

Železničář

2. LISTOPADU 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



11

- 4–6 **Kaleidoskop**
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem Odboru provozu osobní dopravy ČD Tomášem Mohrem
- 15–19 **Téma**
Cestování po regionálních tratích brzy vylepší nové vozy Regio-Shuttle RS1.
- 22–23 **Provoz a technika**
Z tuzemských tratí mizí další staré lokomotivy, jednotky a vagony.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Spisovatel Jaroslav Rudiš představil své nové dílo *Návod k použití železnice*.
- 26 **Zahraničí**
ÖBB kupují společnost Go-Ahead Group a vstupují tak na železnici v Německu.
- 30–32 **Historie**
Univerzální lokomotiva původní řady E 426.0., dnes označená jako 113, slaví padestáku. A stále je v činné službě.
- 33–37 **Cestopis**
Vydali jsme se do kraje naší největší přehrady v zemi – Orlíku. Místo láká nejen na řadu technických památek.

Železničář

Předplatné na rok 2024

Chcete si předplatit časopis *Železničář*? Přečetli byste si rádi zajímavá témata o děni v rámci Skupiny České dráhy či o novinkách na tuzemské železnici a v zahraničí? Zajistěte si magazin na celý rok. Cena předplatného na rok 2024 činí 500 Kč. Předplatitelé získají čtyři oboustranné plakáty zdarma.

Objednat si můžete také výhodný balíček obou našich periodik (tedy i s magazinem 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 2024.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Nová moderní jednotka ComfortJet už najíždí své první kilometry na malém zkušebním okruhu VUZ Velim.



renfe

Renfe Operadora

Petr Slonek | Foto: Wikipedia

Renfe Operadora je státní společnost provozující nákladní a osobní vlaky na španělských železnicích s rozchodem 1 668 mm, standardním 1 435 mm a metrovým 1 000 mm. Vznikla v roce 2005 rozdělením bývalé národní sítě (Renfe) na společnost ADIF, která zodpovídá za infrastrukturu, a Renfe Operadora, jež má na starost provoz.

Jméno Renfe je odvozeno od názvu bývalé španělské národní sítě vytvořené 24. ledna 1941 znárodněním španělských železnic. V lednu 2005 bylo poprvé představeno stávající logo Renfe, přezdívané „galleta“, španělsky sušenka.

Renfe už nemá po vstupu konkurence na trh v roce 2021 monopol na vnitrostátní přepravu. Společnost provozuje 12 tisíc km železnic, z toho 7 tisíc elektrifikovaných. Většina tratí je postavená na široký iberský rozchod 1 668 mm. Novější vysokorychlostní síť AVE však byla vybudována na mezinárodní standardní rozchod 1 435 mm.

Renfe provozuje síť vysokorychlostních vlaků, která je zároveň největší v Evropě a po Číně dokonce druhou největší na světě. Výstavba první tratě mezi Madridem, Córdobou a Sevilou začala v roce 1988 a provoz byl zahájen v dubnu 1992 nejprve rychlostí 270, později 300 km/h. V říjnu 2003 následovalo zprovoznění tratě Madrid – Zaragoza – Lleida, v prosinci 2006 úseku Córdoba – Antequera – Santa Ana a Lleida – Camp de Tarragona. O rok později se začalo jezdit na trati z Madridu do Valladolidu a v úseku Antequera – Santa Ana – Málaga. Od února 2008 funguje trať Camp de Tarragona – Barcelona, v prosinci 2010 vyjely vlaky z Madridu do Valencie. Další úseky následovaly později. Mezi další linky Renfe patří vlaky Euro-med s rychlostí 220 km/h mezi Barcelonou a Alicante. ○



Jiří Jeřeta

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

Vážení čtenáři,

už před drahnou dobou jsme se vydali na dlouhodobou a náročnou cestu komplexní obnovy našeho vozového parku. V rámci pokračující modernizace pochopitelně věnujeme velkou pozornost i regionálním tratím a vozidlům. A právě této oblasti se týká i nový přírůstek.

Naši zákazníci v části Středočeského kraje budou moci už brzy cestovat v pohodlných motorových vozech RegioShuttle RS1, které veřejnost zná také pod obchodním označením RegioSpider. Díky řešení s dvounápravovými podvozky nabízí plynulejší a pohodlnější jízdu než starší motorové vozy řady 810 nebo jednotky RegioNova.

Na začátku září jsme uzavřeli kupní smlouvu na dalších šestnáct těchto vozidel u zahraniční společnosti Heros. Další vozy až do plánovaného počtu 34 kusů jsme již dílem koupili a částí jejich nákup nyní připravujeme. Jde o vlaky, které už jezdily v Německu a velmi dobře splňují požadavky na provoz na neelektrifikovaných nebo méně frekventovaných tratích. Před uvedením do provozu projdou kompletní obnovou, dosadí se nová bezbariérová WC, palubní wi-fi síť, elektrické zásuvky 230 V a USB porty pro dobíjení cestovní elektroniky a další vybavení, které je nezbytné pro provoz na tratích v tuzemsku. Část těchto prací zajistí dodavatel vozů a část hodláme provést u naší dceřiné firmy DPOV.

Vozy chceme uvádět do provozu na středočeských tratích už od druhé poloviny příštího roku. První z nich zamíří na spoje kolem Benešova u Prahy a nahradí tam například motoráky řady 810. Od roku 2025 budeme pokračovat v jejich postupném uvádění do provozu na tratích na Mladoboleslavsku, Nymbursku a Kolínsku.

Nezapomínáme však ani na další regiony. Do Olomouckého kraje v průběhu října zamířily čtyři zbrusu nové třívozové jednotky RegioPanter druhé generace. V regionu tak v současnosti jezdí již sedm těchto vlaků, které nahrazují starší vozidla na všech páteřních elektrifikovaných linkách a budou zajíždět také do sousedního Zlínského kraje.

Začátkem října jsme také od leasingové společnosti RSL převzali a uvedli do provozu další dvě lokomotivy Siemens Vectron (193.576, 193.577). Do konce roku zajistí firma RSL pro ČD ještě čtyři stroje stejného typu a v roce 2024 to bude dalších 22 lokomotiv. Nyní máme k dispozici 35 Vectronů a do konce roku se tento počet rozšíří na 39 strojů. RSL pro České dráhy zajistí do konce roku 2024 celkem 61 lokomotiv. Zároveň jsme u společnosti Siemens Transportation objednali dalších 50 lokomotiv Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h. Ty budou připravené pro provoz v Česku, na Slovensku, v Maďarsku, Rakousku, Polsku a Německu.

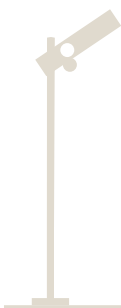
Základní údaje společnosti

Právní forma	státní podnik
Datum založení	1. ledna 2005
Adresa sídla	Madrid
Obrat	3 788 miliard eur (2022)
Zaměstnanci	315 910 (2018)
Majitel	Španělsko (100%)
Dceřiné společnosti	Renfe Feve Leo Express Renfe Mercancías S.M.E. S.A. Renfe Integria
Oficiální web	www.renfe.com



ČD převzaly další dva Vectrony

České dráhy převzaly od leasingové společnosti RSL a uvedly do provozu další dvě lokomotivy Siemens Vectron (193.576, 193.577). Do konce roku zajistí firma RSL pro ČD ještě čtyři stroje stejného typu a v roce 2024 to bude dalších 22 lokomotiv Siemens Vectron. Dopravce má nyní k dispozici 35 Vectronů. Do konce roku se tento počet rozšíří na 39 strojů. RSL zajistí do konce roku 2024 pro České dráhy celkem 50 lokomotiv. Zároveň u společnosti Siemens Transportation objednály dalších 50 lokomotiv Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h. Ty budou připravené pro provoz v Česku, na Slovensku, v Maďarsku, Rakousku, Polsku, Německu a Dánsku. Budou dopravovat také nové expresní soupravy ComfortJet. V JŘ 2024 nasadí ČD Vectrony na současné výkony a rozšíří se jejich provoz na spojích do Polska, kde budou dopravovat více spojů do Varšavy včetně vozby vlaku Báhory z Budapešti do Varšavy, na Slovensko nově zamíří do Žiliny a obslouží také více vlaků mezi Prahou a Bohumínem. Nadále budou dopravovat spoje Berliner z Prahy do Německa, Metropolitan z Prahy do Budapešti, Západní expres z Prahy do Chebu a z Chebu do Ústí nad Labem vlaky Krušnohor. Tradičním výkonem Vectronů jsou spoje Slovácký expres mezi Prahou a Uh. Hradištěm.



Restaurační vozy ČD nově nabízejí podzimní menu

Cestující, kteří zavítají do jídelních vozů ČD Restaurant, si mohou od 4. října vybrat z nové podzimní nabídky. Na své si opět přijdou jak vegetariáni, tak milovníci sladkého. Novinky podzimního menu byly už tradičně připraveny ve spolupráci s Národním týmem Asociace kuchařů a cukrářů ČR a v sezonní nabídce nechybí ani vegetariánský pokrm nebo sladká tečka. Podzimní menu obsahuje houbový krém se smaženými bramborami, řepové krupeto s marinovaným sýrem feta, guláš z vepřových líček, žemlový knedlík se špekem, nakládaná červená cibule, makovec s povídkovou náplní a čokoládovým krémem. Kromě sezonních jídel si cestující mohou pochutnat i na stále nabídky, jejíž ikonickou položkou je svičková. Nejprodávanějším jídlem posledních let je pak další klasika, kuřecí řízek. Již pátým rokem nabízejí jídelní vozy ve spolupráci s pivovarem Chroust vlastní řemeslné pivo Union, které je u cestujících velmi oblíbené i díky etiketě se železničním motivem.



Tábor hostil Den s párou

Ve znamení historických parních strojů, příjezdu drezíny či výstavy modelové železnice v tamním depu se nesla akce Den s párou, která se uskutečnila za krásného počasí předposlední říjnovou sobotu v Táboře. Do jihočeského města zavítaly stovky návštěvníků. Ti se mohli svěřit malou parní lokomotivou Kafemlejnek (310.093), která vyrazila z Tábora do Chýnova zpět a z Tábora do Balkovy Lhoty a nazpátek. Kromě toho se na trať do Chotovin a Plané nad Lužnicí vydal také motorový vůz M 240.028 zvaný Kachna. Atrakcí pro malé i velké návštěvníky byly jízdy na drezínách. Vystavena byla rovněž historická motorová inspektorská drezína Tatra, osobní automobil prezidenta Edvarda Beneše ze sbírek NTM, historická hasičská stříkačka či malé parní stroje. Nechyběly ani současné lokomotivy jezdící na Bechyňce – Elinka, Bobinka a Žehlička. Vyhlídkové jízdy po Táboře zajistilo Prasátko a otevřený vůz Dakar. K vidění byla i moderní diesellové jednotka RegioFox, která začne brzy jezdit na jihočeských tratích.



Text: Vit Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Správa železnic

Do projektu Equilibrium míří další tři ženy z ČD

Další tři zaměstnankyně Generálního ředitelství Českých drah byly nominovány do projektu Britské obchodní komory Equilibrium. Jedná se o mentorský program pro ženy – manažerky v podnikání, neziskových organizacích a dalších oblastech pracovního života, které chtějí upevnit svou pozici, vzdělávat se a osobně a profesně se dále rozvíjet. A to prostřednictvím deseti měsíců mentoringu. Do programu letos míří vedoucí oddělení reportingu Markéta Heděncová, ředitelka kanceláře pro úsek lidských zdrojů, informatiky a projektové kanceláře Bohuslava Grabovská a specialistka mezinárodních tarifů a odbavení Jana Peléšková, které se samy přihlásily na základě výzvy náměstkyně pro lidské zdroje a členky představenstva ČD Blanky Havelkové. Cílem Equilibria je podporovat inkluzivní a pečující prostředí, kde mohou ženy prosperovat, překonávat bariéry a dosáhnout svého plného potenciálu.



Vlakvedoucí se strojvedoucím zachránili cestující

Jen díky pohotovému reakci vlakvedoucího a strojvedoucího neskončila říjnová srážka vlaku s kamionem ve stanici Olomouc-Bělidla tragédií. Dokázali včas evakuovat všechny cestující z havarované soupravy, která po nehodě začala hořet. Při nehodě se zranilo pět lidí. Mezi zraněnými jsou i oba hrdinové – vlakvedoucí a strojvedoucí ČD. Právě s jejich pomocí dokázalo několik desítek cestujících z vlaku včas vystoupit. Podle hasičů se podařilo vlakvedoucímu Romanu Juřenovi včas zprůchodnit východ z prvního vagonu, jenž se po nárazu ocitl v plamenech. Lidé tak mohli přejít do druhého vozu a poté ven. Bez jeho pomoci by se z vlaku včas nedostali. Vlakvedoucí po zásahu řekl, že vagon už byl plný černého dýmu, nebylo skoro nic vidět a špatně se dýchalo. Vlakem cestovaly tři desítky osob. Ve chvíli, kdy dorazili na místo hasiči, byli lidé již evakuováni. „Chtěl bych vyjádřit obrovský dík vlakvedoucímu a strojvedoucímu, kteří evakovali cestující z hořícího vlaku. Díky jejich rychlé reakci nedošlo k tragédii,“ napsal na síti X generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Na Hané se slavilo výročí tratě

Stovky návštěvníků dorazily v sobotu 14. října na oslavy Regionálního dne železnice v Čelechovicích na Hané. Železniční fanoušci se mohli projet historickým vlakem v čele s legendární parní lokomotivou Rosničkou (464.202). Ta vyrazila z hlavního nádraží v Olomouci do Kostelce na Hané a odvezla nadšené cestující do Senice na Hané a odpoledne se z Kostelce vrátila zpět do krajského města. Zájemci se mohli také vypravit do Čelechovic na Hané, kde byl připraven bohatý doprovodný program u příležitosti 140. výročí tamní tratě z Olomouce do Čelechovic. Ti, kdo se zajímají o železniční techniku, si zase nenechali ujit modernovanou prezentaci historických vozidel Českých drah.



Vzroste kapacita vlaků mezi Zábřehem a Jeseníkem

Více vagonů budou mít od prosincové nového jízdního řádu spěšné vlaky jezdící na trase mezi Zábřehem na Moravě a Jeseníkem, která vede turisticky atraktivní částí Olomouckého kraje. Na zvýšení počtu vagonů se dohodlo hejtmanství s Českými drahami a Ministerstvem dopravy. Dohodnutá změna na trati ze Zábřehu do Jeseníku začne platit letos 10. prosince, kdy v Česku vstoupí v platnost nový jízdní řád vlaků. Každá souprava spěšného vlaku bude mít nejméně tři vagony, v některých případech rovnou pět. Posílení o jeden vůz navíc se bude týkat všech spěšných spojů na trati Zábřeh – Jeseník a zpět. Přidání jednoho vagonu ke každému spěšnému spoji mezi Zábřehem a Jeseníkem se podle zástupců kraje výrazně projeví na kapacitě obsluhované trati. Třívozová souprava nabídne 240 míst k sezení a přepraví 18 jízdních kol, což je o třetinu více než dosud. Maximálně může jeden spoj obsluhovat pět vagonů.

Pára do Dolní Lipky přilákala stovky lidí



Stanice v Dolní Lipce na Králicku se druhou říjnovou sobotu stala středobodem oslav 150 let Moravské pohraniční dráhy, která v roce 1873 propojila Lichkov, Hanušovice a Šternberk. Do malé pohraniční obce dohrázily stovky fanoušků. Na všechny spoje se v předprodeji prodalo zhruba 1 400 lístků. Návštěvníci mohli zhlédnout čtyři provozní parní lokomotivy, které vyrazily z Pardubic, Hradce Králové, České Třebové nebo Olomouce, statické ukázky jednotlivých strojů či představení budoucího železničního muzea. Vyslechnout si bylo možné i přednášky o historii samotné dráhy. Organizátoři sestavili trasy tak, aby se oslav mohli zúčastnit nejen návštěvníci Pardubického kraje. Z Pardubic přes Hradec Králové a Letohrad vyrazila lokomotiva Němka a vyjela i na kratší jízdy z Dolní Lipky do Hanušovic. Z České Třebové přes Ústí nad Orlicí do Dolní Lipky zamířil Skaličák. Z Olomouce přes Zábřeh na Moravě a Šumperk přijela Rosnička. Ventilovka pak zajistila jízdy mezi Dolní Lipkou a Štítvy. Akci pořádal Pardubický kraj ve spolupráci s Muzeem starých strojů a technologií v Žamberku a Českými drahami.

České dráhy získaly prestižní cenu za palubní servis

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec převzal na světovém fóru World Passenger Festival 2023 ve Vídni prestižní cenu World Passenger Award 2023 v kategorii palubního servisu. Národní dopravce uspěl mezi téměř čtyřmi desítkami nominovaných státních i privátních dopravců z celého světa, mezi kterými byly společnosti jako RegioJet, švýcarské SBB, rakouské ÖBB, francouzské SNCF, německé DB, britské GWR nebo LNER či americký Amtrak a japonské JR Central. „Světová cena cestujících za palubní servis je oceněním všech zaměstnanců Českých drah, kteří zajišťují příjemné cestování. Její získání považuji za ocenění vysoké profesionality našeho personálu. Cena je také oceněním nabídky služeb na palubě vlaků ČD, jako jsou palubní wi-fi síť, nabídka občerstvení od velkých restauračních vozů po ČD Minibar, kvalita přepravy osob na vozíku nebo třeba organizace dopravy jízdních kol,“ řekl Krapinec.



Stavbaři zmodernizovali trať z Plzně do Koterova

Stavbaři dokončili rekonstrukci téměř čtyřkilometrové trati z Plzně na České Budějovici, mezi hlavním nádražím a plzeňskou částí Koterov, která stála 2,2 miliardy korun. Skončila tak předposlední etapa modernizace plzeňského železničního uzlu. Jeho obnovu zahájila Správa železnic v závěru roku 2020. Cestující nejvíce ocení vybudování nové zastávky Plzeň-Slovany, kterou obsluhují osobní vlaky místo hůře dostupné stanice v Koterově. Částkou 869 milionů korun se na ní podílel ŘSD a 50 miliony město Plzeň. Celkovou rekonstrukcí prošel traťový úsek o délce 3,85 kilometru. Na severním konci stavba navazovala na už dokončenou modernizaci hlavního nádraží. Kromě dvoukolejného mezistančního úseku se přestavěla také stanice Plzeň-Koterov, v níž byla odstraněna stávající nástupiště. Vznikla nová zastávka na Slovanech, která zlepšila obslužnost a umožní pohodlnější přestup na MHD. Přístup k vlakům je po nové lávce, na nástupiště vedou výtahy.



ČD připravily další ročník odborné konference

České dráhy se po roce opět přihlásily a s partnery 19. a 20. října připravily třináctý ročník tradiční odborné konference. Letošní ročník byl výjimečný svým zaměřením na „Roli a budoucí úlohu lidského činitele na železnici aneb Železnice člověkem pro člověka“. Konference se uskutečnila v Litomyšli v Pardubickém kraji, kde se podařilo skvěle skloubit tradiční středověkou architekturu s moderními stavebními prvky. Letošek přinesl oživení v podobě odchodu od tradičních technických a provozně-technických otázek směrem k tématu vztahu mezi člověkem a technologiemi. Téma rezonovalo u více než 100 přítomných účastníků, což potvrdilo, že začlenění tématu lidského činitele do programu bylo správným krokem. V současné době, kdy se celá společnost potýká s nedostatkem pracovních sil, je třeba hledat nové způsoby, jak přilákat a udržet si zaměstnance. Závěry konference ukázaly, že klíčovým prvkem je oslovit a získat mladé lidi, kteří hledají smysluplnou práci a možnosti seberealizace.





Myslím, že strojvedoucí ETCS nakonec ocení

Tvář vozového parku hnacích vozidel ČD se v posledních letech zásadně mění. A bude se proměňovat ještě více. S postupným zaváděním vlakového zabezpečovače ETCS se rozloučíme s řadou ikonických strojů, jak ale poznamenává ředitel Odboru provozu osobní dopavy ČD Tomáš Mohr, benefity jasně převažují. A to i přesto, že například u diesellových traťových lokomotiv není hledání moderních nástupců současných opor vozby vůbec jednoduché.

Vít Čepický | Foto: autor

Setkáváme se ve vaší kanceláři, ale jste též držitelem licence strojvedoucího. Kdy jste naposledy seděl na lokomotivě?

V říjnu jsem ze setkání Zamračených v Lužné u Rakovníka odvezl jeden z rychlíků do Prahy a pak jel strojně zpátky, konkrétně se jednalo o lokomotivu T 478.1033.

A jak se vám líbilo na samotné akci?
Tohle prostě láká, přišlo tam nesku-
tečné množství lidí, velký počet stro-

jů, a myslím si, že šlo o jednu z nejvy-
dařenějších akcí tohoto druhu v po-
slední době. A byla to dobrá propaga-
ce i pro nás. Zamračené prostě táhnou,
myslím si, že by byla škoda je defini-
tivně odstavit. Bylo by skvělé, kdy-
by se nám ty tři, které máme ve Vršo-
vicích, podařilo udržet v provozu.

Jaká je šance?

Všechny tři nyní stojí kvůli najetým ki-
lometrům. V současné době máme ov-
šem uzavřenou smlouvu na hlavní oprá-
vu, aktuálně je před podpisem. Pokud

vše vyjde, měly by před příštím létem
projít dílnami, abychom je měli před se-
zonou připravené a mohli je pravidelně
provozovat na Pacífiku a spoji Cyklo Brdy.
V rámci setkání Zamračených v Lužné
jsem měl navíc možnost si pohovořit s je-
jich ostatními provozovateli a otevřeli
jsme otázku společného postupu při in-
stalaci ETCS do těchto lokomotiv. Dohro-
mady už se bavíme o nějakých dvaceti
kusech, což už vzhledem k rozprostře-
ní nákladů na projekt smysl dává. Uvi-
díme, zdali se nám tuto spolupráci po-
daří dotáhnout, pro další provoz nostalgických vlaků po spuštění výhradního
provozu ETCS by to byla velká vzpruha.

Když už jsme ETCS naťukli – jak probíhá jeho zpětná instalace u perspektivních vozidel?

Je to projekt, který reálně řešíme ně-
jakým pátým rokem. Zpočátku to bylo
hodně složité, snažili jsme se na to zís-
kávat dotační prostředky, zakázku jsme
vypisovali natřikrát, stále jsme se sna-
žili reagovat na nabídku, ostatně po-
prvé ani žádná nepřišla. Uspěli jsme,
až když jsme výběrové řízení rozdělili
po jednotlivých řadách. Dnes finišuje-
me se zpětným vybavováním elektric-
kých lokomotiv, konkrétně řad 162 a 362
včetně jejich tlačné varianty WTB. Dále
máme rozjetý projekt Pendolin, Pante-
rů, 471, 842+954, Stadlerů RS1 a Brej-
lovců 750.7. Jediné, co zatím nemáme
projektově a z pohledu realizace vyřeše-
né, jsou railjetty a bohumínské Tauru-

sy 1216. Naše stěžejní řady, které potřebujeme pro zabezpečení provozu od 1. 1. 2025, bychom měli mít pokryté, pokud do toho nevstoupí nějaké neočekávatelné okolnosti.

Pro které řady naopak bude ETCS znamenat konec?

Pro naše loko 150, 151, 371, 242, z elektrických lokomotiv nám vlastně po implementaci ETCS zůstanou výhradně Esa, Pershingy a Vectrony. Z pohledu elektrických jednotek je to taky jasné, setrvají pouze Pantery a 471. U motorové trakce je to trochu komplikovanější. Nemáme úplně vyřešenou otázku dieselové vozby, protože plnohodnotná lokomotiva pro traťovou službu, jež nám zůstane, bude 750.7. Vše ostatní jde z kola ven, přitom třeba na Brejlovicích nám motorová vozba stojí. Navíc potřebujeme zálohu pro nehodové události a mimořádné události, napětové výluky a podobně, nicméně částečně tuto problematiku řeší pořízení 743.2. I proto se znovu vypisuje poptávka na modernizaci řady 754, protože ani po několika kolech tržních konzultací na nové dieselové lokomotivy to nedopadlo úspěšně. To prostě musíme vyřešit. Z motorových vozů se rozloučíme s 810, 814, 843, 854, ty všechny ETCS nedostanou a jejich vyřazování bude závislé na postupném spouštění zabezpečovače.

Co řada 380?

To je samozřejmě příběh se strašně dlouhou nití, který by musel začínat už jejich zrodem... Pokud to zestručním, o instalaci ETCS jsme se snažili, dostali jsme i nabídku, cena ale byla nepřiměřeně vysoká. Ustoupili jsme od toho a v koncepci již s nimi nepočítáme. Spíš budeme hledat, zdali pro ně nenajdeme uplatnění buď jinde v rámci skupiny, nebo je, bohužel, úplně nabídneme k prodeji.

Dieselové lokomotivy jako segment již končí, nebo se nepodařilo nalézt vhodné vozidlo?

Ony v nabídce jsou, ale mají spíše charakter nákladních lokomotiv. Tedy vysoký výkon, nižší maximální rychlost, hlavně jsou ale těžké. Jejich hmotnost na nápravu nás limituje. Nebo jde o šestnápravové lokomotivy a máme problém s přechodností...

Jsou řešením duální lokomotivy?

Například konceptu duálního Vectrona jsem zpočátku příliš nevěřil, ale zkušební jízdy, které jsme podnikli na sklonově poměrně náročné trati z Jihlavy do Brna na rychlících, prokázaly, že lokomotiva na to výkonově a se vším všudy má. Byl by to vhodný stroj, a to i z pohledu koncepce naší flotily a unifikace dílů. Ale jsou tu dva základní problémy. Jedním je, že nemá topení, což by ale pravděpodobně mělo řešení. Druhým je napájecí systém. Za nás by samozřejmě byla ideální kombinace našeho stejnosměru a střídiviny, to by byla skvělá, univerzální lokomotiva do celé sítě, ale to prostě konstrukčně Siemens neudělá, například trafo není kam umístit. A nad tím vším ještě stojí opravdu vysoká cena. Proto jsme přistoupili k reinkarnaci řady 754. Ještě jsem tedy zapomněl na přerod řady 742 na 743.2, ty jsou moderní, vybavené ETCS, ale mají omezený trakční výkon a jejich využití je z podstaty jiné, není to lokomotiva primárně pro traťovou službu.

I tak ale Vectrony budou základem elektrické vozby, že?

Trend takový je. Brzy ke stávající flotile dorazí Comfort-Jety s řídicími vozy vycházejícími právě z Vectronů, to je z pohledu unifikace skvělé. Stanoviště bude opět vypadat tak, jak jsou naši strojvůdci zvyklí, což jim určitě ulehčí práci. I z hlediska údržby je to výrazně lepší. Pokud v cílovém stavu předpokládáme provoz devadesáti lokomotiv Vectron ve všech variantách, je to už opravdu velká flotila, což by se mělo pozitivně ekonomicky promítnout do hospodaření celých Českých drah. Čtyři řady nahradíme jednou, to náklady na údržbu, náhradní díly a vybavení pracovišť logicky sníží.

Když se ještě obloukem vrátím k ETCS: jak jeho zavádění probíhá z pohledu strojvedoucích?

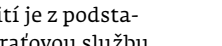
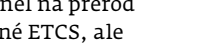
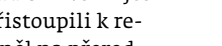
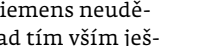
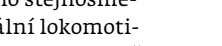
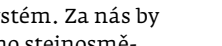
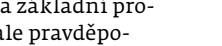
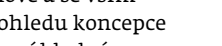
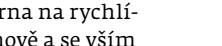
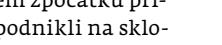
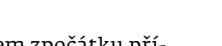
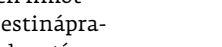
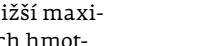
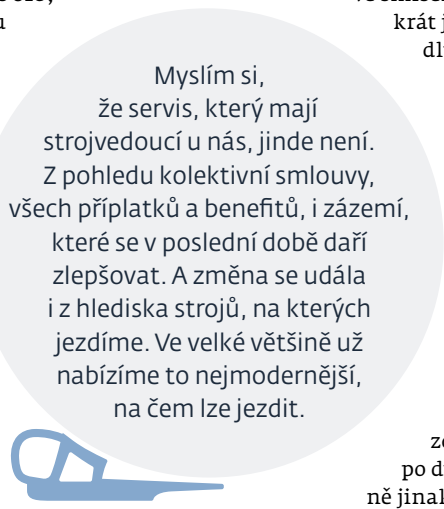
Je to jako vždy, když přichází nějaká nová věc. Zpočátku kolem toho panovala jistá nedůvěra z nového, ale jakmile strojvedoucí pochopí logiku a zákonitosti nového zabezpečovače, myslím, že ho ocení. Ano, jezdíme stále ještě ve smíšeném provozu, sám jsem pod ním několikrát jel, pozornost zvykově tihne k návštěvám, výhradní provoz bude velkou změnou. Pravdou ale je, že ETCS pro nás má nespočet benefitů a strojvedoucího i lokomotivu opravdu hlídá. Z pohledu bezpečnosti skvělý krok. Dokážete tam vložit jakékoliv omezení, stahovačku, rozkaz na přejezdu, a pokud včas nezareagujete, udělá to za vás lokomotiva. Co víc si přát. Samozřejmě to ale předpokládá sto procentní soulad připravenosti infrastruktury a vybavení lokomotiv. Ve výsledku si myslím, že spousta lidí, až projdou školením, svezou se na tom, vše si vyzkouší, se bude po dvou, třech jízdách na ETCS dívat úplně jinak. A říkám to z vlastní zkušenosti. Když jsem pod ním jel poprvé na Panteru, hrozně jsem si hlídal všechny parametry, aby systém nemusel zasahovat. Jakmile jsme dojeli, kolega se ptá: ‚Tak co, kam jsi koukal?‘ ‚No, na budíky,‘ musel jsem uznat. Ale už při cestě zpátky jsem si začal zvykat, oprostil jsem se od toho a jelo se mi mnohem lépe. Je to správná cesta.

Pojďme k početním stavům našich kolegů na strojích. Před téměř čtyřmi lety jste v rozhovoru pro Železničář říkal, že bojujeme s podstavem, ale situace byla relativně stabilní. Jak jsme na tom nyní?

Bohužel musím říct, že letošní rok je v tomto ohledu za hodně dlouhou dobu nejhorší. Podstav už překročil hranici dvou set strojvedoucích. To už je z pohledu přesčasové práce a vykrývání výkonů skutečně hodně. Dnes začíná čisté kreslení nového grafikonu, tak uvidíme, jak to vyjde a jak budeme muset reagovat. Samozřejmě se snažíme podpořit nábor nových kolegů všemi možnými způsoby, myslím si, že ta práce je nadále atraktivní a prestižní.

Čím mohou ČD nalákat oproti ostatním dopravcům?

Myslím si, že servis, který mají strojvedoucí u nás, jinde není. Z pohledu kolektivní smlouvy, všech příplatků a benefitů... I z pohledu zázemí, které se v poslední době daří zlepšovat. A velká změna se udála i z hlediska strojů, na kterých jezdíme. Ve velké většině už nabízíme to nej-





modernější, na čem lze jezdit, což nabízí úplně jinou míru komfortu pro strojvedoucí než dříve.

Nelákalo vás někdy do toho taky jít? Vyměnit manažerskou pozici za kabinu lokomotivy?

Na rovinu říkám, že kdybych měl někdy v manažerské pozici skončit, člověk nikdy neví, tak si půjdu na lokomotivu rád odpočinout... I proto si udržuji licenci a občas si chodím zajezdit. Pro mě to je i při vědomí náročnosti té profese takhle čas od času odreagování, chodím si tam odpočinout od manažerského světa. Je to samozřejmě přepnutí do úplně jiného módu, musím okamžitě zapomenout na telefon a věnovat se tomu naplno. Pro mě je to i důležitý kontakt s tím, jak to vypadá přímo na kolejích. Tam jsou lidé, kteří jsou základem našeho fungování, a jak oni budou spokojeni, tak bude prosperovat celá firma. Ve výsledku – ano, je to pro mě jasná alternativa. Pokud budu někdy muset pověsit sako, vezmu si montérky, klíče a jdu jezdit.

Který stroj je vůbec váš nejoblíbenější?

Já jsem v tomhle dost konzervativní. Moje srdeční záležitost je prostě řada 749. Jak už jsme naznačili na začátku, v říjnu jsem si polechtal duši, když jsem měl možnost si s ní odvézt vlak, to je pro mě vyložené srdeční záležitost. Neříkám, že se rád nesvezu i na Panterovi, RegioNově nebo na 810. Každý tento stroj má své. Vectron je skvělá mašina, ale styl řízení tohoto stroje je už ovlivněn jeho technickými vlastnostmi. Mně osobně jsou bližší starší stroje. 810, 754, 242, tady si člověk opravdu takzvaně zajezdí. Takže odvézt si rychlík na Plecháči z Jihlavy do Budějovic a zpět je pro mě potěšení. Ale ta Zamračená vede. ○

Tomáš Mohr

Po absolvování studia v oboru Technologie řízení dopravy na Univerzitě Jana Pernera v Pardubicích nastoupil v červnu 2005 na tehdejší Odbor strategie a informatiky Českých drah. Následně prošel několika odbory a posty od projektové kanceláře přes provoz osobní dopravy, kancelář výkonného ředitele pro marketing a produkty po Odbor kolejových vozidel, kde v únoru 2017 nastoupil na post zástupce ředitele pro řízení provozu a ekonomiky. V rámci transformace úseku kolejových vozidel byl jmenován ředitelem Odboru provozu kolejových vozidel a následně se po sloučení provozu kolejových vozidel a dispečerského aparátu od 1. 10. 2018 stal ředitelem Odboru provozu osobní dopravy. Zároveň si udržuje platnou licenci a čas od času jej můžete potkat v čele vlaků jako strojvedoucího.



České dráhy hlásí trvalý zájem o přepravu jízdních kol ve svých spojích. V současnosti přepravují zhruba stejný počet cyklistů jako před pandemií COVID-19. Ročně se jedná o zhruba tři čtvrtě milionu zákazníků. Dopravce nabízí přepravu bicyklů skoro ve všech vlacích po celý rok.

Zájem o přepravy kol ve vlacích trvá

Redakce | Foto: archiv ČD, Shutterstock

Letos o prázdninách uskutečnil národní dopravce specializovaný přepravní průzkum zaměřený na cestování s jízdními koly. „Během jednoho a půl týdne na přelomu července a srpna jsme přepravili zhruba 55 tisíc cyklistů. Největší zájem o cestování trvale sledujeme v pražské aglomeraci. V Praze a ve Středočeském kraji nastupuje víc než třetina všech cyklistů. Za nimi následují Jiho-moravský a Jihočeský kraj, které se společně podílejí na přepravě jízdních kol zhruba z pětiny všech uskutečněných přeprav,“ přiblížil výsledky šetření člen představenstva ČD a náměstek GŘ pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Poptávku po přepravě jízdních kol v jednotlivých regionech a na konkrétních tratích podstatně ovlivňuje řada faktorů, jako jsou například hustota osídlení, rozvoj cyklistické infrastruktury, obliba výletních a prázdninových míst nebo rozsah dopravy zajišťovaný dopravcem v příslušném kraji.

Nejvíce u cyklostezek

„Na sčítání velmi dobře vidíme, které tratě vedou podél oblíbených a kvalitních cyklostezek nebo do cyklistických regio-

nů. Nejvíce kol jsme v době sčítání vozili na tratích podél Berounky, Labe, Vltavy, Ohře, Svitavy, Moravy, Dyje nebo do oblasti Beskyd. Jednotlivé velmi dobře obsazené spoje mířily do Kořenova a Harrachova na pomezí Jizerských hor a Krkonoš. Během sčítání jsme zaznamenali více než tisíc přepravených kol na pětadvaceti tratích v různých místech republiky,“ vyjmenoval konkrétní příklady oblíbených lokalit Jiří Jeřeta.

Mezi nevytíženější tratě patří železnice vycházející z Prahy ve směru Kolín, Benešov u Prahy, Beroun, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem a také Posázavský pacifik. Další oblíbené tratě směřují z Brna do údolí Svitav (Blansko) a Svratky (Tišnov) a také pod Pálavu a na Břeclavsko. Na severu je oblíbená trať Opava – Ostrava – Český Těšín a tratě z Ostravy směřující do Beskyd. Na východě Čech využívají cyklisté nejvíce spojení



Pardubic, Hradce Králové a Jaroměř, v Jihočeském kraji trať z Veselí nad Lužnicí do Třeboně a Českých Velenic a na západě republiky trať Cheb – Karlovy Vary, kde jezdí oblíbený sezonní spoj Cyklo Ohře.

Vytížení tratí v době sčítání kopírují také cyklisty nejvíce obsazené spoje, které obsluhují uvedené tratě. Mezi výjimky, které se dostaly mezi nejoblíbenější osobní vlaky, patří rovněž několik spojů Liberec – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poręba a dopolední spěšný vlak z Hradce Králové do Letohradu. V dálkové dopravě se mezi oblíbené spoje řadí Moravan, Slovácký expres, Berounka, Svitava a Silva Nortica s Lužnicí. Z mezinárodních spojů pak vlaky Jižní expres a Vindobona do Rakouska do blízkosti Dunajské cyklostezky.

Dopravce zároveň neustále rozšiřuje a vylepšuje své služby pro cyklisty. Moderní vlaky jsou pochopitelně vybavené velkými prostory pro uložení jízdních kol. Například moderní soupravy ComfortJet pro dálkové spoje nabídnou místo pro přepravu až 12 bicyklů, což je skoro dvojnásobek oproti railjetům a o polovinu více míst, než je nyní ve spojích Berliner. Další novinkou v moderních vozidlech je možnost dobíjet během cesty baterie elektrokol. ○



Vít Čepický | Foto: autor, Jan Chaloupka

Pro mnohé návštěvníky navíc nezačal program složitým hledáním parkovacího místa v Lužné, ale rovnou nástupem do speciálních vlaků tažených právě Bardotkami, jež se v obou dnech vydaly s dobovými soupravami ráno z Mostu a hlavního města do Lužné, aby se odpoledne po skončení programu vrátily zpět.

Ze samotné Lužné pak vyjízděly na řadu speciálních jízd do Rakovníka, Řevničova a na patrně nejatraktivnější trasu do Kolečovic. Program samozřejmě probíhal i kolem točny ČD Muzea, v sobotu i neděli se jednotlivé lokomotivy dvakrát představily v komentovaném defilé.

Prototypová i celočervená

Chybět za České dráhy pochopitelně nemohly jak prototypová T 478.1001, slusivě modrá 1002, tak ale třeba také vršovická T 478.1008 nebo celočervená T 478.1148. Zajímavými stroji i barevnými kombinacemi se pochlubili i mnozí soukromí provozovatelé či soukromníci.

Zaslouženou pozornost budila například T 478.1039 od společnosti AŽD, rudá T 478.1201 Železničního muzea Slovenské republiky nebo T 478.2073 Východočeské dráhy. Uznání ale samozřejmě patří i všem ostatním, kteří neváhali potěšit příznivce železnice představením své pečlivé starostlivosti o letité, avšak půvabné a stále výkonné stroje.

Poslední akcí, která pak pro letošní rok uzavřela brány ČD Muzea, byl Parní víkend 28. a 29. října. Do čel zvláštních vlaků směr Řevničov a Rakovník se tentokrát postavily Čtyřkolák (434.2186), Všudybylka (354.195), Heligon (414.096) a EP 1000 (525.101). Příznivci železniční nostalgie však smutnit nemusí, již se kvapem blíží letošní mikulášské jízdy. ○



Bardotky všech barev se setkaly v Lužné

I přes nepříliš vlídné počasí zamířily o víkendu 7. a 8. října stovky příznivců ladných tvarů do Lužné u Rakovníka. Měli dobrý důvod, do ČD Muzea totiž zamířili ti nejzajímavější dochovaní zástupci lokomotivních řad T 478.1 a T 478.2 – tedy oblíbených Bardotek. Místní točna díky tomu hrála nejen reprodukovanou hudbou, ale i barvami jednotlivých strojů Českých drah i soukromníků, kterých se sjelo téměř dvacet.



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc listopad zní: **Kdo a kdy a kde provedl slavnostní výkop při zahájení stavby železniční trati Vídeň – České Budějovice – Plzeň – Cheb?**

Své odpovědi nám zasílejte do **28. listopadu** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář listopad“. Tentokrát se hraje o knihu *Železnice Českobudějovicka*.

Správná odpověď z č. 10: Lokomotivy A4 navrhl britský konstruktér Sir Nigel Gresley pro vlak The Silver Jubilee, spojující Londýn s Newcastlem upon Tyne. Vyrobeno bylo 35 kusů. Publikaci Historie státních drah 1918–2018 získává Ladislav Červenka, Teplice.



České dráhy převzaly další RegioPantery druhé generace

České dráhy převzaly ve druhé půli října další dvě nejnovější třívozové jednotky RegioPanter řady 640.2, a to konkrétně vozidla 640.206 a 640.213. V Olomouckém kraji tak v současnosti jezdí již sedm RegioPanterů druhé generace, které nahrazují starší vozidla na všech páteřních elektrifikovaných linkách v regionu a budou zajíždět také do sousedního Zlínského kraje.



Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Už počátkem října obdržel národní dopravce od výrobce Škoda Group po ukončení zkušebního provozu první dva RegioPantery této nové série, označené 640.209 a 640.210. Škodovka zároveň získala od Drážního úřadu schválení typu pro jednotky 640.2, což znamená,

že další vlaky mohou být postupně uváděny do pravidelného provozu.

„Nové vlaky poskytují cestujícím pohodlné bezbariérové cestování v klimatizovaných oddílech i další nové služby, například možnost dobít drobnou elektroniku během cesty, připojit se k internetu přes palubní wi-fi a využít čas strávený ve vlaku třeba pro vyřizová-

ní e-mailů, chatování nebo jiné aktivní činnosti. Moderní vlaky v Olomouckém kraji tak nabízejí atraktivní alternativu k cestování autem,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

České dráhy na základě smlouvy s Olomouckým krajem na zajištění dopravní obslužnosti zakoupily sedmadvacet nových třívozových RegioPanterů. Všechny budou uvedeny do provozu do jara 2024 a po dodání obsluží linky Šumperk – Uničov – Olomouc – Přerov – Vyškov, Nezamyslice – Olomouc – Zábřeh na Moravě – Kouty nad Desnou a Olomouc – Přerov – Vsetín.

RegioPanter druhé generace disponuje celkem 234 místy k sezení, může jezdit rychlostí 160 km/h, je vybavený moderním evropským zabezpečovacím systémem ETCS a radiokomunikací GSM-R. Cestujícím nabízí komfortní cestování a služby na úrovni 21. století. Díky rekuperaci je jeho provoz také šetrný k životnímu prostředí. ○

Drážní úřad informuje

Drážní úřad uveřejnil výroční zprávu o bezpečnosti za rok 2022

Výroční zpráva vychází z údajů dopravců a provozovatelů celostátních a regionálních drah i Drážního úřadu. Je předkládána každoročně k 30. září Evropské železniční agentuře (ERA). Ta shromažďuje veškeré výroční zprávy od národních bezpečnostních úřadů zemí EU a využívá je k analýzám bezpečnosti a dalšímu plánování v evropském železničním prostoru.

Vybrané údaje za rok 2022:

- Počet železničních dopravců se stabilizoval na čísle 135 a nárůst počtů z posledních let se téměř zastavil.
- Počet provozovatelů dráhy zůstal na čísle 8.
- Pracovníci obou sekcí DÚ vykonali celkem 912 státních dozorů zaměřených na provoz i na infrastrukturu, což je bezmála o 300 více než v roce 2021, který byl omezen covidovými restrikcemi.
- Počet evidovaných platných licencí strojvedoucích se snížil o 777 na 9 732 licencí, ale zájem o zkoušky narostl. Snížení je dáno neobnovením licencí, kterým skončila desetiletá platnost.
- Drážní úřad v roce 2022 obdržel od Drážní inspekce 16 bezpečnostních doporučení, na jejichž základě přijal odpovídající bezpečnostní opatření.

Výroční zpráva je ke stažení na www.ducr.cz.





staly nezbytnými a očekáváme, že naši dodavatelé budou schopni splnit tyto nároky," dodává náměstek.

České dráhy v současnosti provozují 3 410 lokomotiv, jednotek a osobních vozů. V letech 2024 až 2027 projde více než 2 000 z nich plánovanou periodickou údržbou vyššího stupně s očekávanými náklady ve výši 12 miliard Kč.

Zpoždění dodávek i termínů

Pandemie covidu, nestabilita cen energií a pokračující agrese na Ukrajině způsobily nespolehlivost dodavatelského řetězce. Zpožděné dodávky a nesplněné termíny s sebou nesou komplikace v provozu, což má dopad na cestující, kteří očekávají spolehlivou službu. „Naším hlavním cílem je zajistit, aby každý cestující byl přepraven včas a s maximálním komfortem. Zákazníci od nás požadují záruku kvality a spolehlivosti, a tento závazek nás motivuje k neustálému zlepšování,“ uvedl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

ČD požadují od svých dodavatelů záruky, vysokou kvalitu odvedené práce a plnění termínů. Už od roku 2020 se však dopravce potýká s problémy v plnění lhůt oprav ze strany některých opravců. Při porovnání letošního a loňského roku vzrostla průměrná délka opravné doby hnacích vozidel z 87 na 98 dnů, u osobních vozů se zvýšila z 35 na 48 dnů. Nepříznivý vývoj je patrný také u garančních závad. Odstavná doba u záručních oprav během prvních devíti měsíců letošního roku meziročně vzrostla o 573 dní. „Kvalitativní stránka těchto oprav se může promítnout do spolehlivosti našich vozidel. Naším cílem je minimalizovat dopady těchto problémů směrem k cestujícím. Se všemi dodavateli jednáme a v případech, kdy nám vznikl právní nárok, uplatňujeme smluvní pokuty,“ dodal Kraus. ○

ČD investují miliardy do oprav svých vozidel

Během nadcházejících čtyř let hodlají ČD uskutečnit výrobcí předepsané periodické prohlídky a opravy u více než dvou tisíc železničních vozidel. Tento záměr však představuje značnou investici. Odhaduje se, že celkové náklady na plánované údržby přesáhnou částku 12 miliard korun.

Redakce s využitím TZ | Foto: Michal Málek, archiv ČD

Bepečnost provozu vlaků je pro ČD klíčová. Opravy vozidel se odehrávají v souladu s evropskými a národními předpisy. Přestože má dopravce k dispozici vlastní rozsáhlou opravárenskou servisní základnu, úzce spolupracuje i s certifikovanými opravci a výrobci náhradních dílů. To je klíčové pro dosažení standardů kvality a bezpečnosti, které si společnost stanovila.

Digitalizace, jako významný prvek strategie opravárenství Českých drah, umožní optimalizovat servisní činnost, zvýšit efektivitu údržby a zlepšit komunikaci s dodavateli. Moderní diagnostické nástroje a software pro správu údržby vozidel poskytnou informace, které umožní rychlou reakci na potřeby vozového parku. „Přechod k digitálnímu prostředí je nezbytný pro dosažení našich cílů v oblasti kvality a efektivitu. Digitalizace nám umožní sledovat výkon vozidel v reálném čase, identifikovat potřebné údržby předem a minimalizovat dobu, po kterou jsou vozidla mimo pro-

voz,“ řekl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.

Setkání s dodavateli

Na říjnové setkání s názvem Den dodavatelů 2023 v sídle Českých drah přišli dodavatelé, opravci a výrobci, kteří spolupracují na výrobě, modernizaci a údržbě vozidel, náhradních dílů a dalších činnostech v oblasti údržby vlaků. „S našimi partnery hodnotíme aktuální vývoj v oblasti údržby vozidel a představujeme jim výhled na nadcházející čtyři roky,“ komentoval mítink Michal Kraus. „Ačkoliv je náš servisní tým vysoce kvalifikovaný a naše opravárenská základna prochází kvalitativní změnou – jen v letech 2024 až 2028 postavíme nové haly za více než 6 miliard korun – jsme stále závislí na spolupráci s našimi dodavateli. V dnešní době vyžaduje údržba vozidel mnohem více než jen tradiční nástroje. Moderní diagnostika a sofistikované technologie se



Začíná oprava trati z Karlštejna do Berouna



V úseku mezi Karlštejnem a Berounem už v listopadu začíná rozsáhlá rekonstrukce. Stavební práce budou zahrnovat kompletní obnovu 7,1 kilometru dlouhého úseku, což s sebou přinese i velký dopad na železniční dopravu. S dokončením se počítá v roce 2026.

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Správa železnic nedávno podepsala smlouvu na rekonstrukci trati mezi Karlštejnem a Berounem. Stavbu provedou společnosti Elektrizace železnic Praha a SWIETELSKY Rail CZ a hodnota zakázky je bezmála 2,3 miliardy korun.

„Vzhledem k velmi vysokému vytížení tohoto koridorového úseku bylo důležitým kritériem veřejné zakázky co nejnižší omezení provozu. Do soutěže se přihlásil jeden uchazeč a nabídl provedení prací s nižší potřebou výluk, než předpokládal projekt, navíc bez úplného pře-

rušení provozu,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Součástí nabídky zhotovitele byly pohotovostní služby pro případ mimořádných událostí.

Jednokolejný provoz

Stavbaři budou pracovat za jednokolejného provozu. Díky opatřením se kolem pracovních míst zavede vyšší rychlost projíždějících souprav, a to 80 kilometrů v hodině namísto běžně používaných 50 kilometrů v hodině.

Stavba se nachází ve složitém území Chráněné krajinné oblasti Český kras, s velmi omezeným přístupem na sta-

veniště v úzkém údolí řeky Berounky. Na zastávce Srbsko dělníci vybudují bezbariérová nástupiště a podchod. Pro zvýšení bezpečnosti provozu je plánována sanace a zajištění skálních masivů nad tratí zejména v okolí obce Tetín. Vybudování nové odbočky Lom přibližně v polovině úseku zajistí vyšší kapacitu trati a tím i pravidelnější provoz vlaků. Traťová rychlost se po aktivaci evropského zabezpečovače ETCS zvýší na 120 kilometrů v hodině.

Omezení vlaků

První výluky na trati se uskuteční od 5. do 16. listopadu a od 2. do 9. prosince 2023, a to vždy přes den od 8:30 do 18:30 hodin. V rámci nich se dělníci budou věnovat přípravným pracím, které zahrnují například terénní úpravy. Po dobu těchto výluk České dráhy plánují několik opatření. Spoje linky R16 Praha – Plzeň – Klatovy budou mimořádně zastavovat ve stanicích Srbsko a Karlštejn pro nástup a výstup cestujících. Příměstská linka S7 z Prahy do Berouna bude v úseku Karlštejn – Beroun odřeknuta. Naopak linka Ex6 Praha – Plzeň – Cheb pojedí dál bez omezení.

Výluky budou pokračovat po Novém roce v rozsahu až 180 dní. Pro tato omezení nicméně dojde k úpravě aktuálního jízdního řádu. Správa železnic nyní nastalá omezení řeší jak s Českými drahami, tak ostatními dopravci a objednateli dopravy, aby mohl být sestaven odpovídající dopravní model. ○

Ve škole elektrotechniky a strojírenství se připravují budoucí železničáři

Střední škola elektrotechniky a strojírenství v pražských Záběhlicích se v maturitním oboru Provoz a ekonomika dopravy zaměřuje na vzdělávání provozních zaměstnanců. Za dobu své existence tato partnerská instituce Českých drah připravila pro budoucí povolání již stovky strojvedoucích, výpravčích, vlakvedoucích i dalších profesionálů.

Univerzální kombinace specifických znalostí umožňuje absolventům zvolit si libovolné drážní zaměstnání. Vědomosti maturantů se skládají ze znalosti vozidel, dopravních předpisů, techniky i tarifu.

Nabyté zkušenosti si studenti prohlubují jízdu na simulátoru, obsluhou cvičné POP nebo prováděním dalších úkolů běžné provozní rutiny. K poznání prostředí i budoucích kolegů slouží studentům ročníkové praxe.

Modelové kolejiště velikosti HO řízené tak jako na skutečné železnici, v sobě ukrývá chloubu školy – dopravní sál. Provoz vlaků je zde ovládan skutečnými staničními i traťovými zabezpečovacími zařízeními.

Největší dopravnou jsou Citice s elektromechanickým řídicím a dvojicí stavědlových přístrojů. Zastoupeno je jak přehazování výhybek ručně a vkládání klíčů od nich do bubnového přístroje, tak řadiče a páky. Ve stanici Babín si studenti osvojí zabezpečovací za-



řízení typu TEST 14. Železniční stanice Adamov je vybavená staničním zabezpečovacím zařízením releového typu. Nejmodernější je poslední z dopraven odbočka Vítkov, řízená elektronickým stavědlem JOP.

K součásti středoškolského vzdělávání patří neodmyslitelně i brigády. Privilegiem studia železniční školy je, že příjvýdělek může být „blízko kolejí“. Ve třetím ročníku tak mladí lidé mohou projít kurzem na vlakvedoucí nebo signalisty.

Dokázat schopnost orientace v reálném prostředí je podmínkou pro úspěšné zakončení cesty studiemi. Praktická část maturitní zkoušky tak od letošního roku probíhá při řízení provozu v dopravním sále, při obsluze přístroje POP a navíc i na skutečných lokomotivách Českých drah.

Filip Peter

Stadlery RS1 dávají šanci českým lokálkám



Když v říjnu 2011 dorazil do České republiky první Stadler Regio-Shuttle RS1 841.001, nezdálo se, že by měl tento typ nastartovat na tuzemských vedlejších tratích výraznější generační obměnu. Objednáno bylo celkem 17 vozů pro provoz na Vysočině a okolí a 16 vozů modifikované řady 840 pro provoz na sklonově náročnějších tratích Libereckého kraje. Kdo by tehdy tušil, že jejich počet v depech Českých drah časem překročí stovku...



Vít Čepický | Foto: archiv ČD

Přestože se motorové vozy Regio-Shuttle RS1 usídlily na našich kolejích až počínaje rokem 2011, českou stopu mají hluboko v genech už od samotného vzniku v polovině 90. letech minulého století. Když totiž německá vagonka ABB Henschel Waggon Union hledala konstruktéra vozidlové skříně, obrátila se na společnost VÚKV Praha.

Nicméně v roce 1996 vyjel z berlínské továrny ve čtvrti Tegel první stroj s nezaměnitelnými a nadčasovými tvary danými zejména příhradovou konstrukcí bočnic a na štítku již měl vepsanou společnost ADtranz, jež v průběhu vývoje berlínskou firmu odkoupila. Brzy se tak výroba přesunula do Pankowa, kde zůstala až do ukončení výroby v roce 2014, byť ADtranz postupně převzal Bombardier, aby nakonec pankowský závod prodal právě Stadleru. Tomu budeme zásluhy připisovat i v následujících odstavcích u všech vozů, o kterých pojednáváme.

Celkem bylo vyrobeno 497 motorových vozů Regio-Shuttle RS1. Jejich určení je primárně pro vedlejší tratě, čemuž odpovídá i maximální kapacita kolem 70 cestujících. Díky 65% nízkopodlažnosti, dvěma motorům pohánějícím obě nápravy obou podvozků, nízké hmotnosti a relativně vysokému výkonu prokazují výbornou dynamiku jízdy, maximální rychlost 120 km/h nárokům bohatě odpovídá.

Plánované nasazení jednotek Stadler RS1 v jednotlivých krajích



Regio-Shuttle RS1 míří k ČD

České dráhy tedy do roku 2013 stihly objednat a převzít celkem 33 nových Stadlerů RS1. Poté však byla jejich výroba ukončena, což možnosti obnovy vozového parku na kapacitně odpovídajících tratích značně zkomplikovalo. Bylo tak třeba uvažovat nad tím, jak pokračovat v náhradě dožívajících řad 810 (+010) a 814, přičemž výrobci kolejových vozidel odpovídající alternativu již nenabízeli.

Rozumným a vlastně také jediným východiskem se ukázala snaha opatřit v zahraničí být ojeté, technicky ale odpovídající vozy, jejichž nákup by na daných tratích pozvedl kvalitu dopravy a které by byly perspektivní i pro případnou modernizaci. Takovými vozy

se nakonec staly právě RS1 z druhé ruky. Osvědčené, spolehlivé a konstrukčně známé motoráky začaly ve vozovém parku Českých drah znovu přibývat v roce 2020. A rozšiřovat je budou i nadále.

Jaký je jejich aktuální a plánovaný cílový počet, popisuje náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. „České dráhy mají ve svém majetku 33 vozidel Stadler RS1 z původní dodávky, ta jsme kupovali jako nová. V roce 2020 jsme přikoupili dalších 22 kusů, jež nyní postupně podstupují modernizaci ve Zvolenu. Z nich jsme zatím převzali čtyři vozy, které již jezdí, další tři kusy přebíráme na začátku listopadu. V Lounech bychom tedy měli mít pro Ústecký kraj a linku U11 celkem sedm vozů po modernizaci. Do konce roku by pak měly přijít další dva. Modernizace dalších jednotek probíhá, ve Zvolenu je šest jednotek rozpracovaných, další do Zvolena míří s příchodem již modernizovaných. Celkem by jich mělo být pro Ústecký kraj modernizováno v této fázi 11, stejný počet zamíří do Pardubického kraje,“ popisuje počty po první dodávce vozů RS1 z druhé ruky.

Jelikož se však naskytly další příležitosti k jejich odkupu, počet RS1 u Českých drah nadále poroste. „V nedávné době jsme uzavřeli kupní smlouvu na dalších 11 kusů od společnosti HEROS, tato vozidla budou modernizována v naší dceřiné společnosti DPOV a jsou určena pro Středočeský kraj. Aktuálně jsme



Původní vozy Stadler RS1 zakoupené jako nové

- 840 2011–2012, 16 ks (Liberecký kraj, úprava pro sklonově náročné tratě)
- 841 2011–2013, 17 ks (Vysočina a okolí)

Vozy Stadler RS1 zakoupené pro modernizaci

- 841.2 2020, 22 ks (11x Ústecký kraj, 11x Pardubický kraj, probíhající modernizace v ŽOS Zvolen)
- 2022, 11 ks (9x Středočeský kraj, 2x Ústecký kraj)

Budoucí dodávky vozů Stadler RS1

- 841.2 2023, 16 ks (Středočeský kraj)
- 2023, 9 ks (Liberecký kraj)

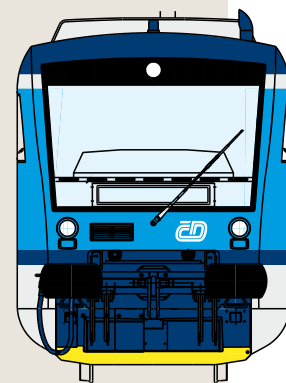
Další plánované dodávky vozů Stadler RS1

- 841.2 20 ks (14x Středočeský kraj, 6x Plzeňský kraj)

Celkový plánovaný počet 111 kusů vozů Stadler RS1.

Vozy Siemens Desiro zakoupené pro modernizaci

- 642 6 ks (Ústecký kraj)



pak podepsali další smlouvu na 16 kusů RS1, ty jsou určeny taktěz pro Středočeský kraj. Další máme rozjednané v kupních smlouvách připravených pro příští rok," říká Jeřeta.

„Další Stadlery RS1 bychom taktěz měli pořídit pro Liberecký kraj, konkrétně se bavíme o devíti vozech, šest kusů zamíří do kraje Plzeňského. Když to všechno sečteme, měli bychom se dostat k cílovému počtu 111 vlaků Stadler RS1 určených pro šest krajů," doplňuje.

Jediné dostupné řešení

A přidává důvody, proč se České dráhy právě pro tuto cestu rozhodly. „Je to prakticky jediné dostupné řešení náhrady vlaků řad 810 a 814, konkrétně tedy vozidel o kapacitě přibližně 70 míst. Oproti nim přináší řadu výhod, Stadlery RS1 jsou podvozková vozidla, takže je jejich jízda pro cestující i vlakový personál výrazně pohodlnější. Současně má dva motory a oba podvozky jsou hnané, to je jednoznačná výhoda, kromě lepší adhe-

ze zajišťují mnohem vyšší výkon i maximální rychlost, oproti RegioNovám o 40 km/h, tedy 120 km/h, jinde je i dynamika jízdy, což přináší i krácení jízdních dob a další efekty z uvedených vlastností plynoucí," vyjmenovává Jiří Jeřeta.

Celá flotila se navíc dočká dalšího technického zhodnocení. Ačkoliv se jedná o vozy mnohdy 20, některé dokonce 25 let staré, po modernizaci budou schopné jezdit dalších 15 až 20 let, proto se u nich počítá se zpětnou instalací vla-





Upravená řada 840 zvládá provoz i na sklonově velmi náročných tratích – jako například z Liberce do Tanvaldu a Harrachova.



Na Vysočině se motorové vozy řady 841 dočkaly reklamních polepů, lákajících k návštěvě nejzajímavějších turistických cílů v kraji.



První jednotky Siemens Desiro v majetku Českých drah vyjedou již brzy na severočeské koleje, následně je čeká modernizace a změna barevného schématu do standardů Ústeckého kraje.

kového zabezpečovače ETCS. Díky tomu budou moci i po roce 2030 jezdit na těch regionálních tratích, kde už bude ETCS povinné.

Prozatím je tedy cílový stav 111 motorových vozů RS1, nedá se však vyloučit, že se České dráhy poohlédnou po dalších ekvivalentních motorových vozech. Vše ale bude záležet na poptávce objednatelů a vývoji trhu, jak Jeřeta potvrzuje. „Odpovídá to aktuální obchodní potřebě a výhledu do dalších let. Samozřejmě se může stát, že jich bude potřeba ještě víc, nejedná se o náhradu všech vozidel 814, i po tomto nákupu jich zůstane několik desítek v provozu.“

Ale je otázkou, jak k tomu následně přistoupí objednatelé na výkonech, které zatím nejsou řešeny vozidly RS1. Zda-li budou v budoucích soutěžích poptávat vozidla nová, či ojetá. To se ale bavíme o výkonech, které se budou soutěžit až po roce 2029. Každopádně ojetých vozidel tohoto segmentu na trhu není mnoho. Měli jsme kupříkladu rozjednaná vozidla podobné kapacity z Francie, ale tam zatím jednání nedopadla dle našich představ. A jiná na trhu prakticky nejsou.“

Je samozřejmě jasné, že i do budoucna bude třeba uvažovat nad další případnou obnovou dožívajících motorových vozů, ostatně i současně nakupovaná vozidla mají svou konečnou životnost. Již příští rok by mohl napovědět, zdali se nová alternativa urodí. Náznaky jsou. „Jak Stadler, tak Alstom se vývojem takového vozidla zabývají na základě poptávky zejména ze středoevropského prostoru. Konkrétní řešení ale zatím představeno nebylo. Údajně bychom se mohli dočkat na příštím veletrhu InnoTrans v létě v Berlíně,“ říká Jeřeta. „Ale jestli se tak stane, teprve uvidíme.“

Desira, GTW a Pesy

Ovšem vozy Regio-Shuttle nejsou jedinými motorovými vlaky, které v poslední době posílily početní stavy Českých drah. Trochu v jejich stínu se objevila v děčínském depu nová typová řada Siemens Desiro, dvoučlánkové motorové vozy nezaměnitelného designu, jichž na severu přibýlo šest. „Tato zakázka je specifická v tom, že reaguje na existující koncept přeshraniční dopravy na linkách U8 a U28 v Ústeckém kraji a Sasku, kde již Desira díky spolupráci s DB Regio částečně jezdí. Proto se nám do tohoto souboru hodí,“ vysvětluje důvod jejich pořízení Jiří Jeřeta.

Do provozu by měly zasáhnout již velmi brzy. „Po dokončení ‚bohemizace‘, tedy přizpůsobení českým předpisům, a provedení revizí, které v Německu ne-

jsou povinné, ale u nás ano, je nasadíme do provozu. Počítáme s tím, že by se tak mělo stát ještě letos v průběhu listopadu či prosince. Současně budou v příštím roce po jednom či dvou vozidlech postupně procházet modernizací do standardů Ústeckého kraje, jež bude spočívat v doplnění informačního systému, zásuvek, stolků a další výbavy. Předpoklad je, že by měla být hotova u všech šesti vozidel do konce roku 2024,“ dodává Jeřeta.

Aby byl výčet nákupu motorových vozidel z druhé ruky kompletní, musíme ještě zmínit řadu 848, tedy třídielné jednotky CTW výrobce Bombardier. České dráhy jich nakoupily celkem 12 pro provoz v Olomouckém kraji.

Jak již tedy bylo řečeno, situace na trhu stran nových motorových vozidel nižší kapacity zatím není úplně příznivá. Zcela jiný stav naštěstí panuje u kapacitnějších vozů. České dráhy aktuálně nasazují desítky zcela nových dvoučlánkových motorových vozů řady 847, které skokově zvyšují komfort cestujících i vlakového personálu na neelektrifikovaných tratích s vyšší poptávkou.

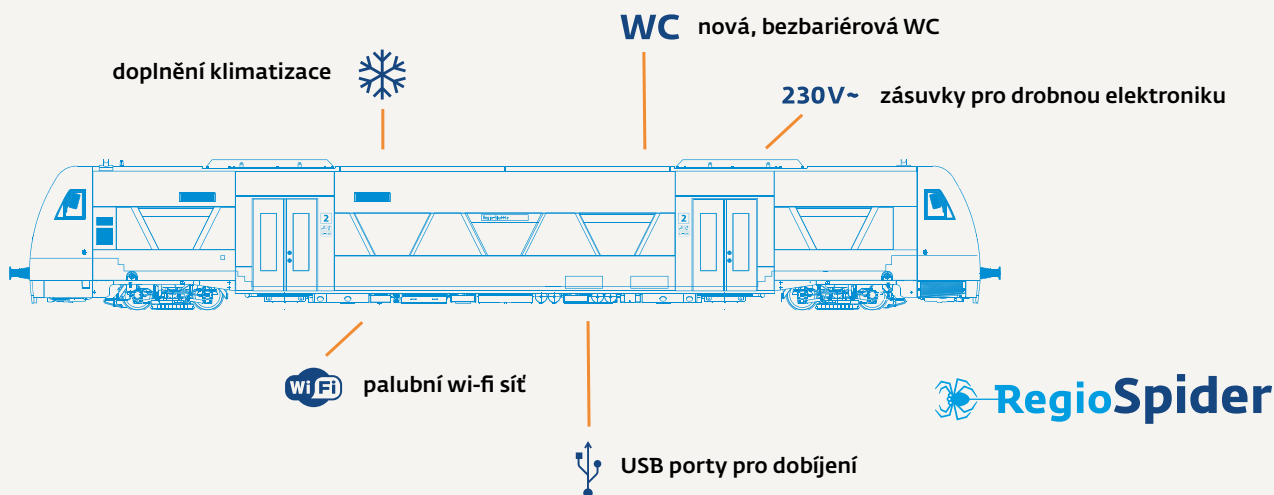
Rámcová smlouva s polskou společností Pesa umožňuje odebrání až 160 těchto moderních nízkopodlažních vozidel vybavených dle nejvyšších standardů. Aktuálně je z této smlouvy zaslavněno 106 kusů, kterých se kromě Prahy a Středočeského kraje dočkají cestující také

v Jihočeském, Pardubickém, Královéhradeckém, Plzeňském kraji a na Vysočině.

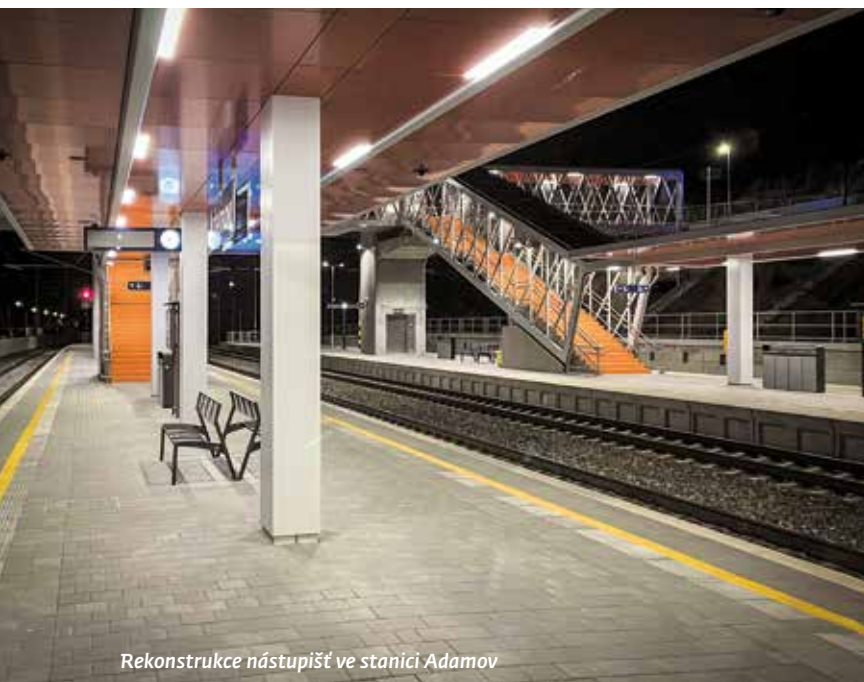
Započteme-li ještě dodávky elektrických jednotek na osobní vlaky páteřních linek, jsme v regionální osobní dopravě svědky mohutné generační obměny, jež napříč republikou přináší znatelné zvýšení kvality služeb odrážející se v popularitě železnice jako celku.

Samozřejmě ani tím obnova vozového parku nekončí. V další fázi nás čeká postupné zavádění nových vlaků, technologií a dopravních konceptů, které by měly zefektivnit a ekologizovat tratě, na kterých se nevyplatí zřízení napájení z trakčního vedení. Ale o tom si povíme až v některém z příštích vydání Železničáře. ○

Rozsah modernizace vlaků Regio-Shuttle RS1v jednotlivých krajích



Jednou z prvních tratí v Kraji Vysočina, kde byly motorové vozy RS1 nasazeny, byl úsek Havlíčkův Brod – Chotěboř.



Rekonstrukce nástupiště ve stanici Adamov



Obrázek „Budoucí železniční inženýr“ vygeneroval pokročilý umělý inteligentní model DALL·E 3 – obrázek pro sekci o BIM a AI.

Podílíme se na vytváření moderní železniční infrastruktury

Železniční infrastruktura se neobejde bez spolupráce řady profesí. Pokud všichni plní své úkoly, jde o sehraný orchestr, který zabezpečuje spolehlivou a bezpečnou funkci železnice jako celku. Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) plní v železničním systému roli garanta, že plánované, nově postavené, modernizované a obnovené tratě splňují požadavky, které jsou na ně kladeny z pohledu evropské železniční sítě jako celku.

Ivan Vukušič | Foto: VUZ

Moderní železniční infrastruktura se v rámci EU neobejde bez zajištění tzv. interoperability a bezpečnosti. Interoperabilitou je myšlena schopnost železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti (Směrnice o interoperabilitě 2016/797, článek 2, bod 2). Aby takové interoperability železniční infrastruktury mohlo být dosaženo, vypracovává Agentura

Evropské unie pro železnice (ERA) technické specifikace interoperability (TSI). Každý členský stát EU je pak povinen tyto TSI dodržovat při projektování, stavbě, údržbě i provozu železniční sítě.

Pod pojmem bezpečnost železniční infrastruktury si lze představit odstranění nepřijatelného rizika újmy (Prováděcí nařízení Komise – PNK 402/2013, článek 3, bod 5). Újmou se rozumí vážné zranění osob, smrt, případně velké škody na majetku a životním prostředí. Z hlediska bezpečnosti jsou všechny

členské státy EU povinny dodržovat společnou bezpečnostní metodu (CSM) pro hodnocení a posuzování rizik, kterou stanovuje PNK 402/2013. VUZ se na plánování a budování železniční infrastruktury podílí právě tím, že jako nezávislý subjekt kontroluje dodržování požadavků TSI a PNK 402/2013. VUZ jako notifikovaná osoba působí ve všech strukturálních subsystémech, jak je definuje směrnice 2016/797, v příloze II. Z hlediska posuzování bezpečnosti je inspekční orgán (IO) VUZ akreditován pro nezávislé posouzení procesu řízení rizik technických změn všech strukturálních subsystémů, funkčního subsystému údržba a v oblasti nezávislého posouzení systémové bezpečné integrace v rámci celého železničního systému. Jako VUZ jsme tady schopni poskytovat komplexní služby našim zákazníkům v celé Evropě. V rámci tohoto článku se budeme dále věnovat subsystému Infrastruktura, nicméně analogicky je to u nás na VUZ u všech subsystémů, které posuzujeme.

Posuzování v subsystému Infrastruktura

Infrastruktura je jen jedním ze strukturálních subsystémů, těmi dalšími jsou energie, traťové řízení a zabezpečení, palubní řízení a zabezpečení a kolejová vozidla. Jedná se tedy jen o část celého železničního systému, nicméně se jedná o část, která je pro veřejnost velmi dobře viditelná. Naši práci v oddělení infrastruktury ve VUZ je posoudit, zda vedení tratě, její komponenty, stavby železničního spodku a přístupy a zařízení pro cestující jsou interoperabilní a bezpečné. Protože působíme nejen v Česku, ale posuzujeme i tratě v zahraničí, je třeba, aby naši zaměstnanci byli odborníky v celoevropském měřítku. Proto se stále vzděláváme, abychom mohli našim zákazníkům poskytovat kvalitní služby.

Zákazníci často nemají v problematice interoperability a bezpečnosti tak hluboké znalosti, proto se my na VUZ stáváme průvodci procesem posouzení shody s TSI a procesem nezávislého posouzení bezpečnosti. Vysvětlujeme nejen, jaké jsou požadavky, ale také jejich smysl. Díky tomu, že se podílíme na přípravách TSI a účastníme se diskuzí s kolegy z ERA, tak víme nejen, co je v TSI napsáno, ale zároveň známe pozadí vzniku jednotlivých požadavků. A to je know-how, které můžeme zákazníkům poskytnout a pomoci jim tak lépe pochopit požadavky a tím i lépe navrhnout a postavit železniční infrastrukturní stavby. Spolupracujeme v rámci oboru a účastníme se odborných diskuzí, abychom si udrželi a posílili naši odbornost. To je věc, která nás často odlišuje od konkurence. Pokud máte v rámci návrhu nebo stavby železniční infrastruktury obtíže, jak interpretovat požadavky interoperability, neváhejte nás kontaktovat. Jsme si jisti, že vám budeme umět pomoci. Naše jistota pramení ze zkušeností se stovkami projektů nejen v Česku, ale i v zahraničí a vždy jsme byli schopni pomoci najít vhodné řešení.

BIM a AI změni pravidla hry

I v našem oboru dochází ke změnám, jedna ze změn, která již probíhá a stává se pomalu standardem, je práce s 3D modely v BIM (Building Information Modelling nebo lépe Management). Celá stavba je připravena v podstatě jako 3D digitální model a vše, včetně našich připomínek, může probíhat uvnitř tohoto modelu. Na stavbě potom může kontrola probíhat tak, že si vezmeme tablet, najdeme si inkriminované místo v 3D modelu a vložíme komentář, nebo požadavek na změnu. Zhotovitel si změ-



Fotografie ze stavby Uzel Plzeň, 5. stavba – Lobzy – Koterov

nu prohlédne a dá pokyn projektantovi, který změnu zapracuje, my pak změnu schválíme a zhotovitel ji provede na stavbě. Celá historie je viditelná včetně toho, kdo a kdy udělal změnu (komentář). Zatím to tímto způsobem neprobíhá, ale již velmi brzy bude a bude to znamenat větší nároky na hardwarové vybavení všech zúčastněných stran. Mělo by však dojít ke zrychlení výstavby a zkrácení dob na připomínky, protože vše bude online k dispozici každému, kdo bude k projektu potřebovat mít přístup. Díky BIM dojde ke změně procesu a sdílení dat a zvýšení efektivity práce v rámci výstavby železničních tratí.

To je ale nic ve srovnání s tím, co přinese do celého procesu využití umělé inteligence (AI – Artificial intelligence). Je pravděpodobné, že v budoucnu bude schopna generovat projekty dle zadání a bude schopna i posoudit, zda splňují požadavky normativních dokumentů. Pokud se hodně necháme unést naší představivostí, tak je možné, že vzniknou automatické stroje, které budou schopné poté projekt i realizovat. Těto budoucnosti, která přijde možná dříve, než si myslíme, se budeme muset umět přizpůsobit a vytěžit z ní maximum pro rozvoj naší železniční infrastruktury i společnosti jako celku. ○



Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor – II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí



Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)

Tornáda čeká poslední podzim



Z tuzemských tratí mizí stovky starších lokomotiv, jednotek a vozů Českých drah. Už jen několik měsíců zbývá do ukončení provozu elektrických jednotek řady 460 přezdíváných Tornádo. Na jihu Moravy prakticky dojezdily osobní vlaky sestavené z klasických vozů v čele s elektrickou lokomotivou přezdívanou Plecháč a z lokálek se postupně vytrácejí legendární motorové vozy řady 810.

Petr Štáhlavský | Foto: Michal Málek

Významná modernizace vlaků Českých drah se uskutečňuje díky spolupráci s objednateli dopravy, kteří přijali nabídky na zajištění dopravní obslužnosti prostřednictvím nových souprav a v rámci závazku veřejné služby spolufinancují pořízení moderních jednotek. V letošním roce už byly nasazeny desítky nových jednotek, které nahrazují starší soupravy a klasické osobní vozy.

„Během nejbližších let už žádné strmé schody, konec nedostatku místa na nohy

ve vozech přezdíváných Honeckery a postupně vyřazení vozů, které neumožňují dobít si mobil nebo se připojit na internet přes palubní wi-fi síť. Staré časy a staré regionální vlaky u Českých drah končí na mnoha linkách po celé republice,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Konec Tornád

Jenom v Jihomoravském a Olomouckém kraji se během tohoto roku sníží potřeba klasických vozů zhruba o sto kusů. „Do jara 2024 dojezdí skoro 50 let staré elektric-

ké jednotky řady 460 přezdíváné Tornáda a přibližně o čtyřicet až padesát kusů klesne potřeba motorových vozů řady 810. Včetně veškerých záloh a rezerv jich budeme potřebovat už méně než sedmdesát,“ vyjmenoval novinky Michal Krapinec.

Už loni zmizela většina klasických souprav s lokomotivami z regionální dopravy na elektrifikovaných tratích v Plzeňském a Jihočeském kraji. Vyřazeny byly desítky klasických osobních vozů především typů Bdt a Bdtmee, které jsou v provozu zhruba třicet až pětatřicet let. V letošním roce pokračuje velké vyřazování osobních

vozdů klasické stavby z pravidelného provozu na Vysočině, v Moravskoslezském kraji a především v Jihomoravském a Olomouckém kraji. Meziročně tam klesne jejich potřeba o více než 100 kusů. V Olomouckém kraji se blíží ukončení provozu posledních sedmi elektrických jednotek řady 460. Svůj provoz zakončí na trati Olomouc – Vsetín, kde by je měly nejdříve do jara 2024 nahradit úplně nové jednotky RegioPanter.

Pokračuje také vyřazování motorových vozů řady 810 z provozu a jejich náhrada modernějšími bezbariérovými vozidly. Například letos v červnu byl jejich pravidelný provoz ukončen v Královéhradeckém kraji. Z původně skoro sedmi set vyrobených vozů klesne jejich turnusová potřeba u Českých drah s novým jízdním řádem 2024 už jen na desítky kusů.

Dojde i na Honeckery

„Ve velkém vyřazování starších vozů a lokomotiv budeme pokračovat také v příštím roce. Chceme nahradit soupravy regionálních vlaků sestavených z klasických vozů hlavně v Královéhradeckém a Zlínském kraji. Z každodenního provozu na regionálních vlacích zmizí další část klasických osobních vozů z přelomu 80. a 90. let včetně nepopulárních Honeckerů. Vedle několika zbývajících celoročních výkonů pro posledních pár desítek vozů této řady zůstanou k dispozici ještě jako záloha pro krátkodobé sezonní výkony, mimořádnosti nebo posily,“ uvedl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Zároveň zdůraznil, že rušení se týká také množství starších lokomotiv. „Kromě několika stovek klasických osobních vozů, které vyřazujeme z každodenního provozu během následujících zhruba tří let, klesá i potřeba starších lokomotiv.

O několik desítek kusů se snížila provozní potřeba strojů řady 242 známých jako Plecháč. Dnes je v čele regionálního vlaku skoro neuvídíte. Z osobní dopravy mizí i řada 163. Část lokomotiv 242 a 163 najde své uplatnění ještě v nákladní dopravě. To však neplatí o jiných typech. Lokomotivy řad 150.2 a 151 v případě větší závady anebo najetí kilometrů odstavujeme už definitivně mimo provoz. Odstavená je také první lokomotiva řady 371, stroj 371.201. Všechny tyto typy dojezdí na konci příštího roku se zavedením ETCS.“



Nástup Comfortjetu

V letech 2024 až 2026 bude v souvislosti s dodáním 20 nových jednotek ComfortJet, což představuje 180 moderních vozů pro dálkové vlaky, také vyřazen větší počet starších vozů klasické stavby pro rychlíky. Ve vnitrostátních vlacích je nahradí modernější klimatizované vagony s wi-fi, elektrickými zásuvkami a dal-

ším vybavením pro moderní cestování. Tyto vozy nyní jezdí v mezistátních vlacích EuroCity nebo ve spojích InterCity.

Část nepotřebných vozidel nabízejí České dráhy k prodeji. Aktuálně jsou mezi nabízenými vozidly například starší osobní vagonů různých řad, přípojné vozy k motorovým vozům i přímo motorové vozy řad 810 nebo 854 či starší dieselové a elektrické lokomotivy. Aktuální přehled nabízených vozidel se nachází na adrese www.ceskedrahy.cz/pro-partnery/prodej-nepotrebnych-vozidel-za

sob. Odprodané staré vlaky dál používají například železniční spolky, ale upravují se také jako netradiční restaurace, ubytovací kapacity, zázemí pro různé účely nebo jako neobvyklé artefakty pro výzdobu veřejných a privátních prostor.

Aktuálně došlo také k prodeji 109 vyřazených vozidel do kovošrotu a budou fyzicky rozloženy a sešrotovány. Jedná se především o elektrické jednotky řady 560, 460 a osobní vozy regionální dopravy řady Bdt a Bdtmee (Honecker). To jsou ta vozidla, která v současnosti České dráhy v počtu desítek až stovek vozidel vyřazují z pravidelného provozu v regionální dopravě.

Velké vyřazení stovek osobních vozů několika typů, lokomotiv, motorových vozů a elektrických jednotek je možné díky nákupu 110 dvou- a třívozových jednotek RegioPanter, 76 dvouvozových motorových jednotek RegioFox a 20 devíti-vozových expresních souprav ComfortJet. České dráhy během několika málo let nasadí do provozu nejméně 612 úplně nových vozidel pro přepravu cestujících v hodnotě zhruba 35 miliard Kč. Obnova se týká také desítek lokomotiv. Dosluhující stroje postupně nahrazují moderní lokomotivy Siemens Vectron. ○



Jaroslav Rudiš

Železniční bohyně to s námi myslí dobře

Den po křtu českého vydání knihy *Návod k použití železnice* jsme se s jejím autorem, „železničním člověkem“ Jaroslavem Rudišem, setkali na palubě vlaku EC 176 Berliner, abychom ji mohli představit na stránkách *Železničáře*. Specifické tempo jídelního vozu, v němž jsme logicky usedli, míhání krajiny i lidí na palubě a „jedna z nejkrásnějších tratí, které znám“, nás ale svedly k daleko obecnějšímu drážnímu rozjímání, jemuž byla i cesta z Prahy až za hranice krátká.

Vít Čepický | Foto: Michal Málek, autor, Pavel Peterka

Jak často jste v poslední době takhle k zastižení ve vlaku?

Kupříkladu tento týden jsem jel jen dvakrát. Z Berlína do Prahy a nyní zpět. Což je pro mě netypicky málo, ale je to dané tím, že jsem teď byl delší dobu v Berlíně a pracoval tam na místě. Minulý týden jsem toho naopak najezdil docela dost, byl jsem railjetem ve Štýrském Hradci, pak jsem trochu jezdil po Rakousku a nakonec se vracel až domů do Českého ráje.

V rámci rešerše k vašim posledním dvěma knihám jste trávil na dráze spoustu času. Pověl jste po jejich dokončení? Nebo na ní budete žít stále?

Vlaky jsou součástí mého soukromého i pracovního života, na autorská čtení jezdím prakticky jenom vlakem, a tak

to bude i nadále. Já sice auto mám a občas s ním dojezu někam na nádraží, abych cestu urychlil, ale nedokážu si představit, že bych jím podnikal delší trasy. To už by taky žádné urychlení nebylo, nerad jezdím po dálnicích, takže si vybírám různé vedlejší trasy a okliky. Tedy kdybych jel někam do Hamburku na čtení autem, přijel bych tam patrně zcela zničený. Vlakem je to samozřejmě něco jiného. Teď nám například vychází Winterbergova poslední cesta dánsky, takže už mám místenky do Kodaně, koupený Interrail, moc se tam těším. Navíc přijedu brzy odpoledne, tak si cestu patrně protáhnu do Malmö, abych alespoň tukl do Švédska.

Jak často vlastně volíte nikoliv nejrychlejší, ale nejzajímavější trasu?

Ne výhradně, ale často a rád. I z praktických důvodů. Nemám třeba rád náhrad-

ní autobusovou dopravu, tak se to vždy snažím objet po dráze. Dvakrát jsem takhle třeba jel z Prahy do Lince přes Vídeň. Já jsem navíc velmi praktický železniční člověk, vím, jak sehnat jízdenky co nejlevněji i do první třídy, mám všechny možné slevové karty, takže mě to ani neruňuje.

Nebo klasický příklad je, že příští týden sice můžu jet z Berlína do Hamburku ICE, ale místo toho zvolím klasické EuroCity. Sice jede téměř o půl hodiny déle, ovšem já se už teď těším na oběd v našem jídelním voze. Ten má mimochodem v Německu obrovský zvuk, je velmi populární a osobně znám několik lidí, kteří cíleně uhýbají ze své trasy jen kvůli tomu, aby jej mohli navštívit, těší se na ten zážitek. To je ostatně i můj případ. Myslím, že cesta po železnici by měla být zážitkem, a to ten Dining car, Speisewagen, jídelní vůz umožňuje. Takže abych se vrátil k otázce, pokud to cesta nabízí, jezdím na téhle trati vlakem Českých drah.

Může to oslovit i běžného cestujícího? Že čas není jediným cestovním kritériem?

Já si myslím, že to přibývá. Když někam přijedu o půl hodiny později, na podobných trasách opravdu nehraje takovou roli. Naopak – je to půlhodina, kterou mám navíc pro sebe. To pro mě nikdy není ztracený čas. Knihu *Návod k použi-*

tí železnice, Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen, jsem napsal ve vlaku. Ale nemusí se to týkat jen práce, může to být i jakýsi bonusový čas, kdy si zdřímnu, jen tak koukám z okna a zrovna jako před chvílí se dozvím, že támhle ten kopeček se jmenuje Sedlo.

Navíc na každé trati mám oblíbená místa, na která rád koukám, tady třeba na Milešovku, Házmburk, vždycky se těším na Střekov. A pokaždé čekám, jestli strojevedoucí zatroubí na svatého Vojtěcha (socha strážící loďníky mezi Čertovou Vodou a Dolním Žlebem, kterou za svou vzali i místní železničáři), i když tentokrát sedíme asi příliš vzadu a můžeme to přeslechnout. Přijde mi ale nádherné, kolik strojevedoucích tento zvyk dodržuje.

Předpokládám, že když jste psal předchozí knihu, Winterberga, musel jste se tak trochu naučit dívat se na českou železnici cizíma očima. Jaký je to pohled?

Jelikož žiju z větší části v Německu, jistý odstup od české politiky, českých dějin a traumat mi to umožňuje. Možná, že i ono filtrování přes němčinu, ve které píšou, mi přináší ještě větší nadhled.

A myslím si, že České dráhy a vůbec železnice v Česku se v Německu spojují se spoustou příběhů. Samotná cesta do Prahy je pro Němce často spojená právě s jízdou vlakem, s cestou po jedné z nejkrásnějších tratí, kterou v Evropě vůbec znám, tedy podél Labe a Vltavy, zejména v úseku Drážďany – Děčín – Praha. Stačí se jen podívat kolem, kolik lidí si okolí z vlaku fotografuje, jak si cíleně sedají na stranu vagonu směrem k řece, aby měli výhled... Je to srovnatelné třeba s cestou kolem Rýna, tou starou, až mytickou německou trasou z Mohuče přes Koblenz do Kolína. A dokonce bych řekl, že tady je to ještě dramatictější, že je to ještě větší zážitek.

Zároveň jsem přesvědčený, že se tenhle spoj v posledních letech mimořádně zpopularizoval díky jídelnímu vozu, kvalitě servisu a nabídce, kterou nabízí. Díky tomu i velmi přesně dokážou oddělit, jestli jedou s Českými drahami, nebo s někým jiným. Zug nach Prag je díky tomu opravdu vyhlášený. Čepované pivo, řízek vonící jídelním vozem, svíčková, to je přesně ten zážitek, který dokáže lidi na železnici nalákat.

Jediné, co vidím kriticky, je, že už je na této trati opravdu třeba navýšit kapacitu. Nevím, jestli je to vůbec možné, ale v turistické sezoně, která ale v Praze trvá skoro celý rok, začínají být vlaky na hraně kapacity a opravdu potřebují posílit. Ale zase je na tom vidět, že lidé tou železnici chtějí jezdit. Pokud se navýší nabídka, i kdyby ten vlak jezdil každou ho-



dinu, jistě se po nějaké době opět zaplní. Mám teď v tomhle smyslu čerstvou zkušenost z Berlína, kde se konečně na lince RE1 z Frankfurtu nad Odrou do Brandenburgu posílilo, vla-

ky jezdí v některých částech dne i třikrát za hodinu, a využití letí nahoru.

Často jezdíte vlakem z Berlína do Lomnice nad Popelkou. Čili vyjždíte z jednoho z nejmodernějších evropských nádraží a končíte v malebné, takřka stále rakousko-uherské stanici lokální dráhy.

No jasně, tu železnici v létě úplně cítíte, a ta vůně rakouské monarchie je úplně stejná na nádraží v Lomnici jako na lokálce ve Slovinsku nebo Rakousku...

Má tenhle duch železnice malé formy v dnešním světě vůbec šanci přežít?

System přežije. Možná se to bude postupně modernizovat a posouvat, ale přežije. Železnice přežije nás všechny a bude tu s námi...

V tuto chvíli se vlak blíží zastávce v Ústí nad Labem. Část osazenstva jídelního vozu se zvedá k výstupu, prochází chodbičkou ke dveřím, někteří se s Jaroslavem Rudišem zdraví. Zejména dvě dámy jej oslovují takřka důvěrně a prý se těší, až se za měsíc a půl v Ústí uvidí. „Ano, na shledanou, díky, ahoj, těším se! To je paní Julie z germanistiky místní univerzity, má seminář o mé literatuře. A taky tu je štamgastem, stejně jako spousta dalších lidí, kteří pendlují mezi Ústím, Prahou a Německem, takže se tu už navzájem známe...“ ○



Jaroslav Rudiš

Vyrostl v Lomnici nad Popelkou. Po dokončení studia liberecké Technické univerzity pracoval jako učitel, manažer punkové skupiny, hotelový portýr a také jako novinář. Od roku 2006 je spisovatelem na volné noze. Od roku 2014 vystupuje v hudebním projektu Kafka Band, který zhudebňuje texty Franze Kafky. Rudišova literární prvotina Nebe pod Berlínem z roku 2002 získala Cenu Jiřího Orteny a byla také oceněna jako Nejkrásnější kniha roku. Vydal trilogii komiksů Alois Nebel (později zfilmovanou) o česko-německém výpravčím vlaků, sloužícím na malých stanicích v Sudetech. V roce 2018 v Lipsku získal Cenu literárních domů za rozvoj česko-německého dialogu, kterou společně udělují literární domy Německa, Rakouska a Švýcarska. Za knihu Winterbergs letzte Reise z roku 2019 byl nominován na cenu knižního veletrhu v Lipsku v kategorii beletrie. Píše divadelní hry pro jedno z drážďanských divadel.



Pokračování rozhovoru si můžete přečíst online zde

ÖBB vstupují na železnici v Německu

Britská společnost Go-Ahead Group v říjnu souhlasila s prodejem svého podnikání v Německu Rakouským spolkovým drahám (ÖBB), což dopravci premiérově umožnilo vstoupit na německý trh závazkové železniční dopravy. Očekává se, že se dohodu podaří dokončit letos a Go-Ahead bude i nadále fungovat jako nezávislá společnost.

Petr Slonek | Foto: Go-Ahead

Transakce po podpisu kupní smlouvy podléhá schválení mimo jiné antimonopolními úřady, teprve poté ji bude možné uzavřít. Mělo by se tak stát ještě do konce roku 2023. Během této doby nedojde k žádným změnám v aktuálních nabídkách ani v jízdních řádech Go-Ahead. Společnost by měla i nadále fungovat pod stávajícím manažerským týmem. Obě strany se zároveň dohodly, že kupní cenu nezveřejní.

Rakouský dopravce má zájem o německý trh již delší dobu. Jeho dceřiná firma nedávno soutěžila o výkony v Bavorsku. „Nákupem Go-Ahead Germany ÖBB pokračuje ve svém kurzu internacionalizace. ÖBB je už mezinárodně aktivní, a to jako poskytovatel nočních vlaků v Evropě a jako druhá nejsilnější nákladní železnice v EU, která působí v osmnácti zemích. Jsme vidět v jižním Německu a máme dobrý potenciál k ještě silnějšímu růstu v osobní dopravě,“ řekl generální ředitel ÖBB Andreas Matthä.

„Jsme potěšeni krokem ÖBB, protože má v Německu velmi dobrou pověst,“ komentoval dohodu generální ředitel Go-Ahead Fabian Amini. „Zajistí to budoucnost našeho podnikání v Německu a připraví ho pro další růst. S ÖBB jako silným partne-



rem na naší straně to znamená vynikající vyhlídky pro cestující, klienty a zaměstnance.“ Zákazníci podle něj mohou těžit z know-how ÖBB, která v Rakousku provozuje 4 400 regionálních vlaků denně a přepraví 210 milionů cestujících ročně.

Tisícovka zaměstnanců

Go-Ahead Germany je s tisícovkou zaměstnanců jedním z největších dopravců v Německu a významným hráčem v železniční dopravě. Má dvě provozní společnosti v Německu – jednu v Bavorsku a druhou v Bádensku-Württembersku. Ty zajišťují regionální spoje jménem spolkové země Bádensko-Württembersko a Bayerische Eisenbahngesellschaft (Bavorská železniční společnost) a provozují celkem 144 moderních elektrických jednotek, jež ročně ujedou zhruba 20 milionů kilometrů. Společnost vlastní australská skupina Kinetic Group a španělská Globalvia.

Založena byla v roce 2014, je dceřinou společností britské Go-Ahead Group Ltd. První provozní firma Go-Ahead Baden-Württemberg se sídlem ve Stuttgartu vznikla v únoru 2017 a od roku 2019 provozuje pět regionálních tratí. Spoje na nich ročně najezdí kolem 10 milionů vlakových kilometrů a obsluhují stuttgartskou síť zahrnující Remsbahn, Residenzbahn, Filstalbahn a Frankenhahn a také Murrbahn.

Druhá společnost Go-Ahead Bayern se sídlem v Augsburgu byla založena v únoru 2019 a od roku 2021 poskytuje regionální služby na řadě tras, které pokrývají přibližně 10 milionů vlakových kilometrů ročně. V roce 2021 firma zahájila provoz sítě Allgäu mezi Mnichovem a Lindau. Trasy na síti Augsburg byly přidány v prosinci 2022. ○

Škoda Group dodá 30 elektrických vlaků do Uzbekistánu

Zástupci výrobce Škoda Group podepsali kontrakt s Uzbekými státními drahami na dodávku 30 elektrických vlaků v hodnotě 320 milionů eur. Uzavřená dohoda představuje největší zakázku, kterou česká společnost v Uzbekistánu dosud získala. Podpisu smlouvy se v Plzni zúčastnil premiér Uzbekistánu Abdull Aripov a ministr doprav Ilkhom Makhkamov. Škoda bude uzbekým drahám dodávat své širokorozchodné elektrické vlakové jednotky, které již vyrábí pro Lotyšsko a Estonsko. Škoda zahájí výrobu v průběhu příštího roku. Projekt je financován českými bankami s podporou pojišťovny a exportní agentury EGAP.

„Skutečnost, že jsme byli vybráni jako dodavatel vlaků do Uzbekistánu, je i významným krokem k posílení mezinárodního part-

nerství. Vlaků pro Uzbekistán budou mít čtyři vozy a široký rozchod 1 520 mm. Hlavní část výroby se uskuteční v našem výrobním závodě v Ostravě a část montáže vozidel bude probíhat v Uzbekistánu,“ řekl President Region Central East ve Škoda Group Zdeněk Sváta.

Podle Aripova pořízení vlaků znamená revoluci na železnicích v Uzbekistánu a zlepší cestování cestujících v zemi. „Tato spolupráce je jen začátkem slibného partnerství. Jsme si vědomi velkého potenciálu, který má Škodovka v Uzbekistánu,“ dodal předseda vlády.



Nové jednotky budou tvořeny čtyřmi vozy s plně klimatizovaným interiérem. Cestující budou mít k dispozici wi-fi a pokročilý vnější a vnitřní kamerový systém zvýší bezpečnost. Samozřejmostí je částečně nízkopodlažní konstrukce. Výroba vlaků se odehraje ve výrobním závodě Škoda Group v Ostravě, který má bohaté zkušenosti s výrobou vlaků pro širokorozchodné tratě. Jednotky vyrazí na tratě v okolí velkých měst – Taškentu, Bucharu a Samarkandu.

Železniční síť v regionu je důležitou součástí transkaspické mezinárodní dopravní trasy, která je složitě propojená s rozšířenou transevropskou dopravní sítí. Takzvaný centrální koridor představuje poslední zbývajících dopravní tepnu mezi Dálným východem a Evropskou unií.

Do Itálie míří první vodíkový vlak

Společnost Alstom společně s dopravcem Ferrovie Nord Milano (FNM) představila na veletrhu EXPO Ferroviaria v Miláně novou jednotku s vodíkovým pohonem. Jedná se o vlak Coradia Stream. FNM jich na základě dohody podepsané v listopadu 2020 objednal šest s opcí na dalších osm. Jedná se o vůbec první vozidlo tohoto typu v Itálii.

Petr Slonek | Foto: Alstom/FNM

Nová jednotka by do provozu měla zamířit na přelomu let 2024 a 2025, a to v údolí Val Camonica v Lombardii v severní Itálii na neelektrifikované trati Brescia – Iseo – Edolo, na které zajišťuje provoz společnost Trenord. Coradia Stream jsou pětivozové, přičemž uprostřed každé se nachází Power Car, v němž je instalováno srdce vodíkové technologie. Ta je zajišťována chemickou kombinací vodíku uloženého v nádržích s kyslíkem ze vzduchu, aniž by docházelo k vypouštění CO₂ do atmosféry. Výkonné lithium-iontové baterie uchovávají energii, která je později využívána ve fázích akcelerace k podpoře činnosti vodíkových článků a zajištění úspory paliva. Kapacita vlaku je 260 míst a dojezd činí více než 600 km. Nahradí starší diesellové jednotky.

Vlak byl vyvinut a vznikl převážně v závodech Alstomu v Itálii, přičemž na vývoji, certifikaci, výrobě a testování se podílel závod Savigliano. V podniku Vado



Ligure výrobce instaloval technologicky inovativní vodíkovou část. Zajímavostí je bezpochyby fakt, že v tuzemské pobočce Alstomu v České Lípě se svařuje a lakuje vozová skříň pro napájecí vůz generující energii pro chod celé soupravy.

Přechod na vodík

Nové jednotky na vodíkový pohon vycházejí z jednodoplažního regionálního vlaku Alstom Coradia Stream, kte-

rý je určen pro evropský trh a vyrábí se v Itálii. Dodávka nových jednotek je součástí projektu H2iseO, který počítá s postupným přechodem na vodíkovou mobilitu v celé oblasti. Součástí projektu je výstavba tří závodů na výrobu, skladování a distribuci obnovitelného vodíku bez emisí CO₂ v Brescii, Iseu a Edolu. V rámci tohoto projektu se také pořídí 40 vodíkových autobusů pro společnost FNM Autoservizi. „Ferrovienord pracuje na vybudování závodů a odpovídající infrastruktury v rámci přípravy na testovací fázi nového vlaku a souvisejících komerčních služeb,“ vysvětlil prezident FNM Fulvio Caradonna. ○

ZSSK představila nové středisko údržby. Zajistí čistotu a bezpečnost vlaků

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) nedávno dokončila výstavbu tří středisek technicko-hygienické údržby (THÚ). Celkové náklady na vybudování pracovišť v Nových Zámčích, Zvolenu a Humenném přesáhly podle společnosti částku 116 milionů eur, tedy v přepočtu asi 2,8 miliardy Kč. Podstatná část z této sumy, konkrétně 85%, byla financována z Evropského fondu regionálního rozvoje. Zbytek nákladů se uhradil ze státního rozpočtu a rozpočtu dopravce.

Všechna tři střediska THÚ jsou již dokončena a předána. Využívat se začnou počátkem roku 2024 a sloužit budou k čištění exteriérů i interiérů vlaků a jejich údržbě. Služby středisek bude moci využívat všech 50 železničních dopravců na Slovensku. „Jsme velice rádi, že naši pracovníci údržby koneč-

ně získají podmínky pro práci v tom nejvyšším standardu, protože střediska technicko-hygienické údržby jsou vlajkovými loděmi nejen v oblasti snadné technické údržby, ale také v případě čištění interiérů a exteriérů vlaků. Tato moderní pracoviště výrazně zvýší úroveň a komfort práce zaměstnanců, kteří tyto činnosti již léta vykonávají v improvizovaných podmínkách, často pod širým nebem,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ZSSK Roman Koreň.

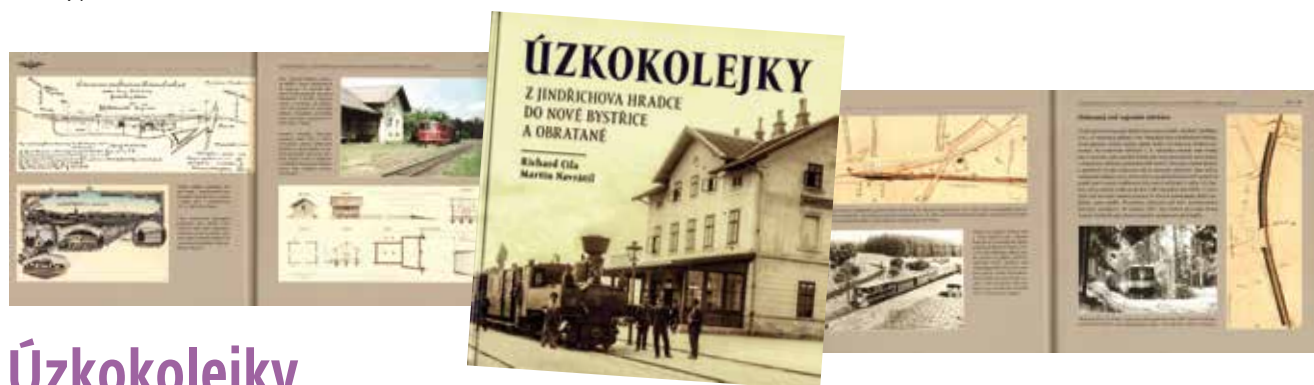


Projekt v Nových Zámčích byl jedním z prvních na Slovensku. Dosud se služby THÚ uskutečňovaly na více pracovištích uzlových stanic a ve velké míře je omezovaly a ovlivňovaly povětrnostní podmínky, protože se prováděly na otevřených prostranstvích. Nyní se bude údržba a čištění vlaků odehrávat na jednom místě. A to díky vybudování nové haly pro opravy souprav, objektu myčky, kolejí pro čištění toalet ve vozech s uzavřeným systémem WC, nových rozvodů inženýrských sítí, stejně tak i díky vzniku nezbytných nových technologií pro činnost střediska. Výhodou je čištění exteriéru i interiérů vozidel a snadná technická údržba při technických prohlídkách a zabezpečení vlaků před jízdou a také při nepříznivých povětrnostních podmínkách. (pes)

Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například na oblíbené úzkokolejky z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a Obrataně, na historii a techniku nejzajímavějších ozubnicových a lanových drah v Evropě i tuzemsku nebo na vojenské a válečné vlaky.

Pavel Nový | Foto: autor



Úzkokolejky Z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a Obrataně

Jindřichohradecké úzkokolejky, ačkoli se nejedná o jedinou přeživší úzkorozchodnou dráhu rozchodu 760 mm v ČR, nejsou jen železnici sloužící cestujícím a k přepravě nákladů, ale zároveň i technickým a významným kulturním dědictvím a fenoménem. Třiatřicetkilometrová trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, otevře-

ná 1. listopadu 1897 jako garantovaná státní dráha, a šestačtyřicetkilometrová trať Jindřichův Hradec – Obrataň, kde byl provoz zahájen 24. prosince 1906 pod zemskou garancí, jsou zmapované převážně historickými snímky, plánky a pohlednicemi. Ty ožívají na 204 stranách knihy renomovaných autorů Richarda Cíla a Martina

Navrátila, kterou vydalo nakladatelství Tváře. Slovo ožívají je naprosto správné, protože pro insolventci provozovatele dráhy a drážní dopravy byl na jindřichohradeckých úzkokolejkách v roce 2022 zastaven provoz a přežití této jedinečné železnice je stále vážně ohroženo. Kniha podélného formátu je k dostání u všech knihkupectví.



Vojenské a válečné vlaky

Nakladatelství CPress v Brně vydalo na konci léta ve společnosti Albatros Media druhé doplněné vydání knihy Petra Lapáčka, která se věnuje vojenským a válečným vlakům. První vydání vyšlo v roce 2016 a vzhledem k tomu, že bylo brzy rozebrané, přistoupil nakladatel k dalšímu vydání. Při zpracování nového vydání vycházel autor z ohlasů na původní vydání a také z nově objevených podkladů, které časem získal. Je to smutný, ale

historicky neměnný fakt, že válečné konflikty jsou staré jako lidstvo samo. Od starověku až do začátku 19. století se válečné armády přepravovaly dlouhými pěšími pochody. Železnice, které se začaly budovat v Evropě a Severní Americe ve třicátých a čtyřicátých letech 19. století, umožnily mnohem snadnější přepravu a zásobování bojujících armád. V knize o 190 stranách s řadou černobílých a barevných fotografií a dalších dobových dokumentů mohou čtenáři sledovat vývoj válečných konfliktů od poloviny 19. století do období po 2. světové válce z pohledu železniční dopravy. Čtenáři se seznámí s osudy dvou legionářů Františka Chramosty a Václava Drby. Samostatná kapitola je věnována úloze Německých říšských drah (DR) při odvozu reparací do tehdejšího Sovětského svazu. Navíc je podrobně zpracována výroba škodovčáků lokomotiv za německého protektorátu pro zahraniční zákazníky.

Obrněné vlaky

Obrněné vlaky se v prvním světě používaly ke zvládnutí bojových úkolů. Jejich vývoj byl velmi rychlý a vlivem technického pokroku se staly neuvěřitelně těžkými a rychlými. V průběhu války byly používány k přepravě vojáků, nákladů a k obrněnému boji. V knize jsou popsány různé typy obrněných vlaků a jejich použití v bojových situacích.

Obrněné vlaky byly používány v různých částech světa, včetně Evropy, Asie a Ameriky. Jejich vývoj byl velmi rychlý a vlivem technického pokroku se staly neuvěřitelně těžkými a rychlými. V průběhu války byly používány k přepravě vojáků, nákladů a k obrněnému boji.

Obrněné vlaky byly používány v různých částech světa, včetně Evropy, Asie a Ameriky. Jejich vývoj byl velmi rychlý a vlivem technického pokroku se staly neuvěřitelně těžkými a rychlými. V průběhu války byly používány k přepravě vojáků, nákladů a k obrněnému boji.

Obrněné vlaky byly používány v různých částech světa, včetně Evropy, Asie a Ameriky. Jejich vývoj byl velmi rychlý a vlivem technického pokroku se staly neuvěřitelně těžkými a rychlými. V průběhu války byly používány k přepravě vojáků, nákladů a k obrněnému boji.

OZUBNICOVÉ A POZEMNÍ LANOVÉ DRÁHY EVROPY

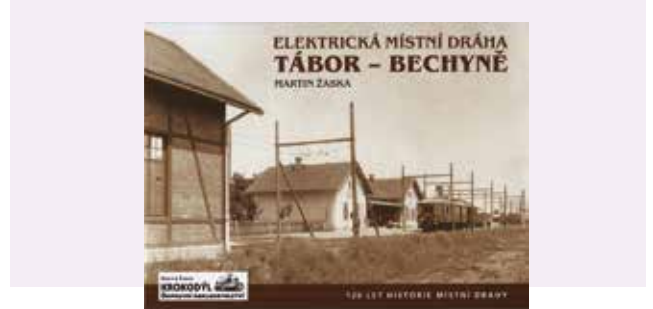


Ozubnicové a pozemní lanové dráhy Evropy

Nová kniha Martina Haráka, která vyšla na konci léta v nakladatelství Grada, obsahuje výčet nejzajímavějších evropských pozemních lanovek a ozubnicových drah, které jsou v běžném provozu, s akcentem na Rakousko a Švýcarsko. V knize o 224 stranách formátu B4, která je doplněná bohatým obrazovým doprovodem a nákresy tras, nemůže pochopitelně chybět ani zastoupení České republiky a Slovenska. Autor se v publikaci zmiňuje také o některých zajímavých, dnes již zaniklých trasách lanových či ozubnicových drah. Součástí díla je nejen technický a historický popis zmíněných drah, ale i upozornění na technické či dopravní zajímavosti. Jakýmsi bonusem jsou krátké tipy na turistické zajímavosti, pamětihodnosti či architektonické skvosty v místech těchto drah. U každé popisované dráhy je připojen malý box se základními technickými údaji lanové nebo ozubnicové dráhy, a navíc je na konci knihy uveden tabulkový přehled všech současně provozovaných drah s technickými údaji. Kniha je k dostání u všech knihkupců v České republice.

Elektrická místní dráha Tábor – Bechyně

V posledních dvou desetiletích 19. století se ve světě intenzivně jednalo o zavádění elektrického pohonu nejprve v městské a posléze i v železniční dopravě. Pozadu nebylo ani Rakousko-Uhersko, kde byl jedním z předních iniciátorů český vynálezce František Křižík. Právě on se zasloužil o to, že ani česká města nebyla v tomto vývoji pozadu. Poté, co začaly jezdit elektrické tramvaje v Praze a v několika dalších městech, vznikla v roce 1903 také naše první železnice poháněná elektrickým proudem. Vedla z Tábora do Bechyně v jižních Čechách. Knihu o této historické dráze připravil Martin Žabka se svými spolupracovníky v Dopravním nakladatelství Krokodýl. Na 445 stranách knihy podélného formátu uveřejnil řadu doposud nepublikovaného černobílého a barevného fotografického materiálu, ale také například situační plánky stanic, náčrtky pozemních staveb i provozovaných vozidel a popisy vleček. Kniha podrobně popisuje vznik a vývoje trati, jejích staveb, vozidel a vleček a rovněž vozidla, která na dráze jezdila či jsou stále v provozu.



150 let železnice v Čelákovících

Nová publikace, která vyšla díky Městskému muzeu v Čelákovících, čtenářům přibližuje stopadesátiletý vývoj železnice v tamním městě. Autorský kolektiv ve složení Peter Bado, David Eisner a Ivan Vaňoušek se pokusil popsat cestu železnice v historických souvislostech a v různých etapách rozvoje. Snahou bylo vytvořit popularizační dílo, jehož jazyku porozumí i čtenáři neorientující se v železniční problematice, na druhou stranu nebylo možné opustit odbornou terminologii a zcela ignorovat všechny technické detaily. Důraz spočívá v historické části na úkor současnosti, k níž současník nalezne dostatek informací v jiných, běžně dostupných zdrojích. Titul 150 let železnice v Čelákovících je na 185 stranách formátu A5 členěn do čtyř časových období. První sahá od počátků do konce první světové války, druhé pokrývá časové rozpětí od vzniku samostatného Československa do roku 1945, třetí od poválečné obnovy Československa do jeho zániku a čtvrté od vzniku samostatné České republiky do současnosti. V posledním období se minulost dotýká současnosti a budoucnosti vzhledem k aktuální stavbě mezi Mstěticemi a Čelákovicemi. Kniha byla připravena s využitím zdrojů a obrazových příloh ve sbírkách či fondech například Městského muzea v Čelákovících, Národního archivu a dalších institucí. Většina obrazové přílohy se publikování dočkala vůbec poprvé.





Jihočeské Žehličky jsou stále při síle

Čtyřnápravová kapotová univerzální lokomotiva původní řady E 426.0, dnes označená jako 113, vznikla v počtu šesti kusů v roce 1973 v plzeňské Škodovce. Stroj, který byl určen pro jihočeské lokální dráhy se stejnosměrným trakčním napětím 1 500 V, dostal tovární označení 33E a patřil k československým lokomotivám takzvané II. generace. Tři lokomotivy této řady jsou dosud v provozu na dráze z Tábora do Bechyně a až do roku 2004 jezdily i na známé Lipence, kde stejnosměrnou trakci vystřídal střídavá o napětí 25 kV 50 Hz.

Pavel Nový | Foto: Martin Harák, archiv ČD

Jak se vlastně Žehličky na 1 500 voltů dostaly na svět? Odpověď je vcelku jednoduchá. Začátkem sedmdesátých let minulého století se začala hledat adekvátní náhrada za morálně zastaralé předválečné elektrické lokomotivy řad E 423.0 a E 424.0, které již nebylo možné dále udržovat v provozu, byť většinou jen jako záložní. Tehdejší dopravce, Československé státní dráhy (ČSD), si po dohodě s podnikem Škoda Plzeň objednal šestici stejnosměrných kapotových lokomotiv, jež byly odvozeny od již vyráběné řady E 458.0 (respektive později 110). Základní rysy nových strojů lze la-

konicky shrnout do několika pojmů – dva dvounápravové podvozky, vyvýšená, prosklená středová kabina a jeden polopantograf. Lokomotiva získala podle svého tvaru slangové označení Žehlička. Všechny šest strojů, které vznikly v roce 1973, zamířilo jak do lokomotivního depa Tábor, tak současně na provozní pracoviště Vyšší Brod na lipenské dráze.

Nižší výkon, nižší maximální rychlost

Lokomotivu řady 113 pohánějí čtyři tlapové trakční elektromotory, pro každé dvojkolí je určen jeden. Oproti řadě 110 byly od výroby motory řazeny trvale do série, což znamenalo rovněž snížení jak samot-

ného výkonu o polovinu, tak i maximální rychlosti na 50 km/h. Po rekonstrukci mají tři stávající stroje (113.001 až 003) sérioparalelní řazení motorů, díky čemuž mohou dosahovat obdobných parametrů výkonu a rychlosti jako řada 110, a mohou díky tomu jezdit bez problémů i na hlavních elektrizovaných tratích s trakčním napětím 3 000 V. Vzhledem ke shodnému pojezdu s řadou 110 byla maximální rychlost sjednocena na 80 km/h, což ale na jihočeské Bechyňce, kde dosud tyto stroje jezdí, nelze v žádném případě využít... Regulace výkonu je odporová s fechrlovými odporovými na stále stejném stupni. Stykače pro řazení jízdních stupňů jsou poháněny elektropneumatikou na zákla-

dě impulsu vyslaného pootočením kruhového řídicího kontroléru a protiskluzovou ochranu zabezpečují skluzová relé.

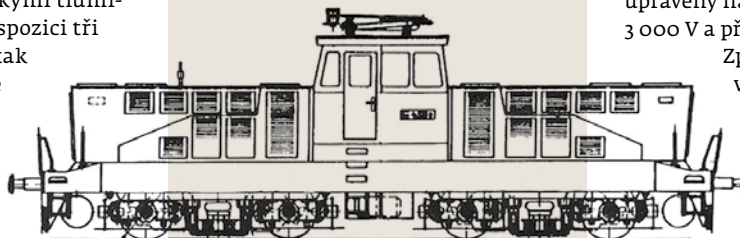
Uspořádáním připomíná jihočeská Žehlička republikové „elektriky“ řady E 423.0, kde byla absence hlavního kontroléru a rozjezdové stupně se přepínaly elektropneumatickými stykači umístěnými tak jako všechny silové prvky pod oběma kapotami. Lokomotivní rám je spojen prostřednictvím otočných čepů, které jsou umístěny pevně v podvozku, s oběma dvounápravovými podvozky. Pryžokovové silentbloky se zapuštěnými svíslými vodicími čepy dvojkolí zabezpečují primární vypružení a sekundární vypružení zajišťují naopak vinuté pružiny doplněné hydraulickými tlumiči. Žehlička řady 113 má k dispozici tři druhy brzd – a to jak ruční, tak samočinnou tlakovou a také přímočinnou, přičemž ruční brzda působí na jedno dvojkolí přílehlého podvozku.

V retro nátěru číslo 001

Lokomotivy řady 113 byly svou konstrukcí sice předurčeny pro posun, ale výrobce je zároveň vybavil zařízením pro elektrické vytápění vlaků, proto není problém je využívat i v osobní dopravě. Po jejich dodání v roce 1973 a nasazení do provozu byly postupně odstavovány stroje z první republiky. Slou-

Základní technická data původní řady E 426.0

Počet vyrobených kusů:	6
Rok výroby:	1973
Období provozu:	1973–dosud
Napájecí soustava:	1 500 V ss
Uspořádání pojezdu:	Bo'Bo'
Trvalý výkon:	480 kW
Délka přes nárazníky:	14 400 mm
Hmotnost ve službě:	64 000 kg
Max. rychlost:	50 km/h



žily tak společně i s Malými Bobinami řady 100 z padesátých let. Hned od začátku byly Žehličky nasazeny do osobní dopravy jak na Bechyňce, tak i Lipence, jak se oběma známým jihočeským lokálkám přezdívá. Stroje 001 až 003 pu-

tovaly do Tábora a zbývající 004 až 006 zamířily do Vyššího Brodu. Dlouhá léta všechny Žehličky jezdily v podstatě beze změn a až v roce 1995 byly na Lipence doplněny upravenými stroji 110.118 a 147. Vzhledem k tomu byly Malé Bobiny řady 100 vedeny již jen jako záložní.

Stroje řady 113 se na druhé z jihočeských lokálek – Lipence objevovaly až do dubna 2004, kdy trať z důvodu přepojení na střídavou soustavu 25 kV 50 Hz musely opustit. Poté již začaly dráhu Rybník – Lipno obsluhovat jejich střídatvé „sestry“ řady 210. Lokomotivy 113.004 až 006 byly redisolokovány do Tábora, přičemž lokomotivy 005 a 006 byly nedlouho poté odvezeny do Prahy, kde byly upraveny na provoz na trakčním napětí 3 000 V a přeznačeny jako 110.205 a 206.

Zpět do jižních Čech se už nevrátily. Místo nich byly v provozu ještě nějakou dobu již zmiňované „stodesátkové“ mašiny 118 a 147. Nakonec byl stroj 004 vyřazen v roce 2006 a posloužil jako zdroj náhradních dílů.

První stroj s označením 113.001 (původně E 426.0001) dnes nese retro nátěr v kombinaci oranžové a krémové, včetně původního označení řady. Stroj byl takto upraven v přerovském závodě DPOV, dceřiné společnosti Českých drah, v roce 2019. V květnu 2020 následovala do Přerova na opravu také loko-



Hned od začátku byly Žehličky nasazeny do osobní dopravy jak na Bechyňce, tak i Lipence.



Červnové odpoledne roku 1987 se strojem E 426.002, který je nachystaný v čele vlaku na tábořském nádraží. Čtyřnápravová kapotová lokomotiva vznikla v počtu šesti kusů v roce 1973 ve Škodovce.

HISTORIE



Dva stroje řady 113 v retro nátěrech z různých dob provozu



Stroje řady 113 se na druhé z jihočeských lokálek – Lipence objevovaly až do dubna 2004, kdy trať z důvodu přepojení na střídavou soustavu 25 kV 50 Hz musely opustit.

motiva 113.002, která se pyšní zeleno-krémovým retro nátěrem s výstražnými oranžovými pruhy na čelech a původním označením E 426.0002.

Nástup RegioNov

S novým jízdním řádem 2011 byl na Bechyňce dočasně zastaven provoz elektrických Žehliček a místo nich vyjely motorové jednotky RegioNova řady 814. Když pomíneme motorovou vozbu pod „drá-

ty“, což je samo o sobě paradox, tak tyto nepříliš povedené motorové jednotky byly sice možná ekonomičtější, co se týká nákladů na provoz, ale jejich špatné trakční vlastnosti zapříčinily jejich přemístění na jiné tratě. A tak byly od prosince 2013 opět nasazeny do provozu elektrické stroje řady 113. Ty vedly soupravy složené z přívěsných vozů řady Btax⁷⁸⁰ pouhé dva roky, neboť od jízdního řádu 2015 se opět na trať ve větší míře navrá-

tily RegioNovy a Žehličky zabezpečovaly provoz na pouhých dvou párech vlaků.

Karta se opět obrátila ve prospěch elektrické vozby až v jízdním řádu 2020, kdy se lokomotivy řady 113 opět začaly objevovat s přívěsnými vozy na všech objednaných spojích. Novinkou se navíc stalo provozování osobních vlaků s přípojnými vozy řady Btn z roku 1997, které přece jen představují zásadně vyšší komfort pro cestující, než tomu bylo u předešlé řady Btx. ○



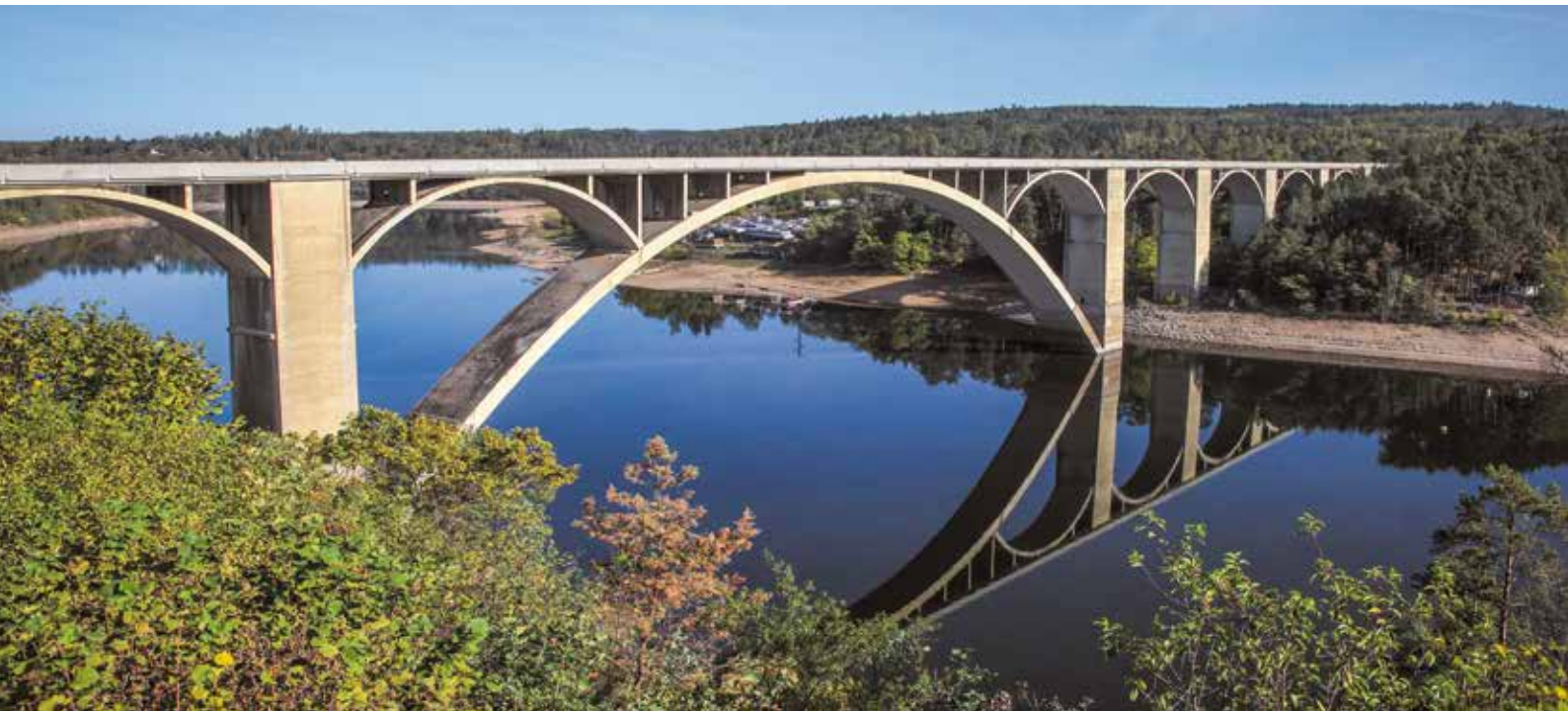
Dne 30. března 1975 začal padat hustě snít, což ale nemělo ani v nejmenším vliv na pravidelný provoz vlaků Bechyňky, které vedly lokomotivy řady E 426.0.



Vodní nádrž
Orlík

Za vznikajícím i zanikajícím železničním mostem orlickým

Kraj naší objemem největší přehrady Orlík, jež razantně změnila 68 kilometrů toku Vltavy a 23 kilometrů Otavy, láká na řadu technických památek. Ze všech však svou výjimečností a mohutností obrazně i reálně vystupují orlické mosty. Nás bude logicky nejvíce zajímat ten jediný železniční mezi stanicemi Červená nad Vltavou a Vlastec. I když – ony jsou zde poprvé v historii železniční mosty vlastně dva.



Podolský most dodnes prokazuje mimořádnou technickou zručnost prvorepublikových konstruktérů a právem patří mezi nejkrásnější vltavské mosty.

Vít Čepický | Foto: autor, Jan Chaloupka

Ano, mosty, hlavní cíl pětadvacetikilometrového špacíru podél smutně klidné hladiny řeky Vltavy. Hladiny, která umrtvila kdysi dravý tok na dně kdysi hlubokého kaňonu, která pohřbila bezpočet obcí, samot, mlýnů a historické paměti kraje, hladiny, jež brala osudy, měnila budoucnost i minulost – ale na železniční most si nepřišla. Tomu se dostalo privilegia postupně dožít stářím.

Po výstupu z vlaku v Červené nad Vltavou je to k železničnímu mostu vyložené nedaleko, ale byla by škoda neudělat si nejprve hodinovou zacházku opačným směrem k silničnímu Podolskému mostu. Zde dříve stával empírový řetězový most z roku 1848, jeho základy můžete při nízkém stavu vody v přehradní nádrži vidět u pravé základny oblouku současného mostu dodnes, o tento výjimečný pohled jsem ale byl ochuzen.

Původní most byl po dostavbě orlické přehrady (1954–1961) přemístěn a v roce 1975 uveden do provozu o necelých 20 kilometrů východněji pod městysem Stádlec, kde nově překonává řeku Lužnici. Jeho náhrada, železobetonový most se spodním obloukem, začala vznikat nad obcí Podolsko ve válečném roce 1939 a dokončena byla ještě během celoevropského běsnění v roce 1943, projekt byl vypracován ještě za první republiky.

Jeho technická data i celkové zasazení do krajiny jsou impozantní. 510 metrů dlouhý most tvoří jeden hlavní oblouk o rozpětí 150 metrů a deset vedlejších. Vozovka leží ve výšce až 65 metrů nad dnem řeky, a přestože vzdušný oblouk přehradu vyzdvihlo hladinu při maximu až na 39 metrů pod mostovku a kus dojmu přeče jen ubralo, stále budí hlubokou úctu nad umem tehdejších inženýrů a dělníků.

Do historie se zapsal již jako dvouletý. V květnu 1945, tedy na sklonku války, nepřeklenul jen hluboké údolí Vltavy, ale též demarkační linii mezi americkou a sovětskou zónou. Byl tak němým svědkem ústupu německých jednotek

do amerického zajetí, dvoutýdenního marného čekání Američanů na příjezd sovětských vojsk a po osvobození Československa též zvěrstev rudoarmějců na německých ženách a dětech.

Dva mosty místo jednoho

Ale zpět k hlavnímu cíli, železničním mostům. Přes současné Podolsko, chatový relikv původní vesnice, znovu kolem půvabného nádraží v Červené a dále po červené po proudu Vltavy. Po překonání drobného vodního toku v údolí za osadou Truhlařov pozor. Kvůli výstavbě nového mostu je třeba vystoupat zpět k železniční trati, přejít přes přejezd



Přesunutý kostel sv. Bartoloměje v Červené II



Nádraží Červená nad Vltavou

Vodní nádrž Orlík

Přípravné stavební práce byly zahájeny v roce 1954, do provozu byla slavnostně uvedena 22. prosince 1961. Výstavbě krom jiného sloužila též 16 kilometrů dlouhá železniční vlečka z Tochovic až ke hrázi. Vzedmuté hladině Vltavy, Otavy a částečně i Lužnice muselo ustoupit 650 domů, 14 mlýnů a řada dalších hospodářských staveb. Zaniklo 16 vesnic a osad.

Přehrada v datech

Délka:	68 km
Rozloha:	2545,54 ha
Max. objem vody:	716,6 mil. m ³
Maximální hloubka:	74 m
Délka hráze:	450 m
Výška hráze v koruně:	91 m



Pohled z vltavského Zvíkovského mostu směrem k soutoku s Otavou



Přístupová cesta na hrad Zvíkov

a dát se doleva podél Rukavečské obory, původní stezka je neprůchozí, přímo totiž křížuje areál stavby.

Přesto se ale vyplatí si opět kus zajít, po krátkém sestupu k vodní hladině se totiž otevře velkolepý výhled na původní ocelovou konstrukci z roku 1889, za kterou finalizují práce na železobetonovém oblouku mostu nového. Díky souběhu provozu 134 let starého mostu a výstavby nového nemusel být zatím přerušen provoz, a tak práce můžete sledovat nejen od hladiny Orlíku, ale i z paluby osobních a spěšných vlaků na trase Písek – Milevsko (– Tábor).

Nový, třísetmetrový most se spodním obloukem o rozpětí 156 se po dostavbě

zařadí mezi největší obloukové mosty u nás. Oblouk samotný by měl být propojen ještě v letošním roce, plně zprovoznění se plánuje na rok 2025. Umožní zvýšení rychlosti vlaků z 20 na 70 km/h a jeho součástí je i příprava na případnou elektrifikaci tratě, která se výhledově zvažuje. A zajímavý bude též osud původního mostu. Přestože měl být původně demontován, nakonec se zdá, že po prohlášení kulturní památkou zůstane na místě. A zvažuje se jeho využití pro pěší a cyklisty, což by turistickým možnostem v okolí velmi prospělo.

Putující kostel

Takhle je to k dalšímu mostu přes Vltavu ještě pěkných 14 kilometrů. Nejprve je třeba vrátit se kus proti proudu a posléze obejít trať i staveniště. Dál po červené pokračuje přes četná údolí se vlnící stezka směrem k osadě Červená II, která připomíná původní zaniklou obec Červená nad Vltavou. Ta – jak jinak – také padla za obět přehradě.

Ovšem ne celá. Vzhledem k období výstavby přehrady, které bylo pro řadu církevních památek fatální, téměř zázrakem přežil červený kostel svatého Bartoloměje. Historie původně románského kostela sahá minimálně do 12. století a snad právě díky své mimořádné historické hodnotě dostal, na rozdíl od ostatních, jež Orlík pohltil, šanci na přežití.

O jeho přesunu z původního místa nad plánovanou maximální hladinou nádrže se rozhodlo na poslední chvíli. Poté byl pečlivě rozebrán, díly očíslovány, aby byl znovu složen opodál na bezpečně suchém místě. A to včetně fragmentů původních fresek. Naopak zvonice je pouhou replikou původní. Kostel je bohužel v současnosti nepřístupný, k jeho zdem je třeba se částečně prokletit a šance zhlédnout interiér přichází pouze dvakrát do roka při mších svatých – týden po Velikonocích během zahájení sezony vorářů a na svátek Bartoloměje koncem srpna. Vzhledem k významu památky je to poměrně smutné.



Mnohé obce a samoty u Vltavy zmizely pod hladinou Orlíku a již je nic nepřipomíná.



Klid na hradě

K poslednímu mostu výpravy stále zbývá ještě sedm kilometrů. Nejprve je třeba opět opustit zpola zmizelé údolí Vltavy vstříc vsi s půvabným názvem Vůsí, odkud lépe pokračovat po žluté směr Kučeř, kde se lze usebrat v tamějším pohostinství, máte-li tedy zrovna štěstí na otevírací dobu. Odsud je to k vltavskému Zvíkovskému mostu coby kamenem, jen doporučuji zvážit místo cesty po silnici,

kde mnozí motoristé mají potřebu testovat rychlost svých vozidel zcela mimo dobré mravy i pravidla silničního provozu, obcházkou přes polní cestu.

Samotný Zvíkovský most přes Vltavu (a jeho dvojče přes Otavu o pár set metrů dále) sice se svou železobetonovou mostovkou nepůsobí ve srovnání s Podolským mostem a dechberoucím ocelovým obloukem Žďákovského mostu o pár kilometrů dál po proudu tak velkolepě,

i na něm se ale vyplatí chvíli spočinout pohledem do hlubokého a kdysi ještě hlubšího údolí.

Mezi dvěma zvíkovskými mosty se nachází obec Zvíkovské Podhradí a hrad, cíl etapy. Jelikož odsud jezdí autobusy systémem náhodných výstřelů, a to ke všemu ještě jen ve všední dny, což bohužel v Jihočeském kraji vůbec není výjimkou, je třeba zde dobře zvážit, zdali je ještě vůbec čas k návštěvě hradu. Já to štěstí měl.



Ačkoli modrá turistická značka Zvíkovské Podhradí obchází a samotná obec příliš nenadchne, pokud turistu stihne žízeň či jiné cestovatelské úskali, může se zde realizovat hned v několika restauracích. Všechny sice dávají vzpomenout divoká 90. léta a vkusu příliš nepobraly, když se ale tělo neptá, nejrozumněji je patrně v místním pivovaru, který má vstřícnou varnu i otevírací dobu.

Cestou ke hradu pak ještě mineme dvě nevkusná placená parkoviště s podivným (ve všední podzimní dny zavřeným) občerstvením, zanoříme se do lesa a po chvíli již vyjdeme na zajímavém ostrohu těsně před hradní branou. Skalnatý výběžek těsně nad hladinou Vltavy vpravo a Otavy vlevo se následně opět rozevírá v hradní areál, který odněpaměti stráží soutok obou řek. Pravda, kdysi býval poněkud výše nad

hladinou, jeho půvabu ale ani vzedmutá hladina neubírá.

Mimochodem – přestože jsou prohlídkové areály hradu Zvíkov mimo sezonu uzavřené, nenechte se tím odradit. I tak hradní nádvoří a terasy nabízí bezpočet krásných výhledů na řeku i okolí, vše je ovšem korunováno klidem, jenž v sezóně nemáte šanci zažít. Otevřeno je každý den od 8:00 do 18:00, od dubna pak opět až do 21:00. ◉

Napsali o nás...

Středočeský kraj začal řešit pořízení nových dvoupodlažních jednotek

Středočeský kraj udělal další krok k velké proměně vozidel na železnici v kraji. V předběžných tržních konzultacích oslovil výrobce, jaká vozidla mohou dopravcům pro výkony v kraji nabídnout. Na tuzemské poměry jde o nezvyklý krok, především kvůli tomu, jak dopředu kraj podmínky řeší. Dopravci by měli s novými jednotkami vyjet za šest let. „Zahájíme předběžné tržní konzultace s výrobcí vlaků, abychom co nejlépe nastavili technické podmínky soutěže. Chceme co největší komfort pro cestující,“ řekl středočeský krajský radní pro veřejnou dopravu Petr Borecký. Kraj připravuje zakázku společně s Prahou. Počítá s tím, že v soutěži vybraný dopravce bude jezdit až s 50 dvoupodlažními dvousystémovými elektrickými jednotkami pro zhruba 400 cestujících. Nahradí především jednotky CityElefant.

Zdopravy.cz 9. 10. 2023



ČD modernizují další dovezené motorové Stadlery

Úpravy šestnácti motorových vozů Stadler RS1, které České dráhy koupily od švýcarské společnosti HEROS Helvetic Rolling Stock GmbH, již nebudou provádět externí firmy. Dopravce se rozhodl, že modernizaci na provoz v Česku zajistí dceřiná firma DPOV. Potvrdil to člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah Jiří Jeřeta. Heros provede na vozidlech ještě generální opravu a dosadí WC. „U nás v DPOV pak bude provedena modernizace na standardy příslušného kraje, tedy například dosazení ČD informačního systému pro cestující, zásuvek, wi-fi nebo provedení příslušného barevného řešení,“ uvedl Jeřeta. Dopravce vozy koupil za 324 milionů korun. Objeví se od roku 2025 ve Středočeském kraji v provozním souboru Nymbursko. Dosud jezdí v Bádensku-Württembersku u dopravců OSB, BSB a SWEG. Jde většinou o vozidla z roku 1998, všechna jsou vybavena klimatizací. Generální oprava proběhne ve společnosti OWS v bavorském Weidenu. Vozy projdou modernizací na řadu 841.2. ČD už podobně modernizovaly vozy pro linky v objednavce Ústeckého kraje na lince U11 Postoloprty – Louny – Česká Lípa.

Zdopravy.cz 4. 10. 2023

Drážní úřad varuje před nespolehlivostí ETCS

Problémy se zaváděním ETCS nenechávají chladným Drážní úřad, který jako autorita pro schvalování systému poprvé výrazně do procesu zasáhl. Ředitel DÚ Jiří Kolář obeslal dopisem zástupce železničního průmyslu, dopravců i infrastruktury a vyzval je ke společnému jednání. Nebere si přitom servítky. „Pokud nebudou zjištěny skutečné příčiny těchto problémů a tyto následně uspokojivě vyřešeny, lze oprávněně předpokládat, že po zavedení výhradního provozu dojde k výraznému nárůstu nepravidelností v dopravě s dopadem na bezpečnost provozu,“ stojí v dopise. O problémech s ETCS hovořil i strojvedoucí a člen vedení Federace strojvedouců David Votroubek. Podle DÚ stávající situace schvalovací proces prodlužuje a výhradní provoz po 1. 1. 2025 by mohl nadále probíhat v režimu zkušebního provozu.

Zdopravy.cz 13. 10. 2023

Škrty ve státních firmách. Proč propouští Lesy ČR, Povodí Labe a ČD?

Zatímco Lesy ČR už tolik neřeší kůrovce, takže potřebují méně pracovníků lesní správy, Povodí Labe se potýká s propadem příjmů a tlakem státu na zefektivnění. A České dráhy sice nabírají až stovky strojvedoucích, elektrikářů nebo strojních zámečnicků, v administrativě ale digitalizují a ruší místa. „K plošnému propouštění jsme tedy nepřistoupili,“ řekl tiskový mluvčí ČD Petr Štáhlavský a upřesňuje, že zaměstnanci, kteří přišli nebo přijdou o práci, se počítají „v řádu vyšších desítek osob“. I v příštím roce se ČD chystají nabírat, opět ale jen v provozních a technických oborech. Jízdenky si lidé stále častěji kupují elektronicky, proto možná dojde i na lidi zaměstnané v prodeji. ČD s odbory řeší kolektivní smlouvu na další rok, jaké navýšení mezd ale požadují, nechce dopravce vzhledem k jednání komentovat.

E15 19. 10. 2023

ČD podepsaly smlouvu s MD na linku do Polska za 434 milionů

České dráhy podepsaly smlouvu s Ministerstvem dopravy ČR na provozování expresní linky z Prahy ke státním hranicím s Polskem u Lichkova na Orlicko-ústecku. Stát za deset let provozu linky zaplatí 434,5 milionu korun. U hranic linku převezme polský dopravce PKP Intercity. České dráhy musí podle smlouvy vyvinout veškeré možné úsilí k dosažení dohody s polským dopravcem na zajištění provozu linky z Prahy přes Vratislav do Gdyně. České dráhy začnou novou expresní linku Ex32 provozovat od jízdního řádu, který začne platit v prosinci příštího roku. Obsluhovat ji budou do prosince roku 2034. Smlouvu podepsaly instituce v režimu netto, což znamená, že v případě vysokého zájmu o trasu jde výdělek Českým drahám, zároveň však nesou riziko v případě ztrátového provozu. O provozování linky měli zájem i další dopravci.

ČTK 27. 10. 2023

Železničář

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

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



Zájezdy na léto 2024 si můžete rezervovat již nyní za výhodné first minute ceny. Aktualizujeme nabídku postupně tak, jak dostáváme ceny od hotelů.

Vybrat si můžete i od našich spřátelených CK (Čedok, Exim, Fischer, Travel Family, TUI, Canaria, Mayer Crocus aj.). Zde si zájezd VYBERETE, ale rezervujete si jej u ČD TRAVEL. Pak budeme moci snížit cenu zájezdu o případnou dotaci, která bude schválena na rok 2024. Pokud jej objednáte přímo u jiné CK, nemůžeme pak již změnit rezervaci.

V případě jakýchkoliv dotazů nám napište nebo zavolejte (viz kontakty na webových stránkách). Jsme připraveni vám poradit.

Příjemný podzim přeje kolektiv
ČD travel – Vaše cestovní kancelář



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

Hledáme
**STROJVEDOUČÍ
 VLAKVEDOUČÍ
 VEDOUCÍ POSUNU
 POSUNOVAČE
 ELEKTROMECHANIKY
 MECHANIKY
 ZÁMEČNÍKY**

**Zaměstnání
 s nejlepšími
 vyhlídkami**



www.cd.cz/kariera

Dejte se na dráhu, která dává smysl.

Pracujte pro největšího českého železničního dopravce.

NABÍZÍME:

- 5 týdnů dovolené
- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy
- příspěvky na stravování, dovolenou a tábory pro děti
- příspěvek na penzijní připojištění
- levnější cestování pro vás a vaši rodinu
- MultiSport kartu
- řadu příplatků nad rámec zákoníku práce

POŽADUJEME:

- odpovídající vzdělání dle pracovní pozice
- velmi dobrý zdravotní stav



25. listopadu, 2. až 9. prosince 2023

Pojedte Mikulášským vlakem na křivoklátský advent

Svezte se v adventním čase na oblíbený hrad zvláštním vlakem plným zábavy. Mikulášský vlak v čele s Brejlovcem pojedje na Křivoklát v sobotu 9. prosince z Plzně hl. n. v 9:11 a cestou zastaví ještě v Rokycanech. Společnost vám v něm budou dělat Mikuláš a jeho družina a děti čeká rovněž nadílka. V bufetovém voze bude během jízdy vyhrávat kapela. Na hradě Křivoklát se koná každoroční předvánoční akce – adventní jarmark, kde pořídíte vánoční dárky a suvenýry. Součástí jarmarku je pestrý doprovodný program pro děti i dospělé. Těšit se můžete na dobovou hudbu, lidovou zábavu s kejklíři a nebudou chybět ani ukázky tradičních řemesel. Na zpáteční jízdu se vlak vydá z Křivoklátu v 15 hodin a přes Rokycany dojde na plzeňské hlavní nádraží v 16:29. Kromě toho se už 25. 11. uskuteční Mikulášské jízdy s parní lokomotivou 475.111 na trase Mariánské Lázně - Karlovy Vary, 2. 12. jízdy do Oslavan, z Liberce do Křížan, na Bechyňce s Bobinkou, z Olomouce do Domašova nad Bystřicí a z Olomouce do Prostějova. Na 2. a 3. 12. jsou také plánovány jízdy v Praze a Středočeském kraji (Parní vlak a Čertohráček), z Chocně do Litomyšle (lokomotiva 423.009) a 3. 12. z Letohradu do Dolní Lipky.

Nejbližší železniční stanice: Plzeň hl. n., Rokycany, Křivoklát



11. až 19. listopadu 2023

Hradec Králové uspořádá výstavu modelů železnic

Nenechte si ujít tradiční výstavu modelů železnic Klubu železničních modelářů z Hradce Králové, kterou si můžete prohlédnout na královéhradeckém hlavním nádraží. Jedná se o výstavu s mezinárodní účastí, kde bude vystaveno sedm kolejí různých velikostí. Jako hlavní je klubové kolejíště modelové velikosti TT, koncipované jako hlavní dvoukolejňá trať s odbočující lokálkou a depem. Vystaveno bude také kolejíště velikosti H0 na téma americký Středozápad, nebo zdigitalizované TT kolejíště (Kamenice). Zhlédnout můžete i ukázkou zahradní železnice PIKO.

Nejbližší železniční stanice:
Hradec Králové hl. n.



25. listopadu až 17. prosince 2023

Na zámku Blatná si lze na vánočních trzích zabruslit

Přijďte se užít adventní romantiku na zámek, kde se natáčela pohádka Šíleně smutná princezna. Každý víkend od 25. listopadu do 17. prosince na zámku Blatná pořádají prohlídky vánočně vyzdobených komnat a také vánoční trh. Na něm si můžete dopřát svařené víno, lahodný trdelník i další dobroty. Kromě tradičních pochutin budou prodejci nabízet také ručně vyráběné výrobky. Pro děti je přichystaná speciální dílnička. Na zámku Blatná si dokonce můžete i zabruslit. Milovníci zimních radovánek najdou na zámeckém nádvoří ekologické kluziště.

Nejbližší železniční stanice:
Blatná



10. až 18. listopadu 2023

Svatomartinský Mikulov potěší nejen dobrým vínem

Máte rádi dobré jídlo a víno? Pak si udělejte výlet do Mikulova. V tomto jihomoravském městě se koná tradiční akce – Svatomartinský Mikulov. Na co se můžete těšit? Od pátku 10. do neděle 12. listopadu najdete na mikulovském Náměstí Svatomartinský jarmark, který od 17. do 18. listopadu vystřídá Vinařský jarmark. Hlavní atrakcí bude příjezd svatého Martina na koni s družinou. Ten dorazí na mikulovské Náměstí v sobotu 11. 11. v 11 hodin a následně otevře první svatomartinské víno. Na zámku se uskuteční tradiční svatomartinský košť vín.

Nejbližší železniční stanice:
Mikulov na Moravě

