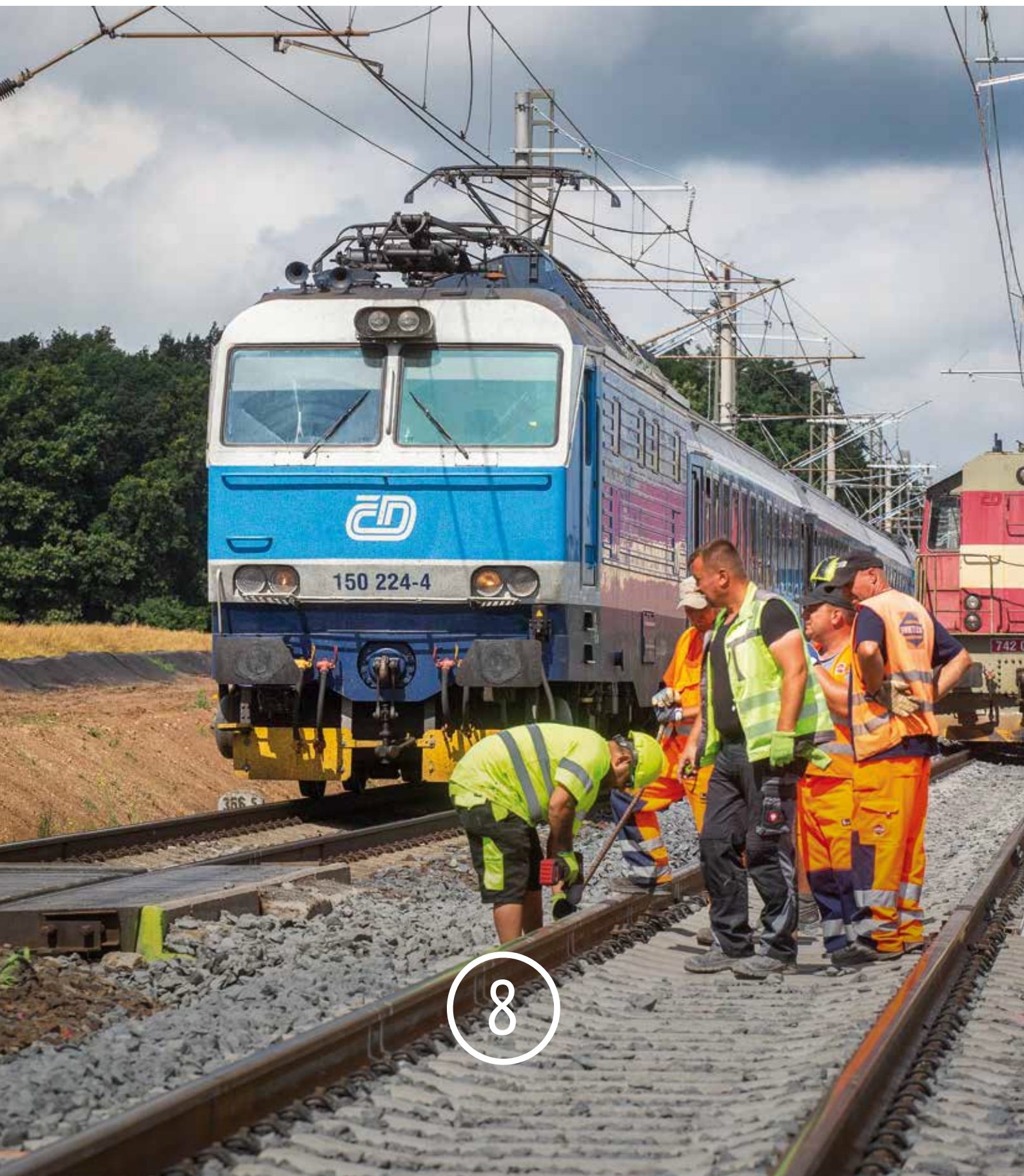


# Železničář

5. SRPNA 2021 | ROČNÍK 28 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



8



- 7–9 **Rozhovor**  
S ředitelem ZSSK Romanem Koreněm nejen o dalším směřování společnosti
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–17 **Téma**  
Známa trať na jihu Čech Bechyňka se brzy dočká velkých změn. Hovoří se i o změně trakční soustavy.
- 18–19 **Dceřiné společnosti**  
Vozy řady 810 procházejí ve veselském závodě DPOV kompletní obnovou. Výsledkem je nová řada 811.
- 22–23 **Provoz a technika**  
ČD hodlají rozšířit údržbu a opravy vozidel vlastními silami. Vznikla proto nová kompetenční centra.
- 26 **Zahraničí**  
Z Varšavy do Lodže nebo z Katovic do do Krakova pojedou nové push-pull soupravy, které pořídí PKP Intercity.
- 30–32 **Historie**  
Staly se hlavními stroji na lokálních tratích. Od vzniku lokomotiv řady 423.0, kterým se přezdívá Velký bejček, uplynulo 100 let.
- 33–37 **Cestopis**  
Vydali jsme se prozkoumat dolní tok řeky Cidliny. A to hned na tři způsoby.

### Konec léta ve znamení zábavy s ČD

Konec prázdnin se pomalu blíží. Přivítejte s námi nový školní rok na dvou akcích. V sobotu 21. srpna se na Dostihovém závodě v Pardubicích uskuteční Rodinný den české železnice. Pro zaměstnance ČD a jejich děti je připraven bohatý kulturní a sportovní program jako poděkování za vysoké pracovní nasazení. Více o akci se dočtete v srpnovém vydání interního bulletinu Železničář Zpravodaj, na intranetu ČD a v týdeníku TOP. A 5. září si můžete užít pohyb na Sportovních hrách ve sportovním a rekreačním areálu Pražačka na Žižkově.

### TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Letošní léto se nese ve znamení výluk na prvním tranzitním koridoru. Rychlík Cracovia na snímku projíždí rozestavěnou zastávkou Tatce.



## Stadler GTW (řada 646)

Motorová jednotka řady 646 vznikla pro potřeby příměstské dopravy v okolí velkých aglomerací. Výrobce je firma Stadler Pankow. České dráhy zakoupily v Německu celkem dvanáct těchto vlaků, které původně Deutsche Bahn provozovaly na příměstských spojích v okolí Berlína. Všechny budou postupně nasazeny v Olomouckém kraji. Vnější nátěr je v korporátních barvách ČD, příslušnost k regionu představují polepy s motivy kraje. První dvě se v provozu objevily loni v únoru, a to na trati z Olomouce do Drahanovic. Každá jednotka nabízí 108 míst k sezení, vybavená je wi-fi, klimatizací, má nově potažená sedadla, větší prostor pro přepravu jízdních kol a cestujících na vozíku a nově instalovaný informační systém. ČD vlastními silami uskutečnily jejich částečnou modernizaci a v nejbližších dnech bude první vůz předán k plánované kompletní renovaci do ŽOS Zvolen.




**Michal Kraus**

Náměstek generálního ředitele pro provoz

Vážení čtenáři,

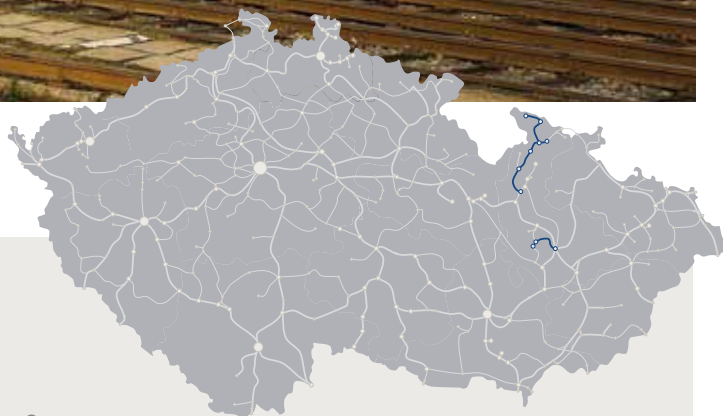
dovolte mi, abych v následujících řádcích stručně zhodnotil současnou situaci v oblasti servisu železničních kolejových vozidel a vozového parku naší společnosti. Chtěl bych vám také přiblížit některé významnější události a projekty, které v současné době probíhají a jejichž výsledky očekáváme.

Hned v úvodu nelze nezmínit dodávky push-pull souprav pro Moravskoslezský kraj, s nimiž bychom se měli v provozu setkat v rámci GVD 2021/2022. Do doby elektrifikace traťových úseků, na nichž budou tyto soupravy nasazovány, budou provozovány ve spojení s motorovými lokomotivami řady 750.7, které v uplynulém období rovněž prošly příslušnými úpravami v oblasti mezikvázové komunikace.

Nadále probíhají modernizace motorových vozů 810 na řadu 811. Modernizované vozy nacházejí rovněž uplatnění v Moravskoslezském kraji. K dnešnímu dni je renovace dokončena na devíti motorových a všech deseti přípojných vozech. Předpoklad dokončení modernizací zbývajících šesti motorových vozů je do konce letošního roku. Disproporce oproti původnímu plánu je způsobená především zpožděním zahraničních subdodávek v důsledku celosvětové pandemie. Pro úplnost uvádím, že modernizace se u motorových vozů týká především dosazení nového výkonnějšího spalovacího motoru, který poskytuje dostatek výkonu jak pro trakci, tak pro nově dosazenou klimatizaci. Stejně jako motorové vozy i přípojné vozy projdou celkovou modernizací interiéru.

V souvislosti se situací na trhu v segmentu opravárenství železničních kolejových vozidel bylo nedávne změny organizační struktury využito také ke vzniku takzvaných kompetenčních center. Tato centra, která budou začleněna do organizační struktury jednotlivých OCÚ, budou postupně profilována pro jednotlivé řady vozidel. Zejména pak pro takové, kde je vysoká potřeba provádění periodických obnov a zároveň se obtížně uplatňují k provádění obnov u externích subjektů. Logicky navazujícím krokem je pak nabídka těchto služeb také dalším zájemcům z řad tuzemských i zahraničních dopravců. Z hlediska lokalit se jedná o ty oblasti, kde v uplynulém období došlo k poklesu objemu preventivní a korektivní údržby, ale příslušná střediska údržby mají dobrý potenciál z hlediska technologického vybavení a jsou saturována kvalitním technickým personálem, kterého je na pracovním trhu dlouhodobě nedostatek.

Takovou prediktivní personální politikou a způsobem poskytování pracovních příležitostí dosáhneme zachování dlouhodobě budovaného technického zázemí v lokalitách, které se v budoucnu pro naši společnost mohou stát opět zájmovými z hlediska poskytování služeb v oblasti dopravní obsluhy.



*předchůdce...*

## Řada 850 (Krokodýl)

Motorové vozy řady M 286.0 a M 286.1 (850 a 851) vznikly v 60. letech 20. století ve Vagonce Tatra Studénka jako náhrada starší řady M 262.0. ČSD je využívaly pro vozbu rychlíků i osobních vlaků. V roce 1962 byl ve Studénce vyroben první prototyp s označením M 283.1, o rok později jej následoval druhý prototyp. Sériově se vyráběly letech 1966–67, kdy závod opustilo dalších 50 kusů. Na Slovensku jezdily do roku 2007, ČD je provozovaly až do roku 2014.





## Vectron pokořil hranici jednoho milionu kilometrů

První z vícesystémových lokomotiv Siemens Vectron, které si České dráhy pronajaly od společnosti European Locomotive Leasing zejména pro provoz mezinárodních expresů kategorie EuroCity z Prahy do Berlína a Hamburku, atakovala hranici jednoho milionu najetých kilometrů. Konkrétně jde o stroj 193.289. Miliontý kilometr najel na začátku letních prázdnin, informaci o stavu počítadla kilometrů pak přinesl jeden ze strojvůdců. Zmíněný Vectron pochází z flotily desítky dalších lokomotiv, které si dopravce pronajal v roce 2017 na deset let. Kromě výkonů z Prahy na sever Německa se stroje ve speciálním polepu odkazující právě na tuto linku, objevují se i v čele vlaků vnitrostátní osobní i nákladní dopravy. Kromě zmíněné desítky si ČD nedávno pronajaly dalších 13 kusů, přičemž šest jich dorazilo na jaře, zbylé přijdou do konce října příštího roku. Jednu si dopravce nedávno koupil (193.902). Vectrony má ve vozidlovém parku i dceřiná společnost ČD Cargo.



## Rekonstrukce výpravních budov pokračuje

Správa železnic pokračuje i v letošním roce v obnově nádražních budov po celé republice. Zrekonstruuje nebo opraví celkem 114 objektů, které získají moderní odbavovací prostory i zázemí pro zaměstnance. Do konce června už bylo dokončeno 28 objektů. Jedná se například o budovy v Milevsku, Strakonících, Horažďovicích, Hrušovanech nad Jevišovkou-Šanově, Třebíči, Sedlčanech, Kadani, Ivanovicích na Hané, Krnově-Cvilíně, Loukách nad Olší, Kunčicích pod Ondřejníkem, Olomouci-Řepčíně, Šumperku či Kroměříži. Správa dále opravuje Fantovu budovu na pražském hlavním nádraží, pracuje i na opravách budov v Českých Budějovicích, Hradci Králové, Havířově, Plzni nebo Berouně a připravuje rekonstrukci komplexu budov na pardubickém nádraží. Ve stanicích Praha-Vysočany a Vsetín vyrostou nové výpravní budovy.



## Aplikace ČD Můj vlak se těší rostoucí popularitě

Mobilní aplikace Můj vlak, která umožňuje komplexní odbavení při cestách vlakem, se těší vzrůstající oblibě. Dokazuje to i hodnocení uživatelů na úrovni 4,6 z 5 na platformách Google Play i App Store. Díky uživatelské přívětivosti a užitečným funkcím se také výrazně zvyšuje počet stažení, a výrazně si tak získala značnou oblibu. Od spuštění obdržela řadu uživatelských i odborných ocenění, což dokladuje i vysoké hodnocení na zmíněných platformách. Dopravce aplikaci spustil v říjnu 2014, aktivně ji využívá přes 300 tisíc unikátních uživatelů měsíčně. Kromě běžných funkcí, jako je hledání spojení nebo nákup jízdenek, v ní cestující najdou palubní portál s průběžnými informacemi o jízdě vlaku, přestupech nebo o výlukách a mimořádnostech na tratích. Výhodou je také možnost hledání jízdních řádů offline, a to včetně spojení do zahraničí. Do budoucna ČD plánují aplikaci rozšiřovat a nabídnout nové možnosti odbavení. Cestujícím umožní zakoupit si jízdenku na zpožděný spoj, dále je v plánu vylepšení platební metody Google Pay či implementace nového cestovního průvodce.



## Nadační fond přispěl lidem postiženým tornádem

Z transparentního účtu Nadačního fondu Skupiny ČD - ŽELEZNICE SRDCEM bylo na konci června odesláno celkem 540 tisíc korun na pomoc zaměstnancům Českých drah a ČD Cargo, které postihlo ničivé tornádo na jižní Moravě. Částka byla rozdělena mezi šestnáct rodin. O střechu nad hlavou přišla nebo byla přírodní katastrofou postižena i řada zaměstnanců ČD. Společnost pro ně proto iniciovala okamžitou pomoc a hned druhý den po řádění živlu na jih Moravy doručila první finanční podporu. Zároveň se mezi zaměstnanci zvedla obrovská vlna solidarity, kdy se mnozí hlásili do služby, aby nahradili kolegy, kteří ve svých domovech řeší následky ničivé bouře. Kromě pomoci zaměstnancům ČD nabízí pomoc celému postiženému regionu. Na místě byly například k dispozici lůžkové vozy ČD a lehátkové vozy ČD Cargo. Zaměstnanci dopravce organizovali sbírku materiální pomoci v několika železničních stanicích, na místě pomáhali dobrovolníci z řad zaměstnanců ČD.



## Šumavské léto s párou s Kafemlejnkem opět lákalo

Vlaky Českých drah se v červenci vrátily na Šumavu. Nikoliv však na pravidelné linky, ale v rámci víkendových jízd s názvem Šumavské léto s párou na trasy z Volar do Lenory a z Volar do Nového Údolí a Nové Pece. Historický vlak v čele s parní lokomotivou Kafemlejnek (310.093) a vozy řady Ci byl velmi slušně obsazený. Cestující si tak mohli pod rouškou páry vychutnat malebnou přírodu Šumavského národního parku. Podle Pavla Kosmaty z Oblastního centra obchodu Západ ČD byl návrat národního dopravce vítán. Akci finančně podpořilo město Volary a svými hasičskými sbory i obce Nová Pec, Stožec, a dokonce i Haidmuhle v Bavorsku. Technickou podporu poskytla Armáda ČR. Již dnes jsou slyšet hlasy, aby ČD akci zopakovaly i v příštím roce.

## ČD jsou vstřícné k cyklistům

Evropská cyklistická federace (ECF) zveřejnila průzkum vstřícnosti železničních dopravců v dálkové dopravě k cyklistům pod názvem Cyklisté milují vlaky. České dráhy obsadily mezi 69 hodnocenými dopravci a produkty velmi dobrou devátou pozici a porazily většinu evropských velkých železnic. Sofistikovaný hodnotící systém zahrnoval šest oblastí zaměřených například na kapacitu a prostor pro umístění jízdních kol ve vlacích, půjčovny bicyklů, cenu, dostupnost informací či možnosti nákupu jízdenek a rezervací míst. Dopravci pak byli podle počtu získaných bodů rozděleni do pěti kategorií. ČD získaly 58 % bodů a těsně jim utekla skupina, kterou hodnotitelé označují známkou dobrý. Ta vyžadovala 60 % bodů. K lepšímu hodnocení by přispělo více cizojazyčných informací na webu o půjčovnách v jednotlivých regionech.

## Lotyšši sbírali zkušenosti u Českých drah

Manažeři Lotyšských železnic Pasažieru Vilciens (PV) si v Oblastním centru údržby Východ v brněnských Maloměřicích prohlédli moderní zázemí Českých drah pro servis jednotek rodiny Panterů. O návštěvu a prezentaci nového zázemí dopravce požádal výrobce vlaků Škoda Transportation. Lotyšši si totiž u Škody pořídili dvaatřicet čtyřvozových RegioPanterů pro regionální dopravu v okolí Rigy. Zástupci ČD tedy v polovině července prezentovali své zkušenosti a představili zázemí včetně veškerého vybavení. Management PV se na základě poznatků rozhodne, které stupně oprav bude zajišťovat svépomocí a na které si najme servis. V nové hale v Maloměřicích ČD servisuji pět třívozových a dvouvozových RegioPanterů, deset pěti- a čtyři třívozové InterPantery. Mají s nimi bohaté zkušenosti, jednotky rodiny Panter opravují šest let. Další zázemí, nejen pro Pantery, ČD budují v Plzni.



## Bezručická lokálka oslavila kulatiny



Bezručická lokálka má za sebou 120. narozeniny. Oslava otevření železnice spojující západočeské Pňovany s Bezručicemi se uskutečnila v polovině července. Hlavním bodem programu byly nostalgické jízdy historického vlaku v čele s parní lokomotivou 434.2186 anebo historickým motorovým vozem M 131.1515. Podle Marka Plochého, ředitele Centra historických vozidel Českých drah a jednoho z pořadatelů, byla účast velmi vysoká.

Parní vlak přijel na lokálku přes Plzeň, odkud přivezl první návštěvníky. Poté celý den jezdil do Cebivi a zpět, motorový vůz přezdívaný Hurvínek spojoval Bezručice s nedalekými Kokašicemi. Narozeninové oslavy doplnilo taneční vystoupení skupiny Althea, hudební vystoupení Švejk bandu Milana Benedikta Karpíška, divadlo Z bedny, výstava o historii železnice atd. Otevřené bylo i Muzeum Bezručické lokálky.

## Zástupci kraje hodnotili kvalitu cestování ve vlaku ČD

Přímo za jízdy vlakem z olomouckého hlavního vlakového nádraží do Drahanovic a nazpět se zástupci Olomouckého kraje zabývali kvalitou cestování. Na dotazy odpovídali zástupci Českých drah v čele s obchodní manažerkou Hanou Motykovou. Nešlo přitom o speciální jízdu – radní využili pravidelný spoj při běžné frekvenci cestujících. Náměstek hejtmána pro oblast dopravy Michal Zácha uvedl, že kraj zajímalo, zda dopravce plní smluvní podmínky. Ty se týkají především standardů kvality poskytovaných služeb pro cestování, např. v podobě klimatizace, wi-fi nebo třeba většího prostoru pro přepravu kol. V uplynulých dnech přibyla v kraji do zkušebního provozu další jednotka VT 646 Stadler, která obdržela schválení Drážního úřadu. Tato souprava bude během srpna předána do ŽOS Zvolen, aby si, stejně jako ostatní, dopřála modernizaci. Smlouvu s ČD uzavřel Olomoucký kraj na období deseti let.

## Správa železnic letos opravila 65 úrovnových přejezdů

Správa železnic pokračuje v plánu modernizace 200 přejezdů v tomto roce. V prvním pololetí byly rekonstrukce dokončeny na 65 přejezdech a na dalších 67 se pracuje. Do modernizace spojené se zvýšením úrovně zabezpečení investuje podnik téměř 2 miliardy korun. Z více než šesti desítek dokončených úprav se téměř polovina týkala přejezdů zabezpečených původně výstražnými kříži. Na 19 takových přejezdech je nově nainstalováno světelné zabezpečovací zařízení. Další 10 je kromě výstražných světel osazeno i závorami. O ty bylo při modernizaci doplněno i dalších 14 přejezdů s původně světelným zabezpečovacím zařízením. Na devíti místech také dosloužily ručně ovládané závory. Nahradila je většinou zabezpečovací zařízení se světelnou signalizací, ve třech případech doplněná i závorami. Moderní zabezpečovací zařízení tak namísto původního ze 70. let získala například šestice přejezdů v úseku Ústí nad Labem–Střekov – Svádov. Čtyři z těchto přejezdů byly při rekonstrukci vybaveny závorami. Ve dvou případech se použila moderní kompozitní závorová břevna s výstražnými LED svítilnami.



## VUZ slaví padesátku. Přispějte historickými snímky

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) letos slaví 50. narozeniny. Instituce vznikla organizačním opatřením tehdejšího ministerstva dopravy na konci listopadu 1971 sloučením několika subjektů spadajících pod resort dopravy. Oslavy tohoto výročí od září doprovodí výstava fotografií, ke které můžete přispět i vy, členáři Železničáře. Pokud máte zajímavé snímky, které mapují předešlých padesát let fungování dceřiné společnosti Českých drah, zašlete je e-mailem na adresu [info@cdvuz.cz](mailto:info@cdvuz.cz) spolu s vašimi kontaktními údaji. Uzávěrka je 20. srpna 2021. Vybrané fotografie VUZ odmění výročními dárkovými předměty.



# Snažíme se, abychom cestující nezklamali

Nedávno jmenovaný ředitel Železničnéj spoločnosti Slovensko (ZSSK) Roman Koreň chce navázat na svého předchůdce. Rád by také zvýšil efektivitu firmy. Co soudí o spolupráci se zahraničními partnery, jak je spokojený se spojením Chorvatska a Slovenska přes Rakousko, kam by měla ZSSK expandovat, a musí i na Slovensku šetřit?

Josef Holek | Foto: ZSSK

## Co jste jako první učinil v pozici generálního ředitele ZSSK?

Pokračoval v práci, kterou jsem kdysi začal po mém nástupu do ZSSK a kdy jsme rozběhli kupu projektů. Trochu jinak jsem však začal prosazovat jednotlivé kroky a cíle v rámci dlouhodobé strategie. Více komunikuji s kolegy a vysvětluji jim možnosti určitých změn ve strategii.

## Které projekty máte, po svém předchůdci, v plánu dokončit?

Nejdůležitější projekty, které ZSSK v minulosti realizovala, se týkaly modernizace vozidlového parku financované z fondů

EU. Nyní jich máme rozběhnuto ještě několik za stovky milionů eur, a to zejména pro regionální dopravu. Dále nám běží projekt na výstavbu tří center pro údržbu. Rozbíháme interní projekty na zvýšení efektivity, respektive kapacity a chceme do tří oblastních center regionalizovat provoz i opravárenství. Více kompetencí, ale i povinností by tedy měly mít regiony. Jde o projekt, který jsme už nastartovali se starým vedením. Navazujeme na něj.

## Budete muset kvůli pandemii měnit onu strategii? Chystáte propouštění?

Stále sledujeme cíl růst výkonů. Do roku 2030 chceme mít o 30 % výkonů více. Propouštění, minimál-

ně na úrovni klíčových a strategických lidí, tedy není možné. To není efektivní cesta. Naopak, chtěl bych naše kolegy více vytížit. Hromadné propouštění právě z tohoto důvodu nehrozí.

## Půjdete cestou modernizací starší techniky, nakoupíte novou, anebo kombinací obou variant?

V nejbližších letech to bude určitě forma kombinace. Vozidlový park nějak vypadá a infrastruktura ŽSR také není úplně optimální. Je to tak, že v každém regionu zvláště přemýšlíme, jestli půjdeme cestou nákupu nové techniky, anebo opravou té starší. Seznam techniky počítá s tím, že někde budeme nakupovat zcela nové vlaky a jinde jen modernizujeme. Připouštím, že vždy nejlepší cestou je nákup nových souprav, respektive jednotek. Ovšem také máme celou řadu starších lokomotiv, u kterých by byl definitivní odpis ještě neefektivní. To platí i pro osobní vozy.

## Jak se vypořádáváte s úbytkem cestujících, který přišel s covidem?

Bereme to jako fakt. Žádný dopravce takovou věc neumí ovlivnit. Víme, že někteří lidé se bojí cestovat nejen vlakem, ale i dalšími prostředky hromadné dopravy, a také vím, že stát musí optimalizovat výkony, a tedy i grafikon. Obé má na ZSSK negativní finanční dopady. Třeba tržby nám klesly zhruba na polovinu a oproti roku 2019 evidujeme o čtyřicet procent méně cestujících.

### Co s tím hodláte udělat?

Vždy se musíme starat o bezpečnost našich cestujících. Při dodržení určitých pravidel je cestování vlaky velmi bezpečné. Připomenu, že jsme tu ve spolupráci se Slovenskou akademií věd udělali projekt, kdy jsme po vlacích i pracovištích nasbírali dvě stovky vzorků a byli jsme zvědaví, zda najdeme nějaké stopy COVID-19. Nenašli jsme nic. Ani jeden vzorek nebyl pozitivní. Naše strategie denního čištění a dezinfikování vyšla bezvadně. Samozřejmě to souvisí i s bezproblémovým dodržováním hygienických pravidel ze strany cestujících. Mohu konstatovat, že jde o cestu, kterou hodláme nadále jít, a věříme, že se dostaneme na čísla z roku 2019. ZSSK je tu pro všechny cestující a děláme vše proto, aby se u nás lidé cítili maximálně bezpečně. Riziko nakažení se covidem ve vlaku je velmi nízké. Snažíme se, abychom cestující neklamali a naopak je pozitivně překvapili.

### ČD musely kvůli pandemii racionalizovat mzdové náklady. Máte to v plánu i vy?

Na tuto otázku se odpovídá těžko. Mohu říci, že v posledních čtyřech letech mzdy v naší firmě rostly u klíčových pracovníků. Platili jsme je tak, abychom dorovnali běžné mzdy na pracovním trhu. Bylo by tedy kontraproduktivní jim peníze brát. A o tom, jaký bude nárůst v dalších letech, je předčasně hovořit. Ještě jsme o tom nemluví ani v rámci kolektivního vyjednávání. Směrem dolů ale jít nechceme. Zaměstnanci jsou poklad, který každý zaměstnavatel má a musí se o něj umět starat. Jistou změnou bude jen zefektivnění jejich činnosti tak, abychom zvýšili výkon. Chceme tedy racionalizovat i oběhy vozidel, nebo turnusy vlakových čet. Je to zároveň věc, kterou od nás očekává i ministerstvo dopravy.

### Jak vůbec stát přistupuje k pomoci ZSSK, tedy největšímu dopravci na Slovensku?

Myslím, že jsme ke všeobecné spokojenosti vyřešili rok 2020, kdy nám zásadním způsobem spadly tržby. Řeknu to takhle: nemůže být vyplacena kompenzace, neboť by šlo o nedovolenou státní pomoc. Máme nastavenou smlouvu tak, že nám stát vykryvá ekonomicky oprávněné náklady. Požadavky tedy vzrostly a stát je vykryl. Tento rok se bude situace ještě opakovat, ale už to není jen kvůli covidu, ale i kvůli tomu, že jsme v posledních letech masivně investovali do oprav a modernizací. Nyní pokračují jednání mezi ministerstvy financí a dopravy, jak situaci řešit nejen letos, ale i v dalších letech.

### Na Slovensku neplatí senioři a studenti jízdné. Jaké zkušenosti tento systém přinesl?

Při startování systému nikdo netušil, co nás čeká a jak velký dopad cestování těchto dvou věkových skupin vyvolá. Slovensko se s tím ale vcelku dob-

ře vyrovnalo. Bezplatná doprava je dobrým produktem, který naučil veřejnost cestovat. V určitém čase se stav stabilizoval, nalákali jsme více lidí a tím nám začaly růst tržby. Nárůst jsme začali zaznamenávat v roce 2019. Zajímavý efekt. Možná by bylo dobré se pobavit o jiném nastavení. Ovšem ne tím, že bychom omezovali veřejnou dopravu, ale zavést takový systém, který by ocenili i platící cestující.

### Ve spolupráci s ČD provozujete například spoj SC Pendolino Košičan či rychlík z Ostravy do Zvolena. Hodláte spolupráci dále rozvíjet?

Určitě přivítáme spolupráci nejen s ČD, ale i dalšími dopravci. Ano, do spolupráce nám zasáhl covid, ale je dobré, že máme takt mezi Zvolenem, Žilinou a Ostravou, neboť pro nás je Žilina důležitým dopravním uzlem. Rádi bychom takt ještě zvýšili. I Pendolino je velmi využívané, mohlo by jezdit častěji, nikoliv jen jeden pár denně a posilové v pátek a neděli. Je to však věc k jednání a my bychom obecně uvítali rozšíření těchto produktů a rozjezd dalších.

### Jak se osvědčily spoje na Ukrajinu?

Velmi. Je to hodně zajímavý projekt. S výsledky jsme spokojeni a například ještě před pandemií nám počet cestujících narůstal. Covid ale přeshraniční dopravu stopnul. S nástupem letních prázdnin jsme ale spoj obnovili, byť s opatřeními, která na hranicích platí. Sám jsem zvědavý, zda se opět dočkají úspěchu. Posíláme zatím dva páry vlaků do Čopu, odkud je možné jet do Kyjeva anebo Mukačeva.

### A co regionální doprava v turisticky atraktivních regionech? Víme, že by více vlaků například ocenili turisté, kteří míří do Banské Štiavnice.

Na ministerstvu dopravy se nám podařilo dospět k dohodě, kdy nachystáme sezonní spoje do těchto turisticky exponovaných destinací. Jde i o spoje do Banské Štiavnice, cyklovlak Vlárček Záhoráček z Bratislavy do Plaveckého Podhradie, dále spoje ze Spišské Nové Vsi do Spišského Podhradie či vlaky z Košic do Banské Bystrice. Výkon se navýší. Podepíšeme o tom dodatek smlouvy s ministerstvem dopravy. Takže odpověď je ano, a dokonce jsme již učinili konkrétní kroky.

### V jednom nedávném rozhovoru jste zmínil, že by se i Nitra měla lépe zapojit do železniční sítě. Co si pod tím představíte?

Dlouhou dobu hovoříme s ministerstvy financí i dopravy o výstavbě nové trati Nitra - Trnovec. Vlaky by tak dokázaly spojit Bratislavu s Nitrou do 40 minut. Budeme trvat na tom, aby se projekt uskutečnil. Nyní je možné cestovat - relativně rychle - jen autobusem, ovšem nejde o nic komfortního, pokud si uvědomíte, že při cestování autobusem mohou při cestě vzniknout úzká hrdla. Jistě, výstavba tra-

Nejdůležitější projekty, které ZSSK v minulosti realizovala, se týkaly modernizace vozidlového parku financované z fondů EU. Nyní jich máme rozběhnuto ještě několik za stovky milionů eur, a to zejména pro regionální dopravu.





ti je zdoluhavá, proto jsme do nadcházejícího grafikonu veřejné dopravy ale spoň navrhli spojení z Trnavy do Nitry, ovšem je na objednateli, zda návrh přijme. Není to konečné řešení, alespoň by však umožnilo o něco rychlejší cestování vlakem z Nitranska do Bratislavy.

**Máte v plánu rozvoj dálkové dopravy, třeba i na komerční bázi? A co expanze do zahraničí?**

Ano, jistě. Takové plány jsou zakotvené i v naší strategii. Do roku 2030 chceme zdvojnásobit komerční výkony. Nedávno jsme obnovili jeden pár vlaků z Košic do Vídně, obnovíme komerční vlak Žilina – Gdyně a v sezoně komerčně jezdíme z Bratislavy do Splitu. Uvažujeme nad expanzí našich vlaků do zahraničí, chceme častěji spojovat Košicko s Vídní a zároveň už vznikají plány na spojení Polska, Košic a Chorvatska. Mohu ale říci, že se budeme ještě více věnovat dálkovým linkám na komerční bázi.

**Jak hodnotíte první dny provozu vlaku do Splitu, kde spolupracujete s rakouskými ÖBB?**

Velmi dobře. Produkt je nastavený tak, že profitujeme i z cestujících, kteří nastupují v Rakousku. Spoj je úspěšný, první cesta byla naprosto vyprodaná a od cestujících i našich zaměstnanců víme, že panovala spokojenost, byť některé malé nedostatky jsme zaznamenali a hned je vyřešili. Záleží nám na spokojenosti našich lidí. ○

**Roman Koreň**

Po maturitě na Střední průmyslové škole dopravní ve Zvolenu začal studovat obor Provoz a ekonomika železniční dopravy na Žilinské univerzitě. Po promoci, kdy získal titul Ing., působil v několika slovenských i zahraničních firmách, pracoval i na Ministerstvu dopravy Slovenské republiky. V ZSSK dříve zastával posty projektového manažera, vedoucího oddělení projektování a implementace, ředitele odboru řízení europrojektů a ředitele řízení strategických projektů. Na jaře se stal generálním ředitelem ZSSK. Prvořadá je pro něj rodina. Sám říká, že dovede oddělit pracovní a soukromý život, být manželka je železničářkou. Rád se stará o svůj dům, relaxuje při různém kutilství, turistice a sportu.



# Zlepšení na trati č. 171 přinese rekonstrukce

Jednou z provozního hlediska nejproblematictější dálkovou trati v tuzemské železniční síti zůstává již několik let hlavní tah z Prahy do Berouna. Do trati číslo 171 už se naštěstí zakousla těžká stavební technika, cestující se však musí i nadále obrnit trpělivostí. Jaké jsou příčiny zpoždění či odříkání spojů? A kdy přijde zlepšení?

Josef Holec | Foto: archiv ČD

Úsek z Prahy přes Karlštejn do středočeského Berouna je jednou z nejvytíženějších tratí a kvůli nevyhovujícím parametrům zde České dráhy evidují více zpoždění než kdekoli jinde. Kromě osobních vlaků do Řevnic a Berouna tu jezdí Západní expresy či rychlíky Berounka. Nemluvě o nákladních vlacích.

Neelektrifikovaná a sklonově poměrně náročná trať přes Rudnou a Loděnici pak není adekvátní alternativou, byť jsou po této trase vedeny motorové rychlíky do/z Českých Budějovic přes Písek. Zvyšující se poptávka po železnici vede organizátory dopravy k trvalému zvyšování objednávek. „Běžně naši dispečeri odříkají šest až osm párů vlaků především série 99xx v úseku Dobříchovice – Řevnice

a zpět. Nejčastějšími příčinami jsou plánované výluky, předjíždění osobních vlaků vlaky vyšších kategorií a z toho plynoucí zpožděné obraty opačného směru,“ uvedl Jakub Goliáš, ředitel Oblastního centra obchodu Střed ČD (OCO S) ČD.

A bez navýšení počtu souprav, jichž se ale už nedostává, není možné přinést řešení. Kvůli větší časové rezervě byla linka S7 rozdělena na dvě nezávislá ramena (Beroun – Praha hl. n. a Praha Masarykovo n. – Český Brod). Po pandemii ROPID a IDSK, objednavatelé regionální dopravy, omezily pouze večerní půlhodinový takt do Řevnic a kvůli rekonstrukci trati za Smíchovem nejedjí vložené osobní vlaky Praha hl. n. –

Praha-Radotín a zpět. Spolehlivost by měla přinést optimalizace trati.

## Časté odřeknutí spojů

Na 171 nevznikají skoková vysoká zpoždění, ale minutová. „Ta se u vlaků kumulují, až dosáhnou hranice, kdy dispečeri musí soupravu otočit do opačného směru, aby alespoň obratový vlak jel v části trati včas. Ukončení vlaku před jeho cílovou stanicí je totiž jedinou možností, jak zpoždění trochu snížit. Při řešení jízdního řádu není prostor k eliminaci drobných zpoždění, která jsou na jiných tratích obvykle odstraňována při obratu,“ psali jsme v Železničáři 5/2018. Zpoždění tak dále narůstá a výsledkem je odřeknutí či zpoždění v řádu desítek minut. Osobní vlaky pak suplují rychlíky anebo expresy zastavující i v menších stanicích a zastávkách. I ty, často mírně zpožděné, nabírají další minuty.

Správa železnic už druhým rokem rekonstruuje úsek Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo). Nyní stavbaři pracují na druhé traťové koleji mezi Radotínem a odbočkou Barrandov a čtvrté v úseku Praha-Radotín – odbočka Tunel. Opravují i část staničních kolejí v Radotíně. Tady navíc budují nástupiště a podchody. Nové stavby vyrostou na právě budované zastávce ve Velké Chuchli. Ta bude umístěna v nové poloze blíže železničnímu přejezdu. „Díky modernizaci vzroste kapacita úseku i bezpečnost provozu,“ uvedl mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda.

## Opravy ve čtyřech úsecích

Celá trať je z pohledu optimalizace rozdělena do čtyř úseků. Pracovat se začne i mezi Berounem a Karlštejnem. Pro tuto část je v procesu příprava dokumentace pro stavební povolení. Stavět by se mělo mezi roky 2022 a 2024. Následovat bude v letech 2023–2026 úsek Karlštejn – odbočka Berounka a od roku 2024 do roku 2026 se optimalizace dočká i úsek mezi odbočkou Berounka a Černošicemi.

Dlouhá leta se hovoří i o nové dvoukolejné trati pro rychlost 200 km/h ze Smíchova. Správa železnic nyní vyhodnocuje tendr na zpracovatele dokumentace pro územní rozhodnutí. Zahájení stavby předpokládá v roce 2028. Pod Barrandovem vjedou vlaky do tunelu o délce 24,7 kilometru, který vyústí u Berouna. Zde bude trať pokračovat estakádou přes údolí Berounky. Stavba by měla být dokončena v roce 2035. ○





# Rok železnice připomene zvláštní vlak

Blíží se vrchol Evropského roku železnice. Starý kontinent projede několik zvláštních vlaků, aby prezentoval výhody cestování po železnici i nutnost investic do infrastruktury. Poprvé v historii Evropské unie byl vyznamenán druh dopravy, který je šetrný k životnímu prostředí. Jedna ze tří souprav na své pouti zastaví i v Praze. Spolupracujícími subjekty jsou v naší zemi České dráhy a Správa železnic.



Josef Holek, Petr Slonek | Foto: connectingeuropeexpress.eu

Do České republiky na konci září zavítá speciálně vypravený vlak Connecting Europe Express (CEE). Projekt má za úkol ukázat společnosti, že železnice je tady pro ni, pro obyvatele celé Unie stejně tak jako pro firmy, a je prostředkem, který významně přispěje k bezemisní mobilitě v Evropě. Zároveň má zdůraznit nutnost investic do infrastruktury.

Libor Lochman, někdejší výkonný ředitel Sdružení evropských železnic (CER) v Bruselu, poradce předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Ivana Bednářika, koordinátor a manažer projektu uvedl, že železnice je pro dosažení cílů bezemisní ekonomiky naprosto klíčová. Současné emise skleníkových plynů z dopravy tvoří 25 % celého objemu, přičemž plán počítá s jejich snížením o 90 %. Přitom železnice dokáže nabídnout zaměstnání desetitisícům lidí, umožní rychle přepravit je i náklad na krátké a dlouhé vzdálenosti a být zároveň maximálně šetrná k životnímu prostředí. A co více, je rovněž velmi bezpečná. Přesto vlaky přepravují v evropském průměru pouze 7 % osob a 11 % nákladů.

## Jiné rozchody, jiné vlaky

V polovině července pořadatelé zveřejnili kompletní jízdní řád hlavního speciálu. Ten vyjede 4. září z francouzského mě-

tečka Hendaye, kde naváže na Pyrenejský vlak, a do cíle dorazí po více než měsíčním turné v Paříži. Do francouzské metropole přijede 7. října. Během své pouti zastaví ve více než stovce měst ve 26 zemích. Do České republiky dorazí z Polska 23. září. Hranice překročí u Petrovic a přes Ostravu a Břeclav pojedou dále do Rakouska a Slovinska. Druhý den se vrátí do Brna a třetí odjede do Prahy. Čtvrtý den jízdy po tuzemské železniční

## Jízdní řád v ČR

### 23. 9.

Petrovice 15:23–15:43

Ostrava 16:05–22:00

Břeclav 23:45–0:01

### 24. 9.

Břeclav 20.44–21:00

Brno 21:32

### 25. 9.

Brno odj. 10:14

Praha hl. n. příj. 13.16

### 26. 9.

Praha hl. n. odj. 8:57

Plzeň 10:27–11:33



EUROPEAN YEAR  
OF RAIL 2021

síti, tedy 26. září, zamíří k hranicím v České Kubici na Domažlicku a dále do Mnichova. Pro úplnost je třeba připomenout ještě Baltický vlak, který se s tím hlavním setká v Kaunasu, poté, co absolvuje trasu Tallinn – Riga – Vilnius. Důvodem pro tři soupravy CEE jsou rozdílné rozchody.

Při zastávkách se vždy uskuteční setkání s politickou reprezentací i obyvateli, široké veřejnosti pak bude přímo na palubě vlaku představen význam evropských dopravních sítí v evropské ekonomice, důležitost dopravních investic a samozřejmě také významná role železnice. Vlak pojedou ve spolupráci národních dopravců, mezi nimi i Českých drah. Dopravci, jejich partneři a správci infrastruktury se mají také významně podílet na pořádání akcí v místech, kde Connecting Europe Express zastaví. ○



## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc srpen zní: **Kdy byl otevřen první úsek první parostrojní železnice na evropském kontinentě z Vídně do Břeclavi?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. srpna** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář srpen“. Tentokrát se hraje o knihu *Historie státních drah 1918–2018*.

*Správná odpověď z č. 7: Provoz na dráze mezi Německým (Havlíčkovým) Brodem a Pardubicemi oficiálně začal 1. června 1871. Publikaci Železniční trať Německý Brod – Pardubice na starých pohlednicích získává Jana Vaníčková, Olomouc.*



# ČD zprovoznily v Klatovech novou sanitární kolej

České dráhy uvedly do zkušebního provozu novou stometrovou sanitární kolej v Klatovech. Moderní servisní pracoviště pro celoroční úklid souprav splňuje veškeré současné platné normy na ekologii a hygienu.



Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Sanitární kolej se nachází v prostoru železniční stanice Klatovy a díky tomu je snadno a rychle dostupná pro všechny vlaky. „Se zprovozněním nových vlako-

vých souprav rostou požadavky na zajištění moderního zázemí pro úklid, především na jejich celoroční plnění vodou a odsávání retenčních nádrží. Bez funkčního vodního hospodářství nelze moderní soupravy provozovat. Splnění těchto

požadavků naplňuje nová sanitární kolej, kterou jsme v areálu střediska údržby Klatovy vybudovali,“ říká ředitel Oblastního centra údržby Vladimír Janoušek.

## Funkční i v mrazech

Sanitární kolej je vybavena železobetonovou vanou, která umožňuje bezpečné odtékání splašků a úklidových prostředků do kanalizace a do čistírny odpadních vod. Podobně funguje i pětice stojanů k odsávání odpadní vody z nádrží v železničních vozech. Technologie v nich umístěná je řešena i pro zimní provoz a vybavena pro plnění souprav čerstvou vodou i při teplotách pod bodem mrazu. Celé zařízení je doplněno také zázemím pro pracovníky úklidu.

„Klatovy jsou pro nás důležitou obrotovou stanicí, kde se uskutečňuje úklid velkého počtu moderních souprav. Svou jízdu zde končí většina spojů rychlíkové linky R16 Berounka z Prahy, která je obsluhována moderními klimatizovanými soupravami s uzavřeným systémem toalet. Zajíždět sem mohou také nejnovější bezbariérové jednotky RegioPanter, které obsluhují linku P2 z Klatov přes Plzeň až do středočeského Berouna,“ vysvětluje Vladimír Janoušek.

Novou technologii pro úklid souprav mohou využívat rovněž moderní motorové jednotky s uzavřeným systémem toalet s odpadními nádržemi.

Dodavatelem stavby sanitární koleje v Klatovech byla společnost EDIKT. Celá investice včetně projektové dokumentace, úpravy kolejí, dosazení technologie plnění a odsávání vody, vybudování kanalizace, rozvodů vody, elektrických rozvodů a příjezdové komunikace si vyžádala náklady ve výši 21 milionů korun. ○

## Drážní úřad informuje

### Setkání s dopravci se uskuteční 7. a 8. září 2021

Drážní úřad pořádá po koronavirové pauze začátkem září tradiční setkání s dopravci a výrobci vozidel ze železničního sektoru. Letošní témata se budou týkat především otázek spolupráce s Evropskou unií, která souvisí s novými schvalovacími procesy v rámci 4. železničního balíčku a certifikací ECM (subjektů odpovědných za údržbu vozidel). Naše pozvání přijali zástupci Evropské železniční agentury (ERA), polského Úřadu železniční dopravy (UTK) a slovenského Dopravného úřadu, kteří se s námi podělí o své zkušenosti.

### Zapojte se do Evropského průzkumu bezpečnosti železnic

Evropská železniční agentura (ERA) zahájila čtyřměsíční online průzkum vnímání bezpečnosti na železnici. Průzkum je otevřen všem pracovníkům EU zaměstnaným v organizacích podílejících se na evropském železničním systému. Cílem projektu s názvem Evropský průzkum klimatu bezpečnosti železnic (ERA-SCS) je další zlepšení bezpečnosti v evropském železničním systému. Dotazník je dostupný v češtině a je možné jej vyplnit až do 7. října 2021. První ce-loevropské výstupy budou prezentovány v průběhu listopadu.

Více informací najdete na stránkách [www.ducr.cz/cs/o-nas/evropsky-pruzkum-bezpecnosti-zeleznic](http://www.ducr.cz/cs/o-nas/evropsky-pruzkum-bezpecnosti-zeleznic).







# Nové push-pully vyrazí pod Beskydy ještě letos

Vedení Českých drah a zástupci Moravskoslezského kraje si ve Zkušebním centru dceřiné společnosti VUZ ve Velimi prohlédli první novou netrakovní jednotku pro Moravskoslezský kraj od Škody Transportation. Stávající flotilu ČD brzy rozšíří celkem pět těchto vlaků.

Josef Holek | Foto: 2m/Wikipedia, Škoda Transportation

Ještě do konce roku začnou jezdit ve zkušebním provozu na trati mezi Ostravou, Frýdkem-Místkem, Frýdlantem nad Ostravicí a Frenštátem pod Radhoštěm nové push-pull jednotky, které České dráhy objednaly u Škody Transportation právě pro Moravskoslezský kraj.

Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD pro obchod Jiřího Ješety jde o první vlaky tohoto typu na území ČR, které budou v základní sestavě složené z jednoho řídicího a dvou vložených vozů. V provozu je doplní upravené lokomotivy řady 750 z flotily Českých drah. „V tomto složení mo-

hou vlaky push-pull s celkovou kapacitou až 356 míst k sezení v cílové stanici rychle změnit směr jízdy bez dlouhého přesunu lokomotivy. To přispěje ke zrychlení dopravy a zkrácení jízdních dob,“ konstatoval.

## Pod Beskydy s Brejlovcem

První soupravu chtějí ČD nasadit do zkušebního provozu ještě v druhé polovině letošního roku. Poté spustí běžný provoz pěti souprav na trati z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm. „Soupravy nabídnou cestujícím komfortní interiér, bezbariérový přístup a moderní prvky výbavy. Současně v nich bude dostatek místa pro dětské kočárky a vysoký počet míst pro jízdní kola i speciální



držáky na lyže,“ připomněla ředitelka Regionálního obchodního centra ČD v Ostravě Kateřina Divišová. Chybět nebude ani klimatizace, audiovizuální informační systém, elektrické zásuvky, přebalovací pult, technologie wi-fi pro bezdrátový přístup k internetu, bezbariérový nástup anebo speciální okna s lepším propouštěním mobilního signálu. „K dispozici budou i prodejní terminály jízdenek ODIS,“ doplnil náměstek hejmana Moravskoslezského kraje pro dopravu Radek Podstawka. Souprava nabídne 356 míst k sezení, přičemž 10 míst je v první třídě.

Výhodou nového vlaku je i flexibilita, neboť vlak může jezdit s různými lokomotivami – na okruhu v den prezentace jezdil s lokomotivou řady 380, na severu Moravy se zatím objeví v čele s motorovou řady 750.7. Další výhodou je jeho modularita. Osobní vozy řady Bdmteeo je totiž možné různě doplňovat (řídicí vůz nese označení ABfbdmteeo). Maximální rychlost jednotky je 160 km/h, s Brejlovcem však pojedou maximálně stovkou.

## Předchůdce v Bavorsku

Nové jednotky, jejichž předchůdci už jezdí například na lince Deutsche Bahn mezi Mnichovem a Norimberkem pod názvem NIM Express, budou vybaveny i palubní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Mají rovněž elektronicky ovládané dveře s tlačítkem a bezpečnostním systémem, který zaručí jejich blokování proti otevření již před rozjezdem vlaku.

Kontrakt na pořízení nových vlaků v hodnotě přibližně jedné miliardy korun uzavřely ČD v březnu 2019. ○



## Cestování usnadní služba ČD Parking

Lidé, kteří se rozhodnou při svých cestách kombinovat vlak a vlastní automobil, mohou využít služby ČD Parking. Díky ní výhodně zaparkují u vybraných nádraží na území celé republiky a zbytek cesty v klidu a bez starostí absolvují některým ze spojů Českých drah. Dopravce navíc do budoucna počítá s dalším rozšiřováním této služby.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

České dráhy nabízejí zákazníkům možnost kombinování cest vlakem a automobilem. Díky službě ČD Parking řidiči výhodně zaparkují u některého z celkem čtyřiceti nádraží po celé ČR a dál už mohou pohodlně pokračovat vlakem. U dvaatřiceti železničních stanic je takto možné zaparkovat zcela bezplatně na vyhrazených místech, u dalších šesti nádraží nabízejí ČD ve svém e-shopu rezervaci parkovacích míst a v Praze a Plzni jsou k dispozici místa ve velkokapacitních parkovacích domech poblíž hlavních nádraží.

### Výhodná cena v e-shopu

V bezprostřední blízkosti některých významných stanic na hlavních železničních tratích nabízejí České dráhy k vlakovým jízdenkám možnost předchozí rezervace parkovacího místa za zvýhodněnou cenu ve svém e-shopu. „Příkladem jsou Pardubice, Chrudim, Česká Třebová, Zábřeh na Moravě nebo Otrokovice. Protože naši zákazníci často jezdí z těchto stanic dálkovými vlaky na větší vzdálenosti, je u některých z nich stanovena minimální vzdálenost, kterou je potřeba absolvovat naším spojem. Velkým benefitem pro

řidiče ale je, že mají garanci, že u těchto vlakových stanic zastaví. Právě to bývá v běžném silničním provozu poměrně zásadní překážka,“ řekl Petr Vondráček, ředitel Odboru dálkové dopravy ČD.


Vyhrazená parkovací místa u další více než třicítce převážně menších stanic, ze kterých je dobré vlakové spojení do velkých aglomerací, pak můžou cestující Českých drah využít bezplatně. „Vlakem se dá pohodlně dojet do Prahy třeba z Dobrušky, Poděbrad nebo Hněvic, do moravské metropole ze Zaječína nebo Hodonína a do Ostravy pak třeba z Návsi, Frenštátu pod Radhoštěm či Bohumína. U všech těchto stanic bezplatně odstavíte své auto na vyhrazených místech a do centra měst dojedete příměstskými vlakovými linkami, případně rychlíkovými spoji Českých drah. Velkou výhodou je fakt, že nebudete muset hledat v centru Prahy, Brna nebo Ostravy volné parkovací místo, navíc

se budete chovat k životnímu prostředí šetrně a podpoříte ekologickou železniční dopravu,“ popsal výhody moderního způsobu přepravy Petr Vondráček.

### Se zavazadly do parkovacích domů

Pokud se cestující naopak vydávají vlakem ven z velkých měst a například kvůli velkému množství těžkých zavazadel potřebují zaparkovat v blízkosti nádraží v centru, mají možnost využít velkokapacitní parkovací domy. Ty jsou aktuálně v nabídce dva – poblíž hlavního nádraží v Praze a Plzni. I zde mají cestující s jízdními doklady Českých drah zajištěnu zvýhodněnou sazbu parkovného.

Počet parkovišť v rámci služby ČD Parking není konečný. „Do budoucna počítáme s dalším rozšiřováním této služby. V řadě případů jednáme také s místními samosprávami o možnostech dalšího využití nevyužitých ploch u železničních stanic, které jsou v našem vlastnictví, právě pro účely parkování a zajištění pohodlného přestupu do našich vlaků. Celý systém veřejné dopravy se tak ještě více přiblíží reálným potřebám našich zákazníků,“ uzavírá Petr Vondráček.

Podrobnější informace jsou k dispozici na webu [www.cd.cz/cdparking](http://www.cd.cz/cdparking). 





# Bechyňka se na konverzi zatím nechystá



Železnice spojující Tábor s Bechyní, legendární Bechyňka, se v dalších letech dočká změn. Kromě mnoha stavebních úprav se hovoří i o případné změně trakční soustavy, byť ne okamžité. V České republice unikátní stejnosměrné napájení s napětím 1,5 kV by časem mohlo nahradit konvenční, střídavé 25 kV/50 Hz. Technicky to sice je možné prakticky hned po chystané rekonstrukci, záleží však bude na požadavcích objednatele dopravy a dopravce. Rozhodnutí ale zatím nepadlo.



Josef Holec | Foto: Pavel Martoch, archiv ČD

Napětí v troleji 1,5 kV stejnosměrné či 25 kV/50 Hz střídavé? Tuto otázku řeší ministerstvo dopravy, Správa železnic a jihočeský krajský úřad. Není totiž stále jasné, pod jakým napětím budou v dalších letech jezdit vlaky na trati z Tábora do Bechyně, první elektrizované trati u nás. Centrální komise ministerstva dopravy sice letos na začátku června odklepla rekonstrukci trakčního vedení, nicméně o změně napětí není ještě rozhodnuto.

„Na Bechyňce se počítá s kompletní rekonstrukcí trakčního vedení a napájení. Vyměněny během ní budou sloupky, konzole, nosný systém a troleje trakčního vedení,“ upřesnil mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda. Začít s pracemi se má za dva roky, hotovo by mělo být v roce 2024. Železničního svršku se práce stejně jako přejezdů netýkají. Nezmění se ani trasování, respektive nebudou se napřimovat ostré oblouky. Během rekonstrukce se tedy nezlepší směrové vedení kolejí. To je však pro nasazení nových vozidel limitující více než samotný typ trakce.

### Konverze nevyloučena

Cílem projektu je zvýšení bezpečnosti provozu. Železniční svršek prošel poslední obnovou na přelomu 70. a 80. let. Od té doby je udržován drobnými opravami, a tak to zůstane i po rekonstrukci vedení. Tvoří je dřevěné i betonové pražce, kolej je částečně svařená, do bezстыkové koleje. Rekonstrukce za více než 417 milionů



Sázka na Pantera díky ostrým obloukům nevyšla, a tak zatím na trati č. 202 budou v běžném provozu dále dominovat osvědčené Žehličky



korun uvede trakční vedení do normového stavu a zároveň nevyloučí případnou budoucí konverzi ze stejnosměrného napětí 1,5 kV na „střídavinu“.

Ministerská komise pak při rozhodování o zvoleném řešení zohlednila i význam staršího napětí pro nostalgické jízdy. „Zajištění provozu zvolené řešení nekomplikuje. Naopak umožňuje udržet svého druhu unikát,“ zhodnotil Jemelka. Přesto změny visí ve vzduchu. „Budeme připravení výhledově přepnout na střídavou soustavu, až to bude aktuální z hlediska požadavků dopravy. Termín záleží také na objednavateli dopravy, respektive dopravci na této trati,“ řekl Dušan Gavenda.

### Podzimní jasno

Jinak řečeno: finální rozhodnutí leží na bedrech kraje, který zároveň určí, jaká vozidla má dopravce, v tomto případě České dráhy, nasadit. A na otázku, kdy se tedy bude přepínat, nikdo z krajského úřadu zatím odpověď nezná. „Na toto nyní bohužel nemohu odpovědět. Problematiku bude řešit teprve po prázdninách krajské zastupitelstvo,“ informoval mluvčí kraje Radek Šíma. Region má navíc volnou ruku. Bechyňka nemusí být nutně, díky své unikátnosti, zahrnuta do procesu konverze české železniční sítě na střídavých 25 kV/50 Hz. O tom rozhodlo ministerstvo dopravy už před pěti lety. ČD se musí přizpůsobit objednavce a techniku podřídit faktickému stavu.

## Argumenty pro a proti konverzi

### Pro

- Na trhu je více vozidel s trakční výzbrojí. 25 kV/50 Hz, jsou tedy rychleji dostupné.
- Případné napájení 25 kV/50 Hz z Tábora je zálohované z trakčního napájecí stanice Veselí nad Lužnicí a poběží bez problému i v případě výpadku jedné z trakčních napájecích stanic.
- AC umožňuje výraznou rekuperaci, DC měničnice nikoliv. Potenciál úspor energie na trati s počtem zastávek a sklony je velmi vysoký.
- Vozidla pro 25 kV lze provozovat kdekoli jinde v jižní části ČR, poté v celé zemi.
- Vlaky mohou odjíždět i z tábořského ostrovního nástupiště.



### Proti

- Měničnice v Malšicích je spolehlivá a s automatizovaným provozem.
- Zanikl by samostatný provoz Bobinky a Elinky a s ním autentické, historické dědictví trati.
- Železnice by přestala být turisticky lákavá.
- Pokud vlak zajede přímo do stanice Tábor, je přestup na autobusy skrze podchod pro starší spoluobčany méně komfortní.
- ČD i NTM výrazně investovaly do rekonstrukce historických vozů.
- Nákladné vybudování spínací střídavé stanice v Táboře
- Vozidla střídavé soustavy jsou těžší, most v Bechyňce bude tak výrazněji namáhán.

Zdroj: Zdopravy.cz



České dráhy však s určitými změnami v technice počítají. „Pro účely zajištění budoucí vozby na trati běží předběžné tržní konzultace. Potenciálním výrobcům nebyly předány jen parametry trati podle tabulky traťových poměrů, ale také konkrétní nákrešný náhled železničního svršku tak, aby si výrobce mohl sám posoudit konkrétní situaci na trati a k tomu zvolit odpovídající parametry vozidla,“ informoval Radek Sedláček z odboru servisu kolejových vozidel ČD. Změnu techniky požaduje i kraj, tedy objednatel regionální dopravy. „Kraj ve smlouvě s ČD požaduje vždy nová nebo užitá vozidla, alespoň částečně nízkopodlažní,“ připomněl Pavel Kosmata z Oblastního centra obchodu Západ ČD.

či elektrická lokomotiva Bobinka E 422.0. Konverze by znamenala konec jejich provozu, pokud by tedy nebyly taženy/tlačeny patřičnými hnacími vozidly anebo by nebyla energie dodávána ze speciálního trafovození. Ten však neexistuje a jeho výroba by pravděpodobně byla velmi drahá.

### Panter neprojel

Před necelým rokem se však na část trati zkušebně vypravila jednotka RegioPanter 650.001, tažená lokomotivou. Cílem bylo zjistit, zda by Bechyňku vůbec projela. Výsledek? Jednotky RegioPanter bohužel nejsou z důvodu směrových poměrů na trati (velmi malé oblouky, protisměrné oblouky atd.) na trať 202 přechodné. Přitom kapacitně vhodné jsou a jejich úpra-



Během oslav stého výročí trati v roce 2003 se zde ukázala i lokomotiva E 436.004

### Konec Elinky a Bobinky?

Konkrétní vozidla ještě vytípaná nejsou. ČD zatím počítají s tím, že na Bechyňce zůstane starší napájecí soustava. „Celá náhrada je v současné době koncipována beze změny napájecí soustavy a v tomto smyslu jsou formulovány i požadavky na vozidla,“ potvrdil Sedláček. Pokud se napětí změní, budou to České dráhy s producenty kolejových vozidel řešit.

Na čtyřicet kilometrů dlouhé Bechyňce jezdí soupravy tažené lokomotivami řady 113, výjimečně motorové jednotky ř. 814. Vyjet na ni může i historická technika, určená právě pro tuto trať – elektrický vůz EM 400.001 (Elinka

va ze 3000 V na 1500 V stejnosměrného je technicky jednoduše realizovatelná. Bez úpravy limitujících úseků trati, obzvláště první oblouk za Tábořem nebo protisměrné oblouky za Sudoměřicemi, nebude provoz moderních elektrických vozidel na této trati možný ani po této rekonstrukci.

Vyrazit na trať by mohla jedině tehdy, pokud by byl zrekonstruován i železniční svršek a v obloucích byla bezстыková kolej. To by ovšem v oněch obloucích vyžadovalo použití ocelových pražců tvaru Y, což je údajně neslučitelné se zachováním stejnosměrné napájecí soustavy. Případné doplnění stejnosměrné trakce 1,5 kV do jednotky by tedy bylo zatím zbytečností, i když

### Další investice do Bechyňky

- Příprava opravy výpravní budovy Slapy. Práce by měly začít v příštím roce.
- Letošní částečná oprava vnitřních prostor výpravní budovy v Bechyni z roku 1930. Opraveno bylo zázemí pro výpravčí, dále čekárna. V plánu je oprava pláště budovy a veřejných prostor. Začátek v roce 2023.
- Ve stanici Bechyňce uvedeno do provozu elektronické zabezpečovací zařízení 3. kategorie.
- V dopravně Malšice výhybky 2 a 6 pro jednodušší křižování vlaků osazeny samovratnými přestavníky. O jejich správné činnosti je strojvedoucí informován zábleskovými LED světly.
- V Táboře letos vybudována nová zázemí pro zaměstnance ČD, před časem i v Bechyni.

Zdroj: Správa železnic

zástupce výrobce už i v médiích potvrdil, že instalace by technicky možná byla.

Pokud by se v budoucnu nakonec přepínalo, nebude nutné budovat nové měnírny. „Po přepnutí se napájení trati zajistí pomocí stávajících napájecích stanic ze 4. koridoru. „V rámci nadcházející rekonstrukce budou pro možné budoucí přepnutí na systém 25 kV/50 Hz AC zvýšeny izolační stavy,“ upřesnil mluvčí Dušan Gavenda. Nyní je vedení napájeno z měnírny v Malšicích. Její výbava pochází z roku 2004, sloužit může ještě léta.

Provoz na Bechyňce, první normálně-rozchodné elektrické železnici ve střední Evropě, začal v roce 1903 a stál za ním konstruktér, inovátor a vynálezce František Křížík. Současné trakční vedení bylo vybudováno v letech 1937 až 1938, na úseku v Bechyni je ještě o deset let starší. Pokud jde o dřívější úpravy trakčního vedení, v roce 1988 byl v mezistaničních úsecích vyměněn původní trolejový drát o průřezu 100 mm<sup>2</sup> na průřez 150 mm<sup>2</sup>. Další úpravy provádí Správa železnic průběžně. Například v letech 2015 a 2016 to byla výměna izolátorů, v roce 2017 pak výměna odpojovačů. V témže roce prošly opravou příčné a podélné propojky v kolejích na celé trati podle normových požadavků kladených na stejnosměrnou soustavu. ○



## Ve Veselí vdechují nový život nesmrtelným motorákům

**ČD DPOV**  
Člen Skupiny ČD

Kompletní obnovou a především proměnou procházejí ve veselském závodě dceřiné společnosti Českých drah DPOV motorové a přívěsné vozy řad 810 a 012 (BDtax<sup>782</sup>). Vzniká z nich zcela nová řada 811. První prototypovou soupravu zástupci firmy představili loni v létě přímo v závodě ve Veselí nad Moravou představitelům Moravskoslezského kraje i odborné veřejnosti. Nyní linku opouští další dokončená vozidla.

DPOV | Foto: archiv ČD

Počátkem roku 2018 vzešel z jednání mezi zástupci Českých drah a Moravskoslezského kraje požadavek na celkovou modernizaci motorových vozů řady 810. Ty v současné době nemají adekvátní náhradu a po celou dobu

téměř padesátiletého provozu neprošly žádnou modernizací. Jedinou výjimkou byla náhrada koženkových lavic čalouněnými sedačkami.

### Nový motor i infosystém

Cílem modernizace, které se zhostila firma DPOV, bylo dosažení nového, výkon-

nějšího vznětového motoru, včetně nového řídicího systému, nové uspořádání sedaček, včetně spouštěcích oken po vozuru motorových jednotek řady 814, dosažení klimatizace, zásuvek 230 V i USB, wi-fi a v neposlední řadě také instalace informačního systému.

Na základě těchto požadavků společnost DPOV na podzim roku 2018 zpracovala studii modernizace, která sloužila jako základ pro přípravu projektové a technické modernizace. Dokončit se jí podařilo na konci roku 2019. Na projektovou dokumentaci navázala výroba jednoho ze dvou prototypů, označených novou řadou 811. Historicky prvním prototypem se stal motorový vůz 811.476.

V průběhu realizace prototypu a při zkušebním provozu nastaly situace, které si vyžádaly změny dokumentace, což





bohužel vedlo ke zpoždování prací. Přesto se podařilo zaměstnancům DPOV prototyp dokončit a 2. července 2020 byl motorový vůz představen zástupcům ČD a Moravskoslezského kraje v provozním středisku Veselí nad Moravou. Poté motorový vůz zamířil na zkušební okruh VUZ ve Velimi, kde se uskutečnily všechny legislativou požadované zkoušky. Šlo například o zkoušku větrání a klimatizace, nastavení trakční charakteristiky, zkoušky EMC, měření intenzity osvětlení v prostoru pro cestující, test informačního systému, měření vnějšího a vnitřního hluku a měření prašnosti a oxidu uhelnatého v prostoru pro cestující. Tyto zkoušky se konaly v červenci roku 2020 a skončily úspěšně.

#### Po zkouškách schválení

Oba prototypové vozy byly 20. srpna 2020 předány do zkušebního provozu

s cestujícími na trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. V průběhu loňského roku pokračovala i „sériová“ výroba dalších motorových vozů řady 811 a do konce roku 2020 byly zástupcům ČD jako provozovateli těchto strojů předány celkem čtyři motorové

vozy a čtyři přípojné vozy řady 012 (BDtax<sup>782</sup>), i když zatím ve zkušebním provozu. Přípojné vozy prošly rovněž modernizační interiéru, ale nebyly osazeny klimatizací. Zkušební provoz byl vyhodnocen po ujetí požadovaného počtu 80 tisíc kilometrů a v květnu tohoto roku obdržel motorový vůz řady 811 typové schválení. Navíc na všechna provozovaná vozidla je vystaveno Prohlášení o shodě k provozování vozidla v ODIS podle TPS v Moravskoslezském kraji. Schvalování nové řady 811 se uskutečnilo premiérově v DPOV se žádostí přes Agenturu Evropské unie pro železnici (ERA) prostřednictvím jednotného kontaktního místa OSS. Letos na konci května rozhodl Drážní úřad o schválení změny na drážních vozidlech a přidělil nové řadové označení 811 CZ.

Na konci července předalo DPOV do provozu již desátý motorový vůz řady 811. Do konce září bude dokončena modernizace všech 14 vozů. Ze strany subdodavatelů DPOV došlo ke zpoždění dodávek některých dílů, a vzhledem k tomu nabralo dokončení celého projektu přibližně tříměsíční zpoždění. Provozní spolehlivost modernizovaných vozů není úplně optimální, ale je registrováno postupné zlepšování stavu. DPOV sleduje společně s Oblastním centrem provozu ČD Východ OCP na denní bázi vývoj ujetých kilometrů a snaží se minimalizovat dobu prostoje vyvolanou výskytem garančních závad.

Po předání všech vozidel do pravidelného provozu se s nimi budou moci cestující setkat na tratích Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou (linka S 33), Studénka – Veřovice (linka S 8) a Opava východ – Valšův – Moravský Beřoun (linka S 10). ○







## Dokonalý zákaznický servis je hlavní prioritou VUZ

Na pozici vedoucího dispečera Oddělení zákaznických služeb (OZS) Výzkumného ústavu železničního (VUZ) nepracuje Petr Prokeš dlouho. Přesto Zkušební centrum Velim zná velmi dobře z dob, kdy zde byl dispečerem dopravce ČD Cargo, který pro VUZ zajišťuje služby. Dnes se stará o to, aby požadavky zákazníků VUZ byly v maximální míře uspokojeny při respektování všech parametrů bezpečnosti.

Josef Holec | Foto: autor a archiv Petra Prokeše

Cesta Petra Prokeše na železnici nebyla přímočará, na železnici z rodiny nikdo nepracoval. Ani Petr to neměl v plánu. Zvláště když vystudoval kolínskou stavební průmyslovku a chtěl zůstat u řemesla. Ale naštěstí mu do cesty vstoupil jeho příbuzný a vnukl mu nápad stát se strojvedoucím u ČD Cargo. Nakonec

sedlal mašiny našeho největšího nákladního dopravce devět let. V roce 2019 se pod hlavičkou ČD Cargo stal na okruhu dispečerem dopravy a nedávno přestoupil k VUZ natrvalo. Kromě toho studuje další vysokou školu.

Jeho dnešní práce však je zaměřena na organizaci provozu. „Mám na starosti vyřizování všech vstupů do areálu Zkušební centra, objednávky nafty,

ubytování strojvedoucích, přístup k wi-fi a v poslední době i informování zákazníků o pandemické situaci,“ vyjmenoval některé body z náplně práce. „V rámci provozu například velký důraz klademe na vstupní zkoušky. To znamená vizuální kontrolu úniku ropných látek, kontrolu jízdního profilu, proměření výšky pluhu a podobně. Zkoušky sběračů, chodu a brzdy už děláme na okruhu,“ doplnil s tím, že běžně se stará také o noclehy strojvedoucích. „Na konci loňského roku jsme dokončili zcela nové zázemí pro odpočinek strojvedoucích a dispečerů, májí tu pět pokojů, kuchyňku a sprchy. Kapacita je deset míst.“ Práce vedoucího dispečera není jenom papírování, v případě, že do žst. Velim (nikoliv do Zkušební centra VUZ) přijede k testování nové kolejové vozidlo, může se stát, že v blízkosti potkáte právě Petra Prokeše, která technikou důkladně fotografuje. „Je to kvůli tomu, abychom se vyvarovali nepříjemnostem s předáním a řešením případných škod,“ vysvětluje. Teprve po zevrubné prohlídce se zákazníkem podepíše předávací protokol a vozidlo může po vlečce ze stanice dojet, nebo je přepraveno do areálu Zkušební centra.





Výzkumný  
Ústav  
Železniční, a.s.  
Člen Skupiny ČD

Tím práce v terénu pro Petra Prokeš dočasně končí. V popisu práce má totiž především neustálý kontakt se zákazníky. Právě on s kolegou Danielem Losem zpracovává týdenní plány využití celého Zkušebního centra, přičemž týdenní cyklus plánování vrcholí každý čtvrtek. To se totiž konají setkání se zákazníky, v poslední době online formou. „Vše začíná už v úterý, kdy na základě smluvních závazků oslovíme zástupce zákazníků s upřesněním požadavků na následující týden.



A může to být cokoliv, od využití malého i velkého okruhu přes stacionární zkoušky až po nakládku zátěže. Ve středu na základě požadavků s kolegou prověříme všechny možnosti uspokojení požadavků jak z hlediska kapacit, tak z hlediska bezpečnosti a sestavíme předfinální návrh plánu podle aktuální poptávky.

Fakticky se jedná o prověření, co možné je a co už ne. Nejčastěji klienti požadují velký okruh, stacionární zkoušky i zkoušky v hale, druh napájení a další hromadu drobných služeb, z nichž některé umíme



řešit a některé naopak vůbec nesmíme,“ konstatoval Prokeš a ukázal na výpis z týdenního plánu, kde je vše rozepsáno. Na jeho základě je vydán týdenní jízdní řád, kterým se řídí činnost na ZC Velim.

Jednou ze základních hodnot VUZ je orientace na zákazníka. Ne vždy se daří uspokojit všechny požadavky a ne vždy je jednání ve čtvrtek se zákazníky jednoduché. „Úplně poprvé a zatím naposledy jsem vedl zákaznický den naživo loni v srpnu. Jako naschvál se jednalo o docela složité jednání. Dorazil jsem do zasedačky, sedl si před patnáct lidí a sám sebe se ptal, co tu dělám? Naštěstí se vše povedlo. Pandemická situace se ale zhoršila, nyní jednání děláme online,“ vzpomíná na první horké chvíli. Ale zpět ke čtvrtku. „Každý čtvrtek ráno už máme hotový návrh a před jednáním všechny zákazníky kontaktujeme a ladíme detaily. Meeting už je jen o potvrzení všech dohod. Z toho, co se povede obsadit, vytvoříme směny, které pošleme dodavateli ČD Cargo a vznikne tak finální dokument – Test Program – na celý týden,“ shrnul.

### Práce jako výzva

Pandemie nám v průběhu minulého roku ukázala, že i tato oblast lze digitalizovat, a vedení společnosti rozhodlo o zahájení projektu „e-shop“, který by měl celou tuto oblast postupně digitalizovat a zrychlit. Dnes nově by měli zákazníci ještě dostávat prezentaci ze čtvrtečního jednání tak, aby měli všichni stejné informace. Může se totiž stát, že zástupce zákazníka nemůže dorazit, a je tedy nutné, aby domluvené informace měli při sobě. VUZ totiž díky harmonogramu přesně ví, kdo má objednanou kterou službu, kdo chce na okruhy, kdo do haly, na jak dlouho, kdo bude strojvedoucím pro zkoušky a kolik vozidel má zákazník na okruhu. „Mohou nastat změny a posuny, věci dokážeme operativně měnit. Čtvrtek není dogma, například provozní věci běžně řešíme i za chodu – vždy je však absolutní prioritou bezpečnost. Pokud chceme zákazníkům garantovat kvalitu, pak bezpečnost je její jednoznačnou součástí. Tedy pokud cokoliv odmítneme, což se stane opravdu sporadicky, tak v drtivé většině případů se jedná o skutečnost, že požadavek narazí na bezpečnostní požadavky,“ popsal Petr Prokeš běžný stav.

„Před čtvrtkem vždy cítím lehkou nervozitu a zodpovědnost. Ale v samotném průběhu mě práce neskutečně baví a naplňuje. Člověk musí něco vymýšlet. Opravný pokus v podstatě není možný, vždy musíme najít řešení v omezeném čase. Beru to jako výzvu,“ uzavřel. ○

### Řekli o Petru Prokešovi



**Martin Bělčík**

generální ředitel VUZ

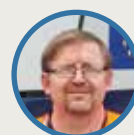
U kolegy Prokeše si cením, že má obrovskou vůli růst a současně si plně uvědomovat svou odpovědnost. Jeho příchod přinesl novou energii a snahu věci zlepšovat.



**Tomáš Zárybnický**

vedoucí Železničních zkušebních okruhů VUZ

S Petrem se znám od jeho narození a celým životem procházíme pospolu od dětského hřiště, které se proměnilo v fotbalové, přes práci strojvedoucího u ČD Cargo a až po společnou práci na VUZ. Je to čestný a férový muž a super kolega, který vždy rád pomůže a poradí.



**Jan Šebesta**

Škoda Transportation

S Petrem jsem v každodenním pracovním kontaktu a spolupráce s ním je velmi dobrá. Je to člověk na svém místě – svědomitý, pečlivý – vždy má přehled o aktuálním dění v provozu Zkušebního centra a jednání s ním je tím pádem věčné. Z pohledu zástupce tradičního zákazníka ZC VUZ oceňuji jeho snahu řešit vzniklé problémy rychle a k naší spokojenosti.



**Jaroslav Kopřiva**

project leader,  
Cappgemini Engineering

S panem Prokešem spolupracuji v rámci VUZ, kde je jedním z mých hlavních kontaktů pro plánování aktivit společnosti Alstom, kterou zde ve VUZ zastupuji. Jeho aktivní a přátelský přístup napomáhá k výborné spolupráci. Vždy se snaží vyhovět našim požadavkům, i když to vždy není jednoduché, jelikož mnohdy přicházíme s požadavky až na poslední chvíli. Přispívá velkou měrou ke spokojenosti všech zákazníků a koordinaci běžících projektů ve VUZ.

# Kompetenční centra zvládnou velké opravy



České dráhy plánují ve Strategii 2030 rozšířit údržbu a opravu svých vozidel vlastními silami a volné kapacity nabídnout dalším dopravcům. Z opravárenství vzniká třetí pilíř podnikání společnosti vedle osobní a nákladní dopravy. Do tohoto plánu zapadá vznik kompetenčních center ve vybraných střediscích údržby, kde se uskuteční vyšší stupně oprav označovaných dnes jako obnovy R1, dříve všeobecně známých jako „vyvazovačky“.



Petr Štáhlavský | Foto: Michal Málek

Železniční trh se během uplynulých let zásadně změnil. „A další změny nastanou v blízké době. Podstatně se navýšil počet dopravců v osobní i v nákladní dopravě. Otevírání trhu bude pokračovat i v dalších letech, ať už půjde o regionální, nebo dálkovou dopravu. Zároveň vstupují v platnost nová evropská pravidla pro údržbu drážních vozidel, dnes tak často skloňované ECM. A v neposlední řadě jsou zde požadavky na údržbu nových moderních řad vozidel a zároveň na rozsáhlé modernizace těch, která jsou uprostřed své životnosti,“ představuje aktuální situaci v oblasti drážního provozu a údržby železničních vozidel Michal Kraus, náměstek generálního ředitele ČD pro servis.

V této situaci vnikl plán na vznik kompetenčních center ve vybraných střediscích údržby, která se budou věnovat vyšším stupňům obnovy R1 až R3. Pilotní projekty vznikají v Oblastním centru údržby Střed (OCÚ), kde už se několik takových center rodí, jak dokládá jeho ředitel František Kozel. „V obvodu našeho centra jsme vytipovali čtyři pracoviště, kde chceme provádět vyšší stupně obnov na našich vozidlech i na lokomotivách a vozech jiných dopravců. Jsou to lokality v Praze Vršovicích, České Třebové, Trutnově a v Liberci,“ říká.

## Zkušebně v Liberci

V Liberci ztratily České dráhy část svých výkonů v regionální i v dálkové dopravě, které se budou snažit v budoucích výběrových řízeních získat zpět. Nyní je však

rozsah výkonů na severu Čech menší než v uplynulých letech. Bylo by však chybou přijít o zkušené profesionály řady oborů, kteří se v depu věnují opravám.

„Na trhu práce dnes není nadbytek zručných techniků, motorářů, zámečnicků a dalších technických profesí. Když seženete mladé šikovné kluky po vyučení nebo maturitě, potřebují získat zkušenosti od zkušených pracovníků. Třeba na defektoskopii trvá až 10 let vyškolení opravdu dokonalého odborníka. Proto nechceme o naše kvalitní zaměstnance přijít a v Liberci nyní na zkoušku rozjíždíme jedno z kompetenčních center, které se zaměří na obnovy stupně R1 až R3 u motorových vozů řady 840 a 841,“ upozorňuje František Kozel. Těchto vozů mají České dráhy 33 a zhruba polovina je jich v Liberci přímo deponovaná. V OCÚ Střed pak uvažují, že



by se k nim měly přidat i nedávno pořízené vozy z Německa spadající pod stejný typ RS1. Pak by se tam starali o více než 50 vozů. Vedle RegioSpiderů by se v Liberci prováděly také vyvazovačky u motorových jednotek řady 814.

V OCÚ Střed se dal dohromady projektový tým, který vznikl kompetenčního centra připravuje. Zároveň bude sledovat jeho zkušební provoz a ten vyhodnotí, jestli se podařilo naplnit očekávané cíle. Mezi ně patří např. nižší náklady na obnovy R1 až R3, vyšší flexibilita v údržbě i efektivní využití libereckého střediska údržby.

„Kompetenční centrum v Liberci proto musíme doplnit o přípravky potřebné k provádění obnov, ale většinu činností zde už zvládáme. Můžeme provádět kompletní repasi kolejnicových brzd, opravy celých power packů včetně seřízení na zkušebním stavu, opravy vakuových WC, topných agregátů nebo výměny kol. Ty jsou speciální konstrukce a podobná tramvajovým, ale musejí zvládat větší zatížení. Mají gumový mezikroužek, který snižuje hlučnost a zlepšuje odpružení celého vozu,“ vysvětluje František Kozel. Pro opravy jednotek 814 je pak důležité vybavení sadou zvedáků, které umožní zvednout celou dvoučlánkovou jednotku, například při vyvázání náprav. To podstatně zkracuje dobu oprav oproti postupu, kde se zvedá jen jeden vůz a jednotku je nutné rozpojit a znovu spojit.

Vedení OCÚ Střed se však ohlíží po práci pro své zaměstnance i jinde. V Liberci jezdí také soupravy Arrivy a Länderbahnu, který navíc používá podobný typ vozů RS 1 jako ČD. „S Arrivou jsme se dohodli na provádění provozních prohlídek a korektivních kontrol na jejich vozidlech na libereckém pracovišti. První z nich byla plánovaná na červen na jedné ze souprav Desiro,“ doplňuje František Kozel. Pro všechny strany je tak smlouva o poskytování komplexních



servisních služeb v dílnách a zaměstnanci ČD výhodná.

### Chystá se i v Trutnově a Třebové

Další kompetenční centrum pro vozidla nezávislé trakce vzniká v Trutnovském depu. Tam se odehrávají obnovy R2 na Breljovcích řady 754. V první polovině letošního roku tam provedly dvě takové opravy. „V Trutnově máme také velkou základnu pro údržbu motorových vozů 854. Disponujeme náhradními díly potřebnými pro jejich komplexní údržbu. Z velkých celků jde například o spalovací motor CAT 3412 E, hydrodynamické převodovky H 750 a kompletní sady dvojkolí,“ říká manažer OCÚ Střed Michal Rousek, který má větší opravy na starosti a věnuje se také vzniku kompetenčních center.

Třetí kompetenční centrum pro vyšší stupně obnov vzniká v České Třebové. Zaměřeno je na vozidla elektrické trakce a přípojné vozy k velkým motorákům. Podle Rouska zde opravují elektrické lokomotivy Škoda 2. generace s pomalým převodem a nově také jednotky CityElefant. „Také v Třebové máme nastavený výměnný systém oprav, proto se zaměřujeme jen na opravy ‚pomalých‘ lokomotiv řad 163 a 363. Provádíme tam obnovy R1 jak na vo-

zidlech Českých drah, tak na strojích dceřině společnosti ČD Cargo. Dosud jsme dělali osm oprav těchto řad do roka a nyní bychom to chtěli zvýšit na dvanáct. Výměnný systém budeme uplatňovat také při obnovách R1 a R3 u jednotek 471. Proto máme připravenou například sadu hnačích i běžných podvozků a další celky.“

### Letos více plánovaných obnov

Zatímco v roce 2020 uskutečnilo OCÚ Střed jen 19 plánovaných obnov R1 nebo vyššího stupně, letos jich plánuje už 53. Vedle uvedených vozidel také například na 714.230 a letos chystají obnovu R2 ještě jedné lokomotivy stejného typu. „Musím ocenit všechny kolegy, kteří na přípravě kompetenčních center a obecně na realizaci vyšších stupňů oprav v našem OCÚ Střed pracují. Všechna příprava vyvazovaček a obecně vyšších stupňů obnovy je dnes činností navíc k běžným povinnostem, které technici a mistři mají. Než se opravy rozjedou v sériovém provedení, je potřeba naplánovat všechny kroky, nastavit technologii, zajistit díly a podobně. To představuje desítky a stovky hodin práce navíc, protože nedisponujeme žádnými projekčními kancelářemi, které mají velcí opravci. Přesto se nám to vyplatí. Podle našich propočtů by se investice do kompetenčních center měla vrátit za přibližně pět let, což je velmi dobré číslo,“ dodává František Kozel.

O práci se však nemusí bát ani velcí opravci nebo dceřiná společnost DPOV. Nové podmínky však budou znamenat větší tlak na kvalitu práce, termíny obnov a lepší cenu. „Pro DPOV pak máme připravené úkoly v oblasti rozsáhlejších modernizací vozidel, která jsou v polovině své životnosti. Zákazníci dnes chtějí třeba moderní interiér, a tak se budou takové investice dělat více, než tomu bylo v uplynulých dekádách,“ ujistil náměstek Michal Kraus. ○



Josef Holek | Foto: autor

Jaroslava Jantače byste mezi železničáři hledali marně. Je totiž školníkem a ve volném čase jezdí po Praze tramvají. K městské dopravě má vůbec blízko. U Dopravního podniku hl. m. Prahy se vyučil silnoprůdačem. Na tom by doposud nebylo nic zajímavého, dokud se jej nezeptáte, co ukrývá ve sklepech školy. S úsměvem odpoví, že zde má modelové kolejiště o velikosti 12 metrů čtverečních, se 60 metry kolejí. Modelařině propadl už jako malý kluk, před čtvrtstoletím se ale hobby začal věnovat ve velkém.

„Vláčky jsem miloval a miluji stále. První model jsem dostal jako malé dítě, pod stromeček, v měřítku 1 : 87,“ začíná s vyprávěním a připomenutím základní motivace. „Otec byl strojevodcím ve vršovickém depu a jezdil převážně s nákladními vlaky. Pamatuji se, že jsem ho viděl na parních i motorových lokomotivách. Přesné řady už si nepamatuji, mě spíše baví s vlaky jezdit,“ pokračuje s tím, že modelové kolejiště vznikalo postupně. Nelze si však představit, že by

# Retro kolejiště vybudoval ve sklepech školy

Sklep pražské Základní školy U Vršovického nádraží se může pyšnit jistým unikátem. Hned vedle kotelny se totiž nachází poměrně velké modelové kolejiště. Postavil jej milovník železnice, školník a řidič tramvaje v jedné osobě Jaroslav Jantač. Když je chuť, mohou místnost, kde se prohání vlaky v měřítku TT, navštívit i žáci. Ale pod jednou podmínkou. Nesmí na nic sahat.

ve školním sklepech pracoval denně, byt je zřejmé, že u modelu strávil stovky, ne-li tisíce hodin.

## Jaký otec...

Proč ale neměl kolejiště doma, v bytě, který je mimochodem přímo ve škole? Už jako kluk musel řešit umístění. Kvů-

li tomu dokonce přešel z modelové velikosti Ho na menší TT. „Jako malý jsem si postavil mobilní panel, ale ten jsem kvůli nedostatku místa neustále rozkládal a skládal, a když jsem začal bydlet ve škole, situace se nezlepšila. Nějaké kolejnice a výhybky mi zbyly, takže jsem začal dělat kolejiště ve sklepech. Právě se







nám narodil syn a já si říkal, že jednou se budou mašinky hodit," říká.

A myšlenka se zjevně uchytila. Syn se koníčku také věnuje, v současnosti dokončuje studia na Fakultě dopravní ČVUT a ve spolupráci s tátou kolejiště rozšiřoval. „Vše je manuální, žádné servomotorky nehledejte. Abychom všechny větve spojili v jeden okruh, vyrobili jsme si dokonce mobilní most," ukazuje na vtipně vyřešenou součást modelu klenoucí se mezi pilířem a zdí místnosti. Kolejiště pak doplňuje po zdech rozvěšené železniční artefakty, označovač jízdenek, digitální hodiny z tramvaje anebo snímky lokomotiv.

„Epochy nedodržuji, po mém kolejišti jezdí parní i soudobé lokomotivy. Neplánuji ani zatrolejování. Model je však z velké části osvětlený, leckde jsou i rozzářena návštěvidla. „Ta nemám všechna udělána tak, jak by měla být. Mám ale rozsvícené domy a ulice.“ Vše se pak ovládá ze staniště starými ovladači Piko a klávesnicemi. Že není model digitalizován? I analogové provedení má své kouzlo a lépe ladí s celkovým pojetím kolejiště, které svým zpracováním odkazuje na doby před více než třiceti lety. „Mám rád členitou krajinu, spousty výhybek, řady oblouků, tunelů, stoupání a klesání. Jezdí tu 12 hnacích vozidel s desítkami vozů tažených," probírá se pan Jantač ve statistikách. „Jezdíme až se čtyřmi soupravami najednou," doplňuje syn. „Je to sice honička, ale vyjezdít je to možné," dodává.

### Kratochvíle pro děti

Pro mašinky má pochopení i paní Jantačová. Je prý ráda, že manžel není v hospodě. „Není takový fanda, ale podporuje mě. Dokonce i dcera si ještě nedávno s modely ráda pohrála," připomíná hlava rodiny.



### Jaroslav Jantač

Jaroslav Jantač se u Dopravního podniku hl. města Prahy vyučil elektromechanikem, silnoprůdařem. Školníkem na Základní škole U Vršovického nádraží je od roku 1993. Jako řidič tramvají začínal před třiceti lety ve vozovně Strašnice. Ve volném čase jezdí na kole, rekreačně si zahráje nohejbal, občas si zapracuje na zahrádce a miluje cestování vlakem. S manželkou vychoval dceru a syna.

V modelu nevidí problém ani vedení školy. Naopak, děti vnímají návštěvu modelového kolejiště jako zpestření. S chutí království pana školníka Jantače navštěvují žáci všech tříd. Dokonce mu věnovali pár vlastnoručně namalovaných obrázků. „Mám jedinou podmínku. Nesmí zde na nic sahat," zdůrazňuje.

Svist souprav je ze sklepa slyšitelný často, obvykle za doprovodu hudby Ladislava Vodičky linoucí se ze staršího gramofonu. Snad jen v létě, kdy slunce láká spíše k venkovním radovánkám, panuje u modelového kolejiště klid. Rodinu Jantačových potkáte v takovém případě spíše na cyklovýletu anebo na zahrádě.

A co s kolejištěm dál? „Chci ještě vylepšit nejmladší část, kde vyroste nádraží a poté začnu modernizovat vozidlový park. Budu mít kulantiny, tak si udělám radost. Také chci doplnit vtipné popisky k různým domkům a stavbičkám. Vesnické hřiště by se mohlo jmenovat třeba Camp Nou, tedy podle domácího stadionu FC Barcelona, trosky hradu by mohly představovat třeba Karlštejn v roce 2700. V plánu mám i doplnění dopravních značek a návštěvidel," představil pan Jantač plány do budoucna. Nezbyvá než popřát hodně zdaru. ○



## PKP IC pořídí nové patrové soupravy

Z Vařavy do Lodže nebo z Katovic do Krakova by měly jezdit nové push-pull soupravy. Ty hodlá nakoupit polský státní dopravce PKP Intercity. Součástí soutěžního dialogu je i pořízení 45 vícesystémových lokomotiv a poskytování plného servisu. Představitelé PKP IC navíc nedávno prohlásili, že společnost se chce do roku 2030 stát prvním polským osobním dopravcem, jehož provoz bude pro klima neutrální.

Josef Holek | Foto: PKP IC

Osmařicet sedmivozových patrových souprav a pětadvacet vícesystémových lokomotiv s rychlostí 200 km/h hodlá v následujících letech pořídit polský dopravce PKP Intercity. Nová technika by měla být nasazována hlavně na linky dálkové dopravy. PKP IC nyní formou soutěžního dialogu hledá dodavatele. Jde o jeden z největších projektů na nákup kolejových vozidel, který společnost hodlá uskutečnit v rámci aktualizovaného investičního programu.

„Dvoupatrové vozy budou v našem vozovém parku novinkou a umožní nám efektivně obsluhovat cestující, kteří pravidelně jezdí mezi největšími polskými aglomeracemi a dojíždějí mimo jiné do práce nebo do školy. Připravujeme se na neustálý nárůst počtu zákazníků a takový vlak umožní pohodlnou přepravu několika stovek lidí současně. Technické možnosti vozidel budou přizpůsobeny modernizovaným železničním tratím, které dovolí cestování rychlostí

až 200 km/h,“ uvedl Marek Chraniek, prezident správní rady PKP IC.

### Rozhodnutí do konce roku

Producenti push-pullů i lokomotiv se mohou hlásit do 10. srpna, PKP IC by mělo vítěze tendru vybrat do konce roku. „Uskuteční se soutěžní dialog se smluvními partnery vyzvanými k účasti v řízení, kteří splňují podmínky. Potrvá tak dlouho, dokud nebude společnost schopna identifikovat řešení, která nejlépe vyhovují jejím potřebám. PKP Intercity je připravena okamžitě informovat zúčastněné dodavatele o jeho



dokončení. Poté dopravce připraví specifikaci podmínek smlouvy a vyzve dodavatele, aby předložili nabídky. Dalším krokem je výběr nejvýhodnější nabídky a zadání zakázky na základě kritérií pro hodnocení nabídek,“ upřesnila mluvčí společnosti Katarzyna Grzduk.

Vlaky mají přispívat k dalšímu rozvoji nabídky mezi aglomeracemi a rychlejšímu cestování mezi polskými městskými aglomeracemi. „Snažíme se zajistit, aby železnice uspokojovala potřeby všech skupin cestujících včetně osob se zdravotním postižením. Nové vlaky proto budou přizpůsobeny potřebám této skupiny cestujících,“ prohlásil Adam Laskowski, člen správní rady PKP IC. Prostor pro hendikeyované by měl být v každém voze.

### Stovky miliard do techniky

PKP IC hodlá do roku 2030 investovat 19 miliard zlotých (v přepočtu 106,533 mld. korun) do moderních vozidel. Kromě nákupu patrových push-pullů a lokomotiv chce polský dopravce nakupovat a modernizovat i konvenční osobní vozy či elektrické jednotky. „Masivní investice povedou k dalšímu rozvoji železnic jakožto nejkologičtějších prostředků hromadné dopravy v souladu s předpoklady Evropské zelené dohody. Vozový park bude díky tomu poháněn novými elektrickými vozidly s výrazně nižšími emisemi CO<sub>2</sub>,“ sdělila mluvčí. Celá flotila by měla být zároveň do roku 2030 nová anebo výrazně modernizovaná. Nedávno PKP Intercity vypsal také soutěž na dodávku 63 vícesystémových lokomotiv s opcí na dalších 32. ○



# V Polsku dali zelenou prvnímu vodíkovému vlaku

Na testovací trati zkušebního okruhu v Žmigrodu nedaleko polské Vratislavi se koncem června objevil Coradia iLint, první osobní vlak s vodíkovými palivovými články na světě. Jeho výrobce, společnost Alstom, jej poté během následujících dvou týdnů představil dopravním odborníkům a zástupcům státních institucí.



Petr Slonek | Foto: Alstom

Představitelé Alstomu při jeho předvedení zdůraznili zejména potenciál Coradia iLint pro udržitelnou dopravu v Polsku. Náš severní soused nedávno oznámil Národní plán obnovy, který obsahuje mimo jiné ustanovení o zavedení třiceti nízkoemisních vlaků pro polské regionální provozovatele do roku 2026.

Alstom Coradia iLint je první funkční osobní vlak na světě poháněný vodíkovými palivovými články. Je zcela bez emisí a tichý. Obsahuje několik různých inovací – přeměnu čisté energie a efektivní systém dodávky a skladování energie. Navržen je pro vozbu na neelektrifikovaných tratích.

Podle výkonného ředitele Alstomu v Polsku, na Ukrajině a v Pobaltí Sławomira Nalewajky vlaky Coradia iLint znamenají pro zemi obrovskou příležitost snížit emise CO<sub>2</sub> a dekarbonizovat železniční dopravu. „Pokud Polsko postaví čerpací stanice a vyhlásí výběrové řízení na vodíkové vlaky, bude mít závod Alstom Konstal veškeré nástroje potřebné k výrobě takového vozového parku. Coradia iLint je

přesnou kopií nejprodávanější Coradia Lint, která byla vyrobena v Chorzowě. Jediným rozdílem je pohon, nafta je totiž nahrazena palivovými články, které zaručují bezemisní dopravu,“ řekl Nalewajka.

## Dojezd tisíc kilometrů

První vodíkový vlak na světě zhotovil Alstom v německém Salzgitteru, zatímco karoserie se vyrábějí v závodě Alstom Konstal v polských Katovicích. Vlak vychází z konceptu prověřených diesellových vlaků Coradia Lint. Nahrazení vznětového pohonu technologií palivových článků umožňuje zcela ekologický provoz s výkonem srovnatelným s běžnými diesellovými vícenásobnými jednotkami Coradia Lint. To znamená, že tyto vlaky jsou schopny jezdit stejně rychle a podle shodného jízdního řádu jako stávající diesellové jednotky. Obdobně je na tom i kapacita soupravy. Ta činí přibližně 300 cestujících. Vlak má dojezd 1 000 kilometrů, jak se prokázalo během jeho každodenního provozu. Coradia iLint vznikla pro provoz na neelektrifi-

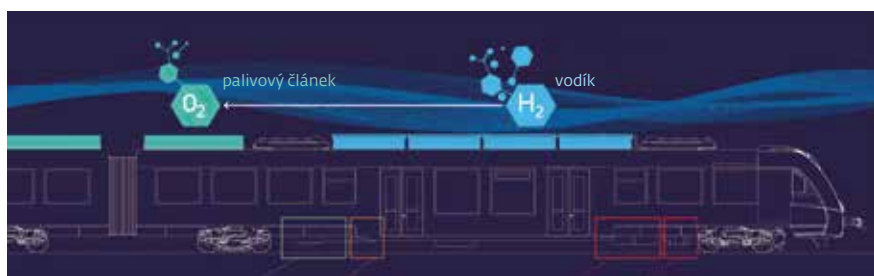
kovaných tratích. V zemích Evropské unie téměř polovina (46 %) železniční sítě není v současné době stále elektrifikována. Výhodou Coradia je skutečnost, že využívá stávající infrastrukturu bez nutnosti investovat právě do elektrifikace. To je důležité pro tratě vedoucí v oblastech s nízkou hustotou obyvatel, kde by se vysoké investice do infrastruktury nevyplatily.

## Vodík dobývá koleje

První dva vodíkové vlaky na světě úspěšně jezdily v letech 2018 až 2020 v pravidelné osobní dopravě v Německu a najely více než 180 000 kilometrů. Alstom už v Německu prodal jednačtyřicet souprav na vodíkový pohon, které mají v budoucnu nahradit stávající naftový vozový park. První z nich se v pravidelném provozu objeví od roku 2022.

Do Itálie dodá Alstom šest vlaků na vodíkové palivové články s možností dalších osmi pro Ferrovie Nord Milano (FNM), hlavní skupinu pro dopravu a mobilitu v regionu Lombardie. Ve Francii společnost SNCF Voyageurs objednala u Alstomu prvních 12 vodíkových vlaků Regiolis.

Coradia iLint byla navíc úspěšně testována v Nizozemsku a v Rakousku. Loni uzavřely ÖBB tendr na pronájem Coradií určených pro testovací provoz. Do Rakouska tehdy zaměřily dvě jednotky. Po dobu tří měsíců zajišťovaly pravidelnou dopravu na regionálních železničních tratích na jihu Dolního Rakouska a nahradily diesellový provoz. ○



Lithium-iontový  
akumulátor

pomocný  
převodník

trakční  
měnič

trakční  
motor

# Milované „ENKO“ v době socialistické

Do mé knihovny v dubnu roku 2021 přibylo velmi zajímavé dílko. Kniha s názvem Milované „ENKO“ v době socialistické aneb Nostalgické ohlédnutí za láskou jménem PIKO ve velikosti N je jakousi zpovědí autora Roberta Pavelky. Nebudu dopodrobna popisovat veškerý obsah knihy, kapitolu po kapitole, to ostatně čtenář, který si ji pořídí, může udělat sám. Stojí to určitě za to. Vezmu to spíše letem světem a vyzdvihnu z mého pohledu stěžejní nebo zajímavější části. I když zajímavé je v tomto případě prakticky vše.

Michal Bednář | Foto: autor

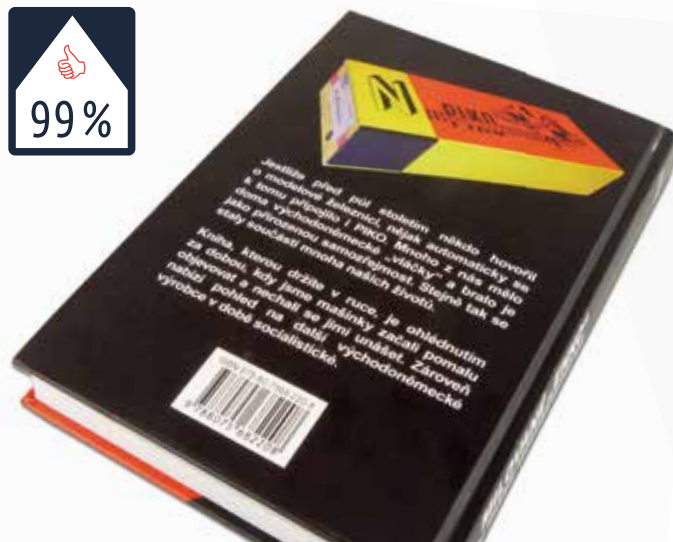
Ač by název mohl znít dosti vyhraněně, kniha není rozhodně určena jen pro vyznavače 6milimetrového rozchodu, přestože se mu samozřejmě věnuje z největší části. Koneckonců dění kolem modelové železnice v dobách našeho dětství mělo podobnou příchutí bez ohledu na to, o kterou ze tří u nás dostupných velikostí se jednalo. Navzdory hlavnímu tématu knihy jsou v ní dvě samostatné kapitoly, jež se přímo věnují velikostem Ho a TT z někdejší NDR. Prostě byly nepominutelné, aby popis vývoje modelové železnice tamtéž byl úplný. Navíc se okolnosti a dějiny související se všemi třemi velikostmi tak nějak prolínají, alespoň tedy v určitých aspektech. Uvést tedy „Hánulku“ a „TěTěčko“ bylo de facto nutností. I díky tomu nám o to více bezesporu zajímavých informací mohl autor naservírovat.

Čtenář v knize nalezne opravdu velice hodnotné informace ze světa modelové železnice obecně včetně výletu do let řekněme pionýrských. A nejen to. Představeny jsou tu okrajově také hračky, jež s modelovou železnicí nijak zvlášť nesouvisely, tedy až na jejich původ. Samozřejmostí je též seznámení s tehdejší literaturou, o níž lze naopak říci, že s modely souvisela velice úzce. Katalogy, prospekty, časopisy, příručky a knihy – to vše provází modeláře prakticky během celého trvání poválečné železničně-modelářské éry. A ruku na srdce, kdo z nás neměl coby dítě v ruce alespoň některý ze zmíněných titulů, který jej ovlivnil? Myslím, že seznamování s modelovou železnicí se u většiny z nás odehrávalo stejně, nebo alespoň podobně. Nejinak tomu bylo i v případě autora. Popisuje zde pocity upřímně dětské závisti při vědomí, že „někdo vedle má doma vláčky“ (znám je i já z osobní zkušenosti), své začátky a peripetie se získáváním náklonnosti či aktivní podpory členů rodiny jak morální, tak finanční. Zmiňuje rovněž problémy s místem, neb ty řeší téměř každý železniční modelář bez ohledu na měřítko a na dobu, v níž právě žije. V neposlední řadě bylo nemalým úskalím, typickým pro tu dobu, i samotné shánění modelů, kolejí a dalšího příslušenství, protože československý trh netrpěl zrovna přebytkem sortimentu v této oblasti. A v knize je na to nejednou jasně upozorněno.

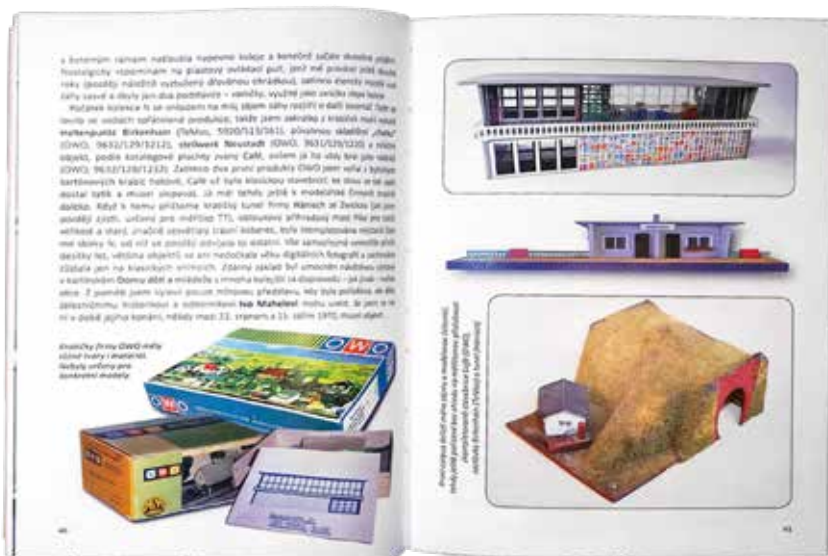


## Vše, co se v NDR vyrábělo

Jak sám výmluvný název napovídá, jedná se o popis produktů vyráběných v kdysi existující Německé demokratické republice, ovšem nebylo zde pro úplnost opomenuto, třebaš v malé míře, i portfolio ze „západního světa“. Vždyť kořeny velikosti N sahají právě tam. Nebylo tedy možno nezmínit firmy jako například Arnold nebo Trix. Zajímavou částí knihy je pak ta, v níž jsou představena všechna enková hnací vozidla Piko, hezky jedno po druhém. Ono jich tolik nebylo, ale tím spíše si všech deset včetně jednoho motorového vozu zaslouží svůj díl pozornosti. V textu je popisována jak předloha, tak 16okrát zmenšený model včetně několika základních poznávacích atributů a tehdejší ceny ve východoněmecké měně.







Nesmím zapomenout na poměrně rozsáhlou část, v níž se kniha věnuje papírovým modelům a architektu Richardu Vyškovskému. Nemálo z nás „Husákových dětí“ má zajisté zkušenosti se stavěním budov a jiných vystřihovánek z časopisu ABC. Já osobně si pamatuji malou zděnou výtopnu, která nějaký čas zaujímala místo na mém vznikajícím kolejišti (objevil jsem ji v knize na straně 143, zřejmě byla v nějakém univerzálním měřítku TT/N). V té době mělo mé kolejiště podobu holé dřevotřískové desky s volně položenými kolejemi a sem tam nějakým zpravidla doma vyrobeným doplňkem. Další budovy z vystřihovánek jsem už nestavěl, respektive začal jsem vyrábět své vlastní, které jsem kombinoval se dřevem. Pamatuji se ještě na model praž-

ského metra, který byl mou školní prací v rámci výtvarné výchovy... Ale abych neodbíhal od tématu – panu Vyškovskému a jeho papírovým modelům je tu věnováno povícero stránek a samozřejmě nechybí ani rozsáhlý obrazový doprovod, na němž je možné zhlédnout jak ukázky jednotlivých budov, tak i jejich začlenění do modelových kolejišť. Nutno zdůraznit, že pečlivě sestavený papírový domek měl mnohem větší vliv na realistický vzhled kolejiště než lepidlem upatlaná plastická stavebnice. V kapitole 10 nazvané Příběh jednoho snu nalezneme informace o zřejmě největší a neznámější železniční modelářské expozici u nás – o pražském Království železnic. Je zde popsán záměr a následná realizace tohoto dnes již obřího projektu (v současnosti už nalez-

neme expozici též v sousedním Rakousku) v modelové velikosti Ho a své slovo tu má i mluvčí projektu Rudolf Pospíšil. Krátká zmínka padla i o Domu vláčků, jehož existence bohužel neměla dlouhého trvání. Ale jeho návštěvu jsem naštěstí stihl.

### Historie a vývoj firem

Pro mne vskutku hodnotnými a poučnými byly stránky s popisem historie a vývoje jednotlivých firem, které se zabývaly výrobou železničních modelů a doplňků k nim. Člověk až žasne, kolik výrobců se tenkrát věnovalo této produkci, byť třeba okrajově. Jejich kořeny často sahaly ještě do předválečných let. Avšak teprve po druhé světové válce a především se vznikem NDR a s postupným znárodněním docházelo k různým spleťtým změnám názvů díky transformacím do národních podniků a začleňování do kombinátů, aby se po politických a ekonomických změnách v bývalé NDR alespoň část z nich znovu zprivatizovala a navázala na někdejší tradici výroby. Zde se čtenář dozví, co všechno se dělo na pozadí, než dostal do ruky krabičku s domečkem, návštěvnickým či železničním vozidlem, a proč se na nich vlastně občas měnily názvy firem a loga. V tomto ohledu jsem se díky knize vzdělal i já.

Pokud se dostane do rukou mladším ročníkům, které znají socialismus jen z vyprávění starších příbuzných, jsou na posledních stránkách vysvětleny některé v knize použité pojmy, které s dobou socialismu neodlučně souvisí, a to jak z hlediska politického, tak z toho modelářského. Dovolím si tvrdit, že něco takového zatím na českém trhu chybělo. Nikdo neví vše a každý v knize nalezne věci nové, neznámé, mnohdy poučné. Železničnímu modeláři, který dělá svůj koníček srdcem, by tento titul ve čtenářském deníku rozhodně neměl chybět. Jedná se evidentně o srdeční záležitost autorovu, v níž je doslova zhmotněna atmosféra klukovských let a zážitků spjatých s mašinkami. Kniha je napsána velmi čtivě, umí zaujmout a jen padající klapky na očích mi před půlnocí bránily číst v pohodlí vyhráté postele dál. Prostě jsem text i obrázky doslova hltal. A vím, že se k četbě tohoto skvostu (bez nadsázky) rád vrátím.

Kniha je ve formátu A5 s pevnou obálkou a šitou vazbou, má 222 stran a obsahuje velké množství převážně barevných a z velké části neznámých fotografií. Vydána byla v roce 2020 nakladatelství Powerprint. Objednat ji lze na e-mailu RobsonE@seznam.cz. ○







## Velký bejček se stal zachráncem lokálek

Lokálky v Československu v dávné minulosti obsluhovaly zastaralé a nevýkonné parní lokomotivy, které vozily smíšené vlaky velmi malou rychlostí. Problémem bylo také dědictví mnoha různých typů strojů, které byly vyrobeny vždy jen v malých sériích, často v jednotkách kusů. Tehdejší ČSD se proto rozhodly pro zavedení jednotného typu pro místní dráhy. Vznikly tak lokomotivy řady 423.0, které dostaly přezdívku Velký bejček. Od jejich zrodu letos uplynulo přesně 100 let.

Petr Slonek | Foto: Ondřej Řepka, Michal Málek

Když v roce 1918 vznikly Československé státní dráhy (ČSD), zdědily mnoho typů původních rakouských lokomotiv. Tuto přílišnou pestrost se na hlavních tratích podařilo vyřešit objednávkou nových rychlíkových strojů řady 365.0, jež později doplnily ještě výkonné stroje řady 387.0 známé jako Mikádo. Nutnost řešit obnovu lokomotivního parku logicky vyvstala i na vedlejších a lokálních tratích. Počátkem dvacátých let minulého stolení se objevil návrh

na vytvoření zcela nového stroje, který by širokou paletu nejrůznějších mašin sjednotil a zároveň nahradil.

### Dvojčítá tendrovka

Vývoj a výrobu dostala za úkol První českomoravská továrna na stroje v Praze (PČM). Konstrukce nové lokomotivy navazovala na již překonanou stávající řadu 422.0, přičemž některé prvky byly inspirovány také lokomotivní řadou 524.1. Konstrukteři navrhli čtyřspřežní dvojčítou tendrovku s kryšpínovským označením 423.0. První čtyři stroje vznikly

v roce 1921 a o rok později výrobní pás závodu, následně přejmenovaného na Českomoravská-Kolben, opustilo dalších 26 lokomotiv. K ČSD putovaly ve dvou etapách do 18. června 1922.

V roce 1922 se na trati z Prahy do Dobříše uskutečnily zkoušky, během nichž se porovnávaly vlastnosti nových strojů s vlastnostmi lokomotiv na mokrou páru. Stroj na přehřátou páru se nakonec ukázal jako výkonnější a úspornější. Dodatečně byly proto i první vyrobené lokomotivy rekonstruovány pro provoz právě na přehřátou páru.



Poté se na základě zkušeností z provozu přistoupilo k drobným úpravám v konstrukci a v roce 1924 z výrobního pásu Českomoravské-Kolben vyjela další třináctikusová série strojů. Kromě nich se v Adamovských strojárnách v letech 1924–1929 vyrobilo devětadvacet kusů. ČSD tehdy výrobu zadávaly podle volných kapacit, a tak často vznikaly v jedné továrně pouze malé série. Osm exemplářů v originálním zeleném nátěru vzniklo také ve Škodových závodech v Plzni, později ale byly opět vyráběny v režii podniku již pod novým názvem ČKD. Těsně před druhou světovou válkou, v roce 1938, dosáhl počet těchto mašin čísla 160. Pak se z logických důvodů přešlo ke zbrojní výrobě a montáži větších lokomotiv.

### Výroba i po válce

Zájem o tyto výkonné a spolehlivé stroje neopadl ani po válce. Už v roce 1945 přišla další objednávka na celkem šedesátikusovou sérii s tím, že dodávka se měla uskutečnit v následujícím roce. Výrobce ji navíc iniciativně ještě doplnil strojem 423.0171, který věnoval válkou zdevastovanému Slovensku. Termíny se v poválečném budovatelském nadšení podařilo bez větších překážek splnit, a od dubna 1946 tak přicházely do provozu i další stroje. Poslední lokomotivu číslo 231 ČSD převzaly 27. ledna 1947. Přestože si dopravce původně objednal 120 kusů, druhá polovina série byla již vyrobena v po-

změněném provedení a označena novou řadou 433.o. Tím výroba řady 423.o skončila. Staly se každopádně univerzálními a osvědčenými lokálovými stroji, které v provozu vydržely až do konce parního provozu. Poslední kus dojezdil v pravidelném provozu až v roce 1980.

### Posila pro lokální tratě

Prakticky ihned po nasazení do provozu se Velký bejček stal posilou pro lokální tratě. Navíc se díky těmto strojům mohly vyřadit mnohé staré typy rakouských

mašin, mnohdy vzniklých ještě v 19. století. Osvědčila se jejich konstrukce ve spojení s uspořádáním pojezdu 1'D 1' a vhodným rozložením hmotnosti. To vše učinilo z řady 423.o oblíbené a především spolehlivé stroje. Stále se zvyšující provoz motorových vozů ve 30. letech je nicméně postupně odsunul spíše do oblasti nákladní vozby. Přesto se však v osobní dopravě často objevovaly ještě po roce 1960. A díky vysokému počtu vyrobených kusů úspěšně sloužily rovněž na řadě místních drah na Slovensku.



Křížování osobních vlaků v Malešově, v čele stroje 423.061 a 423.0109. Snímek je z 18. března 1968



Lokomotiva 423.004 v čele osobního vlaku 16432 u obce Libuň v okrese Jičín na Královéhradecku. Záběr vznikl 8. května 1976



*Snímek ze 7. července roku 1968 ukazuje stroj 423.026 na trati u starého hornického města Dobšiná na Slovensku v Košickém kraji*

Zájem o ně dokonce za války projevily německé říšské dráhy DR, kterým ČSD v letech 1938–1945 musely z politických důvodů postoupit své stroje. Část dočasně získaly přechodně existující Českomoravské dráhy a devět kusů původem ze Slovenska pak maďarské MÁV.

Po druhé světové válce se pak vrátili do provozu v obnoveném Československu a bez větších problémů sloužily na stejných výkonech, tedy především v nákladní dopravě na vedlejších tratích. Od šedesátých let se začalo s jejich postupným vyřazováním. To se týkalo hlavně nejstarších lokomotiv. S postupnou motorizací přicházelo odstavování dalších strojů a před koncem jejich provozu setrvaly už jen na několika tratích, kde nasazení motorových lokomotiv limitovala jejich nižší spolehlivost. Tak tomu bylo mimo jiné i v případě řady T 444.0. Například na sklonově náročnějších tratích z Velkého Března do Lovečkovíc a Úštěku na severu Čech, kde je sklon až 40 promile, měla řada 423.0 daleko lepší výsledky než motorová trakce. Díky tomu zde sloužily téměř až do zastavení provozu v roce 1978.

Poslední stroje dosluhovaly na místních výkonech, konkrétně na pracovních vlacích, posunu v depech, nebo sloužily k vytápění parou v zimním ob-

dobí. Některé mašiny si své odpracovaly také na průmyslových vlečkách, kam byly postupně odprodány. Jako poslední zrušená lokomotiva této řady je vedena břeclavská 423.086. ČSD ji odstavily na jaře 1980. Krátce zůstala v provozu ještě lokomotiva 423.041 v Ostravě.



*Tak zásadní stroj českých lokálek rozhodně nemůže chybět mezi dnešními muzejními exponáty*

I přes celkový počet 231 vyrobených kusů se do současnosti zachovalo pouze pět lokomotiv, všechny bez výjimky v České republice. Čtyři z nich jsou provozuschopné a pravidelně se uplatňují při vedení historických vlaků, nebo si je půjčují filmaři k natáčení dobových snímků. ○

### 423.0

<b>Výrobce:</b>	Adamovské strojírny, PČM (ČKD), Škodovy závody
<b>Rok výroby:</b>	1921–1946
<b>Počet kusů:</b>	231
<b>V provozu u ČSD:</b>	1921–1980
<b>Indikovaný výkon:</b>	552 kW
<b>Maximální rychlost:</b>	50 km/h
<b>Hmotnost ve službě:</b>	69,8–73,7 t
<b>Délka přes nárazníky:</b>	11 920 mm
<b>Uspořádání pojezdu:</b>	1'D'1





# Jak jsem třikrát vstoupil do povodí řeky Cidliny



Cestujícím rychlíku z Prahy do Hradce Králové se během cesty žádné dechberoucí scenérie nezjevují. Ba právě naopak – většinu cesty jen sledují fádní lány polí, tu a tam narušené malou vískou či městskou zástavbou. Přesto existuje jeden úsek, kde stojí za to spočinout chvíli pohledem skrz okno vagonu a klidně se tam i opakovaně vydat na výlet.





Bzuket včel na dobšickém nádraží, na okamžik přerušeny projíždějícím rychlíkem do Prahy



Snadno přístupná část Sánského kanálu, vedoucí souběžně se silnicí u Opoláněk



Michal Málek | Foto: autor, archiv ČD

Tím místem je okolí dolního toku řeky Cidliny a v případě rychlíků Hradečan a Krakonoš jde o úsek mezi stanicemi Libice a Chlumeč nad Cidlinou. A protože na obyčejné vandrování mě většinou neužije, půjdu na to obdobně jako německý režisér Tom Tykwer v případě jeho asi nejznámějšího počínu Lola běží o život a stejnou trasu s vámi projdu hned třikrát. Každá z nabízených možností má své klady i zápory a každá nabízí trochu jiná místa a zážitky. Na své by si tedy mohl přijít jakýkoli čtenář.

### Cesta první: Rychle a bezbolestně ve vlaku

První, nejsnazší a nejpohodlnější možností, jak poznat krásy Polabí na pomezí Středo- a Východolabské tabule, je prostě usazení se ve vlaku a koukání z okna. Daný úsek v zásadě nabízí dvě možnosti, jak takový mikrovylet pro kavárenské povaleče podniknout. První jsou zmiňované rychlíky do Hradce Králové a Trutnova, kdy nejzazší nástupní stanicí jsou Poděbrady, druhou pak spěšné vlaky z Kolína do Trutnova, fungující mezi Velkým Osekem a Chlumcem nad Cidlinou jako zastávkové spoje. V obou případech důrazně doporučuji se usadit u pravého okna ve směru jízdy. Jednoznačně největším tahákem varianty vlak je totiž blížký výhled na největší středočeský rybník Žehuň v celé jeho délce a ten je cestou do Chlumce právě vpravo. Nejkrásnější je jednoznačně po ránu, kdy mlžný opar, stoupající od hladiny skrze husté porosty rákosí, je pomalu rozpouštěn prvními slunečními paprsky. Z vlaku si také nej-



Libický jez – ideální místo k poklidnému rozjímání

lépe můžete prohlédnout přilehlé louky a mokřady v nivě řeky Cidliny, přecházející postupně ve vodní plochu rybníku. Ty jsou útočištěm více než 260 ptáčích druhů, z čehož 145 zde pravidelně hnízdí.

Máte-li kromě vlaků jako hobby i ornitologii, je na zvážení vystoupit ve stanici Chotutice, a výrazně tak i podpořit zdejší statistiku výskytu cestujících. Schována mezi hradbou rákosí na břehu žehuňského rybníka a oborou Kněžičky totiž dokonale splňuje požadavek na pomyslnou cimrmanovskou železniční stanici na mýtince. Z obce, od které přijala jméno, je přístupná leda tak pramicí a protější obora je oplocená s výslovným zákazem vstupu. Svého času zde stávaly postrkové lokomotivy řady 130, pomáhající uhelným vlakům do Opatovické elektrárny ve směru na Převýšov, dnes slouží hlavně pro křižování či předjíždění.

### Cesta druhá: V sedle modrého bicyklu

Polabí je všeobecně známé fenoménem cyklistiky. Byla by tedy hloupost nevyužít rovinaté okresky, lemované navíc množstvím jabloní a třešní, k podrobnějšímu prozkoumání okolí řeky Cidliny. A protože budoucnost prý patří sdílení a můj šlapací oř má už své nejlepší roky dávno za sebou, беру si za svůj startovní bod poděbradské nádraží a zdejší půjčovnu kol.

Spořádaně mímím lázeňskou kolonádu souběžnou ulicí a záhy se napojuji na exponovanou cyklostezku, vedoucí podél řeky Labe směrem k soutoku s Cidlinou. Zde je má první krátká zastávka. Stylové výletní restauraci s přístavištěm parníku a s výhledem na lanový most blízce dálnice D11 nešlo v horkém letním dni odolat.

Nedaleké zbytky slavníkovského hradíště v Libici nad Cidlinou mě naopak nechávají chladné a jako další bod s odkazem na historii volím pomníček u železničního přejezdu před obcí Kanín. 28. prosince 1944 zde kotláři rozstříleli osobní vlak č. 805, jehož strojvůdce včas nereagoval na pokyn k zastavení a opuštění soupravy.

Po průjezdu upravenou vískou Kanín šlapu směrem na Opolany a Opolánky, před kterými chvíli vede souběžně se silnicí místní technická památka Sánský kanál. Toto vodní dílo v délce 15 kilometrů vzniklo již v 15. století, kdy napájelo vodou z Cidliny zdejší rybníky. Ten s příznačným názvem Bláto svou rozlohou 996 hektarů dokonce překonával současného tuzemského rekordmana – rybník Rožmberk. Dnes kromě několika místních názvů se z původní rybníkářské





Mechanické závory v Převýšově tiše pění svou labutí píseň



U obce Zbraň se od řeky Cidliny odděluje Žehuňský náhon

slávy dochoval jen tento kanál. Teoreticky je i splavný, odvážní vodáci ale musí počítat s úzkým korytem, místy ne nepodobným brazilskému pralesu.

### Venkovská idylka a zmizelá úzkokolejka

To pokračování po silnici do Dobšic zvládne i sváteční cyklista. A hlavně se opět dostávám do blízkosti kolejí. Ještě v devadesátých letech zde stálo mechanické vjezdové návěstidlo, čehož jsem rád využíval při focení. Ale i s tím moderním od AŽD je to pořád celkem hezké foto místo. A hezká je i zdejší stanice. Tradiční vůně impregnovaných dřevěných pražců (já vím, obsahují toxické látky, ale nostalgie má navrch), rozkvetlé ovocné stromy a keře, a dokonce bzučící včelín u starého šturcu navozují dokonalou atmosféru idylického venkovského nádraží.

V Dobšicích je dobře, ale mě čeká ještě kus cesty a jedno neméně zajímavé nádraží. Vyrážím k obci Žehuň, nacházející se u stejnojmenného rybníku. Silnice

vede přímo po jeho hrázi a souběžně s ní i chodník ze zámkové dlažby. Na první pohled nic zajímavého, ale znalci polabských řepařských drážek moc dobře ví, že zde právě v místě dnešního chodníku vedla svého času trasa celkem 13 dlouhé úzkokolejné drážky z Radovesnice II do Libněvsí (dnešní Dobšice). Ještě v padesátých letech posloužila při úpravách hráze, ale pak byla zrušena a dnes po ní nejsou prakticky žádné stopy.

Ze Žehuně pádím mezi poli k Chotuticím. Obci, která má své nádraží doslova za vodou. Z vyhlídkového místa u břehu je směrem k ní alespoň hezký výhled na rybník i oboru Kněžičky, patřící šlechtickému rodu Kinských. Vpravo pak vykukuje ze zalesněného hřebenu objekt loveckého zámečku Neugebau. Terasa pod ním nabízí parádní výhled do kraje, coby součást obory je ale přístupný jen objednaným hostům přílehlého hotelu. Bez objednání naopak můžete navštívit restauraci zdejšího hotelu Na farmě, kde bych si dovolil doporučit

hlavně pokrmy s masem z místního chovu. Já zvolil výtečný telecí burger a za tu zastávku rozhodně stál.

Posílněn štavnatou porcí živočišných bílkovin pokračuji dál a opět na chvíli odbočuji z trasy, tentokrát do obce Zbraň. Řeka Cidlina zde začíná skrze mokřady přecházet v rybník a část vody odvádí Žehuňský náhon, který staré vodní dílo po jeho jižní straně obchází a s řekou se znovu spojí až u žehuňského kostela. Soustava jezů a česel společně s lávkou přes Cidlinu zde do okolní přírody krásně zapadá. Po chvíli rozjímání přecházím na druhý břeh a dále na louku, přes kterou vede další vyvýšená ocelová lávka, překonávající ještě jeden kanál a končící skoro až u trati. Dříve tudy prý místní docházeli na chotutické nádraží.

### Nádraží na cestě pokroku

Ze Zbraně pokračuji přes Žíželice do Převýšova. U jedné z odboček o sobě vůni smažené cibulky dává vědět provozovna firmy Crocodile – té, v níž vznikají bage-



Budova převýšovského nádraží je vzorně udržována



Vstup na ocelovou lávku u Zbraně



Hráz Žehuňského rybníka, kde svého času vedla řepařská úzkokolejka





*Takto z nahledu se na Žehuňský rybník a lovecký zámeček Neugebau běžně nepodíváte, ale i ze země (či z vlaku) je to na zdejší kraj hezký pohled*

ty známé i z nádražních stánků s tiskem. V samotném Převýšově mě čeká jedna železniční lahůdka. Svou labutí píseň zde zpívá jeden z posledních funkčních mechanických přejezdů na elektrifikované tuzemské trati. Z krásně udržovaného stavědla se ozve zacinkání a po chvíli se tiše a majestátně snáší břevna závor dolů. Projíždí trutnovský spěšňák a závor se jak křídla dravce vznáší opět vzhůru. Prostě ryzí železniční romantika, která ale díky plánované modernizaci už nebude mít dlouhého trvání. S dikcí internetových hoaxů musím zvolat: lidé, natáčejte to a foťte, než to zrekonstruují! Nahnuté to má ale i zdejší nádražní budova. S ohledem na množství chráněných území v okolí trati a potřebě alespoň částečného narovnání oblouků projektantům vychází vedení nové trasy právě místem, kde stojí povedená stav-

ba architekta Miloše Fikra. Místní se rozhodli peticí své nádraží podpořit, což demolici prozatím odložilo, ale vyhráno ještě nemají. Snad se tedy vše podaří vyřešit k oboustranné spokojenosti.

Pln dojmů stále nemám dost, a tak se cestou na chlumecké nádraží ještě zastavuji na Albulabahn v měřítku 1:22,5 nebo-li místní zahradní železnici, znázorňující slavnou švýcarskou dráhu na zahradě rodinného domu. Teprve pak se spokojeně přesouvám do vlaku, kterým se vrátím i s kolem zpět do Poděbrad.

### Cesta třetí: Pěkně po svých

Myslíte, že z vlaku a kola už jsem všechno viděl? Kdepak, pár míst by se ještě našlo. Za výchozí místo pěší túry volím nádraží v Libici, ze kterého po vyšlapané pěšině vedoucí podél kolejí scházím

k Cidlině a napojuji se na zelenou turistickou trasu. Ta mě po chvíli dovede k libickému jezu. Příjemné místo, kde staré vrby poskytují příjemný stín, travou prosvítají květy sedmikrásek a okolí je provoněné typickým oděrem řeky. Snažím se ale hned nezaseknout, a tak pokračuji dále do Kanína. Ano, zde jsem již projížděl a kus cesty do Opolan bude totožný. Tentokrát se ale na chvíli zastavím a smočím nohy u dalšího místního splavu. Znáám toto místo již od dětství, a tak nemohu odolat.

Před Opolany trasa uhýbá společně s řekou. Na mapách standardně značená stezka se ve skutečnosti mění v pěšinku obrostlou množstvím bujné vegetace. Evidentně zde velký provoz není, což většinou kvitují, ale kombinace kraťasů a kopřiv není úplně komfortní. Na chvíli mě trochu obměkčí elegantní ocelový






*Převýšovské stavědlo se časem stane symbolem dávné historie...*



*...kterým už dávno je keltská polozemnice v Archeoskanzenu Dobšice*

železniční most s několika projíždějícími soupravami, ale špačkuji až do Sán, kde jsem ze zdejšího zeleného pekla konečně vysvobozen.

Po naštěstí již normální cestě docházím do Dobšic, kde mám v plánu si prohlédnout místní keltské oppidum. Jeho okolí právě upravuje parta místních chlapíků. Po zmínce, pro jaké periodikum oppidum fotím, se dozvídám, že jeden z nich je předplatitelem Železničáře – jak milé :-). Další část trasy chvíli vede společně s místní naučnou stezkou a nakonec končí na hrázi Žehuňského rybníka, středobodem všech mých třech cest. Pak už jen zbývá dostat se na některé z blízkých nádraží, z nichž vybírám vzdálenější Choťovice, a ujít po polní cestě podél kolejí poslední čtyři kilometry. Komu by procházka podél kolejí s výhledem na stráň Žehuňské obory s množstvím vzácné stepní květeny přišla jako zbytečná zacházka, může se z Žehuně vydat na cestu do Kolína či Poděbrad autobusem. Já ale samozřejmě volím vlak. A kterou cestu k Žehuňskému rybníku si nakonec vyberete vy? 





## EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021



# 2 > 1

*Železnice  
spojuje Evropu*  
#EUYearofRail

### 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, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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





# KRÉTA

Výhodné nabídky na září 2021  
Odletové dny středa a sobota z Prahy 7/11/12 dní  
Více na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) [cdtravel.cz](http://cdtravel.cz), tel.: 972 243 051, R. Hořejší



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

Festival  
mezinárodního  
vzdělávání

# Příští stanice svět

14.-18. 9. 2021

Klára Vittisková  
Barbora Poláková  
Ventolin  
Thom Artway a další

**NASKOČ DO VLAKU  
ZA NOVÝMI ZÁŽITKY  
S PROGRAMY**

**ERASMUS+ A EVROPSKÝ  
SBOR SOLIDARITY**

workshopy / besedy / smutěže

dobrovolnictví, eko cestování,  
zahraníční studium, odborné  
stáže, život v cizině...

14. 9. PRAHA  
15. 9. PLZEŇ  
16. 9. LIBEREC  
17. 9. OLOMOUČ  
18. 9. BRNO

< ZASTÁVKY >



Vstup pro registrované  
účastníky [adama](https://www.instagram.com/adama)  
#prististanicesvet



[www.prististanicesvet.cz](http://www.prististanicesvet.cz)





celoročně

## Navštivte ráj historických vozidel muzeum Das Haizhaus

Obdivujete staré lokomotivy, zajímá vás železniční historie, chcete zavzpomínat na staré dobré časy, kdy ještě jezdil expres Vindobona jako motorová jednotka? Pak byste určitě měli navštívit železniční muzeum Das Haizhaus ve Strasshofu nedaleko Vídně. Areál se nachází na 85 000 m<sup>2</sup> bývalého depa, které bylo opuštěno v roce 1978. Pak jej převzal 1. rakouský tramvajový a železniční klub a začal zde připravovat muzeum, které zpřístupnil v roce 1984. V roce 1999 sem byly umístěny také mnohé lokomotivy ze sbírek vídeňského technického muzea. Dnes je v kryté hale i na volné ploše soustředěno mnoho desítek parních, elektrických a motorových lokomotiv, osobních i nákladních vozů. Díky společné historii Rakouska a našich zemí až do roku 1918 je mnoho nejstarších exponátů zajímavých také pro násince. Například řady 97, 229 a zejména monumentální a provozuschopná 310.23 bývalých císařsko-královských státních drah by byly ozdobou také jakéhokoliv našeho železničního muzea. Železniční muzeum ve Strasshofu se nachází asi 10 minut chůze od zastávky Silberwald linky S1 vídeňské rychlodráhy na trati Vídeň – Hohenau – Břeclav.

**Nejbližší železniční stanice:** Silberwald



28. srpna 2021

## Hurvínkem na výlet do Bochova

Nenechte si ujít jedinečnou příležitost projet se historickým motorovým vozem M 131.1 zvaným Hurvínkem po trati Protivec – Bochov, která je už čtvrtstoletí bez pravidelné osobní dopravy. Nostalgické jízdy se uskuteční v sobotu 28. srpna. Sběratelé se mohou těšit na pamětní jízdenku a výroční turistickou nálepku. Jízdné dobrovolné. Výlet nostalgickým vláčkem do Bochova můžete spojit s návštěvou hradu Hartenštejn, který slouží jako rozhledna. K návštěvě také láká zámek Chyška a zámecký pivovar s restaurací, kde vaří výtečné pivo.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Protivec, Bochov



11. a 14. srpna 2021

## Miki Volek na lodi Tajemství

Jak umřít na rokenrol. Tak se jmenuje autor-ská hudební inscenace na motivy životního příběhu legendárního zpěváka, hudebníka a showmana Mikiho Volka. Ve středu 11. a v sobotu 14. srpna s ní bude Městské divadlo Kladno hostovat na lodi Tajemství, která kotví na pražském Rašínově nábřeží. Přijďte prožít nezapomenutelný večer s králem českého rokenrolu na Vltavě. Strhující osud Mikiho Volka (1943–1996), který po úspěchu na začátku 60. let zažil pád až na dno, fascinuje dodnes. Vstupenky zakoupíte na webových stránkách kladenského divadla [www.divadlo.kladno.cz](http://www.divadlo.kladno.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha hl. n.



10. až 15. srpna 2021

## Vystoupejte do středověké věže zámku Lemberk

V rámci akce Prázdniny na věži je od 10. do 15. srpna od 9 do 16:30 zpřístupněna středověká věž zámku Lemberk. Nenechte si ujít poutavou vyhlídku po okolí. V perle raně barokní architektury si můžete prohlédnout také reprezentační a soukromé prostory včetně zámecké kaple nebo Bajkového sálu. Zámek vznikl přestavbou středověkého hradu, v němž pobývala a také se zázračně uzdravovala sv. Zdislava z Lemberka. Od vlakové zastávky Lvová vás k zámku dovede zelená turistická značka (0,5 km).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Lvová