální rychlostí 120 km/h, což je velice přesné. U modelů MTB není nijak výjimečným jevem, že se maximální rychlost modelu blíží +/- maximální rychlosti předlohy. Dojezd při 12 V je 45 mm. ○



HODNOCENÍ

Rád píš, že jsem mile překvapený. Z mého pera většinou přicházela na modely MTB kri-tika, ale tentokrát je tomu jinak, což mě těší. Sice se na modelu vyskytují staré známé ne-dostatky, avšak v mnohem menší míře, kte-rou bych byl ochoten akceptovat. Celkově na mě Bobina působí čistě a dostatečně pre-cizně. Potěšily mě i velmi dobré jízdní vlast-nosti. Výběr tohoto modelu byl trefou do čer-ného, bezesporu udělal radost velkému množství našich modelářů a jsem přesvědče-ný, že ne jeden z nich si Bobinu pořídí i přesto, že běžně elektrické lokomotivy neprovozuje. Uvidíme, jaké přijdou další mutace. Na výběr jich je dost, tak doufejme, že výrobce se bude držet kvalitativní laťky, kterou tímto mode-lem nastavil. Osobně jej v současnosti pova-žuji za nejpovedenější produkt, který tato fir-ma ve velikosti TT vyrobila.

Šedesát let od sériové výroby lokomotiv řady 121 (E 469.1)

Prvotní zkušenosti z provozu prototypu elektrické lokomotivy E 499.101 a prvních sériových strojů univerzální řady E 499.1 z padesátých let prokázaly, že tyto stroje jsou schopné bez větších problémů zvládat náročnou službu v čele osobních vlaků a rychlíků na stejnosměrně elektrizovaných tratích tehdejšího Československa. Nevhodné ale byly pro dopravu nákladních vlaků. Bývalé ČSD proto vznesly požadavek na změnu konstrukce další výrobní série těchto lokomotiv do podoby vhodnější pro nákladní soupravy se změněnou hodnotou trakčního převodu. A tak přišla na svět lokomotivní řada E 469.1, koncem 80. let přeznačená na řadu 121.



Stroj 019 po opravě v ŽOS Vrútky ve druhé polovině osmdesátých let

Rostislav Kolmačka, Martin Harák | Foto: Bohdan Ociepka, Jan Hanzel, Ondřej Řepka, Ondřej Pojedínek

Prototypem budoucí řady E 469.1 se stala jedna z posledních sériových lokomotiv řady E 499.1, stroj čísla 057. Už při výrobě bylo do každé jeho nápravové převodovky vloženo mezikolo pro dosažení zmíněného „pomalejšího převodu“ a jeho celková hmotnost byla zvýšena z 84 tun běžných pro řadu E 499.1 na hodnotu 88 tun. Brány výrobního závodu v Plzni tato nákladní Bobina opustila již

Nedaleko Úpořin se v čele nákladního vlaku nachází lokomotiva 121.083 (duben 2009). →



s označením E 469.001. Na základě pozitivních výsledků ze zkušebního provozu takto upraveného prototypu se během roku 1960 rozběhla sériová výroba pětiosmdesáti obdobně upravených lokomotiv, označených řadou E 469.1. Vzhledem k jednoduchosti a poměrně vysokému vyráběnému počtu těchto strojů vycházela cena za jeden kus na 1 939 000 Kčs, což bylo i na tu dobu poměrně málo.

Na celé stejnosměrné síti ČSSR

První lokomotiva označená jako E 469.101 byla již jako sériový stroj vyrobena v červnu roku 1960, ihned za ní následovala ve třech sériích výroba všech ostatních strojů a do konce téhož roku by-



Zastávkou Litoměřice město na přelomu 80. a 90. let projíždí nákladní souprava v čele se strojem 121.

la celá pětasmdesátikusová řada kompletní. Lokomotivy byly z výroby dodávány do dep Ústí nad Labem, Praha-střed, Česká Třebová, Ostrava, Žilina, Spišská Nová Ves a Košice. Vzhledem k následným přesunům krátce jezdily také v Olomouci. Během provozu byla na lokomotivách provedena celá řada drobných úprav a rekonstrukcí, jak je to ostatně běžné

u všech lokomotivních řad. Kromě výměny starších typů trakčních motorů a spolek za novější, ale i úprav zabezpečovačů či brzdové soustavy existovalo také několik úprav, které byly v rámci řady ojedinělé. Za všechny vzpomeňme lokomotivu E 469.178, kam bylo na jedno stanoviště zkušebně dosazeno teplovzdušné topení namísto původního vytápění sá-

Základní technické údaje

Uspořádání pojezdu:	Bo' Bo'
Regulace:	odporová
Napájecí soustava:	3 000 V ss
Trvalý výkon:	2 032 kW
Maximální rychlost:	90 km/h
Hmotnost:	88 t
Délka:	16 140 mm (1)/16 800 mm (2)
Průměr dvojkolí:	1 250 mm
Rozvor podvozku:	3 330 mm
Minimální poloměr oblouku:	120 m

(Poznámky)

1 – sériové stroje

2 – stroje čísel 30, 56 a 70

lavého. Dále byl na střechy namontován zvon se vzduchovým pohonem jako doplnění běžné houkačky. S těmito úpravami lokomotiva jezdila až do svého odstavení koncem roku 2001. Naopak stroj E 469.109, respektive později 121.009 jezdil od druhé poloviny devadesátých let jako jediný své řady s polopantografickými sběrači namísto standardních dvouramenných. Samostatnou kapitolou bylo už z výroby použití výrazně delších hlavních rámců na strojích čísel 030, 056 a 070 a poslední vyrobený stroj E469.1085 měl z výroby zkušebně čela ze skelného laminátu, vyztužená nápadným ocelovým žebrováním.

Odprodej privátním dopravcům

Zatímco v Česku byly poměrně brzy všechny stroje soustředěny do depa v Ústí nad Labem, slovenské lokomotivy čísel 001, 004, 007, 014, 023, 038, 040, 041, 060, 065, 068, 077 a 084 zůstaly až do konce svého provozu v roce 2004 rozdělené mezi depa Košice a Žilina. Jistou zajímavostí je odprodej původně žilinského a následně ústeckého stroje 121.066 v roce 1992 Traťové distanci (později Správa dopravní cesty) Litoměřice pro nasazování na pracovních vlcích. Šlo vlastně o první lokomotivu této řady odprodanou jinému dopravci, než byly tehdejší ČSD. Navíc šlo o jednu z prvních odprodaných elektrických lokomotiv z vozidlového parku ČSD. Sloužila do roku 1996, poté ještě krátce jezdila v pronájmu u firmy Viamont.

V červnu 1998 se však lokomotiva ve značně zbledovaném a neprovozním stavu vrátila k Českým drahám do depa v Ústí nad Labem, kde do svého zrušení



E 469.185 s neobvyklým čelem v sousedství s Albatrosem 498.020 na stylovém snímku ze září roku 1967 na pražském hlavním nádraží

Série	Označení lokomotiv	Kusů v sérii	Výrobní čísla	Období dodávek
43E1	E 469.101 až 120	85	3879 až 3898	červen až srpen 1960
	E 469.121 až 138		3899 až 3913	srpen až září 1960
	E 469.139 až 185		4062 až 4108	září až prosinec 1960



Jeden ze strojů tehdejší řady E469.1 posloužil v roce 1968 v Depu Praha střed jako pojízdná výzva na znovuoobnovení Federace strojvůdců.

v roce 2001 posloužila ještě jako zdroj náhradních dílů pro své kolegyně. Spolehlivá služba řady E 469.1 (od roku 1988 přečíslované na 121) trvala v Čechách i na Slovensku 45 let. Po roce 2005 však postupně byla většina strojů v České republice z provozu stažena. A tak třeba v roce 2009 depo Ústí nad Labem svých posledních pět provozuschopných strojů čísel 011, 019, 030,

055 a 083 využívala jen minimálně a na Slovensku se řada 121 ve větší míře nevyužívala už od roku 2003. Posledními výkony těchto strojů byla vozba „hybridních“ manipulačních vlaků.

Nový život v Polsku

Právě na Slovensku se však začala v roce 2004 psát nová kapitola života některých

lokomotiv poté, co Železniční společnost Slovensko v říjnu 2004 všechny své zástupce řady 121 včetně první vyrobené lokomotivy 121.001 prodala polské logistické společnosti CTL Rail. Po celkové opravě putovala koncem roku 2004 do Polska jako první lokomotiva 121.040, která byla nově označena jako ET05-R001. Jediný Skúter, jak se strojům přezdívá na Slovensku, konkrétně bývalý košický stroj 121.004, jenž patřil společnosti ŽOS Vrútky, je dodnes provozní. Odprodeje dalších vyřazených lokomotiv, tentokrát však českých, následovaly ve druhé polovině roku 2008, kdy České dráhy prodaly novému polskému majiteli stroje čísel 016 a 029. V následujících letech zaměřily k menším nákladním dopravcům další lokomotivy včetně některých, které se do ČR vrátily ze svého působení v Polsku. Dnes je necelá desítka posledních mohykánů řady 121 vyhledávaným cílem železničních fotografů nejen proto, že spolehlivě slouží v provozu i po šedesáti letech od výroby, ale také pro jejich pestrobarevné nátěry. Prozatím jediný pro muzejní účely vyčleněný stroj 121.017 je umístěn v depozitáři Národního technického muzea v Chomutově. Lokomotivu 121.059 si můžete prohlédnout na pomníku v depu Ústí nad Labem. ○



Vlak polské společnosti CTL Rail s původně českým strojem 121.040 na trase ze Zebrzydowic do Katowic



Po stopách nejen sourozenců Čapkových

Podkrkonoší je rodným krajem řady slavných umělců a literárních velikánů, mezi které se bezesporu řadí i sourozenci Čapkové – Josef, Karel a Helena. Všichni tři se zapsali svým dílem do dějin, hlavně díky dobrým a neochvějným vlastnostem – smyslem pro odvahu, čest a spravedlnost. Proto se vydáme na místa jejich narození, tedy do Hronova, Malých Svatoňovic a také Úpice, kde sourozenci prožili dětská léta. Naše putování ale začneme v Jaroměři, důležité železniční křižovatce s nepřehlédnutelným železničním muzeem, odkud se vlakem můžeme vydat po dalších místech.

Úpická Dřevěnka je jeden z nejzachovalejších historických domů v Česku. →



Hronovské náměstí s tamní dominantou - Jiráskovým divadlem

Martin Harák | Foto: autor

První zastávkou našeho putování do Podkrkonoší je nově zrekonstruovaná stanice Jaroměř, kam se dostaneme od Prahy či z Pardubic rychlíky Českých drah, které dále směřují buď na Trutnov, nebo na Liberec. Prakticky hned vedle nádraží vybaveného novými ostrovními nástupišti a přilehlým moderním dopravním terminálem najdeme prastaré lokomotivní depo, z něhož je dnes muzeum. Provozuje jej řada nadšenců pod názvem Železniční muzeum Výtopna Jaroměř. Připomeňme si, že Jaroměř se stala jedním z posledních dep bývalých ČSD s parním provozem, kde dýmaly parní krasavice až do února roku 1981. Železniční muzeum, otevřené pro veřejnost od dubna do října, se nachází v bývalé výtopně parních lokomotiv Pardubicko-liberecké dráhy postavené na přelomu devatenáctého a dvacátého století. Jde o jedno z největších železničních muzeí v ČR a současně o největší spolkové železniční muzeum provozované neziskovou organizací. A proto většinu činnosti mají na starosti dobrovolníci. V muzeu je ke zhlédnutí nejen ojedinělá sbírka hnacích i přívěsných vozidel v čele s parním strojem řady 310 z roku 1878, ale také třeba kolejový jeřáb, podvalník k přepravě kolejových vozidel po silnici či expozice mechanických návštěvidel.

Dominantou císařská pevnost

Od jaroměřského nádraží je necelou půlhodinku pěší chůzí (použití pochopitelně můžete i některý z autobusových spojů) vzdálená jedna pozoruhodná lokalita - bývalá cí-



Sousoší bratří Čapků najdeme na náměstí v Malých Svatoňovicích.

sařská pevnost Josefov, která je dnes součástí města Jaroměř. Dříve to byla dvě samostatná města. Bastionová pevnost vyrostla v letech 1780 až 1787 a jejím úkolem bylo bránit severní hranice před Pruským královstvím. Nacházela se tam velká zbrojnice, skladiště střelného prachu a na značné městské rozloze, z letadla připomínající jakýsi šestihran, se nacházely nejen kasárna a lazaret, ale i domy pro civilní obyvatelstvo. Dnes Josefov působí poněkud omšelým dojmem, ale nenechte se tím od-



Josefovské hlavní náměstí s empírovým kostelem Nanebevstoupení Páně s neobvykle vysokým vstupem



Terénní expozice důlních strojů v Malých Svatoňovicích je na volném prostranství.

radit. Můžete si připadat jako v dobách dávných nebo jako při natáčení některého z válečných filmů.

Na první pohled nepřilíší pohledná městská památková rezervace určitě zaujme každého obdivovatele vojenské techniky, dobrodružství skýtají i leckteré podzemní chodby. Určitě nezapomeňte navštívit Bastion I v Okružní ulici číslo 34. Po vstupu do průjezdu je vlevo pokladna a informační kiosek, odkud se dá projít podzemními kasematy. Podle do-

stupných údajů by mělo jít o jeden z nejrozsáhlejších podzemních obranných systémů v celé Evropě. Pokud by vás někde zaujal zbytek ruského nápisu v azbuce, nedivte se. Sovětští „přátelé“, kteří naši zemi okupovali více než dvacet let v dobách normalizace, zde měli svá kasárna a jednu z důležitých základen. Ne daleko Bastionu I se na Riegrově náměstí 7 nachází zajímavé První vojenskohistorické muzeum Miroslava Frosta a také Muzeum Waldemara Matušky – je-

Historická vozidla ve Výtopeně Jaroměř

Parní lokomotivy

- 310.006, tendrová lokomotiva z roku 1878
- 403.303, tendrová posunovací lokomotiva z roku 1880

Dieselové lokomotivy

- BN 60, motorová lokomotiva z roku 1957
- T 211.0066, motorová lokomotiva z roku 1959
- T 211.2009, motorová lokomotiva z roku 1962
- V 60 16995 (716 517-8), motorová lokomotiva z roku 1981
- T444.0558, motorová lokomotiva z roku 1964

Elektrická lokomotiva

- Ringhoffer No.2, elektrická akumulátorová lokomotiva z roku 1916

Drezíny

- Vm14/52, drezína z roku 1967
- Motorová drezína Tatra, z roku 1947

diné na světě! K vidění jsou zpěvákovy osobní věci, nábytek z jeho bytu na Václavském náměstí v Praze, plakáty, fotografie, vzpomínky kolegů, desky i filmové rekvizity.

Vlakem do Podkrkonoší

Po prohlídce Josefova se můžete odebrat zpět na jaroměřské nádraží, odkud v pravidelných hodinových intervalech odjíždí regionální spoje nebo rychlíky ČD směrem na Trutnov. Po čtyřiceti, respektive padesáti minutách jízdy vlaky dorazí na nádraží v Malých Svatoňovicích. Ty jsme zvolili výchozím bodem našeho dalšího putování. Malé Svatoňovice jsou především rodištěm Karla Čapka, který se zapsal do povědomí celé řady čtenářských generací díly jako Dášeňka, Devatero pohádek či Krakatit nebo R.U.R. Právě v posledně jmenovaném románu poprvé použil slovo robot, které se pak rozšířilo do všech světových jazyků. Než se vydáte do města, určitě navštívte Terénní expozici důlních strojů, která je umístěna v ulici Jana Masaryka, vedoucí paralelně kolem železniční trati. Dochované důlní lokomotivy a vozíky



Pohled do části expozice železničního muzea Výtopna Jaroměř

jsou názornou ukázkou přepravy černého uhlí v bývalém dolu IDA. Z dolu k nádraží do Malých Svatoňovic vedla úzkorozchodná dráha o rozchodu 650 mm a délce 1,3 kilometru, která byla od roku 1927 elektrizovaná (!) a fungovala až do uzavření dolu v roce 1981. Pozorní pátrači určitě najdou podél silnice v křoví navíc dva poměrně zachovalé, byť prorezné krakorce původního trolejového vedení.

Úpice místem dětství Čapkových

Po železniční anabázi se můžeme vydat do kopce na svatoňovické náměstí,

kde najdeme nejen sousoší bratří Čapků od Josefa Malejovského, ale i muzeum, věnované památce slavných umělců. V muzeu jsou v jednotlivých patrech umístěné expozice věnované buď Josefovi, nebo Karlu Čapkovi. Po prohlídce Malých Svatoňovic sejdem k tamnímu nádraží, odkud v půl až hodinových pravidelných intervalech odjíždějí autobusy směrem Úpice. Po zhruba deseti minutách autobus dojíždí na úpické stanoviště, odkud je to přes řeku Úpicí, co by kamenem dohodil k domu rodiny Čapkových. A právě tady Helena,

Josef a Karel žili a chodili do školy. Nechte se zmást tím, že na domě je nápis Policie ČR. V přízemí opravdu sídlí policisté, ale druhé patro domu Čapkových je přístupné a po dohodě vás tam určitě pustí. Úpice si zaslouží ještě dvě krátká zastavení. Na hlavním náměstí, kam se dostaneme výšlapem do mírného stoupání asi za čtvrt hodiny, najdeme naproti kostelu svatého Jakuba poštu, která se stala předlohou pro Poštáckou pohádku. A pod náměstím v Želivského ulici narazíme na opravdu pozoruhodnou roubenku ze začátku 17. sto-



letí, která je jedním z nejstarších a největších českých maloměstských dochovaných dřevěných domů.

Aby byl výlet po stopách sourozenců Čapkových úplný, vydejme se z Úpice do Hronova. Bohužel to nejde jinak než autobusem s přestupem ve Rtyni v Podkrkonoší, neboť do Úpice vlak nejedí a do Hronova jen z jiného směru. V Hronově autobus zastaví nedaleko hlavního náměstí, kde najdeme Jiráskovo divadlo, hlavní dominantu města. Pravidelně se tu od roku 1931 koná nejstarší evropský divadelní festival. Právě v Hrono-

vě přišly na svět děti Helena a Josef Čapkoví a neméně slavný rodák, spisovatel Alois Jirásek se v Hronově narodil roku 1851. Na místě rodného domu Čapkových, který byl zbourán již v roce 1816, je dnes umístěný opukový pomník s iniciálou „Č“. Najdeme jej při chůzi z náměstí na nádraží v Hostovské ulici před tamní průmyslovkou. Odtud je to jen malý kousek na hronovské nádraží, odkud jezdí velké množství vlakových spojů Českých drah směr Starkoč a Týniště nad Orlicí. Tady náš výlet po stopách sourozenců Čapkových také končí. ◉

Napsali o nás...

Železniční doprava roste, vlaky za 5 let najezdily o desetinu víc

Železniční doprava v Česku každoročně roste, zejména pak v posledních pěti letech. Loni osobní i nákladní dopravci najezdili dohromady téměř 175 milionů vlakokilometrů. Za posledních pět let se tak na kolejích ujetá vzdálenost zvýšila téměř o desetinu. Roste především osobní doprava. Zároveň se zvyšuje i počet dopravců. Vyplývá to z výročních zpráv Správy železnic. K růstu přispívá zejména velký zájem cestujících i liberalizace dopravy. Podle některých expertů může houstnoucí doprava být jednou z příčin chyb na železnici z posledních dnů. Na kolejích přibývají zejména osobní vlaky. Loni najezdily více než 136 milionů vlakokilometrů, což je oproti roku 2015 o 13 milionů více. Přibývají osobní i spěšné vlaky a také dálkové rychlíky a expresy. Růst dopravy v posledních pěti letech je přítom intenzivnější než mezi roky 2005 a 2015. **ČTK 16. 7. 2020**



Stát zvažuje prodloužení přestávek pro strojvedoucí

Zatímco řidič kamionu musí mezi jednotlivými směnami za volantem odpočívat nejméně 9 hodin, v případě strojvedoucí české normy počítají v některých případech jen se 6 hodinami. Krátké doby odpočinku by mohly být minulostí. Série nehod na železnici znovu otevřela téma pracovní doby strojvedoucí i pracovních podmínek a jejich únavy. Není sice jasné, zda za nehodami byla skutečně únava strojvedoucí, stát ale začíná řešit úpravu pracovních norem. Právě minimální přestávka je jednou z věcí, kterou řada strojvedoucí kritizuje. „Počítá se do ní i například cesta od vlaku na ubytovnu a zpět k vlaku. V reálu jste rádi, když spíte tři čtyři hodiny,“ říká jeden ze strojvedoucí. „O prodloužení minimální přestávky uvažujeme. Věc ale ještě musí být předmětem jednání s dalšími subjekty, zejména celým železničním sektorem,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka. Případné změny by se totiž dopravců výrazně dotkly, v praxi by potřebovali více strojvedoucí. **zdopravy.cz 18. 7. 2020**

Drážní úřad: Audit mimořádných událostí bude hotový na podzim

Audit mimořádných událostí na trati mapující poslední dva roky bude hotový za několik měsíců, dokončený by měl být na podzim. Řekl to šéf Drážního úřadu Jiří Kolář. V současnosti úřad oslovil všech 121 železničních dopravců, a čeká na jejich odpovědi. Podle představenstva Českých drah Václava Nebeského se ale dlouhodobě ukazuje, že mezi nehodami není spojovací prvek. „Ještě jsme neodpověděli, nicméně máme zpracováno skoro úplné všechno,“ řekl Nebeský. Analýzy podle něj ČD vedou průběžně, s překvapujícími závěry, že mimořádné události nemají společného jmenovatele. „Jedná se o sérii náhodných jevů,“ dodal. ČD také sestavily vlastní radu pro zvýšení bezpečnosti provozu. Jejímí členy jsou zástupci osobního i nákladního dopravce, odborů, strojvedoucí, akademiků či dopravních psychologů. **ČT 2. 8. 2020**

Nové vozy pro ČD od Siemensu a Škody už dorazily na okruh

Cestující v dálkových vlacích mezi Prahou a Chebem přes Plzeň a Ústí nad Labem čeká příští rok změna v kvalitě vozidel. Konsorcium Siemens – Škoda Transportation začalo s testováním nových vozů na zkušební okruhu. Dva roky po podpisu smlouvy na dodávku nových vozů pro dálkové vlaky Českých drah dorazily první čtyři na železniční zkušební okruh ve Velimi, kde je čeká několikaměsíční testování. První cestující začnou vozit příští rok. Souprava dorazila do Velimi 27. 7. ve 4 hodiny ráno po cestě z ostravského areálu Škoda Vagonka. Zakázku na 50 vozů získalo v červenci 2018 sdružení Siemens – Škoda Vagonka za necelé tři miliardy korun. Svařování a lakování probíhá ve vídeňském závodu firmy Siemens, odkud se vozy přesouvají do Škody Vagonka v Ostravě. ČD je nasadí příští rok na trasu z Prahy do Chebu. **zdopravy.cz 27. 7. 2020**

Do zabezpečení tratí včetně lokálních půjde pět miliard ročně

Ministr dopravy Karel Havlíček představil plán na zabezpečení tratí systémem ETCS. Do plánu jsou zahrnuté všechny tratě včetně regionálních. Celoevropský zabezpečovač, který dokáže zastavit vlaky, má být všude do roku 2040. Celkové výdaje státu na zabezpečení odhaduje ministr na více než sto miliard korun, což vychází na pět miliard ročně. Na tratě má jít 84 miliard korun, na vybavení vozidel pak stát pošle dopravcům dalších 23 miliard. Ministerstvo nehodlá měnit termín povinného použití ETCS od 1. ledna 2025. Po tomto datu nebudou na koridory osazené ETCS vpuštěna vozidla bez palubní části systému. Aktuálně je ETCS pokryto 255 kilometrů mezi Břeclaví a Kolínem. Dalších 206 km mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné postoupilo do zkušebního provozu a 108 km mezi Přerovem a Českou Třebovou přibude ještě letos. **zdopravy.cz 29. 7. 2020**

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, nářb. 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 ZAJIŠTŮJÍ:** 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



Mají „zelenou“ a vždy byly, jsou a budou vaše stálice a jistota.



Bulharsko

Polední lety v úterý a pátek od 3. 7. do 11. 9. 2020
 Pobyty na 8, 11 a 12 dní
 Strava: snídaně, polopenze, plná penze, All inclusive
 K. Štěchová,
 tel.: 972 243 053



Více na
www.cdtravel.cz



Chorvatsko – Drvenik

Odjezdy busem vždy v neděli od 19. 7. 2020
 Pobyty na 10 dní
 Strava: polopenze
 H. Fagulová, tel.: 972 243 052

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



**SPECIALISTA
 ETCS**

VAŠÍ PRACOVNÍ NÁPLŇ BUDE

- instalace mobilní části ETCS přímo do drážních vozidel převážně českých dopravců, komunikace technických řešení se zákazníkem (ČD, ČD Cargo) a dodavateli (Alstom – světová špička v oblasti ETCS, AŽD nebo ČMŽO-e)
- revize technických dokumentů, interpretace norem a předpisů, participace na školení technických pracovníků zákazníka
- zastřešení komisionálních prohlídek vozidel, kontrola a evidence předávaných podkladů a dokumentace na vstupu a výstupu

Podílejte se na celorepublikově strategickém projektu ETCS na železnici! European Train Control System je evropský vlakový zabezpečovací systém, který postupně nahrazuje všechny stávající národní zabezpečovací systémy. Buďte u toho jako jeden z prvních a získajte zcela ojedinělé zkušenosti v ČR za podpory našich zkušených odborníků. Na technologii si skutečně sáhnete.

BUDEME OD VÁS POŽADOVAT

- SŠ/VŠ vzdělání elektrotechnického zaměření
- osvědčení Vyhlášky č. 50/1978 Sb. min. § 6, ŘP sk. B
- znalost anglického jazyka na pokročilé úrovni (psaná i mluvená forma)
- schopnost porozumět technickým normám a čtení technické a výkresové dokumentace

JAKO NÁŠ NOVÝ KOLEGA ZÍSKÁTE

- zkušenosti o fungování i ostatních technologií na lokomotivě jako rychloměr, brzdny systém, palubní počítač, národní zabezpečovací systémy nebo napájení elektroniky
- pestrý benefitní program – příspěvek na životní pojištění i penzijní přípojištění, poukázky FlexiPass pro volný čas, na nákupy, na dovolenou, stravenky v hodnotě 110 Kč, příspěvek na dětské tábory až 2 x 2 500 Kč na každé dítě ročně, 25 dnů dovolené a další

Nástup je možný ihned nebo dohodou, pracoviště se nachází na Praze 3. Životopis zasílejte na kariera@cdt.cz. | www.cdt.cz/kariera



29. srpna 2020

Párou Posázavím aneb 120 let Posázavského pacifiku

Už 120 let jezdí vlaky po jedné z našich nejkrásnějších lokálek mezi Prahou, Vraným nad Vltavou a Čerčany. Trati, která vede romantickým krajem kolem soutoku Vltavy a Sázavy, dali za první republiky trampové název Posázavský pacifik a ten už jí zůstal. V sobotu 29. srpna si můžete připomenout výročí této legendární železnice přímo na kolejích. Poslední srpnovou sobotu odjíždí v 9:30 hodin z pražského smíchovského nádraží parní vlak, který vás přes Vrané nad Vltavou, Davli, Jílové u Prahy a Krhanice doveze do Týnce nad Sázavou. Než se vydá na další cestu, budete mít dostatek času prohlédnout si město a jeho památky včetně hradu. Z Týnce (odj. 14:22 hodin) parní vlak pokračuje do Čerčan a přes Senohraby, Mnichovice a Říčany se vrátí zpět do Prahy. Ve vlaku nebude chybět bufetový vůz. Jízdenka stojí 390 Kč. Pokud se svezete pouze z Prahy do Týnce, zaplatíte 290 Kč. Děti od 6 do 18 let mají jízdné o sto korun levnější, mladší cestují zdarma. Aktuální informace najdete v aplikaci Vlakem na výlet (S kým – Vlakofanda – Nostalgické jízdy) nebo na www.vlakemnavylet.cz.

Nejblíže železniční stanice: Praha-Smíchov/Vrané n. Vlt./Týnec n. S./Čerčany/Praha hl. n. ad.



1., 15. a 29. srpna 2020

Historickým vlakem po Českém ráji

Chystáte se do Českého ráje? Spojte výlet do přírody s nostalgickým zážitkem. O sobotách 1., 15. a 29. srpna se můžete svézt mezi Turnovem a Semily nebo mezi Turnovem a Rovenskem pod Troskami historickým vlakem. V jeho čele pojede parní lokomotiva Kafemlejnek (310.0134), vyrobená v roce 1913. Součástí vlaku je také zvláštní upravený vůz, který slouží pro představení loutkového divadla ve stanicích Turnov a Rovensko p. Troskami. Jízdní řád parního vlaku a ceník jízdného najdete na www.vlakemnavylet.cz nebo www.vlakemnavylet.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Turnov/Semily/Rovensko pod Troskami ad.



15. srpna 2020

Do Kolína na výpravu do minulosti

Nenechte si ujít osmý ročník historických slavností s názvem Neklidná léta 1914–1945, který se koná v sobotu 15. srpna v Kolíně na Kmochově ostrově. Těšit se můžete na bohatý program věnovaný období počátku, průběhu a konci dvou světových válek. Kromě výstavy vojenské techniky a civilních veteránů uvidíte přehlídku zbraní a uniforem, ukázky historie odívání, polní poštu, historický fotoateliér nebo třeba výstavu bankovek od roku 1892. Děti se mohou projít po naučné stezce Od císaře pána po tatíčka Masaryka a chybět nebude ani dobrý voják Švejk.

Nejblíže železniční stanice:
Kolín zastávka



22. a 23. srpna 2020

Za brány depa kolejových vozidel v Plzni

O víkendu 22. a 23. srpna máte jedinečnou příležitost nahlédnout do zákulisí železniční dopravy. Z plzeňského hlavního nádraží (odj. v 10:00 a 14:00 hod.) se můžete svézt motorovým vozem ř. 842 do depa kolejových vozidel ČD, kde navštívíte točnu, uvidíte roztundu, myčku a čerpací stanici pohonných hmot pro lokomotivy. Během komentované projížďky zavítáte i do haly soustředěných oprav. Jízdenka stojí 150 Kč a koupíte ji pouze v Turistickém informačním centru vedle plzeňské radnice nebo on-line (Plzeňská vstupenka). Více na www.industryopen.cz.

Nejblíže železniční stanice:
Plzeň hl. n.

