

Železničář

4. ČERVNA 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



6

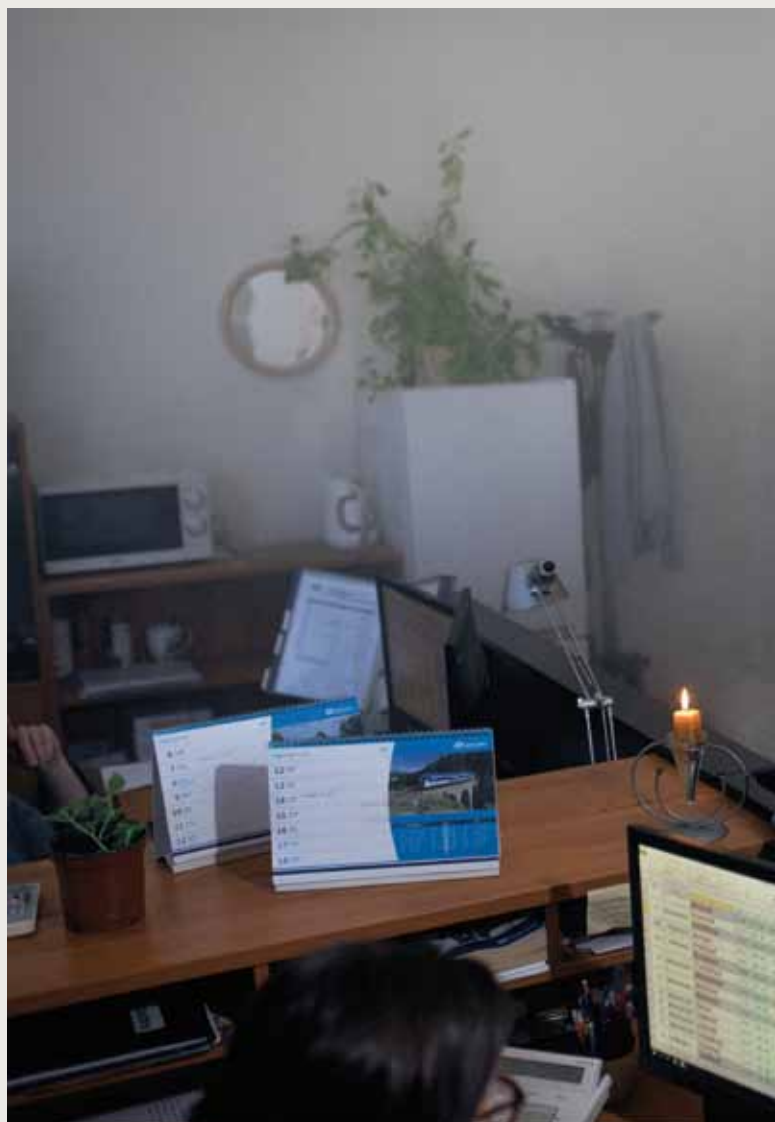
- 4–6 **Kaleidoskop**
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem odboru kolejových vozidel Českých drah Zdeňkem Štěpánkem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**
Papírové jízdenky jsou běžnou součástí cestování. Brzy je ale nahradí QR kód.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Generální ředitel VUZ Martin Bělčík o novinkách a nejnovějších trendech
- 22–23 **Provoz a technika**
ČD Cargo zajišťuje v rámci svého portfolia i výlukové přepravy v Česku.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Známý spisovatel Jaroslav Rudiš přečkal pandemií koronaviru v Berlíně, kde žije.
- 26 **Zahraničí**
Ve švýcarském železničním tunelu Ceneri povolily úřady nedávno zkušební provoz.
- 28–29 **Recenze**
Přinášíme přehled dalších tipů knižních novinek se zaměřením na železnici.
- 30–32 **Historie**
Od začátku sériové výroby elektrických jednotek řady 560 uplynulo půl století.
- 33–37 **Cestopis**
Na podzim, kdy se dalo ještě v pohodě cestovat, jsme neodolali vábení Maroka.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Richard Weber

S ustupující pandemií pomalu ožívá i dálkový provoz na tuzemské železnici. Na snímku rychlíková souprava v čele s lokomotivou řady 380 na koridorové trati Praha – Kolín.

Foto: Kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová

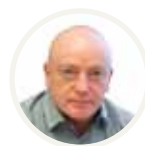


Dej nám pánbůh včasný nástup

Komandující

Když někomu mimo dráhu řeknete, že existuje profese s názvem komandující, zaručeně zaznamenáte minimálně potutelný úsměv. Ano, komandující komanduje. Na komandě. Ale rozhodně to není tak, že by někoho zbůhdarma úkoloval. Náplň jeho práce je mnohem zodpovědnější. Komandující zodpovídá za to, že na všechny vlaky a do pokladen nastoupí včas veškerý personál. Ne u všech je komandující oblíbený, protože když vám volá, zaručeně po vás bude chtít práci. Sestavuje totiž plán směn pro vlakové čety, pokladníky, informátory a celou řadu dalších profesí. Tento plán, tedy směňář, je pro komandujícího doslova biblí, ve které najde odpověď na téměř jakoukoli otázku. A pokud ne, pak si tuto svatou knihu prostě špatně napsal. A věfte nebo ne, občas je to na modlení, protože uhlídat stovky lidí není práce pro světce. Snímek protkaný atmosférou víry v aijnboňáckou zodpovědnost, čest a správně nataženého budíka jsme pořídili v prostorách skutečného komanda stanice Praha hlavní nádraží.

SLOVO ÚVODEM



Michal Kraus

Náměstek
generálního ředitele
pro provoz

Vážení čtenáři,

České dráhy plánují v nejbližší době poměrně širokou obměnu vozidlového parku. Důvodů je několik. Jednak jsou to požadavky objednatelů a cestujících, vůle ČD zvyšovat standard poskytovaných služeb, ale i stáří některých řad vozidel. Průměrný věk našich vozidel dosahuje 27 let, tedy při započtení modernizací. Přestože jsou řádně udržována a procházejí pravidelnými kontrolami, jejich věk je znát. Investice do nových vozů a modernizací je tudíž nezbytná.

České dráhy mají vypracován střednědobý strategický plán, jímž se obnova vozby bude řídit. Z celkových záměrů můžeme zmínit například jednotky push-pull. První z pěti objednaných souprav pro trať Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm by měla být nasazena příští rok na jaře. Hnací část soupravy zabezpečí modernizované diesellové lokomotivy řady 750.7. Samozřejmě bude klimatizace, wi-fi síť, zásuvky 230 V a bezbariérový přístup.

Realizována je i zakázka na 50 vozů pro linku Ex6 Cheb – Plzeň – Praha, na které se podílí konsorcium společností Siemens Mobility a Škoda Transportation. V každé soupravě bude zařazen vůz první třídy řady Ampz s 55 místy k sezení, druhou třídu představují dva velkoprostorové vozy řady Bmpz s 80 místy k sezení, multifunkční řady Bbmpz s 50 místy a řady Bdmpz pro 68 cestujících a prostorem pro přepravu jízdních kol. První pětivozovou soupravu by měly ČD převzít v polovině roku 2021. Po dokončení se všechny vlaky objeví na vnitrostátních linkách z Prahy na sever a západ Čech.

Kromě toho jsou ve stadiu výběru dodavatele zakázky na dodání nových elektrických nízkopodlažních velkokapacitních jednotek v počtu více než 100 kusů, které budou využívány pro příměstskou a regionální dopravu osob v Plzni, Českých Budějovicích, Olomouci, Havlíčkově Brodu, Bohumíně i jinde. Diesellové jednotky DMU 120 v počtu až 60 strojů by pak měly pokrývat výkony na trase Praha – Kladno, v regionu Havlíčkova Brodu a Tábora.

Důležitým aspektem obnovy vozby je i koupě nových lokomotiv. ČD disponují dvěma nedávno pořízenými zánovními lokomotivami Siemens ES64U4, řada 1216, které nasazují k vozbě vlaků mezi Bohumínem a Břeclaví. Dále byla zakoupena lokomotiva typu Vectron, která je vybavená palubní částí ETCS s nejnovější specifikací Baseline 3. Její využití je jak pro běžný provoz v dálkové přepravě, tak i pro testování různých typů kolejových vozidel na zkušebním okruhu VUZ ve Velimě. Finalizujeme podklady k veřejné zakázce na nákup až 90 interoperabilních vícesystémových elektrických lokomotiv o rychlosti 200 km/h. Součástí už bude i systém ETCS a výbava pro měření spotřeby elektrické trakční energie. V oblasti hnacích vozidel o rychlosti 230 km/h zvažujeme vypsání veřejné zakázky na nájem. Tím bychom se chtěli připravit na okamžik, kdy infrastruktura umožní přepravu cestujících v těchto rychlostech. Cestu nájmu zvažujeme zejména s ohledem na skutečnost, že nyní nejsou hnací vozidla uvedené rychlosti sériově vyráběna. První zkušenosti s nimi bychom tak chtěli učinit právě prostřednictvím provozu v režimu nájmní smlouvy.

Součástí strategie obměny vozidlového parku je i část zaměřená na modernizaci vozidel. Ta je spojená s dosazením wi-fi do vozidel, implementací informačních panelů a integrací zásuvek 230 V do oddílů pro cestující. Stranou nezůstávají ani regionální motorové vozy, resp. jednotky řady 810 a 814.

Po dohodě s Moravskoslezským krajem je dceřině společnosti DPOV zadána zakázka na celkovou modernizaci motorového vozu řady 810. Ve Veselí nad Moravou se staví prototyp modernizovaného vozu řady 811. Součástí je dosazení klimatizace na stanoviště strojvedoucího i do oddílů pro cestující. Prototyp motorového vozu řady 811 bude již brzy představen zástupcem Moravskoslezského kraje a širší odborné veřejnosti. Po absolvování homologačních zkoušek zamíří do provozu a je v plánu pokračování stavby dalších vozidel.

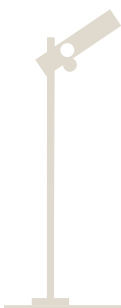


DAVID SYROVÁTKA
komandující
ZAP RP České Budějovice

U ČD pracuji od roku 2016. Mé rozhodnutí podnítily časté výlety vlakem i dědečkově působení u ČSD Drahstáv. Začínal jsem jako průvodčí osobních vlaků, později jako vlakvedoucí. Po určité době díky vstřícnému přístupu mých nadřízených a kolegů jsem přešel na pozici komandujícího. Jako velké pozitivum hodnotím především oblast práce s mými kolegy z vlakového doprovodu a zaměstnanců stanice. Velmi rád vždy vyslechnu a snažím se najít co nejšdůdnější řešení pro obě strany. Jsem spokojený se svou cestou a pevně věřím, že bude pokračovat po správné koleji.

Letošní sezona nostalgie konečně odstartovala

Další ročník drážní nostalgie úspěšně odstartoval, byť se zpožděním kvůli pandemii koronaviru. Své brány v polovině května otevřelo ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka. A návštěvníci se jen hrnuli. Jen za první víkend sem zavítalo 1 547 lidí. Muzeum navíc „zatopilo“ parní lokomotivu 354.195, která v soupravě s upravenými vozy řady Da vozila návštěvníky mezi areálem a nádražím. Netradiční jízdy si nenechaly ujít stovky lidí. O týden později byl do čela vlaku zařazen další stroj, tentokrát 414.096 s novým komínem, který zásadně změnil vzhled této provozní parní lokomotivy. Další jízdy historickým parním vlakem jsou naplánovány v okolí Lužné – do Krupé, případně do Řevničova, ve dnech 6. a 7. června a z Lužné do Berouna na sobotu 13. června. V prvním případě bude nasazena lokomotiva 414.096 s oblíbenými vozy Dakar a Ci, v druhém případě je připravena souprava s čerstvě opravenou lokomotivou 534.0323 a vozy řady Bai.



Za věrnostní body si půjčíte sdílené auto

Věrnostní program Českých drah ČD Body nově nabízí možnost sdílené mobility. Cestující tak mohou díky spolupráci ČD s firmou Autonapůl.cz využít službu v devíti městech po celé republice (v Praze, Brně, Ostravě, Olomouci, Plzni, Liberci, Pardubicích, Hradci Králové a Českých Budějovicích). Zákazník registrovaný v programu získá za 25 bodů voucher se slevou 250 Kč. Slevu pak může využít k zapůjčení sdíleného automobilu. Ředitel Odboru dálkové dopravy ČD Petr Vondráček uvedl, že železnice je ekologickou formou mobility, stejně tak je šetrnější k životnímu prostředí sdílení jednoho automobilu více lidmi. Vlakem se totiž lidé nedostanou vždy do cíle své cesty a ne vždy je možné nebo vhodné využít navazující veřejnou dopravu. Věrnostní program ČD Body je určený všem, kteří často cestují vlaky ČD. Za každý nákup v e-shopu získává zákazník body, za něž si pak může vybrat odměnu z široké nabídky bonusů.



Jednotka Stadler se zkušebně vydala do hor

Jednotky Stadler řady 646 určené pro Olomoucký kraj jsou momentálně provozovány na trati Olomouc – Drahanovice, kde se ve dnech 11. až 18. května uskutečnila celotýdenní výluka. Toho ČD využily k otestování jednoho z těchto vozidel na horské trati ze Šumperka do Jeseníku, kde byly pochopitelně s vyloučením cestujících vyzkoušeny trakční vlastnosti jednotky. V ostrém provozu s cestujícími byl vlak otestován i na trase mezi Olomoucí a Moravským Berounem. Konkrétně 13. a 18. května byla jednotka 646.026 nasazena na pravidelných spojích od čtvrté ranní až do odpoledne. Provozní personál OCP Východ se sídlem v Olomouci během obou dnů žádné problémy na tratích se značným převýšením nezaznamenal. Navíc se 21. května vydal do pravidelného provozu již třetí Stadler s označením 646.020, jenž byl nasazen na spoje mezi Olomoucí, Senicemi na Hané a Drahanovicemi.



Text: Josef Holek, Martin Harák, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Autonapůl.cz, Jaroslav Knop, ZSSK, tyll.cz

Jiří Jeřeta novým členem představenstva ČD

Představenstvo Českých doznalo ve druhé polovině května změn. Dozorčí rada ČD zvolila místopředsedou představenstva společností Michala Krause, dosavadního člena představenstva a náměstka generálního ředitele pro provoz. Členem představenstva je od září loňského roku. Novým členem představenstva odpovědným za úsek obchodu je dosavadní ředitel odboru regionální dopravy ČD Jiří Jeřeta. „Jde o absolventa dopravní fakulty pardubické univerzity a zkušeného manažera, který pro firmu pracuje již od roku 1994. Úspěšně působil v manažerských pozicích v segmentech regionální i dálkové dopravy,“ vysvětlil volbu předseda dozorčí rady Pavel Kysilka. „V obou volbách byli všichni členové dozorčí rady ve shodě, volba tedy byla jednomyslná.“ Vedením odboru regionální dopravy ČD, který Jeřeta doposud vedl, byl pověřen jeho zástupce Roman Tesař.



Chystají se opravy nádraží na trati 310

Několik nádražních budov na důležité železniční spojnici mezi Olomoucí a Krnovem, po které jezdí regionální a dálkové vlaky ČD, projde v nejbližších dvou letech kompletní obnovou. Úplně novou výpravní budovu, včetně navazující dopravní infrastruktury, plánuje manažer dopravní infrastruktury v Dětrichově nad Bystřicí. Původní výpravní budova se zbourá a postavena bude úplně nová, kde najdou moderní zázemí jak drážní zaměstnanci, tak pochopitelně i cestující. Ve Valšově, jenž je současně železniční křižovatkou, se plánuje odbourání druhého patra výpravní budovy a ve zbývajícím modernizované části bude kromě zázemí pro cestující umístěna technologie zabezpečovacího zařízení. Schválením záměru projektu prošla i nádražní budova v Moravském Běrouně, kde Správa železnic plánuje prostorovou redukci celého objektu a jeho následnou kompletní rekonstrukci. Nově se pro zákazníky Českých drah plánuje možnost parkování a odstavení jízdních kol u budovy.



Na Slovensku už vlaky jezdí podle grafikonu

Rozhodnutím slovenské vlády se od neděle 10. května vrátila po takřka dvou měsících na své pravidelné trasy většina vnitrostátních osobních vlaků, rychlíků a expresů. Jednou z výjimek jsou vlaky kategorie InterCity spojující Bratislavu s Košicemi a Žilinou, které jsou do odvolání pozastaveny. Od zmíněného data vypravuje společnost ZSSK vlaky podle standardního grafikonu včetně všech spojů vypravovaných ve veřejném zájmu. Úplně zrušená prozatím zůstala mezinárodní doprava mezi Slovenskem, ČR, Rakouskem, Maďarskem, Polskem a Ukrajinou. Mezistátní osobní vlaky a regionální expresy (REx) jsou dosud všechny mimo provoz, dálkové mezistátní spoje jezdí omezeně jen po slovenském území.



Třebíčské nádraží se přestavuje

Výpravní budova na nádraží v Třebíči prochází od 17. února kompletní rekonstrukcí. Po dokončení prací budou moci cestující využívat rozšířené moderní zázemí výpravní haly. Modernizace se dočká také toalety a zázemí pro zaměstnance. Dělníci v první fázi zbourali pravou polovinu výpravní budovy a poté začali se stavbou nové budovy, která bude představovat všechno jiné než původní omšelou a zastaralou budovu. Lidé jsou sice nyní poněkud omezení částečně zabraným prvním peronem pro stavební materiál, ale naštěstí funguje původní hala s osobními pokladnami ČD včetně automatů s občerstvením. Toalety jsou prozatím mimořádně umístěné v mobilních buňkách. Vnější vzhled budovy se příliš nezmění, interiér se ale zmodernizuje a bude bezbariérový. Hotovo by mělo být v lednu 2021.



Na Negrelliho viadukt se vrátily vlaky

Správa železnic dokončila rekonstrukci historického Negrelliho viaduktu. První vlaky se na něj vrátily v pondělí 1. června. Práce začaly v dubnu 2017 a trvaly tři roky. Zrekonstruovalo se 100 cihlových, pískovcových či žulových kleneb, z nichž osm překračuje Vltavu. Celkem 19 kleneb muselo být kompletně rozebráno a znovu sestaveno. Sedm z nich bylo v horším stavu, než se předpokládalo. Rekonstrukce stavby z 19. století se proto oproti plánům zhruba o půl roku zpozdila. Zároveň také stouply náklady na renovaci, které dosáhly částky 1,96 miliardy korun. Modernizací prošel železniční spodek i svršek, což znamená zvýšení traťové rychlosti ze 40 na 60 km/h. Památkově chráněný most slouží dopravě od roku 1850 a až dosud neprošel větší opravou.



První obnovený mezinárodní spoj jel do Berlína

České dráhy v kooperaci se svým německým partnerem Deutsche Bahn AG a ve spolupráci se státními orgány v pondělí 25. května obnovily první mezinárodní linku. Na cestu po koronavirové pandemii se vydaly expresy Berliner z Prahy do Berlína. V první fázi šlo o tři páry spojů mezi oběma hlavními městy. Další spoje Berliner a jejich prodloužení do Hamburku a Kielu stejně jako obnovení provozu dalších mezistátních linek, např. Vindobona z Prahy do Vídně a Štýrského Hradce, se uskuteční v průběhu června. Vlaky zatím jezdí bez restauračních vozů. S jejich zařazením zpět se počítá hned, jak to umožní epidemiologická opatření. Ostatní služby, jako je wi-fi síť, oddíl pro cestující s dětmi, místa pro cestování osob na vozíku nebo pro přepravu jízdních kol, jsou již standardně k dispozici. V tuzemské dálkové dopravě jsou od 15. května znovu v provozu spoje SC Pendolino mezi Prahou a Ostravou, na tratě se vrátily i Jižní expresy mezi Prahou a Českými Budějovicemi.



Tvůrce legendárního Mikáda má nový pomník

Po mnoha letech byl v květnu na německém evangelickém hřbitově v pražských Strašnicích znovu obnoven náhrobek známého železničního konstruktéra Oscara Dolcha. Tento německý inženýr, bádenský rodák, se coby přednosta konstrukční kanceláře Škodových závodů stal tvůrcem legendární prvorepublikové rychlíkové parní lokomotivy řady 387.0, kterou veřejnost zná také jako Mikádo. O obnově pomníku se zasloužil velký fanoušek železnice Tomáš Tyll. Na svých webových stránkách mimo jiné napsal, že je kulturně neúnosné, když se náhrobek této významné osobnosti nedochoval. Protože nebyla známá původní podoba náhrobku, vyšel při jeho rekonstrukci ze zvyklostí doby Dolchova úmrtí a z provedení blízkého náhrobku Gustava Klapsii. Nápis zvolil česko-německý dle Saintgermainské smlouvy. „Pan Oscar Dolch si to určitě zasloužil. A nejen proto, že stál u zrodu této legendární lokomotivy. Těší mě, že jsou mezi námi fandové železnice, kteří myslí i na to, aby kdysi slavná jména našeho oboru nebyla zapomenuta,“ řekl ředitel ČD Václav Nebeský.



Simulátor si vyzkoušeli herci Chmela s Prachařem

Jaké to je být strojvedoucím, si na jednom ze simulátorů Centra technického vzdělávání Dopravního vzdělávacího institutu (DVI) v České Třebové vyzkoušeli herci Divadla Verze Igor Chmela, David Prachař a režisér Thomas Zielinski. Vyzkoušet si mohli řízení lokomotivy včetně řešení mimořádných událostí, například střet s vozidlem na přejezdu či se zvířem. David Prachař zavzpomínal na cestování vlaky v čele s parními lokomotivami, Igor Chmela naopak na vojnu. Sloužil, mimo jiné, jako doprovod železničního transportu raket. O vtipné příběhy prý nebyla při cestách nouze. České dráhy vlastní od loňska dva moderní simulátory. Jeden je instalován v pražských Vršovicích, druhý v Třebové. Hi-tech systém stál více než 30 milionů korun a jde o vůbec první zařízení svého druhu u nás. Výcvikem si prochází nejen uchazeči o práci strojvedoucího, ale i stávající kandidáti na tuto profesi. Na trenažerů je možné nasimulovat prakticky všechny situace, které mohou v provozu nastat.





Období pandemie jsme využili k preventivním prohlídkám

Zatímco provoz na železnici se v době nouzového stavu v březnu a dubnu výrazně utlumil, v Oblastních centrech údržby (OCÚ) panoval čilý ruch. Podle ředitele odboru kolejových vozidel Českých drah Zdeňka Štěpánka této kritické doby zaměstnanci OCÚ po celé republice využili například k mimořádným preventivním prohlídkám. Mechanici důkladně prohlédli i nuceně odstavené railjety nebo Pendolina a práce se nezastavila ani v řadě investičních akcí jako například stavbě nové haly v brněnském depu v Maloměřicích.

Martin Harák | Foto: autor

Vzhledem k pandemii koronaviru a následné redukci celé veřejné dopravy v ČR využil národní dopravce během března až května díky menší četnosti spojů k mimořádným preventivním prohlídkám svých vlaků. Na co především se zaměřila tato údržba?

Mimořádné preventivní prohlídky jsme zaměřili na odstranění dlouhodobějších drobných závad. Jedná se například

o opravy mechanických poškození interiéru, kontroly a opravy osvětlení, funkčnost interiérových a čelních dveří, především pak dveří s elektrickým nebo elektropneumatickým pohonem nebo odstranění závad vodního a sociálního hospodářství vozidla. Stranou nezůstaly ani kompletní prohlídky a odstranění závad u jednotlivých konstrukčních celků vozidel a vybavení. Tyto opravy a údržbu sice provádíme i za běžného provozu, ale při plném využití souprav v provozu máme

jen omezený čas a můžeme k údržbě odstavit jen malou část vozů najednou. Více než dva měsíce nouzového stavu v České republice nám umožnilo provést nadstandardní údržbu efektivně na mnoha vozech najednou. Preventivní prohlídky jsme navíc využili i ke každoroční přípravě na nastávající letní sezonu. Díky menšímu provozu jsme měli na tyto práce více prostoru než v minulosti. Soustředili jsme se na kontrolu chladicích systémů a jejich regulace, čištění prachových fil-

trů, kontrole stavu tlaku chladiva a těsnost celého systému klimatizace. Součástí bylo i doplnění chladicího média. Mezi nový preventivní výkon jsme zařadili čištění interiérů vozů osobní dopravy ozónovým generátorem. Každé vozidlo bylo po větší údržbě takto ošetřeno. Je to moderní způsob zbavování pachů, bakterií, virů a účinnost aplikace je mnohonásobně vyšší než při použití dezinfekčních prostředků.

Věnovali jste se speciálně například vlajkové lodi Českých drah – jednotkám railjet, které stály více než měsíc nevyužité v Praze kvůli zrušení veškerých mezinárodních spojů?

Vlaky railjet byly odstaveny v Oblastním centru údržby Střed v Praze. Po tu dobu byla těmto jednotkám věnována pozornost ze strany údržby, obdobně jako tomu bylo i u ostatních vozidel. Kromě pravidelné údržby bylo u railjetů nutné zajistit deponování na bezpečném místě s napájecím elektrické energie, a navíc jsme je nechali permanentně střežit, aby nedošlo k jejich poničení například graffiti.

Když jsme u rychlovlaků, využili jste nouzového stavu i k prohlídkám jednotek Pendolino? Věnovali jste se také nápravě některých nedodělků po modernizaci interiéru v posledních letech?

Ze sedmi jednotek Pendolino máme jednu soupravu v periodické vyvazovací opravě v již zmíněném pražském Oblastním centru údržby. Část jednotek byla odstavena na nějakou dobu i ve Středisku údržby v Bohumíně, kde se po dokončení údržby sesterských jednotek provedla jejich prostá výměna tak, že jsme využili tyto vlaky na pravidelných spojích mezi Prahou a Ostravou. Doby odstavení byly využity nejenom k pravidelné údržbě, ale navíc se odstraňovaly také interiérové hříchy, které zůstaly nedotažené po nedávno provedené modernizaci. Příkladem může být například ne zcela funkční stav otevírání vík odpadkových košů a další detaily.

Zastavila doba „kovidová“ některé investice, které byly na letošek naplánované?

K žádnému zastavení realizovaných investičních akcí nedošlo. Například stavba nové opravárenské haly v brněnských Maloměřicích probíhá podle harmonogramu a do plného provozu bude uvedena v první polovině příštího roku. Práce se nezastavily ani u připravovaných plánovaných investičních akcí v našich jednotlivých Oblastních centrech údržby. Počítáme s tím, že letošní celkový plán investic ve stavební a technologické vybavenosti ve výši 680 milionu korun beze zbytku vyčerpáme.

Daří se vám vylepšit napájení trolejového vedení v Praze na odstavném nádraží Praha jih? Bývají tam problémy s výpadky proudu při velkých odběrech. Současně se prý uvažuje o přímém kolejovém propojení depa Vršovice se zmíněným odstavným nádražím...

Situaci řešíme ve spolupráci se Správou železnic. Lednové výpadky napájení silně paralyzovaly obslužnost v celém pražském uzlu. Ukázalo se tak, jak málo stačí k zastavení dopravy. Stávající napájecí stanice je před dokončením rekonstrukce, a kromě toho na straně Českých drah začaly kroky k vybudování vlastní nezávislé napájecí stanice pro celý areál odstavného nádraží Střediska údržby Praha jih. I když vše je ve stadiu přípravných prací, je důležité, že je realizace schválená a počítáme s brzkým začátkem stavebních prací.

Jak je to se zástavbou technologie wi-fi do nasmlouvaných vlaků a jednotek? Pokračujete podle plánu?

Obecně funkčnost wi-fi ve vlacích je v poslední době velmi diskutované téma. Společně s kolegy, kteří mají na starosti informační technologie, nastavujeme teritorium vzájemné součinnosti. Musíme nastavit celý systém přenosu informace o poruchových stavech zařízení, určit postupy pro odstranění poruchy ze strany zaměstnance údržby a v konečném důsledku aktivovat i help desk pro řešení složitých poruch. Samotnou kapitolou jsou bohužel i případy krádeží SIM karet z wi-fi, což řešíme ve spolupráci s Policií České republiky. Přesto instalace nových wi-fi technologií do vozidel pokračuje. Nyní máme podepsaný kontrakt s dceřinou společností ČD-Infomační systémy na dodávku šesti set wi-fi jednotek do různých druhů našich vozidel.

V plánu je údajně také výměna odpadního potrubí u vlakových souprav jezdících na lince Praha – Berlín – Hamburk. Jak jste daleko?

Z celkového počtu šedesáti jedna vozů je více než polovina počtu vozidel hotová. Práce probíhají dodavatelsky v Praze jih. Odpadní potrubí byla za dlouhá léta používání dost devastovaná a původní plastové rozvody se začaly doslova prohýbat. Plast proto nahrazujeme kovovými součástkami, které by měly vydržet déle než ty původní z plastu.

Jak pokračuje synergie opravárenských kapacit v mateřské firmě a dceřinkách, popřípadě externích společnostech?

Téma synergií úseku oprav a údržby kolejových vozidel napříč celou skupinou České dráhy bylo v minulosti několikrát diskutováno, ale nikdy se

K žádnému zastavení realizovaných investičních akcí nedošlo. Například stavba nové opravárenské haly v brněnských Maloměřicích probíhá podle harmonogramu a do plného provozu bude uvedena v první polovině příštího roku.





nikam neposunulo. Je to i tím, že podmínky a potřeba fungování opravárenské základny pro vozidla používaná v osobní dopravě jsou jiné, než je tomu třeba u nákladní dopravy. Určitě ale existují styčné body, které budeme s dceřinými společnostmi ČD Cargo a DPOV řešit. Příkladem může být i oblast Entity in Charge of Maintenance, která přímo pro výkon údržby požaduje splnění kritérií pro oblast odborné připravenosti zaměstnanců údržby, určuje technologickou a normotvornou stránku oprav vozidel.

Můžete blíže vysvětlit, co znamená Entity in Charge of Maintenance?

Stručně řečeno jde o systém udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel. Celé téma Entity in Charge of Maintenance je ale poměrně široké. Doposud povinnost certifikace ECM platí u nákladních vozů. Podle Prováděcího nařízení Komise Evropské unie číslo 2019/779 dojde od 16. června 2022 k rozšíření i na hnací vozidla a osobní vozy včetně vlakových jednotek. Přípravné kroky na audit ECM, který by měl proběhnout na podzim příštího roku, již u Českých drah probíhají. Do té doby bude nutné spoustu dokumentů v podobě předpisů, norem, technologických postupů zrevidovat, musí se „nedefinovat“ procesní vztahy nejenom uvnitř Oblastních center údržby, ale i ve vztahu k Oblastním centrům provozu Českých drah, jelikož problematika ECM se týká jak vlastníků vozidel, tak i společností, které opravují vozidla. ○

ZDENĚK ŠTĚPÁNEK

Po absolutoriu pražské Střední průmyslové školy dopravní v roce 1986 nastoupil do dnes již bývalého Vozového depa Praha střed ČSD. Od roku 1991 působil v rámci Oblastního ředitelství ČSD a posléze Generálního ředitelství ČD na řídicích pozicích v řadě úseků, jako například finančního a materiálového řízení, provozu a údržby a oprav kolejových vozidel. V roce 1995 zakončil vysokoškolské studium na Univerzitě Pardubice, Dopravní fakultě Jana Pernera. Roku 2007 přešel do nově vzniklé dceřiné společnosti ČD Cargo jako ředitel Odboru údržby a oprav kolejových vozidel, kde setrval do roku 2019. Od 1. ledna 2020 působí na pozici ředitele Odboru kolejových vozidel Českých drah.



Nový Vectron se objeví i na okruhu

Elektrická lokomotiva Siemens Vectron na konci roku rozšíří flotilu hnacích vozidel Českých drah. Zároveň se postaví po bok svých deseti pronajatých kolegů, které jinak slouží na rameni z Prahy do Hamburku. Kromě běžných výkonů bude zapůjčována i Výzkumnému Ústavu Železničnímu (VUZ), dceřiné společnosti ČD. Ten ji bude používat při testování vozidel na cerhenickém okruhu.

Josef Holek | Foto: Siemens Mobility

Na českou železniční síť vtrhne nový plnokrevník ze stáje Českých drah. Dopravce totiž zakoupil lokomotivu Siemens Vectron z roku 2010 s nabetými 100 tisíci kilometry. Čtyřsystémový stroj 193.902 byl doposud používán jen pro testování a je již z výroby vybavený nejnovější palubní částí ETCS základní specifikace Baseline 3. Do České republiky Vectron dorazí na konci roku.

„Využili jsme jedinečnou příležitost pořídit lokomotivu Vectron od společnosti Siemens Mobility, která posílí náš park moderních interoperabilních strojů na 33 kusů,“ upřesnil Michal Kraus, člen představenstva



a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz. Kupní smlouvu se společností Siemens Mobility ČR dopravce podepsal na konci dubna.

Vectron kompatibilní

Kromě běžného provozu bude jezdit i na cerhenickém okruhu pod hlavičkou dceřiné společnosti ČD Výzkumného Ústavu Železničního. „Půjde přibližně o 20 % kapacity. Zbývajících 80 % ale případně na výkony realizované v čele našich vlaků po celé republice i v zahraničí, kde v současnosti jezdí pronajaté Vectrony nebo lokomotivy řad 380 a 1216,“ vysvětlil Michal Kraus. „Je čtyřsystémová, takže ji můžeme využívat i při testování vozidel na napájení 1 500 V používané v Nizozemí nebo ve Francii. Jde nejspíš o jedinou lokomotivu, která je schopná jezdit na čtyři hlavní napájecí systémy, jež se vyskytují v Evropě. Pro rychlé testy na okruhu má zvýšenou maximální rychlost na 210 km/h a je vybavená nejvyšší úrovní zabezpečovače ETCS podle specifikace Baseline 3, což vyhovuje při testování systému ERTMS/ETCS,“ doplnil Martin Bělčík, generální ředitel VUZ. Lokomotiva Vectron úspěšně absolvovala testy kompatibility na obou národních tranzitních železničních koridorech vybavených traťovou částí ETCS.

Stroj pro ČD byl vyroben v Mnichově-Alachu a Siemens ho doposud využíval při testování. Českým drahám ho firma předá do konce letošního roku. Kromě jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS bude vybaven GSM-R a dálkovou diagnostikou. Vzhledem ke své modulární koncepci ho České dráhy získají s vybavením pro provoz v České republice, Německu, Rakousku, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku a může být dovybaven pakey pro provoz i v dalších zemích.

Celoevropský hráč

Siemens prodal již přes 1 000 lokomotiv Vectron, které ujely více než 300 milionů kilometrů a jsou v současné chvíli schválené pro provoz v Rakousku, Bulharsku, Chorvatsku, České republice, Finsku, Německu, Maďarsku, Itálii, Nizozemí, Norsku, Polsku, Rumunsku, Srbsku, Slovensku, Švédsku, Švýcarsku, Turecku a nově i v Belgii. ČD nedávno zakoupily i další dvě lokomotivy řady 1216 z roku 2007 od Siemensu, známé pod obchodním názvem Taurus. V barvách národního dopravce se objevují především v čele mezinárodních rychlíků na rameni z Bohumína do Břeclavi. ○

Railjetům se rodí sourozenci

Výroba deseti pětivozových netrakových souprav pro linky Západního expresu a rychlíku Krušnohor v konsorciu Siemens Mobility-Škoda Transportation je v plném proudu. První jednotka už dostává finální podobu. Cestující Českých drah se prvními vozy svezou v prosinci roku 2021.



Josef Holec, Gabriela Novotná
Foto: Konsorcium Siemens Mobility-Škoda Transportation

Padesát osobních vozů klasické stavby, které ještě více zkvalitní železniční spojení mezi Prahou a Chebem, získává konkrétní podobu. Nové soupravy ČD nabídnou moderně řešený interiér s pohodlnými sedačkami, wi-fi připojení k internetu, elektrické zásuvky a porty USB pro dobíjení přenosné elektroniky a nejmodernější, audiovizuální, informační systém. Novinkami budou i bezdrátové nabíjení mobilních telefonů pro cestující v 1. třídě, lepší propustnost oken pro signál mobilních telefonů či vyšší nosnost plošiny pro nástup/výstup osob na vozíku.

„Koncepte ucelené soupravy zajistí vyšší bezpečnost, nižší hlučnost uvnitř i pohodlnější průchod vlakem. V soupravě budou zařazeny vozy 1. a 2. třídy, vůz vybavený pro komfortní cestování osob na vozíku s nástupní plošinou a bezbariérovým WC, pro cestující s dětmi zde bude místo pro kočárky a dětské kino, a počítá se také s prostorem pro uložení jízdních kol,“ vyjmenoval Václav Nebeský, generální ředitel a předseda představenstva ČD.

Práce na dvou místech

Desítky pětivozových souprav typu Viaggio Comfort se řadí mezi nejmodernější osobní vozy v Evropě. V ČR jezdí jako railjety. „Výroba komponentů a částí hrubých staveb byla zahájena na začátku roku 2019. Prvo-

výroba komponentů hrubé stavby se odehrává ve výrobních závodech Siemens Mobility a Škoda Transportation, následně svařování spodních částí vozů a celé hrubé stavby včetně lakování a prvotní montáže pak ve vídeňském závodě Siemens Mobility. Ke konečné montáži jsou vozy přepravovány do ostravského závodu Škoda Transportation. Každý měsíc takto vyrobíme 4 až 5 vozů,“ sdělil Roman Kokšal, ředitel Siemens Mobility Česká republika.

Siemens Mobility zodpovídá za konstrukci, na které pracují kolegové z oddělení českého Engineeringu, dále za hrubou stavbu, lakování, prvotní montáž, uvádění do provozu celých souprav a schvalování pro provoz v Česku, Slovensku, Rakousku, Německu, Maďarsku a Polsku. Škoda Transportation vyrábí podsestavy hrubé stavby, provádí konečnou montáž, statické zkoušky a uvádí do provozu jednotlivé vozy.

Pojedou na západ

Po opuštění výrobního závodu projdou soupravy sérií zkoušek a schvalováním zejména ve Zkušebním centru VUZ ve Velimě. Testovat se bude například elektromagnetická kompatibilita a probíhat budou i brzdové zkoušky. První vlaky by měly být testovány ve druhé polovině letošního roku. Zkušební provoz s cestujícími se uskuteční během příštího roku a od prosince 2021 je již plánované pravidelné nasazení na spojích Západní expres a Krušnohor, tedy z Prahy do Chebu přes Plzeň i Ústí nad Labem. ○

Soutěž Železničáře



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

Otázka na měsíc červen zní:

Jaká je maximální rychlost elektrické lokomotivy řady 140 (E 499.0)?

Své odpovědi nám zasílejte do **29. června** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář červen“. Tentokrát se hraje o model lokomotivy E 499.0 ve velikosti TT.

Správná odpověď z č. 5: Akciová společnost Ringhofferovy závody vznikla v roce 1911. Knihu Osobní vozy ČSD 1918–1939 získává Květoslava Svačinová, Chomutov.



Na Pardubicku plánují vylepšení infrastruktury

Na Pardubicku se chystají další stavby, které by v budoucnu měly výrazně zlepšit možnosti cestování v regionu. Kromě toho se počítá s modernizací uzlu v krajském městě a přestavbou tamní výpravní budovy. Pokud se situace nekomplikuje, měla by se řada těchto důležitých staveb postavit v nejbližších několika letech.

Martin Hájek | Foto: archiv ČD, Jaroslav Malý jun.

Součástí studie proveditelnosti uzlu Pardubice zveřejněné před pěti lety je také řešení nového propojení Pardubic a Chrudimi. Plán na odstranění úvratí při cestě z Pardubic do Chrudimi je starý mnoho desítek let, během nichž bylo zpracováno mnoho variant. Jako nejrealističtější se vždy jeví spojení východním směrem pod pardubickou nemocnicí přes Pardubičky a Nemošice a dále v různých trasách, které výstižně popisují názvy těchto variant, tedy jako Jesenčanská, Medlešická či Ostřešanská přeložka s napojením na stávající trať buď u Starých



Jesenčan, Medlešic, nebo až u Chrudimi zastávky. Posuzovaly se i různé další stávající trasy západním směrem, ale ty nárazěji především na územní překážky.

Ostřešanská spojka neefektivní

V rámci zmíněné studie proveditelnosti vzešla jako nejvýhodnější neelektrizovaná Ostřešanská spojka. Její podstatou je vedení nové trati z pardubického hlavního nádraží severní stranou kolejiště až

na zastávku Pardubice-Pardubičky, za níž má podejít koridorovou trať a stočit se na jih do stávající vlečky a pokračovat přímo přes Nemošice a Ostřešany a na stávající trať se napojit u Chrudimi zastávky.

Během několika posledních let se však tuto variantu nepodařilo prosadit a ani projednat, mimo jiné pro velký odpor obce Ostřešany. Současně se ukázalo, že trať bude dražší, než se původně počítalo, takže její ekonomická efektivita klesala.

Drážní úřad informuje

Nový název stávající zastávky

Na trati číslo 061 Nymburk – Jičín se nachází mezi stanicí Kopidlno a stanicí Jičín železniční zastávka, která je v současnosti pojmenovaná Bartoušov. Konkrétně tato zastávka leží v km 31,552 – 31,412 v katastrálním území obce Jičíněves. Vlastník dráhy podal žádost o změnu názvu této železniční zastávky. Žádost jsme přijali a po provedeném řízení o změně názvu rozhodli. Nový název bude Žitětín. Přejmenování zastávky je platné od data řádné roční změny jízdního řádu 2020/2021, to jest od 13. prosince 2020.

Poukazy cestujícím za zrušené jízdy

Evropská komise doporučila železničním dopravcům řešení v podobě náhrad cestujícím za jízdy, které byly zrušeny v souvislosti s pandemii Covid-19. Kromě klasické možnosti vrácení jízdného budou moci dopravci cestujícím nabízet i tzv. poukazy. Planost takového poukazu by měla činit minimálně 12 měsíců. Dopravci by také měli zajistit, že poukazy umožní cestujícím cestovat na stejné trase za stejných provozních podmínek, jaké jsou uvedené v původní rezervaci. O této skutečnosti budou v nejbližších dnech čeští železniční dopravci naším úřadem informováni.



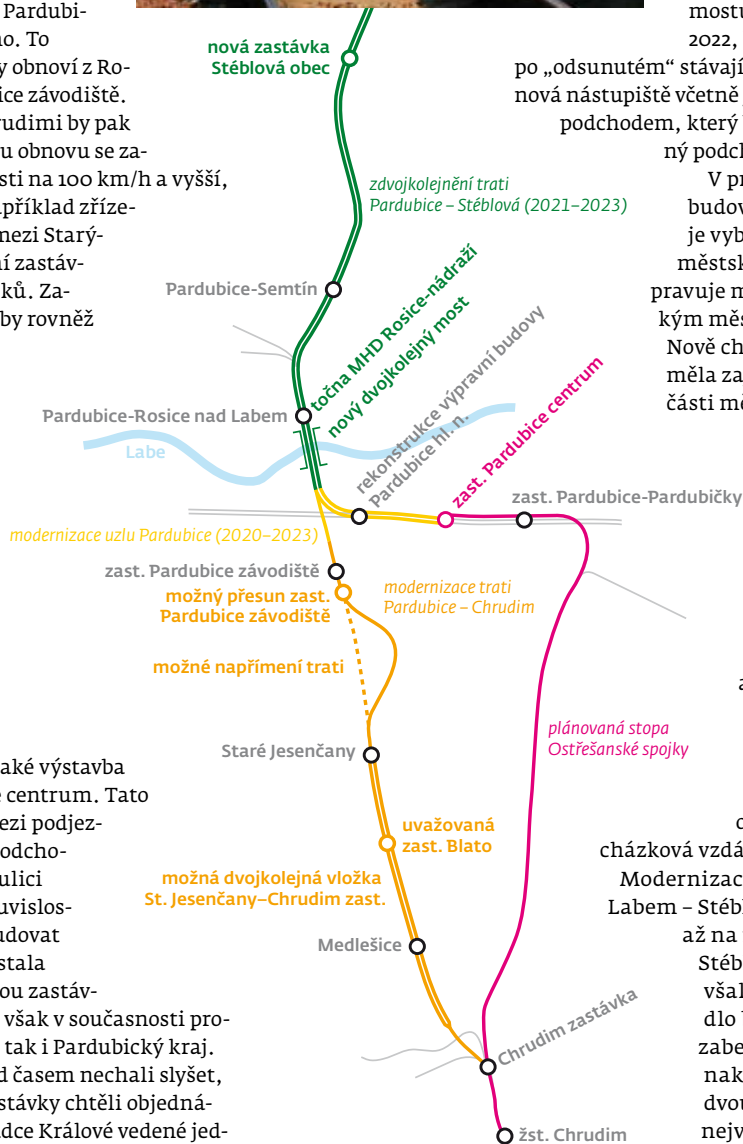


Správa železnic tak tuto část od- dělila od přestavby vlastního uzlu Pardubice, jejíž příprava je nyní v plném proudu, a v roce 2019 zadala provést aktualizaci studie proveditelnosti s důrazem na řešení spojení Pardubic a Chrudimi. Ta se nyní dokončuje a z průběž- ných výsledků vyplývá, že vy- budování Ostřešanské či jakéko- liv jiné přeložky je buď economic- ky neefektivní, nebo územně ne- možné. Jako příklad může sloužit vyvedení trati z hlavního nádraží přímo na zastávku Pardubice závo- diště. K významnému zlepšení do- pravy mezi Pardubicemi a Chrudimí nicméně přispěje nový dvoukolejný most přes Labe, díky kterému od- padnou delší pobyty vlaků v Par- dubicích-Rosicích nad Labem.

V rámci přestavby uzlu Pardubice vyrostे nový most nad tratí Pardubi- ce - Praha u podniku Paramo. To znamená, že trať se fakticky obnoví z Ro- sic až před zastávku Pardubice závo- diště. Na zbývajícím úseku do Chrudimi by pak bylo vhodné provést celkovou obnovu se za- měřením na zvýšení rychlosti na 100 km/h a vyšší, nebo zlepšit propustnost například zříze- ním dvoukolejného úseku mezi Starý- mi Jesenčanami a Chrudimí zastáv- kou pro letmé křížování vlaků. Za- stávku Pardubice závo- diště by rovněž bylo vhodné posunout více na jih až k vlastnímu zá- vodišti a se sídlištěm Dukla propojit podcho- dem pod silnicí I/37. Ke zvážení je také zří- zení nové zastávky Blato, která by zpří- stupnila železniční dopravu obyvatelům této místní části a Miku- lovic.

Nově zastávka Pardubice centrum

Součástí uzlu Pardubice je také výstavba základů zastávky Pardubice centrum. Tato zastávka se má nacházet mezi podjez- dem pro pěší v Rokycanově ulici podél Hlaváčovy ulice. V souvislos- ti se zrušením záměru vybudovat Ostřešanskou přeložku vyvstala otázka, co s touto plánovanou zastáv- kou. Zájem o její dokončení však v současnosti pro- jevuje jak město Pardubice, tak i Pardubický kraj. Jeho představitelé se už před časem nechali slyšet, že by v budoucnu do této zastávky chtěli objedná- vat vlaky příjíždějící od Hradce Králové vedené jed-



notkami RegioPanter, případně RegioNovami či RegioSharky ve smě- ru od Chrudimi, čímž by se cestující dostali blíže k centru města.

Zdvoukolejnění na Stěblovou

Další důležitou stavbou je zdvojkolej- nění trati Pardubice - Stěblová. Její vý- znamnou součástí je výstavba nového dvoukolejného mostu přes Labe mezi hlavním a rosickým nádražím. Tím se odstraní úzké hrdlo, které význam- ně prodlužuje cestování zejména z Pardubic směrem na Chrudim a opačně kvůli nutným pobytům vlaků v Rosicích. Po zprovoznění tohoto mostu je v Rosicích nad Labem pláno- ván pouze dvouminutový pobyt na přechod strojvedoucího z jednoho stanoviště na druhé a spojení po trati Pardubice - Hlinsko - Havlíčkův Brod se zrychlí i bez případného vybudová- ní Ostřešanské spojky. Vlastní stavba mostu by se měla uskutečnit v roce 2022, během níž bude doprava vedena po „odsunutém“ stávajícím mostě. V Rosicích vzniknou nová nástupiště včetně jednoho ostrovního, spojená podchodem, který bude navazovat na již vybudova- ný podchod pod silnicí I/36.

V prostoru mezi stávající výpravní budovou a skladištěm se navíc plánu- je vybudování točny pro autobusy městské dopravy. Tuto investici při- pravuje město ve spolupráci s pardubi- ckým městským dopravním podnikem. Nově chystaná autobusová linka by měla zajistit lepší dostupnost severní části města, tedy Polabin a Stařavařov, kde se nachází řada firem a středních škol včetně Pardubické univerzity. Tyto navazující autobusy pomohou až o patnáct minut zkrátit cestování zejména studentům, neboť ne- budou muset jezdit až na hlav- ní nádraží a pak pokračovat autobusy či trolejbusy přes celé město zpět do zmiňovaných městských částí. Nová zastáv- ka vznikne také ve Stěblové, a to přímo u přejezdu na okraji obce, čímž se výrazně zkrátí do- cházková vzdálenost pro obyvatele obce.

Modernizace úseku Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová přinese zvýšení rychlosti až na 160 km/h. Na rozdíl od úseku Stěblová - Opatovice nad Labem však jedine s podmínkou, že vozi- dlo bude vybaveno mobilní částí zabezpečovacího zařízení ETCS, ji- nak budou moci po této nové dvoukolejně trati jet rychlostí nejvýše 100 km/h. ○



Moderní soustruh nezastavila ani pandemie

Moderní podúrovňový soustruh Českých drah, jediný svého druhu v zemi, se v provozu osvědčil. Potvrzují to počty osoustružených náprav. Dopravce jej zakoupil a zprovoznil před dvěma lety ve zrekonstruované hale pražského Střediska údržby Jih Oblastního centra údržby Střed.

Josef Holek, Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Technici se zařízením pracují každý den, přičemž za měsíc zvládnou obroubit až 540 náprav, tedy více než tisíc kol. Službu si u ČD objednávají i soukromí dopravci. „Z počátečního zkušební provozu jsme přešli do běžného provozu bez jakýchkoliv problémů. Soustružíme na každé denní směně, a vždy ob jednu směnu noční,“ potvrdil Vladimír Drobný, vedoucí

odboru průřezových činností OCÚ Střed ČD. Zkušební stav trval půl roku. „To jsme soustružili pouze na denní směny a jen pro potřeby ČD. Snažili jsme se osoustružit co nejvíce řad kolejových vozidel tak, abychom ověřili, zda soustruh splňuje všechny naše požadavky,“ doplnil. Díky stroji byly zásadně zkráceny čekací doby na soustružení u všech vozidel OCÚ Střed a zároveň se významně snížily náklady na přepravu vozidel na soustruh, který ČD

Cenný pomocník

Soustruh nezastavila ani pandemie Covid-19. Od 12. března, kdy byl vyhlášen nouzový stav v ČR a další bezpečnostní hygienická opatření, do konce dubna na něm bylo soustruženo více než 150 vozidel. „Po celou dobu nouzového stavu jsme pokračovali v práci a plnili požadavky na soustružení kol různých typů vozidel ČD i dalších dopravců. Kvůli nižšímu rozsahu dopravy a hygienickým opatřením jsme v dubnu pouze omezili rozsah práce na denní směny,“ řekl Vladimír Drobný, vedoucí průřezových činností OCÚ Střed. Přijata byla standardní bezpečnostní pravidla. Zaměstnanci využívali roušky, respirátory, a k dispozici měli dezinfekci rukou.

dříve využívaly především v DPOV v Přerově či Nymburku.

Přes 2 000 upravených kol

Nyní dopravce využívá zhruba 75 % kapacity stroje. Je to dáno především počtem vozidel, která aktuálně na reprofilaci míří. Teoretická měsíční kapacita se odvíjí od počtu kalendářních dní a počtu náprav, které je stroj schopen osoustružit za danou směnu. „Nyní zvládneme 540 náprav za měsíc,“ upřesnil Drobný. Od spuštění ve druhé polovině roku 2018 do začátku května 2020 technici evidují 2 168 objednávek na úpravu kol různých ŽKV, zhruba tedy 15 000 kol. Práci na další měsíce má OCÚ dostatek. Propad potřeb soustružení kvůli omezení dopravy se již začíná vracet k původním požadavkům.

Cokoliv, kdykoliv, pro kohokoliv

Podúrovňový soustruh U2000-400D společnosti Hegenscheidt MFD může obrábět železniční dvojkolí přímo na vozidlech, tedy aniž by se musely tyto komponenty z vozidel odmontovat. Navíc lze k soustružení přistavit ucelené jednotky bez nutnosti rozpojení, což zrychluje a zjednodušuje údržbu jednotek typu CityElefant, RegioPanter, Pendolino nebo railjet. Zařízení splňuje podmínky pro soustružení vozidel s rychlostí do 200 km/h. Dále umí reprofilovat nápravy na podvozcích, které jsou spojené kardanem, samostatné podvozky, vyvázané nápravy, brzdové kotouče umístěné na nápravách i ty v kolech. „Například jednotku Pendolino umíme osoustružit za necelých 24 hodin, přestože má 28 náprav,“ vyzdvihl Drobný. ○

00001

Jízdenky

Od lepenky**ke QR kódu**

Snad každý, kdo cestuje vlakem, linkovým autobusem nebo městskou hromadnou dopravou, zaznamenal zprávy o blížícím se zániku papírových jízdenek. Mnozí dopravci už delší dobu využívají pro své zákazníky možnosti prodeje jízdních dokladů elektronickou cestou. Stále rozšířenější jsou QR kódy, kterými se cestující prokazují provoznímu personálu ze svých mobilů. A navíc se některé dopravní podniky nejen u nás, ale i v zahraničí chystají na úplné zrušení jízdních dokladů v papírové podobě a jejich převedení na předplacené či rovnou platební karty. Pojďme si připomenout vznik jízdenek a jejich postupný rozvoj až do současnosti.

00001



Ota Hrbáček, Martin Harák

Foto: sbírka autorů a Luďka Čady, archiv ČD a JHMD

Doprava je stará jako lidstvo samo. Pokud odhlédneme od počátků civilizace do doby, kdy se již člověk nemusel pohybovat výhradně vlastními silami nebo prostřednictvím zvířat, bylo jeho hlavní starostí, aby se kola nerozpadla na projížděných hrbolatých cestách a později nevybuchl parní kotel. V té době se nikdo nezabýval vybíráním jízdného, tedy alespoň v té podobě, jak to známe nyní.

Nejstarší jízdní doklady

Kdy a kde byla vydána první jízdenka, dnes nikdo s jistotou už neví. Bylo to snad před více než čtyřmi tisíci lety na lodích po řece Tigris z Aššúru do Nive, když se našla jílová deska, kde byla klínovým písmem zmínka o přepravném? Nebo se tak stalo až o několik století později, kdy byla na hieroglyfickém papýru uvedena cesta po Nilu z Asuánu do Memphisu? Či snad budeme věřit zprávám cestovatele Marca Pola z jeho cesty do Číny, kde usoudil, že již tehdy

Papírové psané jízdenky

Pokud si cestující kupoval jízdenku v osobní pokladně, byl odbaven lepenkovou jízdenkou a v dnešní době elektronicky vydanou jízdenkou. Jiná situace nastala, pokud nastoupil do dopravního prostředku bez lístku. Z tohoto důvodu měl provozní personál k dispozici různé druhy papírových jízdenek, které již byly předtištěné, nebo je podle potřeby vypisoval. Dále sem patří různé druhy útržkových jízdenek, blokových jízdenek, kuponů a kilometrické banky.



fungující čínská pošta používala v dostavnících papírové jízdenky?

Dnes to už nerozluštíme, nicméně je jasné, že větší rozšíření jízdních dokladů před začátkem 19. století se však jeví jako málo pravděpodobné. Cestujících bylo málo, a tak nejspíše byli považováni za „zboží“ nákladní přepravy, a byl pro ně tudíž použit stejný průvodní doklad. Jak se rozvíjela pošta a její přeprava osob, objevuje se kolem roku 1815 náznak skutečného systému jízdenek – jde o jednodušší



Lepenkové jízdenky

Jízdenka má rozměr 1 3/16 na 2 1/4 palce (tedy 30 x 57 mm) a váží přibližně 1 gram. Uvedeno na ní je datum vydání, platnost, typ jízdenky, odjezdová a cílová stanice, vozová třída, cena a sériové číslo. Edmondsonův vynález pomohl zajistit skladování jízdenek ve stanici, prodávané jízdenky opatřovat datem vydání a také umožnit spolehlivé a časově úsporné denní vyúčtování. Vozová třída a typ jízdenky většinou vyplývají z barevného schématu. Pro 1. třídu byla žlutá barva, pro 2. třídu zelená, pro 3. třídu hnědá a pro 4. třídu šedá. Podle typu lze lepenkové jízdenky dělit na lístky na konkrétní vozovou třídu, příplatky, jízdenky režijní, jízdenky předplatné a ostatní.



← Rychlotiskač německé firmy AEG z 80. let, přezdívaný Regina či rádio, tiskl kartonové jízdenky přímo ve stanici.

Tisk lepenkových jízdenek

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy je v Česku v současné době jediným výrobcem klasických Edmondsonových lepenkových jízdenek. Ve své výrobě v Kamenici nad Lipou je tisknou klasickou technologií s absencí počítačové simulace. Lepenkové číslované jízdenky vznikají jak pro příležitostné či nostalgické jízdy, tak i v podobě vstupenek nebo vizitek.



se spustil do té doby zcela nebývalý nárůst cestujících a jakýkoliv do té doby známý systém identifikace jízdních dokladů se ukázal jako neefektivní. Pro zajímavost můžeme uvést systém plaket z kůže, cínu, nebo dokonce ze stříbra, které byly shromažďovány na místě určení a posílány zpět k opětovnému použití. Důležité je připomenout jména dvou průkopníků, kteří vymysleli, jak neefektivněji odbavovat cestující. Byl to Angličan Thomas Edmondson, jenž objevil a následně zdokonalil svůj systém jízdenek, a Američan Walter R. Bacon. Ten vynalezl aparát Bell Punch, jež ocenily hlavně městské dopravní podniky, své využití ale našel i na železnici. U Thomase Edmondsona se na chvíli zastavme. Tento vyučený tesař byl jmenován přednostou jedné malé stanice na trati Newcastle – Carlisle. V té době cestující jako jízdenky používali malé kousky papíru. Ale ukázalo se, že tento systém je v některých ohledech nedostatečný. Po dvou letech intenzivního experimentování našel roku 1838 skutečně optimální řešení, kterým se stal jednoduchý a praktický systém lepenkových jízdenek. O jeho genialitě hovoří skutečnost, že byl používán na celém světě bez větších změn takřka 160 let (!) a tu a tam ještě přežívá na železnicích třetího světa. K masivnímu ukončování výdeje lepenkových jízdenek a orientaci na jiné druhy docházelo v Evropě po roce 1990.

lístky formátu A5, které ale obsahují kromě základních informací, jako místo určení, číslo sedadla, datum a cena, také mnoho osobních údajů, jež byly z dnešního pohledu zbytečné. O několik let později následovaly neosobní, částečně předtištěné pohlednice, kde se vyplnilo pouze několik údajů.

Otcové jízdenek z Anglie a Ameriky
Vznikem železnice v Anglii po roce 1830

Nástup tenkého papíru a elektroniky
Kromě nesporných výhod mají lepenkové jízdenky i několik nedostatků, které



Tzv. kompostér sloužící k označení jízdenky datem platnosti

Jízdenky z počítačů, POP a prodejních automatů

Předností těchto dokladů je to, že obsahují většinou několik ochranných prvků, které je chrání před paděláním. V minulosti se tisk prováděl na jehličkových tiskárnách, v současnosti je to většinou tisk na termotiskárnách. Platí to, co i v obchodech – pokud doklad není správně archivován, potisk časem zmizí. Prodejní automaty jízdenek mohou být mobilní (v dopravních prostředcích) a stacionární (na zastávkách nebo na nádražích). Podle typu automatu je možné platit mincemi, bankovkami, In Kartou, bankovní kartou či čipovou kartou.



Jízdenka jako sběratelský artikl



Setkání světových sběratelů jízdenek sdružení CTC v roce 2019

Společným cílem všech sběratelů jízdních dokladů je potřeba chránit je co nejvíce před zničením a jejich zachování pro historické účely. Ve srovnání se sběrateli poštovních známek, pohlednic a jiného materiálu jsou sběratelé jízdenek pouhou menšinou. Počet organizovaných sběratelů v Evropě činí necelých 500 členů, jak je patrné ze seznamu dvou sdružení – anglického TTS (Transport Ticket Society) a německého CTC (Club of Ticket Collectors e. V.). CTC organizuje každý rok výroční jednání členů v jiném evropském státě – v loňském roce navštívili členové poprvé ve své historii ČR. Jízdenky se objevily i na poštovních známkách. Jako příklad lze uvést Izrael (1984) a Guyanu (1988). U jihoamerického státu je zajímavostí to, že nemá žádnou osobní železniční dopravu, a tak použil zobrazení anglických jízdenek.

se začaly projevovat v předcházejících dekáдах. Vlivem rychlého vývoje společnosti se často zaváděly nové slevy a zároveň se rušily ty původní. Měnily se také jejich ceny, a objevily se dokonce případy padělán. A lepenkové jízdenky na to již nedokázaly reagovat, a tak se začaly vydávat jízdenky elektronicky s tiskem na tenký papír kancelářského typu. S příchodem počítačové techniky to ani nemohlo být jinak. Většina železničních společností používá svůj vlastní systém. České dráhy tak v současnosti provozují na osobních pokladnách systém UNIPOK (univerzální pokladna), který vydá cestujícímu jakýkoliv jízdní doklad jak vnitrostátní, tak i mezinárodní. A současně má provozní personál k dispozici přenosné osobní pokladny (POP), umožňující vydávat většinu jízdních dokladů přímo ve vlaku.

V řadě městských či příměstských dopravních prostředků v metru, městské rychlodráze nebo tramvajích či autobusech – třeba v pařížské nebo newyorské městské aglomeraci, používají jízdenky s magnetickými kódy. Tyto typy jízdenek ze silnějšího papíru mají zabudovaný magnetický proužek, který slouží k elektronické kontrole přímo v označovači. V posledních letech výrazně pomáhají cestujícím při pořizování jízdních dokladů nové technologie. Už není nutné stát ve frontě u prodejního okénka, ale v klidu doma je možné si vybrat a zakoupit tu nejvýhodnější jízdenku na požadovanou trasu, a to jak na vlak, tak i na autobus. To vše díky internetu, za použití počítače nebo mobilního telefonu. Jízdenku je možné následně vytisknout na běžný papír. Řada lidí se ale nezdržuje s tiskem, protože je jim nahrán do mobilního telefonu QR kód, jímž se dá prokázat při nástupu nebo kontrole v dopravním prostředku. Tím úplně odpadá jakýkoli fyzický doklad čili jízdenka v papírové podobě. Je to rychlé, efektivní, účinné... Ale možná jen do prvního velkého blackoutu. To už je však jiný příběh. ○



Jízdenky včera a dnes



230V~

RegioNovy dostanou wi-fi i zásuvky

České dráhy pokračují v modernizaci svého vozidlového parku. Po omlazení osobních vozů pro dálkovou i regionální dopravu přišly na řadu úpravy motorových jednotek řady 814. Potřeba vychází nejen z požadavků cestujících na moderní železniční dopravu, ale i z nedávno uzavřených smluv s jednotlivými kraji, tedy objednateli regionální dopravy.

Josef Holek, Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Motorové jednotky řady 814, které jsou nasazovány na regionální linky, se brzy dočkají dalších vylepšení. České dráhy do nich postupně instalují moderní prvky výbavy včetně technologie wi-fi pro bezplatný přístup k internetu či elektrické zásuvky pro nabytí drobné elektroniky. První RegioNovy s novou

výbavou jsou již v provozu v Olomouckém a Středočeském kraji.

Už z výroby jsou RegioNovy vybavené nízkopodlažním oddílem s dostatečně širokými dveřmi, bezbariérovou toaletou a základním informačním systémem. Kromě těchto předností se dalšími novými prvky staly informační LCD monitory na přepážkách či příčkách u strojvedoucího a vnější informační systémy, řešené pomocí LED tabulí. Novinkou je i čelní LED info panel. RegioNovy navíc dostanou GPS modul pro zjištění polohy. Zásuvky jsou pak pod každým stolem v motorové části. „Elektrická síť ve vlaku tyto prvky pokryje svým současným výkonem,“ upřesnil Zdeněk Štěpánek, ředitel odboru kolejových vozidel ČD.

Do většiny krajů

Instalaci se dopravce snaží provádět hlavně při vyvazovacích opravách. Do procesu vždy vstupují odborníci z firem Pars Nova či dceřiných společností Českých drah DPOV a ČD - Informační systémy.

Požadavky krajů, které jsou objednatelem regionální železniční dopravy, jsou nicméně na prvky výbavy rozdílné. Některé chtějí vše, co je možné instalovat,

jiným stačí jen „wifina“. A například Pardubický kraj požaduje i nátěr v příslušných barvách regionu. Ostatní RegioNovy při vyvazovacích opravách odloží typický žluto-zelený háv a odívají se do tradiční korporátní modro-bílé.

Dočká se i řada 810

Všechny úpravy se podle smluv uskuteční postupně v příštích letech na přibližně stovce dvouvozových a devítce třívozových RegioNov. Jejich finální dislokace bude v krajích Olomouckém, Středočeském, Královéhradeckém, Moravskoslezském, Pardubickém, Jihočeském a na Vysočině. V současné době jsou tři vozidla již dodána do Střediska údržby v Rakovníku, odkud obsluhují tamní výkony, respektive ve směru Praha, Kralupy nad Vltavou, Beroun.

Připravují se i další úpravy, například motorových vozů řady 810, elektrických jednotek řady 471 a dalších vozidel pro provoz na regionálních linkách. Co se týče motorových jednotek, u některých se počítá s doplněním obdobné výbavy jako v případě RegioNov, navíc jen s akustickým a optickým varováním při pohybu dveří. ○



Josef Holek | Foto: archiv VUZ a ČD

V silniční dopravě vládou dva trendy – elektromobilita a autonomní vozidla. Co je aktuálně trendem na železnici?

Ve všech druzích dopravy dlouhodobě platí snahy o neustálé zvyšování bezpečnosti na všech úrovních. Na železnici je nyní trendem vyšší automatizace vedení vozidel včetně plně autonomních vlaků, a také otázka alternativních pohonů. Mezi trendy stále patří i zvyšování kvality a rozsahu služeb pro cestující, byť to nastěší stále více považujeme za normální. V oblasti železniční infrastruktury jsou tématem rovněž vysokorychlostní tratě.

Kdy se v Česku podle vás poprvé svezeme plně autonomním vlakem?

Plně autonomních vlaků se podle mě dočkáme, jakmile se podaří legislativně a eticky vyřešit otázku odpovědnosti za provoz takových vozidel. Ta zásadní zní, co se bude dít, pokud stroj při své „autonomitě“ zabije člověka.

Jak je na nástup výše uvedených nových trendů na železnici připravený VUZ?

Naším posláním je autorizovat budoucnost, a to na základě stanovených technických specifikací a norem jednotlivých národních autorit. Musíme být striktně nezávislí, nepodjatí a nestranní. Na druhou stranu je naší ambicí zapojovat se do diskuzí ohledně budoucnosti na hřišti, které je nám vlastní. Rádi bychom v oblasti železnice otevřeli některá nová témata, která jsou dnes popelkou. Jde například o definování standardů kvality.

Naším posláním je autorizovat budoucnost

Tři čtvrtiny tržeb Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) pocházejí od zákazníků ze zahraničí. Uzavření hranic kvůli pandemii Covid-19 způsobilo náhlý pokles zakázek tohoto pro ČR vysoce strategického podniku. I díky loňským mimořádně příznivým výsledkům je ale provozovatel Zkušebního centra Velim finančně stabilizovaný. Společnost sice bude muset přehodnotit priority pro letošní a příští rok, může však udržet zaměstnance a plánovat klíčové investice do špičkových inovací. „Krizi se pokusíme využít k dalšímu růstu. Může to znít příliš směle, ale na trhu bude velké množství příležitostí,“ říká generální ředitel VUZ Martin Bělčík.

Do čeho plánuje VUZ v nejbližších měsících a letech investovat?

Čeká nás modernizace Malého železničního okruhu v ZC Velim. I s ohledem na to, že na stole nyní leží otázka, kam bude směřovat regionální doprava, vedeme s odbornými vědeckými týmy diskuzi o tom, jak tento okruh modernizovat pro následujících 30 let. V dálkové železniční dopravě jsou trendy určené nadnárodními prioritami. Logicky je sem proto soustředěna větší na zabezpečovacích technologiích a jsou definovány standardy TSI (technické specifikace



pro interoperabilitu, pozn. red.). V rámci přípravy pracujeme s otevřeným modelem a žádnému relevantnímu návrhu se nebráníme.

A další oblasti, do nichž budou směřovat vaše investice?

Klíčové z hlediska technologií je postupné zvyšování ETCS (evropský vlakový zabezpečovací systém, pozn. red.) na aktuálně nejvyšší úroveň. U Zkušební laboratoře pak plánujeme postupnou obměnu a modernizaci přístrojového a vozového vybavení. Zásadní je pořízení čtyřsystémové lokomotivy Vectron, která bude moci v ZC Velim jezdit rychlostí 210 km/h a bude vybavena ETCS Base line 3. Investovat budeme rovněž v oblasti aplikovaného výzkumu, stavíme nové odstavné koleje a rozšiřujeme místa pro přípravu zkoušek. Instalujeme nový indikátor plochých kol, a to v technologické úrovni, která je v bývalém východním bloku použita poprvé. Mimo to rozvíjíme ICT, kdy umožníme zákazníkům on-line propojení s jejich mateřskou firmou v každém okamžiku jejich činnosti na ZC Velim. V rámci vlastních procesů a činností je naším cílem digitalizovat vše, co digitalizovat lze.

Neohroží pandemie Covid-19 vaše hospodářské výsledky a investiční plány?

Už dnes vidíme příznaky krize napříč celou světovou ekonomikou, a nás se už samozřejmě dotkla také. Zhruba 75 % našich tržeb tvoří zahraniční zákazníci, kteří k nám kvůli uzavření hranic nemohli přijet. Pokud bychom nebyli finančně stabilizováni, mohlo pro nás být uzavření hranic likvidační. Propad tržeb už nyní dosahuje nižších desítek milionů korun. Díky silné finanční pozici se nám

však zatím daří udržet zaměstnance, realizovat plánované investice, a být tak připraveni k okamžitému náběhu plného provozu. Bezespory náš však čeká revize priorit na roky 2020–21.

Co znamená silná finanční pozice?

Loni jsme dosáhli rekordních hospodářských výsledků. Hrubý zisk překonal plán o více než dvě pětiny a činil 243 milionů korun. Výsledky jsou primárně kryty finančními prostředky, nejedná se o účetní kouzla. I díky tomu jsme si nemuseli loni půjčit na výplatu dividendy a jsme schopni za použití vlastní hotovosti ustát stávající pandemii a realizovat investice. Je to výsledek práce všech zaměstnanců nejenom vůči našim zákazníkům, ale i v rámci zásadních vnitřních změn. Jsem na naše zaměstnance skutečně hrdý. Tato výchozí pozice nám dává navíc možnost využít krizi k dalšímu růstu.



Martin Bělčík

Fakultu obrany ekonomiky státu na Vysoké vojenské škole ve Vyškově absolvoval v roce 1994. Po studiu pracoval v ekonomickém úseku Armády České republiky a Ministerstva obrany ČR. V letech 1997 až 2001 absolvoval postgraduální studium na Vysoké škole ekonomické v Praze a Vojenské akademii v Brně se zaměřením na management, marketing a strategické řízení. V letech 2003 až 2006 byl náměstkem ministra obrany. Věnoval se poradenství v oblasti strategického řízení, řízení procesů a řízení velkých změnových projektů v oblasti dopravy, včetně těch pro České dráhy a ČD Cargo. Od roku 2013 působí přímo ve skupině ČD. V roce 2016 se stal členem představenstva ČD. Do čela VUŽ nastoupil v září 2018. Martin Bělčík pochází z Horňácka, je ženatý a má tři syny. Mezi jeho záliby patří historie, architektura a gastronomie. Je nositelem Záslužného kříže ministra obrany III. stupně. Je spoluautorem knihy Společenská odpovědnost organizace.

Jak z pohledu VUZ vidíte nové technologie, jako je například internet věcí?

Každé vozidlo, a to nejen lokomotiva, může být vybaveno družicovým lokátorem, a lze tak sledovat jeho skutečný nájezd. V reálném čase je díky tomu možné pohlídat, kdy mají vozidla projít pravidelnou údržbou. Přes lokátor lze také zjistit, kde vozidlo na kontrole bylo a jak dlouho se tam zdrželo. Přidáním jednoho drobného komponentu lze výrazně zvýšit bezpečnost a vytvořit auditní stopu pro celý systém údržby. Ačkoli jde o velmi nízkou investici, tak touto funkcionalitou většina železničních vozidel vybavená není, přitom je GPS lokátor ve služebním autě už nyní zcela běžná věc. Podobných možností je mnoho, například on-line identifikace strojvedoucích ohledně povinného odpočinku, identifikace poškození kolejí na základě sonických změn a podobně.

Co jejich využití brání?

V oblasti železniční dopravy panuje stále velký konzervatismus. Zavedení čehokoliv nového do běžného provozu trvá takřka vždy minimálně jednotky let a není výjimkou, že se to protáhne na více než 10 let. Současně panuje trvalý souboj mezi infrastrukturou, která je dnes primárním nositelem bezpečnosti, a dopravními prostředky, jež jsou principiálně považovány za slepé a nedokonalé. Říkat, že to do budoucna může být třeba půl na půl, je jako otevřít Pandořinu skříňku.

To je zajímavé, z čeho vycházíte?

Odhaduje se, že za posledních 30 let bylo vynaloženo do infrastruktury téměř 1 bilion korun, na vozidla zhruba 200 až 300 miliard. Technologický vývoj vozidel přitom roste kvadraticky, infrastruktura lineárně. Máme vozidla na 160 km/h nebo více než 200 km/h, ale v drtivé většině případů musí jezdit nižší rychlostí. Fakticky jediná vysokorychlostní dráha v ČR pro rychlost 230 km/h je u nás v ZC Velim.

Trh práce byl před příchodem pandemie Covid-19 velmi napjatý, jak se vám daří najít a udržet potřebné odborníky?

V minulosti jsme přicházeli o zaměstnance, kteří byli demotivovaní přístupem svých nadřízených nebo vnitřním klientelismem. Pro nové zaměstnance jsme naopak nebyli zajímaví. HR v naší společnosti nyní prochází komplexní změnou. Pokud chceme kvalitní zaměstnance, musíme vytvořit odpovídající pracovní prostředí. Zvolili jsme velmi otevřenou vnitřní komunikaci a postupně se snažíme z liniově štábního systému delegovat pravomoci na vedoucí zaměstnance jednotlivých odborných týmů. ○



ČD Cargo a výlukové přepravy

Jaro je obdobím, kdy se opět naplno rozbíhají výlukové práce na železnici. Na jednu stranu působí provozní problémy a jsou příčinou vícenákladů při realizaci přeprav po odklonových trasách, na stranu druhou pro naši společnost představují příležitost a potenciál pro získávání dalších tržeb.

Michal Roh | Foto: autor, Jakub Dvořák, Tomáš Ságner

ČD Cargo nabízí skutečně široké portfolio služeb spojených s výlukovými pracemi, počínaje zajištěním přeprav šterku, pražců nebo kolejnic a konče zajištěním vykládky šterku nebo poskytnutím pracovníků pro řízení sledu vlaků. ČD Cargo proto aktivně komunikuje s většinou stavebních firem provádějících stavební práce na železnici.

Přepravujeme i stavební stroje

ČD Cargo je rovněž spolehlivým partnerem pro zajištění přepravy různých speciálních stavebních mechanismů. Jedná se o jeřáby, podbíječky, brousíci vlaky a další speciální stroje. Ve většině případů se jedná o mimořádné zásilky, jejichž jízda musí být předem projednána se Správou železnic. Ta stanoví podmínky, za kterých se může přeprava uskutečnit. Jedná se o různé omezení rychlosti v některých úsecích, omezení v souvislosti s nedodržením průjezdného profilu nebo hmotnostní limity. Pro každou takovou zásilku je vydán příkaz k dopravě, kterým se musí následně ří-

dit všichni provozní zaměstnanci. Přesuny stavebních strojů mezi jednotlivými stavbami u nás i v zahraničí jsou pečlivě plánované s termínovaným dojezdem, proto jejich přepravy probíhají ad-hoc vlaky na základě vydané instradace.

Tradičním klientem, který pro dopravu stavebních strojů využívá ČD Cargo, je firma Swietelsky. Tu založil v roce 1936 rakouský inženýr Hellmuth Swietelsky a v současné době má tato společnost pobočky v 19 zemích světa a zaměstnává přes 10 tisíc zaměstnanců. Od roku 1992 je firma aktivní také na českém trhu. V tomto roce byla totiž založena pobočka v Českých Budějovicích. Dnes firma Swietelsky Rail CZ patří k nejvýznamnějším stavebním firmám na našem trhu. Se stroji a zaměstnanci této firmy se můžeme setkat na celé řadě důležitých infrastrukturních staveb. Z těch aktuálně probíhajících namátkou jmenujme přestavbu železniční trati mezi Vršovicemi a Hostivaří v Praze, modernizaci tzv. Dluhonické spojky nebo rekonstrukci železničního uzlu Plzeň.



„Spokojenost zákazníků je především zásluhou odpovědné práce provozních zaměstnanců, kteří se na přípravě i realizaci výlukových přeprav podílejí. Mnohdy je nutné velice operativně reagovat na požadavky stavbařů, což není vždy jednoduché, a je to pak hodně o vzájemné komunikaci,“ říká Jolana Lišková, obchodní manažerka komodity stavebniny. „Jednoduchá nejsou ani obchodní jednání, při kterých musíme klienty přesvědčit o tom, že patříme k nejlepším, a že by návoz šterku a další činnosti měli realizovat s ČD Cargo.“ Jana Lemberková, obchodní manažerka, k tomu dodává: „Flexibilní musíme být i při přepravě stavebních mechanismů. Konkurence je značná a obstojí jen ti, kteří dokážou realizovat přepravy doslova na klíč a v nejvyšší kvalitě.“



Zkušební vykládka šterku z nástaveb RockTainer INFRRA, které by v blízké budoucnosti mohly nahradit část starších výsypných vozů Faccs.



Lokomotivy ČD Cargo bylo možné v nedávné době spatřit při sypání štěrku například na Trutnovsku.

Swietelsky Rail CZ – významný partner

Nedávná epidemiologická situace bohužel ovlivnila i činnost firmy Swietelsky Rail CZ a všech spolupracujících subjektů ČD Cargo nevyjímaje. Speciální stavební stroje vyžadují i speciálně vyškolenou obsluhu a právě zde se objevil problém – potřebný personál přijíždí vždy z Rakouska. Naštěstí se s ministerstvem vnitra podařilo projednat výjimku pro šest desítek strojníků. Pokračovat tak mohla mediálně sledovaná pokládka unikátních výhybek pro rychlost až 160 km/hod ve stanici Prosenice nebo úprava geometrické polohy koleje v Praze-Vršovicích. Nejen za těmito dvěma akcemi je nutné vidět i ČD Cargo, které zajistilo přepravu potřebné mechanizace. Například podbíječky Unimat 09-32/4S Dynamic nebo pluhu BDS 2000-4 na pražskou stavbu nebo kolejový jeřáb Gottwald GS 100.06T do Prosenic.

Swietelsky Rail CZ je pro nás významným obchodním partnerem. Možná to bude lepší prezentovat řečí čísel. Za loňský rok jsme pro tohoto zákazníka přepravili cca 7 tisíc tun štěrku, 300 vozů s kolejnicemi, výhybkami a pražci a zejména převezli téměř 600 strojů, mechanismů a doprovodných vozů. V několika případech jsme ve spolupráci s ČD Cargo Germany zajišťovali i zahraniční řezy. Všechny tyto přepravy vyžadují složitou přípravu a také realizace není většinou jednoduchá. ○



Náležitosti ČD Cargo byla mezi jednotlivými stavbami v severozápadních Čechách přepravena i kolejová bruska SPENO RR16 – M10. Fotograf Jakub Dvořák zachytil 19. dubna 2020 brzy ráno Elektronika 743.001 s tímto zařízením v mezistaničním úseku Česká Lípa – Stružnice.



Jaroslav Rudiš:

Pandemie mě paradoxně uklidnila

Je známý nejen v České republice, ale hlavně v německy mluvících zemích, kde se jeho romány hojně čtou i vydávají. Spisovatel Jaroslav Rudiš, který je pověstný náklonností k vlakům – proslavila ho železničářská komiksová trilogie a film Alois Nebel, pracoval v řadě rozmanitých profesí, například jako učitel, hotelový portýr či jako novinář. Od roku 2006 je na volné noze a věnuje se beletrii, divadelní scénáristice a rockové hudbě se svou kapelou Kafka Band. Žije dlouhodobě v Berlíně, ale ČR často navštěvuje. Jak jinak než vlakem.

Martin Harák | Foto: autor, Peter von Felbert

Rozhovor pro časopis *Železničář* vznikl telefonicky na přelomu dubna a května, protože osobní setkání v té době bylo prakticky vyloučené. Česká republika měla uzavřené hranice a dostat se z ní či naopak do ní by představovalo značné komplikace včetně nuceně dvoutýdenní karantény. Pandemie koronaviru tak

na několik týdnů paralyzovala nejen Česko, ale potažmo celý svět. To se pochopitelně dotklo i českého spisovatele žijícího v Berlíně Jaroslava Rudiše. Na otázku, jak mu pandemie zkomplikovala život, spisovatel odpovídá, že poměrně významně. „Jsem zvyklý hodně cestovat a neuplyne týden, abych někde neseděl ve vlaku a nejel na setkání se čtenáři po celém Německu. To s příchodem viru skončilo praktic-

ky ze dne na den. Ani ve snu by mě nenapadlo, že moje cesta 5. března z Hamburku do Berlína bude vlastně na dlouhou dobu poslední. Symbolicky jsem jel vlakem EuroCity Českých drah do Prahy a v jídelním voze si dal své oblíbené tradiční české menu – svíčkovou s plzeňským, což byla taková pomyslná rozlučka a pak mě čekaly už jen dlouhé týdny klidu,“ říká jedním dechem Jaroslav.

Stres nahradil absolutní klid

S odstupem času však přiznává, že několikátýdenní pauza mu pomohla si fyzicky i duševně „orazit“. Nějakou přestávku už potřeboval, protože předtím byl neustále v pohybu a prožíval řadu stresových situací. „Najednou jsem se vnitřně uklidnil a začal u nás v Berlíně chodit na dlouhé vycházky, třeba na starý vojenský hřbitov nedaleko letiště Tempelhof, kde jsem si sedl na lavičku a četl si oblíbené knihy. To bych za běžného pracovního režimu asi nedokázal. Jen se nedovedu vyrovnat s tím, že se na dlouhou dobu uzavřely hranice. To není dobré pro psychiku. Navíc mám v Čechách rodiče a kamarády a jsem zvyklý tam často jezdit. Pro sebe jsem si tento stav nazval podle bývalé železné opony jako koronavirová opona.“

Jaroslav Rudiš připomíná, že patrně ještě nikdy v historii, kterou se ostatně podrobně zabývá, nebyla přerušena mezistátní železniční doprava mezi Německem a Českem. Tato skutečnost ho velice překvapila, zvláště když mezistátní vlaky, byť s omezením, jezdily v době karantény například z Německa do celého Beneluxu nebo Rakouska.

Ostatně i v Německu zůstaly podle Rudiše zachovány mnohé expresní dálkové vlaky. Jeden takový – konkrétně kategorie ICE využil na konci dubna při pracovní jízdě z Berlína do Halle an der Saale v Sasku a zpět. „V Halle jsem natáčel přednášku a čtení z knihy – leč bez publika, a zážitek z této cesty ve mně asi dlouho zůstane. V celé soupravě cestovalo odhadem dvacet cestujících a ve voze první třídy, kterým jsem jel, jsme byli pouze dva! Při cestě z Berlína se průvodčí jen kolem mě mihl a při zpáteční cestě už vůbec nepřišel, jen vlak vypravoval. Prostě to byl vlak duchů! Třeba to někdy umělecky zúročím, musím ten zážitek nechat v sobě uzrát,“ popisuje své dojmy Jaroslav Rudiš. Momentálně pracuje na knize železničních reportáží ze střední Evropy, což budou literární beletristické realistické reportáže. Dopsání knihy chvíli potrvá, protože práce musel kvůli omezenému cestování přerušit. „Ještě v lednu a únoru jsem byl, jak se říká, sbírat data a dojmy v italském Terstu, ve Slovinsku či v Belgii a v Paříži. Tak



JAROSLAV RUDIŠ

Vyrostl v Lomnici nad Popelkou. Po dokončení studia liberecké Technické univerzity pracoval jako učitel, manažer punkové skupiny, hotelový portýr a také jako novinář. Od roku 2006 je spisovatelem na volné noze. Od roku 2014 vystupuje v hudebním projektu Kafka Band, který zhudebňuje texty Franze Kafky.

Rudišova literární prvotina Nebe pod Berlínem z roku 2002 získala Cenu Jiřího Ortena a byla také oceněna jako Nejkrásnější kniha roku. Vydal trilogii komiksů Alois Nebel (později zfilmovanou) o česko-německém výpravčím vlaků, sloužícím na malé stanici v Sudetech.

V roce 2018 v Lipsku získal Cenu literárních domů za rozvoj česko-německého dialogu, kterou společně udělují literární domy Německa, Rakouska a Švýcarska. Za knihu Winterbergs letzte Reise z roku 2019 byl nominován na cenu knižního veletrhu v Lipsku v kategorii beletrie. Píše divadelní hry pro jedno z drážďanských divadel.

to mám nyní na delší dobu vystaráno a musím počkat na lepší dobu,“ hořce se usmívá Rudiš.

Winterbergerova poslední cesta

Železnici je věnovaný nejen Alois Nebel, ale i zatím poslední román Jaroslava Rudiše nazvaný Winterbergerova poslední cesta. Ten vyšel prozatím jen v němčině. Německy ho prý napsal proto, že v sousedním Německu dlouhodobě nejenom žije, zároveň se tu také po řadu let pohybuje ve dvojjazyčném prostředí. Impulsem k napsání byl jeho kamarád z Německa, který svého času cestoval vlakem po střední Evropě v ruce se starým knižním průvodcem od vydavatele Karla Baedekera z roku 1913. Do vlaku jedoucího dlouhou trasou z Berlína do Sarajeva napříč střední Evropou posadil nesourodou dvojici. Tu tvoří takřka stoletý užvaněný starý pán Wenzel Winterberg, původem z Líberce, kde sám Jaroslav delší dobu pobýval, a jeho mladší průvodce Jan Kraus, jenž má smrtelně nemocného klienta „převzít na druhý břeh“. Velký znalec dějin Winterberg však musí před svým odchodem z tohoto života vykonat poslední cestu: chce najít hroby svých předků padlých v bitvě u Hradce Králové a pátrá také po stopách dávno zmizelé lásky, již kdysi zradil. Jeho český průvodce Kraus se tak proti vlastní vůli vrací do rodné země, ze které uprchl, a do své vlastní temné minulosti. Kniha patrně vyjde na konci letošního roku i v českém překladu. ○

Tunelem Ceneri projela souprava ICE-S rychlostí 275 km/h

Švýcarský železniční tunel Ceneri má za sebou další významné milníky. Kromě toho, že tamní Dopravní úřad povolil zkušební provoz, jím poprvé projela i souprava ICE-S německé společnosti Deutsche Bahn (DB) rychlostí 275 km/h. Testování a instalaci všech potřebných technologií na několik týdnů zastavila pandemie koronaviru. Termín zářijového otevření by však tato komplikace neměla ohrozit.



Josef Holec | Foto: AlpTransit San Gottardo

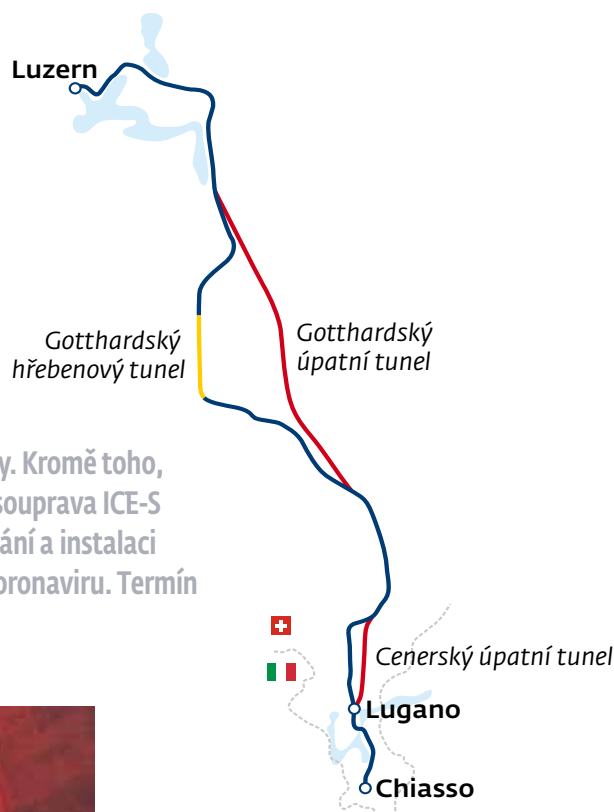
Švýcaři dokončují práce na úpatním tunelu Ceneri, další železniční stavbě pod masivem Alp. Ceneri se tak postává po bok již zprovozněných tunelů Gotthardského a Lötschberského a stane se tak součástí spojení Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Na stavbě pracuje společnost AlpTransit Gotthard (ATG), kterou pro výstavbu tunelů založily Švýcarské spolkové dráhy (SBB).

Zdejší Federální dopravní úřad vydal v únoru povolení k zahájení zkušebního provozu při zapnuté trakční soustavě a aktivaci bezpečnostních systémů včetně zabezpečovače ETCS Level 2. Po ukončení přípravných prací zahájil provozovatel zkušební provoz. Bohužel, stejně jako všude po celém světě, zabrzdlila veškeré činnosti pandemie koronaviru COVID-19. „Dohoda o obnovení zkoušek byla dosažena 20. dubna poté, co dodavatel tunelů AlpTransit Gotthard AG uzavřel jednání se zdravotnickými specialisty a s Federálním úřadem pro veřejné zdra-

ví,“ informoval server Railway Gazette s tím, že při veškerých činnostech musí být dotčení pracovníci chráněni před náklazou virem uniklým z Číny.

Součást projektu století

Cenerský úpatní tunel (Der Ceneri-Basistunnel) je budován v návaznosti na švýcarský „projekt století“ – železniční spojení přes Alpy a sloužit bude jako přivaděč z jihu pro Gotthardský úpatní tunel, který byl dokončen v roce 2016. Oficiální práce na stavbě začaly už v roce 2006. Západní tubus byl proražen 21. ledna 2016, východní pak o pouhých pět dní později. Následně byly oba tubusy vybetonovány a od podzimu 2016 technici instalovali nezbytnou infrastrukturu. Zkušební provoz začal letos v březnu, komerční osobní i nákladní vlaky by tunelem měly jezdit od září 2020. Zcela zprovozněn by měl být v prosinci.



Testuje se i nadále

Zkoušky tedy probíhají za přísných bezpečnostních podmínek s nepřetržitým sledováním. ATG navíc pro každou směnu určil zdravotního manažera, jenž zajišťuje dodržování pokynů v oblasti veřejného zdraví. Zkušenosti ukázaly, že stanovené hygienické a zdravotní předpisy je možné v průběhu práce dodržovat.

Součástí testování, které bylo spuštěno 1. března, byl na sklonku dubna i průjezd soupravy rychlovlaku ICE-S zapůjčené Deutsche Bahn. Ten v Ceneri tunelu dosáhl rychlosti 275 km/h. První zkušební jízdy se uskutečnily se spuštěným zabezpečovačem ETCS Level 2. K testování digitálního, rádiového spojení GSM-R posloužil zkušební speciál od SBB.

Po prázdninách naplno

Testování zhruba 15 km dlouhého tunelu mezi Camorinem a Vezii bude pokračovat až do začátku září, kdy bude stavba předána SBB – ta zahájí zkušební provoz. Běžné zprovoznění je naplánováno na prosinec letošního roku. Počítá se s tím, že jím za hodinu projedou čtyři nákladní a šest osobních vlaků jedním směrem.

Práce na úpatním tunelu byly zahájeny v roce 2006 a jde o poslední etapu rozsáhlé modernizace železnice mezi švýcarským Curychem a severoitalským Milánem. Cesta mezi oběma městy by tak neměla trvat déle než tři hodiny i díky traťové rychlosti 250 km/h, kterou mohou vlaky v tunelu využít. Do souboru staveb je zahrnutý i Gotthardský tunel. ○



Zajímavosti o stavbě

Projekt tunelu Semmering patří mezi nejsložitější svého druhu v Evropě. Na čtyřech staveništích jsou vytvářeny četné přístupové body a šachtové systémy, které umožňují bezpečnou přepravu osob, strojů a materiálu pod zemí. To šetří čas a pomáhá dobýt skálu z několika stran. Výstavba podporuje podnikání v regionu a stimuluje trh práce. V provozní fázi bude zaměstnávat přibližně 11 000 lidí. Profitovat bude i domácí ekonomika: každé euro investované do tunelu přináší růst o pět eur. Cesta z Vídně do Štýrského Hradce bude díky tunelu trvat necelé dvě hodiny. Zároveň se tím uleví historické semmeringové železnici, po níž dnes projede zhruba 180 vlaků denně.

Práce na tunelu Semmering jsou v polovině

Správce rakouské infrastruktury ÖBB-Infrastruktur ohlásil, že ražba úpatního tunelu u průsmyku Semmering je ve své polovině a staveniště jsou po ústupu pandemie koronaviru znovu otevřená. Budování sedmadvacet kilometrů dlouhého tunelu začalo už před osmi lety.

Josef Holek | Foto: ÖBB-Holding AG

Až na rok 2027 je naplánováno ukončení stavby rakouského úpatního tunelu Semmering. Letos se stavba i přes komplikace spojené s pandemií koronaviru dostala do poloviny. Tunel jako takový se začal pod východními Alpami razit v roce 2014, o dva roky dříve byly zahájeny přípravné práce – výstavba obchvatů a složišť materiálu či inženýrských sítí.

„Po osmi letech výstavby jsme dosáhli poloviny stavebních prací. Tento milník představuje další kapitolu úspěchu nového jižního úseku,“ prohlásil Andreas Matthä, generální ředitel ÖBB-Holding AG. Pokud se sečtou všechny vstupy, šachty a spojovací tunely, bylo kvůli 27 km dlouhé stavbě vytvořeno 62 menších tubusů, na většinu stavenišť muse-



Světelné efekty během ražby tunelu

ly být přístupové tunely a šachty vystavěny předem. Teprve pak bylo možné začít kopat tunel jako takový.

Hygiena především

Tunel spojí města Gloggnitz v Dolním Rakousku a Mürzzuschlag ve Štýrsku. Na staveništi Fröschnitzgraben, tedy uprostřed tunelu, už řadu let pracují dva razičí stroje Carl a Ghega (obdoby naší Viktorie). Pod vrcholy Mitterotteru a Grasbergu už prorazily ve směru na Gloggnitz zhruba tři kilometry. Stejnou délku hlásí i další úsek, tentokrát ve směru na Mürzzuschlag. Kilometr a půl je vyražený i ze směru od Grautschenhofu u Mürzzuschlagu.

Úsek v Dolním Rakousku dosáhl obzvláště náročné oblasti z hlediska výstavby tunelů: v Gloggnitzu stavební firmy stabilizují tunelové roury, do nichž na jaře 2019 prosáklo množství vody. Dále tu dělníci připravují instalaci budoucího vnitřního opláštění formují budoucí portály anebo připravují rekonstrukce stanice Mürzzuschlag. Ta by měla být dokončena příští rok. V době, kdy v Evropě řádil koronavirus, byly stavební práce omezeny. Dodržována byla a nadále jsou přísná hygienická pravidla.

Ve tmě rychlostí 230 km/h

Úvodní ceremoniál projektu Semmering Base Tunnel New se odehrál před osmi lety. Tunel se začal stavět z pěti míst současně a tvoří jej dvě roury. Propojky jsou budovány vždy po pěti stech metrech. V budoucnu bude možné v tunelu jezdit rychlostí 230 km/h. Projekt nahradí starou, ale slavnou dvaadvaceticet kilometrů dlouhou horskou dráhu Semmering, po které jezdí i railjetty ČD z a do Štýrského Hradce. Loni společnost oznámila, že výstavba bude mít rok zpoždění, hotovo tedy bude v roce 2027. ○



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 II (1939–1992)

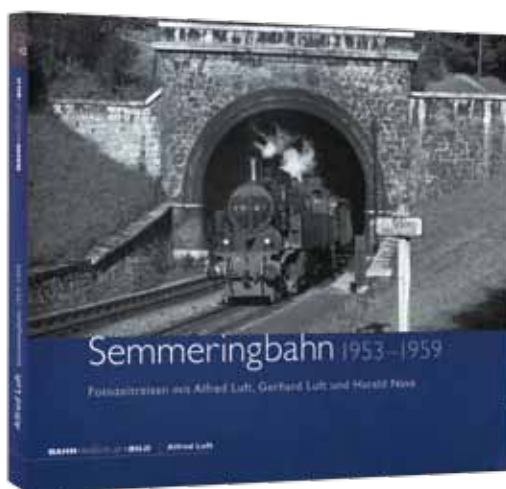
Koncem loňského roku bylo na trh uvedeno druhé pokračování úspěšné ediční řady o osobních vozech ČSD. Přímo navazuje na první díl, který se věnuje období první československé republiky v letech 1918 až 1939. Nakladatelství Nadatur tak díky kolektivu renomovaných autorů – Ivo Mahela, Ludvíka Losose, Jana Lutrýna a Zdeňka Malkovského připravilo v krátké době další objemný svazek formátu A4, který mapuje park osobních vozů od počátků druhé světové války až do zániku společného státu a potažmo ČSD. Koncepte publikace o 357 stranách navazuje na první díl a značná část je věnována jak černobílým, tak barevným záběrům, výkresům vozidel a také popisům a základním údajům o osobních a služebních železničních vozech. Kniha s řadou precizně vytvořených výkresů Ivo Mahelem může navíc sloužit i jako inspirace při renovaci historických vozidel či stavbě nebo úpravách vozidel na modelových železnicích. A pro ty, kteří mají rádi exaktní údaje, jsou připraveny tabulky s vybranými technickými parametry všech vzpomínaných vozidel. Autoři i nakladatelství již plánují třetí díl, který by se měl věnovat poválečným vozidlům speciálních staveb, jako jsou lůžkové, jídelní, měřicí, salonní či poštovní vozy. Zvláštní kapitola bude věnována i úzkorozchodným vozům.



Motorové lokomotivy řady T 478.3



V edici Československá železniční vozidla dopravního vydavatelství Krokodýl vychází nová publikace z pera Martina Žabky, která se věnuje lokomotivám řady T 478.3. V Česku se jim přezdívá Břejlovec, na Slovensku pak Okuliarník. Jen málokterá lokomotiva si u nás vysloužila takový obdiv, respekt a zájem jako právě tento designově nadčasový stroj. V letech 1968 až 1977 jich bylo vyrobeno přes čtyři stovky. Desítky let jezdí po téměř celém území bývalého Československa a v různých podobách. Po méně či více rozsáhlých modernizacích jich nejen v Česku či na Slovensku, ale také v Itálii dodnes jezdí ještě asi třetina z původního počtu. Zmapovat celou a složitou historii této řady byl téměř nadlidský úkol. Cílem autora této publikace však bylo, oproti předchozím knihám na stejné téma, podhalit další nová fakta, o nichž se doposud nepsalo, a doplnit je autentickými dokumenty a z naprosté většiny také prozatím nepublikovanými fotografiemi. Dílo o 496 stranách obsahuje asi 600 vyobrazení.



Semmeringbahn 1953–1959

Vídeňské vydavatelství Bahnmedien přišlo letos na jaře se dvěma novými tituly. Prvním z nich je fotografická publikace formátu 240 x 205 mm, která nese zcela vypovídající název Semmeringbahn 1953–1959. Autor Alfred Luft pozval především milovníky parní železnice na fotografickou cestu časem po Semmeringové dráze z Gloggnitzu do Mürrzuschlagu. Na celkem 144 stranách jsou postupně představena všechna nádraží a zastávky, ale také mosty a další inženýrské stavby na této pozoruhodné železnici, kterou dozajista zná řada našich čtenářů ze svých toulek po Rakousku. Fotografické období je omezeno na posledních sedm let před elektrizací celé trati přes Semmering. Z velké části jsou v knize uveřejněné nepublikované fotografie pocházející od tak renomovaných fotografů, jako jsou Gerhard Luft či Harald Navé, a to včetně samotného autora Alfreda Lufta. Popisy fotografií s přesnou datací tak pomyslně ožívují dobu, kdy ve stoupání na Semmering dominovaly parní lokomotivy, kterým sekundovaly první jednotky s dieslovým pohonem.



Die Reisezugwagen der k.k. österreichischen Staatsbahnen, Fernverkehrswagen der Gruppe Ib

Druhou jarní novinkou vydavatelství Bahnmedien je další díl věnující se železničním osobním vozům rakouských státních drah, tentokrát skupině Ib pro dálkovou dopravu. Kniha s rozsahem 400 stran ve formátu 280 x 215 mm obsahuje rozsáhlé statistické materiály a přibližně tři stovky fotografií, typových náčrtů a dalších ilustrací. Tým uznávaných rakouských železničních autorů – Hermann Heless jako odborník na vozy, Johann Blieberger, který se zabývá vozidlovou statistikou, a grafik Erwin Hauke, se ujal nelehkého úkolu zdokumentovat vozový park c. a k. rakouských státních drah tak, aby kniha zaplnila dosud neprobádaná místa. Tento knižní díl se věnuje skupině dvounápravových vozů včetně vozů označovaných v českých zemích jako Rybák. Nedílnou součástí obsáhlé knihy jsou také tři a čtyřnápravové zavazadlové a poštovní vozy. Protože se kniha zabývá více než třemi tisíci jednotlivých vozidel, je ke koupi i doprovodné DVD, kde jsou ve formátu pdf uvedeny číselné seznamy jednotlivých vozů a také detailní výkresy. Více informací o obou knihách získáte na webových stránkách Bahnmedien.at, nebo v prodejně Corona v Hybernské ulici v Praze.

Elektrické lokomotivy řad E 479.1

Další publikací řady Československá železniční vozidla dopravního vydavatelství Krokodýl je výpravná kniha o dvoudílných elektrických lokomotivách původní řady E 479.1, dnes označené jako řada 131. Čtyřicet let historie padesáti dvoudílných lokomotiv je obsahem publikace, která na 416 stranách a zhruba 480 vyobrazeních důkladně přibližuje vznik, dodávky, provoz, rekonstrukce, ale také technický popis a mnohé další zajímavosti této unikátní lokomotivní řady. Stroje, které vlastní Železniční společnost Slovensko Cargo, jsou oproti ostatním hnacím vozidlům specifické a po čtyřech desetiletích náročného provozu si pevně drží první místo v nákladní dopravě na všech tratích Slovenska elektrizovaných stejnosměrnou trakční soustavou. V knize, kterou napsal kolektiv autorů pod vedením Martina Žabky, se čtenáři dozvedí například nejen spoustu zajímavostí o vlastní historii, ale i něco ze zákulisí vzniku a přípravě „retro“ lokomotivy. Nechybí ani autentická vyprávění pamětníků a pracovníků depa ve Spišské Nové Vsi, kde jsou stroje deponovány. Více informací o knihách z produkce vydavatelství Krokodýl a jejich prodeji lze získat na mailové adrese nakladatelstvi-krokodyl@email.cz.



Půl století od začátku sériové výroby řady 560

Elektrické jednotky řady 560 na střídavé trakční napětí byly sériově vyráběny pro ČSD v letech 1970 až 1971 v tehdejší továrně Vagónka Tatra Studénka. Před zahájením sériové výroby vznikly dvě třívozové prototypové jednotky s řídicími vozy označené jako SM 487.0, které pocházely z roku 1966. Sériově byly dodávány v pětivozovém provedení se dvěma čelními hnacími vozy a třemi vloženými vozy. Kvůli nedodržení nápravových tlaků bylo označení řady změněno na SM 488.0, později 560. V současné době můžeme tyto stroje ještě potkat na integrované lince S2 spojující Letovice, Brno a Křenovice horní nádraží.

Martin Žabka, Martin Harák

Foto: autoři, Martin Nový, Pavel Venzara, Richard Plunár

S vývojem elektrické jednotky pro napájení střídavým napětím 25 kV/50 Hz se začalo již v roce 1962, tedy v době, kdy teprve krátce probíhal zkušební provoz našich prvních elektrických lokomotiv řad E 479.0 a 1 na prvním úseku elektrizovaném střídavou soustavou mezi Plzní a Blovicemi. Pro úplnost ještě uvedeme, že rozhodnutí o zavedení střídavého napájecího systému bylo „odklepnuto“ vládním usnesením v dubnu 1959. Vývoj příměstského vlaku na střídavé napětí, který se uskutečnil v kooperaci Výzkumného ústavu kolejových vozidel v Praze, Vagónky Tatra ve Studénce a MEZ Vsetín, završil návrh elektrické jednotky původně označené SM 487.0, z níž byl posléze odvozen také podobný elektrický vlak pro stejnosměrnou soustavu řady EM 488.0. Do jeho vzniku však ještě bylo daleko.

Po poměrně rychlém vývoji projektu nového vlaku následovala o poznání delší výroba, neboť zadání dvou prototypových třívozových jednotek u výrobce bylo provedeno v roce 1963, z brány výrobního závodu však vyjely až v roce 1966. Od později vyráběného sériového provedení se první dvě jednotky v mnohém lišily, nejpatrnějším rozdílem však byla jejich sestava, kdy jednu jednotku tvořily tři vozy ve složení hnací, vložený a řídicí. Sériové jednotky pak vyjížděly z výroby jako pětivozové se dvěma čelními vozy hnacími a třemi vloženými. Za velkou škodu lze považovat také země zašlapaný projekt jednotky dvou-systémové, která skončila pouze ve fázi plánů a nikdy se bohužel nerealizovala.



Jednotka původního značení SM488.0003+ SM 488.0004 v polovině osmdesátých let na Tišnovsku

Vyrobeno jen 16 sériových jednotek

Na základě zkušeností z ověřovacího provozu dvou jednotek řady SM 487.0 bylo v roce 1968 objednáno a následně v letech 1970 a 1971 vyrobeno celkem šestnáct sériových jednotek, které byly přiděleny do dep Brno-Horní Heršpice (tehdy podslužebna Lokomotivního depa Brno-dolní) a Bratislava-východ. Za zmínku stojí novinka v technickém provedení hnacích vozů jednotky. Oproti stejnosměrným „panťákům“ starší konstrukce řad EM 475.0, 1 a 2, které měly na kaž-

dém ze čtyř dvojkolí hnacího vozu zavěšený a tlapově uložený trakční elektromotor, měly nové jednotky SM 488.0, respektive jejich hnací vozy měly v každém hnacím voze pouze dva motory, upevněné pod hlavním rámem, které pomocí kardanů poháněly vždy celý přilehlý podvozek. Kardan se však ukázaly jako slabina celého pohonu a při výrobě odvozené stejnosměrné řady EM 488.0 již bylo znovu přistoupeno k individuálnímu pohonu každé nápravy samostatným motorem.





Sestivozová jednotka řady 560 nedaleko Blanska na jižní Moravě

Větší část jednotek putovala z výroby do brněnského depa. To svých devět sériových vlaků doplnilo později ještě desátou jednotkou vzniklou spojením prototypových vozů SM 488.0001 a 0002 do jedné pětivozové soupravy. A to po vyřazení řídicích vozů, z nichž jeden vyhořel a druhý byl přestavěn na vložený vůz. Sedmi jednotkami pak disponovalo nově vybudované depo Bratislava-východ 2, které na rozdíl od nevyhovujících podmínek v Brně mohlo nabídnout plný komfort. Heršpická služebna v Brně neměla pro údržbu a opravy přes 120 metrů dlouhé jednotky dostatečně dlouhé pro-

hlížecké jak lávky a kanály, tak ani halu, takže se při provozním ošetření muselo s jednotkou popojíždět. Při větší opravě v hale, kam se jednotka nevešla celá, musela být rozpojena, v opačném případě přečnivala částečně mimo halu, což zvláště v zimním období nebylo příliš praktické.

Jezdily až po Bratislavu

Brněnské jednotky našly provozní uplatnění nejen na dlouhém vozebním rameni z jihomoravské metropole až do Havlíčkova Brodu, kde jezdily i zdvojené, čímž mohly kapacitně nabídnout přes

830 míst k sezení, ale také na trati z Brna přes Břeclav do Bratislavy. Bratislavské pantografy pak zajišťovaly příměstskou dopravu zejména z Bratislavy do Nových Zámků, Štúrova a Komárna. Po elektrizaci dalších tratí, zejména Po- vážské magistrály a takzvané Hrbaté z Trnavy do Kútů, se jejich využití výrazně rozšířilo. To však již vyjízďely ze svého nového působiště v Trnavě, kam byly převedeny v roce 1985.

Kromě vývoje barevného provedení, které zejména v případě LD Brno uvedlo mnohé své jednotky do pestrobarevných nátěrů, se na vnějším vzhledu promítly



Tornáda si během své služby prošla nespočtem barevných variant.



HISTORIE

také dvě vlny unifikace a v roce 1987 došlo k přeznačení této řady z SM 488.o na 560. V roce 2015 byla navíc brněnská jednotka 560.023/024 uvedena do takzvaného retro nátěru v červeno-krémové kombinaci, tedy do stavu, jaký byl běžný po vyrobení. Jde sice o plánovaný muzejní exponát, který je ale stále v aktivním provozu. Provozní údržba vlaků řady 560 byla vykonávána v domovských depech, o opravy vyšších stupňů se pak po celou dobu fungování ČSD staraly dílny v Kolíně, kde také byly sjednoceny vozy prototypové s vozy sériovými, později se české jednotky udržovaly v dílnách Šumperk, slovenské pak ve Vrútkách.

Šestivozová varianta

V prvních letech nového tisíciletí se v Brně, podobně jako v Praze v případě řady 451, několik jednotek řady 560 posílilo přidáním dalšího vloženého vozu do šestivozových souprav, které disponovaly výrazně vyšší kapacitou. Nevýhodou tohoto řešení bylo ale v případě řady 560 větší namáhání kardanů v převodovkách na kopcovitých tratích, zejména mezi Brnem a Žďárem nad Sázavou. Provoz řady 560 v Česku nadále pokračuje v okolí Brna, kde ještě nějakou dobu budou muset dnes již padesátileté jednotky vydržet



Jeden z pravidelných spojů vedený jednotkou řady 560 právě dorazil do zastávky Blansko město.

na svém již zažitém vozebním rameni mezi Křenovicemi a Letovicemi. Slovenské jednotky, které ještě na sklonku svého života stihly změnit své působiště přesunem z tehdy uzavřeného depa Trnava do Nových Zámků, však svou dopravní éru ukončily v roce 2015. Dostí zubožené

vozy byly poté postupně šrotovány, pouze dvojice hnacích vozů 560.015 a 560.019 odkoupených Českými drahami od ZSSK s cílem posílení stavu dodnes v depu Brno-Maloměřice připomíná červeno-krémovou éru těchto nepostradatelných pomocníků v příměstské dopravě. ◉



Původní koženkový interiér časem vystřídalo prodyšné polstrování sedadel.

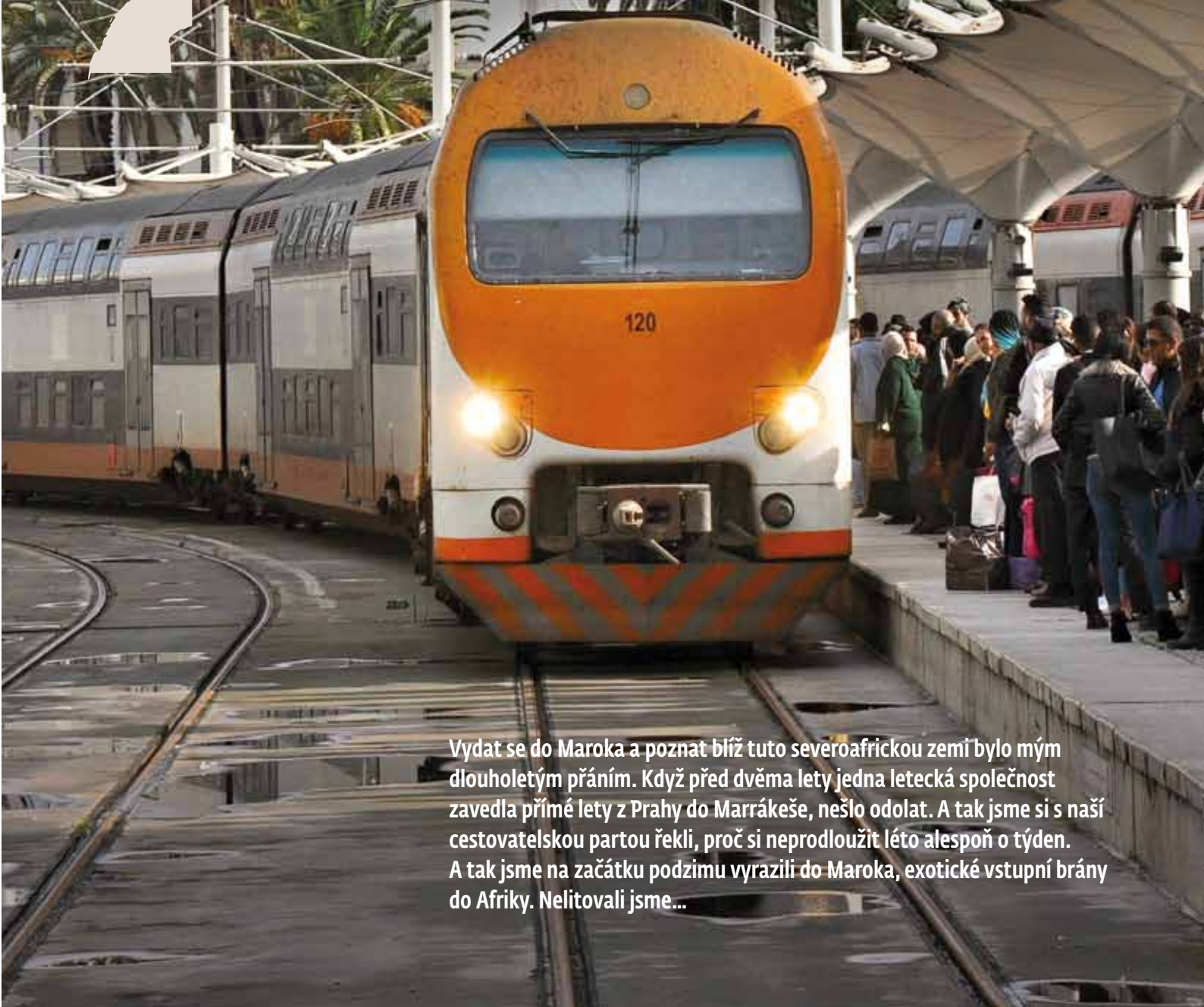
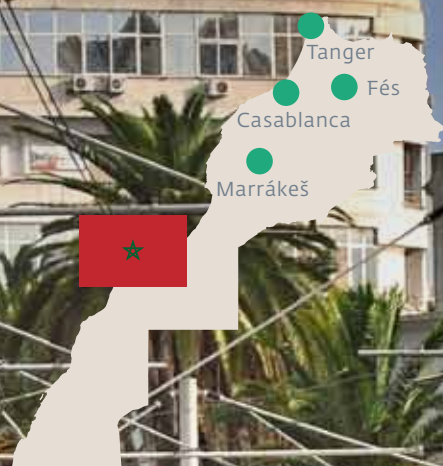


Své místo zde mají i kočárky a jízdní kola.

Elektrické jednotky řady 560

Elektrické jednotky na střídavou trakční soustavu 25 kV 50 Hz vznikly nejprve v roce 1966 v podobě dvou prototypů, sériová výroba se realizovala až v letech 1970 až 1971. Tehdy bylo tehdejší Československým státním drahám dodáno celkem šestnáct jednotek, tedy adekvátně 32 čelních hnacích vozů, které jsou označené vždy samostatně. K hnacím vozům byly dodávány vždy tři vložené vozy, takže standardně byly z výroby dodány pětivozové jednotky. Hnací elektrické vozy mají řídicí stanoviště strojvedoucího na jedné straně, na druhé je umístěn přechodový můstek s návalky pro spojení s vloženým vozem. Každý hnací vůz je vybavený čtyřmi elektropneumaticky ovládanými dveřmi. Jednotky jsou vybavené elektromotory MEZ s trvalým výkonem 840 kW a vlak může dosáhnout max. rychlosti 110 km/h. Vlaky řady 560 skončily v provozu na Slovensku v roce 2015, v Česku se postupně ruší od roku 2014, leč jejich pravidelný provoz stále pokračuje.

Marhaban bikoum aneb vítejte v Maroku



Vydat se do Maroka a poznat blíž tuto severoafrickou zemi bylo mým dlouholetým přáním. Když před dvěma lety jedna letecká společnost zavedla přímé lety z Prahy do Marrákeše, nešlo odolat. A tak jsme si s naší cestovatelskou partou řekli, proč si neprodloužit léto alespoň o týden. A tak jsme na začátku podzimu vyrazili do Maroka, exotické vstupní brány do Afriky. Nelitovali jsme...

Martin Černý | Foto: autor

V marockých horách, pouštích či na pobřeží žijí Berbeři a nomádi, tamní středověké medíny jsou protkané úzkými uličkami či obchody plnými zboží. Maroko je zhruba šestkrát větší než naše republika a žije v něm více než 33 milionů obyvatel. Od Evropy ho dělí v zásadě malý kousek – v nejužším místě je to jen 14,5 kilometru široký Gibraltarský průliv. I těchto pár kilometrů se však může pro mnohé stát nepřekročitelnou hranicí vymezující dva naprosto rozdílné světy.

Po přistání v Marrákeši se rychle ubytujeme a hned vyrážíme do podvečerních uliček medíny neboli starého města, jehož centrem je bezpochyby náměstí Džámi al-Faná, které má dvě zcela rozdílné tváře. Ta denní je jakoby poklidná, byť zde můžete narazit na vypravěče přednášející letité příběhy, prodavače lektvarů, divadelníky, břišní tanečnice či zaklínače lenivých kober. Se západem slunce však nastává naprostá proměna náměstí, postaví se snad stovky stánků a začíná ten pravý rej. Tisíce místních i turistů vyráží na voňavou večeři. Je snad libo pečené skopové či mozeček, drůbeží pařátky, vařené šneky, tažín, špízy či rybu na grilu? K tomu placku místního chleba, zeleninový salát a na závěr šálek mátového čaje? Neodoláte, stejně tak jako my. Uprímně, jen to pivo podle našeho zvyku tomu chybělo. Alkohol obecně je k dostání jen ve vybraných obchodech či vyčleněné části v supermarketu a není zrovna levný. A pokud ho seženete, vždy produkt u pokladny zabalí do neprůhledného sáčku.

Od úzkorozchodných drah po TGV

Prakticky všechna marocká města severně od pohoří Atlas mají obdobnou strukturu, jejíž základ tvoří vždy medína neboli staré město. Z mnoha měst však vyčnívají čtyři královská. Jsou jimi Marrákeš, Rabat, Meknés a Fés. V každém z nich stojí královský palác a každé z nich bylo v určitém období hlavním městem země, ale také centrem vzdělanosti a kultury. Naši první zastávkou se stal Fés, kam cestujeme prakticky celý následující den. A jak jinak než vlakem. V Maroku dominuje dálková osobní a také poměrně čilá nákladní doprava. Mezi Marrákeši a Fésem jezdí po celý den rychlíky každé dvě hodiny, z Casablancy je interval snížen na hodinu. Klasická příměstská doprava je provozována jen na pouhých čtyřech tratích okolo Casablancy ze stanice Port a je poměrně intenzivní. Využívány jsou dokonce i patrové jednotky. Zcela nová kapitola marockých železnic odstartovala 15. listopadu 2018, kdy byl slavnostně spuštěn pro-



Prostranství před Velkou mešitou Hasana II. v Casablance



Moderní nízkopodlažní tramvaje dotvářejí kulisu casablanských ulic.



KONSTITUČNÍ MONARCHIE

Maroko se nachází v severozápadní Africe. Jeho sousedy jsou na východě Alžírsko, na jihu Západní Sahara a na severu dvě malé španělské exklávy Ceuta a Melilla. Jedná se o konstituční monarchii v čele s králem Muhammadem VI., který je hlavou státu, vrchním velitelem ozbrojených sil a zároveň i duchovní hlavou muslimského obyvatelstva. Hlavním městem je Rabat, úřední řečí arabština i berberština. V obchodním styku se hojně používá francouzština, na severu země i španělština. Měnou je marocký dirham. Podnebí ovlivňuje poušť Sahara, kde jsou velice horká léta s maximem 40 °C. Pohoří Atlas značí předěl mezi klimatickým rozhraním a počasí je zde v zimě deštivé s teplotami kolem 16 °C. Na HDP se významně podílí zemědělství, stavebnictví a průmysl. Téměř 85% turistů, kteří Maroko navštíví, jsou Evropané, často sem jezdí Američané.



Barvíř kůží
ve Fésu



Poněkud kuriózní „autobusová“
doprava přes pohoří Atlas →



Zpracování kůží připomíná
spíše středověk.



Staré centrum Rabatu je plné barevných domků.

voz francouzských elektrických jednotek TGV na spoji Casablanca – Tanger.

Rozlehlá medína ve Fésu nepochybně zosobňuje úžasnou historii. Jedná se o největší středověké město se stálou muslimskou populací na světě. Labyrint uliček kroucí se po úbočích, staleté domy s povětšinou ušmudlanou omítkou, krámký se vším možným, ať jsou to sladké koláčky, kopce mandarinek či cibule. Uličky jsou tak úzké, že se do nich nevejde žádné au-

to. A tak naprostou většinu přepravy zboží a surovin po městě obstarávají osli a muly, stejně jako před stovkami let. Typickým produktem Fésu jsou bezpochyby kůže, které se ve vnitroblocích starého města zpracovávají snad od nepaměti. Je třeba najít některý ze vstupů, za jehož zdmi jsou krámký s koženým zbožím všeho druhu. Po zaplacení drobného vstupného jste vpuštěni na některou z teras, které umožní nahlédnout do činnosti, která se dě-



Předchůdcem dnešních tratí standardního rozchodu 1 435 mm byly tratě úzkého rozchodu 600 mm, okrajově i 500 mm, stavěné od roku 1908 převážně francouzskou armádou. Úzkorozchodky dosáhly obdivuhodné délky více než 1 700 kilometrů a poslední z nich byly zrušena v roce 1935. První trať standardního rozchodu začala sloužit provozu až v roce 1927. Marocké železnice ONCF dnes patří mezi nejvyspělejší v Africe a celková délka tratí měří více než 2 100 kilometrů. Téměř 1 600 kilometrů je elektrizováno, většina tratí je dvoukolejná a velká část vozidel pochází z Francie včetně vysokorychlostních jednotek TGV. Vlaky TGV spojují Casablancu a Tanger, přičemž na nově vybudovaném úseku o délce 200 kilometrů mezi Tangerem a Kénitrou dosahují vlaky pro nás neuvěřitelné rychlosti 320 km/h. Na ostatních úsecích se jezdí rychlostí až 220 km/h.

lá výhradně ručně. Svérázné prostředí koželužen a jedinečné výkony zaměstnanců pohybujících se často po úzkých „hrázcích“ van, to je něco, co se vidět prostě musí.

Fascinující pobřeží Atlantiku

Naše další cesta směřuje tentokrát ke chladivým vodám Atlantiku, protože chceme nasát prostředí i tamějšího Maroka. Rabat se stal hlavním městem až v roce 1912. Jeho symbolem je Hassanova věž ze 12. století, která se nachází přímo před nádherným mauzoleem Mohameda V. Nevelké staré město připomíná venkovské Portugalsko s jeho bílo-modrými staveními. A nelze vynechat břehy řeky Bú Regreg plné rybářů a křičících racků, která odděluje Rabat od sousedního Salé. Obě města dokonce spojuje od roku 2011 tramvajová trať stavěná tradičně podle vzoru francouzských měst. Casablanca není sice tak exotická jako ostatní marocká města, ale je to ekonomické centrum země a symbol její proměny. Upřímně řečeno, město připomíná nejen svojí architekturou, ale i obyvatelstvem spíše jihofrancouzská města než cokoliv „ryze“ afrického. Ale i v Casablance najdeme staré město nedaleko přístavu, většinou narazíte na široké bulváry plné zeleně, písčité pláže, ale





Výměna generací na marockých kolejích na nádraží v Casablance. Nahoře vidíme tradiční francouzskou elektrickou lokomotivu a na spodním snímku naopak zánovní vlak TGV od firmy Alstom.

naopak i čtvrtě plné chatrčí. Od roku 2012 jezdí v Casablance dvě linky moderní tramvaje, která představuje novou dobu. Jedním z nejznámějších symbolů města je Velká mešita Hasana II., která se rozkládá přímo na břehu Atlantského oceánu. Je největší mešitou v Africe, jež pojme až dvacet tisíc věřících. Její minaret je vysoký 210 metrů a je nejvyšší na světě. Je to jediná mešita v Maroku, kam může vstoupit člověk nemuslimské víry.

Automobilem přes Vysoký Atlas

Poslední částí našeho plánu bylo překonání hradby hor Vysokého Atlasu, což se podařilo díky vypůjčenému automobilu během pouhých dvou dnů. Díky přechodu deštivé fronty pár dnů před naším průjezdem na nejvyšší vrcholky nasněžilo (!), což spolu se sytou modří oblohy vytvořilo neskutečnou podívanou a dokonalou kulisu k pořízení fotografií. Cesta přes několik průsmyků ve výši více než dva tisíce metrů byla opravdovým pohlazením po cestovatelské duši. V hlubokých údolích žijí místní Berberé, kteří si odedávna budovali pro svá obydlí opevněné hliněné vesnice, takzvané ksary. Ty jsou tvořené několika-patrovými stavbami s rohovými věžemi, vzdáleně připomínající naše hrady. Tato sídla se pak nazývají kasby a život v nich se naprosto diametrálně liší od toho, co jsme viděli na pobřeží oceánu či jen několik desítek kilometrů vzdálené Marrákeši. Asi nejznámější ksar se jmenuje Ait Ben Haddou a jeho kořeny sahají až do 11. století. Má unikátní polohu na skalnatém pahorku nad většinou vyschlým korytem řeky a bylo v něm natočeno i několik filmů. Z vrcholu skalnatého kopce jsou skvělé vyhlídky do okolní pouště, kterou paprsky zapadajícího slunce dokážou zbarvit do fantastických odstínů oranžové barvy.

Maroko však nabízí mnohem víc, než kolik nám bylo umožněno navštívit a poznat. Přístavní města, toulky prázdnými horami či výlet do pouště. Není země, která by finančně zruinovala běžného cestovatele. Je však třeba počítat s tím, že je to jednoduše Afrika, která není vždy dokonalá. Velmi se nám osvědčil třeba lehký spacák, neboť v noci bylo již citelně chladno a v běžných hotelech topení zcela chybí. Ale taková drobnost je určitě k překonání a nemůže ovlivnit fascinující zážitky z této exotické země plné rozporů. ○

← Večerní hodování u stánků na náměstí Gzámí al-Faná v Marrákeši

Napsali o nás...

Jednotný tarif bude mít slevovou variantu, která bude obdobou IN25

Ministerstvo dopravy chce zatraktivnit cestování s jednotným tarifem o nový věrnostní systém, který za roční poplatek 530 korun umožní nákup jízdenky o čtvrtinu levněji. Kvůli zapracování do smluv o několik týdnů posune plánovaný pilotní provoz celého Systému jednotného tarifu, který měl začít 1. 6. Věrnostní systém zatím s pracovním názvem SJT 25 ministerstvo dopravy navrhuje ve dvou verzích: za 220 korun na 90 dní a za 530 korun na rok. Měl by fungovat stejně jako IN25 u ČD, jízdenku automaticky zlevní o čtvrtinu. Součástí tarifu budou i síťové jízdenky v různé délce platnosti od týdne až po rok nebo traťové jízdenky. Podle náměstka ministra dopravy L. Němce míří SJT 25 na cestující, kteří nejezdí každý den, ale ani málo. MD tak reaguje na připomínky, že státní tarif není cenově tak atraktivní jako nabídky samotných dopravců. **zdopravy.cz 30. 5. 2020**



MD navrhuje koncesní model pro trať Praha – Ostrava

Ministerstvo dopravy připravuje novou Koncepti veřejné dopravy, která má být předložena k projednání vládě do září. Jedním z bodů k diskusi má být i model fungování železniční dopravy mezi Prahou a Ostravou. V úvahách ministerstva přitom figuruje především koncesní model. „Právě varianta sjednání koncesí, respektive smluv o veřejných službách bez poskytované kompenzace, bude otevřena v rámci Konceptu veřejné dopravy,“ sdělil mluvčí ministerstva František Jemelka. Koncesní systém běžně funguje v zahraničí. Nově se pro něj rozhodla například španělská vláda, která v rámci liberalizace vysoutěžila koncese na vysokorychlostní tratě. Dopravce musí splňovat určité podmínky provozu, za to má na trati zajištěnou exkluzivní kapacitu. České ministerstvo nicméně ujišťuje, že cílem není uzavřít trh. Nepředpokládá, že by na určité dráze, kde je dnes konkurence, jezdil jen jeden dopravce. **zdopravy.cz 20. 5. 2020**

Zájem o vlaky roste každým týdnem, dopravci dál posilují spoje

Počet cestujících ve vlacích postupně roste. Nyní je poptávka na přibližně 30 až 40 % původního stavu před koronavirovou krizí. Spolu s tím dopravci plánují obnovování dalších spojů, do plného rozsahu by se provoz měl vrátit během června. V období vrcholu pandemie koronaviru v ČR se počet cestujících ve vlacích propadl na zhruba desetinu původního stavu, zrušena proto byla většina spojů. Zájem o cestování vlaky je patrný zejména na dálkových tratích, v regionech pak ve velkých aglomeracích a o víkendech také v turisticky vyhledávaných místech. Obsazené bývají hlavně spoje před a po víkendech, které tradičně patří k nejvytíženějším. Tyto termíny dopravci také nejvíce posilují. České dráhy proto obnovují dopravu postupně, zejména podle rozhodnutí objednatelů, tedy krajů. **ČTK 20. 5. 2020**

Nouzový stav ušetřil za levnější cestování studentů a seniorů

Objem kompenzací vyplacených dopravcům za uznávání státem nařízených slev pro vybrané skupiny cestujících v březnu výrazně klesl. Souvisí to s omezením cestování a uzavřením škol. Podle ministerstva dopravy stát za březen vyplatil dopravcům 201 milionů korun. V únoru to bylo 453 milionů Kč, loni v březnu 454 milionů korun. Objem vyplacených kompenzací tak klesl na méně než polovinu. Za první čtvrtletí stát vyplatil na kompenzacích 1,149 miliardy korun. Vláda už snížila předpokládaný rozpočet na slevy o dvě miliardy. Zajímavé bude sledovat vývoj v dubnu, kdy sice byly ještě uzavřené školy, lidé ale začali více cestovat. Stát poskytuje pro žáky a studenty do 26 let a seniory nad 65 let slevu na jízdném ve veřejné dopravě 75 %. Ministerstvo dopravy od ledna nastavilo maximální strop, který dopravcům platí. **zdopravy.cz 14. 5. 2020**

Geodeti mapují území pro rychlodráhu z Prahy do Drážďan

Zeměměřiči začali mapovat území pro další přípravu trasy vysokorychlostní dráhy mezi Prahou a Drážďany. Geodetická data sbírají v úseku z Prahy do Litoměřic. Výsledek měření chce Správa železnic využít pro další přípravu trati. Stavba trati by mohla začít asi za deset let, přijít by měla zhruba na 130 miliard korun. Geodeti by měli zpracovat podrobné zaměření terénu, kterým by trasa mohla přibližně vést. Nejde však o vytýčování vlastní stavby. Výsledky měření budou součástí studie proveditelnosti, na níž se pracuje. Měření by mělo být jedním ze základů pro návrhy trasy a jejího začlenění do okolí. Správa železnic ho chce využít také pro další vyhodnocování, následnou přípravu nebo projednávání s veřejností. Geodetické práce budou pokračovat v terénu i ve druhé polovině letošního roku. **ČTK 21. 5. 2020**

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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



Vážení klienti,

tuzemské pobyty se již rozeběhly a první klienti si užívají dovolené. Ve spolupráci leteckou společností se snažíme sestavit reálný plán na cestování i do zahraničí. Věříme, že letecké zájezdy proběhnou bez omezení již od poloviny července, do některých zemí i dříve, do některých později. Zahraniční pobyty s vlastní dopravou se uskuteční tak, jak dovolí situace v okolních státech. Nezapomeňte prosím, že termín pro případné vyžádání Lex Voucher je nejpozději 30 dní před začátkem pobytu. Pak byste již hradili zvýšené stornopoplatky dle smlouvy.

Výhodné nabídky – poznejte Česko bez turistů

Parkhotel Richmond 4*

Karlovy Vary

6 000Kč/7 nocí
s plnou penzí



Hotel Pyramida Orea, 4*

Praha

4 600Kč/6 nocí
s polopenzí



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

Hledáme posilu pro náš tým:

Vedoucí oddělení smluvního zajištění, nabídek a rozvoje na odboru regionální dopravy

Co budete dělat

Vaší činností bude připravování nabídek pro kraje ve věci zajištění dopravní obslužnosti veřejnou osobní železniční dopravou, vedení agendy smluv a smluvních povinností, příprava prezentací, agenda vyřizování smluvních sankcí. Budete se osobně účastnit jednání s kraji a zajišťovat podporu při spolupráci s obchodními partnery, zajišťovat analýzy smluv, připomínkovat návrhy smluv od krajů a připravovat vlastní návrhy.

Povedete oddělení a budete přidělovat práci oborovým a systémovým specialistům. Vaším úkolem bude organizace pracovníků při zpracování, evidenci a vyhodnocení požadovaných podkladů směřujících k sestavování obchodních nabídek a k jejich analýzám.

Očekává se spolupráce s ostatními odbory GR ČD při zajišťování podkladů pro zpracování obchodních nabídek na regionální dopravu a spolupráce s představiteli jednotlivých ROC při plnění smluvních závazků a požadavků objednatelů.

Od uchazeče požadujeme

Minimálně střední vzdělání ukončené maturitou

Praxi v oblasti veřejné dopravy minimálně 3 roky (železniční doprava výhodou)

Dobrou orientaci v legislativě týkající se veřejné dopravy

Zkušenosti nabídkovými řízeními a přípravou smluv výhodou

Dobrou znalost železničních kolejových vozidel a systému osobní železniční dopravy

Uživatelskou znalost práce na PC považujeme za samozřejmost

Nadstandardní pečlivost

Obchodní a analytické myšlení

Řidičský průkaz skupiny B

Kladný přístup k práci a komunikativnost

Ochotu se stále rozvíjet a vzdělávat



Co nabízíme

- Práci u národního dopravce, stabilitu zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
- Dobré platové podmínky
- Umožníme vám na sobě stále pracovat – další vzdělávání a odborné semináře
- Široký balíček nadstandardních zaměstnaneckých benefitů (jízdni výhody i pro rodinné příslušníky, příspěvek na stravování, na penzijní pojištění, příspěvek na rekreaci, jazykové vzdělávání apod.)
- 6 týdnů dovolené

Termín pro podání nabídek:
do 15. 6. 2020

Předpokládaný nástup:
1. 7. 2020

Nabídky zasílejte na e-mail:
jezkova@gr.cd.cz



13. a 14. června, 30. srpna a 18. října 2020

S párou po nejkrásnějších tratích v metropoli

Projeďte se s námi parním vlakem po unikátních tratích v Praze a jejím okolí. Kdy? O víkendu 13. a 14. června nebo o nedělích 30. srpna a 18. října, kdy se konají vždy dvě nostalgické jízdy. Historický vlak vás svezde po okružní trase Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Hostivice – Praha-Zličín – Praha-Smíchov. Z pražského smíchovského nádraží zamíří parní vlak do Prokopského údolí, jehož kaňon dosahuje místy hloubky 70 metrů. Až do Rudné u Prahy jede vlak po trati, které se přezdívá Hrbatá. Z Hostivice do stanice Praha-Smíchov projíždí po trase tzv. Buštěhradské dráhy, na níž překonává 150 výškových metrů. Závěrečný úsek cesty umožňuje přímo z vlaku obdivovat bájnou vyšehradskou skálu a ze železničního mostu přes Vltavu také panorama historické Prahy. Svačinu si s sebou brát nemusíte. Ve vlaku je po celou dobu jízdy zajištěno občerstvení v historickém bufetovém voze. Okružní jízda (ze Smíchova na Smíchov) stojí 290 Kč, za děti ve věku 6 až 18 let zaplatíte 190 Kč, mladší cestují do minulosti zdarma. V nabídce je i úsekové jízdné. Jízdenky koupíte ve všech pokladnách ČD, předprodej začíná 30 dní před jízdou. Více na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejblíže železniční stanice: Praha-Smíchov/Rudná u Prahy/Hostivice/Praha-Zličín



13. června a 4. července

Parním vlakem z muzea k Berounce

Hledáte tip na výlet s příjemnou dávkou železniční nostalgie? Přijďte 13. června nebo 4. července do Lužné u Rakovníka. Prohlídku zdejšího železničního muzea můžete spojit s projíždkou parním vlakem v čele s lokomotivou Kremák k hradu Křivoklát a do povodí Berounky. Jízdenky do parního vlaku koupíte v předprodeji ve všech pokladnách ČD. Zaplatíte jízdné podle běžného tarifu ČD a k tomu povinnou místenku Nostalgie za 70 Kč. Zbylé jízdenky se budou doprodávat v parním vlaku. Bližší informace včetně jízdního řádu najdete na www.cd.cz/vlakemnavylet.

Nejblíže železniční stanice:

Lužná u Rakovníka/Křivoklát/Zbečno/Beroun ad.



20. června 2020

Do Litomyšle na Starodávňý jarmark

Bez mála sto řemeslníků bude v sobotu 20. června od 8 do 17 hodin nabízet na tradičním Starodávňém jarmarku v Litomyšli vlastnoručně zhotovené výrobky a těšit se můžete i na pestrý výběr potravin. Na stánkách objevíte předměty z cínu, drátu, dřeva, kamene, keramiky, kůže, skla, proutí, textilu, medu, rakytníku a vosku. Kromě kandovaného ovoce, oříšků, perníku nebo cukrové vaty se na jarmarku budou prodávat také sýry, trdelníky, uzeniny, valašské frgále nebo třeba štramberské uši. Žízeň zaženete domácí limonádou či šťávou z čerstvého ovoce.

Nejblíže železniční stanice:

Litomyšl



13. června až 13. září

Svezte se s Bobinkou po Bechyňce

Lokálka mezi Táborem a Bechyní patří k jihočeským unikátům. Stala se první železnicí u nás, na které jezdily vlaky poháněné elektřinou. Průkopnickou dráhu navíc zdobí jeden stavitelský klenot – most Bechyňská duha. Od 13. června do 13. září se na této trati koná akce Léto na Bechyňce. Každý víkend a o svátcích se tak můžete svést na vybraných pravidelných spojích historickým vlakem vedeným lokomotivou řady E 422 přezdívanou Bobinka. Aktuální informace najdete na www.cd.cz (ČD v regionech – Jihočeský kraj – Nostalgické a zvláštní vlaky).

Nejblíže železniční stanice:

Tábor/Bechyň ad.