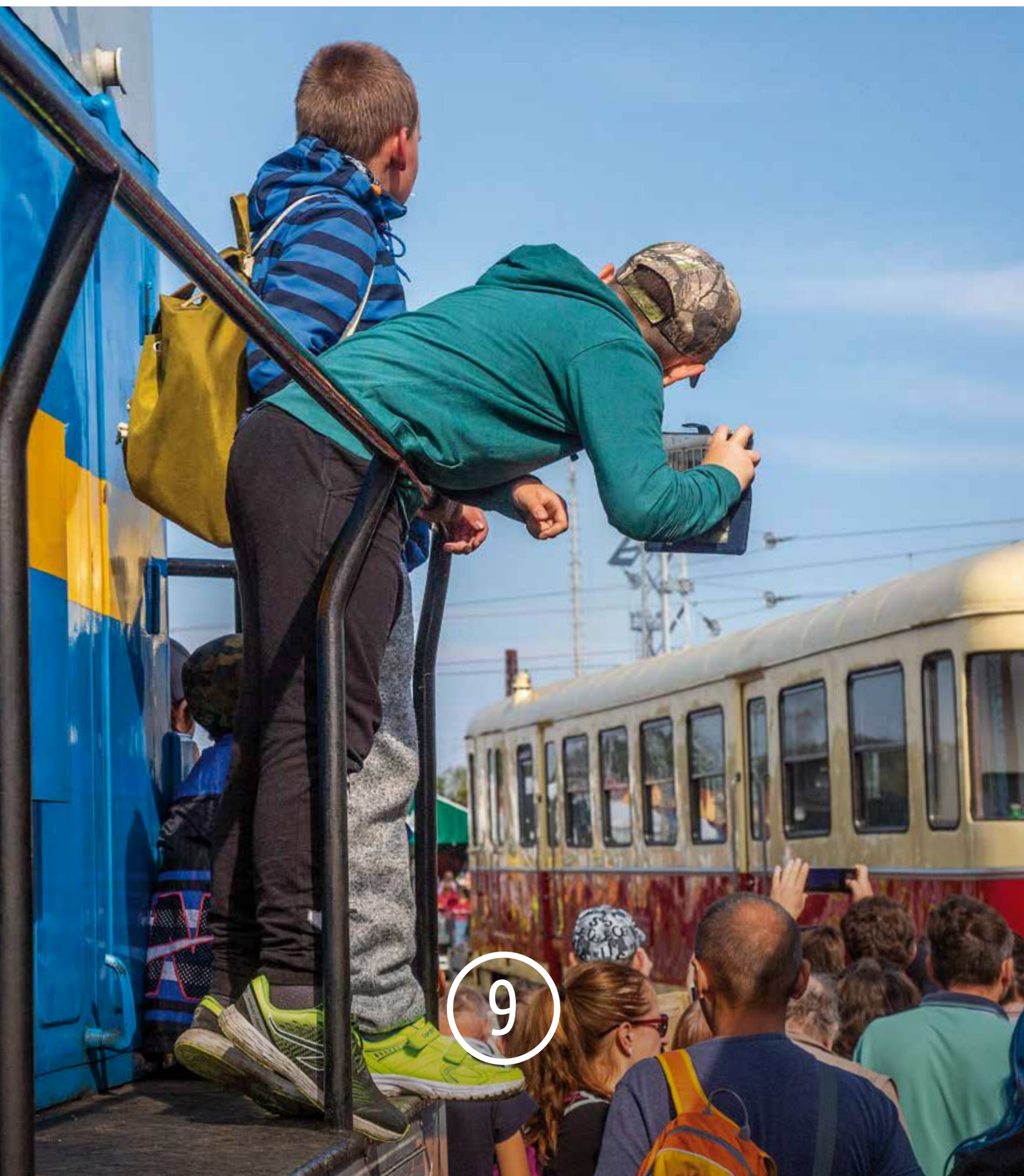


# Železničář

7. ZÁŘÍ 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



9

- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S končícím ředitelem OCÚ Východ Zbyňkem Redererem
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–17 **Téma**  
Letošní ročník Národního dne železnice hostí Bohumín. Co ČD přichystaly?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**  
VUZ rozšiřuje služby dynamické zkušebny, jež patří ke špičce v oboru.
- 22–23 **Provoz a technika**  
Stroje řady 242 se staly novou posilou lokomotivního parku ČD Cargo.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Strojvedoucímu ČD Lukáši Kalinovi životní cestu nasměrovaly koleje.
- 26 **Zahraničí**  
Dopravu v okolí Mnichova brzy posílí moderní vlaky S-Bahn ze Siemensu.
- 28–29 **Literatura**  
Jak se povedla knižní novinka s názvem Die Geschichte von Zeuke & BTTB?
- 30–32 **Historie**  
Dnes pozapomenuté železniční nádraží v Jablonci nad Nisou slaví už 135 let. Kdysi ale bývalo důležitým místem.
- 33–37 **Cestopis**  
Vydali jsme se k zatopenému lomu nedaleko Sokolova a vyzkoušeli koupání v umělém jezeře Medard.
- 38 **Napsali o nás**  
Monitoring tisku
- 40 **Tipy na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Michal Málek

Tradiční zářijové oslavy dne železnice se pravidelně těší velkému zájmu veřejnosti, a to počínaje pamětníky parního provozu až po nejmladší fanoušky.



## Nederlandse Spoorwegen

Petr Slonek | foto: Wikipedia

Nizozemské železnice (Nederlandse Spoorwegen) jsou hlavní železniční společností v Nizozemsku. Spoje počínaje regionálními až po vysokorychlostní ICE 3 a TGV Thalys provozují na tratích správce infrastruktury firmy ProRail, která vznikla odčleněním od NS v roce 2003. Dopravce vznikl v roce 1938 a vlastní ho stát.

NS provozuje 4 800 pravidelných vnitrostátních vlaků denně, které přepraví 1,1 milionu cestujících. Poskytuje rovněž mezinárodní služby do jiných evropských zemí a prostřednictvím dceřiné společnosti Abellio má koncesi pro provoz v zahraničí. Nizozemská síť je nejvytíženější v EU a třetí nejvytíženější na světě.

NS pokrývá většinu země, téměř všechna města jsou propojená, většinou s frekvencí dvou spojů za hodinu, mnohdy však jezdí i častěji. Například mezi všemi pěti největšími městy – Amsterdamem, Rotterdame, Haagem, Utrechtem a Eindhovenem – jsou to čtyři vlaky za hodinu. Podobně je tomu i v případě menších měst, jako je Nijmegen, Amersfoort, Arnhem, Hertogenbosch, Dordrecht a Leiden. Od prosince 2008 byly přidány vlaky na spojích Arnhem–Nijmegen (8 za hodinu) a Haag–Rotterdam (12 za hodinu), Amsterdam Centraal–Hoofddorp (16 za hodinu).

NS provozuje noční spoje mezi Utrechtem, Goudou a Rotterdame. Další noční linka spojuje hlavní sídla v Randstadu, o víkendech i některá větší města v Severním Brabantsku. Kromě vnitrostátních služeb je NS partnerem ve službě Dutchflyer. Jde o integrovanou osobní dopravu mezi Anglií a Nizozemskem. NS také spolupracuje s KLM na provozování vysokorychlostního vlaku na HSL-Zuid pod názvem Intercity Direct. ○



Jan Cakl

vedoucí oddělení propagace ČD

## Základní údaje společnosti

Právní forma	státní podnik
Datum založení	1938
Předchůdci	Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen
Adresa sídla	Utrecht
Obrat	5,98 miliardy eur (2021)
Zaměstnanci	40 978 (2020)
Majitel	Nizozemsko (100%)
Dceřiné společnosti	Abellio Nedkoleje NSRegio (99%) WestfalenBahn
Oficiální web	www.ns.nl



Vážení čtenáři,

v kalendáři se objevuje měsíc září, který je pro nás plný železničních akcí. Postupně se dostávají na scénu nové jednotky RegioFox, na své výkony nastupují nově pořízené jednotky RegioPanter a staré dobré CityElefanty dostávají ve Středočeském kraji moderní grafickou podobu PID. To vše je spojeno s příjemnou povinností ukázat nová vozidla veřejnosti a objednatelům na velkém množství eventových akcí.

Září je zároveň tradičně spojeno s oslavami v podobě Regionálních dnů železnice v jednotlivých krajích s vyvrcholením v Bohumíně Národním dnem železnice. Oslavy mapují průřez železniční technikou od těch nejstarších vozidel až po nejnovější přírůstky do flotily Českých drah. Návštěvníci se mohou těšit na bohatý doprovodný program, zvláštní jízdy i přehlídky lokomotiv na točně.

V Bohumíně železniční fandý čeká Svět změny, kde se objeví elektrické lokomotivy společnosti České dráhy, PKP Cargo international i ČD Cargo, elektrické jednotky pro regionální dopravu RegioPanter, kombinované jednotky push-pull nebo diesellová jednotka RegioFox. Ve Světě historie jistě upoutá pozornost návštěvníků elektrický Šestikolák, diesellová Bardotka nebo majestátní parní lokomotiva z plzeňského depa Šlechtična.

Vzhledem k výrazné podpoře města Bohumín doplní depo a nádraží ještě bohumínské náměstí, které bude žít kulturou. Program nabitý koncerty, workshopy nebo autorským čtením začne již v osm hodin ráno a zakončí ho koncert Janka Ledeckého, který zároveň vyplní prostor mezi denním a nočním programem v depu.

Pomyslným vyvrcholením oslav se stane v sobotu 23. září velkolepá a jinde ve světě nevidaná Noční vlaková show, která začne ve 20 hodin.

Vstupenky a jízdenky na zvláštní vlaky jsou v prodeji již nyní. Odkaz na jejich nákup včetně všech dalších informací o akci naleznete na stránkách [www.denzeleznice.cz](http://www.denzeleznice.cz).

Budu se s vámi těšit na viděnou 23. září v Bohumíně.

Klidný podzim a dobré čtení.

## Na trať mezi Havlíčkovým Brodem a Kolínem vyjely RegioPantery

Do Středočeského kraje dorazily 1. září na pravidelné lince elektrické jednotky RegioPanter z Vysočiny. Tyto moderní vlaky začaly obsluhovat spoje na trati č. 230 z Havlíčkova Brodu přes Světlou nad Sázavou, Golčův Jeníkov, Čáslav a Kutnou Horu do Kolína, a to díky posunutí neutrálního pole (úsek bez napájení elektřinou) ve stanici Sázavka. Soupravy nabízí komfortní cestování v klimatizovaném a nízkopodlažním interiéru, samozřejmě s možností připojení k internetu pomocí wi-fi a nabíjení přenosné elektroniky. RegioPantery se v následujících letech rozšíří také na další tratě ve středních Čechách. Příští rok by se jich v tomto regionu mělo na kolejích objevit dalších dvaadvacet. Vyjedou na trasy z Prahy do Ústí nad Labem a do Čáslavi přes Kolín. Nyní jsou ve výrobě. Na Vysočině už jezdí celkem šest RegioPanterů. Poprvé v tomto kraji vyjely na začátku letošního května. Cestující se s nimi svezou na trati č. 250 mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou, na trati č. 225 Havlíčkův Brod – Jihlava / Jihlava město a nově i na zmíněné trati 230 spojující Vysočinu s Kolínem a Kutnou Horou, tedy třetím a pátým nejlidnatějším středočeským městem. Poslední, šestý, dorazil na Vysočinu začátkem srpna.



## Nádraží ve Veleslavíně se přesune pod zem

Správa železnic v srpnu vybrala projektanta pro úsek modernizace trati mezi pražským Veleslavínem a Ruzyní. Dokumentací pro společné povolení vytvoří společnosti SUDOP Praha a Moravia Consult Olomouc za zhruba 212 milionů korun. Největší změnou v rámci celé stavby projde právě nádraží na Veleslavíně. Jeho konečná podoba vzešla z architektonické soutěže. Koleje i nástupiště se přesunou pod zem, cestující zde navíc získají pohodlnější přestup na metro. Moderní parametry však dostane celý navazující úsek. Přibude nová zastávka Praha-Liboc, zmodernizovaná stanice Praha-Ruzyně se přemístí na opačnou stranu Drnovské ulice. Vlaky zde rovněž mají v budoucnu podstatně zrychlit. Například v úseku, kde je dnes traťová rychlost pouhých 40 km/h, se zvýší na dvojnásobek. Předpokládané náklady na stavbu dosahují téměř 10 miliard korun, práce by měly začít na konci roku 2026 a potrvají přibližně tři roky.



## Do Olomouce zamířily legendární Bobiny

České dráhy připravily na druhý srpnový víkend akci pro fanoušky železniční historie. V olomouckém depozitáři ČD Muzea si daly dostaveníčko nejstarší elektrické lokomotivy pro stejnosměrný napájecí systém 3 000 V řady E 499.0, tedy legendární Bobiny. Oslavy připomněly 70. výročí od výroby první z nich a 65. výročí od výroby poslední, tedy sté Bobiny pro tehdejší ČSD. Součástí srazu byl bohatý doprovodný program včetně jízdy zvláštních vlaků. Už v pátek 11. srpna vyrazil z Prahy do Olomouce protokolární rychlík v čele se strojem E 499.042, který táhl historickou soupravu Ostravan s jídelním vozem. Hlavní část programu v Olomouci se odehrála v sobotu, kdy návštěvníci mohli v prostorách olomouckého depozitáře ČD Muzea zhlédnout výstavu oslavenky i dalších historických strojů ze sbírek ČD. Vrcholem setkání byl zvláštní mezinárodní expres z Olomouce do Popradu a zpět. Tímto historickým vlakem se zájemci mohli naposledy projet po staré trati pod Tatrami.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Lukáš Růžička, Správa železnic

## Cyklověže Biketower jsou už na 18 místech

Všechny typy bicyklů lze uschovat v cyklověžích Biketower, které jsou na osmnácti místech po celé ČR. Oproti běžnému stojanu na kola má cyklověž řadu výhod. Kola jsou chráněna před krádeží nebo povětrnostními vlivy a monitorována kamerovým systémem. Po dobu úschovy jsou i pojištěna proti poškození nebo krádeži. Na kole lze při uschování nechat veškeré příslušenství včetně světel nebo brašny. Na řídítka můžete pověsit přílbu nebo na nosiči nechat tašku s nákupem. Proces úschovy kola trvá zhruba 25 sekund a stará se o něj robotický systém. Každá věž má kapacitu 118 kol, z toho 16 dětských. Doba úschovy kola ve věži je až 30 dní, cena úschovného za jeden den je ve většině věží 5 korun. Zákazníci ČD s bezkontaktní In Kartou nebo virtuální In Kartou s nahanou platnou aplikací IN 25, 50, 100 nebo Business mají v šestnácti z osmnácti věží uschování na prvních 24 hodin zdarma. Dvě cyklověže Biketower jsou v Lysé nad Labem, další v Milovicích, Beřouně, Šumperku, Trutnově, Čelákovících, Poděbradech, Hodoníně, Třinci, Přerově, Hranicích na Moravě, Jaroměři, Kolíně, Moravské Třebové, Litoměřicích, Břeclavi a Pardubicích.



## ČD získaly na jihu Moravy soubor Střed a linku S4

Krajští radní Jihomoravského kraje vybrali provozovatele regionální dopravy na linkách S4 a souboru Střed. Přepravu cestujících od změny jízdních řádů v prosinci 2024 budou zabezpečovat České dráhy se stávajícím vozovým parkem. V rámci tržní konzultace nabídl národní dopravce cenově nejvýhodnější variantu.

Za provoz těchto linek zaplatí Jihomoravský kraj přibližně půl miliardy korun ročně. Smlouva bude uzavřena na dobu deseti let s možností dřívějšího ukončení, a to z důvodu plánovaného přechodu na hybridní vozidla. Plánovaný rozsah výkonu na lince S4 je 800 tisíc vlakokilometrů ročně a v souboru Střed je to 2,84 milionu vlakokilometrů ročně. Doprava bude zajištěna především motorovými vozy řady 842 a 843 a přípojnými a řídicími vozy. Jedná se o linku S4 Brno – Zastávka u Brna. Soubor Střed zahrnuje linky a tratě S6+R56 Brno – Nesovice – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště – Staré Město u Uh. Hradiště, S41 Brno – Moravské Bránice – Ivančice/Moravský Krumlov – Miroslav, S21 Skalice nad Svitavou – Boskovice, S61 Bzenec – Moravský Písek a také víkendové rekreační vlaky Pernštejn a Radhošť a letní festivalové spoje v okolí Veselí nad Moravou.



## Vršovický Čtyřkolák v Posázaví

Příznivci parního provozu nejen z Prahy a středních Čech měli program o víkendu 19. a 20. srpna jasně daný dlouho dopředu. Konaly se totiž další nostalgické jízdy Posázavím. Tentokrát navíc přálo počasí, svítilo slunce, díky předchozím srážkám zároveň tolik nehrozilo sucho, a tak se do čela vlaku mířícího v sobotu horním Pacifikem do města Sázavy a v neděli okružně taktéž z pražských Vršovic přes Týnec nad Sázavou zpět do hlavního města mohl postavit vršovický Čtyřkolák 434.2186, jenž si s plnou soupravou spokojených cestujících i v četných stoupáních hravě poradil. Pokud jste výlet párou nestihli, podobnou příležitost budete mít ještě v sobotu 30. září, kdy vyráží do Roztok, a v neděli 1. října, to si zopakuje okruh z Vršovic přes Vrané nad Vltavou, Týnec nad Sázavou, Čerčany a Říčany zpět do Prahy.



## Smíchovské nádraží čeká proměna

Správa železnic hledá zhotovitele stavby pro rekonstrukci stanice Praha-Smíchov. Výsledkem budou zmodernizované koleje a nástupiště, prodloužené podchody pod celou stanicí a také nová lávka, která umožní bezbariérový přístup na jednotlivá nástupiště. Realizace stavby se uskuteční v letech 2024 až 2027, celkové náklady dosahují 5,2 mld. Kč. V rámci už zahájené první fáze se snese část kolejí a také lávka přes celé kolejiště. Druhá etapa, pro kterou se nyní hledá zhotovitel, zahrnuje kompletní přestavbu kolejiště, obnovu stávajících nástupišť a vybudování nového čtvrtého, které budou využívat zejména vlaky ve směru Praha-Zlín a Hostivice. Stavbaři také zrekonstruují oba stávající podchody a prodlouží je pod celým kolejištěm stanice. Ústít budou do budoucího parkovacího domu. Samozřejmostí bude bezbariérový přístup, který zajistí výtahy. Most přes Nádražní ulici bude po dokončení prací tříkolejný, aby svou kapacitou odpovídal navazujícímu, rovněž tříkolejnému mostu na Výtoni. Vznikne i nová lávka do Radlické ulice, která umožní přístup na jednotlivá nástupiště a propojení s novou čtvrtí vzniklou v rámci projektu Smíchov City.

## ČD Cargo pořídí dalších 12 lokomotiv Traxx

Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo objednala dalších 12 lokomotiv typu TRAXX 3 MS vybavených palubním systémem Atlas (ETCS Level 2, Baseline 3). Lokomotivy by měly být dodány nejpozději v první polovině roku 2026. Hodnota kontraktu dosahuje 45 mil. eur. Dalších 12 těchto strojů rozšíří stávající flotilu 16 lokomotiv Alstom, které dopravce již využívá, a 21 lokomotiv, které budou přebírány v letech 2024 a 2025. V souhrnu tak ČD Cargo bude do pololetí 2026 vlastnit již 49 těchto moderních interoperabilních lokomotiv. ČD Cargo využívá vícesystémové Traxxy především pro mezinárodní dopravu a expanzi do zahraničí. Usiluje také o to, aby se tyto lokomotivy dostaly do Chorvatska, kde by pracovaly pro ČD Cargo Adria. To by znamenalo, že dopravce nejen vytlačí na Balkán starší lokomotivy bez ETCS (jako jsou třídy 230 nebo 742 – dvě z nich již dostaly pro tamní provoz Indusi ATP), ale přiveze na rostoucí trhy i moderní vozový park.

## Moravák Trojan lajkuje moderní vlaky ČD

Jsou lepší Moravské dráhy, nebo České dráhy? V kampani, která chce vyzdvihnout pohodlí a moderní výbavu v nových vlacích ČD, to řeší Moravák od Kyjova a vegan „z Prahy“. V zápletku založené na odvěké rivalitě Čech a Moravy nakonec zvítězí přátelství a smír. Ivan Trojan si ve spotu střihl bodrého šohaje dávajícího „LÍKE“ za komfortní jízdu. Role poněkud upjatého spolecestujícího se ujal David Máj, u nějž šlo už o několikátou vedlejší postavu, kterou pro ČD ztvárnil. Použito bylo kyjovské nářečí, a proto museli správné výrazy a výslovnost zkontrolovat rodilí mluvčí i jazykovědci. Kampaň je nasazena v televizi, online, v tisku, na venkovních reklamních plochách, v rádiu a na sociálních sítích. „Kampaň, s využitím plného mediámixu, navazujeme na úspěšný „seriál“ příběhů s Ivanem Trojanem v hlavní roli. Se zachováním autentických a pro ČD typických prvků kampaň poukazuje na nabízené služby a moderní vybavení v nových soupravách. Chceme tak cestujícím ukázat a dopřát vysokou úroveň jízdy našimi vlaky, ať z Moravy, či Prahy,“ říká k nové kampani Petr Nešpůrek, ředitel Odboru komunikace ČD.

## Nový most v Pardubicích už spojil oba břehy

Modernizace trati mezi Pardubicemi a Stéblovou se blíží k závěru. Dalším důležitým krokem bylo srpnové vysunutí železničního mostu o hmotnosti 1 350 tun přes Labe v Pardubicích do jeho finální polohy. Vlaky přes něj začnou jezdit letos v prosinci. Dělníci 140 metrů dlouhou konstrukci dávali dohromady na pravém břehu řeky. Pokračující montáží celou konstrukci postupně vysouvali nad vodu, až dosáhli levého břehu. Provoz na trati Pardubice – Hradec Králové nicméně zůstal zachovaný, protože původní most posunuli stavbaři několik metrů proti proudu a napojili na něj koleje. Dvoukolejný most umožní vyšší rychlost vlaků, jež již nebudou muset křížovat, a provoz na něm bude výrazně tišší. Od 7. října do 19. prosince se proto uskuteční výluka mezi Rosicemi a hlavním nádražím a zároveň mezi Rosicemi a Chrudimí. Během ní dělníci napojí trať z původní stopy na novou stavbu. Téměř hotová je i samotná modernizace trati z Pardubic do Stéblové. Úsek je dvoukolejný, opravené jsou zastávky a přejezdy.

## ČD dodají osm nových jednotek pro Pardubický kraj

Mezi Kolínem a Českou Třebovou začne od změny jízdního řádu v prosinci 2025 jezdit osm nových nízkopodlažních elektrických klimatizovaných jednotek pro 140 sedících cestujících. Nahradí stávající třicet let staré vagony. Nové vozy by podle pardubického hejtmána Martina Netolického měly zajišťovat přes 20 procent celkového zaslíbeného dopravního výkonu, který si kraj objednává u Českých drah. Počítá se i s nasazením sedmi jednotek RegioFox. O nasazení moderních železničních vozidel v regionu v prosinci roku 2025 či o spolupráci na opravě parní lokomotivy 310.922, která je v nepojízdném stavu deponována v České Třebové, jednal koncem srpna se zástupci ČD hejtmán společně se svým náměstkem pro dopravu Michalem Kortyšem. „Hlavním benefitem je samozřejmě nízkopodlažnost, která je naším cílem na všech páteřních tratích. Další změnou jsou zásuvky na dobíjení mobilních telefonů a notebooků či oddíl 1. třídy a WC pro tělesně postižené. Vzhledem k tomu, že budou vozidla jezdit na trati 010 mezi Kolínem a Českou Třebovou, tak je samozřejmostí také zabezpečovací systém ETCS,“ řekl náměstek.



# Dráha během mé kariéry urazila obrovský kus cesty

Končící ředitel Oblastního centra údržby Východ Zbyněk Rederer je zářným příkladem člověka osudově spjatého se železnicí. Pro dráhu se rozhodl již na základní škole, po studiu na ni nastoupil a zůstal jí věrný po více než čtyři dekády, které v různých profesích zasvětil péči o provoz a údržbu drážních vozidel. V rozhovoru se vrací nejen ke své bohaté kariéře, ale nastiňuje i budoucí dění, jež hodlá zvenčí nadále sledovat. „Budu odcházet s dobrými pocity a na dráhu určitě nezanevnu,“ ubezpečuje.

Vít Čepický | Foto: autor

## **Těšíte se, až si od své současné práce odpočínáte?**

Osobně se domnívám, že člověk, ať už chce, nebo nechce, je většinou limitován. S tím se musíme smířit. Mě práce u dráhy vždy naplňovala a z toho, co jsem na ní v různých funkcích prožil, budu nadále čerpat. Nedá se říct, že bych se těšil, že stárnutí se netěší patrně nikdo, ale určitě se s tím smí-

řím a najdu si jiný smysl než každodenní práci a vstávání o půl páté.

## **Budete odcházet s dobrým pocitem?**

Musím se přiznat, že k hodnocení své práce jsem byl vždy zdrženlivý. Protože to, co by se mohlo jevit, že je spojeno s mou pozicí na dráze, je složeno z hodin a hodin práce mých kolegů a podřízených. Mám štěstí, že jsem se za celý svůj profesní život setkal s tolika dobrými a kvalitními lidmi. Ta práce je vi-

dět právě za nimi. A v tomto ohledu rozhodně s dobrými pocity odcházet budu.

## **Ke dráze jste přišel v roce 1981, kdy jste nastoupil do břevlanského depa. Jak tehdy dráha vypadala?**

Byla přesně taková, jako jsem si ji vysnil. Pro železnici jsem se rozhodl už někdy v sedmé nebo osmé třídě základní školy. Vždycky jsem inklinoval k její technické stránce, takže jsem byl rád, že jsem v tehdejší době vůbec umístěn-

ku do nějakého depa dostal, v tehdejší době to pro absolventy vysokých škol nebylo úplně jednoduché a samozřejmé. Hned při nástupu jsem okamžitě pochopil, kolik toho neznám. Nemyslím si, že bych si studium nějak ulehčoval, snažil jsem se pochytit, co šlo, ale najednou jsem přišel do depa jako elév a viděl, co lidé z praxe kolem mě všechno znají a mně chybí. To bylo úplně zjevení a trochu mě to překvapilo.

### Co jste tam tehdy vlastně řešili za problémy?

Byl jsem přidělen k vedoucímu oprav a myslím si, že naše tehdejší pracovní problémy se příliš nelišily od dnešních. Řešila se obecně organizace práce, jaká vozidla jsou odstavena z provozu, stav náhradních dílů, zda se práce podaří obsadit... Naopak rozdíl byl samozřejmě ve vozidlech, na kterých jsme pracovali. Například kultura cestování se tehdy příliš neřešila, nevybavuju si, že by se myly vozové skříně nebo se důsledně čistily v pravidelných intervalech interiéru, zdaleka to nebylo tak koncepční jako dnes. Hlavním hlediskem bylo dodržení turnusové potřeby vozidel. Velký rozdíl byl též v pracovním prostředí, v tom se udělal obrovský kus práce. Já přišel na železniční chvíli po konci parního provozu, veškeré údržbové zařízení a technologie v depu se přechodu v našem případě na diesellovou trakci teprve vyvíjely a přizpůsobovaly.

### Jaký je rozdíl v údržbě vozidel a zajištění provozu tehdejších a současných vozidel?

Nastupoval jsem do dep, kde se výlučně opravovaly lokomotivy diesellové trakce. V Břeclavi šlo zejména o motorové řady M 262, Sergeje T 679.1, Čmeláky T 669.0, po vojně jsem nastoupil do depa Brno Dolní, které opět udržovalo výlučně diesellové lokomotivy. V té době se tam přecházelo na lokomotivy T 478.4, tedy dnešní 754 – byly tehdy hlavně určené pro vozbu rychlíků na rameni Brno – Česká Třebová. Šlo o jednu z nejmodernějších vozidel, jejich řídicí elektronika určovala ráz údržby, která byla oproti dřívějším strojům výrazněji odlišná. Seřizování trakčního výkonu a dobré vybavení elektronické dílny, byť samozřejmě nešlo o digitalizaci v dnešním smyslu, vyžadovaly jiný druh odborníků. A zaměstnanci na údržbě vozidel, které jsem tehdy měl možnost na těchto pozicích poznat, byli jedni z nejšpičkovějších u nás. Lokomotivy T 478.4 po požáru výrobního závodu ČKD Praha přicházely opožděně, objednávka pro ČSD přitom musela být rychle splněna, takže po příchodu do depa vyžadovaly péči odborníků s velkou praxí. A takoví v Brně na Dolním byli. Navíc měli snahu na sobě pracovat a zároveň profesní čest udržet stroje v provozu i přes počáteční problémy. Nemohu například zapomenout, jak uměli seřadit automatický regulátor rychlosti, takže strojvedoucí jej rutinně používali při vedení vlaků. Samozřejmě srdcem těchto lokomotiv byly stále spalovací motory. A opět – tehdejší zaměstnanci, kteří se o ně starali a měli zájem, je uměli rozebrat do mrtě, například až po uložení klikového hřídele, takže jsme leccos byli schopni vyřešit přímo u nás v depu. To je velký rozdíl oproti dnešku, kdy spalovací motory – například Caterpillary – se udržují dodavatelsky, zaměstnanci servisu se

do toho příliš nepouští, protože to není ani zájem výrobce. Znalosti a vybavení technikou na dílně přirozeně rostou s modernizací vozového parku, digitalizace leccos změnila, spousta věcí se řeší přes počítače... Například informační systémy tehdy vůbec nebyly, nyní bez funkčního jednotka prakticky nesmí na trať, stahujeme data o provozu na dálku, je třeba se v tom umět orientovat a neustále si udržovat přehled. Ten posun je úžasný. A nastal ve velmi krátké době, za posledních 20 let to byl neuvěřitelný skok, kterému se lidé i zázemí museli přizpůsobit.

### Čím je tedy v současnosti práce na dílně jiná?

Velkým trendem při restrukturalizaci údržby vozidel je autodiagnostika – kdy vozidlo samo dokáže předem specifikovat svůj problém a dílna se na něj může připravit. V tomto jsou z vozidel, která udržujeme, z mého pohledu nejdříve vozidla od Siemensu, která mají autodiagnostiku nejpodrobnější. Trochu problém ale je, že u full servis údržby výrobcem tyto informace depo částečně přeskakují a dostávají se právě až přímo k výrobcí. Nám tím však hrozí, že se naši pracovníci k sofistikované údržbě vůbec nedostanou a mohou ztratit svou kvalifikaci. Pokud navíc náš zaměstnanec bude pouze jakýmsi pomocníkem full servisu, nebude jej to bavit a bude hrozit, že o něj přijdeme. Jako vždy je tedy třeba najít rozumný kompromis. Samozřejmě s ohledem na co největší dostupnost vozidla tak, aby co nejvíce sloužilo a co nejméně stálo. A nelze nezmínit ani neviditelný tlak, který na organizaci, vybavení pracovišť a dokladovatelnou kvalifikaci zaměstnanců údržby přinesla certifikace pracovišť dle evropské normy ECM.

### Předpokládám, že to klade velké nároky na zázemí...

Jistě, příkladů je velké množství. Ale za všechny – teprve v tomto miléniu začal velký přechod od hnacích vozidel s vagony k uceleným jednotkám. Tím postupně výrazně ztrácí na významu původní uspořádání dep. Točna a kruhová hala jsou rázem úplně nepotřebné. A takových pracovišť máme hodně, s čímž musíme při plánování údržby a dislokaci vozidel počítat. Všechno silové vybavení moderních vozidel je navíc na střeše a my musíme dbát na pracovní prostředí zaměstnanců, aby měli přístup k jednotlivým agregátům co nejsnazší. Rázem potřebujeme kvalitní a vhodně konstruované lávky. To samé ale platí pro prohlížečské kanály, které taktéž vyžadují jinou konstrukci dep.

### Bavíme se spolu na dohled od nové haly, která právě na přechod k uceleným jednotkám reagovala. Jak jste se s ní za dva a půl roku sžili?

Hned od prvního okamžiku je to razantní změna k lepšímu. Setkává se pouze s kladnými ohlasy, skočili jsme najednou z 20. do 21. století, produktivita se okamžitě zvýšila. Jsme velmi spokojeni. Já už jsem zprovoznění nové haly zažil někdy před třiceti lety v Brně Dolním, kdy se reagovalo na nové lokomotivy, a oproti tomu přináší současná nová hala v Maloměřicích zásadní, diametrální technologické novinky. Jistě, nejsme úplně bez chyby, některé věci se daly

Nyní je již prakticky nemyslitelné, aby souprava vyjela na trať neuklizená, hygienicky nevybavená, cestující mohou využívat elektronického odbavení, obrovský posun je i v přístupu personálu, který je ve většině vstřícný a usměvavý, bere to jako profesní čest... Za posledních 40 let, které jsem na dráze, došlo k až neuvěřitelnému skoku dopředu.





Rozšířenou  
verzi rozhovoru  
si můžete přečíst  
online zde

udělat trochu jinak, ale ve spolupráci s projektantem se podařilo řadu věcí upravit i v průběhu výstavby a nyní zde žádné velké nedostatky nemáme. Navíc ze zkušeností můžeme čerpat pro další projekty, které nás v reakci na nová vozidla čekají.

#### **A které to jsou?**

Primárně Olomouc. Přichází sem 27 jednotek EMU 240, tedy Panterů řady 640.2, na což musí údržbové zázemí reagovat. V současnosti má uzel technicko-hygienické údržby situovaný v sousedství osobního nádraží v Olomouci čtyři koleje bez prohlížečích kanálů a lávek. Absolutně nevyhovují potřebám údržby elektrických jednotek. Představenstvu jsme tedy předložili studii na kompletní rekonstrukci zázemí, nějakou dobu procházela oponenturou, ale byla schválena. Navíc se podařilo s Olomouckým krajem dohodnout, aby se náklady rozpočítaly do úhrady za výkon, to je velký úspěch. Výstavba je rozdělená na dvě etapy, první je rekonstrukce stávajících objektů tak, aby mohly sloužit v době výstavby druhé, v rámci které vznikne 165 metrů dlouhá tříkolejná hala a myčka. Zde se nyní připravuje vypsání zakázky a tvoří se dokumentace. Počítáme s tím, že kapacitně bude dokončené zázemí postačovat údržbě všech elektrických jednotek v Olomouckém kraji plus případných jednotek ve Zlínském kraji, samozřejmě kalkulujeme i s dieselovými jednotkami jezdícími v okolí. ○

#### **Zbyněk Rederer**

Po studiu břeclavské střední dopravní školy v oboru Elektrická trakce a kolejová vozidla a Vysoké školy dopravy a spojů v Žilíně, obor elektrická trakce a energetika v dopravě, nastoupil v roce 1981 do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD Břeclav. Po roční vojenské službě začal pracovat v Lokomotivním depu Brno Dolní na různých pozicích v provozu a správě. Od roku 2010 byl statutárním zástupcem vrchních přednostů DKV Brno. Do pozice vrchního přednosty byl jmenován v roce 2017, při reorganizaci se stal ředitelem OCÚ Východ. A v této pozici se v letošním roce s Českými drahami též loučí.

# Lišky vyrazily do zkušebního provozu

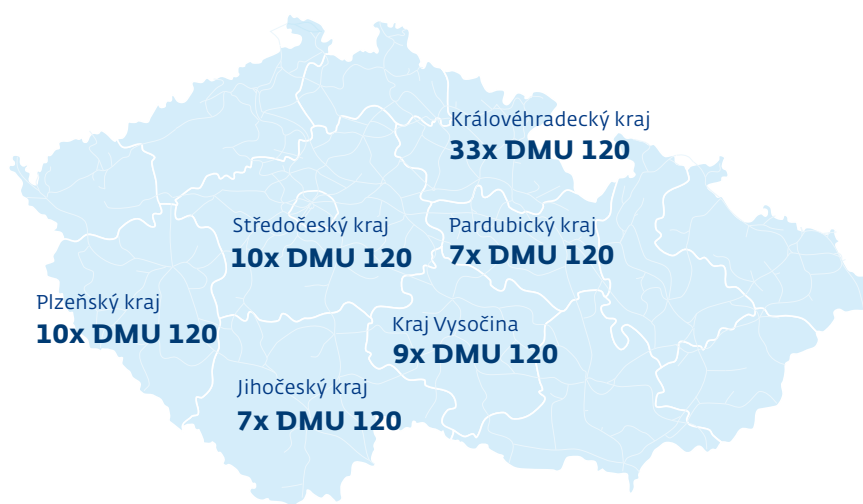
Do zkušebního provozu s cestujícími vyrazily ve Středočeském kraji nové motorové jednotky RegioFox řady 847. Premiérově se lišky, jak se vozidlům přezdívá, objevily na spoji 7708 z Rakovníka do Berouna 15. srpna dopoledne. Zkoušky začaly se dvěma jednotkami řady 847 na linkách S 75 Rakovník – Beroun a S 6 Beroun – Rudná u Prahy – Praha. Nové jednotky musí v rámci testů ujet 50 tisíc km.

Petr Slonek | Foto: Michal Málek

Jedná se o vůbec první jednotky, které jsou součástí dodávky celkem 76 těchto vozidel od polského výrobce PESA Bydgoszcz. Soupravy určené pro provoz ve Středočeském kraji jezdí v barvách Pražské integrované dopravy.

RegioFox má kapacitu 115 míst k sezení a nabízí komfortní cestování v regionální dopravě 21. století. Vozidla jsou vybavená nejmodernějšími nízkoemisními motory Rolls-Royce splňujícími nej přísnější emisní limity Stage V a mohou rovněž využívat moderní syntetická paliva HVO. Nechybí v nich kamerový systém a vlakový zabezpečovač ETCS. Maximální rychlost dosahuje 120 km/h. Samozřejmostí je palubní wi-fi, elektrické zásuvky a USB porty pro dobíjení elektroniky a další služby. Vlaky jsou nízkopodlažní a bezbariérové.

## Plánované pořízení RegioFoxů v letech 2023–2026



DMU 120 – motorová jednotka řady 847





### Co nabízí nové jednotky

- klimatizovaný interiér s ergonomickými sedačkami 1. a 2. třídy, s kapacitou 115 míst k sezení
- bezbariérový nástup s výsuvnou plošinou a s výsuvným schůdkem pro nižší perony
- předsvuně dveře ovládané tlačítky, centrálně uzavírané a blokované již před rozjezdem vlaku
- bezbariérové WC s uzavřeným systémem a vybavené sklopným stolem pro přebalování kojců
- zásuvky 230 V včetně USB portů, wi-fi
- velké prostory pro umístění kočárků, jízdních kol a přepravu osob na invalidním vozíku
- audiovizuální informační systém
- pro nevidomé a slabozraké informační štítky v Braillově písmu

**RegioFOX**



### I do dalších regionů

„Flotilu moderních vlaků Českých drah nyní rozšiřujeme o motorové jednotky RegioFox. Zkušební provoz zahájíme ve Středočeském kraji a v Praze, ale ve spolupráci s dalšími regiony jsme jich objednali celkem sedmdesát šest. Po Středočeských se s nimi svezou například obyvatelé Pardubického, Jihočeského, Královéhradeckého a Plzeňského kraje a také Vysočiny. Nové jednotky přispějí k významné modernizaci regionální dopravy v Česku, nahradí na vedlejších tratích motorové jednotky RegioNova a přispějí také k vytlačení motoráček řady 810 na ty nejmenší výkony na lokálkách. Věříme, že díky novým vlakům a službám na jejich palubě přilákáme na železnici další cestující po celé zemi,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

„Za tato nová vozidla na středočeských tratích jsem rád. Jedná se o další výrazné zkomfortnění veřejné dopravy ve Středočeském kraji, kdy tyto bezbariérové vlaky navíc splňují přísné emisní limity a jejich provoz tak méně zatěžuje životní prostředí,“ upozornil ředitel Integrované dopravy Středočeského kraje Zdeněk Šponar.

### TBZ na Kolínsku

Koncem srpna absolvovaly Technicko-bezpečnostní zkoušky (TBZ) další tři

jednotky, mezi nimi i první pro Pardubický kraj. TBZ se uskutečnily na trati Kolín - Kostěnice. Díky tomu mohli obyvatelé Pardubického kraje vidět také první lišku v barvách tohoto východočeského regionu přímo „doma“. Zkušební provoz se uskuteční ve Středočeském a Plzeňském kraji společně s ostatními jednotkami. Po schválení

řady 847 RegioFox zamíří zkoušená jednotka 847.012-2 na trať č. 238 Pardubice - Chrudim - Hlinsko v Čechách - Havlíčkův Brod. Tady bude jezdit celkem sedm nových motorových vlaků. „Po definitivním odsouhlasení typu 847 se jednotlivé jednotky rozjedou do svých domovských dep a na své plánované tratě,“ dodal náměstek Jeřeta. ☉



## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc září zní: **Která parní lokomotiva je držitelem platného rychlostního rekordu československých parních strojů a jaké rychlosti dosáhla?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. září** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář září“. Tentokrát se hraje o knihu **Parní lokomotivy s rudou hvězdou na čele**.

*Správná odpověď z č. 8: Nejvýše leží dopravná Kubova Huť na trati Strakonice - Volary. Nadmořská výška zde činí 995 metrů n. m. Publikaci Železniční trať Německý Brod - Pardubice získává Karel Janíček, Trutnov.*



# Spěšné vlaky z Plzně do Varů zůstávají v režii Českých drah

České dráhy budou i nadále zajišťovat provoz spěšných vlaků z Plzně do Karlových Varů. Pokračující spolupráci na lince P1 západ stvrdil podpis příslušné smlouvy platné od prosince 2023 po dobu 15 let. Plzeňský kraj tak pokračuje v zadávání smluv v železniční a autobusové dopravě v otevřených soutěžích.



Zadání kontraktu formou otevřené soutěže bylo vynuceno podmínkami Operačního programu doprava II. Oba kraje proto společně vyhlásily na provoz vlaků nabídkové řízení. „Obdrželi jsme dvě nabídky, a to od dopravců ARRIVA vlaky a České dráhy. Při zajištění stejných požadavků pro všechny uchazeče nabídly ČD vlaky za nejvýhodnější cenu pro Plzeňský a Karlovarský kraj, a proto byla s touto společností uzavřena smlouva na 15 let,“ řekl náměstek hejtmana pro oblast dopravy Pavel Čížek.

## Velký nárůst cestujících

Dopravce bude i nadále provozovat na této lince čtyři jednotky RegioPanter, která se těší oblibě u cestujících. „V našem kraji se jedná o linku s nejdynamičtějším růstem počtu cestujících. Oproti červnu

2018 se zde v červnu 2022 zvedl počet pasažérů zhruba o 80% a v červnu 2023 je tento nárůst i nadále stabilní,“ upřesnil Čížek. „Stejný zájem a pokračující nárůst počtu cestujících zaznamenáváme také v Karlovarském kraji, a proto je logické, že v rámci plnění smlouvy musí dopravce zajistit nejpozději od prosince 2026 další dvě kvalitativně shodné elektrické jednotky tak, aby byla udržena kultura cestování a zajištěna dostatečná kapacita,“ dodal za Karlovarský kraj neuvolněný člen zastupitelstva pro oblast dopravy Jan Bureš.

„Linka P1 západ přináší cestujícím výhodu v přímém spojení z Plzně až po Karlovy Vary v pravidelném dvouhodinovém taktu. V úseku Plzeň – Cheb navíc přibližně půlí interval mezi vlaky InterCity, které obsluhují nejmodernější jednotky pro dálkovou dopravu Interjet, takže ve větších městech mají lidé k dispozici spojení každou hodinu. Za rostoucím zájmem o tuto linku je i rychlost a kratší cestovní časy oproti minulosti, které spěšné vlaky dosahují díky vysoké dynamice jízdy nových jednotek RegioPanter,“ upozornil člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Ve vlacích v úseku Plzeň – Mariánské Lázně i nadále platí Integrované dopravy Plzeňského kraje, který umožňuje cestování téměř všemi spoji v regionu na jednu jízdenku. Na území Karlovarského kraje bude cestujícím stále k dispozici tarif IDOK, tarif ČD. V případě zaměstnanců a důchodců pracujících ve veřejné dopravě v kraji bude uznáváno i zaměstnanecké jízdné IDPK. Celková hodnota zakázky činí necelých 1,7 mld. Kč na období 15 let, což představuje 137 Kč na každý ujetý vlakový kilometr. ○

Redakce | Foto: Vít Čepický

Na lince P1 západ, kterou v současné době zajišťují České dráhy, jsou provozovány čtyři moderní nízkopodlažní elektrické jednotky RegioPanter, z toho dvě v barevném schématu Plzeňského kraje. Nabízejí možnost připojení k wi-fi, zásuvky, pohodlná látková sedadla s područkami, akustický i vizuální informační systém či prostorné bezbariérové WC. Cestující s dětmi, osoby s omezenou schopností pohybu a senioři oceňují již od léta 2021, kdy jsou tyto jednotky v provozu, částečnou nízkopodlažnost vozidel.

## Drážní úřad informuje

### Opatření k zajištění bezpečnosti

Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR zpracoval pro rok 2023 plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování celostátních a regionálních drah a provozování drážní dopravy na těchto drahách. Opatření obsažená v plánu směřují k naplnění společných bezpečnostních cílů železničního systému podle předpisu EU. Navržená opatření vycházejí z analýzy závěrů a bezpečnostních doporučení z šetření mimořádných událostí na železnici z let 2017 až 2023.

Soubor pokrývá všechny rizikové elementy sektoru:

- Vzhledem k vysokému počtu osob sražených vlakem je třeba se zaměřit na ztížení přístupu veřejnosti do míst, která přístupná nejsou, a to hlavně v železničních stanicích.
- Ve vztahu k cestujícím ve vlacích je nutné prověřit postupy vedoucí ke kontrole správného uzavření nástupních dveří drážních vozidel.
- U strojvedoucích je cílem rozšířit obsah jejich znalostí a dovedností pro řízení drážního vozidla pomocí praktického výcviku na simulátorech. Na nich si mohou vyzkoušet nestandardní a v běžném provozu zřídka se vyskytující situace, zlepšit „netechnické“ dovednosti, jako je zvládnání stresu, rozhodování a týmová práce.
- U železničních přejezdů je nutné pokračovat v doplňování přejezdů závorovými břevny a ve snižování jejich počtu.





# Bechyňka vyhlíží komfortnější vozy

Zvýšit komfort cestování na nejstarší elektrifikované trati v republice chtějí České dráhy a Jihočeský kraj. Proto zde 23. srpna otestovaly vozy typu BtN<sup>753</sup>, které dříve sloužily převážně s motorovými vozy. Cestujícím by nabídly pohodlné čalouněné sedačky, determální skla v oknech, tlačítka ovládané dveře a díky vzduchovému odpružení i výrazně klidnější jízdu.



Redakce s využitím TZ | Foto: Vít Čepický

Vlakové čety pak jistě ocení plně průchozí soupravu. V budoucnu by chtěly ČD nabídnout ještě pohodlnější vlaky. Jedním z možných řešení by mohla být i vlakotramvaj.

Budovatelé dráhy chtěli před 120 lety ukázat výhody elektrického provozu, trať rychle postavit a zároveň ušetřit peníze. Proto zvolili dráhu přimknutou k terénu s velmi malými oblouky. Ten nejmenší má poloměr pouhých 125 metrů. „Tím ale zadělali na problémy příštím generacím. Dnes se vyrábějí mnohem větší a delší vlaky, které však obtížně projíždějí malými oblouky. Ukázalo se to při testech RegioPantera. Jeden jeho vůz je 2x delší než původní Křížíkova Elinka a při průjezdu tím nej-

menším obloukem vznikají velké příčné síly mezi tratí a vlakem. Proto zde nelze Pantery nasadit a my hledáme jiná vozidla, s nimiž bychom mohli rychle zlepšit komfort cestování,“ vysvětluje úskalí hledání moderních vozidel pro Bechyňku náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Nejrychleji by kvalitu vozby na jedné z nejspecifičtějších tratí Česka mohly povýšit vozy BtN<sup>753</sup>. „Od počátku byl konstruován jako mnohem komfortnější oproti dnes na Bechyňce používaným vozům k malým motorákům. Cestujícím nabídnou pohodlné čalouněné sedačky, determální tónovaná stahovací okna a díky běžným podvozkům na vzduchovém odpružení také klidnější jízdu. Především jsou ale kratší, mají na délku necelých 20 metrů, a proto by mohly splnit požadavky

na bezproblémový průjezd i těmi nejmenšími oblouky na trati,“ říká Jeřeta.

## Vlakotramvaj jako varianta?

Zároveň připomíná, že České dráhy zde chtějí dlouhodobě nasadit moderní a komfortní vozidla, která by byla také nízkopodlažní. „V této souvislosti se díváme do zahraničí a zjišťujeme, zda by nebyla k dispozici vhodná moderní vozidla takzvané z druhé ruky, která by splnila technické a provozní parametry a nabídla komfortnější cestování. Další zvažovanou variantou je pořízení nových vozidel. V takovém případě sledujeme i vývoj vlakotramvaj. Kombinují parametry vhodné pro železniční a tramvajový provoz a lze je využívat na místních drahách. Právě tramvajová vozidla snadno projíždí malé oblouky a jsou lehká. Tyto přednosti se přenáší i na vlakotramvaje,“ doplňuje Jeřeta.

Do pořízení nízkopodlažních souprav by zde mohly jezdit právě zkušené osobní vozy řady BtN<sup>753</sup>, které vyrobila Vagónka Studénka v roce 1997 pro motorové soupravy. Nabízejí až 72 míst k sezení a šest míst pro přepravu jízdních kol. Disponují pohodlnými čalouněnými sedačkami s podhlavníky s uspořádáním 2 + 2. Vozy jsou vybaveny dvěma dvounápravovými podvozky se vzduchovým vypružením. Jejich délka je necelých 20 metrů, a představují tak nejkratší podvozkové vozy v parku Českých drah. Cestujícím nabídnou větší komfort než dnes používané přípojné vozy typu B(D)tax (010). V případě kladného výsledku zkoušek dojde k úpravě vozů BtN<sup>753</sup> a místních lokomotiv řady 113 – doplněny budou například o informační systém nebo systém hlášení zastávek na znamení. ○

# Vlaky jezdí nejpřesněji za posledních 7 let

V první polovině letošního roku jezdily vlaky Českých drah s přesností 88,8 %. Pokud by se přihlédlo pouze k příčinám zpoždění vzniklých na straně národního dopravce, pak by přesnost byla dokonce 98,9 %. To představuje spolehlivost srovnatelnou s hodnotami v jiných evropských zemích.



Redakce | Foto: Michal Málek

Pro cestující je to skvělá zpráva. Spojení Českých drah jezdí nejpřesněji za posledních sedm let. „V letošním roce se nám daří jezdit mnohem přesněji a spolehlivěji než v uplynulých letech, a to přesto, že na železniční infrastrukturu stále probíhá řada velkých stavebních prací a množství dalších omezení a výluk. Celkové plnění jízdního řádu bylo o jeden až jeden a půl procentního bodu vyšší než nejlepší hodnoty v uplynulých sedmi letech. Ve srovnání s loňskem jezdíme dokonce o více než čtyři procentní body lépe. Také přesnost vlaků zohledňující pouze zpoždění způsobená Českými drahami je nejvyšší za uplynulých sedm let. V přesnosti vlaků tak patříme mezi přední evropské země,“ řekl před-

sedá představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

České dráhy v 1. polovině roku vypravily 1 217 296 vlaků, z toho včas jelo 1 093 002 spojů. Za vlaky jedoucí včas se považují ty s průměrným zpožděním do 5 minut. Měřeny jsou veškeré časové údaje jízdního řádu, tedy časy odjezdů z výchozích stanic, v nácestných stanicích časy příjezdů i odjezdů a příjezdy do konečných stanic vlaků. U mezinárodních vlaků jsou dále sledovány časy průjezdů státní hranice ČR. Ve statistice je tak zpracováno několik milionů časových údajů.

## Příčiny zpoždění

Ze všech případů zpoždění připadá odpovědnost za zdržení vlaků na České dráhy pouze ve 13 % případů. Za 19,4 % zpožděných vlaků může provozovatel dráhy a 67,7 % zpoždění vzniká z ostatních důvo-

dů. Při detailnějším pohledu na příčiny zpoždění se dozvíme, že nejčastěji dojde ke zpoždění v důsledku sledu vlaků (27 %), například při křížování vlaků na jednokolejných tratích. V Česku je jich oproti zahraničí více a podílejí se na naší železniční síti zhruba ze tří čtvrtin.

Druhou nejčastější příčinou zpoždění vlaků je čekání na přípoj (20,6 %) tak, aby byly v maximálním rozsahu zachovány návaznosti a cestující se dostali do své cílové stanice bez komplikací. Tedy co nejdříve bez čekání na následující vlaky. Třetí nejčastější příčinou zdržení vlaků jsou výluky. Ty se podílejí na zdržení vlaků v 14,1 % případů. Nezanedbatelný je i podíl zpožděných vlaků přijíždějících ze zahraničí. V rámci všech zpožděných vlaků se jedná o 4,5 % spojů, přestože v celkovém počtu je mezistátních spojů relativně malý počet. ○

## Minibary ČD obsloužily za prvních sedm měsíců přes 640 tisíc cestujících

Služba ČD Minibar se dlouhodobě těší velké přízni. Nejoblíbenější jsou v nabídce minibarů i nadále především teplé nápoje, které si zákazníci mohou zakoupit již za 15 korun. Za prvních sedm měsíců letošního roku se prodalo nejvíce porcí instantní kávy, a to 166 tisíc porcí. Populární je ale i instantní cappuccino (83 tisíc porcí) či značková káva Manuel (60 tisíc porcí). Celkem s čajem se prodalo více než 72 tisíc litrů teplých nápojů.

Od ledna do konce července prodali stewardky a stewardi cestujícím také 53 tisíc croissantů a 31 tisíc tatranečků. Během letního období jsou pochopitelně velmi populární chlazené nápoje. Například pšilitrových plechovek Pilsner Urquell se za prvních sedm měsíců prodalo více než 80 tisíc kusů. Za stejné období si lidé koupili rovněž 53 tisíc kusů

piv Budweiser Budvar. Nejoblíbenějším nealkoholickým nápojem byla Kofola (62 tisíc lahví) a dalším pak neperlivá voda (51 tisíc lahví). Velkou popularitu si získal také pivní speciál Kryšpín od pivovaru Proud, který vznikl na podporu renovace parní lokomotivy 365.024. Tohoto pěňivého moku už se prodalo téměř tři tisíce kusů a ve skladech tak zbývají poslední plechovky tohoto speciálu.

Za zmínku stojí také zájem zákazníků o sušené maso s téměř 20 tisíci prodanými kusy a o křupavé cvrčky a červíky, jichž se prodalo více než čtyři tisíce kusů. Právě křupavý hmyz mohli v srpnu ochutnat cestující ve vlacích InterJet na linkách R15 z Prahy přes Ústí nad Labem do Chebu a Ex 6 z Prahy přes Plzeň do Chebu. Malý balíček dostal každý, kdo si zakoupil některý z produktů ČD Minibar.

Od konce července se navýšil počet vybraných položek zboží v minibarech, a to o chlazené nápoje. Právě o ně je v horkých letních dnech největší zájem. Cestující nákup v ČD Minibarech a v automatech ČD Snack mohou zaplatit bezhotovostně.

Službu ČD Minibar nebo prodejní automaty občerstvení ČD Snack mohou lidé využít ve 217 spojích. Stewardi zajišťují prodej občerstvení z ČD Minibarů na linkách Západní expres, Krušnohor, Ostravan, Kysučan (v úseku Ostrava – Návsí), Slovácký expres, Zlínský expres (v úseku Praha – Přerov), Vysočina, Rožmberk, Hradečan a Krakonoš (v úseku Praha – Hradec Králové). Svačिनové automaty jsou k dispozici ve všech jednotkách InterPanter na linkách Svitava a Moravan. (pes)

TÉMA

# Den železnice 2023: Co fanoušky čeká v Bohumíně?

Letošní největší železniční přehlídka se po loňském dostavení v západočeské Plzni přesouvá do slezského Bohumína. Tradiční železničářské město ležící u hranic s Polskem, které je jedním z nejdůležitějších českých center údržby rychlíkových vozů, se 23. září stane neoficiálním hlavním městem tuzemské dráhy, v němž se potká to nejzajímavější, co bylo a je na našich kolejích k vidění.



Vít Čepický | Foto: Michal Málek

Železnice hrála v novodobé historii Bohumína vždy zásadní roli. Výchozím městu Košicko-bohumínské dráhy se ve druhé polovině 19. století nasmazatelně propasala do podoby a důležitým železničním střediskem je dodnes. A i díky rozsáhlému údržbovému zázemu Českých drah je zároveň ideálním prostorem pro přivítání letošního ročníku Národního dne železnice.

Samotné depo, východní centrum údržby převážně rychlíkových a expresních osobních vagonů, je exponátem samo o sobě. Působivá je zejména místní více než čtvrt kilometru dlouhá hala Technicko-hospodářské údržby, jež se stane symbolickým centrem Světa změny, tedy místem, kde se budou moci návštěvníci seznámit s nejmodernějšími stroji na české železnici.

Zázemím tematicky opozitního výletu časem zpět do Světa historie se naopak stane prostor bohumínské točny a kruhové haly za výstavní budovou místního nádraží, který představí nejzajímavější stroje parní, dieselové i elektrické trakce, jež již ukončily svou běžnou kariéru a místo toho se staly znamenitým dokladem minulých časů. Chybět samozřej-

mě nebude ani Svět zábavy, jehož bohatý program doplní drážní tematiku a z prostoru nádraží vyкроčí i směrem do centra Bohumína.

Vrcholem programu bude již tradiční Noční show, působivé večerní komentované představení těch největších klenotů na točně Světa historie. Během něj uvidíte více než desítku nejen historických exponátů, které ve speciálním scé-

nickém osvětlení a s podtrhující hudbou nabídnou takřka divadelní zážitek.

### Speciální jízdy párou i po vlečkách

Vedle statické prezentace se návštěvníci mohou těšit rovněž na řadu speciálních jízd. Z Bohumína do Petrovic u Karviné a zpět se hned sedmkrát vydá parní vlak s historickou soupravou. Dieselovou lokomotivou tažená souprava pak čtyřikrát

### Program na náměstí T. G. Masaryka

8:00	multiinstrumentalista Ivo Šindel
10:00	ilustrátorská show Adolf Dudek
11:00	Eliška Nováková – Dětská hitmánie s písničkami Pavla Nováka
12:00	multiinstrumentalista Ivo Šindel
13:00	Eliška Nováková – Vzpomínkové písničky Pavla Nováka staršího i mladšího
14:30	Kaczi
15:30	Vladimír Pustówka – autorské čtení povídek
18:00	Hlavní koncert programu na náměstí – Janek Ledecký

Kromě programu na pódiu se můžete těšit na loutkový stan, knihtisk, pražírnu kávy, krasopisnou dílnu, kinematografický kufr, ražbu mincí, detektivní stany nebo stánky Slezského Rynku.



## Vstupné

### Denní program

23. září 2023 9.00—17.00 hodin

Dospělí: 150 Kč

Děti (6–17 let): 50 Kč

Rodina (2 dospělí a 2 děti): 300 Kč

- Děti do 6 let mají vstup zdarma. Nutno prokázat věk dítěte.
- Možno zakoupit online v předprodeji i na místě.

### Noční show

23. září 2023 od 20.00 hodin

Cena vstupenky: 300 Kč

- Nelze uplatnit žádné slevy na dítě, každý návštěvník musí mít vstupenku.
- Možno zakoupit pouze online v předprodeji.



## Regionální dny železnice

9. 9. 2023	Praha
16. 9. 2023	Česká Třebová
17. 9. 2023	Trutnov
30. 9. 2023	Liberec
14. 10. 2023	Čelechovice na Hané

## Seznam techniky

### Svět historie

#### Parní lokomotivy

423.041 Velký bejček

433.001 Skaličák

464.202 Rosnička

477.013 Papoušek

475.111 Šlechtična

EP 1000 (525.101)

#### Motorové lokomotivy a vozy

T 435.040 Hektor

T 444.162 Karkulka

T466.0007 Pilštyk

T 478.3001 Břejlovec

T 478.1001, T 478.1002

Bardotka

T 669.1172 Čmelák

T 679.1529 Sergej

M 120.417 Věžák

M 131.101 Hurvínek

M 152.0100 Orchestrion

#### Elektrické jednotky a lokomotivy

E 458.1001 Žehlička

E 499.004 a E 499.085 Bobina

E 499.2023 Banán

E 669.0001 Šestikolák

EM 475.1045/46 Pantograf

E 669.2168 Šestikolák (ČD Cargo)

EP05-023 (PKP)

### Svět změny

Motorová jednotka 847 RegioFox (847 002-11)

Elektrická jednotka ČD RegioPanter (640 204-4)

Siemens Taurus (1216 90)

Škoda 13Ev Push-Pull

E6ACTa Newag Dragon (ČD Cargo)

163.035 Peršing (ČD Cargo)

Výstavní vůz HADGS 11 (ČD Cargo)

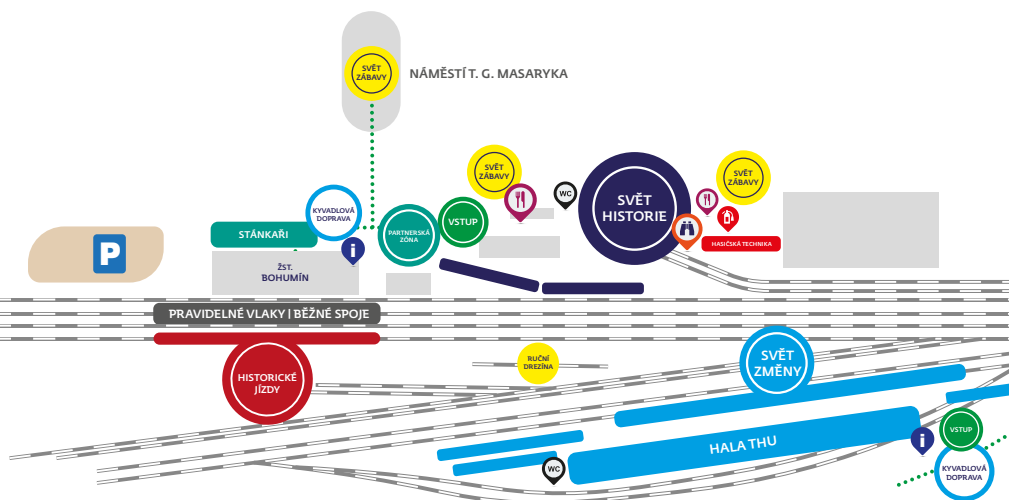
Siemens Vectron 193 591 (LokoTrain)

Traxx DC3 LM 594 – 011 (LokoTrain)

Traxx MS2 186 373 Terminátor (LokoTrain)

E4DCU Newag Griffin (PKP)

Změna ve složení vozidel vyhrazena.



vyjede na atraktivní kolečko po důlních vlečkách v trase Bohumín – Hrušov – Doubrava – Důl Michal – ZOO – Zárubek – Ostrava-Stodolní – Ostrava hl. n. – Bohumín a představí tak rozsáhlý systém drah, na které se cestující běžně nedostanou.

Dvě soupravy – Pantograf EM 475 a Bobina E 499, o se soupravou osobních vozů – nabídnou spojení s ostravskou aglomerací v trase Ostrava-Svinov – Bohumín – Karviná v hodinovém taktu po celý den.

### Jak na místo

Nejlepším způsobem, jak se do Bohumína dostat, je přirozeně dráha. Kromě pravidelných spojů v Bohumíně mimořádně zastaví SC 241 Pendolino s odjezdem

v 6:00 z Prahy a příjezdem v 9:22 do Bohumína. Využít navíc můžete speciální 50% slevy na zpáteční cestu Vlaku+, o podmínkách jejího využití se dočtete na stránkách denzeleznice.cz (kde se přirozeně dočtete i další informace o celé akci).

Fajnšmekři pak mají ještě jednu možnost svézt se výjimečným vlakem. Najíždějící jednotka EM 475, která bude během dne pendlovat mezi Ostravou a Bohumínem, vyrazí v 6:06 ze Šumperka a na trase přes Olomouc, Hranice na Moravě a Ostravu do dějiště akce nabídne vsutku nevšední jízdní zážitek.

A závěrem nezbyvá než zmínit kyvadlový autobus mezi žel. stanicí Bohumín a halou THŮ, u které bude Svět změny. ○



# ČD investují pět miliard do obnovy depa v Michli

České dráhy hodlají v nejbližších letech investovat přes pět miliard korun do obnovy a dostavby Střediska údržby (SÚ) Praha Jih v pražské Michli. Jedná se o největší areál pro údržbu vlakových souprav v ČR. Jen za letošní část obnovy dopravce zaplatí 241 milionů korun. V budoucnu se plánuje také výstavba nové čtyřkolejné haly pro údržbu vlaků ComfortJet.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

V rámci postupné obnovy kolejiště SÚ Praha Jih, známého jako ONJ, se letos nahradí dožívající a opotřeбенé koleje, výhybky, trakční vedení a další zařízení. Cílem je zajistit dlouhodobou spolehlivost provozu v největším středisku údržby souprav. Obnova je součástí rozsáhlé modernizace celého areálu, v němž se udržují dálkové i regionální vlaky.

„Středisko údržby Praha Jih je nejvýznamnější místo, kde provádíme úklid a údržbu vozidel. Jsou zde soustředěny elektrické jednotky po Pražskou integrovanou dopravu, která se podílí zhruba na čtvrtině přeprav všech cestujících, ale i soupravy pro dálkové a mezinárodní linky včetně Pendolin a railjetů. Budou zde deponovány také nové jednotky ComfortJet. Proto je pro nás prioritou zajistit spolehlivý provoz celého areálu a jeho další rozvoj,“ vysvětlil smysl akce místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.



## Investice za pět miliard

Dopravce proto přistoupil k postupné a zároveň rozsáhlé obnově dožívajících zařízení a k modernizaci a dostavbě celého areálu. „V nejbližších letech tam chceme investovat více než 5 miliard korun, které zajistí dlouhodobou spolehlivost provozu a kvalitní zázemí pro úklid, údržbu a komplexní servisování desítek nových souprav. Aktuální obnova kolejiště střední skupiny a 1. etapa ob-

novy vjezdové skupiny jsou tak první dílky ve strategii rozvoje celého Střediska údržby Praha Jih,“ doplnil náměstek.

Nyní se pracuje na obnově kolejiště a výhybek ve střední a v odjezdové skupině a také na první etapě rekonstrukce vjezdové části kolejiště. V odjezdové části bylo letos vyměněno osm výhybek při nákladech ve výši 49 mil. Kč. U střední skupiny se jedná o obnovu v objemu 164 milionů korun a zahrnuje celkem 23 výhybek a cca 1 500 metrů kolejových spolek. První etapa rekonstrukce vjezdové skupiny, která skončí letos v listopadu, si vyžádá náklady ve výši 28 milionů korun a bude při ní instalováno pět nových výhybek. Letos se jedná o celkovou obnovu v objemu 241 milionů korun, která zahrnuje dohromady 36 výhybek a více než 1 500 metrů kolejí. K obnově se použije svršek typu S49 s pružným upevněním kolejnic a s betonovými pražci pod výhybkami. Jde o svršek s dlouhou životností a zajišťující dlouhodobou spolehlivost a bezpečnost provozu.

V rámci postupné obnovy celého areálu SÚ Praha Jih se počítá i s rekonstrukcí osvětlení kolejiště, které přispěje k vyšší bezpečnosti a lepší ostraze areálu. Použita budou úsporná osvětlovací tělesa s LED technologií. Při rekonstrukcích se vymění všechny venkovní prvky zabezpečovacího zařízení, kabeláže a budou provedeny úpravy, které umožní pozdější konverzi napájení z 3 kV DC na 25 kV 50 Hz AC.

## Hala pro ComfortJety

V příštích letech se počítá s 2. etapou obnovy vjezdové skupiny, se zdvoukolejněním odjezdu ze Střediska údržby do stanice Praha Vršovice, s rekonstrukcí myčky, komplexní modernizací zabezpečovacího zařízení, s výstavbou trakční měniřny, výstavbou nových sanitárních kolejí a především se stavbou nové čtyřkolejné haly pro údržbu jednotek ComfortJet.

Středisko údržby Praha Jih je největší areál pro údržbu vlaků v ČR. Nachází se v něm přes 45 km kolejí, bezmála 200 výhybek a téměř 30 kilometrů trakčního vedení. V areálu stojí dvě velké haly. Pro Pendolina, railjety a další soupravy v dálkové dopravě je určena čtyřkolejná hala s délkou kolejí 356 metrů. Jednotky CityElefant se udržují ve čtyřkolejné budově s délkou kolejí 115 metrů. Součástí objektu je i další dvoukolejná hala s kolejovou vahou a kolejovým podúrovňovým soustruhem. Ve Středisku údržby jsou sanitární koleje určené pro úklid vlaků a vybavené technologií pro plnění vodou a odsávání odpadních nádrží a myčka kolejových vozidel. ○

# Za první půlrok přibyly 4 miliony cestujících

České dráhy za první pololetí přepravily přes 79 milionů lidí, což je meziročně o čtyři miliony více. Největší růst zájmu zaznamenal dopravce na mezistátních linkách, kde ČD nyní přepravují více cestujících než v roce 2019. Celkově je však zájem o cestování stále ještě částečně ovlivněn změnou návyků z doby pandemie.

Petr Slonek s využitím TZ

Potěšující trend návratu cestujících do vlaků Českých drah pokračoval i v 1. pololetí letošního roku. Největší zájem je v současnosti o mezistátní dopravu a linky, kde jezdí moderní vlaky s kratšími cestovními časy a dopravce zde zároveň nabízí nové služby.

„Za první polovinu letošního roku jsme přepravili přes 79 milionů cestujících, což je meziroční růst o více než čtyři miliony zákazníků,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. Největší nárůst lze podle něj sledovat v přepravě na mezistátních linkách. „Tady už přepravujeme více cestujících než v roce 2019. Za oživením stojí hlavně turisté ze zahraničí včetně těch ze zámoří, například z Ameriky. Mezi hlavní důvody patří přetrvávající odložená poptávka po zahraničních dovolených a obecně se zvyšující popularita železniční přepravy pro účely volnočasových mezinárodních cest. Ve vnitrostátní dopravě se nejrychleji vrací cestující na linkách, kde jsou v provozu moderní vlaky, nabízíme nové služby a zkracují se cestovní časy. Mezi takové linky patří Západní nebo Jižní expresy. V regionální přepravě evidujeme zvýšení počtu cestujících v tarifech integrovaných dopravních systémů jako důsledek jejich rozšiřování v dalších regionech,“ dodal.

Mírně rovněž vzrostl přepravní výkon. Ten za první pololetí činí 3,6 miliardy oskm, což je zhruba o 10,3 milionu oskm více než v první polovině loňského roku.

## Více práce z domova

Zájem o cestování je však stále částečně ovlivněn změnou návyků z doby pandemie COVID-19, kdy přetrvává větší míra práce z domu a více se využívají videokonference, než tomu bylo před rokem 2020. Zároveň se ovšem zvyšuje nárůst poptávky zákazníků, kteří cestují za volnočasovými aktivitami. I proto lze konstatovat, že se přeprava cestujících na linkách provozovaných Českými drahami už vyrovnala s předcovidovými lety 2015 až 2019. Oproti roku 2019 přepravily České dráhy sice jen 86 % cestujících, ale tento poměr je zkrácen změnou dopravce na některých linkách od roku 2019.

Skupina České dráhy loni vykázala hrubý zisk 396 milionů korun, což je proti předchozímu roku 2021 lepší hospodářský výsledek o více než dvě miliardy korun. ○

## VLAK PRACOVNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ s nabídkou volných míst



HLEDÁME NOVÉ  
KOLEGY

Přijďte si nezávazně popovídat během jízdy do **náborového kupé** a zjistěte, jaké pracovní možnosti a zaměstnanecké benefity vám České dráhy nabízejí.

Budeme se na vás těšit ve vybraných vlacích.

Podrobný jízdní řád a další informace najdete na našem webu.



Pojed'te v tom s námi.  
[www.cd.cz/kariera](http://www.cd.cz/kariera)

 **České dráhy**  
Národní dopravce

Jiří Soukup, Jaroslav Brabec, Radek Stuchlík | Foto: VUZ

Zkoušení ložisek je vyžadováno normou a má stanovené požadavky. Na našem Dynamickém zkušebním stavu testujeme celou řadu komponent, jako jsou například rámy podvozků, kola, hřídele, nárazníky, betonové komponenty.

Tímto vás seznámíme se základními principy testování ložisek a se zařízením, které na testování využíváme. Ložiskový zkušební stav (LZS II) je zařízení, které slouží k prokázání dostatečné životnosti a výkonnosti nápravových ložisek používaných nejen v železniční dopravě. Zařízení je navrženo tak, aby mohlo simulovat podmínky nápravových ložisek stanovené v ČSN EN 12082.

Společnost VUZ se zabývá testováním nápravových ložisek pro kolejová vozidla již přes deset let a řadí se mezi přední společnosti zaměřené na testování v Evropě.

### Koncepce a návrh LZS II

Koncepce LZS II je zvolena na základě ČSN EN 12082, kde je předepsán obecný systém zavádění sil, chlazení a rozložení testovaných a nosných ložisek. Byl zvolen dvouhřídelový systém, který má oproti jednohřídelovým provedením nesporné výhody, ale samozřejmě i nevýhody (viz tabulka).

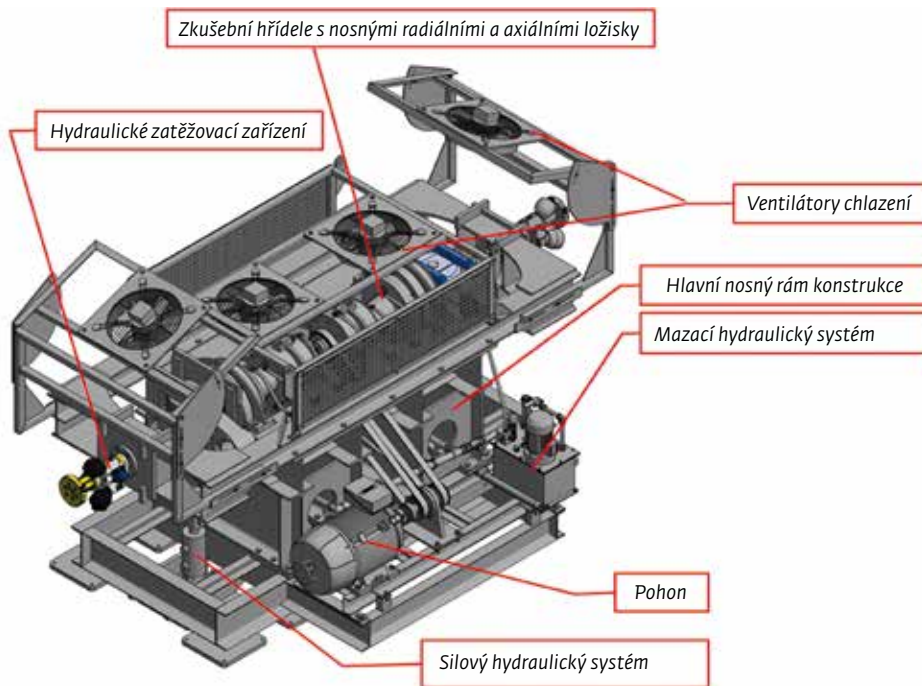
Z hlediska porovnání výhod a nevýhod se jeví jako efektivnější jednohřídelové uspořádání Ložiskového zkušebního stavu, nicméně pro tuto zkoušku je stěžejní, aby zkoušená ložiska během zkoušky nebyla demontována, což při náhodném selhání nosných ložisek nelze zajistit jinak než dvouhřídelovou konstrukcí či dělenými nosnými ložisky.

### Mechanická konstrukce LZS II

Hlavními částmi konstrukce LZS II jsou zkušební hřídele s nosnými ložisky (radiální, axiální), hlavní nosný rám konstrukce, pohon, hydraulické zatěžovací zařízení, ventilátory pro chlazení, mazací hydraulický systém a silový hydraulický systém.

### Hydraulické zatěžovací zařízení

K aplikaci radiálního a axiálního zatížení do zkoušených ložisek slouží lineární hydraulické motory, které jsou ovládané pomocí počítačem řízených servoventilů. Axiální zatížení je realizováno hydroválcí 30 kN, řízenými servoventily MOOG a systémem EU 3000, který je schopen replikovat víceméně jakékoli nastavené schéma zatížení. Radiální zatížení je aplikováno pomocí jednodu-



# Ložiskový zkušební stav II

Společnost Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) začala jakožto lídr v oblasti železnice a zkušebnictví rozšiřovat služby naší dynamické zkušebny, která patří k evropské špičce v oblasti zkoušení železničních komponent, ale i jiných výrobků v různých strojírenských segmentech. Na našem zkušebním stavu se podařilo zahájit testování ložisek pro vysoké rychlosti. V tomto roce jsme rozšířili služby i pro zákazníky, kteří požadují testování ložisek na zkušební rychlost 400 km za hodinu.

chých hydroválců 200 kN, které jsou pomocí ventilu regulovány pouze na jednu nastavenou hodnotu radiálního zatížení, jež je během zkoušky konstantní.

### Zkušební hřídele

Pro montáž zkoušených ložisek slouží dva zkušební hřídele, které jsou opatřeny dvěma nosnými ložisky. Zkušební hřídel je na jedné straně přesnou kopií skutečné železniční nápravy (lze modifikovat pomocí adaptérů) a zbytek slouží k upevnění nosných ložisek. Přední zachytává výhradně radiální zatížení ze zkoušených ložisek a zadní zachytává hlavně axiální zatížení ze zkoušených ložisek. Všechna nosná ložiska jsou chlazená a mazána průtokově olejem.

### Průběh testování

Zkoušky na LZS II probíhají dle scénáře ČSN EN 12 082 tab. A.1. V závislosti na použití nápravového ložiska (vysokorychlostní, nákladní...) lze nastavit řídicí program i dle specifikace, která neodpovídá výše zmíněným možnostem. Naprogramovat je možné i speciální průběhy zkoušek výkonnosti, které poté stroj automaticky provede. Během zkoušky jsou v periodě po 6 sekundách kontrolovány všechny sledované parametry, které přímo či nepřímo souvisí s prováděním zkoušky (teploty, vibrace, hladiny mazacího oleje, teplota f. měniče, tlak v hydraulickém systému...) a jednou za 100 sekund se všechny sledované hodnoty zaznamenávají a vyhodnocují dle kritérií ČSN EN 12082 tab A.2. Při

## Výhody a nevýhody dvouhřídelové koncepce

Výhody	Nevýhody
Při havárii možno vyměnit nosná ložiska bez demontáže zkoušených	Finančně náročnější řešení
Na jednotlivá nosná ložiska působí menší zatížení	Větší nároky na pohon z důvodu dvojnásobného množství nosných ložisek
Každé nosné ložisko primárně zachytává jiný směr zatížení -> menší opotřebení -> vyšší životnost	Nutnost používat různé druhy nosných ložisek na každém z hřídelů
Možnost montáže pouze jednoho hřídele s jedním zkoušeným ložiskem	Náročnější montáž
	Složitější provozní podmínky (chlazení)



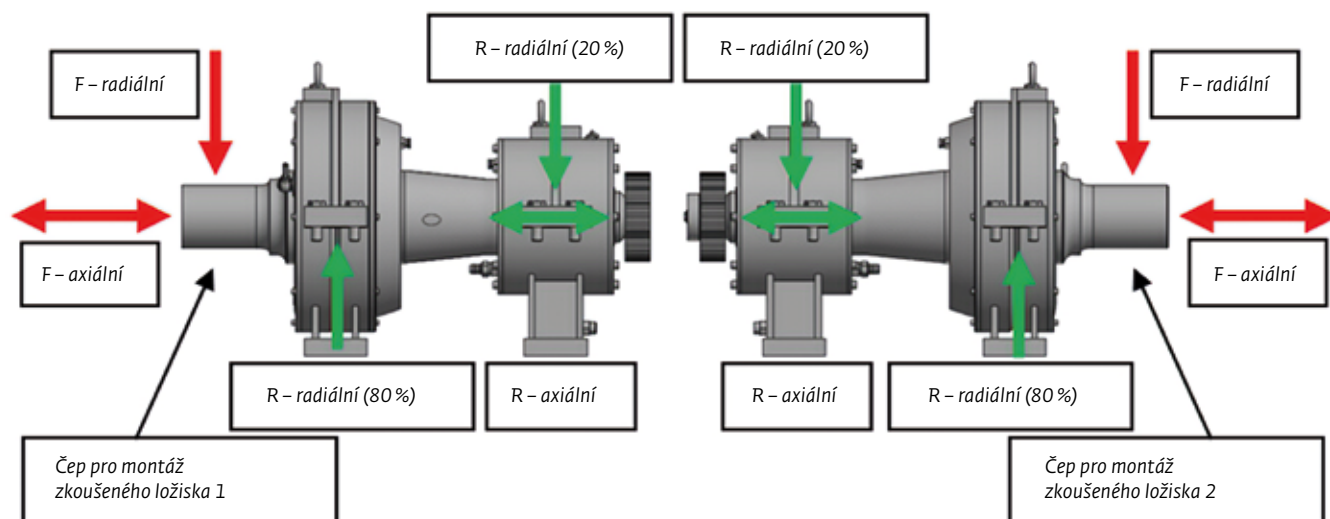
překročení jakéhokoli limitu či při havárii LZS II program automaticky zastavuje provoz LZS II ve zrychleném módu, zaznamenává data a posílá zprávu o typu havárie na emaily zúčastněným osobám.

Součástí zkoušek ložisek dle ČSN EN 12082 je i zkouška vodotěsnosti, při níž má být zjišťováno, zda se do ložiska či ložiskové jednotky nedostane voda, která by měla za následek kontaminaci maziva a narušení vnitřních dílů ložiska či ložiskové jednotky. Výsledkem zkoušky nápravových ložisek je chemická analýza maziva, vizuální kontrola ložisek pro jejich mechanické poškození a naměřené hodnoty sledovaných teplot na zkoušených ložiscích, resp. ložiskových skříních, které se měří po celou dobu zkoušky a nesmí překročit limity teplot udávané normou.

### Závěr

Nová generace LZS II je po všech stránkách dokonalejší a propracovanější zkušební zařízení, které dokáže být, v rámci testování ložisek či ložiskových jednotek, velice všestranné a komplexní. LZS II je po menších úpravách koncipován na rychlost 400 km/h a je jedním z nejkvalitnějších zařízení na provádění zkoušek ložisek. Automatický provoz a kompletní řízení počítačem zajišťují bezproblémový chod zkoušky a dohledatelnost všech sledovaných veličin.

Vzhledem k posuzování ložisek a ložiskových skříní je tato zkouška nenahraditelná například zkušebním provozem, protože testuje ložiska bez jakýchkoliv rizik vzhledem k bezpečnosti. Z důvodu velice dlouhého průběhu jednotlivých ložisek (až osm měsíců i více) jsou tyto zkušební stendy velice vytížené po celé Evropě. ○





## První Plecháč pro ČD Cargo vyjel z ČMŽO

Areál opraven společnosti Českomoravská železniční opravna (ČMŽO) v Přerově opustil v pátek 21. července první Plecháč neboli lokomotiva řady 242. Stroje této řady odkoupené od mateřských Českých drah se stanou novou posilou našeho lokomotivního parku, a díky jejich modernizaci a dosazení ETCS se počítá s jejich nasazováním v delším časovém horizontu.

Michal Roh, Petr Říha | Foto: Michal Roh, Martin Boháč

Plecháče také na vnitrostátních výkonech postupně nahradí starší lokomotivy řady 230, které však ČD Cargo plánuje využívat v zahraničí, zejména na Slovensku, v Maďarsku a případně dále na Balkáně. Celkem by flotilu lokomotiv řady 242 ČD Cargo mělo tvořit asi 30 až 35 strojů.

Výběrové řízení na provedení periodických oprav 15 lokomotiv řady 242 v rozsahu R3 (dříve EH oprava) vyhlášené v roce 2022 vyhrála Českomoravská železniční opravna (ČMŽO). Tato rodinná firma

vnikla v roce 1994 a dá se říci, že na rozdíl od jiných opravárenských společností začínala téměř od nuly. Svoje zázemí si vybudovala v areálu bývalých Přerovských strojíren, kde má v současné době již pět moderních hal, včetně kolovky a lakovny.

### Opravy i montáž ETCS

Dnes Skupinu ČMŽO tvoří pět firem s více než 360 zaměstnanci a kromě oprav stejnosměrných a střídavých elektrických lokomotiv se Skupina ČMŽO zabývá instalací systému ETCS do lokomotiv nebo opravami historických železničních vozidel. V tomto směru představu-

je referenci číslo 1 oprava legendárního motorového vozu M 290.002 Slovenská strela. O preciznosti renovace se mohou přesvědčit jak návštěvníci jejího depozi-táře v Kopřivnici, tak účastníci četných vyhlídkových jízd. Pro ČD Cargo představuje ČMŽO tradičního partnera, který mimo jiné provedl konverzi 18 lokomotiv řady 163 na 363, a firma ČMŽO – elektronika je členem konsorcia pro instalaci evropského vlakového zabezpečovače ETCS nejen do konvertovaných, ale i do původních lokomotiv řady 363.

Ale pojďme zpět k Plecháčům. V sedmdesátých letech 20. století elektrifika-

ce jižních částí Československa trakční soustavou na střídavý proud zvyšovala potřebu odpovídajících lokomotiv. Proto byla Škodě Plzeň zadána výroba dalších lokomotiv pro provoz na této soustavě. Lokomotivy řady 240 byly osvědčené, ale z důvodu vysoké ceny skleněného laminátu, jenž byl použit na jejich lokomotivní skříň, bylo rozhodnuto o použití ocelové skříně. Byla tedy užita mírně upravená lokomotivní skříň z lokomotivy řady 123 vyráběné v roce 1971, a to nové lokomotivě 242 vyneslo i její přezdívku Plecháč. Lokomotivy se vyráběly pod továrním označením 73E. První série třiceti strojů byla dodána roku 1975. Druhá série zahrnovala 26 lokomotiv a bývalé ČSD ji převzaly v roce 1979. Třetí sérii třiceti lokomotiv ČSD získaly v roce 1981. Celkem bylo dodáno 86 lokomotiv, přičemž stroj původního značení S 499.0286 byl poslední vyrobenou lokomotivou ŠKODA první generace. Zároveň jde o poslední lokomotivy, které se ještě obešly bez elektroniky.

### Dvojka ve značení zůstala

Někoho trochu může mást značení lokomotiv 242.2xx, když bylo lokomotiv pouze 86. Je to dáno tím, že v původním značení lokomotivy nedostaly samostatnou řadu, ale jen o 200 zvýšené číslo řady 240, například S 499.0201. Bylo to proto,



Vyvázaná lokomotiva 242.221 připravená na tryskání a lak (foto vlevo) a útroby 242.212 po lakování ve fázi montáže

aby byla zdůrazněna příbuznost s řadou 240, a při přechodu na nové značení si ce dostaly samostatnou řadu, ale dvojka jim stále zůstala. Zpočátku byly všechny stroje dislokovány pouze v depech Plzeň a České Budějovice, odkud zajišťovaly provoz na přilehlých tratích. Postupně se však lokomotivy této řady dostaly i do Brna a Jihlavy. Po vzniku ČD Cargo celá řada zůstala u Českých drah, dceřiná společnost ČD Cargo dostala do majetku jen stroje řady 230 a 240. Bylo to dáno tím, že řada 242 byla primárně určena pro výkony v osobní dopravě, i když v jižních a západních Čechách je bylo možné spatřit i v čele nákladních vlaků.

Stroj s číslem 242.234 byl do dílen ČMŽO v Přerově přistaven 15. února 2023, zpět do stavu ČD Cargo byl převzat 13. července téhož roku. V tu dobu již byly v halách opravovány další dvě lokomotivy. Časově by kontrakt měl být dokončen do dvou let. Lokomotivy se po opravě R3 mohou pochlubit například unifikovaným pultem strojvedoucího a v budoucnu se počítá i s jejich provozem ve dvoučlenném řízení. Výběrové řízení na instalaci ETCS do těchto lokomotiv nyní probíhá. Lokomotiva 242.209 prodělává revizní opravu R3 v SOKV České Budějovice, revizní opravy R1 budou na vybraných lokomotivách prováděny v DPOV Přerov. ○



V minulosti bylo možné se s Plecháčí v nákladní dopravě setkat jen výjimečně.

Vít Čepický | Foto: autor

Jeho příklon ke dráze kopíruje tradiční cestu nás všech, které kolejnice čapla a už nepustila. „Co si pamatuju, první náznaky přišly někdy v pěti letech. Tehdy jsem dostal po tatínkovi modelové vláčky, se kterými jsem si moc rád hrál. Na základní škole už byla dráha vcelku jasným snem, chtěl jsem dělat strojvedoucího. Pak jsem si vyhlédl Střední průmyslovou školu dopravní v Masné ulici v Praze, to už byla jasná cesta k železnici. A během prvého jsem objevil stápenjinný program ČéDés,“ vzpomíná.

„Už ani nevím, jestli se tenkrát vybíralo nějakých dvacet lidí z celé republiky, každopádně mě naštěstí vybrali. Díky tomu jsem měl zajištěnou práci po střední škole, věděl jsem, že ji vůbec nebudu muset hledat, bát se o ni. Dostávali jsme kapesné, příspěvky na pomůcky, bylo to výrazné ulehčení ve všech ohledech. Mojí výhodou navíc bylo, že jsem o ničem nepochyboval, vždycky jsem tu práci chtěl dělat.“

Po škole, v září roku 2015, nakročil rovnou k ČD – nastoupil do kurzu na strojvedoucího. Prošel dílnami, 14 dní strávil u vozmistrů, odjezdil pasivní závčivky, zvládl kurz v České Třebové, zkoušky na licenci, kurz zvláštní odborné způsobilosti, aktivní závčiv na lokomotivách... Připravoval se tři čtvrtě roku. „Na střední škole jsme brali hodně věcí stran techniky i předpisů, ale přece jen to najednou bylo něco úplně jiného. Rázem je potřeba umět úplně všechno, písémka nějak dopadne, ale tady už není prostor pro neznalost. Musím říct, že to šlo zajímavě, pár zádrhelů bylo, naštěstí jsem je odstranil u opravek, ale rázem jsem si uvědomil, že to už opravdu není žádná legrace, je potřeba makat a nic nevynechat.“

A pak přišla kýžená chvíle. Vše bylo splněno a přišel čas poprvé nastoupit na směnu. Jaký to byl pocit? „Člověk s depem a jeho pracovníky přichází do styku už během závčivky a postupem času se přirozeně naučí, kde co je a jak co funguje. Přesto jsem měl před první směnou na záloze velký respekt a moc jsem toho nenaspal. Ráno jsem si pak vzal u strojmistra klíče od lokomotivy, šel opravdu sám k mašině a říkal si: „No oni mi to opravdu půjčili!“ Ale pak se člověk ze směny vrátí s tím, že to dobře dopadlo, následují další i další směny a postupně přichází více klidu,“ říká.

### Elektrika na obzoru

Lukáš Kalina začínal na odstavném nádraží, kde s lokomotivami řady 714 vytahoval vlaky do provozu, stahoval na údržbu a podobně. A pak přišla první

## Před první jízdou jsem nevěřil, že mi lokomotivu opravdu půjčí

Zatímco v rozhovoru o několik stran dříve se věnujeme obdivuhodné drážní kariéře, která se chýlí ke svému vrcholu, strojvedoucí Lukáš Kalina i po sedmi letech u Českých drah stále objevuje nové výhybky na své profesní trati. Pojďme se společně podívat, jak je možné přetavit dětskou fascinaci dráhou a později strojvůdcovský sen v realitu, jež dokáže stále nabízet něco nového. „Vstávat pravidelně do kanceláře bych nedokázal,“ říká.



směna na širé trati... „RegioNova na Pacifiku, tedy z Prahy do Čerčan nebo Dobříše, konkrétně tedy asi šestkrát výlukově z hlavního nádraží do Vraného nad Vltavou a zpět. Při cestě na mašinu jsem opět zažíval totéž jako při úplně první směně na záloze, protože to zase bylo něco nového. Ale i tam si to sedlo.“

Čímž konečně završil dlouhou cestu, na kterou se v myšlenkách vydal už v dětství. A patřičně si to užíval, Pacifik byl ideální. „Dobré směny, krásné výhledy, východy, západy slunce... Někde jsou i delší pauzy, kdy se stihne jídlo, nikam jsem se nehnal, nic mi tam nechybělo,“ oceňuje zpětně.

Po pár letech ale přece uzrála potřeba poznat i další pražce. „Postupem času ste-

reotyp ale přece jen přišel, všechny směny jsem už znal, tušil jsem, co mě během nich potká, koho povezu, a pomalu jsem začal myslet na změnu.“

Ta přišla v podobě depa v Libni. „Kolegové Libeň chválili, já jsem Břejlovce i Katry (řadu 854) měl už z dřívějšíka, a tak jsem na podzim šel. Pořád se dostanu na Pacifik, k tomu mi ale přibýly tratě přes Rudnou do Berouna, Mladá Boleslav, Turnov, Všetaty, Mělník... A k tomu mám i Cyklohráček.“

Dříve bych to nikdy neřekl, ale Pacifik, lokálku, kterou jsem měl vždycky tak rád, přebila Boleslav. Člověk se tam svezde, jede to tam, je to změna. Oproti padesátce, šedesátce na lokálce už přece jen jedeme ke stovce, je to něco jiného a užij-





vám si to. Byť na takovou Dobříš nebo Čerčany se vždycky rád vrátím, to je přece jen domácí trať, kde to všechno začalo.“

A to jej navíc čeká další nádavek – elektrická trakce. Již má najeté zácvičky na jednotkách 471 a čekají jej zkoušky a postupné pronikání do nového drážního světa. „Je to něco úplně jiného. Je to tiché, dynamika rozjezdu je úplně jiná. Rázem navíc musím sledovat trolej, návěstidla pro elektrický provoz, hlídat si sběrač... Je to úplně nový impuls, jsem na začátku další drážní etapy a opět si projdu od začátku nějaké to těšení a lehkou nervozitou... Naštěstí ale už mám trochu z čeho brát,“ oceňuje.

A sem tam si směny ozvláštňují jednou poměrně netypickou a dosti barevnou soupravou – Cyklohráčkem. „Někdy v roce 2021 jsem hledal nějaké zpestření, kam bych se mohl podívat mimo klasické tratě, které jsem jezdil. A Cyklohráček se mi vždycky moc líbil. Ptal jsem se, zdali je možno, a zrovna mi to vyšlo do doby, kdy se strojvůdci pro něj hledali,“ pochvaluje si.

Přítom směny na Cyklohráčku nejsou úplně typické. „Jsou náročnější. V kla-

sické trase má dopoledne vcelku utážené časy, první pauza je ve Slaném až po druhé odpoledne. Což je náročné. Navíc člověk musí dávat větší pozor. Například jak je souprava neprůchozí, musím si o to víc hlídat rodiče s dětmi, kteří na zastávkách přebíhají z vagonu do vagonu, každý totiž nabízí něco jiného. I po souhlasu k odjezdu od vlakvedoucího je dobré vše ještě jednou zkontrolovat. Ale to k tomu patří. A reakce dětí za to stojí.“

### Po volnu hurá na směnu

Od dráhy si povětšinou neoddechne ani během volných dní, evidentně mu to ani příliš nevadí. „I na dovolenou jezdíme vlakem, určitě mnohem radši než autobusem, dost si to užívám. Zejména to, že se jako cestující nemusím o nic starat. Ve vlaku jsem doma. Samozřejmě jsou dny, kdy vlak nemusím vidět ani slyšet, protože mi to v práci bohatě stačilo, ale po pár dnech už se zase těším zpátky na směnu. Práce je koníček, chodím do ní rád, to je velké štěstí,“ uvědomuje si.

A co jej na práci nejvíce baví? „Podívám se po různých místech, vídám měnící se krajinu... Obrovská výhoda to byla při covidu, všichni byli zalezlí doma a nemohli ven, já jsem ale do práce chodil, měl kontakt s přírodou... Jasně, jel jsem třeba jen na Dobříš, kde jsem postál v mašině a jel zase zpět, ale nebyl jsem zavřený doma, dokonce jsem díky tomu vyjel z města.“

Mladému strojvůdci se za sedm let na kolejích mimořádné události našťestí vyhýbají, byť kolikrát k nim není daleko. Většinou kvůli nepozornosti těch, kteří se v okolí kolejí pohybují, jak nemají. „Musím zaklepat. Vždycky to vyšlo, že jsme stihli zastavit. Auta na přejezdech nebo stromy jsem na trati měl, ale dopadlo to dobře. Stejně tak přebíhající přes trať před vlakem, které strojvedoucí potkává prakticky denně. Kdy nezbývá než houkat a brzdit.“

To ale k provozu patří. Pro Lukáše Kalinu naštěstí pozitivní stránky strojvůdcování stále převažují. „Nemám v plánu měnit ani zaměstnavatele, ani profesi. Chtěl bych u toho zůstat. Pořád mě to baví a nedokážu si představit, že bych měnil. Chodit od pondělí do pátku do kanceláře bych nedokázal. Jezdit stále stejným autobusem v ten samý čas... To tedy nehrozí – a o to větší zábrava to je.“



### Lukáš Kalina

Lukáš Kalina se narodil v roce 1996 v Praze. Vztah k dráze objevil díky své rodině už v raném věku a provází jej celým životem – pracovním i osobním. Po základní škole tedy nastoupil bez většího rozmýšlení ke studiu na Střední průmyslové škole dopravní v Masné ulici v Praze. Během střední školy vstoupil do stipendijního programu ČÉDés, díky kterému poté mohl rovnou nastoupit k Českým drahám. Ve volném čase rád cestuje, věnuje se železničním modelům, přátelům a rodině.

# Mnichov získá moderní vlaky pro S-Bahn

Městskou a příměstskou dopravu v Mnichově a okolí brzy posílí nové moderní vlaky S-Bahn. Společnost Siemens Mobility uspěla ve výběrovém řízení na dodání 90 nových třináctivozových elektrických trakčních jednotek pro mnichovský S-Bahn v hodnotě přesahující dvě miliardy eur. Součástí kontraktu je také opce na další vozidla.

Petr Slonek | Foto: Siemens Mobility

Financování vozidel zajišťuje spolková země Bavorsko prostřednictvím leasingu. Stát bude vlaky pronajímat společnosti DB Regio. Nová vozidla pro mnichovský S-Bahn nabízejí více prostoru, větší komfort a mnoho inovací. První vozidla mají vyrazit s cestujícími na konci roku 2028. V Německu tak poprvé budou v provozu zcela integrované vlaky S-Bahn o délce více než 200 metrů s kapacitou pro 1 841 cestujících. Touto zakázkou se Bavorsko a S-Bahn připravují na očekávaný nárůst počtu pasažérů. Vozidla nevyžadují náročnou údržbu a software se aktualizuje přes cloud.

„Dvousetmetrový S-Bahn nabízí vyšší kapacitu a větší komfort pro cestující. Každý z nových vlaků XXL nahradí ve špičce 1 500 aut. Jedná se o regionální dopravu budoucnosti,“ řekla členka představenstva pro regionální dopravu Deutsche Bahn AG Evelyn Palla.

Podle bavorského ministra dopravy Christiana Bernreitera představuje pořízení vlaků velký krok k zajištění ještě š-



trnější dopravy v největší bavorské metropolitní oblasti. „Jako osoba zodpovědná za regionální železniční dopravu v Bavorsku mohu říci, že se tato investice vyplatí. Vždyť vlaky budou využívat dvě třetiny všech cestujících regionální železniční dopravy v Bavorsku a prakticky veškerá regionální doprava v mnichovském regionu je závislá na dobře fungujícím a atraktivním S-Bahnu,“ upozornil ministr.

## Více prostoru a lepší nástup

V nových vlacích se vnitřní LED osvětlení mění v závislosti na denní době. Klasické tří- a čtyřmístné uspořádání sedadel poskytne více místa pro nohy, než mají v současnosti provozované vlaky. Vozy

mají také víceúčelové prostory a sklopná sedadla. K dispozici jsou velkorysé úložné prostory, wi-fi, USB a elektrické zásuvky a vozy nabídnou lepší příjem telefonních hovorů díky speciálním sklům s dobrou prostupností signálu. Mnohem výkonnější systém klimatizace umožňuje udržovat příjemné teploty v interiéru i v extrémních vedrech až 45 stupňů Celsia.

Nový je informační systém. Displeje jsou umístěny nad dveřmi uvnitř i vně vozu, na stropě a na přechodech mezi vozy. Na obrazovkách je vidět průběh cesty, informace o stanicích a obsazenosti vlaku. Před výstupem se zobrazí, kde se na nástupišti nacházejí nejbližší schody nebo výtahy. Vně vlaku se na LED pásech ukáže barva příslušné linky S-Bahn. Široké dveře a velké nástupní prostory zajišťují rychlý nástup a výstup a usnadňují optimální rozložení osob v celém vlaku. Pět ze 13 vozů má velké víceúčelové prostory přístupné třemi dveřmi, které poskytují dostatek místa pro kola, kočárky, zavazadla nebo cestující. Vyhrazené prostory pro invalidní vozíky jsou na obou koncích soupravy. **O**



## Siemens dodá 28 jednotek Mireo pro Bádensko-Württembersko

Společnost Siemens Mobility uspěla v zakázce na dodávku 28 třívozových elektrických regionálních trakčních jednotek Mireo pro Bádensko-Württembersko v rámci pilotního projektu Digitální železniční uzel Stuttgart (DKS). Jednotky budou kompletně vybavené technologiemi DSD, včetně moderního evropského zabezpečovacího systému ETCS a automatického řízení vlaků úrovně 2 (ATO GoA 2).

Trakční jednotky Mireo půjde využít i na strmých stoupáních a budou schváleny rovněž pro provoz v Rakousku. Rámcová smlouva, podepsaná se Státním institutem pro kolejová vozidla Bádenska-Württemberska (SFBW), fungujícím jako půjčovna kolejových vozidel, zahrnuje desetiletou smlouvu o údržbě s možností jejího pro-

doužení o dalších 20 let. Vozidla s 218 místy k sezení budou dodána od listopadu 2025 do dubna 2026. Zakázka má hodnotu přibližně 300 milionů eur.

Jednotky vzniknou v síti závodů Siemens Mobility. Musí být uváděny do provozu na infrastrukturu nově budovaného digitálního uzlu Stuttgart, neboť na těchto tratích mohou jezdit pouze vozidla, která jsou vybavená speciálně fungujícími systémy ETCS.

Všech 28 nízkopodlažních vlaků bude vybaveno zařízením DSD, včetně evropského vlakového zabezpečovacího systému (ATP

v podobě ETCS) a palubních jednotek umožňujících automatizovaný provoz vlaků (ATO) úrovně GoA 2. Strojvedoucí zde řeší jen otvírání dveří a odjezd ze stanice.

Výrobce vybaví nová vozidla systémem kontroly integrity vlaku (TIMS) a poprvé v Německu systémem mobilní železniční digitální rádiové hlasové i datové komunikace budoucnosti (FRMCS). Toto digitální vybavení umožňuje přesnější plánování a úspornější provoz díky digitálně předvídanému rychlostnímu profilu a pokynům pro řízení jízdy vlaku.

Nová vozidla Mireo budou zpočátku provozována v metropolitní oblasti Stuttgartu v rámci pilotního projektu DKS a poté využívána v celé spolkové zemi Bádensko-Württembersko a v sousedních státech, včetně Rakouska a Švýcarska. **(pes)**





## Italové koupí nové noční vlaky

Konsorcium firem Škoda Transportation a Titagarh Firema uspělo v soutěži na dodávku nových lůžkových a lehátkových vozů pro italské státní dráhy, konkrétně pro spoje Intercity. Zakázku vypsal letos v červnu společnost Trenitalia, člen skupiny Ferrovie dello Stato Italiane. Výsledkem je výroba až 370 nových vagonů a celková hodnota objednávky činí až 732,5 milionu eur.

Petr Slonek | Foto: Škoda Group

První dílčí smlouva zahrnuje dodání celkem sedmdesáti lůžkových vozů – 44 z nich v kategorii Comfort, 22 DeLuxe a čtyři typu Economy – v celkové hodnotě 138,59 milionu eur. Vyjedou na trasu Milán – Palermo – Syrakusy. Projekt odráží rostoucí oblibu cestování nočními vlaky. Nové vozy pro italskou železnici podle výrobců nabídnou „nevšední zážitek z cestování s větším komfortem, soukromím i klidem, který připomíná běžný hotelový pokoj“. Vlaky mají dokázat uspokojit i náročné požadavky cestujících. Nové vozy se budou kompletně vyrábět v Itálii.

Titagarh Firema je filiálkou indické společnosti a sídlo má ve městě Caserta v provincii Kampánie nedaleko Neapole. „Jsem nadšený, že další evropský dopravce důvěřuje naší více než stošedesátileté tradici ve výrobě vozidel a objednal si lůžkové vozy s výraznou škodováckou stopou. Musím poděkovat našemu partnerovi Titagarh Firema SpA, který do tohoto projektu přináší odbornost a vynikající znalost místního trhu,“ řekl CEO Škoda Group Didier Pflieger.

„Jsem potěšen, že výroba nových vozů se uskuteční v Itálii, v historickém místě stavby kolejových vozidel, a to díky pozitivním dopadům na úroveň zaměst-

nanosti, které z toho vyplynou,“ uvedl generální ředitel společnosti Titagarh Firema Carlo Logli.

### Tři druhy vozů

Vozy DeLuxe jsou vybaveny komfortními prostornými ložnicemi, z nichž je šest jednolůžkových a dvě dvoulůžkové. Každá z nich má k dispozici vlastní WC a sprchu. Díky řešení klimatizace je možné v jednotlivých jednotkách individuálně nastavovat teplotu. Součástí výbavy jsou i moderní informační a audio/video zábavní systémy. Součástí vozu je menší kuchyňka vybavená elektrickými spotřebiči.

Třída Comfort nabízí v každém z vozů sedm kupé vybavených čtyřmi lůžky a vlastním umyvadlem. Kromě toho je součástí výbavy také rozsáhlejší prostor pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a jejich doprovod. Pro tyto osoby jsou k dispozici také toalety a přepravní plošiny, které usnadní jejich nástup a výstup. V jednotlivých kupé lze rovněž individuálně nastavovat klimatizaci.

Vozy Ekonomické třídy nabízí prostorný salonek pro cestující se sedadly uspořádanými dle vzorce rozmístění sedadel 2+1. Pro maximální pohodlí mají jednotlivé úseky dělicí stěny, loketní opěrky a nadrozměrné opěrky hlavy a každé místo má své individuální osvětlení. Široká středová ulička umožňuje pohodlné využití vnitřního prostoru během jízdy, zatímco v prostoru vestibulu jsou k dispozici regály na zavazadla a úložné prostory. V prostorách vestibulu je na každé straně umístěna jedna toaleta.

Škoda v případě výroby nočních vlaků uspěla už loni v prosinci, a to v tendru finského národního dopravce VR. ○

## PKP Intercity pořídí 46 moderních lokomotiv pro vnitrostátní spoje

Společnost PKP Intercity pokračuje v modernizaci parku hnacích vozidel. Na začátku srpna vyhlásila výběrové řízení na nákup 46 elektrických lokomotiv pro vnitrostátní spoje. Podle předpokladů dopravce by se příjemka všech vozidel měla uskutečnit nejpozději do 26 měsíců od data uzavření smlouvy. Do provozu mají být nasazena v roce 2025.

Polský dopravce postupně zavádí strategii kolejových vozidel, která počítá s tím, že do roku 2030 budou všechna vozidla vlastněná společností PKP Intercity nová nebo alespoň modernizovaná. Prvním významným počínem je právě nákup 46 jednosystémových elektrických lokomotiv, které budou uzpůsobeny na rychlost 160 km/h a vybaveny bezpečnostním systémem ETCS úrovně 2 (L2). První stroje by měly vést vlaky na vnitrostátních

trasách v roce 2025. Údržbu v prvním cyklu na základě objednávky zajistí výrobce vozidla za účasti zaměstnanců dopravce.

„Investice do moderních lokomotiv jsou nezbytné k dosažení našeho cíle, kterým je rychlá, přesná a ekologická železnice. Těchto šestačtyřicet nových vozidel výrazně posílí náš vozový park,“ říká člen představenstva PKP Intercity Jarosław Oniszczyk. Nové lokomotivy podle něj umožní spuštění dalších spojů i do měst, která byla v minulosti přehlížena. „Boj proti vyloučení dopravy je poslá-

ním, které budeme neustále sledovat,“ dodal.

PKP Intercity pracuje na modernizaci svého vozového parku dlouhodobě. Už v říjnu roku 2022 polský dopravce podepsal smlouvu se společností PESA Bydgoszcz na dodávku 16 nových dieselelektrických lokomotiv s maximální rychlostí 160 km/h v elektrické trakci a 120 km/h v dieselové trakci. Hrubá hodnota kontraktu činí 554,6 milionu zlotých. Letos v březnu uzavřel smlouvu se společností NEWAG na nákup 20 elektrických lokomotiv Griffin. Letos v červnu PKP Intercity rovněž uplatnila opci a rozhodla se rozšířit nákup deseti vícesystémových elektrických lokomotiv o dalších pět kusů. Hodnota objednávky u výrobce z Nowy Sącz tak vzrostla z 258,6 milionu zlotých na téměř 388 milionů zlotých. (pes)



# Kniha Die Geschichte von Zeuke & BTTB



Firma Tillig nabídla fanouškům velikosti TT na jaře letošního roku pod katalogovým číslem 502500 zdařilou publikaci s celkem jednoznačně vypovídajícím názvem Die Geschichte von Zeuke & BTTB. Tato 235stránková kniha s tvrdou obálkou nabízí souhrnné ohlédnutí do historie modelové železnice TT v bývalé NDR. V publikaci pochopitelně nechybí ani fotografie modelů či kolejí z tohoto období.

## Modely pro začátečníky

Kapitola třetí – Start-Programm, Sets, Zubehör – je zaměřená na modely pro začínající malé železničáře, sety a příslušenství. Zde si lze prohlédnout jak nejjednodušší „hračkové“ sety s notoricky známými zjednodušenými lokomotivami Sergej a CC 7139 SNCF na pojezdu LVT a též dvouosou párou BR 92, tak i soupravy pod hlavičkou programu Hobby, v nichž byly nabízeny plnohodnotné modely pro náročnější modeláře. Opomenut není ani přehled kolejiva, příslušenství a systém TT-Combi, v jehož rámci bylo možné postupně na předem připraveném „koberci“ postavit malé domácí kolejiště. Zajímavý je také list s návrhem známého odnímatelného přestavnicku výhybek nebo studie z roku 1968, která představuje symetrickou výhybku a dvojitou kolejovou spojku. V textu je mimo jiné zmíněna dokonce jednoduchá křižovatková výhybka. Ovšem na rozdíl od prvních dvou zmíněných jsme se jí dodnes v TT nedočkali.

Čtvrtá kapitola TT-Kataloge je zaměřená na katalogy TT, počínaje výtiskem z let 1959/60 a konče opět rokem 1993. Přehledně jsou zde ukázány obálky katalogů, části jejich obsahu a vše doplňují tematické ilustrace, které určitě nejen mne vždy naprosto fascinovaly. Sám jsem se v dětství setkal pouze s katalogem na rok 1979, ale i ten sám o sobě byl přeplněn tolika ohromujícími informa-

Vše je samozřejmě díky ilustracím protkané kouzelnou atmosférou, kterou snad každý pamětník (ano, i sebe už mezi ně počítám) pociťuje i dnes při prohlížení starých katalogů a příruček. U každého modelu je uveden rok jeho uvedení na trh a člověk až žasne, kolik nových vozidel třeba jen během prvních pěti let fungování firmy spatřilo světlo světa. Vzhledem k tehdejší technologické možnosti je to dle mého názoru výkon úctyhodný. Tato kapitola je z pochopitelných důvodů asi nejobsáhlejší, končí stranou 117 novinkovým listem roku 1993, na němž je vyobrazena lokomotiva řady E 44, krátký nízkostěnný vůz do pracovního vlaku a dva dřevěné otevřené vozy.

Michal Bednář | Foto: autor

Dílo začíná návratem do druhé poloviny 40. let, kdy ve východním Berlíně započal s výrobou prvních modelů Werner Zeuke. Po několika stránkách se již čtenář ocitá v létech padesátých, kdy dochází k zahájení výroby modelové železnice TT. Zde se již dostáváme k hlavnímu tématu, jehož se kniha drží až do samého závěru.

Titul je rozdělen do několika hlavních kapitol, jejichž obsah je vždy chronologicky a přehledně poskládan. První, jednoduše nazvaná Die Firmengeschichte, vás provede vývojem firmy, umožní nahlédnout do zákulisí tehdejšího vývoje a výroby, představí první modely a propagační materiály a samozřejmě nezapomene zmínit znárodnění v roce 1972. Závěr této části knihy na straně 43 se nese v duchu úpadku a konkurzu roku 1993.

Druhá kapitola Die TT-Modelle nabízí průřez výrobním programem od roku 1958. Texty jsou opět doplněny mnoha obrázky modelů, katalogových listů a kolejí.



cemi, že jsem si s ním dlouho vystačil a opakovaně, třeba i několikrát denně, jsem jím listoval a hlal krásně vyobrazené modely a záběry z kolejišť.

V páté kapitole Ratgeber-Hefte si lze prohlédnout příručky, plány kolejišť a přílohu Der Anfang mit der TT-Bahn, vkládanou tehdy do některých balení. Celých 16 stran se věnuje příručce Modellbahnpraxis od čísla 1/1966 do čísla 15/1974. Z tohoto přehledu mne zase dětstvím provázel oranžový sešit Plány kolejišť, u kterého jsem, stejně jako u výše zmíněného katalogu, rovněž strávil nespočet hodin a stále objevoval nové a nové okouzující věci.

### Propagace modelové železnice

V šesté kapitole Werbung se podíváme na tehdejší propagaci modelové železnice, veletrhy, autory grafiky, loga, novinkové listy a návrhy balení modelů a setů. Se zmíněnou grafikou jsou spjata především dvě jména

v televizním vysílání roku 1968. Zde si pro zajímavost dovoluji upozornit, že kolejiště stále existuje a na diskuzním fóru TT-Board má své vlastní vlákno s několika aktuálními fotografiemi. Podle komentáře švédského majitele, který kolejiště sehnal na bleším trhu ve Švédsku, a také podle zveřejněných snímků lze usoudit, že až na chybějící tovární budovu v pozadí a jeřáb ve stanici je kolejiště v původním a dosti zchovalém stavu. Podle všech indicií se jedná právě o ten konkrétní exemplář, který byl firmou Zeuke prezentován.

A konečně osmá kapitola TT im Ausland podhaluje, jak se odehrávala zahraniční spolupráce a jaké barevné varianty modelů zpravidla neexistujících předloh vznikaly. Zhlédnout tu je možno například Bobinu v barvách SJ nebo celo-

### Novinkový list na rok 1969

Poslední obrázek knihy mnohé, stejně jako mne, zřejmě překvapí. Jedná se o novinkový list na rok 1969 s modely Zeuke určenými pro západoněmeckou firmu ROKAL. K realizaci této spolupráce však podle knihy nikdy nedošlo, a to údajně ze dvou příčin. Jednak byla spolupráce ze strany ředitele východoněmeckého hračkářského kombinátu zakázána, jednak upadla firma ROKAL do konkurzu. Nicméně krátkodobě zřejmě spolupráce fungovala, jak mi bylo sděleno v diskuzích, a modely evidentně existují, což tam bylo doloženo několika fotografiemi.

Knihu hodnotím velice kladně, neboť nabízí opravdu dostatečně komplexní přehled o vývoji velikosti TT ve Východním Německu. I mladším čtenářům, kteří se o modely začali zajímat až po zániku značky BTTB, poskytne dostatek informací, aby měli povědomí o tom, jak modely vypadaly v počátcích a jak se v rámci tehdejších možností měnily a inovovaly. Titul je vhodným doplněním díla Roba Dikkena Zeuke & Wegwerth TT katalog, který byl před-



na – Rolf Erlemann a Erwin Herrmann.

I o nich je tu zmínka, neboť grafika byla nedílnou součástí propagace a vlastně tím jádrem – tím, co nás v katalozích vždy tak ohromovalo. Pro mnohé čtenáře bude asi nejzajímavější sedmá kapitola TT-Anlagen. V té je možno se seznámit s fotografiemi doposud neznámými, byť třeba ze známých kolejišť, jejichž snímky byly používány v katalozích a která jsme tolik obdivovali. Jedná se především o kolejiště výstavní a veletržní. Jsou zde nové pohledy, díky nimž je možno si rozšířit obzory, jak vlastně to nebo to kolejiště pokračovalo, neboť tato otázka byla vždy jen předmětem naší fantazie a neomezené představivosti. Autoři nezapomněli ani na kolejiště představené divákům v NDR

zelenou Rosničku dánských drah. Není zde opomenuta ani spolupráce s tuzemskou firmou LPH, kterou tu reprezentuje snímek modrého Hektora ČSD i s krabičkou, na níž je kromě německého i český název modelu. Za zmínku stojí ještě jedna rarita – dvojité elektrická lokomotiva řady WL sovětských drah, založená rovněž na klasickém pojezdu LVT. V knize je fotografie ručního vzorku spleného z polystyrenových destiček (dnes se nachází v muzeu Tillig), jenž se ale nikdy do výroby nedostal, neboť dávat dvojistou lokomotivu do startovací sady pro začínající modeláře se nezdálo být ekonomické, což je pochopitelné.

staven v Železničáři č. 21/2016. Cena se u českých prodejců pohybuje zhruba kolem 1 200 až 1 300 Kč. Někoho by možná mohl odradit fakt, že je psán pouze v němčině, ale vězte, že i ti, kdo němčinou nevládnou vůbec, si zde najdou to své, nehledě na to, že v dnešní době již není takový problém si dílčí texty za pomoci překladáče převést do češtiny. Vzhledem k obrovskému množství obrázků však budou uspokojeni i ti zájemci, kteří se textům nebudou chtít věnovat vůbec. ○

# Kdysi rušné nádraží v Jablonci oslaví 135 let

Největší železniční stanice našich velkých měst mají obvykle přívlastek – hlavní nádraží. Vzpomeňme například na Olomouc hl. n., Pardubice hl. n., Praha hl. n., ale stejný nápis se objevil i v menších městech – Nymburk hl. n. nebo Mladá Boleslav hl. n. Všechny tyto stanice mají něco společného, a tím je skutečnost, že jsou to důležité železniční uzly. My se ovšem podíváme na jedno hlavní nádraží, které se této charakteristice poněkud vymyká. Najdeme ho na severu Čech, konkrétně v Jablonci nad Nisou.



Na poštovní pohlednici asi z roku 1910 vidíme vlevo celní úřad, staniční budovu nádraží a vpravo odstavený vlečný vůz na konečné tramvaje.

Jan Dvořák | Foto: archiv autora, Boverclub

Toto nádraží neleží na hlavní trati, není železničním uzlem, a přesto řadu let neslo za názvem města titul, že je hlavní. Opakem slova „hlavní“ je slovo „vedlejší“. V žádném českém či moravském městě však takovou vlakovou stanicí nenajdete. Vedlejším nádražím se u nás žádná stanice nenazývá. Nezvyklý název se neujal, i když by se to třeba hodilo třeba v Nymburce, kde se druhé nádraží nazývá Město. To samé platí

třeba o Kutné Hoře či už zmíněné Mladé Boleslavi, ale málokdo by si představil pojmenování vedlejší nádraží v Ostravě místo Svinova, v Pardubicích místo Rosic či v Praze místo Smíchova. Ale vraťme se na naši vedlejší trať, kde bývalo velmi rušné ono hlavní nádraží.

Letos je to 135 let, co železná dráha rozvinula své koleje v podhůří Jizerských hor. Pro potřebu železnice byl vypracován přehled hospodářské situace na Jablonecku. Záruku rentabilnosti dráhy dával velký počet zdejších různých vý-

robních závodů. Ve druhé polovině 19. století byla výstavba železnic příslibem lepších poměrů a v chudších krajích přinášela jejich stavba a později provoz zdroj uplatnění a pevných příjmů.

Zástupci Společnosti Liberecko-jablonecko-tanvaldské dráhy (Reichenberg – Gablonz – Tannwalder Eisenbahn, RGTE) a vrchní inženýr Stern 4. 10. 1887 uskutečnili slavnostní výkop. Veškerá práce se prováděla ručně, jen s primitivní technikou. Manipulace s velkým počtem zeminy byla zajišťována koňskými



Průvodčí Květa (herečka J. Kretschmerová) a posunovač na jabloneckém nádraží ve filmu Kalamita z roku 1980



Zástupce Velkých bejčků (ř. 423.0) staršího provedení, které končily parní provoz na Jablonecku.

či volskými povozy. Současně s terénními úpravami, budováním zářezů, mostů a propustí se podle podrobných plánů budovaly i nádražní objekty. První úsek z Liberce do Jablonce nad Nisou veřejnost začala využívat 25. 10. 1888, další úsek byl dán do provozu až v roce 1894.

### V čele s Velkým bejčkem

Základní lokomotivní park čítal celkem čtyři parní lokomotivy, v roce 1894 při prodloužení tratě bylo dodáno dalších pět strojů. Vyrobeny byly v Rakousku, první čtyři se jmenují Reichenberg (Liberec), Maffersdorf (Vratislavice), Proschwitz (Proseč) a Gablonz (Jablonec), tedy s názvy sídel, kudy první úsek dráhy vedl. Postupem času byly tyto stroje rušeny a do poloviny 20. století jezdily mezi Libercem a Tanvaldem řady různých typů parních lokomotiv, které podle možnosti poskytla výtopna Liberec. Charakteristickou parní lokomotivou se nakonec tady stala typová řada 423.0 (Velký bejček) různých provedení, která tu vládla až do roku 1967, kdy byla nahrazena motorovou trakcí, a nadále se tu ještě pár let sporadicky objevovala na posunu či jako záloha.

Po Liberci byl největším městem na trati Jablonec, ve kterém v době výstavby dráhy žilo 20 000 obyvatel, a stále přibývali další tak, jak se zde rozrůstal i průmysl. V oblasti města byl pro stavbu železnice vyvlastněn pozemek o výměře 2,5 hektaru od 99 vlastníků. V Jablonci vznikly dvě na tehdejší dobu velká nádraží: Jablonec a Brandl – což bylo západní předměstí. Ve stanici Jablonec byla vodárna s vodním jeřábem, malá topárna a vůbec skromné zázemí pro parní provoz.

V roce 1900 už žilo v Jablonci okolo 32 000 obyvatel. Zásluhou továrníka Gustava Hoffmanna se zde 7. února stejného roku rozjela tramvaj na prvním úseku, ke kterému v brzké době přibývaly další. Železniční vlaky používaly rozchod kolejí 1 435 mm, tramvajové vlaky rozchod 1 000 mm. Tramvajová doprava

v Jablonci byla specifická tím, že kromě cestujících přepravovala i značné množství nákladů. Dopravní podnik tak vlastnil kromě osobních vozů i vozy nákladní a malé elektrické nákladní lokomotivy. Kolejová síť jabloneckých tramvají dosáhla 23 kilometrů.

### Náklad vozily tramvaje

Protože na začátku 20. století ještě nevládla automobilová doprava, převážela zde náklady tramvajové vozy, ze kterých se zboží překládalo na železniční vagony a opačně. Za tímto účelem vznikla tři překladiště u železničních stanic. První bylo u nádraží v Rychnově na trati Turnov – Liberec, další dvě byla v Jablonci na trati Liberec – Tanvald. Velké překladiště vzniklo v průmyslovém Bran-

dlu. Tato železniční stanice pak dodnes nese název Jablonec n. N. dolní nádraží (dnes pouze zastávka), i když by jí zřejmě více slušel onen výše zmíněný netradiční název – vedlejší nádraží, když se pak jablonecká stanice nazývala jako hlavní nádraží, místo aby se jmenovala spíše horní nádraží. Na jabloneckém hlavním nádraží bylo zřízeno třetí překladiště tramvaj – vlak. Toto překladiště nebylo nejrušnější, ale zapsalo se do historie tím, že bylo použito jako poslední v nejdůležitější překládce pro město. Nákladní doprava na jablonecké tramvajové síti byla ukončena roku 1950 a nahrazena nákladními automobily.

Bylo září roku 1953, když sem dorazily plošinové železniční vagonky z vagonky Tatra Česká Lípa, aby se tu z nich slo-



Na pohlednici vidíme zimní panorama Jablonce nad Nisou (začátek 60. let) s železniční stanicí v popředí.



Jedna z nových tramvají 6MT stojí na plošinovém voze ČSD v bývalém nákladisti vlak – tramvaj.



Jedenáct let stará budova jabloneckého nádraží na snímku z roku 1899

### Schéma kolejiště hlavního nádraží v 50. letech minulého století



žily nové tramvaje typu 6MT, na které už město čekalo pro zkvalitnění přepravy osob. Výrobce dodal devět fungl nových tramvajů, které se překládaly na již nevyužívaném překladišti. Tehdy, před sedmdesáti lety, to byla velká podívaná pro obyvatele města, hlavně pro kluky. Nešlo to moc rychle jako dnes, že by přijel jeřáb a tramvaj snesl na koleje. Bylo to zdoluhavé a nové tramvaje do vozovny odtahovaly jejich starší kolegyně nebo elektrické motorové pracovní vozy. Ve vozovně byl na nové tramvaje dosazen pantograf a provedlo se jejich oživení.

Před jabloneckým hlavním nádražím končila od roku 1900 tramvajová linka spojující s ním centrum města, vzdálené půl kilometru. Později byla trať prodloužena o téměř 3 kilometry z centra města do Pasek a a linka očíslována na č. 2. Další tramvaje, které jako ojeté později do Jablonce přišly z Mostu, byly skládány už v Liberci a do Jablonce se přepravily po nové tramvajové trati, která byla zprovozněna mezi oběma městy od roku 1955. Byla to doba vlády tramvajů ve městě, ale díky tehdy levné sovětské naftě a potřebné rekonstrukci tratí to brzo mělo být jinak. Chyběly finance a už se objevovaly úvahy o zrušení jabloneckých tramvajů a jejich postupné nahrazení autobusy, což se definitivně naplnilo na konci roku 1969. Poslední tramvaj s cestujícími od hlavního nádraží odjela ale už 20. 2. 1959.

#### Gablonz i Jablonec

Ale vraťme se ke zmiňovanému hlavnímu nádraží. Podoba dnes stopětatřítileté budovy jablonecké stanice, která nesla zprvu německý název Gablonz, byla dána typizovaným stavebním plánem železničních stanic společnosti RGTE. V Jablonci tehdy převládali Němci, Čechů ale přibývalo, a tak v roce 1906 se

stanice přejmenovala na název v obou jazycích Jablonec n. N. – Gablonz a. N. Zá-nikem Rakousko-Uherska a se vznikem Československa v roce 1918 se oficiálně užíval pouze český název. V roce 1925 bylo nádraží přejmenováno na Jablonec nad Nisou státní nádraží. Obsazení sudetského pohraničí Německem a v době druhé světové války se název opět poněmčil. V roce 1938 se prvně objevuje název Hlavní nádraží. Stanice se německy jmenovala Gablonz (Neisse) Hauptbahnhof.

Po válce se vrátil český název Státní nádraží a v letech 1951–61 se užíval název Hlavní nádraží. Na jablonecké stanici se tak objevily cedule a nápisy Jablonec nad Nisou hlavní nádraží či JABLONEC n. N. HLAV. NÁDRAŽÍ. I když se od roku 1961 užívá současný název pouze samotného města, vzpomínám si, že staré nápisy, že je to v Jablonci nádraží hlavní, vydržely na některých místech budovy snad do poloviny 70. let 20. století. Jabloneckou železniční stanici proslavila i kinematografie, když si zahrála v kultovním železničářském filmu Kalamita z roku 1980. Až v současném 21. století byla dokončena velká modernizace kolejiště i staniční budovy, které byla navržena původní historická podoba.

Na jabloneckou železniční stanici mám i dětské vzpomínky, jak jsem stával nad tratí na silničním mostě přes východní zhlaví a nechával se zahalovat do dýmů Velkého bejčka, který zde rozposunoval nákladní vagony. Dnes je kolejiště poloviční a nákladní doprava skomírá. Ten správný železniční ruch odnesl čas, i ten název Hlavní nádraží na nejmenší železniční stanici na tratích ČSD, které se tímto mohly chlubit. Nyní to vlastně ještě připomíná název autobusové zastávky před touto železniční stanicí, která se stále nazývá Hlavní nádraží. ○



Skládání nové tramvaje 6MT ze železničního vagonu dne 6. 9. 1953. V pozadí vlevo je vidět na kopci Petřín rozhledna s oblíbenou restaurací, vpravo pak budova vodárny na jabloneckém hlavním nádraží.





Sokolov



# Medardova potu kápě

Sokolov je město plné protikladů. Je více než sto let těsně spojený s průmyslem a těžbou uhlí a v budoucnu se má stát součástí významné rekreační oblasti. Ale také město „proslavené“ pořádáním angažovaného hudebního festivalu politické písně i místo, kde prožil své dětství excelentní tuzemský zpěvák Dan Bárta. A nakonec i skvělým tipem na odpočinkový výlet k nedalekému jezeru, kde ještě před nedávnem vládla korečková rypadla a tvrdá hornická práce.



Michal Málek | Foto: autor, historické foto Martin Harák

Na první paradox narazíte hned po příjezdu na nedávno opravené nádraží, k němuž přiléhá ještě novotou zářící autobusový terminál. Zároveň se totiž ocitáte v místní vyloučené lokalitě, což může po přečtení pár novinových článků o zdejším přednádraží pokazit radostná očekávání příjemně stráveného dne. Má zkušenost z prázdninového pátku je však taková, že je tu klid. Pravda, mnoho času jsem zde nepobyl – po vystoupení z ranního Krušnohoro jsem rovnou zamířil k pokladně, kde jsem si během cesty vlakem telefonicky zamluvil půjčení kola, a ani ne za pět minut už jsem si to šlapal ven z města.

### Ach, ty vzpomínky

Mým cílem totiž nebyla návštěva samotného města, ale blízký zatopený uhelný lom. Centra Sokolova jsem si v dětství při cestách s rodiči do zdejšího obchodního domu Ural užil víc než dost. Kromě návštěvy zdejšího Tuzexu, kde jsem většinou u babičky usmlouval pár západních marek na malého angličáka od Matchboxu, jsem se vždy těšil i na samotnou cestu, která před Sokolovem nabízela pro kluka z Polabí nezvyklý pohled do nitra země. Můj zájem samozřejmě nejvíce podněcovaly důlní úzkorozchodné lokomotivy 17E a nic mě nepotěšilo víc, než když jsme podjížděli trať na výsypku Antonín s právě jedoucím vlakem.

Dnes už je těžba v lomové lokalitě Medard – Libík dávnou minulostí. Těžební stroje a horníky nahradila voda, v níž se utěšeně rozrůstá populace okounů i štik. Z důlní železnice se jako nejvýraznější a téměř jediný artefakt dochoval zmiňovaný most přes silnici a řeku Ohři. I to málo je pro mě ale dost dobrým důvodem, proč se sem vydat na výlet.

### Neúspěšné hledání arboreta

První pomyslnou zastávkou je pro mě stoletý železobetonový most přes řeku Svatavu, který dnes slouží už jen pěším a cyklistům. Během focení si nechtěně stihnou vyslechnout partnerskou rozepří místních bezdomovců, obývajících prostory pod novějším silničním mostem, postaveným hned vedle chátrajícího vysloužilce z roku 1920. Poté pokračuji asi 200 metrů proti proudu Svavy, po kterých se loučím se značenou turistickou trasou a vrhám se na sluncem rozpálenou pláň se spleť prашných cest, z nichž některé částečně kopírují původní drážní těleso zdejší důlní dráhy o rozchodu 900 mm. Díky dokončené rekultivaci však ani oko zkušeného ajznbouhára nemá moc šanci



Historický most přes Svatavu zatím marně čeká na opravu.



S ČD-Bike u vody



Cesta na tělese původní trati na výsypku Antonín



Průzračná voda láká ke koupání – zatím zapovězenému.

poznat, kde přesně se důlní soupravy až do roku 2003 pohybovaly. Jako k pomyslnému majáku tak uháním k dochovanému mostu, místními nazývanému jako Antonínský. Ten prošel v letech 2017 až 2022 velkou opravou – k velké radosti cyklistů, kterým teď propojuje cyklostezku na pravém břehu Ohře s jezerem Medard, a k zármutku drážních fandů, neboť součástí oprav bylo i snesení zbytků sloupů trolejového vedení. Most tak dnes snad kromě poněkud předimenzované šíře pro účely cyklostezky nijak nepřipomíná své původní určení.

Nevadí – když už tu jsem, zkusím kousek pokračovat v trase původní trati. Oproti okolí jezera zde na lesní cestu netradičně velká frakce štěrku dává tušit, že kdysi zde vedly koleje na výsypku Antonín, jejíž vrchol je dnes v mapách

označený jako arboretum. Tomu se po chvíli musím začít hlasitě smát, neboť zatím v žádném jiném místě, které jsem doposud navštívil a které neslo označení arboretum, jsem nikdy neviděl tak hustou hradbu náletových dřevin, tu a tam doplněných o drobnou černou skládku.

### Koupání přísně zakázáno

Otáčím se tedy zpět k Ohři, pod mostem setkávám právě projíždějící spěšný vlak do Karlových Varů, a sjíždím k hlavnímu bodu mé cesty, jezeru Medard. Na první pohled mě upoutá až křišťálově čistá voda, která je ale typická pro všechna severočeská jezera vzniklá zatopením bývalých lomů. Koupání je tu zatím ještě zakázané, ale pod jižními svahy Krušných hor se na to tak nedbá, takže hned na prvním místě setkávám spokojenou



Nejvýraznější pozůstatek důlní dráhy, most přes trať č. 140 a silnici Sokolov – Citice



V zatopeném lomu se začíná dařit fauně i flóře

rodinku, která se sem přišla v horkém červencovém dni zchladit.

Já si své porušení zákazu šetřím až na druhý konec jezera, takže naskakuji zpět na vypůjčeného železného oře a pokračuji směrem k aleji přátelství, kterou zde vysázel Josefa Pelanta se členy karlovarského Rotary klubu. Pět let je ale pro sazenice dubu zimního příliš krátká doba, takže na nějaký náznak stínu mohou hned zapomenout. Sjíždím tedy šusem zpět dolů k vodě, doufaje, že blízkost vodní hladiny alespoň o stupínek sníží okolní teplotu. Po zhruba dvou kilometrech zahlédnu na hladině kvetoucí lekníny. Říkám si: to by byla hezká demonstrace přeměny důlního díla na čistou přírodu. Seskakuji z kola a s foťákem v ruce se vrhám do vody. Očekáváje ledový šok jsem mile zaskočen její teplotou,

o to méně je ale příjemné našlapování na dno jezera. Jeho břehy včetně prvních několika metrů mělčiny jsou tvořeny navezenými kameny, jejichž ostré hrany se nekompromisně zařezávají do mých plochých chodidel. A aby toho nebylo málo, když už se dá našlápnout na plochý kámen, neskutečně to klouže. Záhy tak začínám chápat smysl zákazu koupání, seknout zde sebou do vody a praštit se nepěkně o kámen není nic nereálného. Pár metrů chůze k leknínům se tak mění v grotesku pro okolo projíždějící cyklisty. Mise je naštěstí úspěšná – já i foťák jsme bez úhony a detail leknínu zachycen.

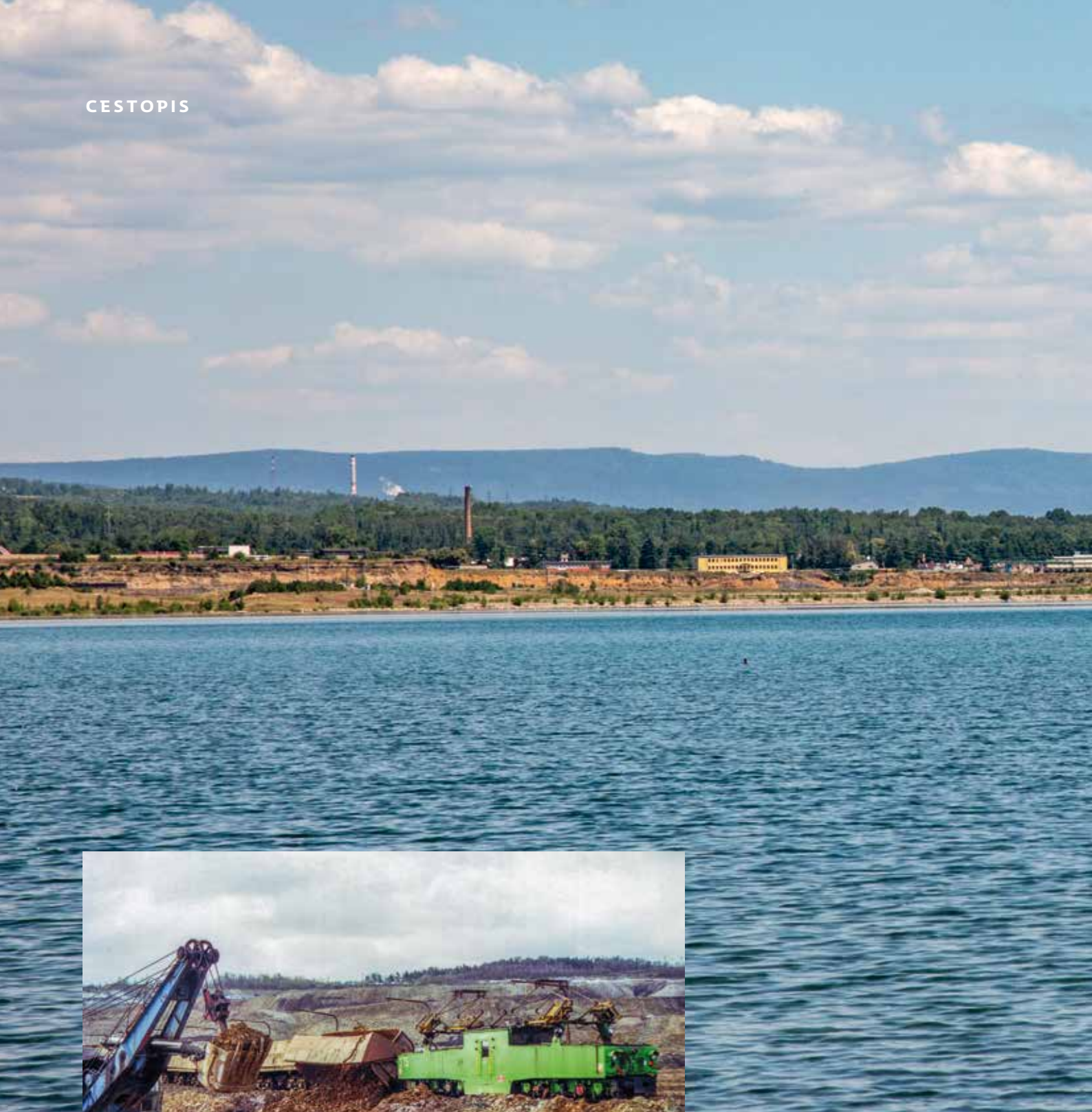
### Osvěžení v křišťálově čisté vodě

Z jedné třetiny svlažený pokračuji dál, pod obcí Habartov, kde má v budoucnu vzniknout záchytné parkovité pro ná-

## Jezero Medard

Aktuálně největší umělé jezero v Česku vzniklo zatopením lomové lokality Medard – Libík, což jsou názvy dvou původně oddělených lomů, které se postupem času propojily. Díky snižující se poptávce po hnědém uhlí v 90. letech byla těžba v této lokalitě předčasně ukončena k 31. březnu 2000. Následovalo postupné odstranění veškeré důlní techniky, včetně široce rozvětvené úzkorozchodné dráhy napájené stejnosměrným napětím 1 500 V, která se v samém závěru provozu podílela i na navážce hlušiny určené k rekultivaci. Po nezbytných sanačních pracích se začalo s napouštěním budoucího jezera – nejprve důlní vodou, později pomocí napouštěcího koryta z blízké řeky Ohře. Požadované výšky hladina dosáhla s několikaletým zpožděním v roce 2016. Dnes se jezero nachází v určité mezifázi, kdy hrubá rekultivace je s výjimkou malého území u Svavy již dokončena, ale chybí zde veškerá občanská vybavenost včetně značení cest či odstavňích parkovacích ploch. Do budoucna se s lokalitou počítá nejen k rekreaci, ale podle odvážných vizí pražského studia A8000 má u severních břehů vyrůst nová obytná čtvrť či i futuristicky pojatý dům Ostrov, symbolicky vyrůstající z vodní hladiny, přístaviště a promenáda. To samozřejmě nebude hned, počítá se s postupnou realizací v horizontu dvaceti let.

vštevňníky jezera, objíždím nejzápadnější část bývalého lomu a po severním břehu se blížím k opět nijak neznačené odbočce k místní přírodní zajímavosti. Tou jsou zkamenělé pařezy, které zde horníci odkryli během těžby. Velkým pomocníkem se mi stává mobilní aplikace s turistickými mapami, bez které bych to správné místo hledal o poznání déle (pokud vůbec). Jeden exemplář z období třetihor nakonec nacházím, nebo si to alespoň coby laik myslím, a pro vás čtenáře zvětšuji. V odborném článku na internetu se dočítám, že pařezy budou postupně zvětvávat a mizet, takže se doporučuje jejich návštěvu neodkládat. Spokojený, že jsem to ještě stihl, a s již notně oroseným čelem se mé myšlenky začínají upínat už jen na dvě věci – stihnout se ještě vykoupat a stihnout zpáteční Kruš-



↑ Přes vodní hladinu lze zahlédnout i nejvyšší vrchol Krušných hor – Klínovec.

← Dobový snímek výsypky skřívky v roce 2001

nohor. Svižně tedy sjíždím kopec, kam jsem chvíli předtím kolo vytlačil, odkládám bicykl i svršky a nezvykle po čtyřech a pozpátku překonávám prvních pět metrů kamenného břehu. Poté se objevují velké kameny, na které se dá pohodlně usadit a následuje drobný štěrky, po němž se již dá pohodlně chodit. Voda je tak čistá, že i když mám hladinu těsně pod bradou, dokonale je vidět na nohy

i samotné dno. Nořím se na chvíli pod hladinu, maximálně si užívám ideálně teplou vodu svlažující mé sluncem rozpalené tělo a v duchu si hlídám čas. Asi bych se tu dokázal čachtat další dvě hodiny, ale zároveň chci být doma v nějaký rozumný čas, takže po půl hodině vylézám z vody ven a šlapu zase dál.

Netrvá to dlouho a vidím, že břeh jezera se začíná barvit do oranžova.

Neklamné to znamená, že se blížím k odvodňovacímu kanálu hlubinné štoly Josef. Místo se silně kyselou důlní vodou (pH 3–4) mě svým zabarvením i oděrem ve vzduchu velmi připomíná nedalekou přírodní rezervaci SOOS u Františkových Lázní, kde jako by se příroda o pár milionů let zapomněla. Opět tedy zastavuji, chvíli se courám v okolí malého „vodopádu“, a připadám si jako aktér



Železitá voda z hlubinného dolu Josef ↗

← Zkamenělé pařezy

slavného snímku Karla Zemana Cesta do pravěku.

### Vyčkávání není na místě

Čas ale kvapí a mě ještě čeká několik kilometrů na nádraží. Uháním tedy podél vody až k místu, kde ještě donedávna probíhala kvůli stabilizaci svahů těžba zbytkových zásob uhlí. Doplnková tabulka pod značkou zákaz vjezdu mluví i o zákazu vstupu, ale něco mně říká, že tak horké to tady zase nebude. Má domněnka se po několika minutách potvrzuje, když míjím

u břehu stojící sličnou nudistku a o kus dál další skupinky návštěvníků jezera. Cesta přes obec Svatavu se mně podle map jeví jako zbytečně složitá, a tak když už jsem v tom porušování, stříhnu to přes skladiště vytěženého dřeva a po chvíli se napojuji zpět na modře značenou trasu, která mě už neomylně dovede až na nádraží. Odevzdání kola na pokladně je ještě rychlejší než jeho vyzvednutí, a mně tak zbývá 20 minut do příjezdu InterJetu.

Jestli máte rádi neokoukaná místa, kde na každém kroku nenarážíte na da-

vy turistů a jste ochotni slevit v kvalitě cestovatelského zázemí, u jezera Medard se budete cítit jako v ráji. Časem je zde v plánu výstavba obytné čtvrti a rekreačních objektů, které pokud opravdu dojdou realizace, budou díky svému až futuristickému pojetí jistě vyhledávaným cílem. Bude to však už jiný Medard, než jak jezero funguje dnes, dost možná se stane druhou, overturismem postiženou Dolní Moravou. Nejen kvůli těm zmiňovaným pařezům bych tak cestu sem moc neodkládal. ○

## Napsali o nás...

### Prototyp či Velký hektor. ČD rozšířily seznam vozidel k prodeji

Velké nákupy nových či zánovních vozidel společně se ztrátou některých výkonů umožnily ČD rozšířit nabídku nepotřebných kolejových vozidel k prodeji. Kromě již tradiční nabídky motorových vozů řady 810 či osobních vozů řady B se do nabídky nově dostaly i rychlíkové lokomotivy řady 150.2 nebo motorový vůz 854. Ukazuje to nový seznam majetku k prodeji. V absolutních číslech je největší redukce u vozů řady 810, kterých má dopravce v inventárním stavu 183. Provozní potřeba včetně zálohy je 104 vozidel a bude dále klesat. „Pro rok 2024 předběžně očekáváme provozní potřebu o zhruba dalších 40 vozidel méně,” řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Vyřazení lokomotiv řady 150.2 souvisí s postupným zařazováním lokomotiv Siemens Vectron. Další vozy se uvolní díky dodávkám jednotek RegioPanter, RegioFox a ComfortJet. **Zdopravy.cz 6. 8. 2023**



### Chystaná expozice v Liberci připomene lanovku na Ještěd

Připravovaná nová expozice v Technickém muzeu Liberec připomene devadesátiletou historii kabinové lanovky na Ještěd, jejíž provoz ukončila v říjnu 2021 tragická nehoda. Součástí expozice bude i kabinka a číslem jedna, která dnes ráno na valníku dorazila do areálu muzea z horní stanice lanovky. Do pavilonu C, který se věnuje liberecké veřejné dopravě, musel kabinu o váze půldruhé tuny přenést jeřáb. „Celá expozice by měla být hotová do šesti týdnů,” řekl ředitel technického muzea Jiří Němeček. Dvoukabinovou visutou lanovku na Ještěd vybudovala v letech 1932 až 1933 na náklady ČSD chrudimská firma František Wiesner. Na konci června to bylo 90 let, kdy svezla první cestující. Ročně přepravila kolem čtvrt milionu lidí. Lanovka je už dva roky mimo provoz, expozice, která ji teď má připomenout, je společným projektem Severočeského muzea v Liberci a technického muzea. Severočeské muzeum za 130 000 korun koupilo od Českých drah kabinu z roku 1973, která sloužila jako náhradní. Spolu s ní dnes do pavilonu v technickém muzeu přesunuli i původní kabinu z roku 1933, kterou severočeské muzeum získalo už před deseti lety, veřejnosti ji ale představit poprvé. **ČTK 22. 8. 2023**

### O cestování vlakem za cyklistikou je letos větší zájem, tvrdí dopravci

O cestování vlakem s jízdním kolem je letos větší zájem. ČD pozorují nárůst zájmu o několik procent, o více než 10 % vzrostl zájem o síťovou jízdenku pro jízdní kola. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského je tradičně největší zájem o cestování s kolem v okolí velkých aglomerací, jako jsou Praha, Brno či Ostrava, a podél atraktivních cyklostezek. „Konkrétně jsou populární trasy z Prahy do Kralup nad Vltavou nebo do Berouna. Dále podél řek Labe, Ohře či Moravy. A na horských železnicích, kde je možné s kolem vyrazit do hřebenových partií,” řekl. Jako příklad uvedl tratě z Tanvaldu do Kořenova a Harrachova, tratě v Krušných horách nebo na Šumavě. V případě dálkových vlaků je zájem zejména o přepravu kol do míst, kde lidé tráví dovolenou. ČD za prvních sedm měsíců přepravily několik set tisíc cestujících s jízdním kolem. **ČTK 6. 8. 2023**

### V technických a provozních pozicích se projevuje nedostatek zaměstnanců

Blanka Havelková je součástí představenstva ČD přes rok a půl, na starosti má zaměstnance. Firmě se daří postupně zlepšovat hospodaření, Havelková ale popisuje, že ČD výrazně chybí lidé a jak to dopadá na chod podniku i na cestující. Nedostatek zaměstnanců je téměř na všech technických pozicích. I proto se podnik snaží lákat do svých řad ženy. Jejich počet ve firmě roste, což platí jak u strojvedcovské pozice, tak na generálním ředitelství. Jak moc ČD sužuje nedostatek lidí? „Výrazně, stejně jako celý sektor. Problém máme hlavně v provozních a technických pozicích, trápí nás podstav posunovačů, mechaniků a strojvedoucích. Těch je sice tři a půl tisíce, ale potřebujeme další. Navíc jejich průměrný věk je 52 let. Čím dál více strojvedců bude odcházet do důchodu. Veškeré výkony nyní pokrýváme, byť za cenu přesčasů.” **HN 16. 8. 2023**

### První CityElefant dostal antigraffiti polep v barvách PID

České dráhy vybavily první elektrickou jednotku CityElefant antigraffiti polepem, díky kterému se z vlaku snadněji odstraňují nasprejované výtvořky vandálů. Polep je v designu Pražské integrované dopravy. „Brzy přibudou další,” oznámily ČD, které v červnu vyhlásily intenzivnější boj proti sprejství. Ten zahrnuje například častější čištění nebo lepší ostrahu vlaků. Například nasadily hlídky se psy, na odstavném nádraží Praha-Jih chystají instalaci kamerového systému a lepší oplocení areálu. Vnější a vnitřní kamerový systém mají dostat i vlaky. Součástí kampaně jsou i antigraffiti laky a polepy. Ochranného laku, jehož účelem je snadnější odstranění malůvek a větší ochrana barev, se dočkalo několik jednotek už v červenci. Polep s podobnou funkcí testují ČD na první jednotce. Celkem v Praze a okolí jezdí 70 jednotek CityElefant. **Zdopravy.cz 26. 8. 2023**

## Železničář

**Vydavatel:** České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Petr Horálek  
**Grafická úprava:** Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábr. 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., Tiskárna Olomouc, tiskarna@cd.cz  
Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002





### Turecko

7/11/12denní pobyty

Odlety z Prahy

Volné termíny 21. 9.–12. 10. 2023

All inclusive

Cena od 10 000 Kč

### Kréta / Stalida

11/12denní pobyty v oblíbeném hotelu NIKO ELEN

Odlety z Prahy

Snídaně (možnost dokoupení polopenze)

Cena od 10 000 Kč



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

// DEN 2023  
// ŽELEZNICE

**Bohumín**  
sobota 23. září  
od 9 hod.



**Navštivte svět historie,  
změny i zábavy  
a unikátní noční show**

**Vlakem se slevou.**

Využijte zvýhodněnou jízdenku Vlak+ a získejte slevu 50 % na zpáteční cestu.

Hlavní partner: **Cargo**

Oficiální partner: **SIEMENS**

Partneři: **SPRÁVA ŽELEZNIC**



**ŠKODA** | Škoda Group



Bavte se s námi.  
[www.denzeleznice.cz](http://www.denzeleznice.cz)

**ČD České dráhy 30**  
Národní dopravce **LEŤ PRO VÁS**

## TIP NA VÝLET



15. až 17. září 2023

### Nenechte si ujít festival parních lokomotiv v Benešově

Kde se vám poštěstí vidět pohromadě parní lokomotivy z Česka, Německa a Rakouska nebo salonní vozy Františka Ferdinanda d'Este a T. G. Masaryka? Nepochybně Festival parních lokomotiv, jehož čtvrtý ročník se koná v Benešově u Prahy od 15. do 17. září. Součástí programu jsou i jízdy zvláštních historických vlaků nebo výstava modelových kolejišť. Hlavní akcí prvního dne v pátek 15. 9. je jízda protokolárního vlaku z Prahy do Benešova u Prahy. Vlak odjíždí z pražských Vršovic ve 13:09. Do Čerčan povedou historickou soupravu, jejíž součástí budou i salonní vozy Františka Ferdinanda d'Este a T. G. M., dvě parní lokomotivy z období rakousko-uherské monarchie – česká 354.7152 a rakouská 310.23. Z Čerčan do Benešova u Prahy potáhne nostalgickou soupravu parní lokomotiva Českých drah 434.2186 z roku 1917. Cestující z protokolárního vlaku mají také zdarma vstup na páteční koncert country skupiny Bessoni v areálu depa. Festival oficiálně začne v sobotu. Kromě výstavy jedinečných železničních exponátů se po oba víkendové dny můžete těšit i na jízdy zvláštních nostalgických vlaků v okolí Benešova a do Prahy. Atrakcí bude i otáčení lokomotiv na točné depa.

**Nejbližší železniční stanice:** Benešov u Prahy



7. až 8. října 2023

### ČD Muzeum Lužná hostí setkání Bardotek

Už je tomu více než dvacet let, co bylo ve výtopně v Lužné u Rakovníka otevřeno železniční muzeum ČD, největší svého druhu v Česku. Na víkend 7. až 8. října je v muzeu naplánováno setkání motorových lokomotiv Bardotek 749 a 751. Připraveny budou komentované přehlídky na točné, noční fotografování a sraz modelových Bardotek. Na kolejích by se měly objevit stroje T 478.1001, T 478.1002, T 478.1004, T 478.1008, T 478.1010, T 478.1148, 749.250 a hosté. Vlaky s vozy Bt a Bai pojedou po trase Praha Dejvice – Lužná a Chomutova – Lužná a zpět.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Lužná u Rakovníka



23. září 2023

### Pojed'te oslavit vinobraní na hrad Helfštýn

Vino/hrad. Takový je název akce, která se koná k oslavě vinobraní na Helfštýně. Na své si přijdou milovníci vína, tradic, historie a folkloru. Těšit se můžete na ochutnávky, soutěže, cimbálovou muziku, historický průvod nebo třeba ohňovou show. Program začne ve 14 hodin a hlavním bodem je komentovaná ochutnávka v podání vinaře Petra Gottwalda. Příjemnou atmosféru navodí vystoupení skupin historického šermu a folklorního souboru. Součástí bude historický průvod s tradičními prvky vinobraní, jako je trestání zloděje nebo svěcení vína.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Lipník nad Bečvou



30. září 2023

### Vydejte se Párou Prahou do Roztok u Prahy

Projeďte se parním vlakem vedeným lokomotivou Šlechtičnou (475.111) a užijte si netradiční výhledy na Prahu z oken jedoucího vlaku. Nostalgickým vlakem se můžete svést v sobotu 30. září. Výchozí a konečnou stanicí je nádraží Praha-Vršovice, které nedávno prošlo celkovou rekonstrukcí. Na polookružní trase projedete několika tunely. Vlak pojedje přes Malešice, Libeň, Holešovice a malebným údolím řeky Vltavy dojedete až do Roztok u Prahy. Zpět do Vršovic se bude vracet po Novém spojení a přes Prahu hl. n. Souprava vyjíždí v 10:16 a ve 14:52 hodin.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha-Vršovice, Roztoky u Prahy

