

Železničář

4. LISTOPADU 2021 | ROČNÍK 28 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem Provozně-technické sekce Drážního úřadu Radkem Šafránkem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Porovnali jsme složitý proces vzniku nových lokomotiv s vývojově daleko rychlejším automobilovým průmyslem.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Specialisté VUZ nám ukázali statické a únavové zkoušky hnacího rámu podvozku elektrické jednotky.
- 22–23 **Provoz a technika**
S novým jízdním řádem vyjede do provozu moderní jednotka InterJet. Na co se v ní cestující mohou těšit?
- 27 **Zahraničí**
SBB pořídí pro regiony 286 nových moderních jednotek od firmy Stadler.
- 30–32 **Historie**
Před 160 lety začal pravidelný provoz na trati Plzeň – Domažlice – Furt im Wald. Její vznik však nebyl vůbec jednoduchý.

Železničář

PŘEDPLATNÉ NA ROK 2022

Chcete si předplatit časopis Železničář? Přečetli byste si rádi zajímavá témata o dění v rámci Skupiny České dráhy či o novinkách na tuzemské železnici a v zahraničí? Zajistěte si magazín na celý rok. Cena předplatného na rok 2022 činí 500 Kč vč. 10% DPH. Předplatitelé získají čtyři oboustranné plakáty zdarma.

Objednat si můžete také výhodný balíček obou našich periodik (tedy i s magazínem ČD pro vás). Za výhodné roční předplatné ČD pro vás a Železničáře zaplatíte 720 Kč. Podrobnosti naleznete na webových stránkách www.cdprovas.cz v sekci předplatné.

Stávající předplatitelé naleznou uvnitř tohoto čísla složenku k úhradě našich periodik pro rok 2022.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Moderní jednotky InterJet se stanou největší novinkou jízdního řádu pro rok 2022. ČD je v novém grafikonu nasadí na spoje Západního expresu a Krušnohoru.



Bombardier TRAXX

V parku hnacích vozidel dceřiné společnosti ČD Cargo, který aktuálně čítá více než 850 strojů v 37 typových řadách, má své místo i Bombardier TRAXX. Jedná se o lokomotivu vyráběnou v mnoha modifikacích firmou Bombardier Transportation. Ta je od konce ledna součástí Alstom Group. V roce 2018 ČD Cargo rozhodlo o nákupu a modernizaci dalších vozidel. V prosinci 2019 dorazila do Česka první z celkem deseti objednaných interoperabilních lokomotiv Bombardier TRAXX MS3 označených řadou 388. Zaměřily do zkušebního provozu v nákladní i v osobní dopravě. Absolvovaly také potřebné zkoušky pro provoz na Slovensku. Jde o čtyřnápravový stroj schopný provozu na trakčních systémech 15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz, 3kVDC a 1,5 kVDC. Jeho maximální rychlost je 160 km/h. Lokomotivy jsou přizpůsobeny provozu v ČR, na Slovensku, v Německu, Rakousku, Polsku a Maďarsku.



Jiří Jeřeta

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

Vážení čtenáři,

v jízdním řádu 2021/2022 nasadíme do provozu desítky nových vozidel pro regionální a dálkovou dopravu, a to v celkové pořizovací hodnotě zhruba devět miliard Kč. Bez nadsázky se po několika letech jedná o revoluci v obnově vozového parku Českých drah a již nyní se na ni řada z nás intenzivně připravuje... Provoz, obchod a komunikaci nevyjímaje.

Jedná se například o jedenáct RegioPanterů pro Plzeňský kraj na linku P2, které navazují na zatím zkušební a úspěšně od srpna 2021 provozované čtyři RegioPantery jezdící na společné lince Plzeňského a Karlovarského kraje označované jako P1 Západ. Na těchto celkem 15 jednotek bude v roce 2022 navazovat dalších deset RegioPanterů pro Jihočeský kraj, na které se jako tábořský rodák obzvláště těším :-). Vysoká spolehlivost těchto jednotek již třetí výrobní série i jejich komfortní výbava doplněná i o systém ETCS dokladuje, že jak ze strany Českých drah, tak i od našich zákazníků, tedy zejména uvedených krajských úřadů, se jednalo o správnou volbu.

Dále na trať 323 z Ostravy na Frýdek-Místek brzy nasadíme pět regionálních dvoupodlažních push-pull souprav pro Moravskoslezský kraj, které zatím nemají v České republice srovnání. Jedná se o moderní velkokapacitní a originální řešení komfortních vratných regionálních souprav, které budeme nejprve do doby elektrifikace trati provozovat s diesellovými lokomotivami řady 750.7.

V neposlední řadě významně obnovíme vozový park i v dálkové dopravě, kde již brzy nasadíme do provozu deset pětivozových netrakových tlakových dálkových souprav špičkové kvality InterJet, objednaných po dohodě s Ministerstvem dopravy ČR pro linky Ex6 a R15 z Prahy do Chebu přes Plzeň a přes Ústí nad Labem. Interjety pro ČD vyrábí konsorcium Siemens Mobility – Škoda Transportation a vozy vycházejí z platformy Siemens Viaggio Comfort, známé jako railjet. Jejich výhodou je například snadný průchod soupravou, ovšem při současné možnosti posílit soupravu o další vozy se standardním UIC rozhraním. Vybaveny jsou i supermoderními prvky, například bezdrátovými nabíječkami telefonů nebo speciálními okny pro perfektní mobilní signál uvnitř vlaku. V neposlední řadě mají tyto vlaky důstojný Infopoint, který poslouží nejen jako vhodné zázemí pro zaměstnance, ale také jako ideální místo pro komunikaci s našimi zákazníky, tedy cestujícími...

Samotnému uvedení nových vlaků do provozu nyní předchází řada přípravných prací, především zaškolení personálu z obsluhy vozidel nebo zabezpečení provozního ošetření či běžné údržby. Děkuji vám, že se této přípravě intenzivně věnujete a že brzy budete připraveni poskytovat našim zákazníkům kvalitní služby ČD i v těchto zcela nových vlacích... Věřím, že se s nimi brzy sblížíte, ať už jako zaměstnanci, nebo i jako cestující, a že se vám v nich bude velmi dobře pracovat a cestovat.

Šťastnou cestu!



Foto: Jiří Štembírek



předchůdce...

Lokomotiva řady 122



Vyrobila ji plzeňská firma Škoda v roce 1967 pod továrním označením Škoda 57E. Patří k československým strojům I. generace. S ohledem na rostoucí objem přeprav vznikla o několik let později ještě série mírně upravené řady 123. Zpočátku sloužily i v osobní dopravě, postupně ale byly staženy výhradně do nákladní dopravy. Od roku 2007 jsou proto všechny v majetku ČD Cargo. Většina vydržela v provozu téměř půlstoletí a první větší vyřazení přišlo až v roce 2015.

ČD získaly ocenění v odborných marketingových soutěžích

České dráhy letos zazářily v několika odborných marketingových soutěžích. V tradiční rubrice odborného marketingového webu Mediář Reklamní katovna jsme bodovali s oběma TV kampaněmi v hlavní roli s Ivanem Trojanem. Kampaň Apka vs. Ťapka zaměřená na propagaci aplikace Můj vlak získala v květnu první místo a v září obsadil druhé místo spot Auta vs. vlak. Ten ukazuje výhody našich vlaků cestujícím, kteří jezdí za byznysem a dosud volili auto. Dalším velkým úspěchem je získání dvou bronzových Louskáčků – cen za kreativitu v nejprestižnější české reklamní soutěži ADC Creative Awards. Kampaň Přírodní zastávky, která po covidu vítala cestující zpět ve vlacích, byla oceněna v kategorii outdoor. Druhá kampaň propagující Skupinovou jízdenku bodovala v kategorii craft, jež hodnotí kvalitu zpracování. Kampaně jsou již tradičně připraveny ve spolupráci s agenturou Havas.

ČD uspěly v soutěži Zaměstnavatel roku

České dráhy opět uspěly v soutěži Sodexo Zaměstnavatel roku 2021. Dopravce se umístil na třetím místě v kategorii Zaměstnavatel roku nad 5 000 zaměstnanců v regionu Praha. Hodnocení se už osmnáct let zaměřuje na společnosti v ČR z pohledu lidských zdrojů. Jeho smyslem je přiblížit firmy s výborným přístupem k zaměstnancům. Ocenění převzaly ředitelka odboru péče o zaměstnance Monika Horáková spolu s vedoucí oddělení náboru a rozvoje zaměstnanců Miroslavou Růžičkovou. Firmy, které v hodnocení uspěly, mají několik společných rysů. Například to, že více investují do vzdělávání a rozvoje zaměstnanců, kteří mají větší prostor pro kariéerní růst. Kategorie, v níž ČD zaznamenaly úspěch, oceňuje velké společnosti, které jsou schopné zachovat příjemné pracovní prostředí a zajistit svým zaměstnancům co nejlepší podmínky pro jejich práci. Hodnocení se odehrává celosvětově uznávanou metodikou Saratoga od společnosti PricewaterhouseCoopers.

Sezonu v Lužné ukončil Heligón, Kremák a Hurvínek

České dráhy uzavřely letošní nostalgickou sezonu tradičním Posledním parním víkendem v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka. Stovky cestujících si za krásného slunečného počasí nenechaly ujít hlavně jízdy parními vlaky vedenými Kremákem 534.0323 a Heligónem 414.096. Páry s historickými osobními vozy vyrážely z luženského nádraží do Rakovníka a Řevničova. Naopak přímo z areálu muzea se na svou pouť vydal Hurvínek M 131.105. Jeho cílem byla nedaleká Krupá. Zejména malí návštěvníci si pak dopřáli jízdy po muzejní úzkorozchodné dráze, kde kralovala parní lokomotiva Krauss. ČD Muzeum letos hostilo řadu akcí spojených s železniční historií, mezi nejnavštěvovanější patřily Den železnice a Setkání motorových vozů. Události navštívily vždy tisíce lidí.

Text: Josef Holek, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD

Ivan Bednárik čestným prezidentem nadačního fondu

Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM jmenovala čestného prezidenta. Stal se jím předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik, který s myšlenkou založit nadační fond před více než rokem přišel. „Velmi si této důvěry vážím. Spojili jsme se pro dobrou věc a ukázali, že společně zvládneme i smutné věci. Na konto nadačního fondu přispívají nejenom zakládající firmy ČD a ČD Cargo, ale také zaměstnanci, široká veřejnost a další společnosti v rámci Skupiny ČD. To je pro nás velký závazek a důkaz, že to, co děláme, má smysl,“ řekl Ivan Bednárik. Správní rada na říjnovém zasedání také rozdělila 3,1 mil. Kč. Peníze pomohou železničářským rodinám obětí nehody u Milavčí. Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM pomáhal už během léta zaměstnancům ČD a ČD Cargo z jihu Moravy, jejichž domovy zasáhlo tornádo. Mezi šestnáct železničářských domovů bylo rozděleno 540 tisíc korun. Tornádo zvedlo i velkou vlnu solidarity a mnoho zaměstnanců pomáhalo při odklizení trosků, jiní zase organizovali materiální pomoc.



Stanici Vsetín čeká rekonstrukce

Správa železnic vybrala zhotovitele, který během tří let kompletně zmodernizuje stanici Vsetín. Stavbu s celkovými náklady přes tři miliardy korun provede sdružení tvořené společnostmi OHL ŽS, STRABAG Rail a AŽD. Změnou konfigurace kolejí se nahradí nevyhovující úroveň nástupiště v oblouku novými, která budou mít nástupní hranu v normové výšce 550 milimetrů nad koleji a bezbariérový přístup. K odbavení cestujících poslouží společný terminál pro železniční a autobusovou dopravu. Ve stanici je nyní osm úrovnových oboustranných nástupišť tvořených panely. Nově je navrženo jedno vnější nástupiště s délkou 350 metrů a proměnnou šířkou. Dále vznikne ostrovní nástupiště o stejné délce, na které se cestující dostanou novým podchodem. Bezbariérový přístup zajistí výtahy. V rámci kolejových úprav se změní nejen samotné kolejíště stanice, ale také napojení na trať do Velkých Karlovic. Stávající výpravní budovu nahradí nový dopravní terminál. Ten poslouží pro potřeby cestujících z vlaků i autobusů a pro zajištění provozního zázemí.



Klidné zázemí pro studenty

Na konci září byl slavnostně otevřen studentský koutek Českých drah pro posluchače pardubické Dopravní fakulty Jana Pernera. Generální ředitel ČD Ivan Bednárik a děkan Dopravní fakulty Jana Pernera Libor Švadlenka symbolicky přestřihli pásku a za účasti zástupců národní dopravnice a studentů DFJP ČD zahájili provoz studentského koutku. Vytvoření odpočinkového koutku je vyústěním dlouhodobé vzájemné spolupráce DFJP a ČD, které podporují vzdělávání studentů formou stáží, exkurzí a odborných přednášek. V koutku mohou studenti relaxovat, nebo využít možnost vyzkoušet si simulaci řízení vlaku na instalované konzoly X-Box. Cílem by měla být také motivace studentů ke spolupráci s ČD formou studentských stáží a závěrečných prací.



Remízu zdobí lokomotiva Koloběžka

Bechyňská remíza láká na nový technický skvost. Minimálně do roku 2023 tu bude k vidění elektrická lokomotiva Koloběžka E 225.001 z roku 1906. Českým drahám stroj zapůjčilo Národní technické muzeum (NTM). Stroj z dílny Františka Křížíka jezdil nejprve po vídeňské městské dráze, od roku 1928 do roku 1967 posouval na pražském hlavním nádraží. Na Bechyňce nikdy nejezdila, byť by to díky stejnosměrné napájecí soustavě o napětí 1,5 kV zvládla. Pokud o ni fanoušci projeví zájem, bude stroj zapůjčen na delší dobu. Návštěvníci si mohou unikátní lokomotivu prohlédnout například v rámci akce Léto na Bechyňce anebo v předem vyhlášených termínech. Na Bechyňce je však doma další Křížíkův stroj, vůz Elinka M 400.001 z roku 1903, taktéž ze sbírek NTM. V případě neprovozní Elinky, deponované v Táboře, nyní běží proces zadání zakázky opravy jejího motoru, přičemž cílem je její znovuzprovoznění do příští letní sezony. To by se měla na Bechyňce sejít i se svou mladší kolegyní Bobinkou E 422.0001, kterou hodlají ČD taktéž opravit.

Vyměňovali si zkušenosti z IDS

Integrované dopravní systémy (IDS) v kontextu procesu komplexního zajištění veřejné osobní železniční dopravy. Tak se jmenovala prezentace, kterou České dráhy přednesly na osmdvacáté konferenci IDS. Na akci, která se letos konala v Pardubicích, tradičně se svými příspěvky vystupují především zástupci jednotlivých krajů a organizátorů veřejné dopravy a předávají si tak své zkušenosti. ČD na místě zastupoval Roman Tesař, zástupce ředitele odboru obchodu. Kromě již tradičních novinek z jednotlivých krajských IDS zde byla také diskutována aktuální témata, například dopady pandemie covidu, novinky v systému opravárenství ECM, postup implementace zabezpečovač ETCS, zdražování energií, konverze, inflace, opravárenské a výrobní kapacity v ČR a v EU a v neposlední řadě dopad ekologických regulí a Green deal na sektor veřejné železniční dopravy.



ČD - Telematika vybaví Sysly systémem ETCS

Řídící vozy řady Bfhpvee²⁹⁵, které vznikly rekonstrukcí osobních vozů řady Bdt z 80. let, získají evropský vlakový zabezpečovač ETCS. Celkem 34 vozidel vybaví mobilní částí této špičkové technologie ČD - Telematika ve spolupráci se společnostmi Alstom a Škoda Transportation. Rozhodl o tom výsledek výběrového řízení vypsaného ČD. Předpokládaná celková hodnota zakázky je cca 577 milionů Kč. „Zavádění ETCS na železnici v ČR je nejvýznamnější bezpečnostní projekt v této oblasti pro několik příštích let,“ uvedl Tomáš Businský, člen představenstva a ředitel úseku Infrastruktura ČD- Telematiky. Vozy Bfhpvee²⁹⁵, kterým se přezdívá Sysel, jsou plně klimatizované, vhodné pro přepravu cestujících na vozíku, mají vyhrazený prostor pro přepravu dětských kočárků a jízdních kol. V provozu mohou dosáhnout maximální rychlosti až 140 km/h. Vybavení Syslů ETCS logicky, technicky i časově navazuje na projekt zástavby ETCS do lokomotiv 362 WTB a 162 WTB, který ČD - Telematika úspěšně realizuje od června 2019.



VUZ obdržel evropský certifikát ECM

Výzkumný ústav železniční obdržel v polovině října osvědčení o shodě pro funkce údržby, zkráceně ECM podle anglického označení „entity in charge of maintenance“. Jedná se o důležité osvědčení v oblasti údržby drážních vozidel, které vyžaduje IV. železniční balíček pro všechna železniční vozidla. Nově se tak vztahuje i na lokomotivy, ucelené jednotky, osobní vozy nebo speciální vozidla a traťové stroje. „Získání certifikátu ECM jednoznačně deklarujeme, že námi využívané lokomotivy a měřicí vozy jsou udržovány podle jasně nastavených a certifikovaných pravidel, která odpovídají současné evropské a české legislativě v drážní dopravě. Zákazníci využívající zkušební okruh mají už teď garanci, že i po 16. červnu 2022, od kdy je certifikace povinná, zajistíme všechny činnosti a provoz naší techniky bez omezení,“ řekl Martin Bělčík, předseda představenstva a generální ředitel VUZ. Údržba v režimu ECM má stanoveny čtyři hlavní pilíře označené jako „funkce údržby“. Jedná se o funkci řízení, rozvoj údržby, řízení údržby vozidlového parku a provádění údržby.



V Táboře oslavili výročí Knížecí dráhy

Jízdy historických vlaků, výstava o historii železnice, přehlídka lokomotiv nebo osobní vůz prezidenta Edvarda Beneše. To byla lákadla oslavy 150. výročí tratě Vídeň – Tábor – Praha. Akci s názvem Tábor s párou si nenechalo ujít několik tisíc lidí. Vlakem s parní lokomotivou 434.2186 Čtyřkolák a její motorovou kolegyní T 478.1008 se mohli návštěvníci svést z Tábora do Chýnova a zpět a také mezi Tábořem a Božejovicemi. Kromě parní lokomotivy si zájemci užili také jízdy historickým vozem M 240.028 Kachna z Tábora do Milevska a zpět a na trase Tábor – Chotoviny. Na výstavě železniční techniky se kromě Čtyřkoláku blýskly i historické elektrické lokomotivy E 225.001 Koloběžka a E 422.0003 Bobinka a Křížkův vůz M 400.001 Elinka. Z Vídně do Prahy přijel první vlak 14. prosince 1871. Na tehdejší nádraží Františka Josefa v Praze přivezl tento spoj pouhých devět cestujících. Tehdy soukromé zhruba 500 kilometrů dlouhé dráze se přezdívalo Knížecí dráha, protože mezi koncesionáři byla řada tehdejších významných šlechticů.





Zpřísnit podmínky výcviku strojvedoucích nechceme

Před půl rokem usedl do křesla ředitele Provozně-technické sekce Drážního úřadu. Za úkol dostal Radek Šafránek především komunikaci s Evropskou železniční agenturou (ERA) a implementaci evropských předpisů do české drážní legislativy. V jakém stavu se nyní nachází systém Monitoringu licence strojvedoucích (MLS)? Bude pro strojvedoucí povinný výcvik na simulátorech? Nejen na tyto otázky odpovídá v rozhovoru pro časopis Železničář.

Josef Holek | Foto: autor

Přišel jste ze soukromého do státního sektoru. Jak velká to byla změna?

Pro mě velká nebyla. Pracuji v oboru přes dvacet let a s úřady jsem úzce spolupracoval, bylo to i mou pracovní náplní. Než jsem nastoupil na Drážní úřad, udělal jsem potřebné zkoušky, protože na Drážním úřadu pracuji pod služebním zákonem. Určitý rozdíl však vidím. V soukromém sektoru nejste tolik svázáni legislativou. Na úřadu si musím vzít do ruky

zákon a ověřit si svou myšlenku. Soukromý sektor je o něco pružnější.

Jak vypadaly vaše první dny v nové pozici?

Připravoval jsem se několik měsíců, aby nebyl nástup tak složitý, ale ani tak to nebylo snadné. Musím však říci, že jsem na Drážním úřadu potkal profesionály a pracuji ve velmi přátelském kolektivu. Uvedli mě do funkce a podporují mě. Kolegové jsou odborníci s dlouholetou praxí. Není lehké si před ně sednout, mají

můj obrovský respekt. Na druhou stranu budu muset řešit řadu budoucích výzev a přistoupit k některým změnám.

Přijetí IV. železničního balíčku na podzim loňského roku výrazně zasáhlo do schvalovacích procesů vozidel.

Jak nyní schvalování vypadá? Můžete porovnat starý a nový systém?

Veškerá agenda musí jít přes tzv. jednotné kontaktní místo s názvem One-Stop Shop (OSS), což je internetový portál, který spravuje ERA (Agentura Evropské

unie pro železnice – pozn. red.). Pokud se autorizuje vozidlo, nechodí se na úřad s hromadou dokumentů, ale posílají se elektronicky přes OSS. V případě, že se jedná o domácí trh, jde materiál přes OSS k posouzení na drážní úřad dané země nebo na agenturu. Pokud se jedná o provoz ve více zemích, musí putovat přes OSS vždy na agenturu. Ta ho posílá k posouzení národních požadavků na jednotlivé dotčené úřady, kterým je ERA v tomto smyslu nadřazená. S Evropskou železniční agenturou úzce spolupracujeme a vidíme také do procesů ostatních zemí. Spolupráce s agenturou je pro nás naprosto klíčová.

Jaká je obvyklá praxe v České republice?

Záleží na typu působnosti. Obvykle tu máme různé speciální vozy, jednotky i tramvaje. V případě mezinárodních projektů přistupujeme s dílčími argumenty, v pozici lokální autority. Největšími úkoly jsou v současné chvíli nasazování ETCS do ostrého provozu. Na příští rok je plánováno spuštění cca 450 vozidel do provozu a přes 1 000 km tratí.

K úkolům patří komunikace související právě se zavedením legislativy do schvalovacích procesů. Co si pod tím představíte?

Hlavně spolupráci s Evropskou železniční agenturou. Drážní úřad je v pozici National Safety Authority (NSA). Je bezpečnostním subjektem pro provoz na železnici. S tím souvisí i cíl ERA – naplnit bezpečnost. Jednotlivé úřady jsou pak integrátory předpisů do praxe tak, aby byly v souladu s legislativou. V našem případě se zákonem o drahách. Musíme integrovat veškeré požadavky evropské legislativy do našich podmínek, a naopak prostřednictvím ERA protlačit naše národní požadavky do Evropy. Příkladem je, že se zavedením IV. železničního balíčku například vznikly možnosti, jak minimalizovat průkazy způsobilosti. My chceme eliminovat duplicitu a zefektivnit certifikaci. Hodláme průkazy zredukovat tak, jak jen to je možné.

Musí jít vaše připomínky i přes ministerstvo dopravy, anebo jdou rovnou na ERA?

Musí. Jsme pod jejich metodologickým vedením. Mohu říci, že spolupráce s ministerstvem dopravy je skvělá a máme stejné zájmy a směr.

Kde vás tedy čeká nejvíce práce?

Určitě v oblasti komunikace mezi námi, ministerstvem a ERA, respektive Evropskou unií. My jsme ti, kdo uvádí předpisy do praxe. Jde o dlouhodobý cíl. ERA neřeší implementaci do jednotlivých států, ona pouze vydává příručky, metodické pokyny a my to musíme přetavit do praxe, obeznámit dopravce a připomínat jim, že jde hlavně o bezpečnost. Na druhou stranu musíme Evropské železniční agentuře doká-

zat, že novinky umíme předat. Základem je, že na našich webových stránkách jsou dostupné veškeré předpisy a příručky. Dále všechny dotčené subjekty obesíláme e-maily, s dopravci děláme i workshopy. Velkou výzvou je zavádění ETCS a příprava staveb vysokorychlostních tratí.

Nemohla by být naopak ERA tím, kdo bude lobbovat u dalších institucí EU?

Snažíme se o to. Hlavní je se sjednotit s ostatními zeměmi a ERA bude ráda, když dáme vše dohromady a ona vše harmonizuje. U nás na úřadě máme dokonce vytvořený ERA tým o deseti lidech a řešíme vše, co je důležité pro spolupráci s agenturou. Cílem je především co nejúžší vzájemná spolupráce, kterou ERA vnímá velmi pozitivně. Chce, aby jednotlivá NSA byla proaktivní. Vždyť bezpečnost a schvalování si každá země řeší trochu po svém. Ona vše vyhodnotí a vznikne finální podoba jednotných nařízení. Práce je to však na roky, asi jako ETCS.

Jak se ve zkušebním provozu projevil systém Monitoring licence strojvedoucích (MLS)?

MLS je opravdu dlouhodobé téma. Chceme, aby se používal co nejvíce. Stále evidujeme množství mimořádných událostí v desítkách za měsíc. Každá taková událost může znamenat fatální nehodu. MLS může pomoci, odhalí „vlozáky“ a fakt, že strojvedoucí neodpočítal. Podmínkou je, aby jej používali všichni dopravci. Není to o tom, že velcí hráči systém využijí, ale ti menší ho budou smět ignorovat.

Přidávají se další dopravci? Ve Skupině ČD už se problematika řeší řadu let.

Je to slabší. Jsme v očekávání, že se systém rozjede ve velkém, až vstoupí v platnost novela zákona o drahách, potom to bude povinné. Drážní úřad je bezpečnostní autorita a veškeré podněty vyhodnocuje. Můžeme dopravce upozornit a situaci řešit. MLS ale rozhodně pomůže. Dá jasný důkaz. Pokud dojde k fatální události, pak by ale vždy ještě měl nastoupit zaměstnavatel a svého zaměstnance „postavit do latě“. Dopravce by měl mít možnost jej následně nevpustit za kontrolér. My bychom měli naopak sledovat licenci, a pokud by strojvedoucí odešel jinam, říci novému zaměstnavateli, že měl jednotlivce problémy.

Pokročili jste v jednáních s ministerstvem dopravy o zavedení povinného výcviku na simulátorech?

Máme tu přípravu implementace zabezpečovače ETCS. Stále nejsme ve finále a víme, že musíme vytvořit nějaké bezpečnostní opatření. Jedno z nich bude i proškolení na simulátoru. Bereme ho jako jedno z bezpečnostních opatření, jako nástroj přispívající ke zvýšení bezpečnosti. Chceme postavit filozofii výcviku nikoliv tak, aby vedla k vylepšení ovládání stroje, ale aby byla zaměřena na infrastrukturu.

Monitoring licence strojvedoucích je dlouhodobé téma. Chceme, aby se používal co nejvíce. Stále evidujeme množství mimořádných událostí v desítkách za měsíc. Každá může znamenat fatální nehodu. MLS může pomoci, odhalí „vlozáky“ a fakt, že strojvedoucí neodpočítal.





To znamená navodit stavy, které bude muset strojvedoucí řešit poté, co se zabezpečovač ETCS naplno rozjede. Systém generuje řadu ikon, řadu informací, které nemusí strojvedoucí za svůj profesní život ani potkat, a je nutné ho na ně připravit. Simulátory by to měly umět a měly by zároveň umět připravit strojvedoucího na těžko předvídatelné situace. Ovládání vlaku si může zkoušet pak nejen na simulátoru, ale i v depu. V tomto jsme ve shodě s ministerstvem. Není to zlo, je to nutnost vedoucí ke zvýšení bezpečnosti.

V republice je ale simulátorů jen omezené množství. Třeba ČD mají jen dva.

To je fakt. Je jich málo. Musí být vytvořen tandem úřadů i dopravců. Ceny za zařízení jsou vysoké. Připravujeme už koncept školení i techniku. Vždyť v ČR jezdí 10,5 tisíce strojvedoucích, po republice musí být simulátorů daleko více. Ti dopravci, kteří už stroje s ETCS provozují, si to zatím řeší po svém a jsou průkopníci ve stylu školení. Chceme stanovit potřebné minimum pro všechny dopravce a sjednotit standardy.

Obecně, hodláte zpřísnit podmínky výcviku?

Ani ne. Budou na stejné úrovni jako nyní, zvýší se standard. Strojvedoucí si nyní vše osahávají přímo na stroji, ale nikdy si nevyzkouší tolik situací, které mohou nastat. Pomoci by měl právě simulátor. To on zvýší standard. Nabídne něco, co strojvedoucí nezažili, ale zažít měli. Je to v jejich zájmu.

Máte dostatek kontrolorů?

Někteří nám chybí. Potřebujeme lidi s vysokoškolským vzděláním a velmi hlubokou odborností, navíc s angličtinou. Kontroly však pokrýváme dostatečně dobře, až překvapivě je o práci na Drážním úřadu zájem. Máme co nabídnout, nechceme být jen úřadem. Nabídku volných míst pravidelně na našich stránkách aktualizujeme a také inzerujeme. Chceme, aby byl úřad vnímán tak, že jsou v něm ti nejlepší z oboru. ○

Radek Šafránek

Vyrůstal v Městci Králové a vystudoval Střední průmyslovou školu elektrotechnickou v Nymburce se zaměřením na elektrickou trakci v dopravě. Při zaměstnání ve Škodě Transportation vystudoval Západočeskou univerzitu v Plzni, obor Průmyslová elektrotechnika (pohony). Po více než dvaceti letech přestoupil ke Stadleru, kde působil tři roky. Na Drážní úřad nastoupil v červnu 2021 a své působení zde bere jako příležitost přispět k zavádění ETCS, 4. železničního balíčku a přípravě staveb vysokorychlostních tratí. Ve volném čase rád sportuje (cyklistika, volejbal, plavání) a také má v oblíbě střílbu.

Wi-fi se rozšířila do CityElefantů

Bezdrátové připojení k internetu se rozšířilo do dalších vlaků Českých drah. Cestující mohou wi-fi nově využívat v CityElefantech. Technologií jsou kompletně vybaveny všechny jednotky jezdící v Praze a po Středočeském kraji. Z dvaosmdesáti třívozových souprav zbývá dodělat posledních pět vlaků v Moravskoslezském kraji.

Petr Slonek s využitím TZ

Snadný přístup k internetu díky instalaci routerů a dalšího nezbytného zařízení nyní získalo více než 100 tisíc cestujících denně v pražské a ostravské integrované dopravě. „Připojení k internetu prostřednictvím wi-fi sítě je jednou z nejžádanějších doplňkových služeb na palubě našich vlaků, proto jsme ji ve spolupráci s objednavateli regionální dopravy v Praze, ve Středočeském a v Moravskoslezském kraji zavedli i v jednotkách CityElefant. Ty denně přepraví zhruba pětinu všech cestujících na železnici v celé České republice. Vybavení Elefantů ‚wifinou‘ tak představuje největší rozšíření této služby na tuzemské železnici,“ zdůraznil náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.



Spokojení jsou rovněž zástupci samosprávy. „Dlouhodobě pracujeme na tom, aby cestování integrovanou dopravou bylo pro cestující co nejkomfortnější. Rozšíření wi-fi do CityElefantů jsem samozřejmě přivítal. Myslím si, že to ocení i cestující ve Středočeském kraji,“ uvedl ředitel IDSK Zdeněk Šponar.

Podle ředitele organizace ROPID Petra Tomčíka se CityElefanty už staly vlajkovou lodí flotily příměstských vlaků v metropoli a jejím okolí. „Za mnoho let jejich provozu si je cestující velmi oblíbili pro jejich pohodlný a klimatizovaný interiér či bezbariérový nástup. Právě i díky těmto vlakům zá-

jem o cestování vlakem po Praze a okolí trvale roste. Proto nyní velice vítáme další zpříjemnění každodenních cest za prací, do školy či na výlet,“ řekl Tomčík.

V části vlaků i zásuvky

V rámci projektu wi-fi v CityElefantech je příslušnou technologií vybaveno celkem 246 vozů a wi-fi v nich pokrývá 25 420 sedaček. Denně najedou tyto patrové příměstské vlaky přes 35 000 kilometrů na území pěti krajů. Do pražských souprav CityElefant jsou navíc postupně doplňovány elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro dobíjení přenosné elektroniky cestujících. Díky tomu je nyní cesta vlakem do zaměstnání nebo do školy ještě jednodušší. Lidé v nich mohou pohodlně surfovat na internetu, číst, pracovat nebo se bavit.

Patrové jednotky CityElefant obsluhují páteřní S linky Pražské integrované dopravy z hlavního města do Kolína přes Český Brod i přes Nymburk, do Milovic, Benešova u Prahy, Berouna a do Kralup nad Vltavou a dále až do Ústí nad Labem. Obsluhují také některé vlaky do Přelouče a Pardubic. V Moravskoslezském kraji jezdí na páteřních linkách z Opavy přes Ostravu do Havířova a Českého Těšína, z Ostravy přes Karvinou do Mostů u Jablunkova a na některých spojích ve směru Studénka. ○

Práce na modernizaci trati v Kladně mají začít příští rok

Dlouhá léta připravovaná rekonstrukce trati z Prahy do Kladna dostává konkrétní obrysy. Správa železnic počátkem října vypsala tendr na modernizaci úseku Kladno – Kladno Ostrovec. Jde o část propojení mezi Prahou a Kladnem, které čeká kompletní obnova za 50 miliard korun. Práce v Kladně mají začít příští rok, celé propojení by mělo být dokončeno v roce 2029, v Kladně pak o pět let dříve. Přestavba úseku Kladno – Kladno Ostrovec vyjde na čtyři miliardy.

Pro Kladno se jedná o zásadní projekt. Z něj a jeho okolí dojíždí denně do Prahy více než 16 000 osob. Díky zdvoukolejné a elektrifikaci trati dostanou obyvatelé Kladenska možnost cestovat pohodlněji. Zvýší se traťová rychlost, což umožní zkrácení jízdy. Namísto dnešních 53 minut potrvá osobním vlakem cesta z Kladna na Masarykovo nádraží méně než půl hodiny. Zmodernizuje se 5,3 km trati.

Součástí etapy Kladno – Kladno-Ostrovec je vybudování záchytného parkoviště P + R



u stanice Kladno s kapacitou téměř 300 míst. Rekonstrukcí projdou výpravní budovy ve stanici Kladno a Kladno-Ostrovec. V Kladně vzniknou nová nástupiště i bezbariérový podchod. Obnoven bude interiér budovy.

Příprava dalších úseků

Projekt železnice Praha – Kladno – Letiště Václava Havla je rozdělen do více úseků. Na kolejovém rozvětvení stanice Kladno naváže na aktuální etapu další, a to modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno. Ta je ve fázi přípravy podkladů pro stavební povolení

a pracovat se má v letech 2022–2025. V rámci další fáze se zmodernizuje úsek Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně. Vznikne nová stanice Praha-Veleslavín. Realizace se očekává v letech 2024–2027.

Trať mezi stanicemi Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín nahradí v letech 2025 až 2029 tunel. Stanice Praha-Dejvice má být

podzemní. Mezi Prahou-Bubny a novou zastávkou Praha-Výstaviště se má stavět v letech 2022 až 2024. V roce 2023 začne modernizace stanice Praha Masarykovo nádraží. Rozšíří se počet kolejí ze sedmi na devět a vybuduje se nový vestibul.

Na rekonstrukci trati z centra Prahy do Kladna naváže stavba v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla. Ta se má uskutečnit v letech 2024 až 2029. Samostatnou akcí je vznik stanice Praha-Letiště Václava Havla Praha, která se začne stavět v roce 2024 a hotovo má být o pět let později. (ps)

ČD se připravují na výjezd InterJetů

Zaměstnanci Českých drah jsou postupně proškolení na provoz deseti pětivozových souprav InterJet. ČD školení připravily spolu s konsorciem výrobců Siemens Mobility a Škoda Transportation. Interjety budou na rychlíky Krušnohor a Západní expresy mířící z Prahy do Chebu nasazeny se začátkem platnosti nového jízdního řádu.



Josef Holec | Foto: autor

ČD se připravují na zahájení provozu deseti pětivozových souprav označených jako InterJet. Nyní podstupují provozní zaměstnanci školení konsorciem výrobců vozů Siemens Mobility a Škoda Transportation. Interjety se v polovině prosince objeví na linkách z Prahy do Chebu, tedy na rychlících Krušnohor mířících na západ Čech přes Ústí nad Labem, i Západních expresech jezdících přes Plzeň.

Zaměstnanci se postupně školí v chebském depu, kde je pro ně přistavená jedna kompletní souprava. „Proškolení jsou supervizoři, kontroloři vozby a vedoucí technici. Ti pak dále proškolí ostatní provozní zaměstnance – vlakvedoucí či strojvedoucí,“ zmínil harmonogram Stanislav Novák z plzeňského RPP Oblastního ředitelství osobní dopravy Západ ČD. Školení vedoucích pracovníků skončí na začátku listopadu, kdy budou proškoleni i zaměstnanci střediska údržby z Chebu. Na předání zkušeností pak budou mít více než měsíc.

Zavalili je dotazy

Provozní školení bylo rozděleno do dvou dnů, přičemž první den je zaměřen

na teorii v podání výrobců, druhý den na praxi přímo v soupravě. „Interjety jsou krok dopředu. Cestující po nových vozech často volají, jsou i naším trumfem v konkurenčním prostředí. Řekl bych, že ovládní je vcelku jednoduché,

pokud se ho čtyři naučí, nenastane problém,“ zhodnotil supervizor Roman Mílaček. Vlakové čtyři budou z Prahy, Plzně, Chebu, Mostu a Ústí nad Labem.

Zaměstnanci si na přednášející připravili i řadu dotazů. „Až z toho byli školitelé překvapení. Zájem našich kolegů o nové vozy je enormní. Provozní zaměstnanci vědí, jaké problémy mívají, a rádi by je uměli vyřešit,“ uvedl Stanislav Novák. Například vlakové čtyři musí umět ovládat základní funkce vozů, tedy osvětlení, topení a klimatizaci, ovládní dveří a plošiny pro osoby se sníženou schopností pohybu. „Celý vůz musí dokázat ovládat tak, aby v případě problému uměli situaci vyřešit hned a nemuselo se čekat na odstavení. Každý zaměstnanec navíc kromě proškolení dostane velmi jednoduchý manuál,“ doplnil Novák.

Moderní prvky výbavy

Pokud na situaci přece jen vlakvedoucí nestačí, musí nastoupit specialista z depa. Práci ale výrazně urychlí vlastní diagnostika. Dokáže chybu popsat, včetně například umístění, a to pro každý vůz zvlášť. „Vlakové čtyři tedy budou pracovat jen s ovladači, do vlastního zařízení nebudou mít přístup. Tam budou moci jen správkaři. Jejich školení také bylo delší a podrobnější,“ vysvětlil Stanislav Novák. ○

O nových vozech se více dočtete na stranách 22–23.



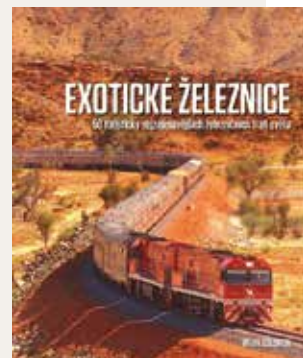
Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc listopad zní: **Kdy a ze kterého nádraží poprvé vyjel legendární vlak Orient Expres?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. listopadu** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář listopad“. Tentokrát se hraje o knihu Exotické železnice.

Správná odpověď z č. 10: Výstavbu koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince navrhl inženýr František Josef Gerstner. Publikaci Příběhy z dějin našich drah získává Miroslav Kadlec, Praha.



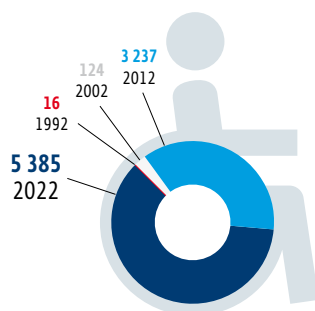
Počet bezbariérových spojů vzroste

Lidem na vozíku se ještě více zjednoduší cestování vlakem. České dráhy nabídnou v roce 2022 celkem 5 385 bezbariérových spojů. Je to nejvíce od jejich zavedení v roce 1991. Proti stávajícímu jízdnímu řádu se počet vlaků bez bariér v novém zvýší o 475. Kromě toho bude možné dobít elektrické vozíky v nejnovějších soupravách. Díky tomu opět výrazně vzroste mobilita handicapovaných.

Petr Slonek s využitím TZ

ČD se dlouhodobě snaží zdravotně postiženým cestujícím co nejvíce usnadnit pohyb po republice i jízdy do zahraničí. „Proto investujeme do moderních bezbariérových vlaků. Meziročně se tak počet bezbariérových spojů zvýší o 475 a jejich celkový počet dosáhne rekordní úrovně. Čtyři z pěti našich vlaků budou v jízdním řádu 2022 kompletně vybavené pro cestování osob na vozíku a nabídnou jim komfortní cestování,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik.

V jízdním řádu 2022 uvede dopravce do provozu zcela nové moderní bezbariérové soupravy InterJet, patrové jednotky push-pull a desítky jednotek RegioPanter. „V některých regionech nyní nabízíme drtivou většinu spojů bezbariérových, například v rámci Pražské integrované dopravy. Podobných regionů přibude. V roce 2022 se k nim přidá Plzeňský kraj, kde nasadíme na linku P2 Klatovy – Plzeň – Rokycany – Beroun jednotky RegioPanter. Většina vlaků v regionu tak bude bezbariérová. Podstatně se nabídka bezbariérového cestování zvýší také v Královéhradeckém kraji. Tam zavedeme přepravu osob na vozíku na lin-



Počet bezbariérových spojů ČD v předchozích letech a v novém jízdním řádu

kách Choceň – Náchod a z Pardubic přes Hradec Králové do Trutnova a Svobody nad Úpou. Symbol bezbariérovosti se objeví u vlaků z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí a Frenštátu pod Radhoštěm nebo ze Šumperka do Hanušovic a Jeseníku,“ řekl Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Pohodlí i v dálkové dopravě

Rozšíří se i nabídka cestování v dálkových vlacích. „Na linky Západní expres a Krušnohor mezi Prahou a Chebem ČD nasadí nejmodernější expresní soupravy, které nabízejí lidem na vozíku novou kvalitu cestování. „Zároveň rozšíříme bezbariéro-

vé cestování do rychlíků Vltava a Lužnice, které spojují Prahu s Jihočeským krajem. Lidé na vozíku se tak snadno dostanou z Prahy nebo z Českých Budějovic například do Benešova u Prahy, Soběslavi nebo Veselí nad Lužnicí,“ doplnil Jeřeta.

Spokojeni s postupným rozšiřováním služeb pro handicapované jsou rovněž zástupci Národní rady zdravotně postižených ČR (NRZP). „Vítáme rozšíření bezbariérových spojů pro osoby se zdravotním postižením, stejně tak i další služby, jako například možnost dobíjení elektrického vozíku. Dlouholetá spolupráce s Českými drahami vede k tomu, že ČD poskytují nejvíce služeb pro lidi se zdravotním postižením,“ reagoval předseda NRZP Václav Krása.

Kromě nabídky bezbariérového spojení se rozšiřuje rozsah služeb na palubě vlaků. Cestující využívající při pohybu elektrické vozíky získají v moderních soupravách zaváděných od jízdního řádu 2022 zcela novou službu: možnost dobíjení vozíků během cesty vlakem. Díky tomu se rozšíří možnost pohybu těchto spoluobčanů. Samozřejmostí jsou v moderních soupravách i další služby, jako třeba wi-fi nebo elektrické zásuvky pro dobíjení cestovní elektroniky. ○

Drážní úřad informuje

Výroční zpráva o bezpečnosti za rok 2020

Drážní úřad vydal koncem září výroční zprávu o bezpečnosti na českých železnicích za uplynulý rok.

Vysoký počet dopravců, typický pro Českou republiku, se meziročně navýšil o dalších 15 subjektů na 128 provozovatelů drážní dopravy. „Toto číslo samo o sobě znamená zvýšení nároků na kontrolní činnost, kterou považujeme za preventivní opatření mající zásadní vliv na bezpečnost provozování drah a drážní dopravy,“ zdůraznil Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.

Přestože počet dopravců nadále stoupá, počet nehod stagnuje. Za rok 2020 obdržel Drážní úřad od Drážní inspekce celkem 23 bezpečnostních doporučení, která využil k přijetí odpovídajících bezpečnostních opatření.

Přes omezení způsobená pandemií Covid-19 vykonal Drážní úřad v roce 2020 celkem 632 státních dozorů se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů a vlastníků drah.

Podrobnosti shrnuje výroční zpráva Drážního úřadu za rok 2020. Zpráva je nově rozšířena a má přehlednou strukturu podle vzoru vydaného Evropskou železniční agenturou (ERA).





Podzimní setkání motoráků ozdobila znovuzrozená Slovenská strela

Legendární motorový vůz M 290.002 Slovenská strela se stal největším lákadlem setkání motorových vozů, které v říjnu hostilo ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka. K vidění tu však byly i další technické skvosty nebo stroje, které aktuálně v provozu dosluhují. Program si nenechaly ujít více než čtyři tisícovky lidí.



Josef Holek | Foto: autor

V železničním muzeu ČD v Lužné u Rakovníka si druhý říjnový víkend daly dostaveníčko především historické motorové vozy. Návštěvníci se mohli pochovat i takovými skvosty, jako jsou Komarek, Stříbrný a Modrý šíp anebo čerstvě rekonstruovaná Slovenská strela. Setkání navíc díky krásnému počasí přilákalo více než čtyři tisíce lidí. Událost se tak v rámci ČD Nostalgie stala jednou z neúspěšnějších.

Největším lákadlem ale byla prezentace Slovenské strelky (M 290.002), respektive setkání se Stříbrným šípem (M 260.001) přímo u točny muzea. Sekundovaly jim však další legendy, například Věžák (M 120.417), Komarek (M 124.001) či Modrý šíp (M 274.044). „Slovenská strela se široké veřejnosti představila poprvé od své renovace,“ vyzdvihl jedinečnost akce Marek Plochý, ředitel ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. Upozornil, že Stre-

Rekordman Slovenská strela

Motorový vlak Slovenská strela byl vyroben v roce 1936 v kopřivnické Tatře pouze ve dvou kusech. Ve službách Československých státních drah nesly označení M 290.001 a M 290.002, přičemž druhý se dochoval dodnes. Tovární typové označení motorového vlaku je Tatra T 68 a do pravidelného provozu byl motorový vůz uveden 13. července 1936. S jednou zastávkou v Brně zvládla Slovenská strela přepravit cestující nejprve za 4 hodiny a 51 minut a v roce 1938 se tato doba zkrátila na neuvěřitelné 4 hodiny a 18 minut. Tento čas byl pokořen až po dlouhých 70 letech vlakem SC Pendolino, který tehdy zvládl téměř 400 kilometrů dlouhou trasu za 3 hodiny a 47 minut.

la je nejrychlejším prvorepublikovým motorovým vlakem a je ve vlastnictví společnosti Tatra Trucks. Nejen zmíněnou techniku pak pořadatelé představili na točně s odborným výkladem a dobovou hudbou. Pro fajnšmekry České dráhy připravily večerní prezentaci vozů s nasvícením.

Bohatý program

Do muzea ČD vypravily po oba víkendové dny speciální vlaky. Dále mezi Lužnou a Krupou jezdily vybrané exponáty. Blýskly se například vozy Krokodýl (M 286.1032), Hurvínek (M 131.105), Hydra (854.021) nebo Orchestrion (M 152.0002).

Organizátoři připravili rovněž bohatý doprovodný program. Návštěvníci si mohli prohlédnout historické vozy České pošty a modelovou železnici, vystaven byl i osobní vůz Tatra 87, nákladní vozidlo Tatra Phoenix 8x8, cisternová automobilová stříkačka na podvozku Tatra 148 či historický tatrovácký autobus. ○

Stipendisté ČÉDésu mají jistou kariéru

České dráhy přijímají přihlášky do Stipendijního programu ČÉDés průběžně celý rok a hlásit se mohou studenti ze všech středních škol se zaměřením na obory uplatnitelné u ČD. Vybraným žákům dopravce ušetří peníze a po úspěšném ukončení studií nabídne jistou práci se zajímavým finančním příspěvkem.

Josef Holek

Jak si užít studia na střední škole s vidinou jistého zaměstnání a padesáti tisíci korunami navrch? Stačí se přihlásit do Stipendijního programu ČÉDés Českých drah. Dopravce žákům každý měsíc přidá 1 500 korun na výdaje spojené se studiem a dalších 500 korun nabije na účet ČD Kredit. Od letošního roku se mohou studenti přihlásit ze všech středních škol, nikoliv jen z partnerských.

„Kromě příspěvků na studium nově nabízíme příspěvek 50 tisíc korun. Je rozdělen do dvou částí – dvacet tisíc korun dostanou úspěšní stipendisté po třech odpracovaných měsících, dalších třicet pak po prvním odpracovaném roce. Kromě toho nabízíme odborné praxe přímo v provozu. V rámci školní výuky žáci navštíví různá pracoviště,“ vyjmenovává základní výhody Věra Nadějová, specialista vzdělávání odboru péče o zaměstnance ČD. „Kromě jistoty pracovního uplatnění nabízíme možnost profesního a osobnostního růstu. Už během studia totiž mohou stipendisté složit vybrané odborné zkoušky pro práci u ČD, získat zkušenosti a přivydělat si,“ jmenuje dále. Žáci zároveň získají výhodnější měsíční příspěvek 500 korun na vlastní účet ČD Kredit. Díky státním slevám jezdí vlakem výrazně levněji už nyní, částka však jistě přijde vhod na pokrytí cestovních nákladů do školy.

ČD zajímají i studijní výsledky

Do ČÉDésu firma přijímá žáky, kteří mají zájem o železnici a chuť pracovat na některé z technických a provozních pracovních pozic. Žádoucí je hlavně obor elektro. „Z maturitních oborů preferujeme zejména Provoz a ekonomika dopravy, Železniční doprava a přeprava, Elektrotechnika, Strojírenská a elektrotechnická zařízení, Mechanik elektrotechnik,“ uvedla Věra Nadějová. „V případech učebních oborů je vhodný především Elektrikář, Elektrikář silnoproud, Elektromechanik pro zařízení a přístroje, Mechanik opravář, Mechanik elektrotechnik.“

Povinnosti z uzavřené smlouvy

- Před uzavřením smlouvy ČÉDés založit vlastní účet ČD Kredit.
- Plnit studijní povinnosti, postoupit do dalšího ročníku a úspěšně ukončit studium (maturitní nebo závěrečná zkouška).
- Předkládat ČD přehled o svých studijních výsledcích.
- Bez odkladu sdělit ČD každou závažnou skutečnost týkající se smlouvy ČÉDés.
- Spolupracovat při jednání o pracovní smlouvě, uzavřít pracovní smlouvu a odpracovat u ČD alespoň 2 roky.

Přihlášky ČD přijímají po celý rok. Stačí ji vyplnit, nechat podepsat rodiči, připojit motivační dopis a přijít na pohovor. „Nově vše řešíme v průběhu celého roku,“ připomněla Věra Nadějová. „Výběrové řízení je vždy formou ústního pohovoru. Probíráme vše o železnici, zajímá nás, proč si uchazeč vybral daný obor a představa o budoucím povolání u ČD. Abychom si udělali představu o studijních výsledcích, uchazeči by měli přinést i kopii posledního vysvědčení.“ Výsledky dopravce sděluje hned na konci

Hlavní střední školy

- Střední škola technická a dopravní Gustava Habrmána Česká Třebová
- VOŠ a Střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní, Děčín
- Střední odborná škola, Nové Město na Moravě
- Střední škola technická a dopravní, Ostrava – Vítkovice
- VOŠ a Střední průmyslová škola dopravní, Praha 1

Další partnerské školy

- Střední průmyslová škola Edvarda Beneše a Obchodní akademie, Břeclav
- Střední škola, České Velenice
- Střední škola technická a obchodní, Olomouc
- Střední škola elektrotechniky a strojírenství, Praha 10

výběrového řízení, tedy v den pohovoru. Další informace včetně přihlášek najdete na webu cd.cz/kariera nebo pište na e-mail stipendium@gr.cd.cz. ○

Chcete mít vlastní restauraci?

STAŇTE SE NAŠIMI PARTNERY

FRANCHISA JLV



Česká cateringová společnost JLV, a.s. (výhradní poskytovatel cateringových služeb pro České dráhy, a.s.) vypisuje výběrové řízení na obchodní partnery pro zajištění služeb v jídelních vozech



Budte vlastním pánem



Propracovaný školící systém a know-how



Zákazníky žádaná a dobře hodnocená produktová nabídka



Legislativní a finanční jistota



Nízký vstupní kapitál



ČD Restaurant
se servísem JLV

e: kfp@jlv.cz t: 603 462 296

TÉMA

Nelehký zrod lokomotiv v zajetí byrokracie

Výrobci navrhují životnost kolejových vozidel zpravidla na třicet let, některá vozidla však slouží i dvojnásobnou dobu. S tímto vědomím je přístupováno k technickému řešení kolejových vozidel jak ze strany jejich výrobců, tak i ze strany orgánů odpovědných za zkoušky a schvalování. Zkusili jsme procesy porovnat s vývojově kvapnějším automobilovým průmyslem.



Josef Holek | Foto: archiv ČD, Rostislav Kolmačka, Siemens Mobility

Abychom pochopili současnou situaci na poli vývoje hnacích kolejových vozidel, je nutné si napřed udělat krátký výlet do historie. S postupem času se mění nejen technika, ale i společenská dělba práce. Řadu důležitých typů parních lokomotiv ČSD navrhl ještě v éře monarchie významný rakouský konstruktér Karl Gölsdorf. Začínal v lokomotivce Společnosti státní dráhy, ale své vrcholné tvůrčí období prožil na vídeňském Ministerstvu železnic, kde řídil lokomotivní obor.

„Parní lokomotivy vyráběly v té době lokomotivky podle jednotné dokumentace a nezáleželo na tom, jestli to byly stroje z Florisdorfu, Vídeňského Nového Města, Lince anebo od nás, z pražské Libně. V těch dobách nebyl kartel nedovolenou formou, sloužil k rozdělení zakázek mezi jednotlivé výrobce. Lokomotivy podle jednotné výkresové dokumentace byly vyráběny nejen pro státní dráhy, ale i pro soukromé společnosti,“ uvedl Jiří Pohl, uznávaný odborník na železniční dopravu a Senior Engineer společnosti Siemens Mobility. „Z úhlu pohledu dnešních obchodních vztahů nebyl výrobce lokomotiv dodavatelem, ale pouze zhotovitelem. Neodpovídal tedy za projekt, ale za výrobní provedení.“

Integrací k dokonalejším produktům

Ještě i v dobách počátku ČSD určovalo základní trendy ve stavbě lokomotiv pražské Ministerstvo železnic, jednotlivé továrny podávaly své návrhy na jejich realizaci. Ministerstvo železnic z nich vybralo vítězný návrh. Často však státní zakázku rozdělilo více továrnám. „Tak například část lokomotiv řady 464.0 podle návrhu ČKD vyráběla plzeňská Škoda a část lokomotiv řady 486.0 podle návrhu Škody vyráběla ČKD,“ připomněl začátky Jiří Pohl.

Později rostla složitost vozidel, jejich vývoj byl náročnější. „Avšak železnice se potřebovala soustředit na potřeby cestujících a přepravců, vývoje lokomotiv se proto ujali jejich výrobci. Železniční vozidla byla stále komplexnější, bylo by neefektivní paralelně je vyvíjet a vyrábět v malých sériích,“ popsal změnu odborník.

Navic v průběhu dvacátého století začaly být mezi výrobci stále častější fúze. Nejdříve v národním a později i v mezinárodním měřítku. Cílem bylo zvýšení efektivity, soustředění sil a společný vývoj. Zdařilá vozidla se dočkala opakované výroby pro různé odběratele, což přineslo kvantitativní výhodu – jednorázové náklady na vývoj typu i na nové výrobní technologie se rozdělily mezi větší počet



vyráběných vozidel s příznivým dopadem na snížení prodejní ceny. Kvalitativní výhoda spočívala v produkci osvědčených spolehlivých strojů bez „dětských nemocí“ a se slušným servisním zázemím.

Role rozděleny

Postupem času přibyla ve vozidlech mnohá nová zařízení – polovodičové měniče, počítačové řízení, moderní vlakové zabezpečovače, klimatizace, deformační prvky, automatická spřáhla. Ale i některé tradiční součásti vozidel se zásadně proměnily. Plechové tabulky s cílovou stanicí vlaku byly nahrazeny LED displeji, toaleta tvořená jednoduchou mísou a klapkou dnes představuje počítačem řízený komplex zařízení. Schémata elektrických, pneumatických a vodních okruhů vozového WC jsou co do složitosti téměř na úrovni schémat elektrických, pneumatických a vodních okruhů motorových lokomotiv z doby před 60 lety.

Tím jsme se pomalu dostali do současnosti, kde se finální producenti vozidel soustřeďují na jejich kompletaci a na vývoj a výrobu klíčových komponent pro ně. „Výrobu ostatních částí předávají svým subdodavatelům. Ovšem s tím, jak roste komplexnost vozidel a vývoj technologií,

souvisí i nutné prohlubování specializace subdodavatelů. Finální výrobce se věnuje především systémové integraci vozidla a několika jeho základním subsystémům – vozová skříň, jezd, pohon, řídicí systém, interiér,“ zmínil Jiří Pohl současné trendy. Návrh a výrobu dalších subsystémů, typicky dveře, sedadla, klimatizace, brzdy, informační systémy, svěruje výrobce specializovaným subdodavatelům, kteří se jim již desítky let detailně věnují. „Tato součinnost zvěšuje nejen výkonnost hmotné výroby, ale i duševní potenciál tvůrčích techniků řešících předmětné vozidlo, a to v nadnárodní dimenzi.“

Podle EU od „devadesátek“

Projektové týmy jsou díky tomu velmi početné, jejich správná věcná i časová provázanost je důležitou úlohou vedení projektu. Jiří Pohl nabídl malý pohled pod pokličku. „Moderní inženýrské softwarové i hardwarové nástroje pro tvorbu technické dokumentace, založené na 3D modelování, umožňují souběžné řešení projektu na mnoha pracovištích, a to bez ohledu na jejich geografickou polohu,“ konstatoval. Tak jsou řešeny jednotlivé funkční či prostorové subsystémy vozidla, i jeho průřezové vlastnosti (bezpeč-



Výroba lokomotivy řady 380 v plzeňské Škodě Transportation



Na výrobě a vývoji ŽKV se podílí řada profesí, hlavně však elektrotechnici



Po výrobě musí vlaky ke zkouškám. V tomto případě využil Alstom zázemí VUZ



V halách producentů běží výroba několika zakázek najednou

nost, spolehlivost, hmotnost, hluk, elektromagnetická kompatibilita, požární vlastnosti).

Změnila se i role státu a do hry výrazně vstoupila Evropská unie a její legislativa. „Stát si nechal jen manažerskou roli k vytvoření spravedlivých právních podmínek hospodářské soutěže a k fungování železnice včetně státního odborného technického dozoru. Do České republiky přišla tato praxe v letech 1994

a 1995, kdy byl vydán zákon o drahách a dopravní řád drah,“ zavzpomínal Jiří Pohl. Podle zákona smí dopravce na drahách provozovat pouze vozidla, která jsou bezpečná a jejichž technická způsobilost byla prokázána shodou se schváleným typem. „Vozidlo musí být typově řešeno tak, aby splnilo požadavky, které stanoví Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI, pozn. red.) a dopravní řád drah, a každý jednotlivý kus musí

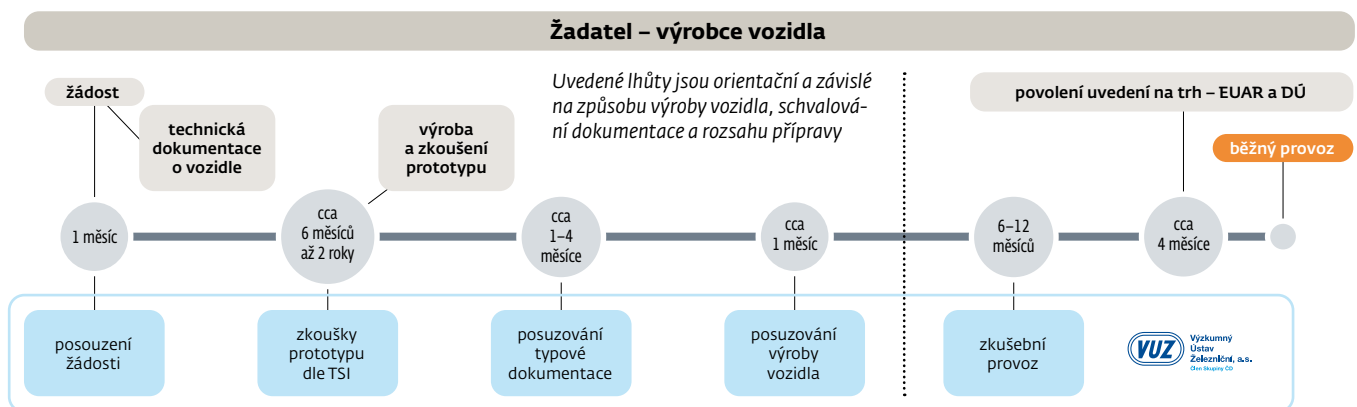
splňovat parametry uvedené v technických podmínkách, musí být shodný se schváleným typem.“

V hale i na okruhu

Při prokazování shody s požadavky jde často o tandem Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) – Drážní úřad. Přitom VUZ v něm může působit jak v roli zkušební laboratoře, tak v roli certifikačního orgánu pro posuzování shody s požadavky,



Proces zkoušení a schvalování vozidel



což je velmi odpovědná činnost. Akreditovaná zkušební laboratoř VUZ patří mezi evropské nejmodernější a nejvyhledávanější pracoviště v oblasti typových zkoušek vozidel a jejich částí.

„Posláním laboratoře je dělat typové zkoušky železničních kolejových vozidel před uvedením do provozu s tím, že jsme absolutně nezávislou zkušebnou. Nemáme vazby na zákazníka, což znamená, že když si u nás zákazník objedná zkoušku, my mu ji provedeme a předáme výsledek nezávislý na jeho výrobních prostředcích,“ popsal základní funkci svého pracoviště vedoucí Petr Chlum v jednom z nedávných vydání Železničáře. „My jsme ti, kteří hlídají a kontrolují základní parametry. Typové zkoušky jsme schopni provádět u zákazníka, v Cerhenicích a na veřejných tratích. Plán typových zkoušek se dělá striktně podle norem TSI a dalších národních předpisů,“ doplnil.

Když velí TSI

Zkušební laboratoř pracuje podle norem EU a specifikací TSI. To jsou evropské předpisy, které musejí být splněny. Většina Evropských technických norem je har-

monizovaná, jsou tedy všude v Evropě stejné – pokud neexistuje národní výjimka, která je v normě zmíněná. VUZ je Autorizovanou (č. AO 258) a Notifikovanou osobou (č. 1714) posuzující strukturální subsystémy Infrastruktura (INF), Energie (ENE), Kolejová vozidla (RST) a Traťové i palubní řízení a zabezpečení (CCS), a to včetně příslušných prvků interoperability v železničním systému EU.

Základním dokumentem pro posuzování je unijní směrnice 2016/797 o interoperabilitě železničního systému. Požadavky na produkty jsou pak dány technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI), které vydává Evropská komise. Dále jsou to technické normy, vyhlášky UIC a technické dokumenty Evropské agentury pro železnice (ERA). Dodejme, že například VUZ je, jak nastínil Petr Chlum, i určeným subjektem (DeBo) pro posuzování shody s národními požadavky pro všechny subsystémy. Postupy posuzování se pak musí řídit pomocí modulů, jež jsou dány rozhodnutím Komise 2010/713/EU o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v TSI.

V Evropské dimenzi

Teprve pokud vozidlo podstoupí všechny předepsané zkoušky a ty jsou vyhodnoceny jako vyhovující, je vystavena závěrečná zpráva o úspěšném vykonání typové zkoušky. Veškerá dokumentace včetně nutných žádostí putuje na ERU, ta ji předá příslušnému Drážnímu úřadu (DÚ). To vše na základě vykonání všech zkoušek a splnění věcných a procesních podmínek DÚ rozhodne, předá zpět ERA a ta pošle rozhodnutí. V našem případě na věci pracují odborníci odboru drážních vozidel a ECM DÚ. A to jak u vozidel prvně schvalovaných v ČR, tak i u vozidel již schválených jiným členským státem EU. DÚ ještě potvrdí technickou způsobilost vydáním průkazu způsobilosti každého jednotlivého vozidla – vydání je však české specifikum.

Jakkoliv je průkaz nutnou podmínkou provozuschopnosti vozidla, nelze jej v analogii s občanským životem lidí vnímat jen jako vstupenku na dráhu, ale spíš jako rodný list, jako základ celoživotní zdravotní dokumentace člověka. Po celou dobu provozu se do průkazu způsobilosti zapisují kontrolní prohlídky

Co na to automotive?

Obdobně jako u hnacích železničních kolejových vozidel pracují stovky vývojářů i na projektech nových automobilů. Kvůli tomu dokonce staví při automobilkách vlastní vývojová centra. A opět platí, že na prvopočátku, po strategickém rozhodnutí managementu firmy o výrobě nového modelu, stojí připraveny nejmodernější softwarové i hardwarové nástroje (3D a CAD systémy atp.), přesně nalajnované týmy vývojářů rozdělených do jednotlivých pracovišť, řešících jednotlivé podsystémy. Jen onen vývoj musí být kvapnější, neboť životnost nového modelu není třicet a více let jako u lokomotiv, ale zhruba 8 let, a to v případě, že zhruba v polovině si automobil dopřeje ještě omlazovací facelift.

Schvalování technické způsobilosti je, obecně vzato, upraveno jednotlivými unijními předpisy o typovém schvalování. Ty tak obsahují požadavky na schvalování jednotlivých systémů, konstrukčních částí či celků vozidel. „V případě osobních vozidel je to přibližně 60 položek, které jsou upraveny technickými předpisy, a to na úrovních EU i Evropské hospodářské komise OSN. Každý z předpisů obsahuje technické požadavky, definice, metody a způsob zkoušení. Jedná se například o předpisy upravující požadavky na brzdy, emise, hluk, ale i světelná zařízení či pneumatiky,“ vyjmenoval Tomáš Lukašík, mluvčí ministerstva dopravy. Výrobci samozřejmě musí splnit požadavky předpisu, tudíž před započítím je třeba dobře zanalyzovat vlastní požadavky a svůj záměr. Třeba aktuálním a velmi složitým úkolem pro automobilky je plnění nových emisních norem. Pokud byste hledali celý soupis požadavků, googlujte Nařízení č. 2018/858.

Zodpovědný výrobce

Jaké administrativní kroky musí automobilky provést před tím, než vůbec začnou žádat o homologaci pro provoz v ČR? Musí především vyrobít zkušební vzorky, vytvořit dokumentaci a provést zkoušky v akreditované technické zkušebně (např. TÜV). Za proces homologace je zodpovědný výrobce vozidla nebo výrobce dílu. Je však možné pro celý proces schválení ustanovit svého zástupce.

Začíná se vstupními hodnoceními, po nichž následují testy podle norem a směrnic, až po přípravu technických zpráv, které jsou předloženy schvalovacímu orgánu s cílem získat konečné schválení. Zájemci o homologaci, stejně jako v případě mašin a VUZ, komunikují se zkušebními laboratořmi, aby si ujasnili ustanovení regulačních aktů a technických možností, které z nich vyplývají. Laboratoře pak dokážou provést veškeré zkoušky vozidel i jejich systémů, homologovat jednotlivé komponenty (skla a zrcátka, pneu, bezpečnostní pásy, světla a odrazky, řídicí jednotky, brzd. destičky) i jednotlivé systémy (brzdy, hluk).

V případě, že automobilky schvalují vozidlo výhradně pro unijní trh, platí princip jednoho schválení. „Nicméně takové schválení nemusí být, a většinou není, uznávané jinými státy mimo EU, například Ruskem. V těchto státech probíhá samostatný proces a vlastní vozidla se tak pochopitelně liší. Třeba ve zmiňovaném Rusku jsou mírnější emisní požadavky,“ připomněl Lukašík. A že se výbavy a použitá technika mohou v jednotlivých zemích EU lišit, je zase jiný příběh.



a zkoušky, provedené technické změny (i ty musí být nejprve typově vyzkoušeny a schváleny) a jiné události.

Náš DÚ má významnou roli v případě České republiky a plní též důležitou funkci celé EU, spolupracuje s Agenturou evropské unie pro železnice (ERA). Pakliže má vozidlo být nasazováno i v dalších zemích (např. v případě lokomotiv pro mezistátní provoz je to nutnost), musí mít povolení k uvedení vozidla na trh (APM) vydané Agenturou evropské unie pro železnice včetně schválení k provozu (a zapsání v Evropském registru vozidel) ve vyjmenovaných zemích, kterého se zúčastňují jednotlivé národní drážní úřady. A opět: agentura posuzuje shodu se specifickými požadavky týkajícími se výrobku. Narážíme tím na interoperabilitu, resp. propojitelnost evropských železnic a TSI. Jejich respektování je ve státech EU zákonnou povinností, která se vztahuje nejen na hotové produkty, ale i procesy jejich návrhu, výroby, provozu a údržby. Vozidla s prokázanou shodou s požadavky TSI získávají certifikát shody s TSI.

Realita každodenního provozu

Na dráze železniční může být provozováno vozidlo, pro které bylo ze strany ERA vydáno povolení k jeho uvedení na trh, je zapsáno v evropském registru vozidel a oblast provozu zahrnuje dráhy v příslušné zemi. Ale to nestačí, provozuschopnost vozidla musí být ještě průběžně zajišťována řádným prováděním jeho údržby. Pro údržbu vozidel platí nová pravidla, každé železniční vozidlo musí být v péči subjektu zajišťujícího systém údržby ECM (entity in charge of maintenance). To je pro všechny železniční dopravce velmi aktuální téma...

Navrhování a výroba železničních vozidel kráčí kontinuální cestou evolučního vývoje. Závazná pravidla jsou na úrovni EU určena v podobě TSI, ale týkají se jen bezpečnosti, spolehlivosti, ochrany zdraví, ochrany životního prostředí a technické kompatibility. Výkonnost a produktivita vozidel, jejich provozní hospodárnost či pohodlí cestujících jsou ponechány na kreativitu výrobců. Ti k tomu mají stále novější technické prostředky a technologické nástroje. Produktové platformy jsou tak průběžně inovovány, aby efektivně naplňovaly všeobecné trendy (zvýšování rychlosti, bezemisní provoz, automatizace řízení, průběžná diagnostika atd.) i specifika jednotlivých provozních aplikací. Předpokládaná doba technického života železničního vozidla je kolem třiceti let. Nové vozidlo musí být natolik moderní, aby v průběhu této doby příliš nezeštárla a bylo prakticky využitelné a v budoucnu modernizovatelné. ○

Ocelová alchymie v režii VUZ

Specialisté Výzkumného Ústavu Železničního Jiří Soukup a Radek Stuchlík na nedávné konferenci s názvem *Současné problémy kolejových vozidel* přiblížili a popsali statickou a únavovou zkoušku motorového rámu podvozku pro elektrickou vícevozovou jednotku. Pro zkoušky bylo použito čtyřadvacet hydraulických válců, které byly společně řízeny počítačem v reálném čase.

Josef Holec | Foto: VUZ, archiv ČD

Zkoušky rámu podvozků se provádí na základě evropské normy, která popisuje možné scénáře statických a únavových zkoušek pro jednotlivé typy podvozků. Je zde nastíněno, jak a kam by se tyto zkoušky měly ubírat a jaké výsledky by z nich měly vyjít. Nicméně je to minimum, které musí být při realizaci zkoušek splněno. A proto si již dnešní doba žádá i to nepovinné, co by se teoreticky mělo zkoušet, nicméně to není zcela vyžadováno. Pro zkoušky hnacího rámu podvozku pro elektrickou jednotku byl sestaven test program, který měl ověřit únavovou životnost i těch částí rámu podvozku, u kterých standardně stačí statické ověření.

Statické zkoušky byly rozděleny do dvou etap. Výjimečné statické zatížení (překročení standardního zatížení na rám podvozku, které v provozu může krátkodobě nastat) a normální provozní zatížení. Mimo jiné bylo na rám aplikováno i torzní zatížení, tedy simulace nájezdu rámu podvozku na zborcenou kolej. V případě výjimečného zatížení byla hodnota převýšení 10 % a v případě normálního zatížení byla



Od modelu k realitě

hodnota 5 %. Před začátkem zkoušení byla změřena torzní tuhost samotného rámu podvozku. Pro určení krutu během zkoušek bylo provedeno experimentální měření.

124 měrných kanálů

Vzhledem ke kontrole mechanického napětí bylo vybráno celkem 54 míst na rámu podvozku, na které byly nalepeny jednoosé tenzometrické snímače, nebo tenzometrické růžice. Celkový počet měřených kanálů byl 124.

Během únavových zkoušek bylo aplikováno celkem 22 jednotlivých zatížení pomocí elektronicky řízených hydraulických válců (plus 2 válce na kontrolu reakčních sil). Požadavek byl vykonat 10 mil. cyklů hlavního zatížení, ve kterých se postupně měnila velikost dynamických a kvazistatických sil. Během statických zkoušek bylo navíc zaváděno dalších

18 zatížení pomocí statických, ručně řízených, hydraulických válců. Převážně to bylo zatížení, které svojí velikostí nemá velký vliv na měřené napětí v rámu podvozku. Pro všechny statické zkoušky bylo definováno celkem 70 stavů zatížení. Výsledkem únavových zkoušek bylo kompletní NDT všech svarů a tepelně ovlivněných oblastí metodou MT po jednotlivých etapách únavové zkoušky.

Kuličky se nezarávaly

Vzhledem k zavádění sil ve všech směrech bylo přesně definováno zachytávání reakčních sil, které byly všechny měřeny a zaznamenávány. Jednalo se o 2 podélné, 2 příčné a 4 svislé reakce. Standardní podmínkou a kontrolou správného nastavení zkušebního stendu je kontrola akčních a reakčních sil a zajištění kontroly toku všech sil přes rám podvozku tak, jak je navrženo – celý rám byl podložen ve 4 bo-

Únavové zkoušky

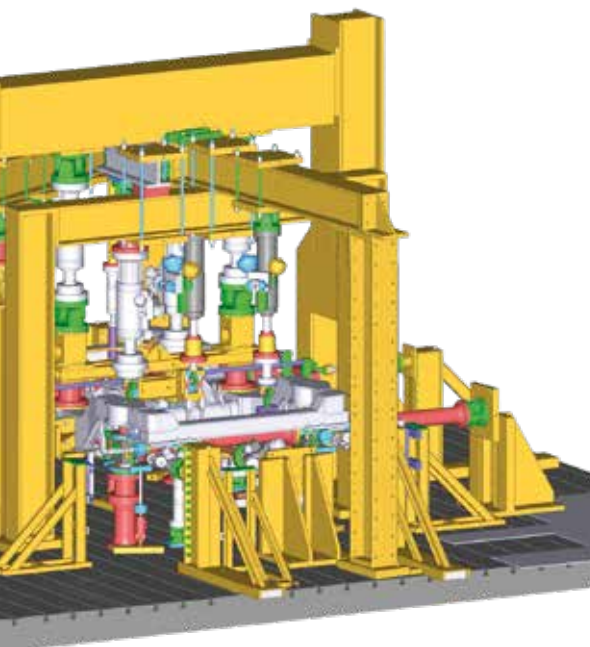
Všechny hydraulické válce byly řízeny pomocí siloměru. Signál se skládal z osmi úseků, které simulovaly jízdu oblouky a k tomu trakci a brzdění. V jednom úseku bylo provedeno 20 cyklů. Těchto osm úseků se dále opakovalo, dokud nedošlo k provedení předepsaného počtu cyklů.

Reakční síly statické

Statické zkoušky s výjimečným a normálním provozním zatížením byly, stejně jako únavové zkoušky, provedeny na náhradách vypružení. Použila se kombinace elektrohydraulických válců a statických hydro-válců s ručním řízením. Veškeré hodnoty mechanického napětí, zatížení, polohy a podobně byly svedeny do jednoho centrálního měřicího počítače.

V číslech

Celková délka projektování zkoušky	1 měsíc
Celková délka stavby zkušebního stendu	3 týdny
Celková délka statických zkoušek	1 měsíc
Celková délka únavových zkoušek	3 měsíce
Celkový počet použitých hydraulických válců	24 (včetně válců na reakce v podélném směru)
Celkový počet statických sil	37
Celkový počet měřených kanálů (tenzometry)	124 (22 jednoosých a 34 tenzometrických růžic)



Náhled únavové zkoušky rámu podvozku



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

dech na kuličkové dráze, která umožňovala volný pohyb rámu podvozku v podélném a příčném směru. Z hlediska velikosti měřených sil byl odpor valení kuliček zanedbán. Jako valivý člen bylo použito několika desítek ložiskových kuliček, které dokázaly roznést tlak na větší plochu. Rošt s těmito kuličkami byl umístěn mezi dvě kalené desky, po kterých byl pohyb realizován. Tak se sice odpor valení částečně zvýšil, ale nedocházelo k „zarývání“ jednotlivých kuliček do mezidesek.

Počet válců nese omezení

Komplexní statické a únavové zkoušky rámu podvozků jsou co do požadavků stále



Pro správnou funkci všech přístrojů je nutný dohled kvalifikovaného pracovníka

komplikovanější a náročnější na návrh i provedení. Klade se stále větší důraz na porovnatelnost simulačních výpočtů a naměřených veličin z reálné prováděných zkoušek. Dále je přistupováno k co nejrealističtějšímu provedení zkoušek vzhledem k zamýšlenému použití podvozku v provozu. Do budoucna si dovolueme tvrdit, že číslo 24 (počet použitých hydraulických válců) není konečné. Nicméně zvyšování počtu automatických hydraulických válců s sebou nese i jisté omezení. Nejenom technologické (nutné hydraulické průtoky, tedy technologie), ale hlavně nutnost precizního a správného návrhu sestavy zkoušky, protože při takovémto počtu použitých zatěžovacích válců je jisté, že se většina z nich bude vzájemně ovlivňovat, a výsledný zátěžný „dynamický stav“ na rám podvozku bude nakonec méně vypovídající než při použití menšího počtu hydraulických válců. ○

Moderní jednotky InterJet vyrazí s novým grafikonem

Největší novinkou se v jízdním řádu pro rok 2022 stanou jednotky InterJet. ČD je v novém grafikonu nasadí na spoje Západního expresu a Krušnohoro. Oproti svým předchůdcům vlaky přináší další posun v nabízeném komfortu a službách. Poprvé ve střední Evropě výrobce například využil technologie při výrobě oken, která umožní snadší průchod signálu mobilních telefonů do interiéru soupravy.

Petr Slonek | Foto: Michal Málek, Siemens

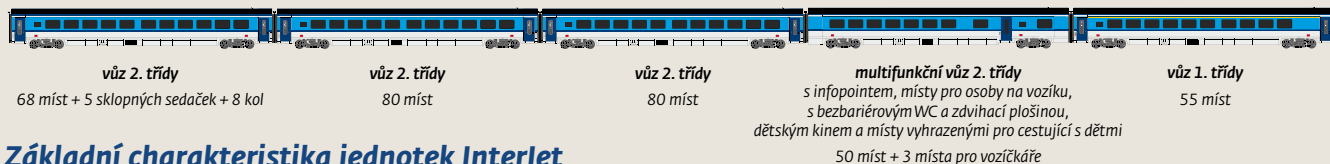
Nový koncept vnitrostátních expresních vlaků vychází z platformy Siemens Viaggio Comfort, úspěšně použité u již dobře známých jednotek railjet. Jde o netrakční pětivozovou jednotku s tlakotěsnými průchody mezi vozy. Technologickou novinkou je použití speciálně vyvinuté vrstvy skel oken, která umožní lepší průchodnost signálu GSM. Jednotky svou konstrukcí umožňují rychlé a jednoduché rozšíření počtu vozů v soupravě podle očekávané frekvence cestujících.

„Po éře Pendolina a railjetů, které v minulosti znamenaly zlomové okamžiky v komfortu a službách v dálkové do-

pravě, nyní přichází éra InterJetů, které jsou ještě lepší než jejich populární předchůdci. Nasadíme je na linky Západní expres a Krušnohor. Poprvé v centrální Evropě budou vlaky vybaveny speciálními okny, která lépe propouští mobilní signál, aby se v nich dalo lépe telefonovat. V první třídě jsou bezdrátové nabíječky a novinkou budou i zásuvky na dobíjení elektrických vozíků a elekt-



Konfigurace pětivozové netrakovní jednotky



Základní charakteristika jednotek InterJet

- Délka jednotky: 132 m
- Nejvyšší provozní rychlost: 200 km/h
- Počet sedadel: 333 (z toho 1. třída: 55, 2. třída: 278)
- Počet speciálních míst: ♿ 3, ♿ 8
- Počet vozů v jednotce: 5

rokol,“ vyjmenoval některé výhody nových vlaků předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik.

Občerstvení zajistí minibar

Jednotky nebudou mít restaurační vůz, což odpovídá současnému trendu mezi objednateli zajistit provoz vlaků na kratší a střední vzdálenosti co nejefektivněji s nízkými náklady. České dráhy však v těchto spojích nabídnou drobné občerstvení přímo na místech cestujících prostřednictvím mobilního minibaru.

Nové vozy umožní pohodlnější cestování i pro osoby na vozíku, nevidomé nebo neslyšící. Rodiny s dětmi mohou využít dětské kino či přebalovací pult. „Nezapomínáme ani na cyklisty, kteří



zde najdou oddíl pro přepravu jízdních kol. Samozřejmostí je klimatizace, wi-fi připojení, klasické zásuvky a USB porty pro dobíjení cestovní elektroniky. Nechybějí ani sklopné stolky či polohovatelná sedadla, která vedle možnosti pracovat během cesty nabízejí příjemný



komfort,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. InterJet je také první český vlak, který v jednom z vozů umožní bezdrátové dobíjení mobilních telefonů (v oddíle první třídy). Konstruován je na provozní rychlost až 200 km/h. ○

ČD vypravují vlaky pro svatebčany i vojáky

Speciální historické vlaky českodrážní nostalgii už na tuzemských kolejích zdomácněly a jsou pro cestující příjemným zážitkem. České dráhy však dokážou připravit dopravu i k ryze soukromým anebo komerčním účelům. Třeba nedávno si jeden speciál objednal svatebčané z Brna.

„Protože nejlepší svatby a párty jsou ty, které vám utkví v paměti, rozhodli jsme se jít cestou netradičních prostor a celkového pojetí jinak tradiční akce, kterou svatba je. Jako posledního jsem oslovil ČD,“ uvedl ženich pro web Vlaky.net. Nabídka ho příjemně překvapila. Stačilo pár mailů, výběr vozů (restaurační vůz řady WRmz a moderní velkoprostorový vůz řady Bdpce) a mohlo se vyrazit. V čele pak stanulo Eso 362.160. Svatbčané se vypravili z Brna do Golčova Jeníkova a Čáslavi. „Byl jsem moc potěšen přístupem, komunikací a domluvou při řešení naší svatby,“ prohlásil ženich.

Kompletní servis v režii ČD

ČD mají s vypravováním speciálních vlaků zkušenosti. Zvláštní vlak cestující doveze v časech a po trasách, které budou odpovídat jejich představám. ČD dokážou vypravit vlak pro různě velkou skupinu osob a dojet co nejbližší místu dalšího programu. Sestaven může být z moderních nebo historických vozidel. Pokud si zákazník přeje lůžkové nebo jídelní vozy, není problém je zařadit stejně tak jako společenské vozy, které mohou sloužit



nejen pro catering, ale i k promítání či tanci. „Letos jsme připravovali dva svatební vlaky a jeden narozeninový. Dále jsme vypravili několik speciálních vlaků pro zahraniční filmaře, vozy jsme půjčovali i organizátorům festivalu Banát, na Gepard expres anebo rakouské armádě,“ připomněla Elen Mátéová, vedoucí oddělení obchodu ČD s tím, že ČD poskytují i službu přepravy cizího speciálního vlaku přes české území. „V tomto případě jde nejčastěji o železniční spolky. Máme zákazníky z Nizozemska, Německa anebo Maďarska, pro které zajišťujeme služby opakovaně,“ dodala. „V září jsme vypravili speciální vlak Praha – Ostrava a zpět pro ministerstvo dopravy a Národní radu zdravotně postižených a pro ministerstvo průmyslu vlak z Prahy do Uhelného Mlýna a zpět. Byli jsme i dopravcem Evropského vlaku na našem území.“ Běžně si speciály u ČD objednávají i sportovní kluby. V minulosti to byla Kometa Brno, týmy SK Slavie, FK Pardubice nebo minulý týden SK Sigma Olomouc a HC Sparta Praha. (hol)

Němečtí strojvedoucí chtějí mluvit česky

Pro nás Čechy je dnes výuka němčiny naprosto běžnou záležitostí. Ovšem najít v naší zemi Němce, kteří umějí dobře česky, není vůbec jednoduché. Přece ale takoví existují. Jsou to například strojvedoucí z příhraničních oblastí. Nepříliš snadnou češtinu je vyučuje Šárka Vacková. S čím se musí její klienti při výuce vypořádat a proč si v hospodě objednávají mimo jiné hranolky se závorou?



Josef Holec | Foto: archiv Šárky Vackové, DB AG, Akropolis

Psát a spát, jít a jet, vdaná a vadná. To jsou slova, která se Němcům při výuce českého jazyka nesmírně pletou. To říká sympatická lektorka Šárka Vacková, která má s výukou češtiny na německé straně hranice dlouholeté zkušenosti. Nyní se snaží pro cizince ne zrovna jednoduchý český jazyk naučit řadu německých strojvedoucích, kteří zajíždějí na české území a musejí se umět domluvit s naším personálem. V kurzu je obvykle do deseti klientů, které nejčastěji vyšle zaměstnavatel.

Uspořádala sbírku pro jižní Moravu

Poté, co se několika vesnicemi na jižní Moravě prohnalo v létě tornádo, uspořádala Šárka Vacková finanční sbírku. Při ní mezi Němci vybrala za pár týdnů v přepočtu několik desítek tisíc korun. Peníze rozdělí mezi několik rodin, mimo jiné i mezi železničáře z řad Českých drah. Polovina z rodin jsou strojvedoucí. „Nebyl to můj nápad, ale byl to nápad lidí, které učím česky. Ptali se, kam mají poslat peníze. Založila jsem tedy transparentní účet a vyšlo to,“ vysvětluje Šárka Vacková.

„Učíme se hlavně gramatické rody, tedy ten, ta, to a dále skloňování sloves, zájmena, čísla, hodiny, dny, týden, data, minulý čas a akuzativ. Na to se nabaluje další gramatika. První hodina je o oboustranném seznámení a představení, nastavení cíle a určitého data, do kdy chceme cíle dosáhnout. Poté procvičujeme českou abecedu a výslovnost,“ říká na úvod lektorka. „Hlavní důraz však kladu na to, aby uměli komunikovat.“ K Šárce na češtinu chodí lidé všech generací, kteří si doplňují jazykové vzdělání. „Chtějí se domluvit v restauraci, při schůzce, když si kupují jízdenku,

objednávají jídlo v restauraci nebo nakupují v obchodě. Hlavně mluvíme, diskutujeme. Já na ně mluvím jenom česky. Je to zatím jediná možnost, jak se mohou k našemu jazyku dostat,“ upozorňuje. Chybují, ale není to prý na škodu. Šárce jde především o to, aby ztratili ostych, nervozitu a neustále hovořili. Nesmí se především bát mluvit. Byť s chybami nebo špatně.

Hranolky se závorou

Při diskusi je nejoblíbenějším tématem jídlo. Často například musí vysvětlovat rozdíly ve významech. Například my máme zavináče, tedy znak v mailu, ale i pokrm v restauraci. „Saští strojevedoucí, které učím, používají v souvislosti s jídlem jedno vtipné slovní spojení, když si objednávají hranolky s kečupem a tatarkou. Řeknou, že je chtějí se závorou. Proč? Také je na nich bílá a červená,“ směje se učitelka.

Složitá česká gramatika může být pro leckteré Němce těžkým oříškem. Vždyť mají například jen čtyři pády oproti našim sedmi. Ve výuce proto postupuje Šárka pomalu. Strojevedoucí se musí

Šárka Vacková

Po maturitě na Střední ekonomické škole Neveklov studovala germanistiku na Univerzitě Pardubice. Poté odešla pracovat do německých novin Freie Presse, kde pracovala na česko-německém projektu. Psala zejména články do přílohy o České republice – žurnalistice se však věnuje, ale bohužel nemá stálou spolupráci, byť má svůj web, kde publikuje i některé reportáže. V Německu učí němčinu na jazykových školách a také soukromě češtinu. V létě své dovednosti předává i na různých jazykových kempch. Může hrdě říci, že češtinu již naučila desítky Němců. Zhruba deset let žije v Saské Kamenici (Chemnitz).



umět dorozumět. Z gramatiky jsou důležitá slovesa, rod a slovní zásoba.

Němci píšou krátko

Problémem jsou pro Němce měkké konsonanty (ž, š, č, ř...) anebo krátké a dlouhé samohlásky. Když tak klienti píšou diktát, píšou slova „nakrátko“. Šárka tedy musí vlastně zpívat, aby dala najevo, kde je dlouhá samohláska. „Chybují i ve videch, tedy zda je děj dokonavý, nebo nedokonavý.“

Hodiny Šárky Vackové nejsou o suchopárném biflování. Němci se češtinu učí rádi, chtějí lépe poznat Českou republiku, rádi k nám jezdí na dovolenou anebo nakupovat. Chtějí se umět domluvit a neradi se u toho cítí trapně. Pokrok je pak prý u nich patrný po osmi až deseti lekcích. Největší odměnou je pro lektorku fakt, že strojevedoucí nemají strach mluvit. „Ti, co se učí, jsou hrdinové. Díky své snaze a motivaci se nakonec naučí česky,“ uzavírá Šárka Vacková. ○



ÖBB představily nové lehátkové vozy

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) posilují v segmentu noční dálkové dopravy. Nedávno představily klasické osobní vozy řady Bmz přestavěné na multifunkční lehátkové tak, aby technicky i designově ladily s moderními Nightjety. Rekonstrukci zajišťuje společnost ÖBB Technische Services. První vagon vyjedou v prosinci na linku z Vídně do Bregenzu.



Josef Holek | Foto: ÖBB

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) představily první lehátkový vůz, který vznikl přestavbou klasického vozu 2. třídy řady Bmz. Celkem Rakušané rekonstruují dvaadvacet vozů, které se v budoucnu objeví v soupravách Nightjet. ÖBB si od projektu slibují především zvýšení komfortu a rozsahu služeb pro cestující. Noční vlaky v režii ÖBB se rozjíždějí z Vídně do řady evropských metropolí.

U nových vozů spolkové dráhy spoléhají na nové moderní materiály a designem vychází z interiéru nové generace Nightjetů. Ty by měly vyjet do dvou let. Modernizovaná lehátka řady Bbcmvz disponují oddíly pro čtyři osoby s pevnými lůžky,

kteří svým vybavením výrazně zvyšují pohodlí při spaní a cestování. Dále nabízejí prostor pro uskladnění kočárků, tři místa pro kola a bezbariérový oddíl se dvěma lůžky a WC. V komfortní výbavě pak nechybí elektrické zásuvky, wi-fi, informační systém a kamerový systém.

Vstříc zelené Evropě

První vozy budou v prosinci nasazeny na linku z Vídně do Bregenzu, postupně se však objeví i v dalších soupravách. Do léta 2022 má být dokončeno všech 22 vozů.

„Budoucností spojení na krátké a střední vzdálenosti jsou noční vlaky. Večer nastoupit ve Vídni a ráno se probudit v evropském hlavním městě je dobré pro klima a zároveň se jedná o pohodlný způsob ces-

tování. Ti, kteří jezdí nočním vlakem, chrání naše prostředí během spánku, a proto jsou 51krát šetrnější ke klimatu než při cestování letadlem,“ zdůraznila Leonore Gewesslerová, ministryně dopravy a ochrany klimatu při představení prvního vozu v hale ÖBB Technische Services.

„Cestování nočním vlakem je v celé Evropě stále oblíbenější. Není důležité pouze přidávat nové cílové destinace nočních spojů, ale je také nutné nabídnout moderní a pohodlné vlaky,“ doplnil generální ředitel ÖBB Andreas Matthä.

Na noční linky ÖBB je možné navázat i vlaky ČD. Tuzemský dopravce navíc provozuje dálkovou noční dopravu mezi Prahou a destinacemi v Polsku, Maďarsku, Švýcarsku a Slovensku. ○

Slovenský dopravce ZSSK nasazuje nové restaurační vagony

Železniční společnost Slovenska (ZSSK) začíná postupně zařazovat do svých rychlíků R 6xx Tatran šestici rekonstruovaných restauračních vozů řady WRmz. Ty cestujícím nabídnou vysoký standard cestování nejen díky komfortnímu svezení, ale i díky nové koncepci jídelního menu, vycházející ze světové gastronomie. První vůz vyjel na Tatranu v září, další by měly najíždět v roce 2022.

„Stále pokračuje rekonstrukce dalších vozů, které byly v provozu od roku 1988, a to za účelem zvýšení komfortu pro cestující i obsluhu. Rekonstrukce se dotýká interiéru včetně restaurační části i kuchyně a WC, nová je i klimatizace, centrální zdroje energie či vodní hospodářství. Nové jsou sedačky nebo audiovizuální informační systém. Exteriér si

zachovává korporátní identitu ZSSK,“ upřesnil mluvčí ZSSK Tomáš Kováč.

Snídaně pro náročné

Cestujícím ZSSK nabízí kromě atraktivního designu i atraktivní nabídku jídel a nápojů. Ta byla nedávno obohacena o čerstvé saláty, limonády a trendové snack menu s novými dresinky a omáčkami inspirovanými světo-



vou gastronomií. Na své si tu přijdou i milovníci grass-fedového masa (z dobytka krmeného výhradně trávou) anebo vegani. Dodavatel cateringových služeb, společnost WGS, připravil i speciální snídaňové menu, ze kterého si vyberou i skuteční gurmáni.

Modernizované vozy budou postupně zařazovány do vlaků R 6xx Tatran mezi Bratislavou a Košicemi. Aktuálně ZSSK řadí v rámci vnitrostátní dálkové dopravy sedm „restauráček“ řady WRRmeer z roku 2008, tři řady WRRer z roku 1995 a v záloze má jeden vůz řady WRRm z roku 1980. Vlastníkem restauračních vozů je soukromá společnost, která je ZSSK pronajímá na základě vítězství ve výběrovém řízení. Náklady na rekonstrukci tak nejdu za ZSSK, ale za majitelem.

(hol, foto ZSSK)

Švýcaři investují miliardy do dalších jednotek Flirt

Švýcarské spolkové dráhy SBB se rozhodly výrazně omladit svůj vozidlový park. V následujících letech se společně se svými dceřinkami Thurbo a RegionAlps zaměří na regionální dopravu, pro niž pořídí 286 nových nízkopodlažních elektrických jednotek od domácí firmy Stadler. Ta dostala přednost před konkurenčními společnostmi Alstom a Siemens.



Petr Slonek | Foto: SBB

Jedná se o výsledek soutěže, kterou SBB vyhlásily v květnu 2020. Stadler podle vedení dopravce nabídl nejvýhodnější podmínky z hlediska kvality i po finanční stránce. Uzavřená rámcová smlouva umožňuje objednání až 510 nových nízkopodlažních jednotek Flirt. SBB zatím závazně objednaly celkem 286 vozidel. Hodnota zakázky činí dvě miliardy švýcarských franků a objemem se jedná o největší tendr v historii tamní železnice.

Švýcarské spolkové dráhy společně s dceřinými společnostmi RegionAlps a Thurbo zahájily loni květnu dvoustupňové výběrové řízení na nové vícepodlažní jednotky pro provoz v regionech. V rámci předkvalifikace byli vybráni tři uchazeči, kteří museli doložit patřičné zkušenosti a zároveň prokázat specifickou orientaci na trhu s osvědčenou koncepcí vozidla. Do finále postoupily firmy Alstom, Siemens a Stadler, jež toto kritérium výběru splnily nejlépe. Ty poté vypracovaly nabídku, kterou předložily letos v dubnu k posouzení. Na základě vyhodnocení všech stanovených požadavků obří zakázku nakonec získal Sta-



adler. V případě nabízených Flirtů tento výrobce zaujal nejlepším poměrem cena versus kvalita. SBB nicméně kladly velký důraz nejen na kvalitativní ukazatele, ale i na náklady na provoz a údržbu.

„Jsme pyšní, že náš osvědčený koncept Flirt opět dosáhl mezinárodního úspěchu. Rádi bychom poděkovali SBB za důvěru, kterou do nás vložily,“ reagoval na úspěch v soutěži výkonný předseda představenstva společnosti Stadler Peter Spuhler.

Vozíčkáři nově v 1. třídě

Nové jednotky nabízí zákazníkům řadu vylepšení. Ve srovnání s nyní běžně používanými vozidly mají podstatně více úložného prostoru pro kola, kočárky

a velká zavazadla. Poskytují také kvalitnější příjem mobilního signálu a dat. Samozřejmostí jsou zásuvky ve všech odílech. Flirty rovněž zohledňují požadavek na přepravu cestujících se sníženou pohyblivostí – v každé jednotce jsou dva prostory pro vozíčkáře a toaleta přístupná pro handicapované osoby. Prostory pro invalidní vozíky jsou navíc nově k dispozici také v 1. třídě. Výkonnější motor zase umožní rychlejší a plynulejší jízdu a tím snazší dodržování jízdního řádu. Nové vlaky by měly být schváleny i pro provoz na tratích v Německu a Rakousku a vyrábět se budou kompletně v hlavním závodě Stadleru v Bussnangu.

Původně SBB, Thurbo a RegionAlps plánovaly poříditi pouze 194 jednotek, později byl však jejich počet navýšen na 286. Stalo se tak poté, co se v koordinaci s federální vládou a jednotlivými kantony definitivně určil nový rozsah a oblasti provozu zajišťované těmito společnostmi. Tím vyvstala potřeba pořízení zcela nových vozidel a zároveň se rozhodlo o odstavení všech, které jsou na konci životnosti.

První vyrobené vlaky by měly začít s cestujícími jezdit od prosince 2025 a do roku 2034 postupně nahradí stávající vozidlový park. V případě SBB vystřídají starší jednotky Domino a první



generaci Flirtů včetně lokomotiv s push-pull soupravami. Společnost Thurbo jimi nahradí dvoudílné jednotky GTW a u firmy RegionAlps nové Flirty zastoupí dosluhující vlaky Domino a Nina. Lidé se s nimi setkají prakticky po celé zemi. RegionAlps totiž provozuje regionální vlaky v kantonu Valais a Thurbo například v kantonu Thurgau.

Výsledky tendru nicméně napadla u soudu jeden z neúspěšných uchazečů, firma Alstom. „Nemůžeme v tuto chvíli odhadnout, k jak dlouhému zdržení dojde,“ uvedly SBB v tiskové zprávě. Dopravce tvrdí, že během celé soutěže kladl mimořádný důraz na to, aby se uskutečnila v souladu se zákony. Alstom podání u soudu nekomentoval. ○

Recenze dokumentárních TV sérií

Ach, ti Britové, ještě že je máme, respektive měli jsme! Po delší době vám přinášíme přehled vybraných dokumentárních sérií, které bylo možné v poslední době zhlédnout na TV nebo PC obrazovkách s českým dabingem. A většina z nich pochází právě z Anglie. I když by se mohlo zdát, že o železnici už bylo natočeno vše, opak je pravdou. Z některých sérií se stávají nekonečné řady ve stylu železničního Dallasu, jinde na to jdou originálním přístupem a s využitím nových technologií. Hvězdou však zůstává britská televize.

Zdeněk Ston | Foto: Channel 5, BBC 2, Discovery, YUZU Productions, TV Spektrum, UK TV

Nejkrásnější železnice světa

Velká Británie 2019, 1. série, 6 epizod

„Toto není obyčejná cesta vlakem, je to jedna z nejkrásnějších železnic na světě“, takto třeba začíná epizoda o Novém Zélandu, která nejlépe charakterizuje celou sérii. Jedná se o líbivý televizní krasohled na atraktivní téma, navíc velmi kvalitně zpracovaný. Společně s tvůrci se v první sérii podíváme ještě do Norska, Kanady, Walesu, Švýcarska nebo Španělska. Zatímco komentář vypravěče nemá chybu (v originále třeba hvězdný Bill Nighy), příběhy lidí kolem působí trochu nuceně, ale dá se to celkem bez problémů vydržet. Pro železniční fandy naprostá nutnost. Mimochodem, na Channel 5 už má aktuálně premiéru 5. série.



Hodnocení IMDb / redakce: 76 % / 80 %

Neuvěřitelné železnice

Velká Británie 2018, 1. série, 6 dílů



Něco pro milovníky technických detailů spojených se stavbou a provozem železnic. Přesto je celá série pojata velmi civilně včetně komentáře: „Cestování skrze hory představuje problém jak pro koleje, tak pro vlaky.“ S pochopením určitých fyzikálních jevů pomůže divákům komiksová infografika a spousta záběrů na detaily technických zařízení. Občas se tvůrci nevyhnou zbytečné dramatizaci, třeba když ozubnicový vláček stoupá na vrchol hory, která je zahalená v mlze. Nicméně – když se mraky rozplynou a vy z leteckého záběru spatříte ten vrcholak hory, na který se vláček doslova vyšplhal, i ve 21. století smeknete před tehdejšími staviteli klobouk, v horším případě konečně odložíte mobil a pustíte si další díl. Povinnost pro všechny železničáře!

Hodnocení IMDb / redakce: 69 % / 85 %

Tajemství železnic

Velká Británie 2019, 6 epizod

Dokument, kde dráha představuje jakousi nitku, kolem které se vše odvíjí. Dozvíte se spoustu historických zajímavostí a souvislostí, o nichž jste možná netušili. Třeba jak se vydělávalo na zlatokopech a jakou roli v tom hrál pradědeček Donalda Trumpa. Spád tomu dodávají hrané scénky, komentáře odborníků, poetická atmosféra a také svižný střih. Někomu může vadit, že se k železnici vrací tvůrci vždy až po několika minutách, nicméně jim jde o jediné – pochopit tehdejší úlohu a význam železnice. Nezaměňte ale tento dokument s českou TV sérií z roku 2013 se stejným názvem!

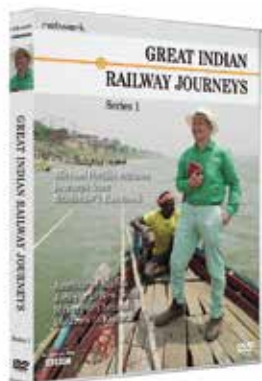


Hodnocení IMDb: 84 % / redakce: 90 %

Velké vlakové putování po Indii

Velká Británie 2018, 4 díly

Moderátor Michael Portillo cestuje vlakem už docela dlouho. Důkladně projel britské železnice, vypravil se do kontinentální Evropy i do Ameriky. Před pár lety si stříhl i putování po indických železnicích. Vždy je přitom bezchybně upravený a v ruce třímá oprášeného průvodce nebo jízdní řád z antikvariátu, z něhož předčítá. Občas se někam projde mimo nádraží a pobaví se s řadou více či méně zajímavých lidiček. Říkáte si, co je na tom špatného? Že ho přitom neustále někdo natáčí... Honajz už kdysi na csfd napsal: „Je sice fajn, že Michael Portillo cestuje s Průvodcem, jaký používal Sherlock Holmes a doktor Watson, po trase staré sto let. Ale chybějí jakékoliv snímky nebo archivní záznamy k porovnání, vyprávění je někdy hodně nudné. Vše se tváří, jako že cestuje jen s bedkem v ruce, ale na hotelovém pokoji si najednou oblékne smoking.“ Od té doby se bohužel mnohé nezměnilo. Formát pořadu zůstává v jádru stejný a osobnost moderátora na sebe bere veškerou pozornost. Vždy sedí ve vlaku na předem připraveném čistém místečku (včetně těch indických) a jeho snobské rysy nejde přehlédnout. Třeba když si to vykračuje po indickém tržišti a zastaví se před kamerou: „Ve svém oblečení si připadám velmi zdrženlivý...“ Prostě cesty prožívá tak, aby se neužal, a to ani fyzicky, ani mentálně. Podle mezinárodního hodnocení to má ale úspěch.



Největší evropská nádraží

Francie 2018, 5 epizod

Čerstvý vánek z Francie! A začíná velmi dobře. Už moderní znělka se spoustou grafických prvků upoutá. A slova nutí k zapřemýšlení: „Jsme prvními katedrálami průmyslového věku, ukovány z železa a oceli, pokryté černou vrstvou sazí plně ohlušujícího rámusu řvoucích lokomotiv...“. Jenže postupně se z toho stává reklama na starožitnictví. Dlouhé, nicneříkající obrazy často rozostřené nebo ztrácející se ve slunečním svitu či jinak deformované. Do toho PR text jak z reklamního magazínu a nevšední forma vyprávění v „ich“ formě. Tedy katedrála jsem „já“ a „já“ vyprávím, co všechno jsem zažila. Imageové záběry jsou střídány historickými scénkami a rozhovory, vše tak nějak působí přehnaně stylizovaně. Tvůrcům se nedá upřít bohužel záměr a naprosto originální přístup. Svou hodnotu dokument určitě má, ale forma jaksi předbíhá obsah. Natočený materiál by se klidně mohl pouštět bez zvuku někde na velkoplošných obrazovkách, kde by o to víc vynikl. Třeba v Paříži, Miláně, Antverpách, Budapešti nebo Lyonu. Což je pět vybraných měst jako nejvládnějších v Evropě. Nechybí vám některé?

Hodnocení IMDb / redakce: 79 % / 40 %

Hodnocení IMDb / redakce: 74 % / 50 %

Majestátní vlaky

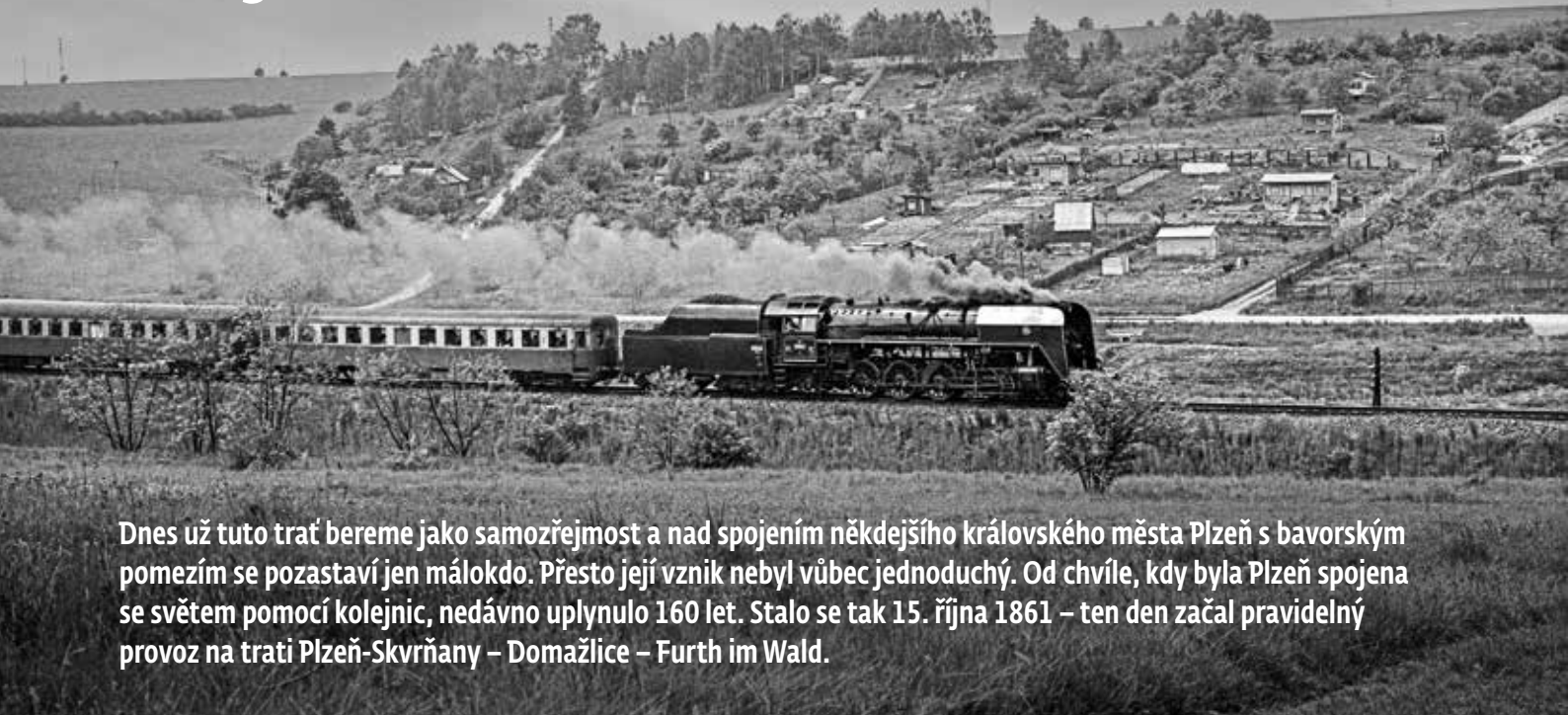
Kanada 2019, 3. série, 6 dílů

No konečně je někdo schopný natočit kvalitní dokument o železnici mimo Velkou Británii! Dalo by se říct po zhlédnutí několika prvních minut nové řady oblíbené série. Pořadem provází moderátor Teddy Wilson, který se proslavil už jako dětská herecká hvězda. Působí civilně a netlačí se do všech záběrů, přesto máte pocit, že cestuje „s vámi“. Celé by to mohlo být fajn, jenže ouha! Následuje naprosto zbytečná dramaturgie ve stylu amerických dokumentů nebo infantilní komentář všedních činností, jako je čekání na zelenou či kontrola brzd: „Cítím, jak vlak cuká, takže je všechno v pořádku...“. Opravdu? Když se jednotka Frecciarossa řítí plnou rychlostí, přeruší moderátora alarm na ovládacím pultu: „Frecciarossa dokáže dosáhnout rychlosti 400 km/h, ale strojvůdce Daniel musí dodržovat maximální rychlost stanovenou vládou. Píp! Píp! Ta je nyní 300 km/h. Píp, Píp, Píp!“ V křesle spokojeně usazený strojvůdce to komentuje slovy: „Toto bezpečnostní zařízení mě právě upozorňuje, že jsem malinko překročil rychlost...“. Po zhlédnutí celé řady máte jediné přání. Aby v zemi, kde vznikl fascinující dokument o leteckých katastrofách, vzniklo něco podobně kvalitního o železnici.



Hodnocení IMDb / redakce: 75 % / 60 %

Z Plzně do Furth im Waldu se jezdí už 160 let



Dnes už tuto trať bereme jako samozřejmost a nad spojením někdejšího královského města Plzeň s bavorským pomezím se pozastaví jen málokdo. Přesto její vznik nebyl vůbec jednoduchý. Od chvíle, kdy byla Plzeň spojena se světem pomocí kolejnic, nedávno uplynulo 160 let. Stalo se tak 15. října 1861 – ten den začal pravidelný provoz na trati Plzeň-Skvrňany – Domažlice – Furth im Wald.

Josef Holek, Petr Slonek

Foto: Ondřej Řepka, Michal Málek, Petr Polák

Železniční spojka Plzně a bavorského Furth im Waldu neměla zprvu na růžích ustláno. Než se na trať poprvé vydaly vlaky, uplynulo od podepsání rakousko-bavorské státní smlouvy, v níž byla dohodnuta i bavorsko-česká dráha, dlouhých deset let. Dnes naopak víme, že ji čeká příznivá budoucnost.

Za vznikem trati stáli v roce 1859 čeští průmyslníci, přestože myšlenka spojit Čechy s Bavorskem se poprvé objevila už v roce 1851. Tehdy se Plzeň dostala podpory v podobě rakousko-bavorské státní smlouvy, z níž měla plynout i výstavba nové železniční spojky s tím, že trasa měla být upřesněna další smlouvou. Bohužel začal platit nový koncesní zákon, kterým habsburská vláda předala stavbu soukromníkům, a další průtahy byly na světě.

Výrazně blýsknout se tehdy měl kníže Leopold Lämel, prezident pražské Ob-

chodní a živnostenské komory. Ten se dohodl na spolupráci s knížetem Lotharem Metternichem, knížetem Alfredem Windischgrätzem a dalšími a požádal o vydání koncese, kterou v dubnu 1857 císař František Josef I. potvrdil. Ani tentokrát se však nekoplo. „Obsahem koncese bylo povolení stavět a provozovat železnici z Prahy do Plzně až na bavorskou hranici, z Holoubkova do Radnic a Vejvanova, z Plzně přes Cheb na bavorské hranice, z Plzně do Budějovic a z Chebu do Karlových Varů. Původní příslib 30 milionů zlatých však vládě ve Vídni připadal příliš vysoký a částku o 10 milionů snížila. Následkem toho se Lämel se svými společníky koncese vzdal,“ popsal události Tomáš Richtr, drážní nadšenec a provozovatel webu www.trat-180.wz.cz, která se historií a vůbec děním na západočeské železnici detailně zabývá.

Vznikla BWB

Situaci, kdy se vláda dostala pod tlak s možností slíbené, ale nedokončené

stavby, zachránil až konglomerát stavitelů a společností bratří Kleinů, Adalberta Lanny, Hermanna Ditricha Lindheima, Franze Richtera a Pražské průmyslní společnosti pro výrobu železa. „Koncesi opravňující ke stavbě železnice z Prahy do Plzně až na bavorské hranice spolu s odbočnou dráhou z Holoubkova do Radnic a Vejvanova dostali v září 1859,“ upřesnil Richtr. Kopat se mezi Domažlicemi a Plzní začalo napřesrok. „Nedlouho poté ale H. D. Lindheim, F. Richter a Pražská průmyslní společnost od koncese odstoupili. Firma Bratří Kleinů tedy přichází s nabídkou na převzetí celého podniku s podmínkou podstoupení všech akcií, čemuž odstoupující akcionáři vyhověli.“ Tím se zrodila společnost Česká západní dráha neboli Böhmische Westbahn – BWB. Započatá stavba tím mohla pokračovat, v květnu 1861 se navíc začalo stavět i v Plzni.

Úsek z Furthu do plzeňských Skvrňan byl dokončen za zhruba rok a půl. Slavnostně byla trať otevřena 14. října

1861, kdy z Plzně k západní hranici vyjel třináctivozový vlak tažený parní lokomotivou PILSEN, v němž seděli mimo jiné František Palacký nebo F. L. Rieger. V Bavorském Furthu byla k soupravě připojena druhá lokomotiva a dalších 10 vagonů a vlak se vydal zpět do Plzně. Pravidelná doprava se rozjela o den později. V dubnu následujícího roku bylo dokončeno plzeňské nádraží, vlaky už tedy původní konečnou ve Skvrňanech projížděly.

Když ledabylost škodí

Jak upozorňuje Tomáš Richtr, již od počátku byly trať a hraniční přechod značně vytíženy, neboť železnice má velmi výhodné sklonové poměry. Právě ty pravděpodobně zapříčinily, že trať dosud nebyla elektrifikována ani zdvoukolejněna. „Díky příznivým sklonovým poměrům lze totiž i těžké nákladní vlaky poměrně snadno zvládnout v motorové trakci,“ vysvětlil Richtr. Nákladní vlaky proudily i z komunistického Československa do Bavorska relativně často.

Nákladní vlak byl také hlavním aktérem mimořádné události, která se stala na začátku 70. let minulého století. „Ze stanice Česká Kubice mířil tehdy do Furth im Waldu nákladní spoj v čele s československou lokomotivou řady T 679.1. Vlak byl veden českosloven-



Expres 368 z Prahy do Mnichova a Curychu v roce 1991 v přechodové stanici Česká Kubice. O dva roky později jej nahradil spoj Eurocity 166 Albert Einstein



skou lokomotivní četou a vlakovou četou DB, která údajně nedbale provedla v České Kubici úplnou zkoušku brzdy. Poté co nákladní vlak překonal nejvyšší bod trati a začal klesat na německé území, pokoušel se strojvedoucí soupravu přibrzdit, zjistil však, že stroj brzdí nedostatečně. Neustálým brzděním se proto snažil snížit rychlost a stále přitom dával houkačkou návěst Zabrzděte úplně,“ zavzpomínal Tomáš Richtr.

Na klesajícím úseku souprava stále zrychlovala a při vjezdu do Furthu už svištěla rychlostí přes 100 km/h. Na výhybce vykolejila a lokomotiva se doslova ponořila mezi koleje. Vozy se údajně naskládaly do výšky dvoupatrového domu. Český strojvedoucí s pomocníkem přežili. Výše škod není známá, jistě však byla vysoká. Zajímavé navíc je, že mašina neutrpěla vážné poškození, neboť po incidentu v závěsu odcestovala zpět do plzeňského depa ČSD.

Pod taktovkou Českých drah

Hustá doprava dala železnici zabrat. Česká i německá strana se proto zavázaly, že spojku Plzně, Domažlic, Schwandorfu, Regensburgu a Mnichova kompletně



Čeká se na modernizaci

Jedná se o jednokolejnou trať, která je součástí celostátní dráhy. Vede z Plzně přes Plzeň-Jižní předměstí, Nýřany, Holýšov, Staňkov, Domažlice a Českou Kubici do Německa do Furth im Wald. Vybudovala ji společnost Česká západní dráha a uvedla do provozu v říjnu 1861 s výjimkou zakončení v Plzni, které bylo dokončeno až 1862. Měří 68 km, maximální rychlost je 90 km/h, v úseku Staňkov – Blížejev pak 100 km/h. ČD zde provozují osobní vlaky Plzeň – Domažlice vedené téměř výhradně motorovými jednotkami 844 Regio-Shark, z menší části pak i motorovými vozy řady 842 a lokomotivami řady 754. V provozu zde jsou i mezinárodní expresy Praha hl. n. – München Hbf, které zastavují jen v Plzni hl. n., Domažlicích a Furthu, od roku 2017 i v Holýšově. Na léta 2022 až 2030 je plánována velká modernizace, která zahrnuje elektrifikaci, zdvoukolejnění a zvýšení rychlosti až na 200 km/h. V úsecích Plzeň – Holýšov a Blížejev – Domažlice bude trať vedena v nové stopě.

Ačkoliv na trati pravidelně projížděly mezinárodní expresy do Bavorska, místy připomínala spíše romantickou lokálku. Na snímku z roku 1999 je zachycen osobní vlak z České Kubice před Domažlicemi

ta z Prahy do bavorské metropole trvat necelé čtyři hodiny. Správa železnic ještě požádala ve zjišťovacím řízení úřady o posouzení, zda se bude stavba s rozpočtem přes dvě miliardy korun řešit podle zákona o posuzování vlivu na životní prostředí. V tomto smyslu jde ale jen o úsek z Plzně přes Nýřany do Zbúchu. „Úprava má pomoci hlavně provozu osobních vlaků příměstské dopravy a také obsluze kontejnerového terminálu v Nýřanech,“

sdělil správce infrastruktury. Součástí stavby jsou i rekonstrukce stanic.

Nyní je trať, v jízdním řádu označená číslovkou 180, využívána pro osobní regionální a dálkovou dopravu a pro dopravu nákladní. Osobní spoje zde na základě smlouvy s krajským úřadem a ministerstvem dopravy kompletně provozují České dráhy. Svězt se tu můžete regionálními motorovými jednotkami RegioShark anebo dálkovými Západními expresy. ○

opraví. Nyní běží příprava výstavby druhé koleje mezi Plzní a Stodem a elektrifikace střídavým proudem. Podle plánů by tu měly vlaky jezdit až dvousetkilometrovou rychlostí. Těžká technika by se měla na úseku objevit v nejbližších letech.

Proces zdvoukolejňování by měl samozřejmě v dalších letech pokračovat až na státní hranici, kde se napojuje na německou síť. V budoucnu by tak měla ces-



Současná podoba osobních vlaků – moderní motorová jednotka RegioShark v chotěšovském zářezu

Za pohnutou historií Terezína a okolí

Vyjet si o dovolené za poznáním? Proč ne. Příjemné podzimní počasí k železničnímu výletu přímo vybízí a já se rád toulám po zapomenutých tratích. Výběr padne na starou spojnicí Bohušovic nad Ohří a Terezína. Na téhle vlečce ze čtyřicátých let se psal kus dějin holokaustu. Neváhám. Alespoň zjistím, co se za léta změnilo.

Josef Holec | Foto: autor, Jan Chaloupka

Oté vlečce z Bohušovic nad Ohří do Terezína vím už léta. Tehdy, tuším před 14 lety, mě s její nechvalnou historií seznámila paní Hnatová, úžasná kantorka dějepisu spolu s pracovníky Památníku Terezín. Jako rozevlátý student tachovského gymnázia jsem vlečce nevěnoval příliš pozornost, přesto v paměti utkvěla a já se po letech rozhodl zmapovat nejen její historii, ale i současnost.

Nevyrážel jsem naslepo. Prošel jsem si mapy, přečetl několik článků na internetu a ani to nestačilo na to, abych se po pár stovkách metrů nenaštval. Už po výstupu z osobního vlaku Českých drah mířícího z pražského Masarykova nádraží do Ústí nad Labem jsem totiž zjistil, že má procházka po starém dráhovém tělese nebude úplně jednoduchá. S porostem jsem sice počítal, s mizerným terénem také, jen s hustým křovím jsem si hlavu nelámал. A právě to zmařilo mé prvotní snahy o seznámení se s místem, kudy kráčela temná historie naší země. Nic naplat, okolní pole byla zoraná a terén prostupný jen s mačetou anebo motorovou pilou. Věřte, nic z toho jsem v batůžku – překvapivě – neměl.

Boj s nálety

Doplňm jen, že trať už je řadu let vytrhaná, nicméně staré dřevěné pražce stačily být kdysi nahrazeny betonovými. Staré těleso ještě doplňují sloupy trakčního vedení. Ano, část vlečky byla ještě dlouho po druhé světové válce funkční, byla elektrifikována a vedla až do nedalekého průmyslového areálu. Ty časy jsou však dávno pryč a dnes jsou vytrhané i ty pražce betonové.

Zvolím náhradní trasu, projdu pod nedalekým viaduktem a šinu si to po polní cestě až za první oblouk. Tady cesta zahýbá ke statku, nicméně průchod po tělese už možný je, byť s obtížemi. Klopýtám po šterkovém loži zhruba do poloviny rovinky, ale pak mi cestu opět přehradí neprostupná džungle náletových dřevin.

Koleje až na kraji

Nejde to jinak. Pohorky nořím do blátivého pole a obcházím část vlečky až k plotu fabriky. Teprve tady, za dvěma hranicemi pečlivě vyskládaných betonových pražců, vcházím na travnatý povrch a se zarputilostí sobě vlastní oklepávám z podrážky nánosy lepkavé hlíny. Boty dostaly fakt zabrat. Dál podél plotu nejdu, byť vím, že zhruba v těchto místech dříve vlečka vedla. Obcházím areál továrny (do níž byla opravená vlečka později vedena a byla zde také ukončena) a čerpací stanici, napo-



Z trati zůstalo zachováno jen pár stovek metrů. Vlečka vedla Bohušovickou branou, kde je dnes kolumbárium

jím se na Masarykovu ulici a z té se chystám opět odbočit doprava na starou trať. Jenže sotva ujdou pár kroků, zastavuje mě opět roští. Nepokouším se o další zteč na přírodu, obrátím své kroky o sto osmdesát stupňů a ulicí Bohušovická brána projdu k nedalekému parkovišti u sochy Nezvrtnosti (pomníku židovských obětí II. světové války). Teprve tady najdu celé kolejiště. Konečně!

Až v Terezíně, po nepříliš komfortní cestě z nádraží, nacházím pořádný artefakt. Také si říkám, že by někoho mohlo napadnout, že po této trase vlastně na jistotu smrt jezdily z terezínského ghetta

desetitisíce lidí a že by si trasa zasloužila alespoň trochu péče. Třeba obyčejná, šterkem zpevněná pěšina a podél pár informačních cedulí by na důstojnosti místa jistě přidal. Končit by mohla těsně u nádraží.

Stála by za naučnou stezku

Právě na infopanelech by se mohl cestovatel dočíst, že na dva a půl kilometru dlouhé vlečce byl smíšený nákladní i osobní provoz zahájen na začátku června 1943, přičemž poprvé kopnuto bylo v srpnu 1942. Za stavbou samozřejmě nestál nikdo jiný než nacisté v čele se



V objektu bývalé městské dráhy je dnes malé muzeum. Nabízí vhled do problematiky transportů



Městská váha v Dlouhé ulici zůstala zachována



HRŮZNÁ STATISTIKA

Do Terezína coby přestupního ghetta od roku 1941 přijelo v 561 transportech zhruba 155 tisíc Židů z protektorátu, Německa, Rakouska, Slovenska, Nizozemska a Dánska. Každý pátý v Terezíně zemřel hladu anebo na následky nemoci a tyranie. Naopak ven, do vyhlazovacích táborů, bylo nacisty vypraveno 63 transportů s 87 tisíci lidmi. Poslední odjel 28. října 1944 do Osvětimi. Mačkalo se v něm, v ne lidských podmínkách, 2 038 Židů.



zastupujícím říšským protektorem Reinhardem Heydrichem. Právě on rozhodl, že se pevnostní město Terezín stane místem, kde bude internovat polské Židy. Kromě opevnění, skvělé to ochrany, byla argumentem i blízkost železnice.

Heydrichovy původní plány, že do ghetta budou vypraveny dva až tři transporty a další zamíří dále na Východ, však vzaly brzy za své. Protektorátní dráhy totiž trpěly nedostatkem kapacity, transporty vázly a kromě toho do Terezína museli Židé po výstupu z vlaku na nádraží Bohušovice (Bohušovice nad Ohří-Terezín) chodit pěšky.



Na křižovatce ulic Dlouhé a Dukelských hrdinů vlečka končila. Na snímku i objekt městské váhy

ŽIDY TADY NEHCEME

Proč ale byla vlečka vůbec vybudována? Jen kvůli transportu Židů až do Terezína? Ne. Účelem byl i dovoz potravin, topiva a dalšího materiálu. Třeba jen v roce 1944 se do ghetta navezlo ve více než 3,5 tisících vagonech bezmála 50 tisíc tun zboží. K výstavbě však do jisté míry přispěla i prosba Bohušovických, aby se přes jejich město dále do Terezína „neproducovali“ Židé.

Projekt výstavby byl ministerstvem dopravy a techniky povolen a Prahu opustilo komando 340 převážně židovských dělníků a dvou mužů s praxí v železničním trasování. Jedním z nich byl Karel Fischer, který se stal po celou dobu trvání ghetta vedoucím výstavby železnice. Poté, co si muži celý prostor zmapovali, odevzdal Jakob Edelstein táborovému velitelství seznam materiálu. Jenže trasa zabírala také část polností s bonitní půdou a bylo by nutné vlámní se do pevnostního systému. A tak nacisté přistoupili k přetrasování skrz Bohušovickou bránu (dnes i ulice stejného názvu) a dále do Dlouhé.

DŘINA S MINIMEM JÍDLA

Jak šílené byly v Terezíně podmínky, dokládá fakt, že při výstavbě se Židé snažili ponejvíce komunikovat se zaměstnanci stavební firmy i železničáři. Chtěli po nich spojení s domovem anebo získat v ghettu zakázané zboží. Velitel navíc žádal co nejkratší provedení stavby, Židé pracovali na vlečce ve dne i v noci, výstavba se nicméně protahovala i kvůli nepřiliš vysoké výkonnosti dělníků. Nelze se divit. Podmínky byly nehumánní a ten drobet jídla byl často nepoživatelný. Čistá pracovní doba ve všední dny byla stanovena táborovou komandanturou na 10,5 hodiny, v sobotu byla šichta o dvě

CESTOPIS



Pevnostní město Terezín



Začátek vlečky na ústeckém zhlaví stanice Bohušovice nad Ohří. Dále k Terezínu jsou koleje vytrhány

hodiny kratší. Nepomohlo ani počasí – léto i podzim 1942 byly suché, podloží si nemohlo řádně sednout. Před předáním do provozu v červnu 1943 byl zaevidován následující prostavěný materiál: 240 tun kolejnic, 330 tun prachů z měkkého dřeva, 180 tun prachů z tvrdého dřeva a 2 900 kubíků drčené suti. Výstavba si vyžádala 256 800 hodin během 274 dní. Vlečka je dlouhá 2,5 km.

Konec na městské váze

Trať byla na svém terezínském konci dvoukolejná, část vedla do ulice se současným názvem Dukelských hrdinů, druhá pak do Dlouhé. Dodejme, že nacisté měli v úmyslu trať prodloužit, opět skrze hradby, ale k silnici do Litoměřic.

To už ale stojím před domkem na rohu ulic Dlouhé a Dukelských hrdinů. Nízkopodlažní objekt jako by do zástavby zdejších činžovních domů ani nepasoval. Najdete tu, na konečné železnice a staré městské váze, stálou expozici Památníku Terezín. Nabízí ucelené muzejně expoziční zpracování klíčové součásti fungování terezínského ghetta, kterou představovaly transporty. Expozice z roku 2020 podává návštěvníkům komplexní informaci o celé problematice transportů a přibližuje mechanismus transportů z území bývalého Protektorátu Čechy a Morava a později i z dalších území ovládaných nacistickým Německem do Terezína, a dále mechanismus vypravování transportů pryč. Ano, vlečka se nechvalně „proslavila“ právě odvozem Židů do vyhlazovacích táborů v Treblince, Osvětimi, Malého Trostince, Bergen-Belsenu a dalších.

Už jako žák základní školy jsem věděl, co je holokaust a jakou roli v něm hrál Terezín. Navštívil jsem s paní profesorkou Hnátoovou nejen Terezín, ale i Osvětim. Sám jsem si udělal vlastivědný výlet do Flossenbürgu. Ale teprve tadý, v Terezíně, jsem si už jako gymnazista naplno uvědomil tu neuvěřitelnou zřůdnost a bolest... A teď znovu.

Fouká příjemný vítr, modrá je nad městem obloha. Podzim vzal si na malířskou paletu červenou a žlutou, ale poněkud nepřepadlý opouštím tohle zatracené město. Pěšky. Raději přes centrum Bohušovic. ○



Poslední artefakty. Novější betonové prache získala vlečka až dávno po válce

**Železnice
spojuje Evropu**
#EUYearofRail



EUROPEAN YEAR OF RAIL **2021**



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 | **Produktce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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



Milí klienti,

nabídku na zimní pobyty a lyžování postupně zveřejňujeme tak, jak dostáváme ceny od hotelů. Pokud si chcete prodloužit léto, můžete se vydat nejenom do Egypta, ale i do vzdálenějších destinací – Dominikánské republiky, Tanzanie, SAE.

Oberwirt Rakousko, leden, 7 nocí, polopenze, 9 950 Kč/osoba, po dotaci 4 975 Kč

Hawaii Paradise, Egypt, listopad, 7 nocí, all inclusive, 10 500 Kč/osoba, po dotaci 5 500 Kč/osoba

BM Beach Resort, SAE, listopad, 7 nocí, all inclusive, 28 500 Kč/osoba, po dotaci 23 500 Kč/osoba

Vaše ČD travel



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

Program pro
STUDENTY

Se stipendiem
vstříc budoucnosti
s nejlepšími vyhlídkami

Dejte se na dráhu, která
dává smysl. Zapojte se do
**Stipendijního programu
ČÉDés** u největšího českého
železničního dopravce.

Benefity programu:

- příspěvek na studium a jízdné
- příspěvek za nástup k ČD
- odborná praxe v provozu ČD
- jisté pracovní uplatnění
- profesní a osobnostní růst



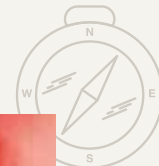


celoročně

Vyhlídková jízda z Děčína do divoké krajiny Rumburku

Hledáte trať, na níž vás okolní krajina zcela uchvátí? Pak nasedněte na děčínském hlavním nádraží do vlaku směr Rumburk. Za Děčínem překonávají vlaky Labe a ústí řeky Ploučnice po 358 metrů dlouhém železničním mostě. Ten se osvědčil i během povodní, kdy po něm jezdily kyvadlově a zajišťovaly spojení mezi oběma břehy. Z mostu je dobře vidět děčínský zámek a také druhá dominanta města – vyhlídková reštaurace Pastýřská stěna. Benešov nad Ploučnicí se stal díky stavitelským aktivitám rodu Salhausenů nejvýznamnějším střediskem saské renesance na severu Čech. Věžičky Dolního zámku uvidíte i z okna vlaku stejně jako radniční věž s hodinami nebo věž kostela Navštívení Panny Marie. K této benešovské svatyni přiléhá salhausenská pohřební kaple s cenným souborem epitafů. Navštívit můžete také kostel sv. Jana Křtitele, který se vám ukáže před Markvarticemi po pravé straně ve směru na Rumburk. Sakrální stavba byla v Horních Habarticích postavena v roce 1787. Mezi Mlýny a Kytlicemi projíždějí vlaky půvabným údolím říčky Kamenice. Zaujmu jak pískovcové skály, tak i krásná venkovská stavení. Roubené chalupy lze vidět po celé délce tratě, ale ty nejkrásnější objevíte právě na tomto úseku.

Nejblíže železniční stanice: Děčín hl. n./Rumburk



20. až 21. listopadu 2021

Ve Zlíně najdou děti velký ráj stavebnic a her

Kdo si hraje, nezlobí. Přijďte se o tom přesvědčit do Zlína, kde se o víkendů 20. a 21. listopadu v Baťově institutu koná Kreativní festival stavebnic a her. Jde o jedinečnou přehlídku nejrůznějších stavebnic z plastu, papíru, magnetu, kovu, keramiky, skla či dřeva. Na festivalu najdete tzv. kostkoviště, vyrobené z bukového dřeva, v němž je místo písku hromada kostek na hraní. Kromě stavebnic s originálními spojovacími a skládacími systémy nebudou chybět ani oblíbená kuličková dráha Hubelino či smart hry, které rozvíjejí pozornost, paměť a logické myšlení.

Nejblíže železniční stanice:
Zlín-střed



13. listopadu 2021

Na slavnostech v Bzenci potkáte vojáky tří císařů

Kdo se v sobotu 13. listopadu vypraví do Bzence, jedné z neznámějších vinařských obcí na Slovácku, naskytne se mu příležitost zažít atmosféru Svatomartinských slavností. Program začíná ve 14 hodin tažením vojsk tří císařů městem. Podle dávného zvyku se v Bzenci o Svatomartinských slavnostech přijíjí prvním ročníkovým vínem a připomínají se nelehké události z dějin města. Průvod vojáků na náměstí doplní přehlídka vojska s ukázkou boje. Od 15:30 hodin se koná ve sklepních prostorách pod Sokolovnou hlavní program slavností – svatomartinská ochutnávka vín.

Nejblíže železniční stanice:
Bzenec



Do 28. listopadu 2021

V Letohrádku Mitrovských ožívají hrůzostrašné legendy

Rádi se bojíte? Pak navštivte brněnský Letohrádek Mitrovských, kde si můžete prohlédnout výstavu mapující krvavou historii od středověku až po začátek 20. století. Objevíte tu upířský hřbitov, krvavou lázeň, Drákuvolu hrobku nebo třeba soudní stoličky pro potírání čarodějnic. Seznámíte se s tajemným osudem českokrumlovské kněžny Eleonory Amálie ze Schwarzenbergu, která byla zřejmě předobrazem legendárního Drákuvy. Výstava připomíná i pověst o zámeckém správci ze Žďáru – Aloisi Ulrichovi, který se lidem zjevoval i po smrti a musel být znovu usmrcen.

Nejblíže železniční stanice:
Brno hl. n.