

Železničář

6. ŘÍJNA 2022 | ROČNÍK 29 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



10

- 4–6 **Kaleidoskop**
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S předsedou představenstva ČD Michalem Krapincem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální děni nejen na ČD
- 15–18 **Téma**
Které tratě v Česku mají šanci na své znovuzrození? A kterým zvoní umíráček?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Topný systém se na Zkušebním okruhu řídí prostřednictvím systému MaRka.
- 22–23 **Provoz a technika**
Chemická laboratoř v Mostě bedlivě střeží kvalitu provozních kapalin.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Vlakvedoucí David Schindler vaří ve volném čase zlatavý mok pro pivovar.
- 26 **Zahraničí**
Zástupci DB a výrobce Talgo představili v Berlíně první vůz nového vlaku ICE L.
- 28–29 **Recenze**
Které zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihupectví?
- 30–32 **Historie**
Pražská spojovací dráha nedávno oslavila 150. výročí zahájení provozu. Zavzpomínali jsme na tuto čtyřkilometrovou dráhu.
- 33–37 **Cestopis**
Vyrážili jsme do rakouského Lince, Salcburku a bavorského Berchtesgadenu. Města nabízí mnoho zajímavých cílů.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor koláže: Michal Málek

Oficiální premiéru si lokomotiva Vectron MS s maximální rychlostí 230 km/h odbyla na berlínském InnoTransu. Jejím prvním provozovatelem se stanou České dráhy.



Foto: archiv redakce a NTM, Wikipedia

Josef Sousedík

U více než padesáti patentů z oblasti elektrotechniky a strojírenství, z nichž některé se staly i patenty světovými, je uvedeno jméno Josef Sousedík. Patřily mezi ně letadlo s kolmým startem, elektrické kormidlo pro motorové lodě, pohony kolejových a silničních vozidel nebo elektrické stroje určené pro průmysl.

Tento vynálezce se narodil v chudé rodině jako jeden ze sedmi sourozenců. Otec byl stolařem, matka v domácnosti. Po dokončení měšťanské školy se vyučil strojním zámečníkem a elektromontérem. V roce 1912 nastoupil do firmy Bartelmus-Donát v Brně, kde působil až do začátku 1. sv. války a vypracoval se do pozice vedoucího. V srpnu 1914 narukoval do rakouské armády, pak se přihlásil jako dobrovolník do osvobozovacích bojů na Slovensku.

* Narození	18. prosince 1894
† Úmrtí	15. prosince 1944
🌐 Národnost	česká
🕒 Povolání	vynálezce, podnikatel, odbojář


Jiří Jeřeta

člen Představenstva ČD
a náměstek generálního ředitele
ČD odpovědný za osobní dopravu

Vážení čtenáři,

po čtyřleté pauze způsobené pandemií Covid-19 zamířil železniční svět v Berlíně na největší světové akci svého druhu, na veletrhu INNOTRANS. Od 20. do 23. září se v německé metropoli sešli všichni, kdo mají nějaký vztah ke kolejové dopravě – výrobci vlaků a tramvají, zabezpečovacích systémů, prvků infrastruktury, dopravci, stavební společnosti. Bylo to na 2 834 vystavovatelů z 56 zemí světa, kteří se prezentovali před zhruba 140 000 návštěvníky. A České dráhy u toho nechýběli.

Michalu Krapincovi připadla společně s eurokomisařkou Válean, německým spolkovým ministrem Wissingem a šéfem DB Lutzem čestná role zúčastnit se zahajovacího ceremoniálu a úvodní diskuze na téma budoucnost železniční dopravy, její digitalizace, rozvoj vysokorychlostní dopravy nebo snižování energetické náročnosti a šetrnosti k životnímu prostředí.

Také prezentované exponáty měly vztah k Českým drahám. Společnost Siemens Mobility společně s námi představila další z provedení Vectronů, tentokrát pro vysoké rychlosti. Velké číslice na boku daly jasně najevo, že se jedná o lokomotivu vyrobenou pro rychlost 230 km/h. Jde o první z celkem 50 nových lokomotiv Vectron s maximální rychlostí 230 km/h, které jsme na základě mezinárodní soutěže objednali u Siemensu.

Tyto stroje už za pár let vyrazí v čele jednotek ComfotJet na naše tratě a pak také do zahraničí. Cílovými stanicemi bude Hamburk, Graz nebo Budapešť a určitě se k nim přidají i další destinace. Už nyní jsou hotové některé úseky, kde dosáhnou svou maximální rychlost, třeba mezi Berlínem a Hamburkem. Staví se a projektují i další tratě u nás a v cizině, na kterých své maximum využijí.

Pauza způsobená covidem ukázala, jak moc se za uplynulé čtyři roky posunul vývoj vozidel s hybridním a alternativním pohonem. Počet exponátů s trakční baterií nebo poháněných vodíkem se zněkolikanásobil a všichni renomovaní výrobci předvedli své produkty. Tento vývoj sledujeme, protože je u nás velký podíl neelektrifikovaných tratí. Při snižování energetické náročnosti a uhlíkové stopy se tak bez moderních řešení neobejdeme. Proto jsme se zapojili do prezentace a otestování vodíkového vlaku iLint v první polovině letošního roku a získali jsme nyní již i souhlas dozorcí rady i řídicího výboru se zahájením nákupu prvních bateriových vlaků. Jejich první nasazení očekáváme v Moravskoslezském kraji.

Prostřednictvím naší dceřiné společnosti VUZ jsme byli i jedním z vystavovatelů s velmi pozitivním hodnocením nejen samotné expozice, jejíž součástí byl funkční model zkušební okruhu Velim, ale také odborného programu. Ten se uskutečnil přímo v expozici pod vedením našich špičkových železničních specialistů.



V roce 1920 si ve Vsetíně otevřel vlastní dílnu na výrobu elektromotorů a dalších strojů podle svých patentů. Odmítl nabídku Tomáše Bati na vytvoření společného podniku, a když se později kvůli hospodářské krizi dostal do potíží, získala jeho závod v roce 1934 v konkurzu společnost Ringhoffer-Tatra. Sousedík zde pracoval až do roku 1940 na ředitelském místě. Jeho elektrotechnická továrna sestrojila značnou část komponentů motorového vozu Slovenská strela, včetně unikátního benzino-elektrického systému přenosu energie. Podnik dodal i část elektrické výzbroje – převážně motory – pro pražské trolejbusy Tatra 86. Prototyp tohoto trolejbusu byl jedním ze tří, které trolejbusovou dopravu v Praze zahajovaly.

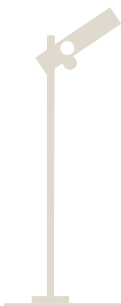
Svůj první patent, automatický spouštěč, Sousedík zaregistroval v roce 1920. Jeho jméno stojí za více než 50 vynálezů, včetně elektromobilu s hybridním pohonem, jenž dosahoval rychlosti 70 km za hodinu.

V letech 1927–1938 byl dvakrát zvolen starostou Vsetína a působil i ve funkci starosty okresu. Významně se zasloužil o rozvoj města. Za 2. sv. války se zapojil do protinacistického odboje, udržoval styky se skupinou Clay Eva. Byl zatčen a během výslechu po potyčce s důstojníkem gestapa zastřelen. Po válce mu prezident Edvard Beneš udělil Válečný kříž in memoriam. Komunisté ale Sousedíkův odkaz ignorovali. V roce 1989 byl rehabilitován a v roce 2016 mu byla udělena medaile Za hrdinství.



RegioPantery se vydaly už také na trať do Tábora

Moderní bezbariérové vlaky RegioPanter se rozjely také na linku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Tábor. Stalo se tak po ukončení výluk Správy železnic na 4. železničním koridoru mezi jihočeskou metropolí, Veselím nad Lužnicí a Táborem 21. září. České dráhy tak nabízejí komfortní cestování moderními vlaky na všech páteřních elektrifikovaných tratích Jihočeského kraje. RegioPantery nyní obsluhují pravidelně regionální linky České Budějovice – Strakonice, České Budějovice – Písek, České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec, České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Tábor a částečně také České Budějovice – Horní Dvořiště / Lipno nad Vltavou. Jihočeský kraj nyní disponuje nejmladšími vlaky v Česku. Desítky nových RegioPanterů byla uvedena do provozu v první polovině letošního roku. ČD tak do jihočeské dopravy investovaly více než jednu miliardu korun. Celkem už v kraji jezdí 14 RegioPanterů. Další změny v železniční dopravě pak přinese prosincová změna jízdního řádu, kdy se podstatně zkrátí cestovní časy mezi Jihočeským krajem a Prahou.



Modernizace trati z Kladna na Ostrovec začne letos

Ještě letos na podzim, patrně v listopadu, by se mělo začít pracovat na modernizaci trati v úseku Kladno až Kladno-Ostrovec. Přibude zde druhá kolej, stavbaři zároveň kompletně obnoví kladenskou stanici včetně výpravní budovy. V rámci úprav kolejiště vzniknou dvě ostrovní a jedno mimoúrovňové vnější nástupiště s délkami od 200 do 230 m. Mimoúrovňový přístup na nástupiště bude řešen podchodem, jeho bezbariérovost zajistí kombinace schodišť, výtahů a eskalátorů. Pro dojíždějící má být určeno i parkoviště P+R pro zhruba 270 automobilů. Opraví se přibližně 5,3 km trati až do Ostrovcu. Jde o část modernizace propojení mezi Kladnem, Prahou a pražským letištěm Václava Havla, která je rozdělena na osm částí. Naplno práce začnou příští rok na jaře a hotovo by mělo být na konci roku 2024. Náklady na obnovu více než pětikilometrové kladenské části a přilehlých budov dosáhnou zhruba 3,7 miliardy korun bez DPH. Kladno je největší středočeské město se 70 tisíci obyvatel a na modernizaci dráhy včetně rozšíření z jedné na dvě koleje čeká 30 let.



České dráhy posílily dopravu na Dny NATO

České dráhy výrazně posílily dopravu na Dny NATO a Dny Vzdušných sil AČR, které se o víkend 17. a 18. září uskutečnily na ostravském letišti v Mošnově. Národní dopravce vypravil do stanice Mošnov, Ostrava Airport speciální expresní spoje z Prahy, Brna a Olomouce a posilové osobní vlaky z Bohumína, Opavy a Ostravy-Svinova. Kromě toho řada dálkových vlaků, včetně těch, které jely ze Žiliny, Varšavy nebo Vídně, mimořádně zastavila ve stanici Studénka. Posílena byla ve dnech konání akce rovněž regionální doprava. ČD vypravily zvláštní osobní vlaky, takže s prokladem pravidelných spojů jely každou půlhodinu až hodinu. Na spojích navíc jezdily dvě jednotky CityElefant a kapacita této zdvojené soupravy díky tomu činila přibližně 600 míst k sezení a celková pak více než 1 200 osob.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Filip Novotný (OCO Východ), SZ

Výpravní budovu v Teplicích čeká kompletní obnova

Správa železnic zahájila rekonstrukci památkově chráněné budovy teplického nádraží. První etapa, která skončí v prosinci příštího roku, zahrnuje kompletní obnovu střech včetně krovů, fasády a nástupiště. Práce má na starosti společnost Chládek & Tintěra a cena činí 236,1 milionu korun. Součástí má výpravní budova v lázeňském městě pod Krušnými horami pochází z roku 1858. Rozsáhlý objekt byl postaven v novorománském stylu, ve své době byl také sídlem soukromé Ústecko-teplické dráhy. V první etapě se obnoví střechy včetně krovů a celá fasáda. Vymění se také všechna okna a dveře. Součástí prací bude i rekonstrukce 1. nástupiště, které bude řešeno bezbariérově se zvednutím nástupní hrany. Renovační projde také historické zastřešení nástupiště. Nový vzhled budovy byl navržen po důkladném restaurátorském průzkumu a zohledňuje její památkovou ochranu. Objekt se očistí od nekvalitních dobových úprav a navrátí se mu původní historické prvky. Obnovit by se měla i historická barevnost fasády kombinované s detaily v cihlové barvě, oplechování a kovové prvky budou tmavě šedé.



Vlaky jezdí po přeložce mezi Soběslaví a Doubím

Na novou přeložku trati mezi Soběslaví a Doubím u Tábora vyrazily v neděli 11. září první vlaky. Skončila tak modernizace předposledního úseku železničního koridoru z Prahy do Českých Budějovic. Plnohodnotný dvoukolejný provoz se spustí v polovině prosince. Úprava bezmála devět kilometrů dlouhého úseku nové tratě České Budějovice – Praha trvala tři roky a stála 4,8 miliardy korun. Jde o další část modernizace železnice mezi oběma městy, kde by se od prosince cesta mezi těmito městy měla zkrátit ze současných 122 na 100 minut. Cílem projektu bylo nahrazení kapacitně a stavebně nevyhovující jednokolejné trati novou dvoukolejnou přeložkou, vedenou částečně v souběhu s dálnicí D3. Díky tomu se výrazně zvýší bezpečnost dopravy, její plynulost i kapacita dráhy. Mezi nejvýznamnější objekty stavby patří Zvěrotický tunel dlouhý 370 metrů, estakáda přes údolí Černovického potoka s délkou 832 metrů, estakáda přes Kamenný rybník s délkou 263 metrů a přeložka silnice II/135. V rámci stavby byla zřízena nová zastávka Myslkovice. Naopak vlaky opustily stanici Roudná.



ČD zajistily náhradní přepravu

Pravidelné spoje Českých drah zajišťují až do 14. října náhradní přepravu cestujících, kteří využívají autobusové spoje v úseku mezi Kaplicí a Horním Dvořištěm na Českokrumlovsku. Právě jich se dotkla uzávěra silnice mezi Rybníkem a křižovatkou u Rožmberka, kde jezdí autobusy z Kaplice do Horního Dvořiště. Lidé mohou v případě této náhradní vlakové dopravy využívat jízdenky autobusového dopravce i ve vybraných vlacích ČD mezi stanicemi Rybník a Horní Dvořiště. Od stanice v Horním Dvořišti, která se nachází v místní části Český Heršlák, do nedaleké obce Horní Dvořiště je zajištěn navazující mikrobus. Případy, kdy vlaky zaskakují za zrušené autobusy či MHD, nejsou ojedinělé. V Praze vlaky pomáhaly při povodních v roce 2002 a 2013 nebo při opravě tramvajové tratě mezi Andělem a Řepy v létě 2010.



Jednotka Moravia vyjela do zkušebního provozu

Premiérově i s cestujícími vyjela na začátku září první nová elektrická jednotka Jihomoravského kraje pojmenovaná Moravia. V rámci zkušebního provozu byla nasazena na osobní vlaky mezi Brnem a Tišnovem. Vlaky Moravia koupil Jihomoravský kraj od společnosti Škoda Group pro provoz v rámci IDS JMK. Jedná se celkem o 31 čtyřvozových jednotek se 333 místy k sezení a šest dvouvozových s kapacitou 146 míst k sezení. Vycházejí z koncepce jednotek RegioPanter, jsou však pouze jednosystémové. Nechybí v nich moderní evropský vlakový zabezpečovač ETCS. Maximální rychlost vlaků je až 160 km/hod. Celkové náklady na jejich pořízení přesáhly 6,6 miliardy korun, zhruba 85 procent částky pokrývá dotace z Evropské unie. České dráhy s nimi budou zajišťovat dopravu na páteřních elektrifikovaných linkách Jihomoravského kraje nejméně do roku 2025. Pro další období chystá kraj výběrové řízení na dopravce.



OCÚ Západ přivítalo studenty na exkurzi

Oblastní centrum údržby (OCÚ) Západ uspořádalo v závěru září pro studenty zajímavou exkurzi do svého zázemí. Krátce před uskutečněním Národního dne železnice 2022 otevřelo brány svého podniku v Plzni, aby mladým zájemcům ukázalo jindy veřejnosti zcela nepřístupné prostory. Ti díky tomu mohli nahlédnout pod pokličku příprav této náročné akce pro tisíce návštěvníků. Nechyběla prohlídka historických i moderních lokomotiv, ukázka provozu Oblastního centra údržby Českých drah, prohlídka opravárenské haly, prezentace hasičské techniky HZS Správy železnic a studenti vyslechli rovněž přednášky o prevenci bezpečnosti na železnici. Poté následovala otevřená diskuze s náborovými pracovníky společnosti. České dráhy, jejich dceřiné firmy ČD Cargo a Správa železnic.



ČD uspořádají v budově generálního ředitelství setkání s dodavateli

Vedení společnosti České dráhy uspořádá v úterý 25. října druhý ročník setkání s dodavateli. Uskuteční se formou celodenní konference v zasedacím sále budovy ministerstva dopravy Praze. Úvodní slovo by měl mít předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. Organizátoři pozvali celkem 79 firem z řad výrobců, opravců kolejových vozidel a také vybrané opravce a dodavatele náhradních dílů. Hlavním cílem akce je formálně i neformálně prodiskutovat aktuální situaci v oblasti spolupráce při výrobě a opravách vozidel nebo dodávkách náhradních dílů. Řešit se kromě oprav vozů budou rovněž potřeby Českých drah v oblasti oprav kolejových vozidel – například náhradní díly či kapacity, plnění dodavatelských smluv, strategie investic (jaká vozidla hodlá dopravce pořízovat) a co ČD plánují a co očekávají od dodavatelů.



Právnička Českých drah získala prestižní ocenění

Unie podnikových právníků vybírala už poje- denácté nejlepší firemní experty z právní- ké profese. V kategorii Hospodářská sou- těž a veřejné zakázky získala toto oce- nění Jitka Frischholzová, ředitelka právního odboru Českých drah. Porota měla k dispozici desítky nominací v šes- ti kategoriích. Oceněno nakonec bylo celkem šest laureátů. Ti porotu přesvědčili jak svou všestranností a zájmem o právo, tak kvalitou právního řešení projektů a vyso- kou specializací v tradičních i nových oborech práva. Ceny Podnikový právník 2022 byly uděle- ny 20. září v prostorech Občanské plovárny v Pra- ze. „Věřím, že ocenění znamená pro všechny vybra- ně právníky motivaci do další práce, že je pože- na k dalším nadstandardním výkonům. Protože podnikový právník na sobě musí neustále pracovat, mít přehled o všech změnách v právu a musí se neustále udržovat v kurzu,“ řekla k významu ocenění viceprezidentka Unie Jitka Hlaváčková.



ČD podnákladové ceny na Ostravu nenabízely

Evropská komise (EK) vydala prohlášení, v němž informovala o uza- vření antimonopolního šetření údajných podnákladových cen na lince Praha – Ostrava. EK tak na základě všech důkazů, které národní dopravce předložil, neshledala na straně ČD závad- né jednání. Případ označovaný EK jako Falcon byl v šetření cca 12 let a týkal se údajného zneužití dominantního po- stavení ze strany Českých drah na lince Praha – Ostrava. „Skvělá zpráva pro České dráhy. Od Evropské komise jsme obdrželi rozhodnutí v kauze údajně podnákladových cen na lince Praha – Ostrava. Tvrzené protisoutěžní jednání, ke kterému mělo dojít ze strany ČD, nebylo shledáno opodstatněným. Velké zadostiučinění po letech vleklé kauzy,“ komentoval uzavření kauzy předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. ČD od za- čátku trvaly na tom, že z jejich strany nedošlo k žádnému protiprávnímu jednání. Evropské komisi o tom předložily řadu důkazů. Komise dospěla k závěru, že důkazy nepotvrdily její původní obavy, a proto se rozhodla šetření uzavřít.





Zlepšit obsazenost vlaků mohou investice do vozidel

Cena energií je největším rizikem pro hospodaření Českých drah. Právě nevídaný růst cen vstupů se negativně podepsal na ekonomických výsledcích společnosti. Nejen o tom, jak tento problém řešit, ale i o možnosti zdražení jízdného či obhajobě výkonů jsme hovořili s předsedou představenstva a generálním ředitelem ČD Michalem Krapincem.

Redakce | Foto: Michal Málek, Jan Chaloupka

Na výsledku hospodaření v prvním pololetí se negativně podepsal enormní růst cen vstupů. Při nástupu do funkce jste řekl, že zpracujete nový výhled, jenž by zohlednil právě zvýšení cen energií a strategii. Jak to s těmito dokumenty vypadá?

Řekli jsme, že připravíme reálné očekávání, jak rok 2022 dopadne, a zároveň že připravíme nový střednědobý výhled hospodaření. Ten se sestavuje standardně na pět let dopředu a ukazuje jednak, jak by firma dopadla, pokud bychom nereali- zovali další opatření, a zadruhé jaké cíle má současný management a jakými prostředky jich dosáhne. Dokument je ho-

tový, představili jsme ho ministerstvu dopravy a dozorčí radě. Pracujeme zároveň na podnikatelském plánu pro příští rok, schvalovat se bude koncem roku.

Jeho podobu zásadně ovlivní právě ceny vstupů, primárně energií. Jakým způsobem lze tohle ošetřit?

Změnou systému úhrad. Českými drahami elektrická energie fakticky jen protéká. My ji přes Správu železnic koupíme od státu a následně mu ji zase prodáme prostřednictvím smluv s ministerstvem dopravy a kraji. Tito objednatelé nám za ni ale neplatí současnou cenu. Inflace se nám podle stávající metodiky propi- suje do cen až s dvouletým zpožděním. To

znamená, že aktuálně od státu nakupu- jeme extrémně drahou elektřinu a levně mu ji prodáváme. To nedává smysl. Mým cílem proto je, aby ČD nenesly riziko pří- padného dalšího navyšování cen a aby kraj nebo ministerstvo zaplatily za ode- branou elektřinu v té samé ceně, za ja- kou my ji kupujeme od Správy železnic.

Jednali jste již o nové podobě smluv se zástupci krajů či ministerstvem dopravy? Jak se na přenesení rizi- ka v podobě cen energií tváří?

Tuto diskuzi jsme zahájili už ve chví- li, kdy jsme pochopili, že cena energií je největším rizikem pro hospodaření Čes- kých drah. Neplánovaný nárůst cen trakč-

ní energie, tedy trakčního paliva a trakční elektrické energie, bude na základě projednání s objednateli a aktuálních dohod zpravidla vyřešen tak, že se provede vyúčtování podle skutečnosti, podobně jako je řešena například dopravní cesta, kterou nám již dnes objednatelé hradí jakožto oprávněný náklad 1:1. Budoucí období by pak mělo být vyřešeno tak, a shoda s některými objednateli již na tom je, že plán pro rok 2023 bude kalkulován s rychlejší indexací trakční energie, než bylo dosud plánováno. Tedy ne podle inflace staré zhruba 24 měsíců zpět, ale optimálně zpětně jen 3 až 12 měsíců. To pomůže již v samotné výši záloh počítat předem s vyššími náklady na trakční energii, než byl dosavadní plán.

Takže naděje na shodu tu je?

Ano. Přestože objednatelé také nemohli tušit, co se s cenami stane, naši situaci chápou a hledají s námi řešení.

V souvislosti s prosincovou změnou jízdního řádu se opět zvýší ceny jízdného. V předchozích letech to bylo vždy do výše inflace, tedy o pár procent. Ta však letos činí bezmála 20 procent. Jak velké zdražení mohou cestující očekávat?

Nechtěli jsme zdražovat v průběhu roku, ale na konci roku zdražit musíme. Aktuálně pracujeme s různými scénáři zdražení. Musíme je ale vybalancovat tak, abychom lidi nevyhnali zpátky do aut. Nyní můžu prozradit, že zdražení pro příští rok bude mezi deseti a dvaceti procenty.

Znamená to, že také letos bude nárůst cen inflaci odrážet?

Může to být kolem 15 procent. Z našeho průzkumu trhu ohledně citlivosti zákazníků na cenu nám vychází, že toto navýšení je reálnější než těch maximálních dvacet procent.

Jaké další faktory kromě cen energií nebo nafty budou hospodaření drah v příštích letech zásadně ovlivňovat?

Jde zejména o to, kolik nás bude stát obhospodařování našeho dluhu. Pokud jsme si dříve byli schopni půjčovat za dvě a půl procenta a teď to bude třeba za pět procent, tak to znamená stoprocentní nárůst nákladů na obsluhu dluhu. My přitom externí zdroje na modernizaci vozidlového parku potřebujeme.

Jaké konkrétní zdroje to budou?

Máme zajištěné prostředky z Eurofimy a zároveň jsme v polovině září zahájili proces upisování našich ESG bondů. Teď průběžně analyzujeme spolu s manažery emise situaci na trzích a čekáme na nejhodnější okamžik k jejímu dokončení. Jde nám o to, aby externí zdroje byly co nejlépejší. Zároveň aktivně komunikujeme s bankami a nevylučují ani využití jiného zdroje místo zmíněného bondu, bude-li to pro ČD za výhodnějších podmínek.

Jaké je aktuální zadlužení Českých drah?

Pokud se bavíme o zadlužení akciové společnosti České dráhy, tak je to 45 miliard korun. Absolutní výše zadlužení ale není tak důležitá. Podstatný je poměr dluhu k EBITDA, tedy k zisku před započtením daní a odpisů. Pokud budou České dráhy expanzivní politikou růst, může růst i zadlužení.

Když mluvíte o expanzivní politice, pokusíte se vrátit na tratě, odkud vás před pár lety vytlačila konkurence?

Trh se bude i nadále liberalizovat, to znamená, že České dráhy budou spíše mírně ztrácet než získávat podíl na domácím trhu. Nechceme ale trh samovolně ztrácet, chystáme se některé pro nás ztrátové linky spíše řízeně opouštět tak, abychom si ty zbylé mohli dovolit bez problémů obslužit. Šanci pro růst pak vidím ve zvyšování obsazenosti na tratích, které už obsluhujeme. Nabídnout zákazníkům něco extra a zvýšit tím průměrnou obsazenost, která dnes není příliš vysoká. Další šanci pro nás vidím v mezinárodních spojeních přes Evropu.

Jak hodláte lidi přesvědčit, aby vlakem více cestovali? Už nyní počítají, zda se jim více vyplatí jízda autem, nebo po železnici...

Obsazenost se samozřejmě zvyšuje. Zatím stále nejsme na předcovidových číslech, která ani tak nebyla rozhodně důvodem k oslavě. Tehdy byla něco přes 31 procent, nyní máme ve vlacích v průměru obsazenost 28 procent. Zlepšit to mohou investice do vozidel. Tam, kde se podaří nasadit novou soupravu, tam přitáhneme nejen mediální zájem, ale i zájem zákazníků. Dobře to lze pozorovat například na lince Praha – Plzeň – Cheb, kam jsme nasadili nové Interjety.

České dráhy mají vlastního autobusového dopravce – ČD Bus. Je reálné, že byste sami objednatelům na tratích začali aktivně nabízet autobus místo vlaku?

ČD Bus jsme pořizovali primárně proto, aby jezdil tam, kde jsou ve vlakové dopravě výluky, jako náhradní autobusová doprava. Nicméně si umím představit, že bychom to časem takto dělat mohli. Pro České dráhy není konkurentem autobus, ale osobní automobil. My chceme dostat lidi primárně z aut do hromadné dopravy.

Po několika ztrátách krajských i dálkových linek v předchozích letech se ČD podařilo v posledních soutěžích uspět. Změnily se tedy České dráhy natolik, že jsou plně konkurenceschopné?

Když bude férová soutěž, tak jsme po všech optimalizacích a reorganizacích schopni nabídnout naprosto transparentní konkurenceschopnou cenu. Krajmům a dalším objednatelům dodáváme detailní rozpad toho, co bude provoz stát, a objednatel si naše ceny může snadno porovnat. Hlavně jsme rádi, že jsme zvíťazili s nabídkou, která generuje přiměřenou míru zisku.

Připravujete se také na soutěž na trasu z Prahy do Brna přes Havlíčkův Brod?

To je linka, kde ministerstvo požaduje nové vlaky. Vítež tak bude muset významně zainvestovat. Zároveň je to patnáctiletá smlouva za zhruba půl miliardy korun ročně. Zájem pochopitelně máme.

Němečtí partneři DB opakovaně odmítli převzít naše soupravy jedoucí do Berlína a Hamburku. Jak velký je to problém?

Pokud německá vlaková četa usoudí, že nepustí soupravu do Německa, musíme nechat lidi vystoupit, odvézt ji do depa a závadu odstranit. To je pochopitelně obrovský reputační problém. Například se nám ale stalo, že po odstavení vlaku německým personálem byly vozy při kontrole v depu shledány po technické stránce přesně podle předpisů. Ostu-

Obsazenost se samozřejmě zvyšuje. Zatím stále nejsme na předcovidových číslech, která ani tak nebyla rozhodně důvodem k oslavě. Tehdy byla něco přes 31 procent, nyní máme ve vlacích v průměru obsazenost 28 procent. Zlepšit to mohou investice do vozidel.





du jsme už ale měli. Proto jsme podnikli ve spolupráci s německým partnerem taková opatření, aby k tomu v budoucnosti nedocházelo. V Děčíně máme také technika, který na místě posuzuje případné sporné případy a rozhoduje, zda může příslušný vůz pokračovat v cestě nebo ne.

České dráhy nedávno veřejně vyzvaly své dodavatele nových vozidel a především firmy, které vozidla modernizují a opravují, k plnění termínů dodávek a oprav. Je situace už opravdu tak neúnosná?

Je. A obrací se to proti nám, protože kvůli nim nejsme schopni dodržet své závazky vůči našim zákazníkům. V současné době se potýkáme s mnoha případy, kdy jsou vozidla v dílnách opravců i několikanásobně déle, než by měla být. Dalším problémem jsou časté závady a nekvalita odvedené práce u modernizovaných vozidel, vozidel po opravách nebo dokonce u nových vozidel. To vede k jejich odstavení, případně je od výrobců opakovaně nemůžeme vůbec převzít. Tyto problémy dopadají na cestující a zaměstnance ČD, kteří musí situaci v provozu řešit.

V létě jste oznámili zvyšování mezd o pět procent a zároveň mimořádnou prémie pro zaměstnance. Nebudou tyto peníze v rozpočtu společnosti chybět?

Prémii zaměstnanci již dostali, ke zvýšení platů o 5,2% pak dojde od 1. ledna 2023. Nemyslím si, že bychom byli přespříliš štědrí, zejména když vidíme, kolik procent bude reálně tvořit inflace. Předpokládám, že obecně se bude lidem přidávat i víc. My jsme dali, co jsme mohli dát a co ekonomicky uneseme.

Minulý měsíc proběhly na Moravě další Týmové hry SRDCEM. Uskuteční se i příští rok?

Já byl bohužel nemocný, proto jsem vše sledoval jen prostřednictvím zpráv a krátkých videí. Ale zpětná vazba od zaměstnanců je jednoznačná. Hry si užili a všem se to líbilo. Jsem tedy pro, aby taková akce byla i příští rok. Je to možnost se vzájemně poznat a navázat nová přátelství. ○

Michal Krapinec

Vystudovaný právník Michal Krapinec zahájil svou profesní dráhu v advokacii. Od roku 2012 pracuje pro Skupinu ČD. Ve společnosti ČD Cargo vykonával funkci tajemníka vedení firmy a poté převzal útvary pro řízení a správu majetkových účastí, kde měl na starost zahraniční expanze. Později působil jako člen představenstva společnosti ČD Logistics, člen Dozorčí rady ČD – Informační systémy, v mateřské společnosti řídil odbor strategie a správy majetkových účastí a odbor projektová kancelář. V polovině roku 2020 se stal členem představenstva ČD-Telematika, loni v září pak jeho předsedou. Do čela představenstva ČD byl zvolen letos v březnu. Ve volných chvílích se rád věnuje sportu a cestování.



Národní den železnice 2022: Tradiční přehlídku přivítala Plzeň

Na největší tuzemský železniční svátek letošního roku se v sobotu 24. září sjely do západočeské metropole tisíce návštěvníků. A měly na výběr ze skutečně rozmanitého programu. V oblasti plzeňského depa zhlédli nejzajímavější železniční stroje tuzemské historie i moderní vlaky, z hlavního nádraží odjízděly po celý den parní vlaky do širokého okolí. Celý program pak vyvrcholil velkolepou noční přehlídkou na místní točně.

Vít Čepický | Foto: autor, Michal Málek

Pravidelná slavnostní připomínka první jízdy parního vlaku, kterou 27. září 1825 zatopil George Stephenson pod kotlem moderní doby, nabídla zážitek jak příznivcům speciálních jízd, tak obdivovatelům statických exponátů. První jmenovaná skupina měla na výběr z řady parních vlaků, které z plzeňského hlavního nádraží odjízděly do většiny možných směrů.

Do Dobřan se vydal se soupravou Kremlák 534.0323, Nezvěstice navštívila Všudybylka 354.195. Do Nýřan je-

la Pětasedma neboli Šlechtična 475.111, v Třemošné se představila jak Všudybylka, tak Čtyřkolák 434.2186. Patrně největší zájem cestujících očekávaně budil slovenský Albatros 498.104, který se dopoledne podíval do Stříbra, odpoledne ještě zajel do Stodu.

V depu historie i moderna

Hlavní program oslav se však odehrával v plzeňském depu, kam z hlavního nádraží v pravidelných intervalech pendlovaly jak vlaky RegioPanter, tak pilotní ČD Bus. Kromě rozličných stánků, prohlídky hal údržby nebo hasičské techni-

ky nejen Správy železnic byly k vidění zejména největší hrdinové dne – vlaky.

Z moderní techniky se ve Světě změny prezentovaly kromě na Plzeňsku již domácích RegioPanterů také třeba lokomotiva Siemens Vectron, zaslouženou pozornost budila jednotka Interjet. Svým způsobem byl součástí výstavy ale také jídelní vůz, který návštěvníkům zvládal saturovat jak chuť po prohlídce současných vozidel, tak chuť k jídlu.

Při vši úctě k současné technice ale je třeba uznat, že největší zájem budily historické stroje. Ve světě historie se především kolem točny soustředily největší unikáty československé drážní minulosti. K vidění byly například Kyklop T 499.0002, Stříbrný šíp M 260.001, Slovenská strela M 290.002 nebo Brejlovec T 478.3001. Několikrát za den se za obrovského zájmu publika představily během komentovaných prohlídek na točně.

Veškerý program pak kulminoval ve večerních hodinách během mimořádně populární noční přehlídky na točně, kdy hra světla a znamenitých tvarů lokomotiv dokázaly navodit působivou atmosféru.

Tak zase za rok! 🌟



Další snímky z reportáže

Regionální oslavy hostilo několik měst

Hned na několika místech se během září uskutečnily Regionální dny železnice (RDŽ). Už první zářijový víkend oslavy přivítala Česká Třebová a Trutnov, o týden později následovala Praha, další víkend Jindřichův Hradec a Olomouc. V samotném závěru měsíce pak regionální den hostil také Bohumín.

Petr Slonek, Vít Čepický | Foto: redakce

Po úvodních akcích v České Třebové a Turnově připravily České dráhy ve spolupráci s Pražskou integrovanou dopravou, hlavním městem Prahou a dalšími partnery na sobotu 10. září atraktivní program u příležitosti oslav Regionálního dne železnice. Hlavním dějištěm oslav se stalo depo a nádraží ve Vršovicích. Návštěvníci si mohli prohlédnout běžně nepřístupné prostory v zázemí provozu železniční dopravy a svézt se po tratích, kudy běžně vlaky s cestujícími nejezdí. Nechyběly ani jízdy historickými tramvajemi i autobusy.

K největším atrakcím patřily už tradičně jízdy historickými vlaky. Organizátoři během dne celkem pětkrát vypravili parní vlak v čele s lokomotivou Čtyřkolák 434.2186 nebo s Všudybylkou 354.195. Vyrazily po okružní trase z Vršovic přes Zahradní Město, Libeň a hlavní nádraží zpět do Vršovic. Cestující se rovněž mohli mezi pražským hlavním nádražím, Vršovicemi a Strančicemi projet historickou pantografovou jednotkou řady 451.

Na dvou rozchodech

V sobotu 17. září se centrem oslav RDŽ stal Jindřichův Hradec. Zároveň se zde připomnělo 135. výročí tratě mezi Veselím nad Lužnicí a Jihlavou a 125. výročí železnice Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. Návštěvníci si mohli vychutnat jízdy parních vlaků na tratích s normálním i úzkým rozchodem, zhlédnout výstavu drážních vozidel nebo komentované prohlídky dopravní kanceláře, stavědla a depa Jindřichohradeckých místních drah (JHMD). Na nádražích v Jindřichově Hradci, Veselí nad Lužnicí, Kardašově Řečici a Jarošově nad Nežárkou ČD přichystaly doprovodný program.

Hlavní atrakcí byly pochopitelně i zde jízdy parních vlaků. ČD vypravily historický vlak s Kafemlejnkem z Veselí nad Lužnicí do Jindřichova Hradce, odkud historická souprava zamířila až do Jarošova nad Nežárkou. Parní vlaky vyrazily také po úzkokolejných tratích JHMD.

V Olomouci na točně

Ve stejný den hostila oslavy také hanácká metropole. I zde si zájemci užili jízdy historických vlaků do všech směrů z olomouckého hlavního nádraží, především ale mohli navštívit depozitář ČD Muzea s nově opravenou točnou. Právě na ní se během dne setkaly motorové lokomotivy řady T478.1 zvané Bardotka či Zamračená, jimž byl letošní ročník RDŽ věnován.

Tahákem se staly jízdy parního vlaku s lokomotivou Velký Bejček 423.009, který vyrazil z olomouckého hlavního nádraží postupně do Šternberka, Prostějova a do Hluboček a zpět. Na trať vyjela rovněž historická pantografová souprava řady EM 475.1, která zamířila z olomouckého



Další snímky z reportáže

hlavního nádraží přes Prostějov či Přerov do Nezamyslic a zpět. Přichystána byla i souprava se dvěma motorovými vozy řady M 131.1 Hurvínek. Řada návštěvníků si rovněž prohlédla depozitář ČD Muzea.

Na Den české státnosti, tedy 28. září, uspořádaly ČD oslavy svátku železnice v Bohumíně. Přichází se mohli svézt parními vlaky v čele s Velkým Bejčkem 423.009, které jely mezi Bohumínem a Ostravou a zpět po tzv. Ostravském kolečku, a prohlédnout si výstavu moderních železničních vozidel v bohumínském depu. K vidění byla elektrická jednotka RegioPanter (řada 650), souprava PushPull či motorový vůz řady 811 s přípojným vozem BDtax nebo elektrická lokomotiva Taurus. Nechyběla ani expozice modelové železnice.



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc říjen zní: **Kdy byly otevřeny budovy hlavního nádraží v Českých Budějovicích a jaký vlak na něm jako první zastavil?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. října** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář říjen“. Tentokrát se hraje o knihu *Železnice Českobudějovicka* od počátku až po současnost.

*Správná odpověď z č. 9: Lokomotiva 310.006 byla vyrobena v roce 1879 lokomotivkou ve Wiener Neustadt a pod označením 97.20 KkStB byla zařazena do služby na místní trati Valšov – Rýmařov. Publikaci *Historie státních drah 1918 – 2018* získává Tomáš Jirásek, Karlovy Vary.*



InnoTrans poodhalil budoucnost i Vectron pro ČD na 230 km/h

Velkolepý výstavní areál Messe na západě Berlína po čtyřleté pauze vynucené pandemií covidu-19 opět hostil v druhé polovině září největší světový veletrh zabývající se železnicí – InnoTrans. Na ploše, která zhruba odpovídá centru města Brna, představili výrobci to nejnovější ze své nabídky. A zároveň jasně naznačili, jakým směrem vývoj zamířil. Elektrina jako pohon stále dominuje, nově však vlaky vysílá i na tratě bez trakčního vedení. Trendem jsou vozidla s vodíkovým zdrojem, bateriemi či duálním módem.



Přímé srovnání jednotek Stadler Flirt H2 (v popředí) a Stadler Flirt Akku

Drážní úřad informuje



Drážní úřad uveřejnil nový metodický pokyn k vydávání Jednotného osvědčení o bezpečnosti pro dopravce

O vydání jednotného bezpečnostního osvědčení (anglicky single safety certificate) musí požádat všechny železniční podniky, které hodlají provozovat drážní dopravu na celostátní nebo regionální dráze bez ohledu na to, o jaký druh dopravy se jedná, zda osobní, nebo nákladní.

Jak při žádosti o vydání či obnovení osvědčení postupovat, upravuje nově vydaný národní metodický pokyn Drážního úřadu, který vychází z prováděcího nařízení Evropské komise a souvisejících předpisů a doplňuje je. Žadatelům úřad doporučuje seznámit se také s aplikační příručkou Evropské agentury pro železnice, jejíž plné znění naleznete v češtině na stránkách Drážního úřadu nebo v angličtině na stránkách Agentury EU pro železnice. Cílem nového metodického pokynu je usnadnit dopravcům náročný proces podání žádosti a harmonizaci procesu hodnocení bezpečnosti, kteří žádají o nové vydání, aktualizaci nebo obnovení osvědčení o bezpečnosti.

Nová metodika je vypracovaná podle evropského vzoru a je k dispozici na www.ducr.cz.

Vít Čepický | Foto: autor, ČD

A právě o tato vozidla byl mezi návštěvníky, kterých dorazilo vskutku obdivuhodné množství, největší zájem. Na vodík vsadil například švýcarský Stadler, který prezentoval jednotku Flirt H2 pro americké San Bernardino. Hned vedle představila obdobné řešení firma Siemens s vlakem Mireo Plus H. Přece jen častější alternativou pro jízdu elektrického vlaku mimo trolejové vedení byly baterie. Stadler ukázal jednotku Flirt Akku, hned tři zdroje kombinuje jednotka Hitachi Blues, která kromě jízdy z trakčního vedení a baterií nabízí i dieselový motor.

Několikeré zastoupení měla i vozidla, která řeší zbytečnou jízdu diesellových vozidel pod trakčním vedením tím, že mají oba pohony. Polský Newag přivezl jednotku Impuls 2, hned dvě lokomotivy Vectron Dual Mode přivezl na rozlehlé kolejiště výstavního areálu Siemens. Jedna z nich mimochodem nezamíří daleko, červený nátěr DB Cargo upozorňoval na rámcovou smlouvu, díky které se může německý nákladní dopravce dočkat až čtyř set duálních lokomotiv.

Nejrychlejší Vectrony míří k ČD

České návštěvníky ovšem patrně zajímal nejvíce třetí Vectron na výstavní ploše. Jeho polep nenechal nikoho na pochybách, čím je výjimečný – jde o první Vectron MS s maximální rychlostí 230 km/h. České dráhy budou jejich prvním provozovatelem, v březnu jich objednal rovných padesát a první cestující by měly vézt na sklonku roku 2025.

České dráhy tak s předstihem myslí na postupné zvyšování maximální rychlosti na tuzemské železniční síti, nové Vectrony zvládnou provoz jak na konvenčních tratích, jejichž první úseky jsou koncipované na 200 km/h, tak na plánovaných vysokorychlostních tratích, kde plně prokážou své přednosti. A jelikož se jejich provoz plánuje i do Německa, Rakouska či Maďarska, vyšší maximální rychlost využijí i tam.

Tramvaj Škody i trolejbus Cegelec

Zajímavou premiéru si v rámci veletrhu přichystala plzeňská Škoda. Prototypová modulární tramvaj ForCity Smart 36T upozorňuje na výrazný úspěch českého výrobce na německém trhu. Dopravní spolek Rhein Neckar Verkehr, který provozuje síť tramvajových linek v souměstí Mannheim – Ludwigshafen – Heidelberg, si v Plzni objednal dohromady 80 tramvají na metrový rozchod ve třech verzích: tříčlankové s délkou 30 metrů, čtyřicetimetrové čtyřčlankové a dosud



Na lokomotivu Siemens Vectron s maximální rychlostí 230 km/h se jako první dopravce těší České dráhy.

nejdelší v tuzemsku vyráběné šedesátimetrové. Součástí smlouvy je navíc i opce na dalších 34 tramvají.

Prezentovaná obousměrná tříčlanková varianta má otočné podvozky na rozchod 1 000 mm. Interiér nad krajními z nich je řešen jako zvýšený, nad dvěma podvozky ve středním článku je zachován bezbariérový průchod. Zajímavé je též nevšední umístění dveří v krajních článcích a rozlišení materiálu sedadel v nízkopodlažní a vysokopodlažní části tramvaje. Škoda též představila vodíkový autobus H'CITY 12 v turecké karoserii od dceřiné turecké firmy Temsa.

Společnost Cegelec ukázala rovněž v premiéře trolejbus Sor TNS 12 pro Jihlavu se sympatickým heslem „Trolleybus – The world's best electric bus“. Ačkoliv vnější design daný výrobcem kastle z Libchav není v českých městech neznámý, zcela nově má být řešena elektrická výzbroj, kterou Cegelec prezentuje pod názvem Alva. Slibuje vyšší spolehlivost i celkovou účinnost. Tato zpráva by kromě Jihlavy měla potěšit také Prahu, kam by Sor



Dceřiná firma Českých drah Výzkumný Ústav Železniční měl na svém stánku největší úspěch s modelem zkušební okruhu.

ve spolupráci se Cegelecem měl dodat první trolejbus již do konce letošního roku.

Mezi vystavovateli nechyběl VUZ

Na InnoTransu vystavovalo téměř sedmdesát českých firem. Největší úspěch Výzkumného Ústavu Železničního zaznamenal – kromě prezentace standardní činnosti na zkušebním okruhu – i jeho zmenšený model, který ke stánku přitáhl skutečně nemalý počet návštěvníků.

Řada českých firem se prezentovala pod hlavičkou Asociace podniků železničního průmyslu (ACRI). Dále mohli návštěvníci zhlédnout produkci českého výrobce sedadel Borcad, jehož výtvoři nechyběly ani v řadě vystavených železničních vozidel, nebo třeba brzdové systémy DAKO-CZ. Systém řízení vlakového provozu ukázala AŽD. ○



Další snímky z reportáže



Interiér první třídy patrové jednotky Alstom Coradia Stream pro lucemburské dráhy

Jak naučit vlaky, aby samy řekly, co je trápí

Doby, kdy k opravě většiny drážních vozidel stačilo velké kladivo, síla a dobrý nápad skloubený se zkušeností, jsou pryč. Odborné znalosti a osobní přístup jsou stále stěžejní, k tomu přibyl mocný prostředek v podobě počítače. V opravárenství jde o nezbytného pomocníka, který dokáže identifikovat poruchové stavy vozidla. Ovšem máme-li soubor diagnostických dat, proč nejít ještě dále. Při správném využití můžeme vytvořit systém, který sám určí rodící se problém a navrhne jeho řešení.

Vít Čepický | Foto: archiv ČD

Propojení diagnostiky se serverem a online sledování stavu moderních vozidel je u ČD na začátku. Údržbě to poskytuje značné možnosti – v reálném čase může pochopit stav vozidel i na dálku a v případě problému dokážou například poradit strojvedoucímu při odstranění závad. Díky tomu se mnohdy podaří „rozjet“ vozidlo a nepřerušit jeho výkon i v situacích, které by jinak strojvedoucí bez „přítele na telefonu“ nebyl schopen vyřešit.

Cílem je přirozené co největší dostupnost moderních vozidel, je to společný zájem jak Českých drah, tak hlavně cestujících: aby moderní vozidla jezdila co možná nejvíce a v adekvátním technickém stavu. A právě zde na pomoc nastupuje autodiagnostika. Pokud bude možné na základě sesbíraných dat rozklíčovat vzorce ukazující na vznikající technickou závadu, bylo by možné na ni opravu předem připravit, případně jí dokonce preventivním zásahem zcela předějit.

Fáze učení počítače

V aktuální fázi rozvoje autodiagnostiky tým složený z různých profesí „učí“ počítač,



aby určité typy závad uměl sám rozpoznat a u některých postupně dokázal přijít na „obraz“ v diagnostických datech uchovaných na serverech. Dalším krokem bude, že počítač dokáže vydávat upozornění na možnou závadu a zařadí kontrolu dané součástky do nejbližší plánované prohlídky. To by mělo efektivitu celého údržbového systému značně posílit. Vlaky by měly při menších údržbových nákladech méně stát v opravě a více jezdit.

V pilotní fázi se počítač učí diagnostikovat Regio a InterPantery v Brně a Interjety v Chebu. „Shromážďujeme závady a dáváme počítači matici, na základě které zvládne vyhodnotit dané problémy. A ob-

dobně nyní postupují kolegové v Chebu,“ přibližuje vývoj autodiagnostiky Petr Rusňák, který se v Maloměřicích stará také o údržbu Regio a InterPanterů.

Depo se připraví předem

Samozřejmě ani autodiagnostika neřeší údržbu stoprocentně. „Nikdy nepůjde říct, že jsou nashromážděna všechna potřebná data. Každý problém se někdy projeví nově, poprvé. Ale většina v uvozkách běžných závad se děje opakovaně. To se dá naučit jednoduše. A když se to naučí člověk, proč by se to nemohl naučit počítač,“ uvažuje Rusňák.

Výsledkem snažení má být jakýsi sborník základních závad, které se periodicky opakují a počítač je dokáže sám vyhodnotit a poslat depu, jež bude na závadu připraveno předem. „Aby člověk nemusel hodiny přemýšlet nad tím, kde jaká závada vznikla a proč. Vlak to na sebe prozradí rovnou. Dá se na to rovnou nafasovat materiál a připravit dílnu,“ dodává Rusňák. Pokud se systém osvědčí, bude možné autodiagnostiku nasadit i na další současné a budoucí řady moderních vozidel. A tím je držet v provozu co nejvíce. ○



Lokomotivy řady 363.5 ČD Cargo získají ETCS

Vícesystémové elektrické lokomotivy řady 363.5 dceřiné společnosti Českých drah ČD Cargo dostanou špičkový evropský zabezpečovací systém ETCS. Zpětně vybavení 30 strojů mobilní části systému ETCS zajistí kompletně na klíč další dceřinka ČD - Telematika ve spolupráci se společnostmi Siemens, Škoda Transportation a AŽD Praha. Instalace se uskuteční v závodě Škoda Pars v Šumperku. Lokomotivy řady 363.5 vznikly přestavbou jednotek původní řady 163 v letech 2010–2013.

„Vítězství ve veřejné soutěži na dovybavení lokomotiv řady 363.5 systémem ETCS pro ČD Cargo má pro nás zvláštní význam. Součástí dodávky na klíč je i homologace pro

provoz v Maďarsku, které tak po Slovensku a Polsku dále rozšiřuje oblast, kde jsme také služby klientovi schopni dodávat,“ řekl člen představenstva a ředitel úseku Infrastruktura ČD - Telematiky Tomáš Businský.

Lokomotivy 363.5 jsou významným hnacím vozidlem ČD Cargo především v mezinárodní dopravě, kde je dopravce využívá pro vedení expresních nákladních vlaků. Mohou působit v oblastech jak se stejnosměrnou,



tak i střídavou napájecí soustavou a jsou plně schváleny pro provoz na Slovensku a v Maďarsku, což jim umožňuje vést vlaky těmito státy bez nutnosti přepřahání hnacího vozidla. Stroje jsou také vybavené dvojitelným řízením, což v praxi znamená, že v případě potřeby mohou být pro vedení vlaku využita najednou dvě navzájem propojená vozidla.

„Cílem společnosti ČD Cargo je, aby vozidla řady 363.5 byla hned na počátku součástí flotily lokomotiv pro výhradní provoz pod ETCS,“ uvedl David Jelínek, ředitel odboru hospodaření s kolejovými vozidly ČD Cargo. „Se společností ČD - Telematika spolupracujeme v oblasti mobilní části ETCS již od března roku 2019. Aktuálně ČD-T pracuje i na dovybavení 78 vozidel řad 163 a 363 ČD Cargo, které dokončí ještě letos. (pes)

TÉMA

Diskutuje-li se nyní o budoucnosti tuzemské železnice, týká se to převážně budování vysokorychlostních tratí či rekonstrukcí koridorů. Z pohledu intenzity přepravních proudů jde o téma stěžejní. Zapomínat bychom ale neměli ani na kvalitativní podstatu dráhy – její síťovost. Funkční a moderní systém regionálních tratí je pro celek nezbytný. Bohužel v mnoha českých luzích se nemluví o tom, jak takzvané lokálky modernizovat a zvýšit jejich atraktivitu. My se však vydáme opačným směrem a podíváme se, kde se naše místní dráhy daří vracet do provozu.

Tratě, které (snad) neřekly poslední slovo





Nádraží Zubrnice-Týniště s vlakem turistické linky T3



Obnovená trať nad Zubrnici ve směru na Úštěk

Vít Čepický | Foto: autor, ZMŽ, AŽD

Začneme optimistickým konstatacím. Když se sejde dobrá skupina lidí s dostatkem elánu, nemusí být ani vytrhání a papírové zrušení trati nevrátne. Přesvědčit se o tom můžeme ve snad nejpůvabnější části Českého středohoří. Poslední pravidelný vlak projel trať z Velkého Března přes Zubrnice a Lovečkovice do Verneřic, respektive do Úštěka, v roce 1978. Zde se dráha zrušila paradoxně v době, kdy počet cestujících na trati překonal největší krizi v poptávce danou odsunem většiny původního místního německého obyvatelstva a souvisejícím útlumem nákladní přepravy.

Když začali dosídlenci objevovat půvaby místního kraje a dráha konečně přitáhla kromě zbytků původních obyvatel i turisty a rekreanty, byl její osud již zpečetěn. Téměř okamžitě po zrušení se odstranil svršek v kusém úseku z Lovečkovic do Verneřic, o pár let později byl demontován i mezi Lovečkovice a Úštěkem – a zbytek kolejí z Velkého Března do Zubrnice a Lovečkovic zpustl. Ovšem nikoliv natrvalo.

Zázrak ve Středohoří

Neuvěřitelným nasazením řady lidí se v roce 2009 podařilo úsek z Velkého Března do Zubrnice právně navrátit mezi dráhy a o rok později zde mohl být zahájen občasný turistický provoz, který postupem let povyrosl na pravidelný sezonní provoz o víkendech. Těší se značné popularity mezi turisty i příznivci železnice.

Pokud se samotné provozování trati do Zubrnice dá označit za železniční zážrak, další se aktuálně děje v návazných

kilometrech zrušené trati. Velkým impulsem pro něj byl rok 2018, kdy se díky sponzorskému daru člena spolku Zubrnická museální železnice, který se o trať a provoz stará, podařilo obnovit přejezd za stanicí Zubrnice-Týniště směrem na Lovečkovice. A jakmile se koleje probily skrz asfalt místní silničky, začaly se dít věci.

Díky sponzorským darům podporovatelů z řad fanoušků, ale i místních, malých stavebních firem či větších podniků se podařilo získat prostředky pro obnovu dalších stovek metrů tratě. Koleje se opět začaly vracet do údolí Lučního potoka, zdolávají strmé stoupání ve směru na Lovečkovice. Aktuálně se dostaly dva kilometry nad Zubrnice k bývalému mostku přes potok, po jehož opravě bude ambiciózní zprovoznění úseku po zastávce Touchořiny. A to už budou Lovečkovice, nejvyšší místo bývalé trati na Úštěk (s obnovou odbočky do Verneřic se nepočítá), nadosah. A to je zásadní, jsou totiž turistům skvělým výchozím místem.

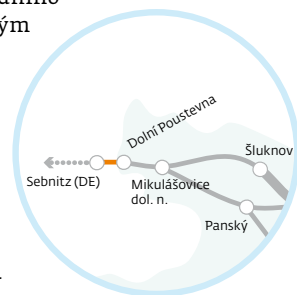


Oprava mostku přes Luční potok v 8,0 km, kde prozatím končí koleje od Zubrnice.

Jenže ani to Zubrnickým nestačí. K životu totiž probudili i opačný konec trati. Úštěcké horní nádraží bylo ještě před pár lety nenápadnou budovou u lesíka, který býval kolejištěm. Kolejiště se podařilo obnovit, horní nádraží již navštívil první pracovní vlak a v brzké době se stane základnou pro další rozvoj aktivit Zubrnické museální železnice.

Sebnitz – Dolní Poustevna

I pár set metrů kolejí může dát smysl desítkám kilometrů trati. Po druhé světové válce bylo vytrháno mezi českou Dolní Poustevnou a saským městem Sebnitz 72 metrů trati. Důsledky byly, v součinnosti s odsunem původního obyvatelstva a neblahým poválečným vývojem, dalekosáhlé. Původně homogenní území bylo násilně přetato, ze Šluknovského výběžku se stala beznadějná periferie. Kdysi významné a rozlehlé nádraží v Dolní Poustevně se postupem času proměnilo



Úštěk horní nádraží a vlak z natáčení filmu Páni kluci. Kolejiště zde letos prošlo úplnou obnovou.

v konečnou lokální dráhu kdesi u střežené hranice, přestože se „spřátelenou zemí“. Jenže takoví přátelé, abychom se mohli volně navštěvovat, jsme zjevně nebyli...

A nedá se říct, že by se situace začala v dobré obracet hned po revoluci. Ačkoliv se řada místních iniciativ začala prakticky okamžitě po roce 1989 angažovat v obnově těch několika podstatných metrů kolejí, jizvu se podařilo zacelit až o mnoho let později – přesněji 25 let poté, co se Česká republika vymanila z rudého sevření, respektive deset let po vstupu do Evropské unie, který hlubšímu navázání přeshraničního kontaktu notně napomohl.

V současné době zde v kooperaci Českých drah a Deutsche Bahn jezdí Dráha národního parku / Nationalparkbahn s označením U28 v dvouhodinovém taktu. Spojuje Děčín s Rumburkem přes Bad Schandau a právě Sebnitz s Dolní Poustevnou a rozhodně si nemůže stěžovat na nezáměr. Spojení je atraktivní nejen pro místní, ale díky krásné trase údolními Křinice a Labe i pro turisty. Teprve onen půlkilometr obnovených kolejí opět vrátil hranici mezi Českem a Německem snad definitivně mezi pouze myšlené čáry...

Švestková dráha (Čížkovice – Obrnice)

V roce 2007 byla trať z Lovosic do Mostu (v úseku Čížkovice – Obrnice) v termínální fázi svého života. Klasická česká lokálka trpěla nedostatkem financí a dlouholetou rezignací na vylepšení parametrů. Zdálo se, že se vše uzavře v prosinci uvedeného roku, se změnou jízdního řádu na ní Ústecký kraj přestal objednávat pravidelnou dopravu a v rámci „optimalizace“ podél ní poslal autobusy. Přestože dráha důležitá sídla po trase nemíjí, v následujících letech se veškerý provoz smrškl na víkendové sezonní turistické spoje.

Občas se ale stanou věci vskutku neočekávatelné. V roce 2016 totiž trať zakoupila firma AŽD s plánem vytvořit zde jakýsi zkušební polygon pro technologie z oblasti zabezpečení dopravy. Celá trasa prošla různými úrovněmi obnovy, zvýšila se traťová rychlost a přejezdy se dočkaly zabezpečení světelným výstražným zařízením a mnohde i závor. Díky tomu se značně zkrátila jízdní doba, vlak se stal

konkurenceschopným a od roku 2019 zde začal Ústecký kraj opět objednávat pravidelnou dopravu v rámci linky U10. Moderní vlaky zde jezdí v dvouhodinovém taktu, v části dokonce hodinovém.

Místo postupného zániku se z „neperspektivní“ lokálky stal názorný příklad toho, že vhodné investice do drážní infrastruktury dokážou podstatně zvýšit atraktivitu železničního spojení. Stěžejní je zejména kultivace prostředí pro cestující a odstranění propadů rychlosti (například u přejezdů vybavených pouze výstražnými křížky) spolu s třeba jen částečnou rekonstrukcí samotného kolejíště. Jen mezi Čížkovicemi a Obrnicemi, tedy necelých 35 kilometrech trati, se podařilo rekonstruovat a zvoleným provozním konceptem ušetřit 15 minut jízdní doby. Švestková dráha by mohla být skvělým příkladem pro mnoho dalších tuzemských lokálních tratí.

Kozí dráha (Děčín – Oldřichov u Duchcova)

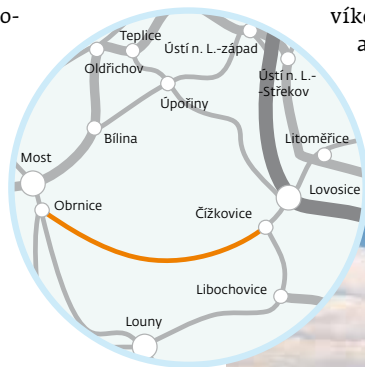
Jistou paralelu vývoje nalezneme jen o několik desítek kilometrů severněji. Vše začalo obdobně – v roce 2007 zde tehdejší krajská samospráva přestala po několika sporných zásadách do provozního konceptu, jež vedly k odlivu cestujících, objednávat pravidelnou osobní dopravu. Později zde s různou úspěšností panovala snaha udržet alespoň sezonní víkendový turistický provoz, ale v roce 2015 koleje mezi Děčínem a Oldřichovem osiřely vinou dlouhodo-



Vlak linky T11 zatím musí končit na Telnici.

nice (přibližně v polovině trati), zbytek ovšem setrvává ve výluce. Současné vedení Ústeckého kraje trvá na zprovoznění celé trati. V současnosti provozovaný úsek si sice na nezáměr cestujících úplně stěžovat nemůže, pro funkčnost dráhy je ale zásadní napojit na vlak největší turistické lákadlo v okolí: lanovku z podhůří Krušných hor v Krupce na Teplicku na vrcholky Komáří vížky.

Kozí dráha ukazuje na další penězi těžko měřitelný potenciál lokálních drah. Pokud vedou dostatečně atraktivním územím, což tato trať beze zbytku splňuje, propojuje labské údolí s Českým středohořím, Krušnými horami a nedávno vyhlášenými památkami UNESCO v Krupce, mohou nabídnout vítanou alternativu ke stále sílícímu zvyku části turistů vyrážet do cenných přírodních území vozem.



Vlak AŽD na Švestkové dráze v podhůří Českého středohoří

bé výluky zcela, přestože tentokrát zde již kraj avizoval zájem provozovat turistickou dopravu.

Podobné štěstí jako Švestková dráha však podkrušnohorská spojnice zatím neměla. V letošním roce se sice po drobných opravách podařilo obnovit víkendový provoz mezi stanicemi Děčín a Tel-

Místo plánovaných záchytných parkovišť a silničních turistických vláček daleko lépe poslouží opravdový vlak, který lépe zvládá nárázovou poptávku, komfortně převezve rodiny, cyklisty i lyžaře – a hlavně může nabídnout něco, co cesta vozem nabídne jen stěží. Totiž pocit, že samotná cesta je zážitkem. K tomu je

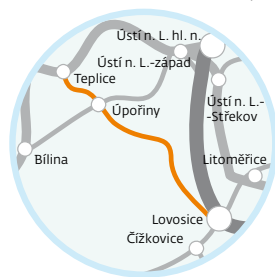
ale třeba nabídku přizpůsobit. Zážitek jízdy historickými a retro vlaky s nabídkou občerstvení, dobrými přípoji od meziměstských vlaků, návazností na turistické zajímavosti v okolí a solidní propagací prokazují skvělou funkčnost nejen v blízkém německém pohraničí, ale i mnohde po ČR. Snad tedy Kozí dráha svůj potenciál naplní – nakročeno má dobře. Jen se vydat z Telnice dále...

Lovosice – Radejčín (– Teplice)

O mohutném turistickém potenciálu můžeme mluvit také u další trati. Další ze severočeských lokálních drah vlnu rušení v roce 2007 přežila. Ani tehdy nikdo její smysl nerozporoval, pravidelný provoz zde skvěle doplňovala víkendová turistická poptávka. I tato trať vede atraktivní krajinou, vine se mezi středohorskými kopci. To se jí ale stalo osudným. V roce 2013 dvě stě metrů trati odnesl sesuv půdy následující po vytrvalých deštích. Těžko soudit, zda za něj mohla výstavba přilehlé dálnice sesuvným územím, nebo nedaleký kamenolom. Vlaky zde dojezdily.

Dálnice D8, kterou sesuv též zasáhl, byla zprovozněna po stabilizaci dotčeného území v roce 2016, tedy po třech letech od sesuvu. Trať se zatím žádného zásahu vedoucího ke zprovoznění nedočkala, a to ani přes řadu politických slibů. Pravidelně se jezdí pouze mezi Radejčínem a Teplicemi, ve zbytku úseku je po celou dobu zavedena náhradní autobusová doprava. Částečného zprovoznění se dočkal v roce 2020 alespoň úsek z Lovosic do Chotiměře (poslední stanice před sesuvem), aby satureoval silnou turistickou poptávku.

Ani tento chvályhodný počín však nedokáže plnohodnotně nahradit původní



Osiřelý viadukt v Horním Slavkově – trať je ve „výluce“ od roku 1997.

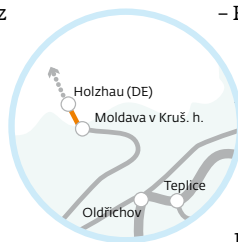
rozsahe provozu. Správa železnic naštěstí chystá započítí prací na obnově v roce 2024. Místo sesuvu by měl překlenout nový ocelový most o sedmi polích s rozpětím 20 m, aktuálně se řeší projektová příprava. Bohužel se na trati předpokládá zachování původního rozsahu provozu a zjednodušeného řízení dopravy bez větších investic do návazných úseků, které by mohly atraktivitu trati ještě povýšit. I tak se ale jedná o kýžený návrat k normálu pro nezastupitelnou dráhu.

Moldava v Krušných horách – Holzgau

Jednou z technicky nejzajímavějších tuzemských drah je trať z Mostu na krušnohorskou Moldavu. Během trasy překoná systémem vysokých mostů, tunelů a úvratí v Dubí (viz článek v zářijovém Železničáři) více než 550 výškových metrů, aby dorazila k rozlehlému a trestuhodně chátrajícímu nádraží těsně u česko-německé hranice. Dál už však koleje od roku 1945 nepokračují, o což se postarala Rudá armáda.

Přítom z druhé strany hranice končí koleje relativně nedaleko – v osm kilometrů vzdáleném Holzgau, odkud pokračují pravidelné vlaky do čtyřicetitisícové saské horní metropole Freibergu. Pravda, zde obnova nevypadá tak jednoduše jako v případě Sebnitz a Dolní Poustevny, pro rozvoj přilehlých obcí zejména na české straně by však mohla mít podobně ozdravné účinky. Záviset bude zejména na německé straně – trať z Mostu na Moldavu by zasloužila investice do zvýšení atraktivnosti, koleje zde nicméně nechybí.

Volání po znovupropojení dráhy z Mostu do Freibergu se ozvalo poprvé hned po revoluci v roce 1989 a před finanční krizí na konci nultých let nového tisíciletí se již téměř schylovalo k akci. Ani o více než deset let později se stále nic neděje. Zájmové spolky z obou stran hranice každý rok jasně deklarují touhu po obnově trati v rámci již tradičních symbolických propojení odříznutých konců pěší formou, na skutečnou realizaci si ale zjevně ještě budeme muset počkat.

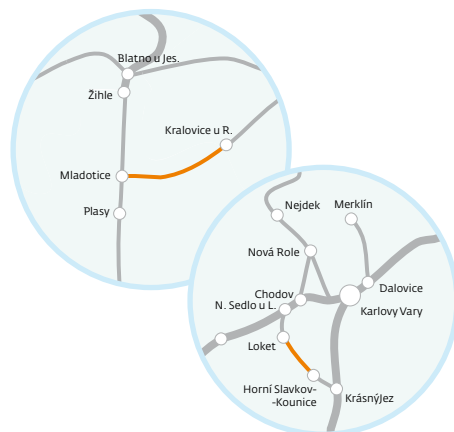


Loket – Horní Slavkov-Kounice a (Rakovník –) Kralovice – Mladotice

U všech předešlých tratí se buď po znovuoobnověni provozu již jezdí, nebo se na něm reálně pracuje – činy či alespoň jasně deklarovaným zájmem. Bohužel u nás ale existují i takové tratě, které si ce papírově nikdy zrušeny nebyly, po přerušení provozu z důvodu špatného technického stavu ale nestačily ani desítky let na jejich znovuzprovoznění. A i jejich další vyhlídky jsou nevalné. Ano, řeč je zejména o tratích z Lokte do Horního Slavkova a z Kralovic do Mladotic.

Na obou tratích byl pro špatný technický stav „přerušeno“ provoz v roce 1997. Od té doby postupně zarůstaly, kolejiště bylo rozkrádáno, až se dostaly do současného bezútěšného stavu. U tratě Loket – Horní Slavkov jsme přišli o unikátní technické dílo, půvabnou trať s řadou tunelů a kamenných viaduktů, které dodnes v něm obžalobě čekají na další osud. Turistický potenciál spojnice Lokte, Horního Slavkova a Bečova nad Teplou jakožto historických perel Slavkovska je nesporný, bohužel též zcela nenaplněný.

Neslavně končí i úsek z Kralovic do Rakovníka. Fakticky chybějící úsek v opačném směru z Kralovic na Mladotice a Plzeň dovedl k úbytkům i zbytek trati, na němž byl zastaven pravidelný provoz na konci roku 2021. Je to zdvižený varovný prst i pro ostatní české tratě: postupné osekávání provozních kapilár vede k tomu, že postupem času začínají trpět nedostatečností i návazné úseky. Ve výsledku pak hrozí kolaps celého poddržovaného, stále však obdivuhodného systému českých vedlejších drah. ○



Malý atlas lokomotiv 2023

J. Bittner, J. Křenek, B. Skála, M. Šrámek

Malý atlas lokomotiv 2023 navazuje na předchozí vydání z let 2000 až 2019, v knize jsou shrnuty základní charakteristiky a parametry kolejových vozidel, která jsou v pravidelném nebo muzejním provozu v České republice a na Slovensku. V aktuálním vydání jsou opět doplněny nové vozidlové řady, vozidla již pravidelně neprovozovaná jsou vynechána nebo přesunuta mezi vozidla muzejní.

Nově doplněnými vozidlovými řadami jsou nově dodaná, modernizovaná či „second-handová“ vozidla, u nichž je provoz povolen či se jejich provoz brzy očekává.

Jde o elektrické jednotky řad 495.95, 530/550, 561, 640.2, 650.2, 654, 690, lokomotivy řad 388, 485.95, 719.4, 742.71, 744.1 či motorové vozy 832, 841.2, 846 až 848, MD2 a OCPD. Řady muzejních vozidel rozšířily stroje řad B600/70, 414.0 a Las.

Vázaná publikace (šitá a lepená), formát B6, 472 plnobarevných stran.



MALÝ ATLAS LOKOMOTIV 2023



NOVINKA

680,- Kč

Další publikace nakladatelství Gradis Bohemia do Vaší knihovny:



495,- Kč

100 let místní dráhy Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice

V publikaci je zmapována 100letá historie místní dráhy Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice.

Formát 230 x 165 mm, pevná vazba, 192 plnobarevných stran.



940,- Kč

Fenomén ČME 3

Plnobarevná monografie, formát A4, pevná vazba, 398 stran, cca 400 fotografií, řada map i tabulek s technickými a statistickými údaji.



1440,- Kč

Stroje na stavbách

Publikace pojednává o historii stavebních strojů 19. století a první poloviny 20. století. Formát A4, pevná vazba, dvě knihy v pevném boxu, 896 stran (tabulková část 232 stran).



690,- Kč

Parní lokomotivy řady 97/310.0

Monografie parních lokomotiv, formát A4, pevná vazba, 200 stran, cca 400 fotografií.



735,- Kč

Pielstici motorové lokomotivy řady 735 (ex T 466.0)

Publikace z ediční řady fotografických knih, celostránkové fotografie, texty v trojazyčném provedení (ČJ, AJ, NJ), formát A4, pevná vazba, 152 plnobarevných stran.

Při objednávce nového Malého atlasu lokomotiv 2023 zvýhodněné komplety za mimořádné ceny:



880,- Kč

Ušetříte 295,- Kč



1180,- Kč

Ušetříte 440,- Kč



1180,- Kč

Ušetříte 940,- Kč



980,- Kč

Ušetříte 390,- Kč



980,- Kč

Ušetříte 435,- Kč

Zvýhodněné komplety a slevy pouze v e-shopu www.gradis.cz!

Starší vydání atlasů se slevou 50 %



190,- Kč



190,- Kč



190,- Kč



190,- Kč



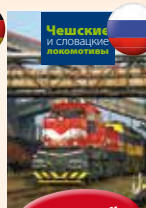
190,- Kč



245,- Kč



245,- Kč



245,- Kč

GRADIS BOHEMIA

Gradis Bohemia, s.r.o.

Objednávky v e-shopu:

Objednávky e-mailem:

www.gradis.cz

obchod@gradis.cz

Ceny včetně DPH. Tiskové chyby vyhrazeny.

Uvedené ceny jsou platné do 31. 12. 2022 nebo do vyprodání zásob.

Objednávejte v e-shopu:
www.gradis.cz

Antonín Bogar | Foto: VUZ

K tomu, abyste si vytvořili správný úsudek, jak funguje řízení tepla nyní a co se pořízením MaRky změní a zlepší, je nutné nejprve nahlédnout krátce do minulosti Zkušebního centra VUZ.

Výzkumný Ústav Železniční vznikl v určité podobě v 50. letech minulého století a v té době existovala v areálu ZC VUZ Velim hlavní budova a zkušební dráha. Postupem času, jak se rozšiřovaly požadavky na zkoušky jednotlivých drážních vozidel, se budovaly nové objekty potřebné pro zajištění služeb pro zkoušky vlakových souprav. Specifickým znakem zkušebního okruhu jsou vlivem délky vlakových souprav a jejich následné manipulace uvnitř areálu značné vzdálenosti mezi jednotlivými obslužnými budovami.

Tento stav klade nemalé nároky na zajištění běžného fungování dodávek tepla pro jednotlivé objekty. Na počátku byla zbudována jen kotelna v hlavní administrativní budově. Stavbou dalších od sebe vzdálených budov nebylo možné k těmto budovám dovést teplo z jednoho místa. Proto se budovaly lokální plynové kotelny pro vždy určité objekty.

Vytápění různých prostor

Dalším specifickým jevem zkušebního centra je, že v areálu se vyskytují budovy s rozdílným využíváním prostor. Potřebujeme vytápnout klasické kanceláře, společné prostory včetně zasedacích místností, dále rozsáhlé haly, kde se musí vejít až 200 m dlouhé vlakové soupravy a kde je nutné zajistit pro zákazníky smluvně sjednaný teplotní komfort ale také skladové prostory a haly pro speciální zkoušky komponent a školící středisko, kde je také potřeba zajistit teplo v případě jeho využití. Každá z těchto prostor vyžaduje jiné nároky na teplo v reálném čase a najít optimální řešení pro tento systém vytápění za stávajícího stavu je složité.

Každá z kotel se ovládá ručně přes řídicí jednotku kotelny anebo jednoduchým lokálním systémem řízení regulace topného systému a ohřevu teplé vody. Jedná se o poměrně složitý mechanismus potrubí, šoupat a ventilů umístěných v tomu určených prostorách, kde ovládání a řízení regulace vytápění v areálu je plně závislé na rozhodnutí a fyzickém zásahu odborné obsluhy.

V areálu zkušebního centra máme čtyři budovy, které vytápíme prostřednictvím dvou plynových kotel s pěti kotly, a jednu budovu, kde máme dva lokální kotle. Zbýlé budovy jsou vytápěné z jiných zdrojů. V budovách máme prostory kancelářské, společné, dílny, sklady, ga-



Kotle na budově DZS: Pankrác-Servác-Bonifác a záložní Zikmund. Nedávno proběhla modernizace hořáků, díky čemuž došlo k výraznému snížení emisí.

Na Zkušebním okruhu teplo řídí MaRka

Co je to MaRka a jak funguje? Jedná se o moderní způsob systému ovládání, řízení a regulace a měření v rámci vytápění jednotlivých objektů v areálu zkušebního centra, ale i konkrétních prostor z jednoho místa prostřednictvím PC anebo třeba jen mobilu. Nejprve si přiblížme, jak tato myšlenka pořídit si měření a regulaci topného systému ve Zkušebním okruhu vznikla.

ráže pro mechanizaci a samostatné školící středisko, které se temperuje a jen v případě využití se vytápí na provozní teplotu – všechny tyto prostory vytápíme prostřednictvím ústředního vytápění.

Provozujeme dvě haly pro přípravu zkoušek, které jsou vytápěny teplovzdušnými „saharami“, v nichž musí být dodržena určitá teplota. Rovněž halu dynamického zkušebního stavu vytápíme teplovzdušnými „saharami“, ale s jinými nároky na vnitřní teplo. K tomu vytápíme zásobníky na teplou užitkovou vodu pro zajištění oplachu či mytí. Jed-

ná se o složitý, komplikovaný a zastaralý mechanismus pro ovládání a řízení vytápění budov v celém areálu.

Alternativní zdroje

Jaké v tomto případě máme možnosti úprav a změn ke zlepšení? Kromě náhrady za plynové spotřebiče lze využít možnosti alternativních zdrojů. Nabízí se fotovoltaické panely na střechu (již máme v investičním plánu), kogenerační topné jednotky využívající nejnovější technologie pro spalování a ohřev. Samozřejmě, že těch možností by se našlo ještě



několik, ale vždy se vyskytuje nějaký háček anebo v případě fotovoltaiky tento způsob nepokrývá 100% výroby tepla.

Ideálním řešením pro stávající stav je najít způsob, jak lépe řídit teplotní médium a jak optimálně rozvést topné médium do jednotlivých prostor, jak ovládat teplotu v těchto prostorách a jak to všechno uřídit a ovládat jednoduše a s přehledem z jednoho centrálního místa. Že to nejde? Ale ano, vezmeme si na to MaRku.

Co vlastně ta MaR je? Jedná se o zkratku pro ucelený systém pro Měření a Regulace kompletního topného systému včetně automatického nastavení výkonu kotle, rozvodu tepla do jednotlivých větví, řízení teplot v reálném čase v jed-

mu prostřednictvím k tomu vyvinutého regulačního systému.

Co je cílem projektu MaR:

- jednoduchý a přehledný systém ovládnutí topného systému v celém areálu
- možnost vzdáleného ovládnutí topné soustavy a zdrojů tepla
- výrazné snížení spotřeby tepla areálu a tím i emise
- zajištění hygienických norem
- online monitoring spotřeby energií

Ovládnutí mobilem

Představte si, že můžete ovládat všechny kotly, teplotu ve všech kancelářích a všech ostatních prostorách, a to buď z počítače, tabletu, nebo mobilního telefonu. Co si vyberete?

Samozřejmě mobilní telefon. S mobilem v kapse můžete s přehledem ovládat všechny vytápěné prostory o velikosti plochy cca 7 150 m² na celkové ploše areálu zkušebního centra o velikosti cca 180 057 m². To je, jako kdyby přednosta stanice řídil vjezdy a výjezdy vlaků včetně posunů z mobilního telefonu.

Umí toho však ještě více. Tento systém má tu výhodu, že se vám na obrazovce (PC, tabletu a mobilu) zobrazuje srozumitelná grafika s obrázky (něco jako když si do mobilu stáhnete aplikaci grafické hry) se symboly jednotlivých zařízení vzájemně propojených a s různými barvami. Můžete si zobrazit jakoukoliv kotelnu, kde vidíte jednotlivé

kotle a rozvody potrubí, jednotlivé topné větve kam a do jakých prostor vedou, vidíte jednotlivá šoupata a ventily. To není vše, tato zařízení můžete jednoduše ovládat (zavřít, otevřít, pustit teplo tam, kam potřebujete, nastavit teplotu, jaká je třeba). A na první pohled vidíte, zda je zařízení v provozu a další vychytávky jako nastavení teploty v určitém čase a spoustu dalších.

U jednotlivých prostor na úrovni půdorysů objektů po jednotlivých patrech, případně jednotlivých celcích tyto prostory monitorujete a vidíte také symboly teploty, kde můžete okamžitě teplotu upravit podle potřeby.

Tento systém umožňuje zadat teplotní profil pro každou referenční místnost s pokojovou a útlumovou teplotou podle provozu místnosti bez omezení počtu změn teploty a času. Změny mezi jednotlivými profily v rámci místností i objektů umožňuje systém nastavit v neomezeném časovém předstihu, protože řídicí systém automaticky vyhodnocuje, kdy je v referenčních místnostech potřeba začít topit s předstihem, aby byla dosažena požadovaná teplota.

Měření denní spotřeby

Co ještě dalšího můžete od MaRky čekat? Můžete například měřit spotřebu plynu, a to třeba na denní bázi, takže si dokážete ohlídat stanovenou denní rezervovanou kapacitu a v případě hrozby překročení limitu můžete dálkově omezit dodávku tepla tak, aby kapacita nebyla překročena a tím nedošlo k penalizaci.

Ale můžete tuto spotřebu měřit i na jednotlivé objekty, takže si dokážete ohlídat, kde máte určité rezervy v oblasti úniků tepla či nedostatečného zateplení či nevhodného vytápění, a tím si naplánovat patřičná opatření.

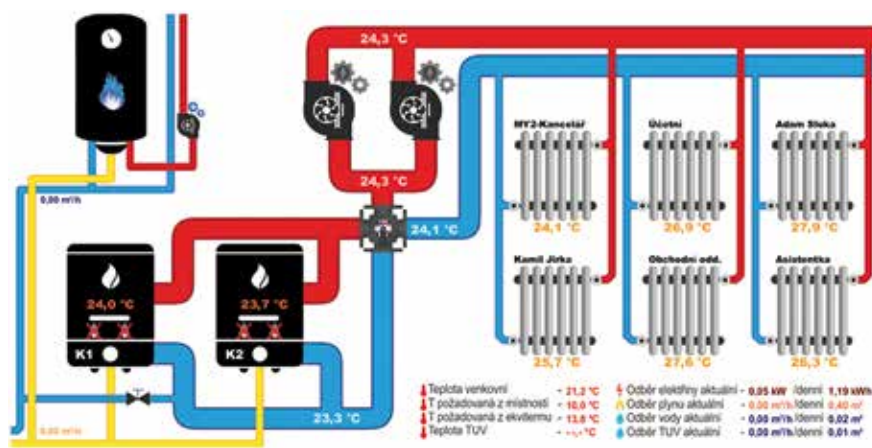
Spotřeba se vám měří nejen v měrných hodnotách, ale také v penězích. To při současných a budoucích cenách je neocenitelný pomocník při kontrole, jak si na tom v oblasti spotřeby plynu momentálně finančně stojíme.

Co hlavně kromě přehlednějšího způsobu vytápění v areálu zkušebního centra očekáváme, jsou nemalé úspory spotřeby plynu, neboť systémovým ovládnutím s možností regulace teplot v reálném čase se nám do rukou dostává nástroj, který nám dává jasné signály a instrukce, jak dodávky tepla hospodárně a s přehledem řídit a regulovat – přesněji Měřit a Regulovat (MaR). Implementace MaRky je jedním z dílčích opatření ke snížení celkové uhlíkové stopy společnosti a naplnění cílů „Save gas for safe winter“.



Kotle na hlavní budově: Bivoj a Golem

notlivých prostorách a měření okamžité spotřeby plynu včetně záznamu celkové spotřeby a všech sledovaných hodnot. Jednoduše se dá vysvětlit tak, že v našem případě se jedná o nastavení teploty topného média ve všech topných větvích v areálu, a to v reálném čase a automatickým udržováním celého topného systé-



Vizualizace – teplotní údaje neodpovídají skutečnosti.

V laboratoři bedlivě střeží kvalitu provozních kapalin

V nenápadném domě v centru Mostu sídlí mezi rozličnými přístroji a zkumavkami Alena Zajícová. S celou Oblastní chemickou laboratoří Českých drah, která je součástí OCÚ Západ, bdí nad kvalitou provozních kapalin. Práce je to důležitá – včasnou diagnostikou nedostatků dokáže se svým týmem zabránit násobně vyšším škodám, které by nasazením nevhodných produktů vznikly. „Kdyby se například do motoru natankovala nafta s příměsí vody a nečistot, byl by to problém,“ říká.

Vít Čepický | Foto: autor

Jaká je nejčastější náplň práce mostecké chemické laboratoře?

My jsme laboratoř, která se zabývá kvalitou paliv a maziv zejména pro České dráhy. Ty jsou také naším hlavním zákazníkem. Zaměřujeme se jak na kvalitu nových dodávek, než jsou dány do provozu, tak na průběžnou kontrolu produktů již v provozu. Při vstupní kontrole sledujeme kvalitu nafty – zdali opravdu má

vyhovující parametry. Obdobně u nových dodávek olejů a dalších ropných produktů. České dráhy mají u některých maziv smluvní parametry a my zjišťujeme, jestli je výrobci dodržují. Dříve si někteří dodavatelé mysleli, že na železnici dostanou leccos. Když ovšem ví, že si kvalitu ČD hlídají, je to lepší.

V oblasti diagnostiky z provozu se jedná o různé provozní zkoušky. Když se například přechází na nové typy motorů, konstrukční úpravy nebo na nové druhy

olejů. Sledujeme, jak se v záruce chovají, a děláme práci, kterou v běžných provozních laboratořích udělat se svým vybavením nedokážou.

Co konkrétně nejčastěji zjistíte?

Dá se například odhalit, že se do motoru dostává nafta, protéká tam voda, že olej obsahuje nečistoty a my zjišťujeme, o jaké nečistoty se jedná. Jestli o prachové, kovové, karbon a podobně. Rovnou pak můžeme dílnu upozornit na to, kam mají



v motoru „jít“. Jestli olej vyměnit, nebo ponechat v zařízení. Využitím pravidelné diagnostiky například u hydraulických olejů můžeme prodloužit životnost nejen provozní kapaliny, ale i celého zařízení.

Vybauíte si, kdy jste dokázali předejít opravu vážnému problému?

Takových situací bylo několik, ať to bylo při vstupní kontrole, nebo z provozu. Třeba při vzorkování motorové nafty jsme narazili na rozdělené vrstvy několika produktů v jedné nádrži, vodu, nečistoty. To kdyby se natankovalo, byl by průšvih. Nebo – nafta, která má mít bod vzplanutí nad 55 °C, nám hořela již při deseti. Kdyby se toto dostalo do provozu, tak to by nám mašinky jezdily... Hodně řešíme i změny olejů. V provozu se například divili, že jim všude teče olej. A ono se ukázalo, že dostali olej úplně jiné specifikace. Také jsme naším rozbořem usvědčovali zloděje. Měl naložené výrobky úplně stejného složení jako jeho zaměstnavatel.

Vzpomínám si také, jak se nejmenovaná firma chtěla stát dodavatelem olejů Českým drahám. Ovšem přišli jsme na to, že se jedná o regeneráty a ještě špatně přepracované. Obsahovaly látky, které nám zalepovaly motory. Řešilo se to tehdy opravou dlouho a náročně, byli jsme zavázáni k odběru. Nakonec jsme od smlouvy museli odstoupit.

Zlepšuje se v průběhu let kvalita dodávaných kapalin?

Postupem času se mění nejen kvalita provozních kapalin, ale také sledované parametry, protože se mění jejich využití.



Pokud kapaliny průběžně v provozu sledujeme, dokážeme zajistit jejich delší životnost a vyšší kvalitu, která s časem klesá pomaleji.

Vraťme se ještě k naftě, která je z provozního pohledu pro nás patrně nejzajímavější kapalinou. Předpokládám, že u ní se kvalita hlídá opravdu zevrubně...

Nafta se dodává v různé kvalitě dle ročního období. Hlavně v zimním období je nutné sledovat její chladivé vlastnosti, které jsou pro provoz velice důležité. Nedodržení těchto parametrů při poklesu teplot může dojít k tomu, že nám lokomotiva nenastartuje nebo nezatopí. Například zjistíme-li, že u zimní nafty,

kteřá má mít hodnotu filtrovatelnosti přes -20 °C, nám vypadávají parafiny při -2 °C a při -12 °C již nefiltrujeme, nastává problém. Hlavní je zachytit vše včas.

Dotkla se vás v devadesátých letech nějakým způsobem kauza lehkých topných olejů?

Taky se nám tu objevovali různé šarlatáni. Chtěli přezkoumat vzorky a hlavně je nechtěli evidovat. Bylo vidět, že to pančují. Hned mi bylo jasné, oč jde. Samozřejmě nepořídili...

Dějiny vám na dveře zaklepaly i s pandemií Covid-19...

Při covidu jsme se, hlavně zpočátku, kdy byl nedostatek všech ochranných prostředků, pustili do výroby dezinfekce. Sháněli jsme všemožně uložený líh, nastudovali složení a začali míchat dezinfekci. Problém byl, že jsme potřebovali do zásobníků a dávkovačů i zahusťenou dezinfekci, aby nevytékala. Po různých experimentech jsem nakonec koupila gel na vlasy, ve šlehači jsme vše zamíchávali a tím získali, co jsme potřebovali. Navíc jsme měli různé zajímavé barvy podle toho, jaký gel jsme sehnali, dezinfekce krásně voněla a fungovala. Jen gel začal docházet z obchodů v Mostě a pak i okolí... ○

České dráhy vyzvaly dodavatele a opravce vlaků k plnění závazků

Až roční zdržení v plnění dodávek, vysoká poruchovost nových a modernizovaných vozidel nebo zpoždění oprav snižují kvalitu cestování na železnici. České dráhy proto opakovaně vyzvaly své dodavatele, aby přijali opatření k plnění svých závazků. Vozy odstavené k plánovaným revizím v dílnách externích dodavatelů a pozdě dodané nové soupravy chybí v provozu každý den. To má dopad na nižší pohodlí cestujících a na plnění smluv ČD vůči objednavatelům.

„V poslední době jsme kritizováni, že naše vlaky poskytují nižší komfort cestování a nasazujeme starší vagona a neposkytujeme odpovídající služby. Cestující nezajímá, že velká část problémů je u dodavatelů a opravců techniky,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Zpoždění u nově dodávaných souprav se pohybuje v rozmezí půl až jeden rok. Zhruba půlroční zpoždění bylo u dodávek InterJetů od konsorcia Siemens–Škoda, roční má dodávka jednotek push-pull a v řádu až několika týdnů jsou zdržení u jednotlivých souprav RegioPanter od závodů skupiny Škoda Group. Zdržení zhruba půl roku avizuje polská společnost PESA při výrobě nových motorových vozů a o rok se zpozdila modernizace motorových vozů Stadler na Slovensku v ŽOS Zvolen. U vozů je navíc vysoká poruchovost. V ŽOS Vrútky se prodlužují i plánované revize vozů pro vlaky EC/IC. Místo 45 dní jsou na revizi i více než 110 dní.

„Naši dodavatelé se musí postavit čelem k plnění termínů a dodržení kvality a přijmout opatření, aby začali plnit závazky. My jsme jejich zákazník a denně řešíme

chybějící soupravy, které stojí v jejich podnicích. Pak musíme vyplácet kompenzace našim cestujícím a dostáváme smluvní pokuty za nedodržení standardů,“ vysvětlil Michal Kraus, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis.

Dopravce kvůli pozdním dodávkám a nízké kvalitě provedené práce uplatňuje veškeré sankce a kompenzace. Dodavatelé musí odstranit také všechny garanční závady. Prioritou je však dodržení termínů a kvality. ČD znovu vyzvaly dodavatele, aby přijali odpovídající opatření. „Pokud nepřistoupí k razantním opatřením v plnění termínů a zlepšení kvality dodávek, pak jsme připraveni i k dalším právním krokům a v krajním případě i k vypovězení příslušných smluv,“ zdůraznil Kraus. (Peš)

Vlakvedoucí David Schindler: Práce na dráze a v pivovaru? Ideální kombinace!

Pokud se dá nezaujatý člověk do řeči se zaměstnancem dráhy či pivovarníkem, mnohdy se dozví, že jejich práce byla zároveň jejich vášní od mala – v případě železnice, či od dospívání – v případě vaření piva. David Schindler se kupodivu k oběma svým pracím i vášním propracoval výrazně později a vlastně náhodou. Vlakvedoucím ČD se stal díky sepsaným zážitkům jednoho z kolegů, k pivovarnictví jej dovedla náhodná návštěva olomouckého knihupectví. Některá zaměstnání však mají zvláštní moc chytout a nepustit, což se zjevně stalo i jemu.



Vít Čepický | Foto: autor

Jsem vystudovaný projektant pozemních staveb. Dva roky jsem projektoval, ale to mě totálně nebavilo. Člověk je pořád zavřený v kanceláři a ani plat není příliš dobrý. Tak jsme se s kamarádem rozhodli, že pojedeme do Anglie. Byli jsme tam deset měsíců a bylo to taky hrozné. V našich mladických představách jsme viděli, jak si vyděláme, místo toho jsme odjeli s tím, s čím jsme přijeli. Navíc jsme byli v Liverpoolu, kde

to není úplně pěkné. Ale zase jsem se tam naučil obstojně polsky,“ směje se Schindler.

Po návratu tedy musel opět řešit, čím se bude živit. „Náhodou jsem na internetu narazil na blog jednoho kolegy, který psal, jak se stal vlakvedoucím. Čirou náhodou byl taky z Turnova – jako já. Ptal jsem se ho, co práce obnáší, párkrát jsme se sešli na pivo a já si řekl, že to zkusím. A od prvního září 2017 jsem vlakvedoucím,“ přibližuje svůj start u Českých drah osmadvacetiletý muž.

Na turnovských tratích byl spokojený. „Ale pak nám začaly ubývat výkony. Vzpomínám třeba na Starou Paku, tam jsem jezdil moc rád. I na pivní turistiku to bylo ideální, v Pace jsou dvě skvělé hospůdky, chodívali jsme si tam odpočinout před cestou na nocležnu. To bylo moc fajn,“ vzpomíná na svou oblíbenou trať.

Z vlakvedoucího supem

Další výzva přišla poměrně záhy. „Na Liberecku sháněli supervizora. Řekl jsem si, že to zkusím a nějak to dopadne. Ako-



Na kontrole v Lomnickém pivovaru, kde aktuálně leží beranovo polotmavé.

rát jsem splňoval tři roky praxe, které byly třeba. Moc jsem se k tomu neupínal, ale nakonec vybrali mě. Čili jsem začal dělat ‚supa‘,“ popisuje další přehození kariérní výhybky. „Připravoval jsem kolegy na zkoušky, když přišel nový, konzultoval jsem s ním předpisy a podobně, školil jsem. Také jsem takový ‚předpis na telefonu‘, pokud někdo potřebuje.“

Zkušenost to byla cenná, ale každodenní kontakt s provozem u něj nakonec vyhrál a vrací se zpět k plnohodnotnému vlakvedoucímu. Na což se těší. „Oproti dřívějšímu nám přibýly nové tratě, jezdíme do Řevnic, máme vícekrát Mladějov nebo ‚Jičínku‘, která mě baví. Tam je pohoda, jezdí tudy hodně turistů, s cestujícími se známe, je to celé osobnější, klidnější,“ pochvaluje si. Z Turnova se zatím nechystá. „Máme tu skvělou, mladou partu, sešli jsme se tu dobře. Chodíme spolu i po práci na pivo... V Turnově jsem maximálně spokojený.“

I Schindlerovi se postupně dráha probíjí do krevního řečiště. „Když třeba grilujeme u rodičů manželky, bydlí u trati Turnov – Boleslav, a slyším houkat vlak, automaticky se koukám na hodinky a říkám si: ‚No, v pořádku, jedou včas!‘ V tomhle už jsem trochu magor,“ uznává s úsměvem. „Samozřejmě už poznám, když třeba jede výjimečně 810 místo RegioNovy. A když se někam chystáme na výlet s kamarády, přirozeně sloužím jako taková informační kancelář.“

Sládek z knihkupectví

Jak se David Schindler dostal k dráze víceméně náhodou, podobně náhodou se dostal i ke své druhé vášni. Pivu. „Jed-

David Schindler

Po vystudování stavební průmyslovky dva roky pracoval jako projektant, poté během deseti měsíců v britském Liverpoolu vyzkoušel práci ve skladu, taxikáře i kuchaře. Po návratu do Čech se díky blogu svého budoucího kolegy stal v září 2017 vlakvedoucím SVČ Turnov, kde slouží dodnes. Poslední dva roky navíc pracuje jako supervizor vlakvedoucích. Svoji lásku k pivu pěstuje od 18 let. V té době se díky náhodě začal zajímat i o to, jak český národní nápoj vzniká. Metodou pokus-omyl si doma začal vařit pivo, později se stal sládkem oficiálně. Nyní ve volných chvílích vaří pro Beranův létající pivovar z podještědského Trávníčku. Soustředí se spíše na svrchně kvašená piva. Ve volných chvílích, zbývají-li, se věnuje horské a pivní turistice. Rád vaří (nejen pivo) a opravuje své dvě motorky.



nou jsem byl v Olomouci v prodejně knih a tam byl štos knih. Na vrchu ležela jedna s názvem ‚Uvařte si pivo doma‘. Stála pouhých 59 korun. To mě zaujalo. Hned jsem si ji koupil. Mimochodem – teď si ji občas prolístuju a dost se u ní bavím, protože podle ní prostě uvařit pivo nejde. Ale já se o to tehdy snažil, doma a v hrnci na sporáku. Z čehož byl samozřejmě průšvih.“ Pryč šla celá várka.

Snahu však nevzdal. „Řekl jsem si, že to přece musí jít nějak líp. Koupil jsem si plynový vařič, se kterým se lépe hřídá teplota, starý smaltovaný hrnec, další dvě, tři špatné knížky... Ale pak Cech do-movarníků vydal úžasnou knížku Pivař-ka. Já najednou pochopil, co se s pivem při vaření děje, jak je třeba dodržovat jednotlivé postupy a začalo to dávat smysl.“

Dráha s pivem ladí

V další fázi se domácí pivovar přesunul do garáže. „Koupil jsem si tři hrnce, spojil je čerpadly, pořídil kvasné sudy a začal vařit tam. A to už se dalo pít,“ popisuje nelehké začátky domavarníka. „O rok později jsem si všiml, že v pivovaru ve Frýdlantu otevřít pivovarský kurz na sládku. To bylo vynikající. Měli jsme dvě skvělé lektorky – Báru a Alenku. Jednalo se o naprosté profesionálky s velkou praxí. Celé léto, kdy se kurz konal, jsem byl buď v práci, nebo v pivovaru, slušný záprah. Ale naučil jsem se toho strašně moc – včetně vaření na varně v pivovaru.“ To byla hromada zkušeností, která se dala využít i doma v garáži. „Teď už bych celou tu svou varnu udělal úplně jinak,“ říká.

Ke konci kurzu rovnou dostal nabídku, zdali by nechtěl brigádně pracovat v menším pivovaru jako sládek. Což rád přijal. Obě práce – jak v pivovaru, tak na železnici – se navíc dobře kloubí. „V tomhle je dráha skvělá. Odjedu si dvoudenku a mám dva dny volno, což je úžasné. Navíc máme skvělé ‚kmando‘ v Liberci, když je třeba, vycházejí mi vstříc. Takže když je třeba, vyhodím si šichtu a jedu vařit pivo. Naopak když je třeba zaskočit na dráze, vyjdu vstříc i já,“ pochvaluje si.

A když už má David Schindler výjimečně volno, stejně se mu nakonec jeho dvě pracovní náplně s oblibou setkávají. „Mám hrozně rád pivní turistiku. Když mám volnou sobotu, kouknu se na mapu minipivovarů, najdu si nějaký kus od nádraží, skočím na vlak a večer jedu zpět. To je radost.“

DB odhalily interiér nových ICE od Talga

Zástupci Deutsche Bahn (DB) a španělského výrobce Talga představili v Berlíně první vůz nového vlaku s označením ICE L. Jedná se o soupravu pro dálkové spoje s maximální rychlostí 230 km/h. DB si prvních 23 jednotek objednaly již v roce 2019, výroba však nabrala přibližně rok zpoždění.



Petr Slonek | Foto: DB AG

Nové vlaky posílí vozový park Deutsche Bahn ve druhé polovině roku 2024. Dopravce je chce nasadit na vnitrostátní linky v Německu a spojovat by měly Německo s Nizozemskem, Rakouskem a švýcarskou hranicí. Pojedou i na mezinárodní trase mezi Berlínem a Amsterdamem, čímž se podstatně zkrátí současná doba cestování mezi oběma městy. Kromě toho se bude ICE L prohánět také na turistických trasách do Syltu a Oberstdorfu.

Jejich hlavní předností je bezbariérovost – díky snadnému přístupu mohou cestující na invalidním vozíku poprvé nastoupit a vystoupit z ICE L bez cizí pomoci. Těžít z toho ale pochopitelně budou i ostatní cestující, tedy například lidé s kufry, kočárky nebo jízdními koly. Původně se soupravy měly jmenovat ECx, nakonec se ale použil název ICE L. Vychází tak z osvědčeného názvu pro rychlovlaky, kdy L znamená bezbariérový přístup – z anglického výrazu low floor. Talgo zatím vyrábí prvních 23 vlaků v hodnotě

zhruba 550 milionů eur. Rámcová smlouva, kterou obě firmy v roce 2019 podepsaly, představuje až 100 jednotek.

Nová úroveň cestování

Podle generálního ředitele DB pro dálkovou osobní dopravu a člena představenstva Michaela Petersona se jedná o soupravu, která nastavuje nové standardy. „Cestování vlakem se stane ještě pohodlnějším a snazším než doposud. Díky stoprocentní bezbariérovosti a novému designu interiéru jednotek ICE se lidé na kolejích budou poprvé cítit, jako by zrovna seděli ve svém obývacím pokoji,“ prohlásil Peterson.

Šéf společnosti Talgo Gonzalo Urquijo Fernández de Araoz řekl, že vlaky nové generace ICE posílí nabídku Deutsche Bahn a splňují nejvyšší kvalitativní kritéria cestování určená nejnáročnějším zákazníkem, kterými se německý dopravce hodlá v budoucnu ubírat. „S ICE L uvedeme nový model osobní dopravy, který se stane měřítkem na evropském trhu,“ dodal.

Souprava měří celkem 256 metrů a skládá se z patnácti osobních, jednoho řídicího vozu a vícesystémové lokomotivy. To také umožňuje snadné přeshraniční použití bez nutnosti přepřahu. Kapacita činí 526 cestujících, z toho 85 v první třídě a 477 ve druhé. Cestující si navíc mohou užít plný komfort ICE, na který jsou ve vlacích této kategorie zvyklí. Kromě nového designu interiéru ICE jde například o pohodlná, zcela nově vyvinutá sedadla, zvláště výkonnou bezdrátovou síť WLAN či okna s dobrou prostupností signálu mobilních telefonů. Nechybí rovněž oddíly pro rodiny s dětmi, restaurační vůz, osm míst pro jízdní kola a moderní informační systém s údajmi v reálném čase. ○

PKP Intercity převzalo první dva Flirty od Stadlera

Společnost PKP Intercity obdržela první dvě z celkem dvanácti elektrických jednotek typu Flirt vyrobených v závodě Stadler v polských Siedlcích. Zbývajících deset vlaků má být dodáno postupně do září 2023. Moderní vozidla vznikají na základě kontraktu v hodnotě přesahující jednu miliardu zlotých, tedy v přepočtu téměř 5,3 miliardy korun, a jsou součástí největšího investičního programu v historii firmy.

V roce 2017 vypsal polský státní dopravce výběrové řízení na dodávku dvanácti elektrických jednotek. Jako nejvýhodnější byla vybrána nabídka společnosti Stadler a v roce 2019 obě firmy podepsaly smlouvu. Nyní získal první vlaky. Určené jsou pro dálkovou dopravu. Cestující budou moci v nových jednotkách využívat moderní techniku

včetně elektrických zásuvek, zesilovače signálu GSM/LTE, bezdrátového internetu, samozřejmě klimatizace či místo pro přepravu kol. Na palubě je i plošina usnadňující nastupování vozíčkářům a osobám se zdravotním postižením a rodinám s dětmi. Prostor pro cestující nabízí 294 míst 2. třídy a 60 míst 1. třídy.

„Jsme rádi, že nová moderní vozidla posílují vozový park PKP Intercity. Počítáme

s tím, že budou jezdit po celém Polsku, především na trase z Gdyně přes Łódź do Krakova,“ řekl Marek Chraniek, předseda představenstva PKP Intercity. Nové vlaky vyjedou na linky Štětín – Poznaň – Łódź – Lublin; Štětín – Poznaň – Łódź – Krakov; Gdyně – Bydgoszcz – Łódź – Krakov; Gdyně – Bydgoszcz – Łódź – Katowice; Olsztyn – Varšava – Krakov a Olsztyn / Białystok – Varšava – Częstochowa – Bielsko Biala / Ratibóř.

Jednotky odpovídají plně normám TSI, jsou vybavené ETCS úrovně 1 a 2. Pro PKP nejde o novinku, předchozí generaci Flirtů převzal v roce 2015. Aktuálně dodávaná vozidla jsou s těmito staršími vozy plně kompatibilní. To poskytuje dopravci velkou provozní flexibilitu. První dva Flirty začnou vozit cestující v příštích týdnech. (pes)



*** |

KYBERTEST

Ani
za

výlet Orient-Expressem

#nePINdej

Podvodníci stále rafinovaněji útočí
na Vaše peníze.

Využijte cestu vlakem.
Naučte se, jak nenaletět.



www.kybertest.cz



Mediální partneři:



Seznam Zprávy |

deník.cz

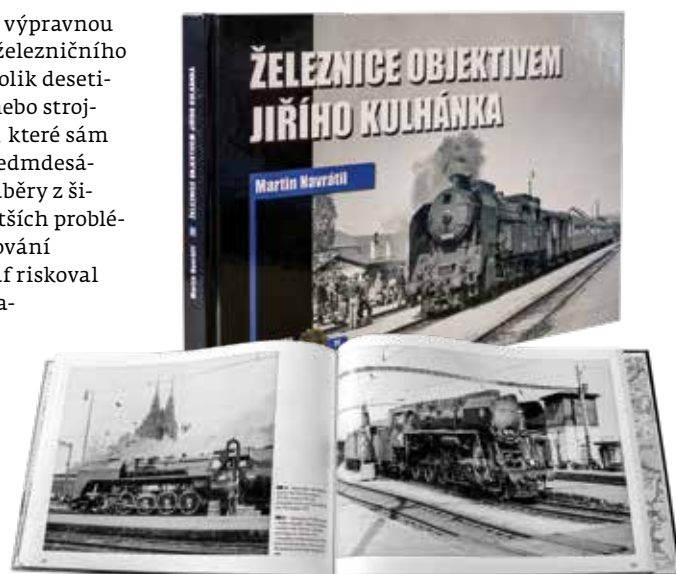
Knižní novinky

Železničář opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například na prototypy elektrických lokomotiv, jednotek a vozů na území bývalého Československa, na historii Košicko-bohumínské dráhy či na dílo zachycující úzkorozchodné dráhy na rakouském území tehdejší c. a k. Monarchie.

Pavel Nový | Foto: autor

Železnice objektivem Jiřího Kulhánka

Fotograf a historik Martin Navrátil připravil pro nakladatelství Corona výpravnou černobílou fotografickou publikaci, která je věnována tvorbě bývalého železničního zaměstnance Jiřího Kulhánka. Tento roditelý Pražan žije posledních několik desetiletí v Pardubicích a většinu profesního života strávil jako strojvedoucí nebo stroj-
mistr u ČSD, respektive ČD. Již v mládí mu učarovaly parní lokomotivy, které sám ostatně i obsluhoval. V době jejich postupného rušení jich od začátku sedmdesátých let velké množství zachytil na fotografické negativy. Jde nejen o záběry z širších tratí, ale i lokomotivních dep, kam se díky své profesi mohl bez větších problémů dostat. V dobách počínající socialistické normalizace bylo fotografování na železnici jakýmsi adrenalinovým sportem, neboť amatérský fotograf riskoval minimálně pokutu či zatčení. Kniha podlouhlého formátu A4 o 256 stranách nabízí 287 černobílých vysoce kvalitních celostránkových fotografií, které pocházejí ze začátku sedmdesátých let minulého století. Výchozí období představuje parní „hemžení“ v domovské Praze a okolí, následující čtveřice kapitol se zabývá Moravou a Slezskem a poslední dvě zavedou čtenáře na jihozápad Slovenska. Autorovi fotografií se na svitkový film či kinofilm podařilo zachytit řadu vzácných strojů, které dosluhovaly v depech či na posunu. Knihu lze zakoupit v každém větším knihkupectví nebo firemní prodejně v Hybernská centrum naproti pražskému Masarykovu nádraží.



Košicko-bohumínska železnica

Při příležitosti 150. výročí otevření tratě Košice – Bohumín připravil Peter Šimko s autorským kolektivem výpravnou publikaci formátu A4 o 336 stranách, která se věnuje historii Košicko-bohumínské dráhy. V celé délce 367 kilometrů byla zahájena pravidelná osobní doprava 18. března 1872. Výstavba této důležité dopravní spojnice trvala několik let a jen v roce 1870 na stavbě pracovalo skoro 17 tisíc dělníků! Po otevření tratě trvala jízda vlakem mezi koncovými stanicemi bez tří minut 15 hodin. Je to logické, neboť dráha překonávala značné převýšení v oblasti Vysokých Tater i mezi Čadcou Mosty u Jablunkova a Návším. Autorský tým se věnoval primárně traťovým úsekům vedeným severním Slovenskem. O slezské části jsou jen okrajové informace, neboť sami autoři upozorňují, že tuto část nechávají podrobně zpracovat českým historikům a badatelům. Kniha končí rokem 1918, o vývoji dráhy v době samostatného Československa je naplánován další díl. Díky péči vydavatele, kterým je Považské múzeum v Žilíně, si čtenáři mohou prohlédnout desítky dobových snímků a nákrešů, leckdy ještě nepublikovatelných, doplněných zasvěceným textem. Součástí knihy jsou i tabulky používaných vozidel, jejich fotografie či nákrešy. Knihu si lze objednat na e-mailové adrese kniznica@pmza.sk.



Schmalspurig durch Alt-Österreich

Určitě velkou radost způsobí nejen českým železničním fanouškům nová publikace z vídeňského vydavatelství Bahnmedien. Vydavatelství přišlo na trh s objemnou knihou formátu 280 x 215 mm o 368 stranách, která mapuje všechny úzkorozchodné dráhy na rakouském území tehdejší c. a k. Monarchie, tedy včetně těch, které se nacházely v dnešní ČR. Starým Rakouskem se rozumí ta část Rakouska-Uherska, která se nazývala také „Cisleithania“. Sem patřily mimo jiné také Halič, Bukovina, Dalmácie či Bosna a Hercegovina. Dílo tak volným způsobem navazuje na knihu Martina Haráka „Strassenbahnen der k. u. k. Donaumonarchie“ z roku 2015, která se ale výhradně věnovala městským a příměstským kolejovým systémům v celé rakousko-uherské monarchii. V encyklopedické publikaci o starém Rakousku jsou zahrnuty jak soukromé, tak státní úzkorozchodné dráhy, a to nejen „klasické“ železniční, ale i tramvajové. V několika kapitolách jsou přehledně uvedena všechna základní data o daném provozu, doplněná velkým množstvím atraktivních fotografií a také map. Kromě vlastních drah jsou díky odbornému autorskému týmu, páňů Bliebergera, Meyera a Pospichala, uvedeny tabulkové přehledy jednotlivých hnacích vozidel až do roku 1918. Kniha je navíc doplněná fotografiemi renomovaných rakouských fotografů z 50. a 60. let 20. století, kdy byl na řadě popisovaných úzkorozchodných drah ukončen provoz. Podrobný rejstřík navíc usnadňuje vyhledávání včetně dalších zdrojů odborné literatury pro hlubší proniknutí do historie jednotlivých drah.

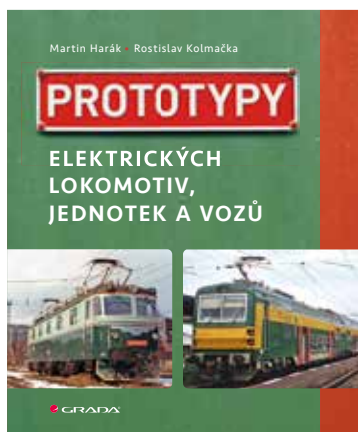
Schnapschüsse eines Fahrdienstleiters

(ÖBB-Direktion Linz zwischen 1974 und 1986)

Herwig Gerstner, narozený v roce 1955, prožil dětství v blízkosti zajímavých železničních tratí a nádražních budov. Ať už to bylo Donawitz, kde chodil do mateřské školy, nebo Zipf, kde absolvoval základní školu, či Vöcklabruck při studiích střední školy. Vždy bylo kolem Herwiga Gerstnera něco zajímavého k vidění. Po absolvování střední školy začal pracovat jako výpravčí u rakouských spolkových drah ÖBB. Jeho profesní cesta ho zavedla na celých šestadvacet let do spolkové země Salzkammergut do řady stanic na Západní dráze (Westbahn), ale také na hlavní nádraží v Salcburku, a nakonec na dvě velká nádraží ve Welsu. Herwig Gerstner měl vždy v práci u sebe fotoaparát, aby mohl zachytit zajímavé momenty z železničního provozu, který se stal nejen jeho zaměstnáním, ale i koníčkem. Menší výběr toho nejzajímavějšího je uveřejněn v nedávno vydané knize vídeňského nakladatelství Bahnmedien jako 24. svazek edice BAHNBILD. Ojedinelé velkoformátové záběry představují jak každodenní provoz, tak speciální jízdy řady dnes již neexistujících vozidel. Pojďme následovat Herwiga Gerstnera do doby, kdy železniční provoz nebyl tak uspěchaný a byl trochu tak ještě i romantický. Publikace formátu 240 x 205 obsahuje 108 stran, kde je uveřejněno 103 černobílých fotografií. K dostání je buď přímo u nakladatele, nebo například ve „speciálce“ v Hyberská centrum v Praze.



Prototypy elektrických lokomotiv, jednotek a vozů



Na začátku září vyšla kniha o prototypch elektrických lokomotiv, jednotek a vozů, která vznikla jako společný nápad autorů Martina Haráka a Rostislava Kolmačky. Pojednává o vozidlech s elektrickým pohonem, která zasáhla nebo zasahují do osobní nebo nákladní dopravy nejen bývalých ČSD, respektive Českých drah, ale také je využívá mnoho privátních dopravců. Ve zvláštních rámečcích jsou zmíněna i sériově vyráběná vozidla či řady vozidel, které byly vyráběny rovnou, bez prototypů. Lokomotivní řady jsou v knize řazeny číselně a chronologicky. U strojů, které vznikly před rokem 1988, kdy se uskutečnilo přečíslování všech vozidel v bývalém Československu podle pravidel Mezinárodní železniční unie, je uvedena i jejich původní řada v systému označování podle Vojtěcha Kryšpína, který se používal v letech 1921 až 1988. Kniha je rozdělena na dvě části, první se věnuje lokomotivám, druhá pak elektrickým motorovým vozům a jednotkám. Nechybí řada fotografií, technických tabulek a technických náčrtů a výkresů buď z originálních podkladů, nebo z grafické dílny Ivo Mahela. Dílo o 208 stranách formátu 257 x 213 mm lze zakoupit v každém větším knihkupectví či si ji objednat na e-shopu www.grada.cz.



Po Pražské spojovací dráze jezdí vlaky 150 let

Parní rychlík ČSD ze západních Čech v čele se Šlechticnou (řada 475.1126) projíždí na přelomu 60. a 70. let po spojovací dráze Nuslemi. Vpravo za stromy jsou vidět hrady Nového Města, v popředí pak zbytek závor v místech, kde býval silniční přejezd.

Známé přísloví praví, že i cesta může být cílem. Ano, někdy je skutečně důležitější samotná jízda než její cíl. Na jedno takové místo se teď podíváme. Jedná se o čtyřkilometrovou městskou železniční dráhu v našem hlavním městě, která z devadesáti procent vede po území Prahy 2 a jen pouze pár stovek metrů kolejí leží v oblasti páté městské části.

Slavil i železniční most

Před 150 lety, 15. srpna 1872, byl logicky zahájen i provoz na železničním mostě na Výtoni. Byl tehdy šestým mostem přes Vltavu v Praze a druhým železničním. Spojil dnešní pražské hlavní nádraží s nádražím Smíchov. Tento jednokolejný most se začal stavět v srpnu 1870 a sloužil jen necelých 30 let. Později byl nahrazen dvoukolejným, který stojí dodnes. Nyní ho tvoří tři příhradové nosníky s rozpětím 69,9 metru, široký je 8,1 metru a dlouhý 298,4 metru. Stavba, která byla zprovozněna 1. října 1901, se v současnosti nachází ve špatném technickém stavu a Správa železnic řeší její novou podobu.



První železniční most přes řeku Vltavu pod Vyšehradem měl pět železných polí a čtyři pilíře, z nichž tři stály v řece. Na obrázku z 19. století (asi rok 1872) vidíme od něj vpravo na skále Vyšehrad a vlevo klášter Emauzy.



Jízdenka TAM a zase ZPĚT pro 3. třídu z poloviny minulého století, která byla vydána z nádraží Praha-Vyšehrad.



Ve dveřích budky stojí výběrčí mýtného na severní smíchovské straně železničního mostu. Kasíroval chodce až do roku 1921, kdy byl výběr mýta zrušen. Vzápětí následovaly ostatní pražské mosty, které si do té doby mýtným vydělávaly na provoz a údržbu.



Pohled z Nuselského mostu 22. 4. 2016 na tříkolejný úsek Pražské spojovací dráhy, po které projíždí CityElefant z Berouna.



Stroj T 478.1 v roce 1972 najíždí s osobním vlakem do Plzně, na most nad křižovatkou na Výtoni. Zde by mohla být jednou zastávka Praha-Výtoň.



Lokomotiva řady 354.4 (44-47) opustila nádraží Vyšehrad a jede Nuslemi na Wilsonovo nádraží v čele osobního vlaku někdy ve 20. letech 20. století. Za povšimnutí stojí čtrnáct kluků hrajících fotbal na udusané písčité zemi a také vyprané prádlo na mnoha šňůrách.

Klíčové spojení v regionu

Pražská spojovací dráha je historický název pro trať, která propojila stanice do té doby od sebe v rámci pražského uzlu izolovaných soukromých železničních společností. V prvních letech sloužila nákladním vlakům, později se stala v osobní dopravě jedním z klíčových spojení v regionu i v rámci evropské železniční sítě. Roku 1866 získala koncesi ke stavbě nové trati mezi Vídní a Prahou Dráha císaře Františka Josefa (KFJB). Na začátku 70. let 19. století začala budovat své nádraží císaře Františka Josefa, dnes Praha hl. nádraží, které bylo propojeno s nádražím ve stejné době budované trati Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy. V letech 1872–1873 mířily k Praze tratě Pražsko-duchcovské dráhy, Rakouské severozápadní dráhy a druhá trať Buštěhradské dráhy. Úřady rozhodly vybudovat trať, která by alespoň provizorně pražský uzel propojila. Stavby se ujala KFJB. Nová trať začínala na nádraží Praha-Smíchov, po mostě – předchůdci dnešního vyšehradského železničního mostu – přetínala Vltavu, procházela Nuselským údolím a jedním z Vinohradských tunelů ústila na hlavním nádraží. Odtud vedla ještě krátká spojka k výhybně Hrabovka, kde se spojovala s tratí Společnosti státní dráhy. Ta je již zrušená a nahrazená tratí Nového spojení.

CESTOPIS



Solným krajem od Dunaje po Königsee

Sůl nad zlato. Kdo by neznal tradiční českou pohádku o princezně, která miluje svého královského otce jako prachobyčejnou sůl. Takový příměr ho rozlítí a dceru vyžene, ale jen do chvíle, než zjistí, že bez soli nelze žít. Tohle věděli lidé už před tisíci lety a sůl byla důležitým obchodním artiklem. Mnohá města na ní ve středověku skutečně zbohatla, a tak příměr se zlatem není vůbec lichý. K nám se dovážela sůl z Rakouska, z oblasti známé jako Solná komora. Region bohatý na sůl je však rozlehlejší a zasahuje až do sousedního Bavorska.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

Se solí je úzce spojená také železnice. Dopravě soli na sever vděčíme za vznik koněspřežní železnice České Budějovice – Lincec, která byla prodloužena až do Gmundenu. Za skoro 200 let od zahájení provozu na „koňce“ se kolejová síť v oblasti náležitě rozrostla. Region mezi Lincem, Salcburkem a bavorským Berchtesgadenskem tak nabízí množství zajímavých cílů pro milovníky železnice, tramvajů, ale také kouzelné přírody nebo historických památek.

Prvním cílem na naší cestě z Čech je Lincec. Zemské hlavní město Horních Rakous a třetí největší město Rakouska má bohatou historii, ale je to také důležité průmyslové středisko. Dokládá to příjezd po trati z Českých Budějovic, která má část zdejší průmyslové čtvrti, ve které sídlí obří hutě Voestalpine, chemické závody a další podniky.

Historie Lincec sahá do římských dob a ve 13. století byla zdejší obec povýšena na město. Centrum je plné barevných a bohatě zdobených historických domů, kostelů a na malém návrší nad řekou se nachází zdejší zámek, ve kterém sídlí muzeum. V jeho zdech se nachází i technická expozice.

Vzhůru na horskou dráhu

Nás však láká jiná atrakce. Je to horská dráha Pöstlingbergbahn. Dříve začínala za Dunajem na předměstí Urfahr, kousek za zdejším nádražím. Historická údolní stanice dnes slouží jako malé muzeum, zatímco její vlaky jezdí až na konečnou na Hlavní náměstí. Původní dráha měla rozchod 1 000 mm, měřila zhruba 2,9 kilometru a výškový rozdíl mezi koncovými stanicemi byl 255 metrů. Patří tak k nejstrmějším adhezním drahám světa s maximálním sklonem 116 ‰. Z vrchu Pöstlingberg je panoramatický výhled na město a jeho okolí.

V letech 2008 a 2009 byla rekonstruována a přerozchodována na 900 mm, které používá linecký dopravní podnik v tramvajové síti. Díky propojení s tramvají byla zdejší linka prodloužena na 4 kilometry a dosáhla až do centra města. Pro provoz byly u společnosti Bombardier pořízeny čtyři moderní bezbariérové obousměrné vozy. Do jejich vybavení patří překvapivě i vodní nádrž. Voda slouží jako lubrikant při průjezdu extrémně malými oblouky a brání vzniku nepříjemného kvíčení.

Pro nostalgické jízdy byly upraveny také tři původní dvounápravové vozy a v remíze v Urfahru se nachází další dvojice historických vozů s původním rozchodem. Jeden klasický uzavřený a jeden otevřený v letním provedení. Před remízou se zachovala i část původního atypického svršku včetně originálních výhybek.

Zájemce o kolejovou techniku může v Linci zaujmout také místní tramvajová síť o délce 30 kilometrů s 68 zastávkami a čtyřmi linkami nebo lokálka s romantickým označením LILO alias Linzer Lokalbahn. Dopravu na ní provozuje společnost Stern & Hafferl především jednotkami Stadler GTW, ale najdou se tu i starší vozidla.



Salzburger Lokalbahn

Pokud na ně nebudete mít štěstí přímo na LILO, pak budete určitě úspěšní ve stanici Vorchdorf-Eggenberg. Tam míří z hlavní tratě ÖBB Westbahn ze stanice Lambach patnáct kilometrů dlouhá lokálka. Náš druhý cíl.

Také zde zajišťuje provoz firma Stern & Hafferl a i tady je napájení 750 V DC. Jízda vozem ET 20 109 z roku 1956 na pravidelném spoji byla jako návrat do starých dobrých časů, kdy byly sedačky ve vlacích bohatě pérované, pokryté látkou s vysokým vlasem a madla byla vyrobená z leštěné mosazi v barvě starého zlata. Ve Vorchdorf-Eggenbergu je vcelku rozlehlé kolejistiště, kde lze vidět řadu starších vozidel zdejšího dopravce používaných dříve i na LILO. Jsou to třeba elektrická lokomotiva E 24.010 z roku

1910 nebo dvoučlánkové jednotky z 50. let pořízené z druhé ruky od německého dopravce Köln-Bonner Eisenbahnen.

Modernizovaná úzkokolejka

Ve Vorchdorf-Eggenberg přestupujeme. Normálně rozchodná síť zde končí a dál k jezeru Traunsee musíme úzkokolejkou. Provoz na ní začal v březnu 1912 čtyřmi páry vlaků, které obsluhovala dvojice elektrických motorových a přípojných vozů. Ovšem dnes tu nečekejte žádnou romantickou úzkokolejku, podobnou té z Jindřichova Hradce nebo jiných míst Rakouska, i když cesta stále nabízí jedinečnou atmosféru danou charakterem zdejšího provozu – tramvajemi uprostřed luk v kouzelné podhorské krajině.

Před pár lety byla dráha modernizována a propojena s tramvajovou tratí, která vede z opačné strany od nádraží ÖBB do centra Gmundenu (ta je ještě starší a funguje od roku 1894), a vznikl moderní dopravní systém Trauseetram. Jeho délka je 18,6 km, disponuje 28 zastávkami, umožňuje maximální rychlost 60 km/h a je na něm největší sklon rovných 100 ‰. Od března 2016 tam zajišťuje provoz 8 moderních obousměrných nízkopodlažních vozů TramLink V3 od výrobce Vossloh-Stadler.

Gmundenu je dnes kouzelné rekreační středisko na břehu jezera Traunsee. Nabízí promenádu s řadou kaváren nebo romantické uličky na návrší. V jezeře se dá vykoupat nebo po něm podniknout výlet některou z lodí. Nejstarší je kolesový parník Gisela z roku 1871. Archeologické nálezy dokládají, že tato oblast je osídlená více než 1 500 let. V roce 1278 byla zdejší obec povýšena na město a místnímu bohatství pomohl obchod se solí. K jejímu transportu se používala i koňská železnice do Českých Budějovic. Do Gmundenu byla prodloužena v roce 1836 a řadu let končila přímo na Radničním náměstí u jezera.

Z centra Gmundenu pokračujeme po původní tramvajové trati na nádraží ÖBB a Talentem rakouského národního dopravce do stanice Attnang-Puchheim na hlavní trati a míříme na další podobnou trať, která spojuje Vöcklamarkt s Attersee. I ta má rozchod 1 000 mm, napájení 750 V DC a provoz na ní zajišťuje firma Stern & Hafferl. Na 13 kilometrů dlouhé trati v lukách jezdí tři moderní tramvajové vozy TramLink V3. Stejně jako v Gmundenu jsou zde k dispozici i původní historické vozy, které slouží pro turistické, výletní a nostalgické spoje.



Konečná stanice na vrchu Pöstligberg s moderním a historickým vozem



Symbolem Königssee je kaple St. Bartholomä.



E44, E17, E03 a další exponáty železničního muzea ve Freilassingu

Attersee je s rozlohou skoro 47 km² a hloubkou 171 metrů třetí největší a nejhlubší jezero Rakouska. Pověstná je jeho čistá voda s viditelností až 25 metrů. To oceňují nejen plavci, ale hlavně potápěči. Po jezeře jezdí výletní parníky a v okolních horských masivech se nacházejí vyhledávané turistické trasy. Vidět je také hora Schafberg (1 782 m n. m.), dominanta severní části Solné komory, na kterou vede ozubnicová železnice od jezera Wolfgangsee.

Do Salcburku nejen za Mozartem

Když projíždíme solným krajem, nesmíme minout Salcburk. Město je známé jako rodiště W. A. Mozarta. Turistům však nabízí mnohem víc. Od nádraží do centra minou kouzelný zámek a zahrady Mirabel, mohou se toulat v úzkých uličkách a průchodech starého města, obdivují honosné chrámy nebo se nechají zmáčet vodními atrakcemi v zámku a zahradách Hellbrunn. A tomu všemu vévodí rozlehlá středověká pevnost, kam je vyveze pozemní lanovka.

V Salcburku však zaplesá především srdce milovníků trolejbusů. První linku otevřeli 1. října 1940 a dnes je zdejší síť jedna z největších v západní Evropě. Měří 125 kilometrů, obsluhuje 165 zastávek a disponuje zhruba stovkou moderních vozidel. Pro mimořádné jízdy je k dispozici i několik historických trolejbusů. Stále provozní je například vůz číslo 123 typu ÚHIII s roku 1957, který je zapůjčen anglickým sběratelem a původně jezdil v německém Solingenu.

Zkrátka nepřijdou ani milovníci železnice. Na 37 kilometrů dlouhé lokálce Salzburg – Lamprechthausen/Ostermiething lze zavzpomínat na zdejší tramvaje a místní dráhy. Původně směřovala lokální dráha i na jih až za rakousko-bavorské hranice do Berchtesgadenu. Tato větev prošla v letech 1938 až 1953 postupným rušením. Severní větev měla větší štěstí a dnes je součástí zdejšího S-Bahnu jako linka S1 a S11.

Normálněrozchodná dráha je napájena stejnosměrným systémem 1 000 V DC a jsou na ní sklony až 50 ‰. Provoz na ní zajišťuje 18 modernizovaných tříčlánkových jednotek ET40/50 Salzburger Lokalbahn s maximální rychlostí 80 km/h a výkonem 600 kW. Najdeme na nich i českou stopu. Původně dvoudílné soupravy doplnil třetí nízkopodlažní člunek od české firmy INEKON Group. K dispozici je zde také několik historických vozidel pro nostalgické jízdy.

Budoucnost Lokalbahn je velmi nadějná. Původní nádraží před salcburským hlavním nádražím bylo zahřoubeno pod



20 104 Alt
Bel 5m
12.11
24 P.
8.5 m
1/200 Stör
16 t

STERN + HÄFFERL



zem a diskutuje se o prodloužení linky dál do centra a případně napříč pod celým městem. Další evropské město by tak využilo železnici v podstatě jako svoje metro a spojilo centrum s širokým okolím.

Muzeum v pohraničí

Ze Salcburku co by kamenem dohodil se nachází další atraktivní železničářský cíl – Lokwelt Freilassing. V německé pohraniční stanici kdysi pracovalo na tisíc železničářů a množství z nich v lokomotivní službě. Když byl na sklonku minulého století provoz ve zdejším depu utlučen, vzniklo v jeho rozlehlé rotundě železniční muzeum. Otevřeno má o pátcích a víkendech od 10 do 17 hodin.

Expozice není velká, ale je rozhodně zajímavá a najde se tu i řada unikátů. Patří mezi ně lokálová elektrická lokomotiva LAG 1 nebo diesellová lokomotiva V 140 001 z roku 1935. Sejmuté kryty nebo řezy a mnoho vymontovaných dílů umožňují nahlédnout do jinak skrytých útrob a odhalit fungování drážních vozidel. Díky tomu si lze do detailu prohlédnout třeba diesellohydraulický pohon rozšířené německé řady 218. Vystaveno je také několik vozidel pro ozubnicové dráhy a stavební mechanismy.

Ve Freilassingu odbočuje z magistrály Salcburk – Mnichov vedlejší trať do Berchtesgadenu. První úsek byl otevřen v roce 1866 a o 22 let později dojel vlak až do Berchtesgadenu. Na trati jsou sklony až 41 % a poloměry oblouků pouhých 180 metrů. Železnice byla v minulosti velmi důležitá pro zdejší turistický ruch, proto sem kdysi směřovala řada rychlíků. V současnosti sem zajíždí už jen jeden spoj InterCity a velikost nádraží uprostřed hor většinu návštěvníků překvapí.

Do nitra hory za soli

Zdejší region je bavorským centrem těžby soli. V Berchtesgadenu a v nedalekém Bad Reichenhallu je díky tomu množství jedinečných technických památek. Po zhruba půlhodinové procházce od cílové stanice dojdeme k solnému dolu. Oblékáme overal, sedáme na vláček a míříme do nitra hor. Tam nás čeká seznámení s historií a současností těžby soli včetně jízdy na tradiční hornické skluzavce a plavby přes solné jezero. Podobný solný důl lze navštívit také u rakouského Halleinu jižně od Salcburku.

V Bad Reichenhallu se nachází jedinečný historický areál Alte Saline využívající solanku a produkující sůl z ní. Povrchový objekt připomíná spíše církevní stavbu, ale útroby skrývají řadu podzemních chodeb, hal a jedinečné technické zařízení, které vodu se solí čerpá.

Konec naší cesty patřil jezeru Königsee. Na jeho břehu je oblíbeným cílem charakteristická bílá kaple sv. Bartoloměje s cibulovými střechami. Romantické místo se stalo kulisou pro mnoho filmových příběhů.

U Königsee se snoubí kouzelná příroda s technickým unikátem v podobě lodní dopravy. Parníky nebo motorové lodě zde nejsou, provoz tu zajišťují akumulátorové čluny. Jejich vznik je kupodivu spojený s železniční dopravou. V roce 1909 byla postavena dráha k jezeru a příliv turistů vyvolal zájem o lodní dopravu. A protože dráha byla elektrifikovaná a levnou energii dodávala místní vodní elektrárna, nebylo nic jednoduššího, než v noci využít přebytek vyrobené elektřiny k dobíjení lodních baterií. ◉

← Na Aterseebahn jezdí historická souprava s motorovým vozem z roku 1914.

Napsali o nás...

ČD chystají pořízení akutrolejových vlaků, jezdit mají do Štramberku

České dráhy jednájí o tom, jak pořídit nové akutrolejové jednotky, které by kromě elektřiny z trolejí využívaly k pohonu i elektřinu uloženou v bateriích. Typ jednotek označovaný jako BEMU má jako první jezdit v Moravskoslezském kraji. „V současné době se připravuje pořízení vozidel typu BEMU podle požadavku Moravskoslezského kraje k obsluze linky Ostrava – Studénka – Štramberk, která využívá elektrifikovanou i neelektrifikovanou trať,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Bateriové vlaky by umožnily přímé spojení i z měst, kde není elektrifikovaná trať. Už v minulosti se mluvilo v případě ČD o nasazení takových jednotek na jihu Moravy. Stejná technologie začíná rozmach zejména v Německu. České dráhy už loni vypsalý předběžné tržní konzultace na dodávky bateriových či vodíkových vlaků.

Zdopravy.cz 7. 9. 2022



Za pád mostu ve Studénce nepůjde nikdo do vězení

Odvolací senát Krajského soudu v Ostravě dal pěti pracovníkům stavebních firem obžalovaným ze zavinění pádu mostu ve Studénce před 14 lety tří- až tříapůlleté podmíněné tresty. Za zavinění neštěstí, při kterém zemřelo v srpnu 2008 osm lidí, a stovka dalších utrpěla zranění, tak nikdo nepůjde do vězení. Dva původní nepodmíněné tresty soud zmínil mimo jiné kvůli délce trestního řízení. Rozsudek je pravomocný. Odvoláním některé ze stran se ostravský soud zabýval potřeť. Aktuálně rozhodoval o odvolání obžalovaných i státního zástupce. Před soudem původně stálo deset obžalovaných. Dvakrát okresní soud všechny obžaloby zprostil. Napotřeť uznal pět manažerů stavebních firem vinnými. Zdeněk Malý a Oldřich Magnusek z firmy Bögl & Krýsl dostali tehdy u novojičínského soudu 3,5 roku vězení nepodmíněně. Petr Janouškovec a Michal Foniok ze společnosti Ostravské dopravní stavby (dnes Eurovia) a Miroslav Kovalík z firmy Bögl & Krýsl dostali podmíněné tresty. Krajský soud nyní dva původní nepodmíněné tresty změnil na podmíněné.

ct24.cz 26. 9. 2022

Prahu a Curych spojí druhý noční vlak, pojedje nejprve na sever

Mezi Prahou a Curychem bude od změny jízdního řádu 11. prosince jezdit nový noční vlak, který doplní stávající nabídku přímého spojení přes Linec a Innsbruck. Pojedje na trase, kterou dříve noční vlaky do Švýcarska jezdily pod označením Canopus. Na trase bude osmnáct zastávek, vlaky budou označeny EN458/459. Trasa přes Německo potrvá o hodinu déle než jižní trasa. V případě cesty z Prahy bude trvat 14 hodin a 40 minut, při cestě zpět 13 hodin a 36 minut. Trasa přes Linec potrvá 13 hodin a 59 minut při cestě do Švýcarska a 12 hodin 59 minut při cestě zpět. Vlaky do Švýcarska vyjedou z Prahy v téměř shodný čas: přes Linec v 18:21 (Curych 8:20), a přes Německo v 18:25 (Curych 9:05). Zpět pojedje spoj EN459 z Curychu v 19:59, v Praze bude v 9:35. Druhý přes Rakousko vyjíždí ve 21:40, v Praze je v 10:39.

zdopravy.cz 21. 9. 2022

Do Česka dorazila na testy druhá čínská dvoupodlažní jednotka

Na Zkušební okruh Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) dorazila již druhá jednotka DDEMU2, která má v budoucnu jezdit pro rakouského dopravce Westbahn. Výrobce je čínská společnost CRRC. Čínský výrobce tak pokročí s testy nutnými ke schválení jednotky pro provoz v Evropě. První jednotka dorazila do Evropy na konci loňského roku, od května je i v Česku. Šestivozová jednotka má kapacitu 571 cestujících, maximální rychlost je 200 km/h. Je navržena plně podle norem TSI. V ČR se provádí část zkoušek potřebných ke schválení, zejména týkající se elektromagnetické kompatibility. CRRC tvrdí, že využila více kompozitní materiály, podle výrobce je tak jednotka jen o 10% těžší než jednopodlažní. Westbahn nemá vlaky koupit, ale pronajmout si je. Bude schválena pro provoz v Rakousku a dalších pěti zemích.

zdopravy.cz 22. 9. 2022

Stát nakoupí trakční elektřinu pro železnici za zastropované ceny

Stát nakoupí na příští rok trakční elektřinu pro provoz na železnici za zastropované ceny. Potřebný objem pro celý rok už má rezervovaný. Tuzemská železnice ročně spotřebuje 1,3 terawatthodiny elektřiny. Energii dodává do trakčního vedení, kde ji odebírají vlaky jednotlivých dopravců. V posledních letech byl dodavatelem železničářů ČEZ ESCO. Ceny elektřiny na německé burze vzrostly o stovky procent a atakovaly hranici 700 eur (asi 17 200 Kč) za megawatthodinu. „Dopravce jsem informoval o podrobnostech rozhodnutí vlády, díky němuž dojde k zastropování ceny nákupu sílové trakční elektřiny na maximálně 200 eur (asi 4 900 Kč) za megawatthodinu. Díky zastropování máme jistotu, kolik nás to bude maximálně stát, a dopravci mohou s touto částkou počítat ve svých hospodářských plánech,“ uvedl ministr dopravy M. Kupka.

ČTK 14. 9. 2022

Železničář

Vydavatel: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Václav Rubeš
Grafická úprava: Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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





Od 17. října budou uvolněny dotace z C SF na dovolené Zima 2022/23



Naše cestovní kancelář hledá kolegu/kolegyni na pozici pracovník rezervačního oddělení. Požadujeme minimálně vzdělání ukončené maturitou, znalost práce na PC, dobré komunikační schopnosti, samostatnost, pečlivost. Znalost angličtiny výhodou. Zájemce prosíme o zaslání životopisu na jisova@cdtravel.cz.



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

Hledáme
OPERÁTORY
kontaktního centra

**Práce
s nejlepšími
vyhlídkami**

Dejte se na dráhu,
která dává smysl. Staňte se
operátorkou/operátorem
kontaktního centra v Praze
u největšího českého
železničního dopravce.

Co nabízíme:

- průměrnou měsíční mzdu **35 000 Kč** po zapracování
- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy (jen 37,5 hodiny týdně)
- 5 týdnů dovolené + 5 dní placeného volna navíc
- příspěvek na penzijní připojištění 1 000 Kč měsíčně
- MultiSport kartu
- příspěvek na stravování, rekreace, tábory pro děti a výuku jazyků
- jízdní výhody pro vás i vaši nejbližší rodinu
- a řadu dalších příplatků nad rámec zákoníku práce

Co požadujeme:

- schopnost telefonické komunikace v češtině a v angličtině nebo němčině

www.cd.cz/kariera



ČD České dráhy
Národní dopravce

TIP NA VÝLET



15. až 16. října 2022

Českolipsko láká na víkend plný nostalgie a zábavy

Zajedte si o víkendu 15. a 16. října do České Lípy, kde se koná Den otevřených dveří v lokomotivním depu a v neděli také oslavy 150 let trati Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa. Těšit se můžete na nostalgické jízdy a výstavy historických vozidel. V depu, kam bude zajištěna kyvadlová doprava z českolipského hlavního nádraží, si lze prohlédnout výstavu historických vozidel parní, motorové i elektrické trakce a muzeum zabezpečovací techniky. K vidění bude výstava historických velocipedů a motocyklů ze sbírek Minimusea Achilles nebo obrazy z expozice Železniční akvarely MatysArt. Železniční fandové si určitě nenechají ujít promítání dokumentu „Albatros 498.112 vstává z popela“. Hlavním lákadlem jsou jízdy historických vlaků. V sobotu pojedou zvláštní vlak z Kořenova do Č. Lípy s motorovým vozem řady 820 (Singrovka), mezi Turnovem a Č. Lípou potom parní stroj Kafemlejnek 310.0134. Čtyřkolák 434.2186 vyrazí z Č. Lípy do Doks, Mimoně a Nového Boru a zpět a zvláštní historické vlaky pojedou po trianglu Česká Lípa – Výhybna Žizníkov – Srní – Č. Lípa opět s Kafemlejnkem a Hurvínkem M 131.1130. Na neděli jsou připraveny jízdy ke 150 letům trati Benešov nad Ploučnicí – Č. Lípa. Na kolejích se objeví Čtyřkolák, Kafemlejnek a Singrovka. Vydejí se na Děčín, Benešov n. Pl. a Kořenov.

Nejbližší železniční stanice: Česká Lípa hl. n.



15. až 16. října 2022

Tradiční výstava vláček se opět představí v Ostravě

Po dvouleté pauze se v Ostravě opět uskuteční tradiční podzimní výstava Vlaky, Vláčky, Modely, kterou pořádají Železniční Modeláři Ostrava (ŽELMO) ve spolupráci se ZŠ Jugoslávská. Její 3. ročník je pořádán v prostorách tělocvičny ZŠ Jugoslávská 23 v Ostravě-Zábřehu. K vidění bude klubové segmentové kolejiště v modelové velikosti H0 s hlavní i lokálkovou tratí a provozem vozidel ČSD i ČD, těšit se můžete také na unikátní statickou sbírku modelů elektrických jednotek ČD 460/471 a ZSSK 671 v modelové velikosti TT, nebo na ukázkou nově připravovaných tratí.

Nejbližší železniční stanice:

Ostrava-Vítkovice, Ostrava-Svinov, Ostrava hl. n.



13. až 16. října 2022

Večerní Praha se ocitne pod fascinující palbou světla

Poznejte Prahu v novém světle a přijďte na jubilejní desátý Signal Festival. Akce nabídne 15 instalací na dvou festivalových trasách a také největší galerijní zónu ve své historii. Už ale ve středu 12. října, tedy den před zahájením, bude možné po čtyřleté pauze spatřit videomapping na průčelí baziliky sv. Ludmily. Těšit se můžete na velkoformátovou projekci Refika Anadola (CAMP), hyperrealistické dílo Ondřeje Zunky (Kunsthalle Praha) nebo dynamickou hru laserových paprsků od japonského umělce Shohei Fujimota (kostel u Salvátora).

Nejbližší železniční stanice:

Praha hl. nádraží



Do 17. listopadu 2022

Do brněnského letohrádku za císařem Rudolfem II.

V brněnském Letohrádku Mitrovských je k vidění výstava o císaři Rudolfovi II. Tou vás provede digitálně oživený panovník, kterého zpodobnil syn Jana Wericha – herec, ekonom a pedagog Jiří Werich Petrášek. Pomocí hologramů se seznámíte se symboly majestátu, tedy s korunami, které mu byly vloženy na hlavu, a také s nejvýznamnějšími předměty legendárních císařských sbírek. Nechybí informace o jeho milenkách či o potenciálních nevěstách. Nahlédnout lze i do kabinetu kuriozit či kunstkomy a zjistit, jak fungovala renesanční alchymistická laboratoř.

Nejbližší železniční stanice:

Brno hl. n.

