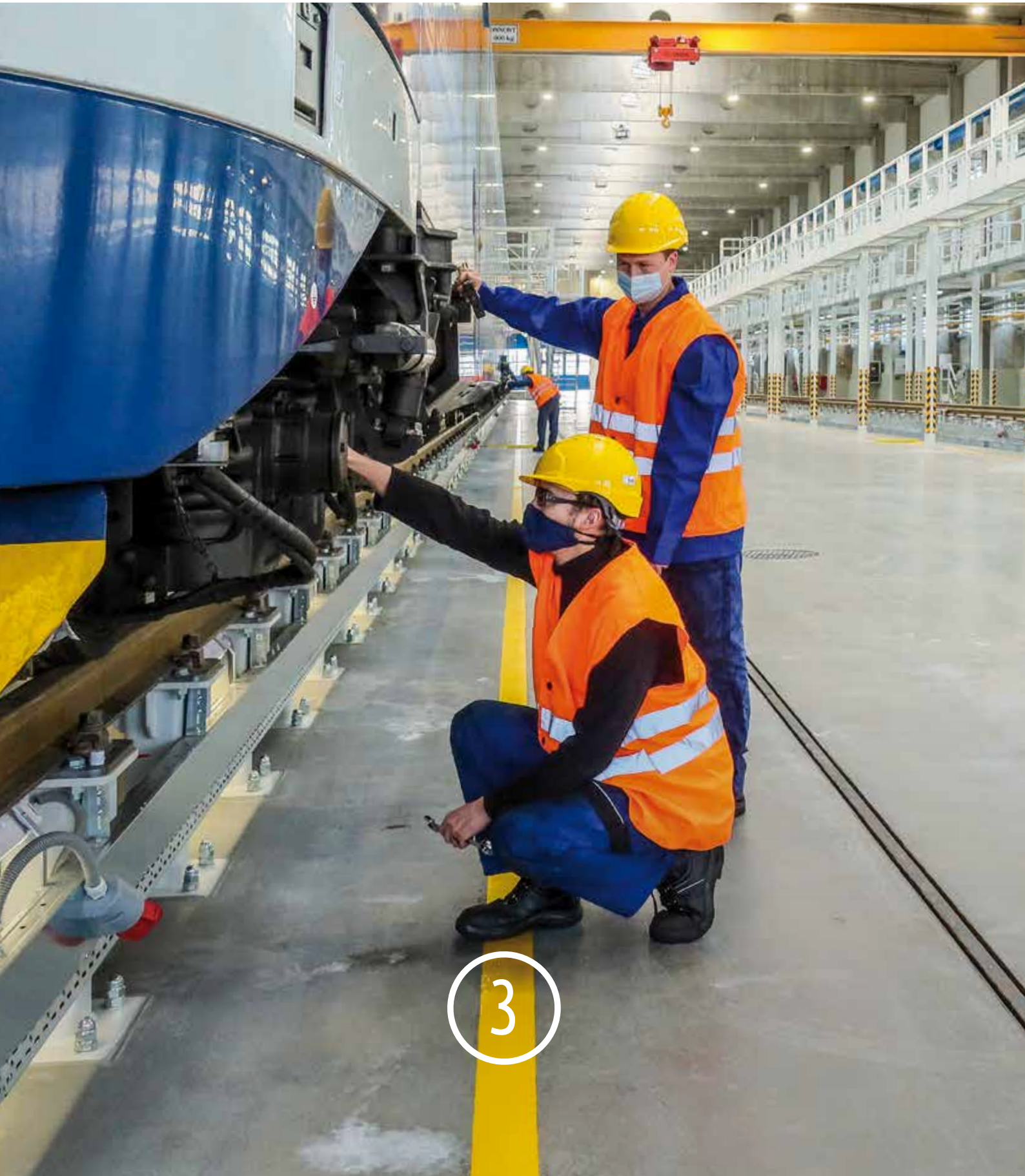
Železničář

4. BŘEZNA 2021 | ROČNÍK 28 | CENA 42 KČ | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



3

4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce

7–9 **Rozhovor**
Předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth hovořil o hospodaření společnosti i o udržení pozice na trhu.

11–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD

15–19 **Téma**
Na důležité trati z Prahy do Drážďan se jezdí už 170 let. Co vše se změnilo?

20–21 **Dceřiné společnosti**
Loni posílil tým VUZ Jaroslav Brabec. Na starosti má další rozvoj společnosti.

23 **Provoz a technika**
ČD začnou ve druhé polovině roku nasazovat nové vlaky z produkce konsorcia Siemens Mobility a ŠT.

24–25 **Lidé a příběhy**
Strojvedoucí Petr Proft spojil svůj život s dráhou. Stojí v čele spolku, který se zabývá opravami historických vozů.

26 **Zahraničí**
Navzdory pandemii pokračuje ve Švýcarsku dodávka rychlovlaků Giruno i jednotek FV-DOSTO řady RABe 502.

28–29 **Recenze**
Které zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihkupectví?

Inzerce

Hledám nadšence ke spolupráci při vybudování a provozování repliky důlní železnice. Lom v turisticky atraktivní v lokalitě k dispozici. Více informací na minibary.oficial@seznam.cz, nebo na čísle 602 476 247.

TITULNÍ FOTO

Autor: Jan Chaloupka

I během pandemie COVID-19 věnují České dráhy maximální péči údržbě vozidel, stejně jako dodržování hygienických standardů na jednotlivých pracovištích

Vectron

Elektrická třísystémová lokomotiva je určená pro mezistátní provoz. Deset strojů si České dráhy pronajaly v roce 2017 na dobu 10 letu u společnosti EuropeanLocomotive Leasing (ELL). Nasazeny byly zpočátku na rychlíky Praha – Ústí nad Labem – Cheb a mezi Prahou a Ústím nad Labem. Později se objevily na spojích kategorie EuroCity jezdících pravidelně z Česka do Německa, kde nahradily řadu 371. Díky tomu odpadl složitý přepřah v Drážďanech a od 10. června 2018 jsou vlaky EC vedeny Vectronem z Prahy až do Berlína, respektive Hamburku. Stávající flotila se navíc brzy rozroste o dalších třináct kusů. Jde rovněž o desetiletý pronájem, prvních šest se ještě letos objeví na lince R 18. Kromě toho si ČD loni přímo u Siemensu zakoupily jeden čtyřsystémový Vectron. Počátkem února byl nasazen na Západních expresech do Chebu.

3kV DC/25 kV 50 Hz AC, /15 kV 16,7 Hz AC

předchůdce…

Lokomotiva řady 371 (Bastard)

Dvousystémová lokomotiva vznikla modernizací strojů 372 v plzeňské Škodovce. Ta byla výrobcem i původní řady. Hlavním cílem modernizace bylo zvýšení maximální rychlosti z původních 120 na 160 km/h, aby mohly být nasazovány i na hlavních tratích v Německu. Výkon však zvýšen nebyl. Po jejich stažení ze spojů EC a jejich nahrazení Vectrony nyní jezdí na vlacích kategorie R na trase Praha – Staré Město u Uherského Hradiště a letos se vrátí na rychlících Labe trať Praha - Děčín.

Ivan Bednárik
generální ředitel a předseda představenstva ČD

Vážení čtenáři,

víte, že dnes strávíme v práci větší část svého života? Modrému srdci to není lhostejné. A proto jsme s úctou k vaší práci pro železnici založili Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM. Vždyť nikoli po horách, nýbrž po lidech chodí neštěstí. Všichni železničáři to vědí. Každý z nás už slyšel o tom, že „drážní předpisy jsou psané krví“. Na železnici došlo za 200 let k nehodám, po kterých byly zpřesněny předpisy, zdokonaleno zabezpečovací zařízení a provedeny další úpravy vlaků a tratí. Díky tomu je dnes cestování po železnici nejbezpečnější dopravou. Přesto i dnes občas dojde k mimořádné události. Je to docela neutrální výraz, za kterým se mnohdy skrývají tragické příběhy.

Je velmi důležité, aby každý z nás měl jistotu a věděl, že pak neskončí bez pomoci. Že ho přátelé a kamarádi podpoří. Chci, aby jedním z dobrých přátel, který v nečekaném zlomovém okamžiku železničáře podepře, byla i naše firma. Proto jsme loni v červenci založili Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM, který za krátké období šesti měsíců roku 2020 rozdal více než desítce našich zaměstnanců a jejich rodinám přes 2 miliony korun. Další více než milion korun jim garantujeme v příštích letech. Hlavně sirotci po železničářích, kteří zahynuli při výkonu své profese, potřebují jistotu na několik let. Stávají se našimi železničářskými dětmi a cítíme povinnost pomáhat jim. Podpořit je ve škole nebo ve volnočasových aktivitách. Napadá mě třeba koupě notebooku potřebného v současnosti při distančním vyučování přes internet. Tátu nebo mámu jim nenahradíme, ale alespoň jim chceme pomoci k úspěšnému startu do samostatného života.

Vrátit bohužel nedokážeme ani zdraví. Chceme však maximálně pomoci s návratem do nového plnohodnotného života. Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM pomůže při rehabilitaci, na kterou už nedosáhne zdravotní nebo úrazové pojištění, přispěje na modernější a kvalitnější kompenzační pomůcky nebo poskytne prostředky na nezbytné stavební úpravy, jako je odstranění bariér a zpřístupnění bytu nebo domu.

Chci vás, zaměstnance Skupiny ČD, vyzvat, abyste se nebáli obrátit na svého pracovního partnera, se kterým strávíte desítky let života: Na Skupinu ČD a náš společný Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM. Pokud se dostanete do složité životní situace a potřebujete podpořit a získat jistotu v souvislosti s úrazem, živelní pohromou nebo jinou podobnou nečekanou událostí, neváhejte. Podáním žádosti za kolegu můžete pomoci i jemu.

Náš fond nyní disponuje 19 miliony Kč, které máme pro takové události připravené. Jsou to prostředky darované ČD, ČD Cargo a dalšími členy naší Skupiny ČD, například VUZ, ČD Informační systémy, DVI nebo DPOV. Fond dostal také dary od mnoha lidí. Jsem hrdý na každého z našeho týmu 25 000 železničářů, který nemyslí jen na sebe a přispěl, byť pouhou stokorunou, na budoucí pomoc svým kolegům, jejich rodinám a dětem. Slibuji vám, že Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM bude v každý okamžik tím, o koho se můžete opřít.

ČD si pronajmou lokomotivy s rychlostí až 200 km/h

Vozidlový park Českých drah se rozroste o další lokomotivy Siemens Vectron. K desítce, kterou si společnost pronajala před zhruba třemi roky, a jedné, kterou si pořídily přímo od Siemensu, přibude letos dalších třináct. Prvních šest strojů ČD převezmou do konce března a objeví se v provozu na lince R18. Dalších sedm lokomotiv dostanou příští rok na podzim – pro linku Praha – Lichkov – Wrocław – Gdynia. O veřejnou zakázku na pronájem elektrických lokomotiv projevilo zájem šest subjektů. S vítěznou firmou bude po dořešení všech formálních náležitostí podepsána smlouva. Pronájem vyřeší situaci, kdy dopravce potřebuje nahradit starší lokomotivy, u nichž se finančně nevyplatí instalace zabezpečovače ETCS a přestavba na jinou napěťovou soustavu kvůli přechodu na jednotnou napájecí soustavu. ČD už v současné době řeší nákup nových lokomotiv, ty ale budou dodány nejdříve v roce 2024. Lokomotivy si dopravce pronajme až na dobu deseti let a nájemné zahrnuje také údržbu formou full service. Vozidla bude možné v průběhu platnosti odkoupit. Zaplacené nájemné se odpočítá z ceny.

ČD se představily novým zástupcům krajských samospráv

Seznámit nově zvolené zástupce krajských samospráv se širokým portfoliem služeb, které nabízí a síťově zajišťují České dráhy, bylo cílem dvouhodinového online setkání, kterému předsedalo vedení dopravce. Na konferenci, jež se uskutečnila začátkem února, se hovořilo o nutnosti unifikace systémů či typového sjednocení vozidel s cílem nižší nákladovosti, o hlavních vstupech při cenotvorbě dopravního výkonu a síťovosti, obnově vozidlového parku a rozvoji údržbové infrastruktury, strategii digitalizace v železniční dopravě a systémových řešení například v oblasti odbavení či o zavádění zabezpečovače ETCS. Svým vystoupením přispěl také generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Hovořil o opravách, modernizaci a rozvoji železniční infrastruktury včetně vysokorychlostních tratí, zmínil také důležité faktory bezpečnosti a nastínil zásadní výlukové činnosti v letošním roce. Mítinku se zúčastnily desítky delegátů. Akci moderoval předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik.

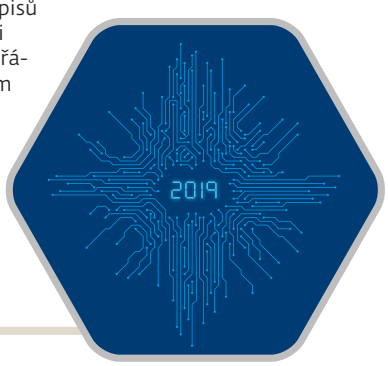
Výpravní budovy v Havířově a Opavě prochází obnovou

Rekonstrukce výpravní budovy v Havířově pokračuje. Veřejnosti začal sloužit nový přístup z odbavovací haly do podchodu. Na přístupovou trasu navazuje moderní hygienické zařízení pro cestující. To je vybaveno turniketem a platebním terminálem umožňujícím i bezhotovostní platby. Úpravy jsou součástí druhé etapy rekonstrukce výpravní budovy. První zahrnovala především vybudování nové odbavovací haly pro cestující a zázemí pro dopravce. Druhá etapa prací zahrnuje, kromě již dokončené rekonstrukce vstupu do podchodu a vybudování WC pro veřejnost, výměnu střešního pláště při zachování stávajícího podhledu a novou skleněnou fasádu. Následovat budou práce na sanaci železobetonových konstrukcí. Na severu Moravy Správa železnic zahájila i rekonstrukci výpravní budovy na nádraží Opava západ. Celkovou úpravou projdou prostory pro cestující, objekt bude bezbariérový.

Text: Josef Holek, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Správa železnic, vizualizace MOBA studio, Siemens, Jakub Dvořák, město Kladno

ČD mají jednu z nejpovedenějších výročních zpráv

I přes komplikace způsobené epidemiologickými opatřeními se podařilo zorganizovat soutěž nejlepších výročních zpráv a firemních časopisů v rámci žebříčků Czech TOP 100. Konkrétní opatření v souvislosti s pandemií koronaviru sice neumožnila pořádající agentuře uspořádat v letošním 27. ročníku tradiční setkání spojené se slavnostním vyhlášením výsledků, nicméně výsledky vyhlásila. A České dráhy se svou výroční zprávou za rok 2019 obsadily 9. místo. Vizuální podoba výroční zprávy, která jedním z hlavních hodnotících kritérií, vnikla na odboru komunikace ČD. Vítězství v soutěži výročních zpráv obhájila společnost ČEZ, druhé místo získala výroční zpráva společnosti CTP Invest a třetí se umístila Škoda Auto. ČD tak obstály v konkurenci desítek velkých bank a pojišťoven, nadnárodních společností či univerzit.



Hydra se oblékla do retro nátěru

Motorový vůz 854.021 se dočkal nového kabátu. Jedná se o krémovo-červený lak, tzv. polomáčený. Současně s tím si vozidlo dopřálo i hlavní opravu. Díky novému retro nátěru se Hydra z šumperských dílen Pars nova vrátila na přelom 60. a 70. let 20. století. Depo ČD v Praze-Libni ji vystavuje především na osobní a spěšné vlaky z Prahy do Mělníka, Mladé Boleslavi a Turnova. Vůz 854.021 prošel podobnou modernizací stejně jako všech 50 stále provozních vozů řad 853 a 852, které dostaly po modernizaci označení ř. 854. Ta zahrnovala například dosazení nového motoru Caterpillar, elektronického řídicího systému, vlakového zabezpečovače LS 90 a nové radiostanice. Na rozdíl od většiny modernizovaných vozů zůstaly u č. 021 klasické otočné dveře a sedačky, jež byly přečalouněné. Ostatní vozy mají posuvné dveře a modernizovaný interiér včetně nových sedaček. Vůz 854.021 tak v současnosti vypadá skoro stejně jako ty v čelech mezinárodních expresů Vindobona (Berlin – Praha – Wien) v letech 1969 až 1972.

Oblouky Negrelliho viaduktu zaplní noví provozovatelé

Hlavní město hodlá v příštích letech vybudovat pod Negrelliho viaduktem v Karlíně novou odpočinkovou zónu. Ve hře jsou celkem tři modely provozování vestaveb. První z nich počítá s komerčním pronájmem za předem stanovené nájemné, kdy se bude soutěžit typ provozu a program podniku. Nájemní smlouva má být stanovena na dobu určitou, pět let, a poté může být prodlužována ve dvouletých intervalech. Druhý typ předpokládá kreativní pronájem na tři roky také s možností dalšího prodloužení za předem stanovenou, nižší cenu. V obou případech by se mělo jednat o 40 % z celkového počtu vestaveb. Zbylá část bude vyhrazena různorodým podnikatelským záměrům s krátkodobým pronájmem na jeden rok.

Rekonstrukce Fantovy budovy pokračuje obnovou interiéru

Na probíhající opravy fasády a střechy historické části pražského hlavního nádraží naváže i proměna jejího interiéru. Správa železnic zahájila výběrové řízení na zhotovitele první etapy rekonstrukce vnitřních prostor Fantovy budovy. Ta zahrnuje především velké historické sály v severní části a jejich zázemí. Reprezentativním prostorám se v co největší míře vrátí původní historická podoba. Pracovat se bude také v přízemí, v 1. podzemním podlaží a mezaninu. Fantova budova díky nim získá nové propojení s úrovní podchodů, a to formou eskalátorů umístěných v levé části severního podchodu. S dokončením této etapy se počítá v první polovině příštího roku. V následné druhé etapě, naplánované do roku 2023, Správa železnic zrekonstruuje zbylé prostory. Cestující zde nově najdou kavárnu, restauraci, čekárnu či dětský koutek.

Dokumentaci pro napojení Kladna na letiště dodá Sagasta a spol.

Správa železnic uzavřela smlouvu o dílo s dodavatelem záměru projektu a dokumentace pro územní rozhodnutí pro stavbu, která umožní přímé spojení Letiště Václava Havla s Kladnem. Za částku 27,27 milionu korun je zpracuje společnost tvořená firmami SAGASTA, AFRY CZ a AF-Infrastructure AB. Stavební práce by se měly uskutečnit v letech 2023 až 2025, celkové investiční náklady budou známy po dokončení záměru projektu. Stavba s názvem Zaokruhování železničního spojení Letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno řeší přímé kolejové propojení letiště s Jenčí a Kladnem. Její příprava se řeší v koordinaci s plánovanými rozvojovými projekty Letiště Praha. Předpokládaná délka novostavby železniční trati je 4 km. Díky tomu získá Letiště Václava Havla přímé kolejové napojení na největší město Středočeského kraje.

Siemens zakládá oddělení pro schvalování vozidel

Pražská pobočka společnosti Siemens Mobility zřizuje oddělení, které bude celosvětově odpovědné za schvalovací procesy kolejových vozidel z portfolia firmy. Navíc má úzce spolupracovat s českým oddělením Vývoje a konstrukce, s centrálním autorizačním oddělením v Německu a mělo by také koordinovat spolupráci mezi zkušebními laboratořemi (např. VUZ), schvalovacími orgány, orgány státní správy a provozovateli vozidel. Pražské oddělení má mít odpovědnost za úplný schvalovací proces, počínaje sestavením a kontrolou termínového plánu přes tvorbu a kontrolu rozpočtu až po plánování a organizaci zkoušek potřebných pro schválení. Dopravci mohou na dráhách provozovat pouze vozidla s prokázanou technickou způsobilostí. Proto je součástí plnění zakázky ze strany výrobce nejen včasné dodání vozidla, ale i jeho schválení pro provoz. Z projektů, s nimiž se cestující letos setkají, lze kromě lokomotiv Vectron uvést i moderní vozy pro rychlost 200 km/h pro ČD.

České dráhy nabízí ke koupi respirátory FFP2

Na základě rozhodnutí vlády ČR vstoupila ve čtvrtek 25. února v platnost povinnost nosit v prostředcích veřejné dopravy včetně vlaků nově pouze respirátory třídy FFP2, KN95 nebo N95, případně nanoroušky. Nově tedy nestačí látková rouška, ať již kupovaná či šitá doma. Pouze děti ve věku od 2 do 15 let mohou mít dýchací cesty kryté jednou zdravotnickou obličejovou maskou. České dráhy pro zjednodušení situace začaly s okamžitou platností nabízet ke koupi respirátory v ČD Centrech a stanicích s prodejem zboží. Jedná se o respirátor FFP2 GOOD MASK v balení po třech kusech za 70 korun a respirátor FFP2 v balení po 25 kusech za 570 Kč. Při kontrole a prodeji jízdních dokladů prosíme spolupracujte s vlakovým personálem tak, aby byl minimalizován vzájemný blízký kontakt. Před platbou v hotovosti upřednostněte použití platební karty.

Brejlovec v čele nákladních vlaků v retro nátěru

Na tuzemskou železniční síť se v polovině února vrátil Brejlovec 750.338 společnosti ČD Cargo v retro nátěru. První jízdu si odbyl mezi Děčínem a Brništěm s nákladním manipulačním vlakem Mn 86121. Tmavočervené lakování bylo součástí rekonstrukce stroje v opravnách ŽOS Zvolen. Aby byl návrat do doby výroby naprosto autentický, nechal dopravce lokomotivu doplnit i rudou hvězdou, známým symbolem komunistické éry. Do provozu se však s touto „úpravou" nedostane. Jde totiž o magnet, hvězda se tak bude na čelech objevovat jen při různých akcích. ČD Cargo nechává ve Zvolenu opravit především motory jedenácti lokomotiv řady 750 a deseti řady 742. Brejlovce řady 754 tu opravují i České dráhy. Lokomotiva 750.338 byla vyrobena v roce 1976.

Musíme pokračovat v **naplňování dlouhodobé strategie**

Do čela nákladního dopravce ČD Cargo naskočil z pozice výkonného ředitele firmy v průběhu prosince, tedy v době, kterou výrazně poznamenala přetrvávající pandemie koronaviru. Předseda představenstva Tomáš Tóth přesto neztrácí optimismus a věří, že návrat do černých čísel v případě hospodaření společnosti je možný. A nejen to, firma chce udržet své pozice na trhu a pokračovat v investicích do obnovy vozidel.

Redakce | Foto: ČD Cargo

Předsedou představenstva ČD Cargo jste se stal na konci minulého roku, když jste vedení firmy převzal od Ivana Bednárika v době postupující pandemicko-ekonomické krize. Je možné mít v takové chvíli nějaké rozvojové vize? Nebo jde hlavně o to zachránit, co se dá?

Jsem rád, že jste mi nepoložil otázku, v čem chci být jiný, co změnit a jakou cestou se nyní vydá ČD Cargo. To by totiž bylo zavádějící. Dlouhodobou strategii jsme totiž připravovali oba, samozřejmě společně s dalšími vrcholovými manažery naší společnosti. Naše strategie je postavená na čtyřech základních pilířích – na expanzi do zahraničí, zajištění interoperability, rozvoji intermodality a na společenské odpovědnosti. Abychom v krizi obstáli, musíme v naplňování dlouhodobé strategie pokračovat o to intenzivněji. Bez interoperabilních vozidel a nových technologií nebudeme schopni expandovat, a tím ztratíme i schopnost nabídnout kvalitní i cenově odpovídající služby v rámci celého logistického řetězce. Společnost bez vizí a cílů nemůže být zákazníky vnímána jako seriózní a dlouhodobě perspektivní obchodní partner. Jednání, která jsem absolvoval od konce loňského roku, mne v tom jenom utvrzují.

Jak velký byl loňský propad objemů přeprav v souvislosti s pandemií Covidu-19?

Za rok 2020 přepravilo ČD Cargo na tuzemském trhu 59,017 mil. tun zboží, což je o cca 8 % méně, než bylo přepraveno za stejné období roku 2019. Největší propad jsme zaznamenali v přepravě pevných paliv, železa a surovin pro jeho výrobu a také v kombinované dopravě. Neprohráli jsme s konkurencí, pět milionů tun je vystavený účet pandemie Covid-19 za rok 2020.

Cílem bude nepochybně co nejrychlejší návrat zpět do černých čísel. Jak toho hodláte dosáhnout?
Možná to bude znít jako fráze, ale musíme být prozákaznicky orientovaní, hledat nové obchodní příležitosti, pokračovat v započatých optimalizačních procesech, nepřestávat investovat, a přizpůsobovat služby tak, aby byly atraktivní nejen pro stávající zákazníky, ale aby přitahovaly zákazníky nové. Součástí této strategie je i nabídka nových a efektivnějších technologií. Každopádně plány jak dostat společnost zpět do černých čísel máme.

Je možné v této situaci dosáhnout udržení pozic na českém trhu a dál posílit roli ČD Cargo v Evropě?
Kdybych o tom nebyl přesvědčený, pravděpodobně byste dnes dělal rozhovor s někým jiným…

Plánujete podobně jako mateřská ČD personální změny, případně snížení počtu lidí ve vedení firmy? Budete muset přistoupit k propouštění řadových zaměstnanců?
Z pohledu zaměstnanosti byla situace v naší společnosti několik posledních let velmi stabilní. V důsledku pandemie Covid-19 a s ní spojeným poklesem přeprav jsme však museli přistoupit k optimalizaci provozních technologií a krátit veškeré krátkodobě zbytné náklady přímo nepodporující hlavní činnost. V druhé polovině loňského roku jsme také přistoupili k redukci zaměstnanců, především z řad THP, tedy v administrativě. Zaměstnanců v provozu a opravárenství se redukce dotkla v menší míře. A chtěl bych zdůraznit, že k propouštění jsme se snažili přistupovat s lidskou tváří, upřednostnili jsme odchody na vlastní žádost zaměstnanců a na pozice kolegů, kteří odcházeli do starobního důchodu, jsme nepřijímali zaměstnance nové. Shrnu-li to, v roce 2021 bude naše společnost zaměstnávat okolo 6 300 zaměstnanců. Personálními otázkami nebo možná lépe lidskými zdroji se však musíme zabývat i v dlouhodobém horizontu. Nejde o plán jak dále propouštět, ale o to, jak do našeho oboru přilákat nové absolventy, a reagovat tak na vysoký průměrný věk u zaměstnanců v provozních profesích. Nejen ČD Cargo, ale takřka všichni železniční dopravci na českých kolejích máme v této oblasti dluh, který náš obor může v následujících deseti letech dohnat a způsobit značné problémy.

V čem je obchodní model ČD Cargo jiný ve srovnání s osobní dopravou? S jakými specifiky musíte pracovat?
Myslím si, že srovnávat osobní a nákladní železniční dopravu v obchodním modelu dost dobře nejde. Obecně lze říci, že se jedná o dva zcela oddělené segmenty, i když oba využívající stejnou infrastrukturu. Trh železniční nákladní dopravy je již řadu let plně liberalizovaný a aktivně se na něm pohybuje okolo stovky subjektů, které mají licenci k provozování nákladní dopravy. Našimi zákazníky jsou nejen velké výrobní a obchodní společnosti, ale i celá řada menších podniků, mnohdy i participujících zahraničních dopravců. Všechny tyto firmy mají ale jedno společné, a to je generování zisku. Jak je to v osobní dopravě, víte asi nejlépe sám. Subjekty nabízející pravidelnou osobní dopravu se dají spočítat na prstech jedné ruky, nejvýznamnějšími zákazníky jsou kraje a ministerstvo dopravy. Cílem objednatelů není zisk, ale zajištění dopravní obslužnosti pro občany za co nejlepších podmínek. A ještě jedno specifikum bych mohl zmínit. Kromě pravidelných existuje řada přeprav tzv. v režimu ad hoc. Zákazník ráno zavolá, že druhý den potřebuje odvézt zboží do Rakouska. A vy musíte okamžitě reagovat, protože konkurence je neúprosná.

Na letošní rok jste si pronajali sedm lokomotiv Siemens Vectron. Je to součást dlouhodobého plánu, nebo bude pořizování nových vozidel ovlivňováno situací na trhu s ohledem na ekonomickou krizi?
Ano, pronajali jsme si sedm lokomotiv Vectron MS a důvod je jednoduchý. V letošním roce jsme již počítali s nasazením deseti nových lokomotiv řady 388 TRAXX, jejichž evropský schvalovací proces bohužel ještě není dokončen. Prozatím nasazujeme ve zkušebním provozu dva TRAXXy, očekávám, že do konce března bychom měli mít k dispozici všechny lokomotivy, i když s omezením pro provoz pouze v České republice. Kontinuálně bude probíhat jejich schvalování v zahraničí. Mimochodem lokomotiva 388.002 byla v rámci zkoušek nasazována i na rychlíky Českých drah mezi Chebem a Karlovými Vary. Chtěl bych dodat, že podobným způsobem jsme si najímali a najímáme i další lokomotivy. Každopádně preferujeme pořízení vlastních vozidel a musím zdůraznit, že každému takovému nákupu vždy předchází podrobná analýza uplatnění nových lokomotiv, stejně jako možností financování.

Náš lokomotivní park čítá necelých 800 lokomotiv, a chceme-li v budoucnu uspokojit stále náročnější požadavky našich zákazníků, musíme pokračovat v nastoupené modernizaci.

Kvůli nerentabilnosti oprav jste odstavili desítky kusů starších hnacích vozidel. Které řady vozidel ještě zůstanou a které je nahradí? Je výhodnější si lokomotivy půjčovat, anebo nakupovat?
Náš lokomotivní park čítá necelých 800 lokomotiv, a chceme-li v budoucnu uspokojit stále náročnější požadavky našich zákazníků, musíme pokračovat v nastoupené modernizaci. Proces odstavování nejstarších vozidel je tedy naprosto přirozený a logický. Ročně chceme investovat do vozidlového parku částky kolem čtyř miliard korun. Znovu opakuji, že prioritou je vlastní lokomotivní park, nájem lokomotiv vnímám pouze jako dočasné řešení. Základem flotily našich interoperabilních elektrických lokomotiv je 12 strojů řady 383 Vectron, které v letošním roce doplní 10 lokomotiv řady 388 TRAXX. Se záměrem přestavby lokomotiv řady 163 na řadu 363 se již čtenáři mohli podrobněji seznámit. V parku velkých motorových lokomotiv počítáme se stroji řady 753.6 a 753.7, postupně modernizujeme „kocoury“ řady 742 na modernější řadu 742.71, kterou doplňují nové stroje řady 744. Při rozhodování o tom, která vozidla zůstanou a která ne, bude významnou roli hrát i možnost jejich osazení mobilní jednotkou ETCS.

Zmínil jste ETCS. Jaký je plán vybavení vozidel ČD Cargo mobilní částí tohoto zabezpečovače?
Národní implementační plán ERTMS bereme se vší vážností a na projektu vybavení hnacích vozidel ČD Cargo mobilní částí ETCS OBU intenzivně pracujeme. Pod smlouvami na vybavení ETCS máme již 199 lokomotiv pro retrofitting a 26 lokomotiv v úrovni fitmentu, což představuje již více než polovinu počtu vozidel, která chceme mít k dispozici na začátku ostrého provozu ETCS v roce 2025. I v letošním roce budeme startovat nové soutěže na retrofitting, ty už však budou směřovat do nově připravovaných programových období operačního programu doprava, nebo evropského nástroje CEF.

Jako jediný nákladní dopravce v zemi nabízíte službu přepravy jednotlivých zásilek, vyplatí se?
Přepravu jednotlivých vozových zásilek vnímám jako konkurenční výhodu oproti jiným železničním dopravcům. Jsme skutečně jediní, kteří dokážou bez problémů zajistit přepravu i menšího objemu zboží z/do téměř tisícovky tarifních bodů v České republice. Na tyto přepravy jsou pak navázány další. Samozřejmě průběžně pracujeme na optimalizaci provozních technologií, pořizujeme modernější a úspornější hnací vozidla, spolupracujeme na koncepci seřaďovacích stanic atd. Optikou green-dealu a energetických úspor navíc existují v podstatě pouze dva produkty, kterými lze převést zboží ze silnice na železnici. Je to kombinovaná doprava a systém jednotlivých vozových zásilek. Tyto produkty si nekonkurují a je třeba se soustředit v budoucnu na oba.

Přepravu „jednotlivek“ vnímám i jako jistou formu společenské odpovědnosti. Nějak se nemohu smířit s tím, že by naše silnice zahltily další tisíce kamionů. Proto také společnostem, které se rozhodnou alespoň částečně převést přepravy svého zboží ze silnice na železnici, udělujeme certifikát společensky odpovědné firmy.

Tomáš Tóth

Narodil se v roce 1981 v Pardubicích. Vystudoval Univerzitu Pardubice, Dopravní fakultu Jana Pernera, obor Dopravní management, marketing a logistika. V září 2006 nastoupil jako referent do Zásobovacího centra ČD v České Třebové. V rámci příprav na vznik akciové společnosti ČD Cargo byl členem týmu řešícího zásobování. Ve společnosti ČD Cargo pracoval jako projektový manažer, v úseku IT a v září 2013 se stal ředitelem odboru controllingu a finančního řízení. 1. dubna 2018 byl jmenován na pozici výkonného ředitele. 4. prosince 2020 byl zvolen členem a následně předsedou představenstva ČD Cargo. Tomáš Tóth je ženatý, má dvě děti. Jeho největším koníčkem, který ho doprovází celý život, je jízda na kole.

Nadační fond Skupiny ČD
ŽELEZNICE SRDCEM

Stojíme za vámi!

Dostali jste se ne vlastním přičiněním do těžké životní situace?
Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM je tu pro vás.
Ozvěte se nám, rádi vám podáme pomocnou ruku!

Nebo víte o někom z vašich kolegů, kdo si teď prochází nelehkým obdobím? Přihlaste ho do našeho nadačního fondu. Společnými silami mu určitě pomůžeme vrátit se zpátky do běžných kolejí.

Najdete nás na
www.zeleznicesrdcem.cz.

Cargo | ČD

Do modernizací tratí a budov míří 31 miliard

Správa železnic letos vynaloží na investice do modernizací, oprav tratí či nádražních budov 31 miliard Kč, což je o 1,5 miliardy korun více než v loňském roce. Celkem dokončí rekonstrukce 97 kilometrů tratí, zmodernizuje 200 železničních přejezdů a zhruba 114 nádražních budov.

Petr Slonek s využitím TZ Správy železnice | Foto: archiv ČD

Další investice do infrastruktury umožní alokovaná výše finančních prostředků od Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši 53 miliard korun. Díky tomu správce může pokračovat v naplňování plánu rozvoje do roku 2030. Ten počítá především s rozvojem a modernizací tuzemské železnice, včetně zvyšování rychlosti a kapacity vybraných tratí. Mezi jeho další priority se řadí zvyšování bezpečnosti provozu na všech typech tratí, ať už zaváděním moderních technologií, nebo vyšším zabezpečením železničních přejezdů. Důležitá je rovněž příprava výstavby vysokorychlostních tratí. Ke splnění všech těchto úkolů bude potřeba vynaložit v následujících deseti letech okolo 500 miliard korun.

Z této strategie vycházejí i plány pro rok 2021. „Řada velkých investičních akcí je v běhu, u dalších významných staveb, které jsou aktuálně v závěrečných fázích projektové přípravy, budeme v nejbližším období vypisovat výběrová řízení," řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Investice za stovky milionů

Největší akcí v rámci oprav budou letos práce na trati Rumburk – Velký Šenov za 334 milionů korun. Jejich dokončení umožní odstranění rychlostních omezení pro moderní vozidla a tomu odpovídající zkrácení jízdních dob. Významná je i rekonstrukce trati mezi stanicemi Kryry a Vroutek na Lounsku za 190 milionů korun nebo na dvoukolejném úseku Bystřička – Jablůnka na Vsetínsku za 173 milionů korun. Pokračuje se v rozsáhlé obnově trati

Horažďovice – Žichovice. Dokončit by se letos měla modernizace 97 kilometrů tratí.

Nezapomnělo se ani na výpravní budovy. Dokončena bude obnova fasády Fantovy kavárny na pražském hlavním nádraží, začnou rovněž stavební práce také na výpravní budově v Pardubicích. Začne se s rekonstrukcemi i dalších objektů, například v Táboře, v Plzni na hlavním nádraží a na Jižním Předměstí. Pokračovat budou rekonstrukce nádražních budov v Berouně a v Českých Budějovicích.

Co se letos dokončí

- Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc
- Praha hl. n. – Praha-Hostivař
- Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
- Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna
- Rekonstrukce žst. Sklené n. Oslavou
- Kolejové úpravy v žst. Žďár n. Sázavou

Větší zabezpečení přejezdů

Pozornost věnuje Správa železnic také železničním přejezdům. Letos jich zrekonstruuje na 200 za téměř dvě miliardy korun. Zároveň se na velké části z nich zvýší zabezpečení. Celkem 40 křížení tak získá ke stávající světelné signalizaci závory. Ty se budou instalovat i na dalších 30 místech, která jsou dosud zabezpečená pouze výstražnými kříži. Zejména preventivní význam bude mít vybavení osmi přejezdů kamerovým systémem. Z hlediska bezpečnosti bude podstatné rovněž připravované zrušení 11 úrovňových křížení. K postupnému snižování jejich počtu by měly dále přispět legislativní úpravy, které nabyly účinnost v lednu.

Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc březen zní: **Kdo se stal jedním z hlavních iniciátorů stavby železnice pod Krušnými horami?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. března** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář březen". Tentokrát se hraje o knihu Železniční tratě Ústecko-teplické dráhy.

Správná odpověď z č. 2: Z Havlíčkova Brodu do Světlé n. Sázavou se začalo jezdit v prosinci roku 1870, úsek měří 16 km.

Publikaci Posázavská dráha 1. – Žďár–Německý Brod–Světlá –Kácov získává Antonín Stavěla, Praha 10

České dráhy nakoupí **nové motorové jednotky u PESY**

Vozidlový park Českých drah brzy rozšíří třiatřicet nových motorových jednotek. Dopravce je objednal u polské společnosti PESA Bydgoszcz SA. Rámcový kontrakt jich v případě zájmu dalších objednatelů umožňuje odebrat až 160. Nové motoráky jsou typově podobné jednotkám řady 844, známé pod obchodním označením RegioShark. Cestujícím nabídnou 115 míst k sezení, klimatizaci, bezbariérový přístup, wi-fi nebo zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky.

Josef Holek s využitím TZ | Foto: archiv ČD, vizualizace: PESA

Dobrá zpráva pro kraje. České dráhy na konci února objednaly u polského producenta kolejové techniky PESA Bydgoszcz SA třiatřicet nových motorových jednotek. Rámcový kontrakt nicméně počítá s tím, že v případě zájmu objednatelů jich mohou ČD odebrat až sto šedesát. Nové vlaky by měly postupně vyjíždět v období jízdního řádu 2023 a dále.

„Je nutné držet naše slovo dané krajům a Praze a postupně nahradit vozidla, do nichž už například nelze instalovat evropský zabezpečovač ETCS a dávno nevyhovují současným nárokům zákazníků na komfort cestování," uvedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik. „Nahradíme je moderními vlaky, které pomohou motivovat veřejnost k častějšímu využívání železniční dopravy. Za prvních 33 jednotek zaplatíme bezmála tři miliardy korun," dodal.

Za dva roky na trati

„Jsem velice potěšen, že otvíráme další kapitolu ve vzájemných vztazích mezi společnostmi ČD a PESA, zvláště s ohledem na skutečnost, že máme za sebou řadu let velmi dobré spolupráce. To nejlépe potvrzuje našich 31 jednotek RegioShark, které jsou plně v provozu od roku 2014, a já bych rád ujistil, že nová generace typově podobných vozidel nás všechny pozvedne do další fáze pokroku v oblasti technologií, cestovního komfortu a bezpečnosti pro cestující," doplnil generální ředitel PESA Bydgoszcz SA Krzysztof Zdziarski.

První fáze zahrnuje pořízení vozidel se zajištěným financováním formou smluv s objednateli. „Ty lidem díky nízkopodlažní úpravě, klimatizaci, pohodlnému

Drážní úřad informuje

První certifikát ECM pro jiná vozidla než nákladní vozy

Drážní úřad je jedinou tuzemskou certifikační autoritou pro subjekty odpovědné za údržbu (ECM). Již od roku 2012 certifikuje systémy údržby pro nákladní vozy. Právě ty se totiž staly první kategorií železničních vozidel, která měla v souladu s nařízením Komise (EU) 445/2011 certifikaci povinnou. Dnes už by tak neměla v EU existovat společnost, která udržuje nákladní vozy mimo certifikovaný systém údržby, a stejně tak by neměl existovat nákladní vůz, který není udržován v certifikovaném systému údržby.

Dne 16. června 2020 vstoupilo v platnost nové prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, které rozšiřuje povinnost certifikace subjektů ECM také na ostatní kategorie vozidel – lokomotivy, jednotky, osobní vozy a speciální vozidla. Termín, do kterého musí být všechny subjekty odpovědné za údržbu všech kategorií vozidel certifikovány, je poměrně krátký a je stanoven na 16. června 2022. Drážní úřad již obdržel žádosti o nové certifikace a vydal první certifikát ECM subjektu odpovědnému za údržbu lokomotiv a speciálních vozidel.

Z výbavy

- nejmodernější nízkoemisní vznětové motory
- ergonomicky řešené sedačky
- klimatizace
- wi-fi technologie pro připojení k internetu
- elektrické zásuvky 230 V s nabíjecím USB portem 5 V pro napájení drobné elektroniky
- audiovizuální informační systém s LCD monitory
- dostatek místa pro přepravu osob na invalidním vozíku
- plošina pro překlenutí prostoru mezi nástupištěm a podlahou vozu
- kapacitní úložné prostory pro zavazadla
- univerzální prostor pro kočárky, jízdní kola nebo zvlášť objemná zavazadla
- bezbariérové WC, přebalovací pult
- informační štítky v Braillově písmu
- dveře dálkovým ovládáním reagující na slepeckou vysílačku a akustický majáček

↑ Předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik během online komunikace s generálním ředitelem PESA Bydgoszcz SA Krzysztofem Zdziarskim

interiéru a dostatečnému výkonu s maximální rychlostí 120 km/h umožní rychlejší, pohodlnější a přístupnější cestování napříč regiony. Jejich nasazování bude postupné v krajích Středočeském, Pardubickém, Jihočeském, na Vysočině a v Praze tak, jak začnou přicházet z výroby v období jízdního řádu 2023 a dále," sdělil Jiří Ješeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

České dráhy již provozují dvouvozové motorové jednotky řady 844 výrobce PESA Bydgoszcz SA pod názvem RegioShark. Na osobních vlacích se s nimi cestující potkávají v Ústeckém, Libereckém, Karlovarském, Plzeňském, Pardubickém a Zlínském kraji.

ČD-TELEMATIKA

Sleva 30 %, nová 7kačka a další novinky VPN Family

VPN Family, program výhradně pro zaměstnance skupiny Českých drah a Správy železnic, zpříjemní jaro slevou, dostupným tarifem i televizí zdarma.

Sleva 30% na paušál, volání a SMS

Spojit se s blízkými můžete díky našemu hlasovému tarifu, k němuž vám v naší akci přidáme 30% slevu z ceny paušálu, provolaných minut a zaslaných SMS, a to až do konce dubna. Akce platí pro nové nebo portované hlasové SIM karty do VPN Family. Tak si s námi zavolejte a ještě si můžete za ušetřené peníze koupit něco jiného.

Sleva se vztahuje i na naše hlasové tarify s neomezeným voláním a SMS po celé ČR. S tarifem Povídám si ve VPN Family – Vodafone tak měsíčně ušetříte 105 Kč a s tarifem Bavím se ve VPN Family – O_2 ušetříte dokonce 120 Kč každý měsíc. Až do konce dubna vás vyjdou na 244 Kč, resp. 279 Kč měsíčně.

Nová 7kačka vás udrží na drátě

Představujeme novou 7kačku ve VPN Family – O_2, která nahrazuje SIM s KAČKOU. Přidává se k velmi populárnímu tarifu 7kačka ve VPN Family – Vodafone, který si pořídilo už 4 600 z vás. Za paušál 7 korun můžete volat a posílat SMS do všech sítí za 1,10 Kč. 7kačku ve VPN Family – O_2 si mohou pořídit do páru všichni, kteří už u nás mají alespoň jednu SIM s tarifem Mluvím nebo Bavím se. 7kačka je ideální pro menší děti nebo starší lidi, kteří hovory spíše přijímají, než volají, nebo do různých chytrých zařízení. K tarifu lze přikoupit i datové služby.

Kuki Start na půl roku ZDARMA

Máme dárek pro všechny, kteří u nás mají alespoň 10GB datový tarif nebo balíček! Na půl roku ZDARMA od nás můžete mít chytrou televizi Kuki s tarifem Kuki Start. Navíc získáte i jednu mobilní licenci pro sledování i na tabletu, nebo mobilu. Po 6 měsících za tarif budete platit standardních 100 Kč měsíčně.

Služby VPN Family používá už 45 tisíc z vás. Na 97 % zákazníků je s VPN Family spokojeno a 96 % zákazníků by ho doporučilo svým kolegům. O všech akcích a ještě mnohem více se dozvíte na našem portále family.cdt.cz nebo zavolejte na zákaznické centrum 972 111 333.

(red)

Dvanáctý **Albatros vstává z popela**

Na podzim loňského roku byl z Loun do České Lípy převezen vrak parní lokomotivy 498.112, aby po bezmála 45 letech chátrání pod širým nebem začaly restaurátorské práce. Stroj by měl být uveden do vystavovatelného stavu a zařadit se mezi exponáty ČD Nostalgie. Lokomotiva je postupně rozebírána, přičemž hlavní pozornost bude v první fázi prací věnována tendru. Parta chlapů, kteří se pod hlavičkou ČD Nostalgie vzkříšení „dvanáctky" ujali, se ale shoduje na tom, že to bude běh na hodně dlouhou trať.

Václav Rubeš | Foto: autor

Mašina do České Lípy přijela i s břízkou, která vyrostla v tendru. Ta už je sice pryč, tendr ale připravil i několik dalších překvapení. „Když Albatros sloužil jako vytápěcí kotel po ukončení provozu, uhlím byl zásobován asi nějakým stabilním pásovým dopravníkem. Ten byl na tendru pravděpodobně pevně uchycený, a z něho padaly kostky uhlí i do vodojemů. Takže jsme museli vyčistit místa, kde běžně uhlí nenajdete," popisuje první zádrhel v přípravných pracích na rekonstrukci David Morc, vůdčí osobnost restaurátorské party a zároveň strojmistr ČD.

O pár stání rotundy dál ohřívá Jiří Cikán – další dobrovolník – autogenem matice, které nechce zarezlý kotel dobrovolně vydat. Nejde to úplně snadno, takže po autogenu přichází na řadu pořádná palice a stará dobrá trubka nasazená na klíč. Je k neuvěření, že by se tímto způsobem měla rozebírat a pak zase dávat dohromady celá masa železa vážící skoro 114 tun. „Tolik to ale není, dobrých 20 tun železa chybí. Nemáme jeden parní válec, což je menší problém, protože ten se dá vyrobit i svařováním. Ale chybí ojnice, což bolí mnohem víc," vysvětluje David Morc s tím, že do provozního stavu by se dvanáctka mohla zrekonstruovat. „Tolik toho nenajezdila a myslím si, že kotel bude v relativně dobrém stavu. Vždyť v provozu byla mašina řekněme dvě dekády. Co je to proti 70 letům, která má odsloužena Šlechtična (475.179, kterou mají v České Lípě také v péči – pozn. redakce). Jenže než by teoreticky mohla vyjet, uběhne tolik času, že budou muset být i nostalgická vozidla vybavena mobilní částí zabezpečovače ETCS. A to nikdo nezaplatí."

Pořiďte si tričko s unikátním motivem 498.112 a přispějte tak na záchranu Albatrosu. Více na www.lokomotif.cz.

Budka už je ze stroje demontována a její útroby v podobě manometrů a dalších dochovaných součástí připraveny k oživení. Její oplášťování masivně sžírá koroze, ostatně jako většinu stroje. Než se ruce šikovných mužů pustí do samotné renovace, musí všechna rez a staré nátěry dolů. „Kdybychom to měli brousit, tak se nedožijeme konce. Proto jsme si půjčili pískovačku, se kterou to půjde mnohem rychleji," popisuje David Morc obtíže, které vzkříšení „dvanáctky" provázejí.

Je jasné, že tento projekt bude chtít čas. A peníze. Všichni si ale uvědomují, že aktuální doba tomuto scénáři vůbec nenahrává. Snad se je ale nakonec získat podaří, protože rezavé torzo slávu tohoto Maybachu československé lokomotivní školy připomíná jen velmi vzdáleně. A jestli si to nějaký stroj zaslouží, tak jedničkový Albatros a chlapi, kteří mu věnují svůj čas a energii, určitě!

Z Prahy do Drážďan se jezdí už 170 let

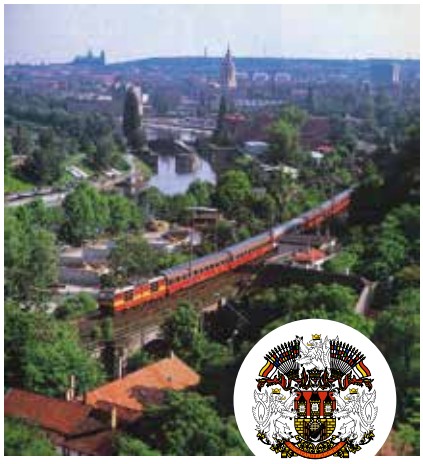
Když se podařilo Severní státní dráhu v roce 1845 prodloužit z Olomouce do Prahy, začalo se okamžitě pracovat na jejím pokračování do Drážďan. Jeden z nejvýznamnějších stavitelů železnice Jan Perner se už od roku 1842 zabýval tím, kudy vést dráhu z Prahy do saské metropole. Nakonec byla zvolena trasa podél toků Vltavy a Labe. Náročný terén ale neumožnil zprovoznění trati najednou. A tak mezi Prahou a Lovosicemi začaly jezdit vlaky 1. června 1850, do Ústí nad Labem dorazil první spoj o čtyři měsíce později a teprve 8. dubna 1851 se slavilo zahájení provozu celého mezistátního spojení Praha – Drážďany.

Redakce | Foto: archiv redakce, DB AG, Jaroslav Kocourek

Drážďanské hlavní nádraží před 110 lety a dnes

Čechy a Sasko měly úzké politické a hospodářské vazby už ve středověku. S průmyslovou revolucí a společenskými změnami během 19. století rostla potřeba kvalitního dopravního spojení Rakouského císařství s okolními státy. Vnitrozemský stát měl však omezené možnosti při budování kvalitních cest. Revoluční změnu přinesla železnice, která dokázala rychle přepravit velké množství zboží i lidí. Stala se motorem obchodu, rozvoje průmyslu, přepravy potravin a získala nenahraditelný vojenskostrategický význam.

Císařský dvůr si byl významu železnice vědom, a tak v polovině 19. století pokračovala výstavba hlavních tratí z Vídně na jih i sever rychle kupředu. Jednou z priorit byla výstavba železnice mezi Vídní a Drážďany, tehdy hlavním městem samostatného Saského království. Z mnoha zvažovaných variant nakonec zvítězila trasa z Olomouce a Brna, kde Severní státní dráha navazovala na soukromou Severní dráhu císaře Ferdinanda, přes Českou Třebovou do Prahy a dál údolím Vltavy a Labe do Drážďan.



Devadesátá léty byla ve znamení razantního zvýšení pohodlí cestujících v podobě vlaků EuroCity

Se psy v zádech

S vyměřováním se začalo už začátkem 40. let 19. století a práce to nebyla snadná. Nešlo jen z našeho pohledu o primitivní vybavení, ale především o střety s místními lidmi. Těm se často nelíbilo, že by měla železnice vést přes jejich pole, která obhospodařovali mnohdy v několikáté generaci. Nezřídka se ztrácelo geodetické vybavení. Navzdory všem nesnázím začala stavba dráhy z Prahy do Drážďan hned, jak byl slavnostně zahájen provoz parostrojní dráhy z Olomouce do Prahy. Na vyměřování železnice se podílel i známý český stavební inženýr a vlastenec Jan Perner. Slibné pokračování kariéry na stavbě dráhy do Drážďan však přetrhla tragická nehoda u Choceňského tunelu, po níž zemřel.

Stavební firmy bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny odstartovaly stavební práce na úseku Praha – Kralupy nad Vltavou 1. září 1845 a hned na začátku tratě je čekal jedinečný úkol. Stavba 1 111 metrů dlouhého mostu s 87 oblouky přes Karlín a Vltavu, v té době a ještě o mnoho let později nejdelší most světa. Po zkušenostech s ničivou povodní ve stejném roce, která strhla také několik mostních oblouků Karlova mostu, byla železnice stavěna zhruba o 1,5 až 2 metry výše, než se původně plánovalo. Týkalo se to mostů i náspů, takže provoz na dráze neohrozily ani pozdější povodně, a dokonce ani ty nejničivější v roce 2002.

Na stavbu přišlo až 22 000 dělníků z Čech, Moravy. V labských rovinách na hlinito-písčitém podloží bez velkých umělých staveb bylo budování dráhy poměrně snadné. O to náročnější však byly úseky v kaňonech Vltavy a Labe. Na mnoha místech bylo třeba odstřelit množství skal, u Nelahozevsi prorazit několik tunelů v pískovcové skále, vybudovat náspy a opěrné zdi, vedle pražského mostu postavit velké mosty přes Ohři a údolí Bíliny.

Úsek z Podmokel, dnes Děčína, stavěla saská strana a jednání kolem této dráhy se odehrávala až do 40. let minulého století v Drážďanech. Sasové museli prorazit ještě v Podmoklech dva tunely a v Königsteinu a Pirně postavit dva dlouhé mosty. Dodnes udivuje stavařské umění tehdejších inženýrů. Ti postavili množství umělých staveb, které železnice používá dodnes při mnohem větší intenzitě provozu, vyšších rychlostech i hmotnostech vlaků.

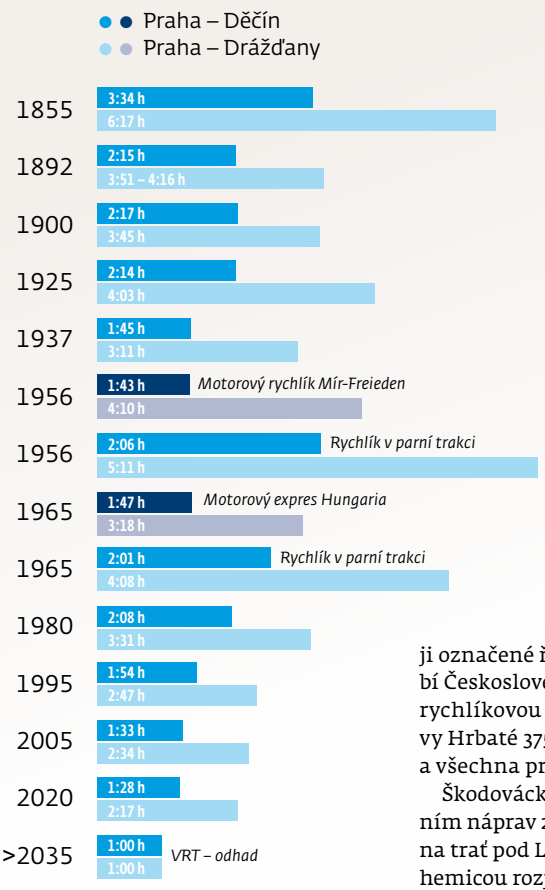
Stavba pokračovala poměrně rychle a 1. října 1850 dojel první vlak z Prahy do Ústí nad Labem, před koncem roku do Podmokel a na začátku roku 1851 projelo ještě ne zcela dokončenou dráhu několik prvních vlaků. Stavba se ale neobešla bez komplikací. Na denním pořádku byly rvačky a neshody mezi dělníky navzájem i s vedením. Opakovaně se řešily i problémy s pozdně vyplácenou náhradou za zábory pozemků nebo výkup domů.

Od Cramptona po Pacifik

Na počátku provozu se na dráze do Děčína objevovaly ještě lokomotivy s uspořádáním 2´A dle amerického schématu označené jako Crampton. Nahradily je však brzy výkonnější stroje s dvojicí spřažených kol 2´B. Rychlost vlaků byla zpočátku stanovena na 5 rakouských mil za hodinu a jen pomalu se zvedala na 6 a 7 mil, tedy na rychlosti kolem 50 km/h. Na začátku provozu byly zavedeny jen tři páry vlaků včetně kurzů z Vídně do Drážďan a dál do Berlína.

← Kombinovaná přeprava kamionů mezi Lovosicemi a Drážďany vlaky Rola fungovala od roku 1994 do 2004, kdy ČR vstoupila do EU

Srovnání cestovních dob



Postupné střídaní trakcí na děčínském nádraží

Kvůli enormnímu zadlužení císařství byly v roce 1855 prodány státní dráhy a založena soukromá c. k. privilegovaná Společnost státní dráhy s francouzským kapitálem. Pod jejich správou se postupně zvýšil počet vlaků i jejich rychlost. Nasazeny byly lokomotivy vycházející z Cramptonovy konstrukce s hnanou nápravou o velkém průměru. V poslední čtvrtině 19. století používala společnost pro rychlíky stroje třídy Orleán s v Rakousku netypickým upořádáním náprav 1´B 1´ a rychlostí až 80 km/h. Ty dál zrychlovaly dopravu.

V roce 1908 byla soukromá společnost s matoucím jménem Státní dráha zestátněna a na sever od Prahy se začaly objevovat rychlíkové lokomotivy 2´B s velkými koly, u ČSD pozdější řady 264, a v nákladní dopravě 1´C, u ČSD pozdě-

ji označené řadami 334 nebo 344. V období Československé republiky pak místní rychlíkovou dopravu ovládly Gölsdorfovy Hrbaté 375.0. S vlaky tu jezdily i 354.7 a všechna provedení řady 434.

Škodovácká Mikáda 387.0 s uspořádáním náprav 2´C 1´, tedy typ Pacifik, se na trať pod Levým Hradcem a Portou Bohemicou rozjela až v roce 1938 a vydržela zde tři desítky let. Během války zajížděla s rychlíky až do Drážďan a po válce zajišťovala vozbu mezistátní expresů, rychlíků i osobních vlaků mezi Prahou a Děčínem. Provoz zde ukončily v roce 1969. Po roce 1945 se na trati kolem Vltavy a Labe uplatnily i Litevky 399.0, Albatrosy 498.0, Šlechtičny 475.0, v nákladní dopravě lokomotivy řad 434, Němky a Mazutky 555.0 a 555.3 nebo Štokry 556.0.

Na „bedrech“ parních lokomotiv bylo po dobu dvaceti let zvládat rostoucí rozsah mezinárodní dopravy. Trať Praha – Drážďany byla důležitá pro hospodářskou výměnu socialistických států v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP) a zároveň šlo o frekventovanou trasu prázdninového cestování. Občané bývalé NDR směřovali k Balatonu a do letovisek u Černého moře a Čechoslováci jezdili do letovisek na Baltu. Po trase tak projíždělo stále více vlaků se zvučnými jmény, jako byly Balt-Orient Express (1952), Pannonia (1957), Tourex (1959), Metropol a Saxonia (1965), Favorit (1967), Meridian (1969), Progress (1974) a další.

S diesely pouhá dvě desetiletí

Dráha z Prahy do Drážďan patřila mezi nejdůležitější československé tratě. V období 1. republiky pokračovalo rozšíření tratě na dvoukolejnou, ale práce byly dokončeny až v roce 1940. Současně bylo zřízeno několik nových výpravních budov – v Hněvicích či Hrobcích. Roudnice nad Labem dostala funkcionalistickou budovu v roce 1931. Nová nádraží byla postavena i v období ČSSR v Lovosicích (1972) a Kralupech nad Vltavou (1987).

Motorizace na zdejší trati odstartovala naplno v roce 1968. Její předzvěstí byly motorové rychlíky Mír-Frieden (1953), Vindobona (1957) a Hungaria (1960), na kterých byly zpočátku nasazeny východoněmecké motorové jednotky pocházející z 30. let. Následovaly jednotky GANZ M 495.0 a M 498.0 (M 298.0) ČSD. Dva roky tu jezdily i motorové jednotky ÖBB Blaure Blitz (Modrý blesk). Ve vnitrostátní dopravě se objevovaly i motorové vozy řad M 131.1, M 240.0, M 262.0 a také M 296.1,2 / 854.

V roce 1968 se na osobních vlacích a rychlících objevily první Bardotky T 478.1 a brzy je následovaly i Brejlovce T 478.3. V nákladní dopravě byly nasazeny stroje T 669.0 a 1 (Čmeláci) a také mohutné Sergeje T 679.1. V souvislosti s potřebou elektrického vytápění mezistátních expresů byly do Děčína dodány i T 478.4.

Motorový provoz byl na dráze z Prahy do Děčína po téměř 120 letech kralování páry jen krátkou epizodou. Už na začátku 70. letech začala příprava elektrifi-

Pomyslný návrat Vindobony na trať 090 v podobě railjetu ČD z Grazu do Berlína

kace labské levobřežní tratě. Úsek z Ústí do Roudnice nad Labem byl elektrifikován v letech 1976 až 1979 a o rok později se začalo jezdit až do Vrañan. V roce 1982 se uskutečnila neobvyklá pětidenní nepřetržitá výluka v Nelahozeveských tunelech, kdy byla kvůli instalaci trakčního vedení snížena niveleta kolejí. Elektrický provoz z Prahy až do Děčína byl slavnostně zahájen 1. června 1985. Slavnostní vlak z Prahy vedla E 499.2005 z pražského depa.

Od Bobiny po Vectron

Elektrický provoz od roku 1979 do současnosti byl velmi pestrý a na trati od Prahy po Děčín se vystřídala většina stejnosměrných lokomotiv ČSD/ČD. Začínalo se s Bobinami řad E 499.1 a E 469.1, 2, 3. V Bráně Čech se objevily i rychlíkové stroje E 499.2 a ES 499.0 a samozřejmě stroje ŠKODA II. generace řad 163, 162 a dvousystémovky 372 a německé 230 DR / 180 DB. V souvislosti s modernizací tratě a zvýšením rychlosti na 160 km/h u nás i v Německu byla část lokomotiv řady 372 upravená pro rychlost 160 km/h a dostala novou řadu 371. V poslední dekádě se tu objevují i moderní interoperabilní stroje Traxx a Vectron různých dopravců a řad.

Původně byl na trase Berlín – Praha – Vídeň plánován také provoz Pendolin. Proto se zde uskutečnila řada testovacích jízd italských souprav ETR a začínal zde zkušební provoz řady 680 s cestujícími. Nyní se tu můžete setkat se soupravami railjet a lokomotivami 1216 ÖBB na spoji Vindobona Štýrský Hradec – Berlín.

V regionální dopravě se na „Severní státní dráze“ vystřídaly prakticky všechny typy stejnosměrných Pantografů, od pražských 451/452, přes řadu 460, dříve dislokovanou také na severu Čech, po CityElefanty a RegioPantery.

Trať Praha – Drážďany je součástí panevropských koridorů a v letech 1996 až 2003 byla modernizována mezi Prahou a státní hranicí. Od roku 1996 byly modernizovány úseky mezi Hněvicemi a Hrobci a z Děčína na státní hranici s Německem. Na vhodných úsecích byla zavedena rychlost 160 km/h. Tratě v pražském uzlu byly obnoveny v uplynulé dekádě a na modernizaci ještě čeká úsek mezi Kralupy nad Vltavou a Nelahozevsí.

Zajímavostí je, že v Praze jezdily původně všechny vlaky z Masarykova nádraží (Praha střed). Až s výstavbou Holešovické přeložky na přelomu 70. a 80. let byly mezistátní expresy přesměrovány na hlavní nádraží a během 80. let po otevření stanice v Holešovicích byla řada vlaků přesunuta na toto nádraží.

← Jaro 2016. V Ústí nad Labem podepisují zástupci České republiky a Saska dokumenty zakládající společné Evropské seskupení pro územní spolupráci

Po roce 1989 se podél Vltavy a Labe rozjely i zcela nové typy vlaků. V roce 1992 zde vyjel první náš spoj InterCity, pojmenovaný po labské soutěsce v Českém středohoří Porta Bohemica, který spojil Prahu s Hamburkem. Od roku 1993 jsou zde vedeny vlaky evropské sítě EuroCity, které nahradily bývalé expresy. Po Pražsko-drážďanské dráze jezdily také noční vlaky EuroNight a NachtZug.

Plány na VRT existují dlouho

Na události bohatá historie dává zavdat myšlenkám na neméně zářnou budoucnost. Tu by měla obstarat rozplánovaná vysokorychlostní trať (VRT). Starší, konvenční sestra by obstarala výpomoc pro případ mimořádných událostí a hrála by hlavní roli v provozu nákladní a regionální dopravy. Pak bychom měli celou trasu zvládnout za hodinu. Stát plánuje mezi roky 2030 a 2035 investovat do sítě VRT až 30 miliard korun ročně.

Chléb se začal lámat před pěti lety v Ústí nad Labem, symbolicky na půli cesty mezi Drážďany a Prahou, kdy zástupci české a saské strany podepsali dokumenty zakládající společné Evropské seskupení pro územní spolupráci. To koordinuje postup obou stran při plánování a stavbě. Výraznému posunu napomohl i narůstající počet obchodních styků mezi ČR a ostatními státy EU, což s sebou přirozeně nese i zvýšení objemu přepravy.

ČR by díky VRT získala napojení na evropské vysokorychlostní železnice a ka-

pacitnější koridor z Prahy do Ústí nad Labem a k severním mořím. Pro dokreslení: po vysokorychlostní trati by měly soupravy uhánět rychlostí až 320 km/h. Vzdálenost mezi Ústím a Prahou by vlak překonal ani ne za půl hodiny a významně by se odlehčilo úzkému hrdlu nákladní dopravy, kterým labské údolí Porta Bohemica bezesporu je. Vždyť trasu den co den využijí více než dvě stovky vlaků. Správa železnic je tak logickými argumenty vedena k projektování a považuje realizaci vládního Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR za prioritní.

Know-how dodají Francouzi

V dubnu 2019 přišel další milník. Manažer infrastruktury podepsal smlouvu o spolupráci se SNCF, přičemž předmětem je vytvoření manuálu Správy pro projektování vysokorychlostních tratí ve stupni Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR). Jinak řečeno, VRT se budou v tuzemsku stavět podle osvědčeného francouzského mustru. Česko by sice bylo schopno vyvinout vlastní standardy, ale bylo by to časově náročné. Ještě téhož roku dostala Správa železnic do ruky první výsledky studie proveditelnosti. Po diskuzích bylo ještě potvrzeno, že VRT povede přes Ústí nad Labem, kde má vzniknout nové nádraží pro osobní dopravu. V zájmu maximálního využití tratě pro některé její úseky je rovněž lepší smíšený provoz osobní a nákladní dopravy. To se týká především přeshraničního tunelu pod Krušnými horami, kde by nákladní vlaky jezdily 120 kilometrů v hodině, osobní až 200 km/h. Mezi Prahou a Ústím se pak počítá s rychlostí 320 km/h s rezervou na 350 km/h, ve Středohorském tunelu pak s rychlostí 250 km/h pro osobní vlaky a 120 km/h pro nákladní vlaky.

Miliardy za přípravu tunelu

Další posun nastal loni v únoru, kdy ministerstvo dopravy oznámilo, že přípravu Krušnohorského tunelu by mohla spolufinancovat EU z programu Connecting Europe Facility (CEF). Česko s Německem diskutuje detaily, řeší například konkrétní vedení společného, 26 km dlouhého tunelu. Na české straně byly přípravné práce na projektu financovány z národních zdrojů, od letoška by měly peníze proudit z CEF. Společné náklady na přípravu přeshraničního tunelu jsou děleny v poměru 43 (ČR) : 57 (SRN). Celkové náklady projektování jsou pak očekávány ve výši přibližně 500 mil. eur (cca 13,5 miliardy korun).

Vůbec poprvé také začali správci železnice hledat společně v jedné zakázce dodavatele projektového řízení, nyní běží výběrové řízení na projekční práce Krušnohorského tunelu a na průzkumy. V terénu jsou i zeměměřiči. Nejedná se o vytyčování vlastní stavby, ale o sběr podkladů, z nichž nová trasa vzejde. Hotovo by mělo být letos. Pak Správu železnic čeká vypsání zakázky na zhotovení dokumentace pro územní řízení a dokumentace EIA pro pilotní úseky z Prahy do Lovosic a z Ústí nad Labem do Krušnohorského tunelu. Stavět by se mělo začít za čtyři roky, hotovo by mělo být po roce 2030.

Charakteristika stavby VRT

Drážďany – Ústí nad Labem

Rozsah stavby:
Novostavba tratě v úseku Ústí nad Labem – Heidenau (41 km)

Návrhové rychlosti: až 200 km/h

Napojení na současnou trať:
Na německé straně v Heidenau z tratě Drážďany – Bad Schandau, na české straně západně od Ústí nad Labem z tratě směr Teplice

Ústí nad Labem – Litoměřice

Rozsah stavby:
Novostavba v délce cca 20 km

Návrhové rychlosti: až 250 km/h

Významné stavby: Středohorský tunel dlouhý cca 18 km, nový terminál Ústí nad Labem centrum

Litoměřice – Praha

Rozsah stavby:
Novostavba v délce cca 60 km

Návrhové rychlosti: až 350 km/h (pouze vlaky osobní dopravy)

Významné stavby:
Střížkovský tunel, nový terminál Roudnice nad Labem VRT

VUZ zacílil na **další rozvoj společnosti**

Na konci loňského roku rozšířil tým Výzkumného Ústavu Železničního Jaroslav Brabec. Zastává novou pozici development manažera. Na starosti má rozvoj a další zlepšování firmy. V těchto dnech dojednává dodávku systému řízení dokumentů a systému Digitální dvojče. Co to znamená? Kopii reálných provozů. Ve VUZ s příchodem Jaroslava Brabce začíná nikoliv revoluce, ale významná evoluce.

Josef Holek | Foto: Michal Málek a archiv J. Brabce

Výzkumný Ústav Železniční hodlá dál zkvalitňovat služby zákazníkům tak, aby měl navrch před rostoucí konkurencí, zvýšil zisk a vůbec povědomí o kvalitní společnosti. Pomoci by tomu měla i nedávno zřízená funkce development manažera. Ten má za úkol VUZ ještě více – obrazně řečeno – rozhýbat, zlepšit jeho vnitřní fungování a zefektivnit procesy. S managementem již řadu projektů řeší.

Jaroslav Brabec má železnici v krvi. Dědeček pro ČSD pracoval dlouhá léta, strýc sloužil na lokomotivách všech trakcí. A mladého Jaroslava to v mládí také táhlo k technice. Nejdříve se vyučil instalatérem ve smíchovské Tatře. Poté si dodělal při zaměstnání průmyslovku a po maturitě nastoupil na Strojní fakultu ČVUT, kde vystudoval technologii. Studoval také na strojní fakultě dánské technické univerzity. Diplomovou práci psal na téma Svařování laser hybridem kolejových vozidel ve firmě Siemens. Nejen to mu pak otevřelo dveře právě do Siemensu, kde dokončil postgraduální studium svářečského inženýra. Odtud se vypracoval na šéfa svářečské školy a defektoskopie. „Spolupracoval jsem ve zličínské pobočce Siemensu na projektech pro ÖBB, Izraelské dráhy, SBB, ČD a další," podotýká Jaroslav Brabec.

Do kanceláře jen občas

Po uzavření pražské fabriky od fochu neodešel, zakotvil ve firmě Schäfer-Menk. Opět se stal svářecím inženýrem a měl na starosti výrobu všemožných konstrukčních celků. Například podvozků autojeřábů, výložníků pro obří jeřáby anebo komponent pro kolejová vozidla. Ze svářecího inženýra ale postupoval výše. Ve společnosti se stal postupně manažerem jakosti, manažerem kvality, hlavním svářečským inženýrem. V současné době dokončuje doktorské studium

na strojní fakultě UJEP v oblasti materiálového inženýrství.

Jaroslav Brabec není typický člověk z kanceláře. Naopak. Najdete ho spíše ve výrobní hale. „Projekty, které řídím, jsou vždy týmové. Spolupracuji s kolegy, kteří s nimi mají co dočinění. Vždy jde o týmovou práci.V celém týmu musí být zejména ochota spolupracovat uvnitř i vně týmu," konstatuje s tím, že jeho problematika úzce souvisí s obchodem. „Spolupracuji na zakázkách i produktových listech. S kolegy řešíme, kam se posunout, ptáme se zákazníků na spokojenost a podobně."

Digitalizace

Manažerské i praktické zkušenosti a dovednosti nyní přetavuje právě ve VUZ, kde má na starosti rozvoj firmy. A byť je na pozici jen pár měsíců, dokázal, že se nebojí složitých výzev, které potřebují zlepšování všech procesů. Po nástupu do společnosti byl ustanoven do role projektového manažera systému DMS (Document Management System, systém řízení dokumentů). „Jsme ve výběrové fázi dodavatele. Cílem je zefektivnit správu a řízení dokumentů ve všech střediscích VUZ," připomíná základní cíl projektu. Chce zlepšení fungování archivace, průtok dokumentů i jednoduchou práci s nimi.

Postupný rozvoj digitalizace s sebou nese i další projekt – Digitální dvojče. Představte si přesnou, elektronickou kopii pracoviště. V případě VUZ se jedná o halu Dynamického zkušebního stavu (DZS) v areálu Zkušebního centra Velim (ZC). „Pomocí počítačového systému budeme plánovat kapacity a zajišťovat efektivitu práce lidí. Snížíme tím například chybovost při realizaci zakázek a zvýšíme bezpečnost. Cílem je hlavně zvýšit produktivitu pracoviště. Vše si totiž připravíme virtuálně a poté trojrozměrně implementujeme do reality," popisuje Jaroslav Brabec základní smysl.

Zlepšování, zlepšování a zase zlepšování

Digitální dvojče chce společnost využít i pro řízení kapacity na kolejišti v rámci ZC Velim. Tentokrát má zrychlit přistavování testovaných vozidel pro zákazníky. VUZ by to mělo přinést zefektivnění práce, snížení nákladů na energie a přípravu techniky ve chvíli, kdy ji zákazník potřebuje. V neposlední řadě by se mělo předcházet složitým přemisťováním vozidel v rámci omezené kapacity kolejiště a současně preventivně snižovat nehodovost.

Ve spolupráci s vedením společnosti už Jaroslav Brabec uvedl do života systém distribuce úkolů pro vedoucí středisek. Postupně ho však chce rozšířit do celé firmy. Řídí se přitom akčním plánem, cyklem PDCA (Plan – Do – Check – Act , tj. Demingův zlepšující cyklus: naplánuj – proveď – ověř – jednej). Zaměstnanec nese odpovědnost za úspěšné dokončení úkolu. Pracovník je odpovědný za sebekontrolu plnění a prezentuje splnění úkolu. V rámci PDCA sám si úkoly zapisuje, aktualizuje a sám úkoly ukončuje. Nadřízený pouze monitoruje plnění a reaguje na případné požadavky. Cíl je propojit odpovědnost s konkrétními pozicemi, dokončovat úkoly ověřitelným způsobem a snížit operativu.

Dalším projektem, který byl zahájen loni, je měření uhlíkové stopy a snižování CO_2. VUZ se tak hodlá stát odpovědnou firmou nejenom pro hospodaření s odpady nebo ropnými látkami, ale i v oblasti nákupu energií a jejich spotřeby.

Bezpečnost a standardizace

Další oblastí development manažera je společně s vedoucími zaměstnanci najít možnosti zlepšování na jednotlivých pracovištích společnosti. Zjednodušeně řečeno jde o vylepšování pracovišť tak, aby například veškeré procesy anebo obyčejné využívání pracovních pomůcek měly jasný řád. Jde o projekt standardizace 5S a TPM (Total Productive Maintenance), což jsou prvky z prostředí výroby automobilů. „V 5S třídíme, srovnáváme, uklízíme, standardizujeme a pak auditujeme a zlepšujeme. 5S metodika slouží k zajištění standardu pracoviště, zvýšení produktivity, zvýšení kvality a především zvýšením bezpečnosti práce. TPM slouží ke zvýšení hospodárnosti a předcházení poruchovosti strojů a zařízení, tzn. k preventivní údržbě. Touto metodikou se například snažíme snížit poruchovost strojů tak, aby je nebylo nutné neustále opravovat. Přenášíme více odpovědnosti na zaměstnance, na obsluhu. Je to potom i úkol pro naše oddělení údržby a pro externí firmy, které budou preventivní péči též zajišťovat." Veškeré dění má svůj hlubší smysl a moderní firmy se bez těchto prvků řízení neobejdou. Tři čtvrtiny zákazníků VUZ jsou zahraniční společnosti, které jsou v těchto metodikách zvyklé pracovat.

A jak vypadá časová osa dalšího rozvoje VUZ? Ambicí je, že DMS by měl být funkční v roce 2021. Práce na vývoji Digitálních dvojčat je opět záležitostí zhruba jednoho roku. Ve VUZ máme ambici, že pokud se systémy úspěšně rozjedou, nabídnou získané zkušenosti k využití v rámci Skupiny ČD. „Spolupracuji i s development manažerem ČD. Předáváme si informace o projektech, týkajících se například 3D tisku dílů v oblasti kolejových vozidel," uzavírá Jaroslav Brabec.

Řekli o Jaroslavu Brabcovi

Martin Bělčík
generální ředitel VUZ

Jaroslav Brabec je typ kolegy, který je nabitý obrovskou energií, nebojí se pojmenovat věci, tak jak jsou, a současně týmově pracovat na zlepšení.

Miloš Klofanda
provozní ředitel zkušebnictví VUZ

Pan Brabec nastoupil do VUZ ve druhém pololetí loňského roku. Předtím působil ve vedoucích funkcích výrobních podniků se zahraniční účastí se specifickým zaměřením. Pro útvar zkušebnictví VUZ je od něho požadováno zavedení standardizace, která je běžnou věcí v zahraničních firmách. V této oblasti vidím jeho velký přínos pro VUZ.

Jiří Soukup
vedoucí dynamického zkušebního stavu VUZ

Jaroslava Brabce jsem poznal jako člověka, který není jen odborníkem vzhledem ke svařovaným konstrukcím a svarům obecně, ale dokáže si i ušpinit ruce. Pokud může a ví, vždy poradí.

Další posila lokomotivního parku ČD Cargo

S ohledem na rostoucí objem přeprav v zahraničí potřebuje ČD Cargo pro jejich plné pokrytí stále více interoperabilních lokomotiv. Jejich flotilu dnes tvoří 12 lokomotiv řady 383 Vectron, kterou v lednu letošního roku doplnilo sedm najatých strojů řady 193. Ty alespoň částečně nahrazují lokomotivy řady 388 TRAXX, které měly být v pravidelném provozu již v loňském roce, ale jejichž schvalovací proces bohužel stále není ukončen.

Michal Roh | Foto: Miroslav Boška, Michal Roh, Lukáš Růžička, Jiří Štembírek, Tomáš Vyplašil

„Rád bych čtenáře Železničáře ujistil, že neměníme naši strategii a prioritou je vlastní vozidlový park, nikoliv nájmy nových lokomotiv, a toto je pouze dočasné řešení," komentoval nájem lokomotiv předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. „Najaté lokomotivy jsou určené především pro pokrytí zahraničních výkonů. A není jich málo. Zahraniční pobočky dceřinky přepravily v loňském roce po zahraničních kolejích přibližně 4,5 milionu tun zboží. Jedná se jak o exporty nebo importy zboží z/do České republiky, ale stále rostoucí podíl mají přepravy realizované pouze v zahraničí, například mezi Rakouskem a Německem," doplnil.

Výběrové řízení na nájem sedmi lokomotiv vyhlásilo ČD Cargo v závěru loňského roku. Samotná soutěž se uskutečnila online formou 1. prosince 2020. Požadovány byly výhradně lokomotivy typu Vectron MS, pro jednotnost se stávajícím parkem – tedy například s ohledem na již proškolený personál. Důležitý byl i požadavek na rychlost dodání nejpozději do 15. února 2021. Nájemní smlouvy byly nakonec uzavřeny se třemi subjekty na dobu jednoho roku s tím, že ČD Cargo může uplatnit opci na jejich prodloužení. S ohledem na poměrně krátkou dobu nájmu sice lokomotivy nejsou opatřeny reklamním celopolepem, ale myslíme si, že i tak železničním fotografům udělají radost.

Bílé i s polepem nadačního fondu

A o které lokomotivy se jedná? Od pronajímatele Alpha Trains Belgium máme k dispozici pět lokomotiv. Konkrétně jde o stroje 193.584 – 588, vyrobené a dodané zhruba v polovině roku 2020, které zatím ještě nebyly provozovány u žádného nájemce. Lokomotivy 584, 585 a 586 jsou bílé a opatřili jsme je pouze logy naší společnosti. Lokomotivy 587 a 588 dorazily v barvách leasingové firmy a jejich barevné schéma jsme částečně upravili černým polepem s našimi logy.

Pronajímatel European Locomotive Leasing Germany nám poskytl lokomotivu 193.724. Tento stroj v minulosti využíval dopravce RegioJet a v loňském roce jsme se s ním kromě rychlíků mohli setkat i v čele nákladních vlaků se dřevem dalších dopravců. „Sedmsetčtyřiadvacítku" jsme opatřili polepem upozorňujícím na činnost Nadačního fondu skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM. I s posledním najatým Vectronem 193.627 jsme se dříve na našich tratích mohli setkat v čele rychlíků dopravce RegioJet. Tento stroj, najatý od společnosti Mitsui Rail Capital Europe, byl opatřen symboly společnosti Raillogix, která jsou pouze zakrytá našimi logy. Po dohodě s pronajímatelem totiž v průběhu doby nájmu dojde k výměně za nově vyrobenou lokomotivu.

Většinu času tráví lokomotivy v zahraničí, ale setkat se s nimi lze i na vnitrostátních výkonech, respektive na výkonech navazujících na přepravy v Rakousku a v Německu.

Testy nových vozů se chýlí k závěru

České dráhy začnou ve druhé polovině roku nasazovat na linky mezi Prahou a Chebem nejmodernější vlaky z produkce konsorcia Siemens Mobility a Škoda Transportation. Postupně na tyto linky vyjede 10 pětivozových souprav, každá s kapacitou zhruba 330 míst k sezení. Nyní ve Zkušebním centru VUZ ve Velimi končí poslední typové zkoušky.

Josef Holek s využitím TZ | Foto: Michal Málek

Deset pětivozových souprav bude dopravce po ukončení testů nasazovat na linky z Prahy do Chebu přes Plzeň i Ústí nad Labem, resp. na Západní expresy a rychlíky Krušnohor. Kvalitní vozy, které tu jezdí dnes, využijí ČD jinde. Kromě nejvyššího cestovního komfortu vozy nabídnou i moderní prvky výbavy, minimálně na české železnici nevídané.

„V rámci projektu byla například poprvé ve střední Evropě využita technologie výroby oken, která umožní snazší průchod signálu mobilních telefonů do soupravy se zachováním tepelně-izolačních vlastností skel. Odstraníme tak občasné problémy při telefonování u klasických vozů. Není to ale jediná výjimečnost. Ve vozech první třídy budou mít českou premiéru také bezdrátové nabíječky mobilních telefonů," vyjmenoval předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik.

Na cesty s výbavou

Celý koncept spojuje přednosti vysokorychlostních vlaků, jako jsou například pevná mezivozová spojení umožňující bezbariérový průchod celým vlakem a bránící pronikání hluku a prachu z vnějšího prostředí, a klasických osobních vagonů. Díky tomu je možné takové soupravy ve špičkách operativně posilovat a nabídnout cestujícím více míst k sezení. „Nové vozy poskytnou pohodlnější cestování i osobám na vozíku, nevidomým nebo neslyšícím. Rodiny s dětmi mohou využít dětské kino či přebalovací pult. Nezapomínáme ani na cyklisty, kteří zde najdou oddíl pro přepravu jízdních kol. Soupravy dále nabídnou klimatizaci, wi-fi připojení k internetu, elektrické zásuvky a USB porty pro dobíjení elektroniky. Samozřejmostí jsou sklopné stolky či polohovatelná sedadla, která vedle možnosti pracovat během cesty nabízejí příjemný komfort," řekl náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Jiří Ješeta.

„Jejich nasazení do provozu krásně naváže na Evropský rok železnice, který má za cíl podpořit přesun dopravy ze silnic na železnici a byl vyhlášen právě pro rok 2021. Nové vozy nabízející cestujícím vysoký komfort a vybavení typické pro evropské rychlovlaky jsou jedním z kroků, jak tohoto cíle dosáhnout," doplnil Roman Kokšal, generální ředitel Siemens Mobility Česká republika.

V každé soupravě bude zařazen vůz první třídy řady Ampz s pětapadesáti místy k sezení, druhou třídu představují dva velkoprostorové vozy řady Bmpz s osmdesáti místy k sezení, multifunkční řady Bbmpz s 50 místy k sezení a řady Bdmpz pro 68 cestujících a místem pro přepravu jízdních kol. Interiér se svým uspořádáním nebude příliš lišit od railjetu. Rozšíří se však počet míst pro vozíčkáře na tři. Celkově tak každá ucelená souprava nabídne v základu přes tři stovky míst k sezení.

Služby a komfort

- velkoprostorový klimatizovaný interiér
- tlakotěsnost, chránící cestující před tlakovými rázy, a tím i zalehání v uších při průjezdu tunely nebo míjení vlakových souprav
- mezi oddíly a nástupními prostory automatické posuvné dveře ovládané fotobuňkou
- nástupní dveře ovládané tlačítky, systém selektivního odblokování nástupních dveří, který umožňuje jejich centrální uzavření a zablokování proti otevření ještě před rozjezdem vlaku a jejich odblokování
- ergonomická polohovatelná sedadla, v 1. třídě v uspořádání 2 + 1 s koženým potahem
- zásuvky 230 V a USB konektory pro napájení přenosné elektroniky cestujících
- bezdrátová datová síť wi-fi pro internetové připojení
- elektronický audiovizuální informační systém s LCD monitory a elektronický rezervační systém
- bezbariérová úprava pro cestování osob na vozíku zahrnující 3 místa pro vozíky, bezbariérové WC, elektrické zdvihací plošiny pro nástup osob na vozíku
- 8 jízdních kol a objemných zavazadel

Láska k vlakům ho přivedla k Sergejům

Patří k těm, kteří nejsou na železnici na první pohled příliš vidět, a cestující o něm zpravidla ani neví. Přesto je jeho profese nezastupitelná. Strojvedoucí Petr Proft vyrostl na nádraží a život jeho celé rodiny je spojený s dráhou. Té se věnuje i ve svém volném čase. Stanul totiž v čele spolku, jenž se soustřeďuje na údržbu, rekonstrukce a provoz historických vozidel.

Jan Čech | Foto: Plzeňská dráha-výtopna Cheb

Jeho rodným domem se kdysi stala nádražní budova železniční stanice Svatava na trati Sokolov – Kraslice. „Žil jsem tu 18 let a odtud pochází má záliba k železnici. Tatínek i dědeček byli také železničáři a postupně se tam vystřídala celá má rodina, bratři pracují na dráze dodnes. Po rozdělení Českých drah na ČD Cargo a Správu železnic si říkáme, že v rodině máme zastoupení ve všech těchto firmách, tak už bychom si mohli založit vlastní malý podnik na železnici," říká s nadsázkou Petr Proft.

Železnice ho přitahovala jako magnet už odmala. I proto, že dům, ve kterém bydlel, přímo sousedil s frekventovanou tratí. Stanice Svatava byla kdysi využívána hlavně nákladní dopravou, nacházelo se zde několik vleček a nakládka uhlí, dřeva, obilí, olejů a jiných surovin zde byla na denním pořádku. „Už od pěti let mě táta bral do práce, a protože dělal posunovače, a tam být s ním pořád nešlo, tak mě vždy předal strojvedoucímu na lokomotivu. U něj jsem vydržel celý den," vzpomíná.

Premiéra na Štokru

Poprvé se svezl na parní lokomotivě řady 556.0 přezdívané Štokr. „V jedenácti jsem měl jasno, že by se mi tahle práce líbila. A cizí pro mě nebyla ani obsluha zabezpečovacího zařízení. Naplněn tímto snem jsem se po ukončení základní školy rozhodl jít na železniční učiliště v Plzni a zde se vyučil jako mechanik opravář kolejových vozidel s tím, že si po škole dodělám vše potřebné, abych se stal strojvedoucím."

Železniční učiliště absolvoval v roce 1994 a šel pracovat do tehdejšího lokomotivního depa v Sokolově. Bohužel tehdy nebylo nových strojvedoucích třeba, a tak zůstal na pozici mechanika kolejových vozidel. „Práce mě začala bavit, a to především díky lokomotivám Sergej, které tu vévodily. Jenomže depo Sokolov se v roce 1998 uzavřelo, protože celá řada T 679.1, tedy Sergeje, se stala kvůli robustnosti nepotřebná a postupně se odstavovala. Přešel jsem do depa v Chebu a zde začala další etapa mého železničního života," pokračuje ve vyprávění.

Naštěstí pro Petra zamířilo s ním do Chebu ze Sokolova i několik Sergejů. Právě tady prošel několika profesemi od mechanika přes vzduchaře až po opraváře převodovek. „V roce 2009 jsem se díky několika přátelům rozhodl oživit svůj sen a zkusil se přihlásit na profesi strojvedoucí, a tentokrát se vše podařilo." Následovaly kurzy a zácviky a vstup mezi „mašinfíry".

Vznik Sergej klubu Cheb

S Petrovou profesí na dráze souvisí jeho koníčky – vlakům se věnuje i ve volném čase. V roce 2001 díky pochopení vedení depa s kolegy opravil Sergeje T 679.1578. Pak přišel nápad na založení klubu. „Společně s kamarádem Martinem Nožičkou jsme založili Sergej klub Cheb. Pod tímto názvem vedeme i kroužek modelářů na základní škole Skalka v Chebu a pořádáme i výstavy. O dva roky později nás oslovilo Občanské sdružení Plzeňská dráha a nabídlo nám spojení. Nabídku jsme přijali a od roku 2003 měníme název na Občanské sdružení Plzeňská dráha-výtopna Cheb a kromě změny na zájmový spolek fungujeme dodnes," popisuje začátky klubu.

Spolek se soustřeďuje na údržbu, rekonstrukce a provoz historických vozidel a Petr Proft zastává funkci jednoho ze

dvou jednatelů. Zázemí našli v prostorách depa ČD v Chebu, kde má Centrum historických vozidel Lužná (CHV) v pronájmu severní rotundu. „Tady opravujeme a uchováváme svěřené lokomotivy, které patří pod výtopnu v Lužné. V současné době máme v Chebu sedm lokomotiv a dva přípojné vozy. Dáváme přednost odkupu vozidel, a tak vlastníme například bistrovůz či motorák M 131.1184 Hurvínek, který prochází náročnou rekonstrukcí. Máme za sebou akce pro veřejnost, jako Mikulášské zvláštní vlaky, Vlaky na Dny dětí, fotovlaky, oslavy výročí tratí, Bezdružická parní léta, výstavy modelového kolejiště a historických lokomotiv," dodává Proft.

Práce mají stále dostatek. Kromě údržby se věnují tlakovým zkouškám vzduchojemů, opravám různých dílů lokomotiv a řeší problémy vzniklé při provozu historických vozidel. V posledních měsících jako spolek zajišťovali také rozlučky s kolegy, kteří odcházejí do penze a chtějí se důstojně rozloučit a mít tento okamžik hezké vzpomínky.

Znovuobrozený služební vůz

Spolek se před časem rozhodl k odkupu dalšího vozu. Šlo o vyhořelý služební vůz původně patřící ČD Cargo, označený jako Da-k. V březnu roku 2019 ho ve stanici Karlovy Vary poničil oheň a od té doby byl nevyužívaný. „Rozhodnutí o odkupu padlo ve chvíli, kdy byl navržen na zrušení a nabídnut na prodej. Pro nás se tak otevřela možnost pořídit si ho a rekonstruovat na vůz DAKAR, který bude sloužit pro cestující při zvláštních jízdách. Obnova spočívá v kompletní přestavbě vrchní části vozu, kde rekonstrukcí vznikne polootevřený vůz bez oken, vybavený dřevěnými sedadly a nástupním můstkem," vysvětluje Proft.

Tato přestavba je už několik let schválená a dva vozy v současné době používá i muzeum v Lužné u Rakovníka a vozí zájemce v okolí muzea. Rekonstrukci provede specializovaná firma. „V Chebu

jsme v listopadu jen rozebrali celé horní části zasažené požárem, a připravili je na opravu. Když vše půjde dle plánu, tak během roku 2021 by vůz mohl zasáhnout do nostalgického provozu," dodává.

Spolek však musí řešit svůj samotný provoz. Severní rotunda lokomotivního depa Cheb, kde má prozatím zázemí, do budoucna podle plánů ustoupí výstavbě haly pro opravy nových řad vozů a jednotek. A protože se jedná o nové vlaky, které nelze v provozu dělit, je nutné postavit objekt, jenž umožní průjezd celé jednotky a snadnou údržbu. Studie proveditelnosti proto počítá s demolicí některých budov v depu.

„Pro nás to bude ztráta zázemí, vybavení rotundy, neboť zařízení a stroje v této rotundě plně postačují pro naši činnost."

A kam se spolek přesune pak? „To ještě nevíme, ale předpoklad je, že po uvolnění jižní rotundy by CHV dostalo do pronájmu některé koleje v této hale. Následující roky budou trochu obtížné, ale snad to naši činnost neomezí na dlouhou dobu, neradi bychom s tím skončili. Výstavba nové haly je ale potřeba, neboť kdyby se tak nestalo, zaměstnanost našich správkařů by byla ohrožena," upozorňuje Proft.

Nejvíc si však považuje lokomotivy Sergej. Ta se podle něj stala základem a hlavně motivací do další činnosti. „Každá práce na této nebo jiné lokomotivě je pak odměnou, že se s ní můžeme svézt a představit ji veřejnosti. Pokud tedy zdraví a síly vydrží, tak se v Chebu budou stroje udržovat co nejdéle. Rád bych poděkoval všem příznivcům, členům spolku a hlavně manželkám a přítelkyním za podporu, pomoc a trpělivost během naší činnosti. To, co děláme, lze sledovat na facebookových stránkách Plzeňská dráha-výtopna Cheb nebo na Instagramu pod stejným názvem," uzavírá Petr Proft.

Petr Proft

Po absolvování železničního učiliště v roce 1994 šel pracovat do tehdejšího lokomotivního depa v Sokolově. Působil na pozici mechanika kolejových vozidel. Po uzavření depa v roce 1998 zamířil do stejného zařízení v Chebu, kde nyní působí jako strojvedoucí ČD. Společně s kamarádem Martinem Nožičkou založil Sergej klub Cheb. Pod stejným názvem vedl i již neexistující kroužek modelářů na základní škole Skalka v Chebu. Později je oslovilo Občanské sdružení Plzeňská dráha a nabídlo jim spolupráci. Od roku 2003 tak klub změnil název na Občanské sdružení Plzeňská dráha-výtopna Cheb.

Jednotky **FV-DOSTO a Giruno** míří na koleje

Navzdory celosvětové pandemii koronaviru pokračuje postupně dodávka rychlovlaků Giruno od společnosti Stadler Rail i nových patrových elektrických jednotek FV-DOSTO řady RABe 502 od Bombardieru. Vlaky jsou označované také jako TWINDEXX Express nebo TWINDEXX Swiss Express. Švýcarské spolkové dráhy (SBB) nasadí moderní jednotky na další spoje.

Petr Šťáhlavský | Foto: SBB

Řada RABe 501 Giruno má být kompletně dodána letos v březnu. Celkem 29 objednaných vlaků je určeno především pro rychlou mezistátní dopravu. Vedle Švýcarska jsou jednotky schválené v Itálii a od loňského října také v Německu. Schvalování v Rakousku se opozdilo kvůli pandemii COVID-19 a jeho dokončení se předpokládá letos na jaře. Koronavirus zpozdil také plánované nasazení vlaků do Itálie kvůli pozdějšímu získání veškerých dokumentů a školení personálu.

S Girunem do Benátek

Nyní je plánovaný provoz RABe 501 na vnitrostátních linkách IC 2 Curych – Lugano a IC 21 Basilej – Luzern – Lugano a také na lince IR 36 Basilej – Curych Letiště.

V letošním jízdním řádu se počítá také s třináctidenním turnusem v mezistátní dopravě do Itálie, kde jednotky Giruno nahradily Pendolina řady RABe 503. Ta jsou známá spíše pod svým italským označením ETR 610. Giruna obsluhují vlaky EuroCity z Curychu a Basileje do Milána a také do Boloně, Benátek a Janova. Mezistátní provoz však mohou i letos ovlivňovat epidemická opatření. Provoz do Německa a Rakouska se letos nepředpokládá, ale schválení vlaků i v těchto zemích otvírá možnost jejich nasazení i zde, například na spoj Frankfurt nad Mohanem – Milán.

Ani vlakům Giruno se nevyhýbají dětské nemoci a potřebují optimálně vyladit v běžném provozu. Zpočátku byl průměrný proběh mezi dvěma závadami 3 000 km. Ten se ke konci loňského roku zvýšil na 6 000 km a letos je cílem 10 000 km.

FV-DOSTO míří do Ticina

Dlouhodobě složitější situace je s projektem FV-DOSTO, který má zásadně navýšit kapacitu švýcarských spojů. Navzdory značnému zpoždění ve výrobě a pomalému uvádění do provozu, kvůli kterým musí dodat Bombardier jako penále k objednaným 59 vlakům ještě další tři osmivozové jednotky, se od prosince 2018 stále nedaří dosáhnout plánované spolehlivosti 10 000 km mezi dvěma závadami. Do listopadu 2020 uskutečnily vlaky FV-DOSTO řady RABe 502 celkem 55 000 komerčních jízd a ujely 9 milionů km, přesto se pohyboval proběh mezi závadami okolo 8 500 km.

Přes nejrůznější komplikace dodávka vlaků pokračuje a rozšiřuje se jejich akční rádius. Nyní mají SBB k dispozici 41 jednotek (17 typu IC200, 19 typu IR200 a 5 typu IR 100) a další jsou průběžně dodávány. Zvyšuje se jejich provoz na lince IC 1 St. Gallen – Curych – Ženeva letiště, kde jezdí ve dvojité trakci a postupně nahradí soupravy IC 2000. Dále se počítá s jejich nasazením na spojích Basilej – Curych – Chur a během letošního roku se mají objevit na linkách z Curychu do Luzernu a na jih Švýcarska do Lugana. Tam půjde o premiéru patrových vozů, protože tunely s menším průjezdným profilem nedovolovaly běžný provoz patrových vlaků na Gotthardské dráze.

U jednotek RABe 502 FV-DOSTO pokračují i další zkoušky, například v oblasti nakolejení a přístupu techniků k podpěrným bodům při této operaci, a úpravy s cílem zvýšit jejich spolehlivost. ○

S využitím Eisenbahn-Revue

RABe 501 Giruno

Rychlost:	250 km/h
Výkon:	5 400 kW AC trakce/ 4 800 kW DC trakce
Trakce:	15 kV 16,7 Hz AC / 25 kV 50 Hz AC / 3 kV DC
Kapacita:	426 míst

RABe 502 FV-DOSTO

Rychlost:	200 km/h
Výkon:	7 500 kW (typ IC 200, IR 200) 3 750 kW (typ IR 100)
Trakce:	15 kV 16,7 Hz AC
Kapacita:	606 míst (typ IC 200) 682 míst (typ IR 200) 330 míst (typ IR 100)

ZSSK nasazuje do provozu další Pantery

Slovenský dopravce ZSSK postupně nasazuje do provozu elektrické jednotky řady 660 a 661 od Škody Transportation a ŽOS Trnava. V okolí Žiliny už jich v současnosti jezdí deset. I kvůli novým jednotkám se na Slovensku loni v prosinci uskutečnilo velké stěhování kolejových vozidel, s nadsázkou řečeno „od Tatier k Dunaju".

Gabriel Korcsmáros | Foto: ZSSK

V historii ZSSK se jedná o dosud největší zakázku na celkem 25 elektrických jednotek, které jsou známé i na českých kolejích pod názvem InterPanter. Moderní soupravy vyrobilo konsorcium firem Škoda Transportation a opravny ŽOS Trnava. ZSSK objednala jednotky ve dvou různých provedeních, a to 13 kusů tříčlánkových jednotek s délkou 80 m a s kapacitou 247 sedících cestujících a 12 kusů čtyřčlánkových jednotek s délkou 106 m a s kapacitou 343 míst k sezení. Maximální rychlost všech jednotek činí 160 km/h. Nové vlaky dopravce postupně nasazuje do provozu na linkách zejména v okolí Žiliny, především na osobních vlacích na trasách Žilina – Trenčín, Žilina – Čadca – Zwardoń (PL) a Žilina – Liptovský Mikuláš.

„Po pandemii a rekonstrukci žilinského okruhu bude těchto pětadvacet Panterů skvělou kostrou regionální dopravy v okolí Žiliny," uvedl Filip Hlubocký, předseda představenstva a generální ředitel ZSSK.

ZSSK od 13. prosince 2020 vypravuje denně v průměru 1 576 vlaků, z toho 234 dálkových a 1 342 regionálních a příměstských spojů. Zastavuje v celkem 734 stanicích a zastávkách. Svými linkami dopravce obsluhuje 3 073 km železničních tratí na Slovensku.

Zakázka za miliardy

Zakázka na dodání 25 moderních elektrických jednotek byla vysoutěžena s cenou bezmála 160 milionů eur (cca 4,3 miliardy Kč), přičemž větší část této sumy pokrývají protředky z fondu Evropské unie, 23 milionů eur poskytla slovenská vláda ze státního rozpočtu a 1,65 milionu eur představují vlastní zdroje ZSSK.

Nové vlaky splňují všechny normy TSI, jsou vybavené klimatizací, elektrickými zásuvkami, wi-fi či USB porty pro nabíjení drobné elektroniky cestujících. Kromě moderních vymožeností pro cestující nesmíme opomenout ani výhody pro samotného provozovatele, které spočívají v úsporách nákladů na údržbu a provoz jednotek. Lepší adhezní vlastnosti umožní další zkrácení jízdních dob. ŽOS Trnava zároveň přiznává, že tato česko-slovenská spolupráce je velice přínosná i pro slovenský průmysl. Montážní práce vložených vozů, montáž, oživení a zkoušky ucelených jednotek se odehrávají právě v Trnavě, odkud už putují k zákazníkovi. Po počátečních zpožděních v dodávkách způsobených koronavirovou krizí zatím vše běží podle plánu.

Nově z Bratislavy do Komárna

Pro ZSSK byl prosinec důležitý ještě díky další novince. Od nového GVD, tedy od 13. 12. 2020, na regionální, neelektrifikované trati z Bratislavy do Komárna převzal provozování osobní dopravy ve spolupráci s rakouskou společností ÖBB. Kontrakt byl zatím podepsán na dva roky. Rozsah objednaných výkonů podle smlouvy ve veřejném zájmu zůstal zachován a předání výkonů v polovině prosince se uskutečnilo bez komplikací.

Mezi Bratislavou a Komárnem nyní jezdí dva typy souprav: jedna s lokomotivou Herkules a dvěma vozy Bdteer ZSSK (vybaveny klimatizací a wi-fi), dvěma vloženými vozy Bmpz-l od ÖBB a řídicím vozem Bmpz rovněž od rakouských drah.

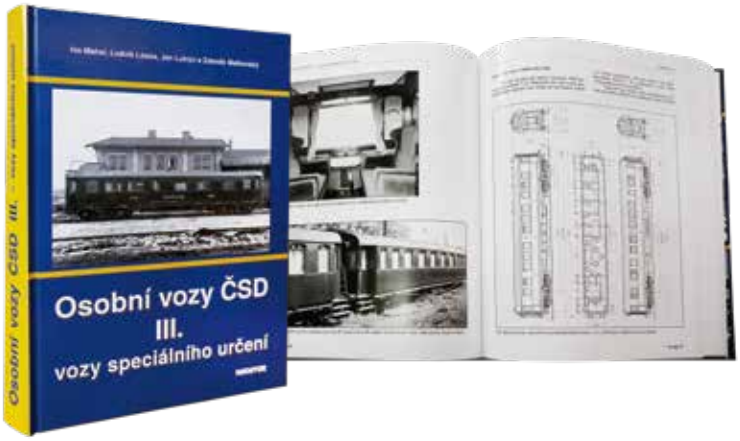
Druhý typ soupravy se skládá z lokomotivy řady 754 ZSSK a dvou klimatizovaných vozů Bdteer a dvou Bdtmeer bez klimatizace. Mezi Dunajskou Stredou a Komárnem se ZSSK rozhodla nasadit motorové jednotky 840 (Delfín), které jsou klimatizované. Aby se tak mohlo stát, musela ZSSK tyto moderní jednotky stáhnout z Podtatranské trati Poprad – Stará Ľubovňa – Plaveč a Studený Potok – Tatranská Lomnica. Místo nich nasadila jednotky 813.1, které zmodernizovali pracovníci ŽOS Zvolen. Jsou vybavené klimatizací částečně nízkopodlažní. Ty však tamní výkony pokryjí pouze z 60–70 procent, na zbylé vlakové spoje používá ZSSK starší motorové vozy řady 813 zvané Bageta.

Trať mezi Bratislavou a Komárnem patří mezi nejvytíženější jednokolejné neelektrifikované tratě v celé Evropě. ZSSK v návaznosti na již zažité služby na této trati rozhodla i pro hlášení zastávek v maďarštině, neboť v této části Slovenska žije početná maďarská menšina. Hlasatelkou v maďarském jazyce ve vlacích se stala Éva (Vica) Kerekes.

Knižní novinky

Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železniční dopravu a jejich stručné anotace z pera našeho redaktora Martina Haráka.

Osobní vozy ČSD III. – vozy speciálního určení



Ve třetím pokračování úspěšné ediční řady Osobní vozy ČSD autorů Ivo Mahela, Ludvíka Losose, Jana Lutrýna a Zdeňka Malkovského jsou zařazeny vozy jídelní a lůžkové, které ČSD začaly pořizovat již od roku 1945 a provozovat od roku 1950. Od druhé poloviny 50. let následovaly dodávky nových vozů z dovozu především z bývalé NDR. Plnobarevná publikace formátu A4 s vazbou v pevných deskách představuje na 388 stranách křídového papíru například i 547 vyobrazení a dobových dokumentů. V obsáhlé knize jsou uvedeny všechny salonní vozy, které ČSD při svém vzniku zdědily po rakouských státních drahách, později též zestátněním soukromých společností, a také vozy, které se staly kořistí po 2. světové válce. K nim se pak v 60. letech přidaly i nové salonní vozy. Čtenáři se dozví i zajímavosti z oblasti poštovních a úzkorozchodných vozů z poválečného období. Některé typy popisovaných vozů sice ještě v 90. letech tvořily důležitou část vozidlového parku Českých drah a Železničnej spoločnosti Slovenska, ale převážná většina z nich se už stala minulostí. Ty, které v provozu ještě zůstaly, byly až na výjimky k nepoznání změněny při rozsáhlých modernizacích. I tyto případy jsou v knize zmíněny. K jednotlivým popisovaným typům vozů jsou opět uvedeny typové náčrty a fotografie. V samostatných kapitolách se autorský kolektiv věnuje některým konstrukčním prvkům používaným u salonních, jídelních a lůžkových vozů k dosažení co nejvyššího komfortu a připomíná také systémy jejich řadového a číselného označení, které se několikrát měnily.

Dráha moravskoslezských měst, Kojetín – Těšín – Bílsko

Železniční muzeum moravskoslezské (ŽMMŽ) v Ostravě vydalo loni v září již dvanáctou publikaci mapující historii drah v tamním regionu. Nové dílo z pera Vojtěcha Hermanna, Pavla Sládka (in memoriam) a Jaroslava Zemana představuje na 282 stranách knihy formátu A5 druhou nejstarší páteřní železniční trať v moravskoslezském regionu. Jde o Dráhu moravskoslezských měst, která spojovala střední Moravu, konkrétně Kojetín a Těšínské Slezsko se samou hranicí Rakouska-Uherska v Bílsku (dnes Bielsko-Biała). Poprvé se tak čtenářům dostává do rukou historie celé trati, neboť do současné doby nevyšlo žádné kompletní dílo. Kniha je vybavená velkým množstvím černobílých i barevných fotografií, nákresy kolejových situací v různých stanicích, mapami či faksimile jízdních řádů a různých smluv. Publikace je chronologicky rozčleněna do 13 hlavních kapitol, které se věnují jednotlivým traťovým úsekům od Kojetína přes Valašské Meziříčí, Frýdlant, Frýdek-Místek a Těšín až po Bílsko. Posledních padesát stran se věnuje obrazové příloze dokumentující z větší části současný stav trati. Knihu lze pořídit přímo v muzeu v železniční stanici Ostrava střed (www.zmmms.cz) nebo u některých smluvních prodejců.

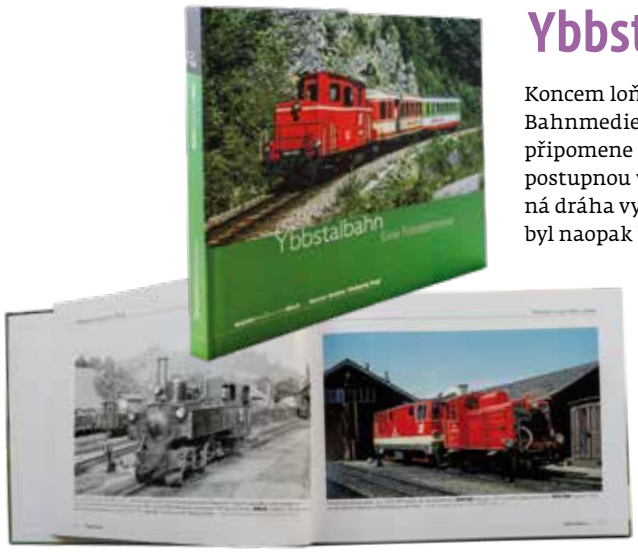
Triebfahrzeuge 1918–1938 Band 3, Schmalpurreihen, Reihen mit Verbrennungs und Elektromotoren

Vídeňské nakladatelství Bahnmedien uvedlo loni na podzim na trh třetí obsáhlý svazek edice o historii rakouských železničních vozidel v letech 1918 až 1938. Dílo je věnováno nejen úzkorozchodným lokomotivám a vozům, ale také řadám standardního rozchodu se vznětovými a elektrickými motory. Každý jednotlivý typ je představen v samostatné kapitole a doprovází ho text i podrobné statistiky. Publikace o 320 stranách formátu A4 od renomovaných historiků Josefa Pospichala a Johanna Bliebergera obsahuje nákresy vozidel, tabulky a okolo dvou stovek dosud nepublikovaných záběrů. Oba autoři se podobně jako u předchozích dvou dílů rozhodli vytvořit kompletní biografii rakouských železničních vozidel, a navíc je v těchto knihách přidaná hodnota v podobě opravených chyb z minulosti a objasněny neznámé skutečnosti. Do roku 1918 byla vozidla bez pohonu párou velmi vzácná, ale s počátkem elektrizace železničních tratí za první republiky se na tratích začaly objevovat první elektrické lokomotivy a jednotky. Nebyla to ale jen „elektrika“, ale i vznětové či benzínové motory, které se zastavovaly do vozidel lokomotiv i vozů k jejich pohonu. Byly hodně využívány na úzkorozchodných tratích a v provozu byly ještě dlouho po konci druhé světové války. Některé stroje jako například VT31.01 zůstaly na území Československa. Knihu je možné zakoupit například v nakladatelství Corona v pražském Hybernská centru.

Co nevíte o železnici

V listopadu přišla na knižní trh nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner z nakladatelství CPress s názvem Co nevíte o železnici, s podtitulem Data, informace, zajímavosti, rekordy. Železnice je svět plný jedinečných technických řešení, rekordů, kuriozit a někdy i nešťastných náhod a neštěstí. Nová encyklopedická publikace mapuje na 140 stranách vývoj železnice se zaměřením na pověstná „nej“... Například které společnosti začaly stavět první tratě na našem území, kdy se objevila první jízdenka, kde se nachází nejvíce elektrizovaných tratí či který vlak je nejrychlejší nebo jaká je nejvýše položená stanice na světě. Kniha však ani v nejmenším není pouhým seznamem zajímavostí, naopak. Jasnou a zajímavou formou s řadou přehledných tabulek představuje světovou železnici takovou, jaká byla a jaká je v současnosti. Vše opět podtrhují krásné ilustrace Bohuslava Fultnera. Dílo je rozděleno do třinácti kapitol, v nichž se čtenáři dozví prakticky všechny základní údaje například o samotných lokomotivách, rychlých vlacích, řízení železnic v datech či železniční hantýrce. Nedílnou součástí je slovník pojmů a zkratek. Kniha je k dostání u všech dobrých knihkupců.

Ybbstalbahn, Eine Fotozeitreise



Koncem loňského roku spatřila světlo světa další rakouská kniha z nakladatelství Bahnmedien, která je jakýmsi fotografickým průvodcem v běhu času. Kniha čtenářům připomene kratším textem historii vzniku místní dráhy s názvem Ybbstalbahn a její postupnou výstavbu v letech 1895 až 1899 až do současné doby. Zpočátku se tato kouzelná dráha využívala hlavně pro nákladní dopravu, v posledních několika desetiletích byl naopak kladen důraz na osobní dopravu. Turistické využití úzkorozchodné železnice v tomto krásném údolí dolnorakouských vápencových Alp by mělo velký potenciál, ale spolkový stát Dolní Rakousko chtěl na části trasy mezi Gstadtem a Göstlingem vybudovat cyklostezku. Proto je dnes v provozu pouze 5,5 kilometru dlouhý úsek Gstadt – Waidhofen. Další zkrácení trasy se plánuje od GVD 2021. Autor Günter Kettler, společně s Wolfgangem Sieglem uveřejnili na 142 stranách knihy atypického formátu řadu převážně barevných fotografií, nechybí ani historické černobílé záběry parních vlaků, které později vystřídala motorová trakce. O knize se lze informovat například v nakladatelství Corona v pražském Hybernská centru.

Předchůdcem lokomotiv Re 4/4 I byla trojice motorových vozů RFe 4/4, které se však neosvědčily pro svůj malý výkon. Vůz je v čele soupravy nových lehkých ocelových vozů, které SBB objednávala od konce 30. let. Jejich hmotnost byla jen okolo 28 tun

Dvě švýcarská výročí: Luxusní jednotka TEE a lehká rychlíková lokomotiva

Letos mohou Švýcaři slavit hned dvě výročí legendárních vozidel svých spolkových železnic SBB. Před 70 lety, v roce 1951, byla dokončena výroba 50 strojů prvního moderního typu elektrických lokomotiv řady Re 4/4 I a před 60 lety, v roce 1961, se na koleje vydaly luxusní vlaky pro transevropské expresy RAe TEE II. Přestože obě řady nejsou příliš početné, a v případě elektrických jednotek by se dalo hovořit dokonce o kusové výrobě, nesmazatelně se zapsaly do historie nejen švýcarských železnic.

Petr Šťáhlavský | Foto: archiv SBB

Potřeba nové lokomotivy vyvstala na konci 30. a začátku 40. let minulého století jako reakce na snížení provozních nákladů a získání nových cestujících. I SBB čelily konkurenci nastupujících automobilů, proto mezi Curychem, Bernem, Lausanne a Ženevou zavedly od 15. května 1936 nový „lehký rychlík“ se starou technikou. Lokomotiva Ae 3/6 mohla táhnout jen tři vozy, aby byla o půl hodiny rychlejší než běžné spoje.

Lehká konstrukce pro rychlé vlaky

Koncem 30. let začínaly SBB zavádět nové lehké vozy z oceli s hmotností do 30 tun, ale chyběla k nim moderní lokomotiva. V roce 1937 byly objednány tři motorové vozy RFe 4/4, kvůli malému výkonu se však neosvědčily. Proto byla dalším krokem objednávka lehké lokomotivy Re 4/4 I. Ta vznikla přibližně ve stejné době jako stroje Ae 4/4 BLS, které jsou označovány za prapředky moderních elektrických lokomotiv. Přinesly revoluční podvozkové řešení a do zahraničí se prodala řada licencí. V případě Re 4/4 I však šlo o samostatný vývoj.

SBB měly na lokomotivu specifické požadavky. Mělo jít o velmi lehkou konstrukci s hmotností 14 tun na nápravu, která by projížděla oblouky o 10 km/h rychleji než běžné stroje. Na rovinatých tratích měla dopravit vlak o hmotnosti 480 tun rychlostí 125 km/h a na stoupání 10 promile ještě rychlostí 75 km/h.

Do výroby se spolu pustily firmy SLM (mechanická část a montáž pružinového přenosu BBC), SAAS (elektro-pneumatické řízení), BBC (motory, transformátory, hlavní vypínače a sběrače) a MFO (některé motory, pomocné pohony a elektrická brzda).

Úspěch i nedostatky

V roce 1946 se řada Re 4/4 I postavila do čela „lehkého rychlíku“ Curych – Ženeva a zkrátila cestovní čas o čtvrt hodiny na 3 h a 10 minut. V dalších letech se objevily v čele vlaků na většině hlavních tratí Švýcarska.

Nová, poprvé použitá konstrukce podvozkové lokomotivy byla úspěšná. Průměrný roční běh byl 172 000 km na lokomotivu. U starších strojů to bylo jen kolem 114 000 km. Významně klesly provozní náklady. Spotřeba elektřiny byla proti řadě Ae 3/6 I o 1,3 kWh menší, spo-

Elektrické jednotky RAe TEE II nesly klasický nátěr vlaků TEE v barvách červené a slonové kosti. Když byly na konci 80. let upraveny pro provoz EC vlaků, obdržely tehdy zavedený nátěr SBB pro mezistátní vlaky ve dvou odstínech šedé

třeba maziva klesla z 16,4 g/km na 3,9 g/km a náklady na údržbu bez revizí z 0,25 SFr na 0,11 SFr.

Ovšem všechno nebylo jen pozitivní. Navržené pérové pružiny byly poddimenzované a musely se vyměnit za silnější. Při rychlostech nad 110 km/h docházelo k odskakování sběrače a krátkodobé výpadky způsobovaly poškozování elektrické výzbroje. Prachový sníh pronikal do motorů a vznikaly zkraty. V zimě 1961/62 tak bylo naráz odstaveno 20 lokomotiv.

Stroje byly dodány ve dvou sériích. Lišily se skříní, první byla s čelními dveřmi, druhá již bez nich, a jiným počtem a upořádáním oken a větracích otvorů v bočnicích. První série byla z výroby vybavena vícečlenným řízením a elektrickou reku-

Základní parametry RAe TEE II

Počet vozů	5	6
Rok výroby	1961	1967
Počet jednotek	4	1 + 4 vozy**
Výrobci	SIG / MFO	SIG / MFO
Uspořádání náprav HV	(1A1)(1A1)	(1A1)(1A1)
Délka v m	125,3	149,8
Hmotnost v tunách	259	296 / 309*
Trakce	15 kV 16,7 Hz 25 kV 50 Hz 3 000 V DC 1 500 V DC	15 kV 16,7 Hz 25 kV 50 Hz 3 000 V DC 1 500 V DC
Výkon	2 310 kW	2 310 kW
Max. rychlost	160 km/h	160 km/h
Počet míst	126	168 / 231*

** Pro modernizovanou jednotku RABe EC*
*** Rozšíření čtyř 5vozových jednotek z roku 1961 na šestivozové*

Základní parametry Re 4/4 I

	1. série	2. série
Rok výroby	1946–1948	1950–1951
Počet	26	24
Výrobci	SLM / BBC / MFO / SAAS	SLM / BBC / MFO / SAAS
Uspořádání náprav	Bo'Bo'	Bo'Bo'
Délka v mm	14 700	14 900
Hmotnost v tunách	57	57
Trakce	15 kV 16,7 Hz	15 kV 16,7 Hz
Tažná síla	135 kN	135 kN
Výkon	1 850 kW	1 900 kW
Max. rychlost	125 km/h	125 km/h
Elektrická brzda	Rekuperační	Žádná
Vícečlenné řízení	Ano	Ne

Druhá série lokomotiv Re 4/4 I už neměla na čele dveře pro průchod do soupravy a zmenšil se počet oken na boku

peračním brzdou. Řada Re 4/4 I tak byla průkopníkem při zavedení vratných souprav u SBB a na těchto výkonech dosahovala denní běh až 1 500 km.

V letech 1965 až 1982 byly čtyři stroje vyčleněny pro dopravu vlaků TEE Rheingold a Bavaria a obdržely odpovídající červeno-krémový nátěr. V případě Bavarie dostaly navíc jednu širší ližinu pro provoz na síti ÖBB a DB. Ke konci provozu se objevily i v nákladní dopravě, v čele posilových vlaků a spojů na objednávku a také v posunu a při manipulačních jízdách. Vyřazeny z provozu byly v letech 1994 až 1998.

První interoperabilní vlak Evropy

Předválečná elektrifikace a její další rozvoj v 50. letech ve Švýcarsku, Itálii a Francii umožnila velmi brzy nasadit mezi těmito státy na vlaky TEE elektrická vozidla. SBB objednaly v roce 1959 u konsorcia SIG/MFO čtyři luxusní čtyřsystémové pětivozové jednotky s maximální rychlostí 160 km/h. Na stoupání 20 ‰ měly dosáhnout 120 km/h a na Gotthardské dráze (26 ‰) 85 km/h.

SIG vyrobil mechanickou část (skříně vozů, běžné podvozky) a vozovou elektrickou část, MFO pak dodalo trakční výzbroj. Klimatizaci, sběrače a hnací podvozky zajistila BBC. Jednotky byly složené ze dvou čelních řídicích vozů a jednoho vloženého s oddíly 1. třídy, vloženého restauračního vozu s barem a neobvykle řešeného vloženého motorového vozu s kuchyní a služebním oddílem.

Souprava nabízela mimořádný komfort: polohovatelná křesla v uspořádání 2 + 1 proti sobě s roztečí 2,1 metru, samostatné dámské a pánské toalety a pro ženy kosmetický koutek. Vozy s délkou 23,9 metru měly jen 42 míst. V restauračním voze stály stolky pro 4 nebo 2 osoby s volnými křesílky a v baru byl už v roce 1961 presovač na kvalitní kávu.

Elegantní zaoblený desing jednotek RAe TEE II byl charakteristický pro přelom 50. a 60. let

Čtyři pantografy pro čtvero systémů

Zajímavé řešení přinesl 102 tun těžký motorový vůz ve střední části jednotky. Kvůli snížení nápravové hmotnosti na 17 tun měl třínápravové podvozky se čtveřicí stejnosměrných motorů. Srdcem vozu byl 12 tun těžký hlavní transformátor. Pro řízení a ochranu bylo instalováno 200 relé a 140 elektropneumatických ventilů. Neobvyklá byla čtveřice sběračů pro různé trakce a průjezdní profily s ližinami o šířkách 1 320 mm, 1 450 mm a 1 950 mm z různého materiálu.
Od 1. července 1961 začaly jezdit na vlacích TEE Gotthardo a Ticino mezi Curychem a Milánem a TEE Cisalpin mezi Milánem a Paříží v třídenním oběhu: 1. den Curych – Milán – Paříž (1 115 km), 2. den Paříž – Milán (822 km) a 3. den Milán – Curych – Milán – Curych (879 km). Přestože si v roce 1967 SBB pořídily pátou jednotku a ostatní byly doplněny o šestý vůz, byla jejich kapacita začátkem 70. let mezi Milánem a Paříží nedostatečná.

Proto byl TEE Cisalpin převeden do klasické soupravy, ale spoj TEE Gotthard obsluhovaly do roku 1988 a pro velkou oblibu býval veden ve dvojité trakci. Některé roky zajížděl až do Basileje a Janova. Byl to také poslední regulérní mezistátní vlak TEE.

Jednotky RAe TEE II zamířily v 70. letech na TEE Edelweiss a Iris do Bruselu, ale pak přišel problém s dalším využitím luxusních a málo kapacitní souprav. Nakonec si je v letech 1982 a 1983 pronajal Swissair pro spojení Basileje a curyšského letiště a v letech 1984 až 1987 vytvořily na lince Bern – Frasne přípoje k TGV Lausanne – Paříž.

S příchodem vlaků EuroCity na konci 80. let dostaly další šanci. Byly modernizovány a s 2. třídou získaly označení RABe EC. Obdržely i aktuální nátěr ve dvou odstínech šedé, a vysloužily si tak novou přezdívku Šedá myš. V letech 1988 až 1999 postupně obsluhovaly EC Gottardo a Manzoni Curych – Milán, EC Cisalpin, Lutetia a Lemano Ženeva/Lausanne – Milán a EC Uetlinberg a Killesberg Stuttgart – Curych a IC Bern – Frasne jako přípoje TGV do Paříže. Pravidelný provoz ukončily 27. listopadu 1999. Jednotka RAe 1053 byla předána nadaci SBB Historic, která ji kompletně zrenovovala a používá ji pro nostalgické jízdy.

Předjarní putování zamrzlou krajinou Lipenska

Co můžete dělat v době, kdy je vše zavřené, kromě válení se u televize? Třeba jít na procházku. A k cíli lze kousek popojet i vlakem. Ne, nenabádáme k porušování nařízení. Naopak, vybízíme k samostatné předjarní procházce na čerstvém vzduchu, okořeněné mnoha zajímavostmi. V jižních Čechách je jich bezpočet, my se však podíváme do blízkého okolí trati z Rybníku do Lipna nad Vltavou. Okolí Lipenska má co nabídnout. Dalším cílem je provětrání rodiny po prodělaném covidu.

Stanice Lipno nad Vltavou. Lokomotiva musí po příjezdu odstoupit a posunout na druhý konec soupravy. Vše zaměstnanci ČD zvládají za pár minut

Josef Holek | Foto: autor

Příliš dlouhý pobyt doma, prodělaný covid a karanténa, touha po poznání, chuť vyrazit do přírody a nechat tělo na čerstvém vzduchu znovu načerpat sílu. To byly důvody, které mě a mého cestovatelského kolegu, synka Jindřiška, usadily do vlaku a nechaly plout pohádkově zmrzlou krajinou na jihočeskou Lipenku. Někdo by možná namítl, že v dobách covidových je cestování autem bezpečnější, jenže my už máme nemoc za sebou, Jindra chtěl jet vlakem, navíc soupravy Českých drah jsou dezinfikované a autem se povezeme kus cesty zpět. Kromě toho jsem chtěl synka vytáhnout ven a trochu unavit. Cestu provází pohoda. V expresu ČD, kterým míříme do Rybníku, si pomalu nevšimneme, že opouštíme České Budějovice.

Zima na jihu Čech je tuhá, teploměr ukazuje pod minus deset stupňů Celsia. Maminka ale na tento fakt pamatovala a Jindru vybavila oblíbenými punčocháči (jeden proužek vpředu, dva vzadu) a huňatými oteplováky, doplněnými tlustou zimní bundou, palčáky a čepicí.

Bohatá historie železnice

Třívozová a vyhřátá souprava už stojí v Rybníku u peronu. Jindra chce do patra vozu řady Bdmteeo a kochat se výhledem. Nedivím se a rád souhlasím. Cílem je stanička Lipno nad Vltavou, nacházející se v těsné blízkosti stejnojmenné přehrady. Odsud vyrazíme pěšky, kus po silnici, kus lesem až do Vyššího Brodu.

Elektrická lokomotiva řady 210 zabírá. Moc práce ale nemá. Mezi ní a naším patrem se krčí jen vůz řady BDs. Ubíhající příroda kolem druhé elektrifikované trati v českých zemích zajímá i Jindru. Původně vznikla zejména pro obsluhu rozsáhlého areálu papíren v Loučovicích a zlepšení spojení v údolí řeky Vltavy. První vlaky tu v elektrické trakci projely už před 110 lety na popud majitele papírny Arnošta Poráka. Elektřinu potřebnou k napájení vozidel dodávala elektrárna v Horním Mlýně. Depo vyrostlo ve Vyšším Brodě a v pražské Ringhofferce společnost zakoupila tři elektrické motorové vozy (M 201.001–003). Později do údolí doputoval další (004) a lokomotiva E 200.001. Kupodivu syn, už v útlých letech železniční nadšenec, můj krátký výklad pozorně poslouchá.

Z loučovické papírny nezbylo téměř nic. V areálu je jen složiště dříví

Když se stavělo Lipno

Pokračujeme výše proti proudu řeky. Na začátku padesátých let se okolí stanice Lipno nad Vltavou proměnilo v jedno velké staveniště. Začala totiž výstavba přehrady a Lipenka se stala strategickou dopravní tepnou, po které nákladní vlaky mířily se stavebním materiálem k nově vznikající přehradě. V padesátých letech se na kamiony příliš nesázelo, vše kromě cementu a těžkých součástí vodních

Šotoinfo

Trať Rybník – Lipno nad Vltavou (č. 195) je jednokolejná elektrifikovaná regionální trať vedoucí z Rybníka přes Vyšší Brod do Lipna nad Vltavou. Vznikla především kvůli obsluze rozsáhlého areálu papíren v Loučovicích a pro zlepšení dopravního spojení v údolí Vltavy. Po trati Tábor – Bechyně šlo o druhou trať s elektrickým provozem u nás. Fungovat začala v roce 1911. V padesátých letech v souvislosti se stavbou lipenské přehrady zaniklo původní nádraží v Lipně nad Vltavou a nové vyrostlo na levém vltavském břehu. Zároveň se změnilo napájecí napětí na trati z původních 1280 na 1500 V. Roku 1957 dodala plzeňská Škoda nové elektrické lokomotivy řady E 422.0, další pak v roce 1973 pod označením E 426.0. Po dokončení elektrifikace trati České Budějovice – Summerau střídavou soustavou 25 kV/50 Hz se stejný systém zavedl i na trati do Lipna. Poslední stejnosměrné vlaky v úseku Rybník – Vyšší Brod projely v říjnu 2003 a poté začala rekonstrukce trati na nový napájecí systém. Otevřena byla 17. června 2005. V posledních letech roste zájem o rekreační dopravu díky vodácké a turistické oblasti v okolí Vyššího Brodu. Loni v říjnu zde byly testovány jednotky 650. Trať by mohly obsluhovat od roku 2023.

← *Vodní dílo Lipno z první poloviny padesátých let. Vlevo na hrázi jsou vidět dva přepady*

turbín se tedy vozilo po železnici. Se stavbou přehrady začali stavaři v roce 1952, o sedm let později měli hotovo. Další tři roky se nádrž napouštěla. Už v roce 1961 ale elektrárna fungovala.

A tady si nelze nevzpomenout na srdečného pana Zemana, duši Lipenska, legendu a „Pana železničáře". Před dvěma lety oslavil osmdesáté narozeniny, v lipenské výpravní budově spokojeně žije s manželkou a pejskem a dodnes tu prodává jízdenky ČD. Železnici odevzdal celý život – postupně sloužil jako dorostenec v Loučovicích, jako výpravčí v Rybníku, Horním Dvořišti a poté se stal dirigujícím dispečerem, náčelníkem a přednostou dirigující stanice Loučovice.

Právě pan Zeman mě kdysi upozornil, že trať z Loučovic byla původně trasována po druhém břehu, kolem silnice a přes most v Prokopu. Vlastní stanice Lipno byla asi 200 metrů za hrází. Dnes už byste ji našli na dně, v hloubce 25 metrů. Kolej v době výstavby přehrady na místě zůstala a udělala se druhá, po níž jezdí vlaky nyní. Po té původní se vozily především kovové prvky k armování. Na té současné pak štěrky, písky a cement. Pan Zeman mi dokonce povyprávěl, že na gigantické stavbě viděl prezidenty Gottwalda i Zápotockého.

Přepojujeme!

Nepotřebná stará trať byla snesena až po výstavbě okolo roku 1960. Současná stanice vyrostla pár stovek metrů od hráze. Otevřena byla 1. července 1964. Jindra mlčí, uchvátila jej velikost přehrady, dva obří přepady a fakt, že se uvnitř valu skrývá něco, čemu se říká vodní elektrárna. A ještě k tomu vedou koleje. Slovo turbína zná, ale až obrázek v mobilu mu dodává jasno. Další otázky už se týkají zatopené stanice. „Tatínku, jak je možné, že už tam vláčky nejezdí. Kdy tam pojedou? Proč nikdy? Pořád to nádraží stojí? Jsou tam pořád koleje?" nepřestává se ptát.

Stále funkční teplárna v Loučovicích

V padesátých letech se na Lipence odehrála i malá technická evoluce. Původní trakční vedení s dřevěnými sloupy bylo sneseno a nahrazeno novým řetězovkovým s kovovými stožáry. Spolu s ním byly postaveny nové měnírny v Rybníku a Vyšším Brodě a napájecí napětí bylo roku 1955 z původních 1 280 V zvýšeno na 1 500 V. V té době byly zrušeny původní vozy M 201.002–004, nahradily je stroje řady 100, vyrobené v plzeňské Škodě (tehdy Závody V. I. Lenina) speciálně pro tuto trať. Další, řady 113, je vystřídaly v roce 1973. Po miléniu se opět přepínalo, tentokrát už na střídavou trakční soustavu 25 kV/50 Hz. Nyní tu vládnou soupravy s lokomotivami řady 210. Když vše dobře dopadne, za pár let se tu cestující dočkají i elektrických jednotek RegioPanter. Testovací kus tu projel loni na podzim a ČD nyní čekají na výsledky měření.

Zasněžené balvany Čertovy stěny. Údolím protéká Vltava a prochází Lipenka

Zkrachovalé papírny

Přes korunu hráze jsme přeběhli k silnici a míříme z kopce k Loučovicím. Slunko svítí, ale mrzne jako na Sibiři. Kluk cupitá, skáče do závějí. Nechápavě kroutím hlavou, kde se v něm bere tolik energie. Podezřívám manželku, že mu něco nasypala do čaje, protože ze sušenek a rohlíků se šunkou to mít nemůže. Zvláště když jsem jídlo připravoval já.

V Loučovicích přeběhneme most, podél kolejí míříme ke kapli svatého Prokopa a dále k teplárně, současné dominantě obce. Po rozsáhlém komplexu papíren Vltavský mlýn a Svatý Prokop, který v minulosti živil stovky rodin, není už ani vidu, natož slechu. Existenci závodu připomíná pouze několik kamenných domů. Poslední dělník odešel v roce 2010. Přitom papírny měly na vzniku Lipenky lví podíl – potřebovaly tepnu, po které by se daly

← *Hráz přehrady je sypaná, s těsnicím jádrem. Výška činí 25 metrů, délka 296 metrů*

650 001-1
České dráhy

Více než 500 metrů dlouhé potrubí, kterým se přiváděla voda do vyšebrodské elektrárny. V horní části vodního přivaděče stojí domek pro pracovníka elektrárny

dřevo anebo papírenské výrobky transportovat. Právě zmiňovaný Arnošt Porák za finanční podpory své matky Anny Porákové-Faltisové nechal v roce 1884 zpracovat Františkem Karlem z Vyššího Brodu plány na výstavbu nové celulózky. Současně vystavěl i zhruba desítku domů pro své dělníky, neboť v regionu pracovali především dřevorubci. O dva roky později zahájil provoz se třemi vařáky k výrobě buničiny. O další roky později zjistil, že výroba poptávce nestačí, a tak vystavil další dva a rozšířil kotelnu. První stroj na papír tu začal pracovat v roce 1895 a další přibývaly.

V půlce cesty zastavujeme na šálek čaje, synek si ještě dopřává obložený rohlík. Velké oči a výmluvnost značí, že se mu na výletě s tatínkem líbí. Pokračujeme v honbě za technickými i přírodními atrakcemi Lipenska po silnici k Vyššímu Brodu. Místní by mě opravili: k Vyšáku. Je mi jasné, že Jindra už víc kroků nedá. Ani jsem s tím nepočítal. Přece jen je to malý tvoreček, ještě nedávno si hověl v kočárku. Před námi už je jen poslední zastávka. Čertova stěna.

Legenda pomáhá

Po kratičkém průchodu lesem se před námi otevírá obrovské kamenné moře padající hluboko do údolí Vltavy. Žulové balvany neskutečných rozměrů ohromují mě i Jindru. „Tatínku, kdo to sem navozil," ptá se Jindřišek nevědomky. Neuspořádanou haldu žuly sem naklaďáky nenavezly. Za sesuv může mrazové zvětrávání v dobách dávno minulých. Je to tak dávno, že místo už dokázaly opříst i legendy. Jedna z nich praví, že ďáblovi vadila stavba nedalekého vyšebrodského kláštera, a tak se rozhodl údolí zasypat, vytvořit hráz a posléze ji protrhnout jen proto, aby svatostánek zalil. Práce měla být hotová za noc, do doby, než černý kohout třikrát zakokrhá. To se bohužel nepovedlo, po třetím zakokrhání pekelníkova moc, tam v údolí pod vrcholem Luč, vzala zasvé. Na věži kláštera zazvonil zvon a čertisko muselo ustoupit.

Ještě než zavoláme mamince, aby si pro nás dojela do Rybníku, navštívíme poslední technickou libůstku. O pár stovek metrů dál od vyhlídky se uprostřed lesa skví kamenný domek. Už po cestě z Loučovic jsme mezi stromy pozorovali na sváznici vybudovaný betonový a notně zanesený náhon. Začínal u jezu v Loučovicích a po několika kilometrech se ztratil právě pod tímto domkem. Z něj pak vede více než půldruhého metru široká a více než pět set metrů dlouhá železná roura, mířící dolů, do údolí k Vyššímu Brodu. Jsme totiž u starého horního přivaděče vyšebrodské vodní elektrárny. U vodního závěru.

Když voda vyrábí proud

Odtud voda doslova letěla na čtyři Francisovy turbíny elektrárny ve Vyšším Brodě. Ponuré místo připomínající spíše nacistické liščí doupě už ale svému účelu dávno neslouží. V roce 1894 zakupují firma Ignác Spiro & Söhne, rada Robert Eisner a firma Ganz & Comp. Budapešť Steindlův hamr pod Čertovou stěnou. Tím získávají i vodní právo na Vltavě od Loučovic až k Vyššímu Brodu. Elektrárna byla postavena do konce roku 1902 a spuštěna v roce 1903. Ale zpět do míst, kde stojíme. Závěr byl opatřen česly, jež měly za úkol zachycovat dřevo anebo plovoucí odpad z loučovické papírny a padacím stavidlem, umožňujícím rychlé zastavení přívodu vody do tlakového potrubí. Stavebně byl vodní závěr připraven na zaústění dvou tlakových potrubí. Zároveň byl opatřen výpustí ústící do otevřeného polenového žlabu. V domu byla ovládací zařízení a služebna pracovníka. Jednotlakové potrubí umožňovalo dodávku až 7,5 m³ vody za vteřinu. Stavba hydrocentrály byla ve své době nevídaným dílem, které udivovalo odbornou veřejnost. Svým výkonem, který koncem dvacátých let dosahoval téměř 17 MW, byla největší vodní elektrárnou v Čechách. Její osud byl zpečetěn po rozjezdu lipenské vodní elektrárny. Kromě již zmiňované papírny byl prostřednictvím elektrárny dodáván proud Vyššímu Brodu a Českému Krumlovu a dalším okolním městečkům a obcím. Zároveň se podařilo umožnit plavbu polen kolem nesplavného úseku pod Čertovou stěnou.

Tato informace byla poslední, která Jindru udržela v klidném stavu. Přichází mrzutost, a tak volím taktický ústup mírným klusem do Vyššího Brodu a odtud vlakem do Rybníku. V teple vozu řady BDs mi Jindřišek usíná v náručí a neprobudí jej ani přenesení do auta ve stanici Rybník. Teprve druhý den mamince vypráví své zážitky, které s tatínkem prožil při vlastivědném výletu. Cíl byl splněn.

← Na podzim loňského roku se na Lipenku poprvé podíval RegioPanter. ČD testovaly, zda mohou být jednotky nasazeny do pravidelného provozu

EUROPEAN YEAR
OF RAIL **2021**

Železnice spojuje Evropu

#EUYearofRail

PŘIDEJTE SE

Železničář

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

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

České dráhy Národní dopravce | Cargo | Informační Systémy Člen Skupiny ČD | ČD-TELEMATIKA | Travel Člen Skupiny ČD | DVI Člen Skupiny ČD | DPOV Člen Skupiny ČD | VUZ

Vážení klienti,

v letošním roce jsme zaznamenali zvýšený zájem o tuzemské rekreace – což je pochopitelná reakce na současný stav, který se každým dnem mění.

Oslovili jsme tedy další české hotely s žádostí o spolupráci a jejich nabídku postupně zveřejňujeme. Pokud máte i vy oblíbený hotel a chtěli byste jej vidět v naší nabídce, napište nám. Hotel oslovíme a v případě jejich zájmu přidáme do nabídky i pro ostatní zájemce.

Nabízíme i mnoho lázeňských pobytů (léčebné pobyty probíhají bez přerušení). Mnohé lázně nabízejí speciální pocovidové pobyty, které ulehčují zotavení po nemoci.

V případě zájmu se na nás neváhejte obrátit.

Přejeme pevné zdraví a klidné dny

ČD travel, vaše cestovní kancelář

ČD Travel
Člen Skupiny ČD

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

Postarejte se s námi o vlaky, hledáme kolegy na pozice

- mechanik elektronických zařízení, elektromechanik, mechanik kolejových vozidel, soustružník kovů

Bavilo by vás starat se o vlaky osobní dopravy?
Staňte se naším novým kolegou!

Co můžeme nabídnout?

- skvělý tým opravdových profíků
- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy
- 5 týdnu dovolené
- příspěvky na sport, stravování, dovolenou a výuku jazyku
- příspěvek na penzijní připojištění
- levnější cestování pro vás a vaši rodinu

... a mnoho dalších výhod i nad rámec zákoníku práce.

Pojďte do toho s námi.
www.cd.cz/kariera

ŽELEZNICE SRDCEM | Zaměstnavatel roku 2020 | České dráhy Národní dopravce

po celý rok

Po kolejích k nejposvátnější české hoře

Co Mohamedu Mekka, to Čechovi Říp. Tak zní nápis na Boumově chatě na Řípu. Každý našinec by měl alespoň jednou za život na tuto památnou horu vystoupat a rozhlédnout se po kraji, jak to kdysi udělal podle pověsti praotec Čech. Nejkratší cestu od vlaku nabízí trasa červené turistické značky od zastávky Ctiněves (2,5 km). Kromě turistické chaty najdete na vrcholu tohoto českého Olympu i rotundu sv. Vojtěcha a sv. Jiří, jednu z našich nejstarších památek. Rozhlédnout se můžete z několika vyhlídkových míst: po cestě na vrchol narazíte na jižní Pražskou vyhlídku, dál po červené a modré dojdete z vrcholu k východní Mělnické vyhlídce a pěšinou od rotundy se dostanete také k severní Roudnické vyhlídce. Nedaleko ní se nachází místo původu základního kamene pražského Národního divadla. Ten byl slavnostně položen 16. května roku 1868. Měl být jediný, ale nakonec byly do základů Zlaté kapličky umístěny kameny i z dalších míst spojených s naší historií. Z Řípu se nemusíte vracet stejnou cestou. Po modré se můžete vydat k vlakové zastávce Mnetěš (3 km), žlutá značka vás dovede na vlak do Vražkova (4 km) a červená zase do Roudnice nad Labem (6 km).

Nejbližší železniční stanice: Ctiněves

po celý rok

Po modré ke zřícenině hradu Vikštejn

Z Vítkova se můžete vydat na výlet ke kdysi největšímu a nejvýznamnějšímu hradu v povodí Moravice. Ke zřícenině hradu Vikštejn vás od vítkovického nádraží dovede modrá turistická značka (5 km). Hrad založil na přelomu 13. a 14. století Vítek z Kravař. Po dostavbě barokního zámku v nedaleké Dubové (dříve Horní Vikštejn) byl hrad opuštěn a chátral. Dochovaly se z něj zbytky hradebního opevnění, část základových zdí a věže, valy, rozlehlý příkop a tajemné sklepení. Hradní věž dnes slouží jako vyhlídka. Zřícenina hradu je volně přístupná.

Nejbližší železniční stanice:
Vítkov

o nedělích nebo po předchozí domluvě

Za barokní krásou do Horní Police

Kdysi do Horní Police na Českolipsku směřovaly davy poutníků za hlavní atrakcí místního kostela. Tou se stala dřevěná soška těhotné Panny Marie, která do obce připlula po řece Ploučnici v roce 1523. Původní kostel záhy přestal vyhovovat náporu návštěvníků. Na přelomu 17. a 18. století tak došlo k barokní přestavbě svatostánku a celý poutní areál získal dnešní podobu. Před několika lety se podařilo získat peníze na obnovu tohoto významného poutního místa a loni byl opět po rekonstrukci v celé své kráse zpřístupněn veřejnosti. Přijeďte se podívat.

Nejbližší železniční stanice:
Horní Police

za pěkného počasí

Z Mnichovic do Kolovrat po nové cyklostezce

Loni propojila Ladův kraj a hlavní město nová cyklostezka. Měří 14 kilometrů a svézt se po ní můžete na kole nebo in-line bruslích z Mnichovic přes Všestary, Strančice, Světice a Říčany do pražských Kolovrat a samozřejmě naopak. Trasu asfaltové cyklostezky lemuje řada odpočinkových míst. Kromě altánků s lavicemi či stojanů na kola u nich najdete i dětské herní prvky, ohniště nebo informační panely Ladova kraje. Součástí cyklostezky je řada nových mostků a také dřevěný chodník vedoucí od hráze Mlýnského rybníka v Říčanech k silnici II/101.

Nejbližší železniční stanice:
Mnichovice/Praha-Kolovraty

Foto: Jan Chaloupka, Marek Flachs, Jakub Šerých, Dreamstime.com