

Železničář

3. ČERVNA 2021 | ROČNÍK 28 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



6

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S vedoucí psychologkou Centra psychol. služeb DVI Danielou Dudovou o pomoci lidem a duševním zdravím zaměstnanců
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Německo oprášílo myšlenku zřítit novou generaci evropských expresů.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Akreditovaná zkušební laboratoř VUZ nabízí služby v oblasti homologace vozů.
- 22 **Provoz a technika**
Výstavba nové haly v areálu OCÚ Západ v Plzni pokračuje. Vzniká zde moderní opravárenské zázemí pro údržbu.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Lukáš Vykydal se od mládí věnuje výrobě železničních modelů z papíru.
- 26 **Zahraničí**
ÖBB propojily nočním vlakem Vídeň s Amsterdamem. Cesta trvá 14 hodin.
- 28–29 **Recenze**
Tentokrát jsme otestovali model vozů typu Altenberg v barvách bývalých ČSD.
- 30–32 **Historie**
Od vzniku jednotek řady 470 letos uplynulo 30 let. Nepatřily sice k extra spolehlivým, přesto na ně mnozí rádi vzpomínají.
- 33–37 **Cestopis**
Vydali jsme se na netradiční putování po krajích v okolí města Skalná na západě Čech. Jak se krajina proměnila?
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

České dráhy společně s úklidovými firmami ani s postupným rozvolňováním protiepidemických opatření nepolevují se zajištěním maximální bezpečnosti cestujících



Řada 794 (EffiShunter)

Celkem dvanáct motorových lokomotiv řady 794, určených zejména pro posun ve stanicích a depech, převzaly České dráhy od výrobce, společnosti CZ LOKO, postupně od roku 2017, poslední pak dorazila v březnu 2019. Série nese označení 794.002 až 794.013 a stroje dostaly obchodní název Effi-Shunter 300. Dopravce je využívá k řazení vlakových souprav a pro potřeby posunu vozidel při údržbě. Tyto malé a šikovné stroje jsou v provozu v železničních uzlech v Brně, Hradci Králové, Olomouci, Plzni, Praze a Ústí nad Labem. Dvounápravové mašiny jsou vybavené vznětovými motory typu CAT C13 o výkonu 328 kW a dosáhnou maximální rychlosti 60 km/h. Díky svým rozměrům může být EffiShunter 300 využíván také v provozu metra a na dalších speciálních drahách. Kladem jsou také nízké náklady na jejich provoz a údržbu.



Ivan Bednárik

generální ředitel a předseda
představenstva ČD

Vážení čtenáři,

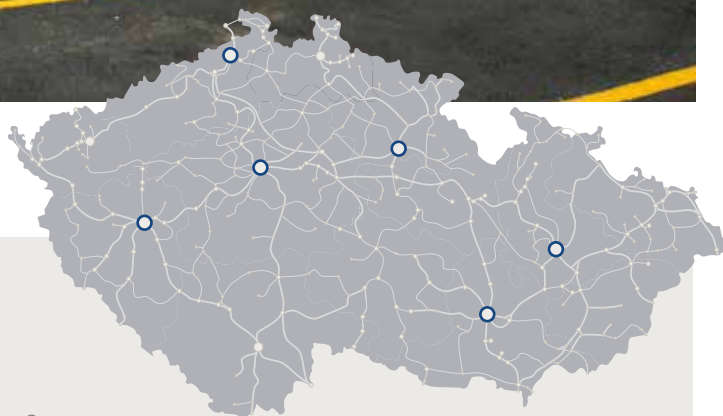
o nové organizační struktuře ČD toho novináři napsali víc, než jsme jim my sami řekli. Podstatné ale je, aby změna přinesla to, co od ní čekáme. Tedy zrychlení rozhodování a úsporu nákladů. Firma bude mít tři logicky postavené úseky a každý tři regionální zastoupení. Všechny průřezové činnosti soustředíme pod generálního ředitele. Pro drtivou většinu našich zaměstnanců se od 1. července nezmění ani náplň práce, ani místo výkonu zaměstnání. Jen nad sebou budou mít méně šéfů a nastavené procesy povedou k minimalizaci duplicit a zbytečných výdajů.

Někteří zaměstnanci nejsou spokojeni s přeřazením do centralizovaných činností. Rozumím, že se jim nelíbí vytržení ze zvykové komfortní zóny. Změna je ale nevyhnutelná ve prospěch celku. Je mi líto neochoty se přizpůsobit potřebám firmy v některých jednotlivých případech, ale má lístost nepřinese úsporu nákladů, ani nové tržby.

Mnohem důležitější než úspory mzdových nákladů, o kterých se v médiích nejčastěji mluví, je očistění úseku Servis. Pokládáme tím základ pro vznik silného opravce, který nejen že zajistí údržbu pro naše vozidla, ale postupně bude schopen nabídnout volné kapacity jiným dopravcům. Například v česko-německém pohraničí, kde začínají operovat menší železniční společnosti. Vybraná depa se časem stanou kompetenčními centry pro vyšší stupně oprav. V Liberci se možná zaměříme na Stadlery, v Praze na vozidla od společnosti Siemens, v České Třebové na jednotky řady 471. Bude to vyžadovat investice do posílení technologického zázemí, do vzdělávání našich lidí a také do jejich ohodnocení. Cílem je více práce doma, s vyšší přidanou hodnotou, vyšší zisk, a tím pádem vyšší mzda pro odborníky. V regionech vytvoříme i nová pracovní místa. A časem vznikne samostatná dceřiná společnost, která vytvoří třetí pilíř našeho podnikání.

Všechno, co souvisí se zajištěním osobní železniční dopravy, bude mít nově na starost největší úsek Osobní doprava, to je náš core business. Od obchodu přes přípravu jízdního řádu nebo výluk až po vlastní zajištění provozu vozmistry, posunovači, strojvedoucími a průvodčími. A tak jako bude mít Servis tři Oblastní centra údržby, tak budou Osobní dopravu v regionech zastupovat Oblastní ředitelství východ, střed a západ. Obdobnou strukturu zkopírují Regionální správy majetku. Ty kompetenčně spadají pod úsek Majetek a nákup. Už z názvu je zřejmé, že jeho úkolem je efektivně udržovat a využívat náš vlastní majetek, minimalizovat náklady v budovách jiných majitelů a centralizací nákupu dosáhnout lepší ceny externě nakupovaných služeb i materiálů. Všechny průřezové činnosti, včetně těch s potenciálem působit skupinově, zůstanou pod generálním ředitelem. Mám na mysli například ekonomiku, kontrolu, IT, péči o zaměstnance nebo právní služby a komunikaci.

Roky se mluví o tom, že je potřeba něco udělat, jinak České dráhy v soutěžích o dopravní obslužnost státu a krajů neobstojí v konkurenci lowcostových nabídek. Chcete s tím něco skutečně udělat? Pokud to snad ještě někdo nepochopil, pomocnou ruku musí každý hledat na konci vlastní paže.



předchůdce...

Řada 704 (Lego)



Lokomotivy řady 704 jsou dvounápravové posunovací lokomotivy s elektrickým přenosem výkonu. První tři prototypy vznikly na základě požadavků tehdejších ČSD v roce 1988, sériově se vyráběly v letech 1991–1994 v závodě ČKD Lokomotivka. Zhotoveno bylo dohromady 77 kusů. Uplatnily se především v lehké staniční službě, kde v železničních stanicích a depch dosud obstarávají posun. Stroje jsou spolehlivé, hospodárné a mají dobré trakční vlastnosti.

Nové vlaky ponesou název InterJet

České dráhy ještě letos nasadí do provozu padesát moderních vozů s novou produktovou značkou InterJet. Deset pětivozových souprav z produkce konsorcia Siemens-Mobility-Škoda Transportation nabídne cestujícím Západních expresů a rychlíků Krušnohorskou zcela novou kvalitu služeb. Název pro dálkové vlaky vybírali zaměstnanci dopravy i samotní cestující prostřednictvím sociálních sítí. Název InterJet současně spojuje notoricky známé produkty InterPanter a ČD railjet. InterPantery zajišťují dálkové vlaky mezi většími městy a z jednotek railjet nové vozy konstrukčně vychází. Vlaky disponují nejmodernějšími prvky a spojují přednosti vysokorychlostních vlaků a klasických osobních vozů. Poprvé ve střední Evropě u nich byla využita technologie výroby oken, která umožňuje snazší průchod signálu mobilních telefonů. Odstraníme tak občasné problémy při telefonování u klasických vozů. Není to ale jediná výjimečnost. Ve vozech první třídy budou mít českou premiéru také bezdrátové nabíječky mobilních telefonů. Samozřejmostí jsou dnes již standardní prvky výbavy jako klimatizace, vizuální informační systém, wi-fi či zásuvky 230 V.



ČD - Telematika i v krizi udržela tržby

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika loni zaznamenala zisk před zdaněním 66,9 milionu korun, což je meziročně o 6,6 milionu méně. Zhruba o 20 milionů klesly i tržby, a to na 1,676 miliardy korun (v roce 2019 to bylo 1 687 mil. Kč). Mírné meziroční snížení všech ukazatelů způsobil především vývoj epidemické situace, kde oblast obchodu ovlivnila situace u řady zákazníků. Ti museli v průběhu roku 2020 přehodnotit své plány a investiční záměry, na jejichž realizaci byl vázán původní obchodní plán. Kromě toho se společnost musela stejně jako ostatní ekonomické subjekty vypořádat se zvýšenými zdravotními a bezpečnostními nároky v souvislosti s ochranou zdraví zaměstnanců. Vzhledem k tomu však firma pokládá rok 2020 za úspěšný. ČD-T se loni soustředila na své dvě prioritní oblasti, kterými jsou poskytování služeb servisu a údržby a výstavby telekomunikačních infrastruktur a velkoobchodní telekomunikační služby a doplnila je o instalaci mobilní části evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS).



CityElefanty nabídnou wi-fi

Do jednotek řady 471 České dráhy instalují technologii wi-fi pro bezdrátové připojení k internetu a další prvky moderní výbavy. Modernizace 70 vlaků, které zajišťují regionální osobní dopravu v Praze a Středočeském kraji, je v plném proudu. Například wi-fi je nyní vybaveno deset souprav a instalace do dalších bude postupně pokračovat v průběhu celého roku. Na základě objednávky Prahy a Středočeského kraje jsou také do všech 70 souprav, tedy celkem 210 vozů, průběžně doplňovány zásuvky na 230 V pro dobíjení mobilních telefonů či notebooků. U jednotek se vylepšují i další věci, které zvýší kvalitu cestování. Jde o například o úpravy dveří, kdy jsou vnitřní ovládací tlačítka přemístěna z rámu dveří přímo na křídla dveří. Dosazovány jsou i nové vnější informační displeje s LED technologií. Dále se také vyměňují podlahové krytiny a přečalounění sedadel. V příštích letech dostanou vozidla také nejmodernější zabezpečovací systém ETCS. Wi-fi bude dosazena i do jednotek v Moravskoslezském kraji.



Text: Josef Holek, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, ČD-T, Království Železnic, kavárna DOK Nordbeans



ČD testují opraveného Žraloka

Motorová jednotka RegioShark, která byla poškozena při loňské nehodě u Perninku na Karlovarsku, se po opravě vydala zpět na koleje. Při květnových testovacích jízdách najezdila zhruba 500 kilometrů. Jednotku 844.005 opravili technici Oblastního centra údržby (OCÚ) Západ Českých drah přímo v plzeňské hale, nebyl tedy nutný přesun do výrobního závodu Pesa. Výrobce jednotek však dodal náhradní díly včetně kevlarového skeletu kabiny. Podle ředitele OCÚ Západ Vladimíra Janouška museli technici rekonstruovat celé stanoviště strojvedoucího i část prostoru pro cestující a vyvázat podvozky. Nová je prakticky celá kabina včetně elektroinstalace, spráhlo, všechna okna, vzduchotechnika a klimatizace, lak poškozené části, světlometry a další díly.



Ivan Trojan představuje výhody aplikace Můj vlak

Když nemáte Ťapku, zkuste naši apku. To je slogan nového spotu Českých drah z kreativní dílny agentury Havas, která měla za úkol představit cestujícím výhody naší aplikace Můj vlak. Třeba jak se vyhnout frontám při nákupu jízdenky nebo jak pohodlně najít nástupiště. V nové reklamě znovu zazáří hvězdný Ivan Trojan v režii svého bratra Ondřeje. Znamé tváří naší dosavadní komunikace sekunduje cvičený společník, který mu při cestování dokáže ledacos zařídit. Jenže co když se ukáže, že ani chytrý pejsek není neomylný? To už se ale vlak rozjízdí a všechno se komplikuje. Ale víc už vám nebudeme prozrazovat. Snad jenom roli, v jaké se Ivan Trojan vlastně objeví. Anebo víte co, nechte se překvapit. Rozhodně se máte na co těšit.

Opět se jezdí do Švýcarska

Během června spustí ČD noční dopravu do tradičních destinací, respektive do Curychu (1.6.), Varšavy, Košic a Humenného (13.6.), následně od 1.7. do Budapešti. Co se týče Švýcarska, pak Česko bylo odstraněno ze seznamu rizikových zemí a od začátku května je tedy opět možné do země cestovat bez omezení a karantény. Všichni cestující přijíždějící do Švýcarska ze zahraničí letecky, lodí, autobusem nebo vlakem musí před svou cestou také vyplnit online příjezdový formulář na webu swissplf.admin.ch/formular – viz QR kód. Informovala o tom Obchodní komora Švýcarsko. My budeme opět vypravovat vlak EC 337 Jižní expres s přímým lůžkovým vozem do Curychu každý den, vždy v 17:58, z pražského hlavního nádraží. Do cíle dorazí druhý den v 8:20.



O vozidla RegioSpider má zájem Pardubický kraj

Pardubický kraj projevil velký zájem o 11 závoňných vozidel RegioSpider (Stadler RS1). Koncem roku 2020 jich České dráhy pořídily z Německa celkem 22. Na tratích v kraji by se tak mohla v průběhu roku 2023 objevit další již modernizovaná nízkopodlažní vozidla RegioSpider. Další 11 vozidel tohoto typu ČD plánují nasadit v Ústeckém kraji například na linku U11 mezi Českou Lípou a Postoloprty nejpozději v polovině roku 2021. Nahradí tak RegioNovy, které na lince jezdí nyní. Jednotky ještě čeká dosazení vlakového zabezpečovače a radiostanice. Při pozdější plánované modernizaci rovněž dostanou wi-fi a upravený audiovizuální informační systém. Dále ČD poptávají instalaci klimatizace, elektrických zásuvek, přečalounění sedaček a přelakování do korporátních barev ČD. Vozidla Stadler RS1 dopravce pořídil minulý rok v Německu, z celkového počtu 22 kusů jich dorazilo 13, zbytek přijede letos. V zahraničí si ještě odbydou opravy vyšších stupňů.





VUZ zvýšilo kapacitu odstavných kolejí

ZC VUZ Velim se může pochlubit dvěma novými odstavnými kolejemi pro zkoušenou železniční kolejovou techniku. Dvě celkem 260 metrů dlouhé, nezatrolejované koleje vyrostly v prostoru vpravo od vrátnice – v místě, kde jedna kolej míří od zkušební okruhu k hale Dynamického zkušební stavu. Právě u hlavní brány, vedle přejezdu, vzniklo rozvětvení pomocí stávajících, již použitých, ale regenerovaných výhybek a kolejníc. Výstavbu VUZ připravoval již od loňského podzimu. První vozidla by měla na vybudovanou infrastrukturu najeť v červnu, kdy bude zahájen půlroční zkušební provoz. Nové koleje navýší kapacitu pro stání kolejových vozidel a sníží nároky na manipulaci s odstavenými vozidly na současných kolejích.



Království železnic znovu otevřelo

Po delší pauze zaviněné epidemií koronaviru se 6. května znovu otevřely brány největšího modelového kolejiště v Česku, Království Železnic v Praze na Smíchově. Pokud jste už v Království Železnic byli, nenechte si ujít novou hru připravenou ve spolupráci s Českými drahami s názvem „Jak dobře znáš českou železnici“. Na zážitkové mapě, o kterou požádejte hned u vstupu, najdete kvízové otázky vztahující se k detailům na kolejištích a zároveň provozu na skutečné železnici. Každý, kdo na ně správně odpoví, obdrží malý dárek. Navíc uživatelé věrnostního programu Českých drah mohou směnít 50 ČD Bodů za voucher, za který získají vstupenku do Království železnic pro jednu osobu (bez ohledu na věk) za doplatek ve výši pouhých 30 korun. Království železnic má otevřeno ve čtvrtek a pátek od 12 do 19 hodin, v sobotu, neděli a o svátcích od 9 do 12 hodin.



Z nádražního skladu ČD vznikla kavárna a pražírna

České dráhy výrazně přispěly k proměně libereckého nádražního skladiště na příjemné společenské místo, které ocenila i porota Soutěže Karla Hubáčka – Stavba roku Libereckého kraje. Jejím absolutním vítězem se stala kavárna a pražírna DOK Nordbeans, vybudovaná právě v části bývalého skladu v majetku ČD. Odbornou veřejnost prostor zaujal především kvalitním architektonickým řešením, díky kterému se z objektu stal moderní prostor citlivě pracující s okolní zástavbou. Dopravce na vlastní náklady objekt staticky zajistil, nechal vyhotovit nové železobetonové podlahy odpovídající zátěži provozu pražírny, zrenovoval stávající dřevěné opláštění objektu, opravil fasádu. Nechal také namontovat nová okna a zrealizoval kompletně nové rozvody elektroinstalací, vytápění, kanalizace a vody včetně jejich připojení na veřejné řady. O vestavbu se postaral nájemník, tedy provozovatel kavárny a pražírny. ČD předpokládají, že budou s provozovatelem zařízení dále úzce spolupracovat na dalších projektech tak, aby celý areál získal moderní podobu. Kavárna a pražírna funguje v areálu libereckého nádraží od minulého roku.



První polep Vectronu odkazuje na In Kartu

V březnu převzaté lokomotivy řady 193 Siemens Vectron se pomalu oblékají do korporátních barev Českých drah. Polep nedávno dostal první ze šestice strojů, které si dopravce pronajal od společnosti Rolling Stock Lease a rozšířil tak stávající flotilu 11 vozidel tohoto typu. Ty jsou pravidelně nasazovány v osobní dopravě. Nové Vectrony vyjždí především na linku R18 z Prahy do Starého Města u Uherského Hradiště, k vidění jsou ale i v čele Západních expresů, mezi Prahou a Chebem. První Vectron odkazuje prostřednictvím QR kódu na zákazníky oblíbenou In Kartu. Další pět ČD opatří polepem v následujících týdnech a každý bude propagovat jiný produkt ČD. Nová vozidla nahradila starší lokomotivy, které není ekonomické vybavovat ETCS a přestavovat na jinou napěťovou soustavu kvůli probíhající konverzi napěťové trakční soustavy. Přesněji šlo o lokomotivy řady 371. Další sedm lokomotiv z tohoto kontraktu dostaneme do nájmu koncem měsíce října 2022.





Pečujme o duševní zdraví našich zaměstnanců

Lidé pomoc psychologa stále přijímají s velkými obavami, s řadou předsudků a mezi profesemi jako psycholog či psychiatr často nerozlišují. Tvrdí to alespoň vedoucí psychologka Centra psychologických služeb Dopravního vzdělávacího institutu (CPS DVI) Daniela Dudová. Proč je důležitá psychologická péče? Co může být v pozadí mimořádných událostí, stálo by průběžné psychologické vyšetření strojevedoucích za jejich úbytkem? A jaké úkoly musí psychologové DVI zvládnout?

Josef Holec | Foto: autor

Říkáte, že lidé nerozlišují mezi psychiatrem a psychologem. Jak často se s tímto zjištěním setkáváte?

Občas je z reakcí lidí patrné, že naše odbornosti zaměňují, mají zkrácené představy a mnohdy přehnané obavy. Jen pro objasnění, psychiatr je lékař specializující se na léčbu vážných duševních poruch a pouze on vám může předepisovat léky, je-li to třeba. Psycholog není lékař a vzdělání získává na některé z humanitně zaměřených vysokých škol, například na filozofické fakultě. Záleží pak na každém psychologovi, kterým směrem se vydá,

v čem se chce specializovat a dále vzdělávat. V prostředí větších firem a společností se psycholog nejčastěji spolupodílí na výběru uchazečů do zaměstnání, pečují o duševní zdraví a celkový rozvoj zaměstnanců.

Bojí se lidé psychologa se svými problémy vyhledat?

Doba se trochu změnila. Zejména v oblasti zdravotnictví už se lidé tolik nezdráhají si o pomoc říci či nabízenou pomoc přijmout. V pracovním prostředí je však situace jiná a kolem péče psychologa je bohužel stále poměrně velké množství mýtů. Lidé mají představu, že s takovým

problémem je psycholog vyhodí, že není tak vážný, netýká se práce, měli by to přece zvládnout sami nebo je naopak označí za blázna a pošle na psychiatrii. Přetrvává strach, že se důvěrné informace dostanou k zaměstnavateli, mezi kolegy a poškodí je to. Často je v pozadí stud a někdy bohužel i špatná zkušenost. Navíc nelze vyloučit skutečnost, že řada lidí ani neví, že v případě problémů mohou službu psychologa u svého zaměstnavatele využít.

Jak se k vám, respektive do CPS, mohou lidé dostat? S čím dovedete pomoci?

Psychologické služby zajišťujeme na našich pracovištích v Praze a Olomouci.

Lidé nás mohou oslovit prostřednictvím uveřejněných kontaktů na našich stránkách DVI, možná je samozřejmě i předem dohodnutá osobní konzultace.

V rámci poradenství nabízíme pomoc s problémy pracovního i osobního charakteru. Ať už jde o neshody na pracovišti, obavy ze selhání či nepříjemné prožitky po mimořádné události. Člověk může procházet náročným životním obdobím, starat se nebo přicházet o své blízké, rozvádět se, a to má obrovský vliv na psychiku a fungování v zaměstnání. Za návštěvu psychologa se nemusí stydět, dávají tím naopak najevo snahu problém aktivně řešit. Je to vlastně takový benefit pro zaměstnance, tato služba je zcela bezplatná, rychle dostupná a naprosto diskrétní, což chci zdůraznit. Velmi důležitá je rovněž i automaticky poskytovaná podpora zaměstnanců účastnících se mimořádných událostí, kde mnohdy dochází k vážným zraněním, úmrtím a velkým škodám.

Proč je tak důležitá péče zvláště v těchto případech?

Jde o psychicky mimořádné náročné situace, na které se nelze zcela připravit. V některých případech lidé po mimořádné události trpí různými psychickými i fyzickými obtížemi. Nemožnou například spát, to co prožili, se jim neustále vrací, trpí úzkostmi, a nedostane-li se jim odborné pomoci, může to přerůst v mnohem vážnější obtíže a někdy až v posttraumatickou stresovou poruchu. Požádat či využít nabízenou pomoc je v těchto situacích zcela na místě.

Bylo něčím specifické krizové poradenství v době covidové?

Hned na začátku pandemie jsme podobně jako i jiné organizace zřídili telefonickou linku, kde jsme poskytovali odpornou psychologickou pomoc. Pro všechny to byla zcela nová situace, lidé se ocitli ve velké nejistotě, převládal proto hlavně strach o sebe, o své blízké, potřebovali se ujistit, že konají správně, jindy chtěli povzbudit, že to zvládnou, nebo jen prakticky poradit.

Máte poznatky například od kolegů klinických psychologů, zda zaznamenali nárůst počtu pacientů s psychickými obtížemi právě v období pandemie covidu?

Ano. Výrazně vzrostly počty pacientů s úzkostnými depresivními poruchami. Hovoří se také o větší prevalenci domácího násilí a myslím, že čas ještě ukáže další negativní důsledky, například na našich dětech, na lidech, kteří ztratili své blízké.

Je vůbec možné udělat účinnou krizovou intervenci po telefonu? Anebo je lepší osobní kontakt?

I po telefonu je možné člověku velmi dobře pomoci, ale předpokládá to, že je psycholog v tomto způsobu poskytování péče vzdělaný a trénovaný. Covid nám ukázal, že toto bude zřejmě častější způsob poskytování péče než osobní setkání, které však stále považují za nenahraditelné.

Jaké jsou další úkoly psychologa v železniční dopravě?

Psychologové na našem pracovišti mají několik oblastí působnosti. Kromě již zmiňované péče o zaměstnance je těžištěm naší práce diagnostická činnost, tedy psychologické vyšetření za účelem výkonu zaměstnání a získání kvalifikace. Jako psychologové s udělenou akreditací ministerstva dopravy jsme rovněž oprávněni provádět dopravně psychologická vyšetření v silniční dopravě. Zapojujeme se i do vzdělávání zaměstnanců a v plánu jsou aktivity, které by zvýšily povědomí o důležitosti péče o duševní zdraví a psychiku.

Jak vypadá psychologické vyšetření?

Vstupní psychologické vyšetření uchazeče o zaměstnání má předem přesně danou strukturu a řídí se interními směrnici a u strojvedoucích navíc vyhláškou č. 101/1995 Sb., kde jsou stanoveny oblasti, na které se musí psychologické vyšetření zaměřit. Uchazeč se musí podrobit celé řadě psychodiagnostických metod včetně rozhovoru s psychologem, kdy zjišťujeme úroveň jeho osobnostních předpokladů pro danou pracovní pozici. Rozdíl mezi jednotlivými pracovními pozicemi je v tom, které testové metody volíme a na které schopnosti nebo vlastnosti osobnosti klademe důraz.

Jaké základní vlastnosti musí zájemce o pozici strojvedoucího mít a které ho naopak automaticky vyřadí z výběru? Je možné se na psychotesty vůbec nějak připravit?

Je to zejména celková osobnostní vyzrállost, alespoň průměrný intelekt, schopnost překonávat spontánní kolísání pozornosti, akceschopnost, postřeh, emoční stabilita, odolnost vůči psychické zátěži, dobrá schopnost sebeovládání a podobně. Základní přípravou je odpočinek – dobře se vyspat, najíst, napít a předem naplánovat cestu, aby se člověk v den vyšetření nedostal do zbytečného stresu.

Když jsme spolu před dvěma lety hovořili o možných příčinách mimořádných událostí a psychickém stavu strojvedoucích, říkala jste, že poté, co strojvedoucí úspěšně absolvují všechny testy, se už s nimi pravidelně nesetkáváte. Zvedla se přece jen čísla mimořádných konzultací u vás? Mám na mysli kontrolní či periodická psychologická vyšetření.

Problematické nastavení periodicity psychologických vyšetření u strojvedoucích jsme se v uplynulých měsících opakovaně věnovali, ale jednání jsou složitá a téma velmi citlivé. Momentálně se snažíme najít přijatelný kompromis pro všechny. Osobně rozumím obavám některých strojvedoucích z možné ztráty psychické způsobilosti, ale na druhou stranu chci podotknout, že psychické funkce se mění s věkem stejně jako zbytek těla. I u profesionálních řidičů v silniční dopravě je kontrolní psychologické vyšetření nad 50 let zavedeno už řadu let a je vyžadované právě a jen z důvodu zvýšení bezpečnosti.

Nabízíme pomoc s problémy pracovního i osobního charakteru. Ať už jde o neshody na pracovišti, obavy ze selhání či nepříjemné prožitky po mimořádné události. Člověk může procházet náročným životním obdobím, a to má obrovský vliv na psychiku a fungování v zaměstnání.



Jsem přesvědčená, že by se jednalo o zanedbatelné množství zaměstnanců, kteří by však při setrvávání na svém místě mohli ohrozit životy a majetek.

Máte možnost podílet se na analýze příčin mimořádných událostí?

Možnost podílet se na analýze příčin mimořádných událostí z psychologického hlediska nemáme. A bohužel musím konstatovat, že opakované pochybení ze strany provozních zaměstnanců ve většině případů nevede k opětovnému přezkoumání jejich psychické způsobilosti k výkonu profese, což považuji za alarmující.

Pomohla by vůbec pravidelná vyšetření strojvedoucích snížit počet mimořádných událostí?

Mimořádné události se většinou dějí souhrou vícero nepříznivých okolností, nelze jednoznačně poukázat jen na jednu příčinu. Přesto jde o jeden z účinných nástrojů prevence, který může velmi výrazně přispět ke zvýšení bezpečnosti.

Kde ještě vidíte možnosti uplatnění psychologa v rámci železniční dopravy?

Možnosti jsou na poli zmiňované prevence, vzdělávání i v oblasti psychohygieny.

Těší mě, že v současné době vzešel ze strany Českých drah zájem o realizaci výzkumu u profese strojvedoucích. Jde o oblast, která byla dlouhá léta opomíjená, což je velká škoda. Výzkumem získáme řadu informací o aktuálním stavu zátěžových faktorů u této exponované profese. Dáme tak zadavateli možnost objektivního pohledu na věc a příležitost se získanými informacemi pracovat. ○

Daniela Dudová

Absolvovala magisterské studium psychologie na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. Několik let působila jako psycholog ve zdravotnictví, kde v roce 2005 dokončila speciální přípravu v oboru Klinická psychologie. V oblasti železniční dopravy se pohybuje od roku 2005 a od roku 2012 i jako dopravní psycholog s udělenou akreditací Ministerstva dopravy ČR. Volný čas tráví nejraději s rodinou a přáteli, má ráda sport, nejraději kolo, výšlapky do hor a v zimě běžky.

ČD Muzeum v Lužné zahájilo sezonu

Řada novinek čeká letos na návštěvníky ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. Nový je nejen vstupní objekt, změn doznala i zdejší technika. Navíc se bude oslavovat, a to stopadesátileté výročí železnice v Lužné. Svě brány muzeum otevřelo v polovině května a brzy vyrazí i historické výletní vlaky.

Josef Holec | Foto: Michal Málek

Pandemie koronaviru se negativně podepsala i na otevření ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. Sezona začala až v polovině května, tedy o několik týdnů později než obvykle. Návštěvníci sice budou muset dodržovat všechna platná hygienická opatření, odměnou jim však je řada novinek, které České dráhy a jejich Centrum historických vozidel (CHV) v muzeu nachystaly.

Tou první je nová pokladna s obchodem, u objektu budou umístěny stojany pro kola, pro elektrokola pak se zaslouží. „Návštěvníci se mají na co těšit. Stavba objektu byla zahájena v říjnu loňského roku, hotovo bylo v květnu,“ řekl Marek Plochý, ředitel CHV.

ČD se vrátí na Šumavu

Pokud to situace dovolí, jsou ČD připraveny nabídnout i tradiční jízdy nostalgickými, výletními vlaky z Lužné k Berounce anebo do depozitáře NTM v Chomutově. O třetím květnovém víkendu už vyjela za bránu muzea souprava v čele s parní lokomotivou 414.096 Heligón. V červnu by se měl v muzeu navíc uskutečnit křest pamětní mince s vyobrazením parní lokomotivy 498.022. V srpnu by vedení CHV rádo přivítalo motorové vozy na jejich se-

tkání a v září se v muzeu uskuteční Den železnice. Další pravidelné jízdy by měly být v Praze a okolí. V květnu začal jezdit i pravidelný víkendový spoj z Břeclavi do Lednice. Na tyto výkony je nasazen motorový vůz řad M 131.1. „Připravujeme i návrat parních vlaků na Šumavu, do okolí Volar,“ doplnil Plochý.

Přes zimu nezahléleli ani správkaři CHV. Návštěvníci si tak budou moci prohlédnout rekonstruovaný nákladní vůz řady Z. Do vystavovatelného stavu se dostala i parní lokomotiva 310.127, která dříve stála na podstavci v Prostějově. Další pára stejné řady, 072, se opravuje v Plzni. „V Lužné pracujeme na lokomotivách 423.009, 313.432 a v dílnách německých Deutsche Bahn v Meiningenu se dělá na 365.024. Aktuálně ještě opravujeme osobní vůz řady Clm a Ci, připravujeme výměnu trubek u parní lokomotivy EP 1000. Břejlavec T 478.3101 dostal nový lak. V opravě máme nápravovou převodovku pro motorový vůz M 131.1487,“ vyjmenoval Plochý.

Štokr bez opravy

Intenzivně se pracuje nejen v Lužné, ale i v dalších lokalitách, kde jsou vozidla CHV deponována. „Za práci na technice musím poděkovat všem posádkám. Bez nich by nebylo možné dělat radost našim návštěvníkům a cestujícím,“ řekl ředitel

Výlety za nostalgií

Párou Posázavím

Soboty 12. června a 28. srpna budou v Posázaví a Ladově kraji patřit páře. Vlak odjíždí v 9:28 h ze stanice Praha-Smíchov a přes Davli, Jílové u Prahy a Krhanice vás doveze do Týnce nad Sázavou. Zpět se vydá přes Čerčany a Senohraby ve 14:22.

Párou Prahou

O nedělích 13. června a 29. srpna máte možnost projet Prahu parním vlakem, který se vydá po trase Praha-Smíchov – Praha-Zličín – Hostivice. Za Smíchova vyrazí dvakrát – v 10:10 h a v 15 hodin.

Léto na Bechyňce

ČD nabídnou i tradiční Léto na Bechyňce. Do čela vlaků se na naší nejstarší elektrifikované trati z Tábora do Bechyně z roku 1903 postaví elektrická Bobinka vyrobená v roce 1956. Svězt se můžete od 12. června o všech sobotách a nedělích a ve sváteční dny až do 12. září.

Prázdniny v depozitáři Olomouc

Na 10. července je plánována akce v depozitáři ČD Muzea v Olomouci. Její součástí budou jízdy zvláštních vlaků po okolí hanácké metropole. Bližší podrobnosti nebyly v době uzávěrky známy.

Plochý s tím, že zajímavým rozhodnutím byla záchrana parní lokomotivy 498.112, spuštěná na podzim loňského roku. „Cenu ani termín dokončení zatím CHV nezná. Vše záleží na penězích a časových možnostech party v České Lípě, kde se na Albatrosu pracuje. Vzhledem k zájmu veřejnosti přispět na opravu jsme se dohodli na spolupráci s nadací Okřídlené kolo. Poskytnou transparentní účet, kam bude možné příspěvky zasílat.“

Letos by se ČD rády pustily do menší opravy parní lokomotivy 354.195 a do rozsáhlé rekonstrukce stroje 464.008. Naopak nebudou renovovat Štokra 556.0506. „Opravu jsme dlouho zvažovali, ale vzhledem ke stavu kotle a využití lokomotivy se oprava jeví jako neekonomická. Finančních prostředků není mnoho. Lokomotiva pro svoji hmotnost na mnoho tratí bohužel nemůže kvůli špatné přechodnosti, a tím pádem má i malé využití. Pro fanoušky železnice však zůstane zachována i v neprovozním stavu,“ uzavřel Marek Plochý. ○





Pokračujeme v dezinfekci vozidel

Dálková i regionální železniční doprava se s ohledem na rozvolňování a rostoucí mobilitu cestujících postupně vrací k normálu. Obsazenost spojů ČD je nyní v porovnání s běžným stavem na úrovni asi 60 %. České dráhy proto i nadále pokračují ve zvýšené intenzitě úklidu a dezinfekce vozů a souprav, aby co nejvíce ochránily zdraví cestujících i provozních zaměstnanců a zajistily maximální bezpečnost.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Michal Málek

V souvislosti s rostoucí poptávkou po cestování ČD postupně obnovují jednotlivé dálkové linky. Část z nich se vrátila k obvyklému provozu již v průběhu dubna a května, další posilování bude pokračovat i během června.

Čištění několikrát denně

ČD se proto i nadále věnují intenzivnímu úklidu a dezinfekci souprav, a to i několikrát denně. Zvláštní pozornost je věnována čištění všech částí vybavení, se kterými přicházejí cestující ve vlaku nejčastěji do kontaktu – kliky, madla či tlačítka.

„Při dezinfekci souprav používáme moderní technologie, například ozonizaci. Ozón likvidující viry i bakterie pronikne do všech koutů interiéru, ale také do vzduchotechniky osobních vozů. Jde tedy o velmi účinnou formu prevence před šířením koronaviru. Navíc jsme do našich vozů nainstalovali přes dva tisíce dávkovačů dezinfekce, kterou úklidové firmy pravidelně doplňují. Cestující je tak mají k dispozici ve více než tisícovce našich vozů,“ uvedl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz Michal Kraus.

Na nutnost zakrytí dýchacích cest upozorňují ČD cestující prostřednictvím plakátů, vlakového rozhlasu i personálu. „Personál je vybaven ochrannými pro-

středky, jako jsou respirátory či rukavice. Čistící sady s dezinfekčními prostředky jsou také na stanovištích strojvedoucích. Pokud si cestující zapomene respirátor, má možnost zakoupit si ho u vybraných pokladen nebo v infocentrech ČD. V nabídce jsou nejen respirátory třídy FFP2 a roušky s nanofiltry, ale také dezinfekční spreje se stříbrem a antibakteriální gely,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro obchod Jiří Jeřeta. K vyšší bezpečnosti mohou přispět

i sami cestující, například využitím bezkontaktního nákupu jízdních dokladů online přes e-shop nebo prostřednictvím aplikace Můj vlak. V případě nákupu na pokladně či ve vlaku doporučují České dráhy preferovat platbu kartou.

Při zahraničních cestách s ohledem na vývoj epidemické situace v okolních zemích dopravce radí cestujícím, aby si před cestou ověřili aktuální informace k opatřením v tranzitních a cílových státech. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc červen zní: **Kdy se uskutečnila technicko-bezpečnostní zkouška na místní dráze ze Žďáru n. Sázavou do Německého Brodu?**

Své odpovědi nám zasílejte **do 28. června** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář červen“. Tentokrát se hraje o knihu Posázavská dráha 1. – Žďár – Německý Brod – Světlá-Kácov.

Správná odpověď z č. 5: *Společnost JLV získala Certifikát systému kritických bodů HACCP pro poskytování stravovacích služeb v roce 2005. Publikaci Gastronomie na kolejích získává Pavel Janáček, Pardubice.*



E.ON postaví ve spolupráci s ČD dobíječky u osmi nádraží

Majitelé a uživatelé elektromobilů budou moci brzy využít několika nových míst určených na dobíjení svých vozidel. Společnost E.ON Energie ve spolupráci s Českými drahami vytypovala vhodné lokality u železničních nádraží, kde hodlá do konce příští roku vybudovat osm dobíjecích stanic. První vznikne v Kroměříži a sloužit má začít letos ve třetím čtvrtletí.



Petr Slonek | Foto: e.on-drive.cz

Z osmi plánovaných stanic bude sedm rychlodobíjecích a jedna AC stanice s pozvolným dobíjením. U nádraží vždy vyroste jedna, u které půjde dobíjet hned dva automobily najednou. Rychlé dobíjecí stanice vzniknou v Hodoníně, Hulíně, Staré Pace, Zábřehu na Moravě, Frenštátě pod Radhoštěm, Frýdku-Místku a v Bohumíně. AC stanice pak u nádraží ČD v Kroměříži. Jejich budování je spolufinancováno z Operačního programu Doprava.

Nádraží nebyla vybrána náhodně. „Výstavba dobíjecích stanic v lokalitách, kde mohou lidé přestoupit na jiný druh dopravy, je velmi důležitá. ČD tomuto nápadu byly otevřené a možnost nabídnout svým zákazníkům tuto službu je zaujala,“ řekl Martin Klíma, vedoucí oddělení Mobility Services společnosti E.ON Energie.

Dobít auto a pak na vlak

Společnost E.ON dosud stavěla dobíjecí stanice u hlavních dopravních tahů, čerpacích stanic, u supermarketů a obchod-

ních center nebo městských parkovišť. „Máme už ale například dobíjecí stanice také u autobusových nádraží v Českém Krumlově nebo v Třebíči a vlaková nádraží jsou dalšími vhodnými lokalitami pro výstavbu dobíječek a jejich následné funkční využití,“ dodává Martin Klíma.

Předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik zdůraznil, že České dráhy dlouhodobě podporují moderní environmentální řešení. „I proto mě těší, že jsme našli partnera, s nímž dokážeme našim zákazníkům nabídnout možnost nechat si dobít elektromobily, odstavit je na parkovištích u nádraží a dál pokračovat vlakem. Propojení těchto dvou ekologických dopravních prostředků má nepochybně budoucnost a logiku. Je to další z doplňkových služeb, kterými posilujeme svou konkurenceschopnost a obecně atraktivitu železnice pro cestující. Rychlodobíjecí stanice ale stejně dobře poslouží také lidem při čekání na jejich blízké, pokud je například pojedou na nádraží k vlaku jen vyzvednout,“ uvedl.

Počet elektromobilů v tuzemsku trvale roste, nicméně proti jiným evropským státům ČR stále výrazně zaostává. Zájem lidí brzdí hlavně jejich vysoké ceny. I tak se u nás prodej vozů s čistě elektrickým pohonem loni zvýšil o rekordních 331 procent na 3 262 aut. Podle dat z registru vozidel bylo ke konci roku 2020 v zemi registrováno celkem 7 109 elektromobilů (o rok dříve to bylo 3 929) a kolem tří tisíc plug-in hybridů. V Česku je nyní zhruba 8,3 miliónu vozidel všech kategorií, podíl elektromobilů činí necelých devět setin procenta. Podle studie zpracované pro provozovatele české přenosové soustavy a distribučních sítí by v ČR v roce 2030 mohlo jezdit až 523 000 elektromobilů. Pesimistický scénář počítá s minimálně 26 000 elektromobily na českých silnicích. ○

Drážní úřad informuje

První strojvedoucí si budou muset nejdříve v září vyměnit své licence

V září to bude deset let, kdy začalo vydávání licencí strojvedoucích v současné podobě. Licence má desetiletou platnost, proto se nyní přiblížila doba, kdy je nutné požádat Drážní úřad o její prodloužení. V letošním roce se výměna bude týkat zhruba 1 300 licencí. Jak postupovat v případě, že strojvedoucímu končí její platnost, řeší nový metodický pokyn Drážního úřadu, který je k nalezení na www.ducr.cz.

Žadatel, který má již vydanou licenci strojvedoucího, může před skončením její platnosti požádat o prodloužení. Drážní úřad mu vydá novou licenci se stejným číslem a platností na 10 let. „Doporučujeme, aby žadatelé nenechávali výměnu na poslední chvíli a podávali žádosti alespoň s dvouměsíčním předstihem. Žádosti standardně vyřizujeme do 30 dnů,“ říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu. „Zvolili jsme nekomplikovaný způsob, aby byla výměna pro žadatele co nejjednodušší,“ dodává. K žádosti je nutné doložit kopii poslední licence a kopii dokladu o zdravotní způsobilosti. Žádost o prodloužení neodkládejte, pokud se vás letos týká, můžete ji podat již nyní.



ČD chtějí pořídit další Taurusy

České dráhy jednájí o koupi čtyř vícesystémových elektrických lokomotiv Siemens Taurus. Mají evropský zabezpečovač ETCS, jsou schválené pro provoz na území České republiky i v okolních státech a dovedou jezdit rychlostí až 230 km/h. ČD je chtějí nasadit na linku Ex4 z Ostravska přes Břeclav do Vídně a Grazu.



Josef Holek | Foto: archiv ČD

Flotilu vozidel Českých drah by mohly v následujících měsících doplnit čtyři vícesystémové lokomotivy řady 1216 Taurus. Záměr už schválilo nejen představenstvo, ale i dozorčí rada společnosti. Stroje nejsou u dopravce novinkou, v srpnu 2019 si pořídil dva kusy (1216.902 a 1216.903) a další má pronajaté od Rakouských spolkových drah (ÖBB) pro vozbu netrakových jednotek railjet. Čtveřice nových strojů by měla jezdit

na rameni z Bohumína až do Grazu, operativně by mohla být nasazena i na expresech z Prahy do Německa.

„Zapadá to do naší strategie obnovy vozidlového parku, kdy nakupujeme nejmmodernější osobní vozy pro dálkovou dopravu na rychlost 230 km/h a potřebujeme také odpovídající hnací vozidla. Posilujeme tím svou pozici v mezinárodní dálkové dopravě. Zásadní investice do rozvoje infrastruktury a s tím související zvýšení rychlosti a zavedení jednotného evropského zabezpečovače plánuje i Česko. Proto

bychom rádi využili možnost výhodně pořídit tato vozidla pro rychlost 230 km/h, která již jsou vybavená palubní částí ETCS,“ vysvětlil předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik.

Rovnou do provozu

„S jejich případným nasazením počítáme na dálkové lince Ex4 z Bohumína přes Ostravu a Břeclav až do Vídně, respektive Grazu. Lokomotivy by tak doplnily na této trase dva stroje stejného typu. Jednoznačnou výhodou je, že už mají přechodnost do zahraničí, a u mezistátních spojů proto nebude nutné měnit na hranicích lokomotivu v čele vlaku. Tím se eliminuje riziko možného prodloužení jízdních dob. Předpokládáme, že v průběhu následujících měsíců bychom mohli podepsat kupní smlouvu a vozidla dodat,“ doplnil Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.

Všechny čtyři vícesystémové elektrické lokomotivy řady 1216 Taurus by ČD převzaly schválené pro provoz v České republice, Rakousku, Německu a Maďarsku. Dvě lokomotivy je navíc možné provozovat i na území Slovenska. Vozidla jsou vybavená palubní částí ETCS a připravená na nasazení v osobní dopravě bez nutnosti dalších úprav. ○

Pendolino vyrazilo na testovací jízdu po Vysočině

Technici Českých drah využili pandemii omezeného provozu, a tedy méně častého nasazování elektrických jednotek řady 680 Pendolino i k neplánovaným krokům v údržbě a testovacím jízdám. Jednu takovou má za sebou i jednotka 680.006, kterou specialisté dopravce otestovali při cestě z Prahy do Brna přes Čáslav a Havlíčkův Brod. Vlak je navíc po obnově stupně R3 (dříve hlavní oprava).

„Potřebovali jsme jednotku otestovat na klikaté trase přes Vysočinu, vyzkoušet systém naklápění a jízdu na střídavé trakční soustavě. Spolu s naklápěním v řadě protilehlých oblouků zkoumáme, zda nám správně fungují i trakční transformátory a další pomocná zařízení,“ vysvětlil Jan Studeník, specialista na Pendolina z Oblastního centra údržby Střed ČD. „Testujeme i snímače bočního zrychlení a naklopení.“



Zajet se muselo i na zkušební okruh VUZ, kde ČD nechaly otestovat brzdy a byly provedeny rozjezdové zkoušky na všech napájecích systémech. „Ano, mohli bychom tam udělat i zkoušky naklápění, nicméně tam jednotku dostatečně nezatížíme. Jezdí jen na okruhu, kde chybí protilehlé oblouky. A naopak, brzdové a rozjezdové zkoušky bychom teoreticky mohli učinit i na síti Správy železnic, ale při tak hustém provozu je to nemožné a nedosáhneme rychlosti 200km/h,“ uvedl Jan Studeník.

Letos si stupeň obnovy R3 dopřeje ještě jednotka 680.001. „Dále jsme modernizovali mezivozové propoje, kdy jsme instalovali zcela nový kabelový systém, tak jako na všech ostatních jednotkách během omezeného provozu,“ uzavřel Studeník. Testování bylo úspěšné, oprava byla ukončena a jednotka 680.006 je nasazena do provozu. (red)

Tunely na IV. koridoru se pojede dvoustovkou



Práce na čtvrtém koridoru úspěšně pokračují. Tunel Deboreč je prakticky hotový, v mezenském už je dokončena primární klenba a základové pasy, rýsuje se i estakáda u Ješetic. Plánuje se rovněž stavba necelých dvacet kilometrů dlouhého úseku mezi Nemanicemi a Ševětínem s nejdelším železničním tunelem v České republice. Po kompletně opravené trase z Prahy do Českých Budějovic bychom se měli svést rychlostí 200 km/h za sedm let.

Josef Holek | Foto: Správa železnic

Deboreč, Mezno a Ješetice. Dva tunely a obří estakáda. Tři největší projekty modernizace trati Sudoměřice – Votice, která je součástí IV. tranzitního koridoru spojující Prahu s Českými Budějovicemi, se pomalu chýlí ke konci. Tunel Deboreč je téměř dokončen, jeho kolega u Mezna se už dočkal betonáže horní klenby včetně části protiklenby sekundárního ostění a hotová je výjezdová část hloubené části tunelu. Správa železnic hlásí, že v obou úsecích (Sudoměřice – Votice, Soběslav – Doubí) se pracuje naplno.

„V tunelu Deboreč jsme dokončili betonáž posledních kleneb na hloubené části tunelu. Ražená část je kompletně dokončena včetně ostění a dna tunelu. Pracujeme na chodnicích a byla zahájena montáž požárního vodovodu. V tunelu Mezno je hotová primární klenba a základové pasy včetně protiklenby. Vybetonovali jsme horní klenby sekundárního ostění. Výjezdová část hloubené části tunelu je kompletně hotová, u vjezdové části zbývají dva bloky. Pracujeme i na středové drenáži tunelu,“ popsal aktuální stav náměstek ředitele Stavební správy západ Ondřej Göpfert.

Na podzim zátěž

Deborečský tunel by měl být tento měsíc předán k vybudování železničního svršku. V červenci totiž čeká i mezenský. První vlaky by měly tunely projet v červenci 2022. Objekty jsou projektovány na rychlost až 200 km/h.

Správa buduje také mostní estakády u Ješetic (úsek Sudoměřice – Votice), přes údolí nad obcí Radíč s délkou 175 m a navazující s délkou 244 m. Práce tu začaly už v roce 2018, hotovo by mělo být příští rok. „Nyní pracujeme na mostech 5, 10, 13 a 14. Na pětce, desítce a třináctce je dokončená nosná konstrukce mostu včetně říms, izolace a její ochrany. Na třináctce montujeme i protihlukové stěny. Na čtrnáctce jsou dokončeny nosné konstrukce včetně říms a z poloviny také izolace. V případě celku pak pracujeme na dokončení terénních úprav pod mostem,“ uvedl Ondřej Göpfert s tím, že zatěžkávací zkoušky estakády by se měly uskutečnit letos v říjnu.

V plánu další tunely

V případě stavebního úseku Sudoměřice – Votice je předmětem stavby zdvoukolejnění trati, její vedení v nové stopě, opuštění stanic Sřezimíř, Ješetice a Heřmaničky a zřízení nové u Červeného Újezdu. Cílem je zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity dráhy, zkrácení trasy o 2 km a také zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Obdobně je na tom i úsek ze Soběslavi do Doubí. Zde ještě vzniká Zvěrotický tunel (370 m). Budován je v zářezu, vrchol nad ním byl odtěžen, a poté, co bude konstrukce vylita z betonu, bude zpětně obsypán. Kvůli objektu je nutné odtěžit 140 000 m³ zeminy. Tunelu budou sekundovat estakády přes



Zářez u Mezna. Skalní masiv museli stavaři odstřílet...



...zbytek zeminy odtěžila těžká technika. Kvůli zářezu vznikly přeložky silnic

údolí Černovnického potoka (832 m) a přes Kamenný rybník (263 m). Nechybí ani mohutné zářezy. Ty staré stavební technika zaveze materiálem ze stávajících násypů a z výkopů nové stavby, navrch se naveze ornice, na niž se vysází stromy a keře.

Pomineme-li již dobudované úseky a stavební činnost v Praze, nekoplo se jen mezi Nemanicemi a Ševětínem. Neznamená to ale, že by se tam nic nedělo. „Zpracováváme dokumentace pro stavební povolení. Tento úsek je náročný z pohledu tunelových staveb, obsahuje bezmála pět kilometrů dlouhý tunel Chotýčanský a více než tři kilometry dlouhý tunel Hosínský. Díky napřímení trati se cesta zkrátí z 22,1 km na 17,8 km,“ informoval dále Ondřej Göpfert. Po dokončení bude Chotýčanský tunel nejdelším na české železniční síti. Trumfne tak tunel Ejpvovice s 4,15 km. Zprovoznění posledního úseku je plánováno na rok 2028. Kompletní rekonstrukce koridoru z Prahy do Českých Budějovic by měla vyjít na zhruba 60 miliard korun, dvě třetiny pak pokryje dotace EU. ○

TÉMA



Vyrostete v Evropě nová síť expresů TEE 2.0?

Německý spolkový ministr dopavy Andreas Scheuer během letošního května představil dále rozpracovanou vizi nové generace evropských expresů Trans Europ Express 2.0 (TEE 2.0) Tato studie německého Spolkového ministerstva dopavy a digitální infrastruktury oprašuje myšlenku na znovuzavedení dálkových a nočních spojů napříč Evropou. Cílem je dostat lidi do vlaků i na velké vzdálenosti a nahradit leteckou a individuální automobilovou dopravu v tomto segmentu cestování. Scheuer nemíří ani tak na manažery, pro které byly vlaky TEE před více než 60 lety zavedeny, ale hlavně na mladé lidi, rodiny a seniory, kteří kladou velký důraz na ekologii.



Asi nejnámější tvář vlaků TEE – dieselová jednotka VT 11.5 německých drah



Špičkové soupravy, kde rychlost a pohodlí byly na prvním místě, nabízely i francouzské dráhy

Petr Štáhlavský | Foto: Retours, BD AG, Wikipedia, Shutterstock

Právě ekologie se stává hlavním mottem řady evropských dopravců. „Díky železnici je Evropa ještě více šetrná ke klimatu a životnímu prostředí. Kvalitní nabídka může nahradit jízdy kamionů a omezit lety. Chceme dále posílit železniční nákladní dopravu a přispět k lepšímu propojení evropských metropolí vysokorychlostními a nočními vlaky. Náš koncept Trans Europ Express 2.o. spoléhá na atraktivní, rychlou a přímou dálkovou dopravu napříč státy. Na evropskou taktovou dopravu na kolejích. Náš cíl je lepší cestování po Evropě vlakem,“ říká ministr Scheuer.

Začaly to Pullmanovy expresy

Přímé a na svou dobu rychlé dálkové expresy spojily evropské metropole už v poslední čtvrtině 19. století. Jejich zřízení se věnovala především společnost Compagnie Internationale des WagonsLits, legen-



Plakát z roku 1961 propagující rychlý a moderní spoj TEE z Paříže do Milána

dární CIWL. Zpočátku šlo o lůžkové vlaky, ale ještě před koncem století je doplnily i denní spoje sestavené ze salonních a restauračních vozů. Například v roce 1889 to byly vlaky Marseille-Nice-Express nebo Club Train Londýn - Dover - Calais - Paříž.

Ovšem největšího rozkvětu se pohodlné denní expresy CIWL složené z luxusních Pullmanových vozů dočkaly ve 20. letech 20. století. V roce 1927 to byl například Etoile de Nord (Severní hvězda) Paříž - Amsterdam a o rok později Edelweiss (Protěž) Amsterdam - Brusel - Luzern/Curych. Podobný luxusní vlak Amsterdam - Basilej zavedly německé železnice DRG pod názvem Rheingold.

Luxusní vlaky byly sestaveny z Pullmanových vozů 1. a 2. třídy, kdy obvykle pro dva sousední vagonů fungovala jedna kuchyně a jídla se servírovala přímo na místa cestujících. Poprvé se u těchto vlaků objevily celní a pasové kontroly za jízdy nebo v nástupních a výstupních stanicích a vlaky dosahovaly na svou dobu vysokých rychlostí. Kupříkladu přibližně 800 kilometrů dlouhá cesta Amsterdam - Basilej trvala kolem 10 hodin s průměrnou rychlostí 80 km/h.

Vlaky EuroNight

Spoj	Trasa	Doba jízdy
EN 21/22	Paříž - Brusel - Kolín n. R. - Berlín	10:15
EN 23/24	Brusel - Kolín n. R. - Berlín - Praha / Varšava	14 / 14:45
EN 25/26	Amsterdam - Kolín n. R. - Basilej - Milán - Benátky / Janov	14:30 / 13
EN 27/28	Frankfurt n. M. - Štrasburk / Curych - Mylhúzy - Lyon - Montpellier - Barcelona	14:45 / 11:45
EN 29/30	Berlín - Mnichov - Innsbruck - Boloňa - Řím / Nice	13:50 / 16:50
EN 31 / 32	Paříž - Štrasburk - Stuttgart - Mnichov - Vídeň - Budapešť / Záhřeb	13:10 / 14:50
EN 33/34	Paříž - Brusel / Amsterdam - Hamburk - Kodaň (- Stockholm)	14:45 / 12:45
EN 35/36	(Stockholm -) Kodaň - Berlín - Praha - Vídeň / Budapešť	14:45 / 17:10



TEE 2.0 (původní návrh 2020)

krátkodobý horizont

TEE 1 / TEE 2

Paříž – Brusel – Kolín n. R. – Berlín – Varšava

TEE 3 / TEE 4

Amsterdam – Kolín n. R. – Basilej – Milán – Řím

TEE 5 / TEE 6

Berlín – Frankfurt n. M. – Lyon – Montpellier – Barcelona

TEE 7 / TEE 8

Amsterdam – Brusel – Paříž – Lyon – Barcelona

dlouhodobý horizont

TEE 9 / TEE 10

Berlín – Mnichov – Innsbruck – Boloňa – Řím

TEE 11 / TEE 12

Paříž – Štrasburk – Stuttgart – Mnichov – Vídeň – Budapešť

TEE 13 / TEE 14

Paříž – Brusel – Hamburk – Kodaň – Stockholm

TEE 15 / TEE 16

Stockholm – Kodaň – Berlín – Mnichov



Dítě evropského sblížení: Trans Europ Express

Po 2. světové válce odstartovala hospodářská obnova a dosud nevídané sblížení západoevropských států. V roce 1948 vzniká Organizace pro evropskou hospodářskou spolupráci, v roce 1949 Rada Evropy, o tři roky později zakládá Belgie, Francie, Itálie, Lucembursko, Spolková republika Německo a Nizozemí Evropské společenství uhlí a oceli a v roce 1957 vzniká Euroatom a Evropské hospodářské sdružení. Položeny jsou základy budoucí Evropské integrace. To inspiruje šéfa NS

Franciscuse Queriena den Hollandera k návrhu vytvořit evropskou síť rychlých a komfortních vlaků se zvucným jménem Trans Europ Express (TEE).

Zakládající železnice se domluví na základních kritériích a prakticky převezmou a rozšíří provoz dřívějších luxusních vlaků CIWL. Vlak TEE se stávají na tři desetiletí výkladní skříní železnic. Dráhy průběžně obnovují jejich park, který nabízí pouze 1. třídu a restaurační vozy. Postupně se zvyšuje jejich maximální rychlost ze 140 na 200 km/h. Síť TEE dosáhne vrcholu kolem roku 1975, kdy ji tvoří 30 mezistátních a 15 vnitrostátních vlaků s denním výkonem přes 160 000 vkm. Expresy spojují 167 měst od Španělska a Itálie po Dánsko.

Úplně posledním vlakem TEE se stává v roce 1988 Gotthardo na trase Curych – Milán a slavnou značku v letech 1993 až 1995 nakrátko ožíví SNCF a SNCB na trase Paříž – Brusel jako předzvěst vysokorychlostní dopravy TGV, ovšem v obvyklé kvalitě EuroCity. Nová značka vznikla pod tlakem konkurence. Stále menší skupinu obchodních cestujících mají doplnit noví zákazníci: studenti, senioři a rodiny, všichni, kteří podnikají turistické cesty.

Místo luxusu lidové vlaky

Železnice se dohodly na řadě kvalitativních kritérií, která měla garantovat vysokou kvalitu nové služby: zastávky v důležitých městech, krátké pobyty ve stanicích včetně pohraničních, ces-



TEE 2.0 (původní návrh 2020)

Spoj	Trasa	Doba jízdy
TEE 1/2	Paříž – Brusel – Kolín n. R. – Berlín – Varšava	13:15
TEE 3/4	Amsterdam – Kolín n. R. – Basilej – Milán – Řím	13:45
TEE 5/6	Berlín – Frankfurt n. M. – Lyon – Montpellier – Barcelona	13:15
TEE 7/8	Amsterdam – Brusel – Paříž – Lyon – Barcelona	10:15

Spoj	Trasa	Doba jízdy
TEE 9/10	Berlín – Mnichov – Innsbruck – Boloňa – Řím	10:15
TEE 11/12	Paříž – Štrasburk – Stuttgart – Mnichov – Vídeň – Budapešť	10:55
TEE 13/14	Paříž – Brusel – Hamburk – Kodaň – Stockholm	14:25
TEE 15/16	Stockholm – Kodaň – Berlín – Mnichov	13.30

tovní rychlost nejméně 90 km/h s výjimkou pro náročné horské tratě a trajektové úseky, klimatizované soupravy a gastronomické služby na palubě vlaku, větší skupinové řazení vozů 1. a 2. třídy. Mnoho států, například Německo, Rakousko nebo Švýcarsko, nové spoje integrovalo do vnitrostátní taktové dopravy.

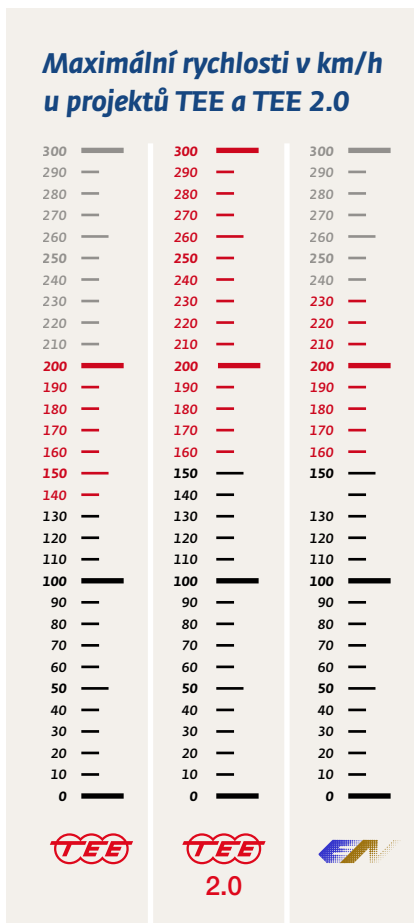
Dne 31. května 1987 vyjelo na evropské tratě 69 párů EuroCity, které spojily 200 měst ve 13 státech. Součástí bylo i osm párů nočních vlaků, které se během několika let vyčlenily do nové kategorie EuroNight. S pádem železné opony se síť EC rozšířila do bývalých komunistických satelitů Sovětského svazu.

Některé spoje EC nabídlly skutečně transevropské celodenní cestování. Ku příkladu Leonardo da Vinci v trase Milán - Dortmund (1 339 km, 15 hodin) nebo Tizian jezdící na štaci Milán - Hamburk (1 250 km, 13,5 hodiny), později patřily k rekordmanům například Heinrich Heine (Paříž - Praha), Vindobona (Hamburk - Villach) nebo Comenius (Hamburk - Budapešť). Celou trasu však určitě absolvovalo jen velmi málo cestujících.

Nová konkurence na obloze

Podle studie ITP-Consult z roku 1989 dávali cestující u tak dlouhých tras přednost nočním vlakům. Konzultanti uvedli, že při osmihodinové cestě je zvolil 65 % cestujících a u dvanáctihodinové dokonce až 90 %. Podobná srovnání existují i s leteckou konkurencí. Zde dominuje železnice u jízdní doby do 2 hodin. Při cestovních časech kolem 4 hodin už klesá podíl železnice na polovinu a nad 5 hodin má už jen čtvrtinový podíl.

Letecká doprava zamávala s dopravním trhem na přelomu století. Nástup



nízkonákladových leteckých společností srazil ceny letenek na minimum. Firmy nasadily jeden typ letadla, omezily palubní servis, využily dotované regionální letiště s malými poplatky, snížily personální náklady. Největší hráč v oboru

Ryanair vzniknul v roce 1991. Za tři roky přepravoval 3 miliony lidí ročně, v roce 1999 už 17,5 milionu a v roce 2019 využil jeho služeb dokonce 152 milionů osob.

Nové možnosti cestování změnily turistický ruch. Populární se staly destinace nedostupné vlakem, jako jsou Baleárské ostrovy (Mallorca), Kanárské ostrovy nebo řecké ostrovy. Mezi lety 1994 a 2019 stoupl podíl letecké dopravy u prázdninových cest nad 5 dní z 22 % na 42 %, zatímco podíl železnice klesl z 8 na 5 % a individuální dopravy z 60 na 43 %.

Během dvou dekád zdecimovaly nízkonákladové aerolinky prázdninové autovlaky i luxusní noční expresy. Zasadily ránu nadějným projektům noční dopravy, jako byly vlaky CityNight Line mezi Rakouskem, Švýcarskem a Německem, nebo luxusní hotelové vlaky Talgo, které zajišťovaly spojení Madridu a Barcelony s Paříží, Curychem a Milánem.

Šanci je vysokorychlostní doprava

Už při zavedení vlaků EC se objevil nový trend – vysokorychlostní doprava. Linka Paříž - Ženeva startovala v roce 1987 vlaky TGV/EC operované francouzskými rychlovlaky. Cestu zvládly za přibližně 3,5 hodiny cestovní rychlostí přes 150 km/h.

Pod tlakem letecké a nově vzniklé autobusové (ve většině západoevropských zemí nefungovala dálková autobusová doprava až do začátku 21. století, pro tamní dráhy to byla nová konkurence) konkurence i individuálního motorismu vyklidily železnice ztrátové služby, kterými byly dálkové trasy, a soustředily se na kratší a rychlá spojení mezi velkými aglomeracemi. Většina železnice se začala orientovat především na vnitrostátní dopravu, případně ještě tak na kratší přeshraniční linky, které garantovaly obchodní úspěch.

V této době vznikla v Evropě rozsáhlá síť vnitrostátních vysokorychlostních tratí o celkové délce přes 10 000 kilometrů. Díky ní se rozšířil počet tras, kde začal vlak znovu konkurovat letecké dopravě. Nejprve to byly domácí trasy, jako například Řím - Milán, Paříž - Lyon nebo Kolín nad Rýnem - Frankfurt nad Mohanem, ale postupně prodlužování a propojování rychlých tratí umožnilo zavést i konkurenceschopné mezistátní spoje. Díky tomu přeměrovala Air France/KLM své cestující mezi Paříží a Bruselem do rychlovlaků TGV, nebo mezi Paříží a Stuttgartem mohl klesnout počet letů z původních 60 týdně na 20.

Trans Europ Express 2.0

Rozšíření vysokorychlostní železnice, snaha o uhlíkovou neutralitu a ochrana životního prostředí přivedly německé





Vysokorychlostní vlaky uvažované pro TEE 2.0

	TGV Euroduplex a podobné TGV	ICE (různé typy)	Zefiro 380 / Frecciarosa 1000	Smile / Giruno
Výrobce	Alstom	Siemens Mobility	Bombardier / Hitachi Rail	Stadler
Max. rychlost	320 km/h	250–320 km/h	360 km/h	250 km/h
Schválení pro země	FR, DE, BE, NL, ESP, CH	FR, DE, BE, NL, CH, AT	FR, IT	DE, CH, AT, IT



Spolkové ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury k návrhu obnovit transevropské expresy, které by nabídly cestování napříč Evropou bez nutnosti přestupů. TEE 2.0 by měly mít dlouhé trasy a projíždět nejméně třemi až čtyřmi státy.

Projekt TEE 2.0 počítá se dvěma etapami v denní nabídce a se zavedením nočních vlaků. V krátké době by mohly být

zavedeny čtyři páry transevropských expresů využívající současnou infrastrukturu, další čtyři páry by byly zavedeny po dokončení důležitých infrastrukturálních staveb, jako jsou Stuttgart 21 a tunely Brenner a Fehmarnbelt.

Němci navrhuji založení mezinárodní společnosti, která by zastřešila provoz vlaků, podobně jako existovaly projekty

Thalys, Lyria a další. Ty by si pronajímaly vlaky, trasy, personál a další služby od jednotlivých národních společností, tedy od svých akcionářů.

Záměr počítá s nutností odstranit řadu překážek, které mají jednak historický základ, ale dílem vznikly v důsledku vývoje na železnici v posledních dekádech. V oblasti technické jsou to především různé systémy napájení a zabezpečení, které jsou postupně odstraňovány například zaváděním ETCS/ERTSM. Ty mladší překážky bývají obchodní. Je to třeba rozdílnost tarifů nebo způsob odbavení. Tyto aspekty vynikají především při kombinaci plánovaných cest novými TEE a návaznými vlaky.

Atraktivní myšlenka na rychlé a přímé transevropské vlaky však má také svá rizika. Je otázkou, nakolik osloví cestující pouze jediný uvažovaný pár vlaků za 24 hodin, když dnes mají zákazníci na frekventovaných dálkových linkách interval 1 hodina i méně. Další neznámou je, kolik lidí skutečně využije vlak k transevropským cestám a stráví v něm celý den. Navzdory velkému využití vysokorychlostních tratí bude například cesta z Paříže do Berlína trvat stále skoro 8 hodin a z Amsterdamu do Milána dokonce 10,5 hodiny. Uvažované jsou však ještě delší trasy.

Návrat nočních vlaků

Německý plán počítá také s obnovením transevropských nočních vlaků pod staronovým označením EuroNight. Tyto vlaky by měly jezdit rychlostí 160 až 230 km/h a zajišťovat „noční skok“ mezi velkými aglomeracemi. Nabídnou tak alternativu k celodennímu pobytu ve vlaku, kdy se člověk večer „ubytuje“ v komfortním vlaku a ráno vystoupí v cíli své cesty.

Tento projekt je však jen těžko představitelný na čistě komerční bázi, například už jen kvůli nutnosti velkých investic do nových nočních vlaků, nebo kvůli jejich malé kapacitě, hlavně v případě komfortních lůžkových vozů. Značné jsou i náklady na servis a zajištění služeb, které jsou srovnatelné s hotelovým provozem. Tento fakt potvrzují i stále provozované nebo nově zaváděné noční spoje, například v Rakousku, v Nizozemí, v Itálii, ve Velké Británii nebo v budoucnosti ve Švédsku, které uvažuje o nové dotované noční dopravě ze Skandinávie na kontinent.

V květnu ministr Scheuer představil aktualizovanou verzi projektu TEE 2.0 s více spoji a větším zapojením České republiky, a tak se k tématu v některém z dalších Železničářů ještě vrátíme. ◉



Experti VUZ dovedou otestovat i metro

Akreditovaná Zkušební laboratoř Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) dokáže v současné době nabídnout komplexní služby v oblasti homologace železničních vozidel, a to nejen v České republice, ale prakticky po celém světě. Jejich hlavní činností je provádění zejména typových zkoušek železničních vozidel či jejich částí, případně i některých součástí infrastruktury. My jsme se spolu se specialistou Michalem Svobodou zaměřili na trakční zkoušky, testy pantografů a další části elektrovýzbroje kolejových vozidel.

Josef Holek | Foto: autor, archiv Michala Svobody

Dědeček byl přednostou stanice v Rožďalovicích na Nymbursku, babička závorářkou a tatínek začínal v nymburském depu, později se uplatnil na GŘ ČD. Tak trochu logicky železničář vyrostl i z Michala Svobody. Nenačnete ho ale na stanovišti strojvedoucího či na palubě vlaků, ale ve Zkušební laboratoři, v areálu Zkušebního centra VUZ spolu s dalšími kolegy. Pan Svoboda vystudoval Elektrotechnickou fakultu Českého vysokého učení technického v Praze, diplomovou práci obhájoval na téma Magnetorezistivní magnetometr (měřič magnetického pole).



Svůj volný čas rád vyplní turistikou, projíždkou na kole či jachtingem

Krátce po absolvování vysoké školy v roce 2004 se objevila možnost pracovat pro VUZ a čerstvě vystudovaný Michal Svoboda se stal součástí týmu, který testoval nová Pendolina. „Zkoušeli jsme trakční vlastnosti jednotky,“ upřesnil s tím, že u těchto zkoušek nakonec zůstal. „Technika je více či méně podobná. Nejčastěji pracujeme na elektrických jednotkách a lokomotivách. Naše zkušenosti jsou tedy velmi bohaté, v podstatě máme zkušenost s výrobky všech producentů.“ V portfoliu mají i trakční zkoušky vozů pro metra anebo elektrotechnické zkoušky napájecích stanic a jejich protizkratové vlastnosti. To už ale musí specialisté do terénu.

Z nuly do maxima

Kromě toho, že elektrotechnickou výzbroj kolejových vozidel běžně zkouší přímo ve Zkušebním centru VUZ ve Velimi, nezřídka se odborný tým vypraví i do zahraničí. Několikrát byl například v Číně nebo Turecku. „Jsme ti, kdo celou zkoušku provádí, od přípravy přes měření až



↑ Lokomotiva Voith Maxima 40 CC při trakčních zkouškách ve stanici Štrba

Trakční zkoušky s motorovou lokomotivou 2M62UM na trati Janavarti – Skulte (Lotyšsko)

po vyhodnocení a vyhotovení protokolů o zkoušce.“ Přípravují i první podklady pro zákazníka včetně kalkulace nákladů a dohody o technických parametrech. Příprava zkoušky je pak podle Svobody jednoduchá – tým instaluje řadu snímačů, propojí s počítačem a v soupravě se zkoušeným, měřicím a brzdicím vozidlem se vyjede na okruh anebo se testuje v hale.

Michal Svoboda a jeho lidé se specializují na trakční, energetické zkoušky a zkoušky sběračů proudu. V případě trakčních zkoušek se musí stroj rozjet pod plným výkonem z nulové rychlosti do maximální rychlosti a měří se zrychlení a výkonové parametry vozidla. U lo-

komotiv se měří síla na háku, a v tomto případě pracovníci VUZ nasazují speciální měřicí vůz. Soupravu tedy táhne testované vozidlo, za ním je řazený měřicí vůz a dále pak lokomotiva, která představuje zátěž. „Zatěžovací“ mašina přibrzdí soupravu a počítače vyhodnocují trakční charakteristiku. „Měříme speciálním počítačem Dewetron, ten veškeré veličiny navzorkuje, uloží a případně zpracuje dle našich požadavků. Napojen je na senzory instalované

na příslušná místa vozidla, elektrické veličiny, jako je trakční proud, měříme klešťovými převodníky. Ty připojíme na hlavní kabely, které jdou od sběrače nebo generátoru. Zkouška jako taková zabere podle počtu napájecích systémů zhruba týden, v případě elektrických jednotek se obvykle testuje při plném a prázdném stavu, tedy s naloženou zátěží. Na sběračích kromě obligátních rozměrů měříme statickou přítlačnou sílu, a to v celém rozsahu zdvihu, a také časy zdvihu a poklesu sběrače,“ popsal Michal Svoboda. Tato stacionární část zkoušek sběračů je obvykle hotová za jediný den, měření aerodynamické síly pak trvá dva dny a měření interakce pantograf – sběrač zabere týden práce. Doplňme, že pana Svobodu a jeho kolegy zajímají sběrače vozidla, nikoliv trakční vedení. Na to jsou odborníky jeho kolegové z Kanceláře autorizované osoby (KAO) VUZ.

Vždy podle norem

Odborníci VUZ zkouší podle Technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) a norem, typicky vycházejí z ČSN EN 50215 o Zkoušení drážních vozidel. Jistě, stane se, že zkouška nevyjde. Výrobce tak musí najít řešení, které techniku vylepší. Nejčastěji nevychází aerodynamické přizpůsobení sběrače, které je nutné naladit opravdu dokonale. Při jízdě totiž existuje řada vlivů, které mohou funkčnost ovlivnit, nejčastěji je ale podle Michala Svobody přítlak sběrače ovlivněn aerodynamikou vozidla. ○



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

Řekli o Michalu Svobodovi



Petr Chlum

vedoucí Zkušební laboratoře VUZ

S Michalem Svobodou spolupracuji od jeho nástupu do VUZ. Spolu nás spojoval nejen stejný obor zkoušek, ale dlouhá léta i jedna kancelář a cestovatelská záliba. V rámci zkoušek jsme nejednu lokomotivu doslova „prolezi“ od sběrače až po podvozek, a to nejen v „čistých“ podmínkách Zkušebního centra. Michal je pilířem elektrotechnických zkoušek ZL VUZ. Díky své ochotě a flexibilitě vypomáhá kolegům prakticky s jakýmkoliv zkouškami a je nepostradatelnou součástí laboratoře.



Miloš Klofanda

člen představenstva a ředitel zkušebnictví VUZ

Michala Svobodu znám už víc než 10 let. Celou dobu mě utvrzuje v tom, že je jedním z předních odborníků akreditované Zkušební laboratoře. Jeho vystupování a chování vůči našim obchodním partnerům, kolegům i nadřízeným nelze nic vytknout. K plnění pracovních povinností přistupuje velmi zodpovědně. Pan Svoboda také navíc zastává ve VUZ ještě funkci metrologa.



Daniel Los

vedoucí Zkušebního okruhu

S Michalem je velmi dobrá spolupráce, vždy se snaží vyjít vstříc a zaměřuje se na zájmy zákazníka. Patří k největším odborníkům ve svém oboru a je možné se o něho opřít, pokud to situace vyžaduje.

Výstavba haly v Plzni je v polovině

Výstavba haly v areálu Oblastního centra údržby (OCÚ) Západ Českých drah v Plzni je ve své polovině. Moderní opravárenské zázemí pro údržbu a opravy nabídne 400 metrů kolejí, portálový jeřáb s nosností 5 tun a další technické komponenty. České dráhy tak zefektivní údržbu moderních bezbariérových jednotek řady 650 RegioPanter, 844 RegioShark a dalších souprav, které nebude nutné rozpojovat.

Josef Holek, Zbyněk Roubal | Foto: Josef Holek

Stavba nového opravárenského centra Českých drah v Plzni pokračuje. V těsné blízkosti starší haly cyklických oprav, kde nová hala vyrůstá, stavební firma snesla staré koleje, provedla pyrotechnický průzkum kvůli nevybuchlé munici z 2. světové války, založila stavbu, položila páteřní trasu kanalizace a osadila ocelovou konstrukci včetně vybetonování základových pasů a opěrných zdí. Stavba by měla být hotová na začátku příštího roku. Dopravce reaguje na výraznou modernizaci vozidlového parku v regionu západních Čech a nutnost mít adekvátní správkárenské zázemí – stávající pracoviště již kapacitně a technologicky nevyhovovalo počtu a typu vozidel.

„Hotové jsou i dvě retenční nádrže na dešťovou vodu a dokončujeme opláštění haly, osazení okenních výplní a střešní skladby. Při částečném omezení provozu ve stávající hale demontujeme stávající prosvětlené stěny z polykarbonátu a nahrazujeme je za pevná okna s dostatečnou požární odolností,“ doplnil ředitel OCÚ Západ Vladimír Janoušek.

Využijí rekuperaci

Po dokončení opláštění a osazení okenních otvorů budou ještě doplněna vjezdová vrata a inženýrské sítě včetně potrubí pro stlačený vzduch. Dále stavbaři nainstalují mostové jeřáby, vybetonují základovou desku a připevní ocelové sloupky, na kterých budou upevněny kolejnice. Chybět nebude ani technologie vzduchotechniky pro přívod čerstvého vzduchu do montážních jam. „Ta využije rekuperaci tepla ze vzduchu odsávaného z prostoru haly. V poslední řadě osadíme servisní lávky umožňující bezpečný přístup na střechy kolejových vozidel při provádění údržby,“ doplnil Janoušek. Mezi poslední operace patří přesun kovoobráběcích strojů ze stávající soustružny do nových prostor a vybavení dílen novým nábytkem.

Západočeská metropole se stala významným centrem, kde ČD provozují jednotky RegioShark a RegioPanter. Brzy



k nim přibudou další jednotky řady 650 po lince Klatovy – Beroun a Plzeň – Karlovy Vary. V současné době ČD v Plzni udržují kromě 18 jednotek řady 844 a devíti řady 650 také 73 elektrických a 15 motorových lokomotiv či 180 osobních vozů.

Novinky po celé zemi

České dráhy chtějí v modernizaci infrastruktury pokračovat i na dalších místech v České republice. Jedná se především o výstavbu hal údržby, myčky nebo sanitární koleje. Chystají se například v Olomouci, Chebu, Táboře a Českých Budějovicích. Na jaře ČD zprovoznily zcela novou halu v Brně Maloměřicích. V případě nových objektů v Chebu a Budějovicích už nechal dopravce vypracovat projektovou dokumentaci. Haly by měly vycházet z konceptu typizace hal pro opravárenství, které mohou mít proměnlivou délku se zachováním základního segmentu 6 m. Sloužit mají k běžné periodické údržbě ucelených jednotek a souprav. V Táboře hodlá dopravce halu prodlužovat a rekonstruovat. ○

V Plzni vznikne i myčka

Před dvěma lety nechalo OCÚ Západ zpracovat studii proveditelnosti na výstavbu plzeňské myčky s celoročním provozem. Měla by být situována v těsné blízkosti stávajícího areálu, na volném pozemku po části seřaďovacího nádraží. Vedle myčky má vyrůst technologické kolejiště pro čištění interiérů a předtápění souprav. V polovině května byla uzavřena veřejná soutěž na projektanta stavby. První vozidla by měla linkou projet ve druhé polovině roku 2023.





RegioPantery mohou vyjet na Lipenku

Podzimní testovací jízdy RegioPanterů na Lipence byly úspěšné. České dráhy připravují zkušební, víkendový provoz. Cestující na trase z Rybníku do Lipna se tak dočkají pod hlavičkou ČD dalšího zkvalitnění služeb. Pravidelný provoz by měl být povolen za rok. Do regionu Vyšebrodsko už z Prahy a Lince zajíždí komfortní jižní expresy.

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

Na Lipence, trati spojující Rybník s Lipnem nad Vltavou, se loni na podzim poprvé projela elektrická jednotka řady 650 Českých drah. Zatím však bez cestujících a se speciální měřicí nápravou. Účelem byla zkušební jízda v obloucích o poloměru menším než 150 metrů. Obdobný test, ale za pomoci posunu lokomotivou řady 113, se uskutečnil i na Bechyňce, tedy trati z Tábora do Bechyně. Tam se ale kvůli atypické trakční soustavě Panteri zatím nepodívají. Na Lipenku ano. Jízdně-technické měření se chopila Zkušební laboratoř Výzkumného ústavu

kolejových vozidel (VÚKV) a spolu s technikou ČD vybavila jednotku měřicím dvojkolím pro měření svislých a příčných sil, působících mezi dvojkolím a kolejí, a snímáči zrychlení na podvozku a ve skříní vozidla. Zkoušena byla v prázdném i zatíženém stavu. „Při vyhodnocování naměřených dat byl vzat v úvahu aktuální stav techniky i připravovaných norem. Výsledky měření dokládají, že jednotka RegioPanter je z hlediska bezpečnosti jízdy a namáhání koleje i jízdních vlastností způsobilá k provozu na trati Rybník – Lipno nad Vltavou, která se vyznačuje značným podílem oblouků o malých poloměrech a zároveň velmi dobrým stavem železničního svršku,“ zhodnotil Tomáš Heptner, specialista Zkušební laboratoře VÚKV. Poznatky z měření využily ČD i Správa železnic jako důležitý podklad při rozhodování o zkušebním provozu.

Zatím patra

ČD na Lipenku zatím nasazují soupravu s vozy řady BDS, patrovými vozy řady Bdmteeo a elektrickou lokomotivou řady 210. „Přichází evropský zabezpečovač ETCS a instalace do lokomotiv řady 210 se již nevyplatí. Kromě toho kraj by si přál přímé spojení Lipna s Českými Budějovicemi, což by při úvratě v Rybníku bylo časově neúnosné. Řešením tedy bude nasazení rychlých a moderních vozidel, která už zabezpečovač ETCS připraven

Pantery doplní nové motorové vozy

Na jih Čech dorazí i sedm dříve objednaných motorových jednotek od polské Pesy. „Ty by měly jezdit na trase z Tábora do Strakonice přes Písek. Jedna se zřejmě objeví i na trase Protivín – Břežnice,“ uvedl Pavel Kosmata, pověřený řízením českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD s tím, že na Blatensku by zatím zůstaly jednotky řady 814 RegioNova. Ty zatím jezdí i mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi, kde by je mohly po elektrifikaci vystřídat jednotky RegioPanter. Soupravy z Pesy mají dorazit v létě 2023.

mají. Panteri to splňují,“ uvedl Pavel Kosmata z českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD.

Pro provoz v Jihočeském kraji už dopravce objednal deset Panterů, přijít by měly v roce 2022. Na Lipenku by bylo nutné nasadit dalších pět, jeden z nich by zůstal v záloze. Čtyři už v regionu několik let jezdí. „Tím, že by se Panteri dostali i na Lipenku, by moderní jednotky pokrývaly regionální dopravu v elektrické trakci v celém kraji, vyjma Bechyňky, s odlišnou napájecí soustavou a nevhodnými oblouky,“ doplnil Kosmata.

Zkušební provoz, který ČD zahájily na konci května, bude trvat jeden rok, následovat by měl pravidelný provoz. Dopravce již připravuje dokumentaci včetně provozního konceptu pro nabídku pro Jihočeský kraj. ○

Josef Holec | Foto: autor

Začínal jako modelář plastických letadel, ovšem aviatika ho přestala poměrně rychle bavit. Geny se zapřít nedají, a protože strýčkové pracovali jako železničáři, bylo o dalším směřování modelářského umění v podání prostějovského Lukáše Vykydala jasno. Našel se v tvorbě papírových modelů a dnes se může pochlubit už slušnou sbírkou. V dílně rodinného domku jich najdete více než deset včetně řady diplomů a uznání. Pan Vykydal však říká, že daleko větším uznáním je, když se potká se železničářem starší generace a s ním zavzpomíná na provoz daného typu. A proč zrovna modely vlaků? Důvod je prozaický: láska k železnici.

„Po letadlech jsem si řekl, že začnu лепit plastické modely vlaků, a nakonec jsem se rozhodl, že začnu dělat modelařinu jinak. Že bych chtěl dělat něco jiného, neokoukaného. Něco, co u lidí vzbudí příjemné vzpomínky. Rozhodl jsem se tedy pro papírové modely v měřítku 1 : 25,“ začal vyprávět. „V každém modelu jsou tisíce hodin práce. Snažím se do nich po každé vnést i kus svého já. Nemusí být vše vyvedeno do posledního detailu. Po každé najdete nějakou chybu, nějakou odchylku.“

S Krokodýlem vzpomíná na strýce

Modely si pan Vykydal vybírá podle toho, jak jej zaujmou anebo podle události, která se k nějakému drážnímu vozidlu váže a kterou sám prožil. Například motorový vůz 850.020 postavil po smrti strýce. Právě on totiž s Krokodýlem jezdil po tratích Ostravska, Opavska a Krnovska. „Ano, je to památka nejen na strýce, ale i na vůz samotný. Krátce po strýčkově smrti byl totiž sešrotován,“ zavzpomínal. Pak už se ale zakoukal na parní lokomotivu 415.0, která nese jméno jeho dcery Aničky.

Než se ale ke Krokodýlovi anebo Aničce dostal, postavil například modely samohybného děla Karl Gerät, motorových lokomotiv Sergej, Bardotka anebo Břejlovec či kolejové dělo Leopold. „Sergeje budu stavět znovu. Nepovedl se podle mých představ, byť už jsem použil patinování a osvětlení. Tyhle lokomotivy jsou mou srdeční záležitostí,“ vysvětluje. Na policiče v dílně kromě zmíněných mašin a vozů stojí i elektrická Bobina, parní lokomotivy řad 555.0 a 447.0, motorový Čmelák řady 770, platovůz s kabinou MUVky atd.

Nyní má Lukáš Vykydal rozdělané vozy řady Bp. Rád by totiž dokončil celou třímetrovou jednotku řady 930, finančně mu přispěl zaměstnavatel. Na stole už



Mezi papíráky jsem rebel, říká prostějovský modelář

Jedenáct let se Lukáš Vykydal z Prostějova věnuje papírovému modelářství a za tu dobu se vypracoval mezi nejlepší v republice. Však mu také doma visí řada diplomů a na policičkách se skví více než desítky modelů lokomotiv a motorových vozů. Převážně těch, které brázdily anebo stále brázdí českou železniční síť.

ale má speciální vystřihovánku elektrického Esa. V plánu má ještě Slovenskou strelu a Pendolino Českých drah. „Cílem je stavět vše, co jezdí anebo jezdilo na českých a československých kolejích,“ konstatoval.

Základem papír od mléka

Výroba modelu není na první pohled nic těžkého. Vlastně jen podlepíte papír tvrdším kartonem, vystřihnete, namalujete. Ovšem pan Vykydal používá prověřený materiál, respektive pevný papír, který mlékárny používají při skládání na palety mezi kartony mléka. „Pro papír si chodím do jednoho supermarketu. Dnes už stačí, abych přišel a zeptal se, zda ho mají. Střádají mi ho.“ Podobně Lukáš Vykydal „vyškolil“ i pracovníky uhelných skladů. Jednou přišel s tím, že potřebuje uhlí do tendru. Přece nebude používat to papírové. Pánové se logicky zeptali na množství v tunách. Když jim pan Vykydal odvětil, že stačí dvě brikety, dívali se poněkud překvapeně. Už si ale zvykli.

Ale zpět k výrobě. U každého řezu musíte hodně přemýšlet. Nemůžete vzít nůžky či skalpel a řezat. Pracujete s milimetrovými dílky, třeba každý nýtek musíte vyrobít zvlášť. Jen u Karla Geräta jich bylo přes pět tisíc. „Používám i doplňky, které do papíru vypálí laser. Jde o dokoupenou záležitost, kdy nemusím dělat z vystřihovánky.“ Nedílnou součástí dílny jsou kromě nůžek na nehty a skalpelů i kovová pravítka, nebo houbičky na tupování a modelářské barvy. „Někteří staví na čisto a poté použijí jen pastelky na korekturu linek. Mezi modeláři papíráky jsem rebel. Používám barvy a patinu, modely osvětlují. Někteří kouří či vydávají zvuky, což není zrovna obvyklé. Mnozí kolegové vytváří modely jen podle výkresů anebo podle fotek. Většina si ale kupuje vystřihovánky,“ zmínil.



V plánu maxi kolejiště

Za své umění už získal řadu ocenění. Nejde mu prý o to, aby vyhrával soutěže, chce jen ukázat svůj um a přivést k modelařině i mladší generaci. „Že dostanu medaili, nebo cenu, je pro mě samozřejmě ocenění. Ovšem tou největší odměnou je pak příchod osoby, která vám řekne, že tuhle lokomotivu či tenhle vůz řídil a pochválí mi práci. Daleko více si cením lidského přibě-

hu,“ zmínil motivaci pro další práci. Mezi modeláři se pak cení kvalita zpracování, provedení detailů a patinování.

Na závěr pak pan Vykydal prozradil své další plány. Hodlá probourávat mezi místnostmi tunel, kterým budou projíždět po modelovém kolejišti vlaky v měřítku TT, a za domem prý časem vyroste i zahradní železnice. Ještěže ho zaměstnavatel a partnerka v koníčku podporují... ○



Lukáš Vykydal

Modelář Lukáš Vykydal se narodil 1. února 1984 v Krnově. Je vyučený řezníkem, nyní však pracuje jako řidič vysokozdvizného vozíku. Nedávno se přestěhoval do domu v Prostějově, kde vybudoval nevelkou dílnu. Žije se svou partnerkou a vychovává devítiletou dcerku Aničku. Mezi jeho koníčky patří kromě modelářství i fotografování, procházky v přírodě či četba knih se železniční tematikou. Na výstavách slavil řadu úspěchů, například při Modelářském koštu v Uherském Hradišti či v Lutíně s modelem lokomotivy Sergej.

Nightjety vyrazily i do Amsterdamu



Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) propojily nočním vlakem Vídeň s Amsterdamem. Cesta sice zabere 14 hodin, vlak však zanechá daleko nižší uhlíkovou stopu. A právě na tento argument ÖBB vsadily. Jde totiž o ekologickou alternativu k letadlům. Vlak například zastaví v Linci, Pasově, Norimberku nebo na frankfurtském letišti.

Josef Holec | Foto: ÖBB

Vyčistíte scénu pro premiéru Nightjetu v Amsterdamu. Tímto heslem zahájily Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) provoz nočních vlaků mezi rakouskou Vídní a nizozemským Amsterdamem. Premiéra, která byla odložena kvůli koronavirové pandemii, se odehrála na konci května. Nightjety nově obě metropole spojují každý den. Cestování vlakem se tak stalo ekologickou alternativou k letadlům.

„S návratem Nightjetů přibližujeme Evropu opět o něco blíže. Premiérový spoj do Amsterdamu je symbolem důležité mezinárodní železniční dopravy, která lidem umožňuje cestovat přes hranice způsobem šetrným ke klimatu,“ řekl generální ředitel ÖBB Andreas Matthä.

Proč se tolik mluví o ekologii na úkor času? Rakouské spolkové dráhy tvrdí,

že lidé například při letu na trase Vídeň – Amsterdam zanechají mnohonásobně více emisí CO₂ než cestující ve vlaku. „Každý zákazník, který si místo letadla do Amsterdamu zvolí noční vlak, ušetří životnímu prostředí 350 kilogramů emisí CO₂ na v jednom směru jízdy,“ prohlásil Matthä.

Před cestou dezinfekce

Cesta trvá vždy 14 hodin a vlak například zastavuje v Linci, Pasově, Norimberku, na frankfurtském letišti, v Bonnu nebo Utrechtu. Z Vídně souprava vyjíždí ve 20:13, naopak z Amsterdamu v 19:30. Zařazeny jsou kromě běžných osobních vozů i lůžkové a lehátkové vozy. Cestující v lůžkových a lehátkových vozech obdrží ráno na uvítanou nápoj a snídaní.

„V Nightjetech je možné až do odvolání rezervovat samostatná sedadla v běžném kupé, lehátko anebo lůžko. Pro maximální možné soukromí lze oddíly v lůžkovém voze rezervovat také jako samostatné, soukromé kupé, a to ve třech komfortních kategoriích. Vhodné je toto uspořádání například pro rodiny nebo partu přátel,“ informoval mluvčí ÖBB Bernhard Riede. Upozornil zároveň, že všechny vlaky jsou před každou cestou důkladně vyčištěny a vydezinfikovány. Kromě toho byl rozšířen palubní prodej dezinfekční spreje a ochranné prostředky. Ceny jízdenek startují na 29,90 eurech (přibližně 750 Kč) v běžném sedačkovém kupé.

S ÖBB je možné vyrazit Nightjetem i z Vídně do Bruselu, Curychu, Benátek, Říma a od poloviny června i do Splitu. ○

Spojení ÖBB Nightjet

- Berlín – Vratislav – Vídeň
- Berlín – Bratislava – Budapešť (spojení partnerů Nightjetu)
- Berlín – Magdeburg – Freiburg – Basilej – Curych
- Hamburk – Hannover – Freiburg – Basilej – Curych
- Hamburk – Hannover – Mnichov – Innsbruck
- Hamburk – Hannover – Pasov – Linec – Vídeň
- Düsseldorf – Köln – Frankfurt – Mnichov – Innsbruck
- Düsseldorf – Köln – Frankfurt – Linec – Vídeň
- Mnichov – Rosenheim – Verona – Gardské jezero – Miláno
- Mnichov – Rosenheim – Boloňa – Florencie – Řím
- Mnichov – Rosenheim – Udine – Treviso – Benátky
- Mnichov – Ljubljana – Záhřeb (spojení s partnery Nightjetu)
- Mnichov – Opatija – Rijeka (spojení s partnery Nightjetu)
- Mnichov – Salcburk – Vídeň – Budapešť (spojení s partnery Nightjetu)

Provoz v Horehroní posílí nové jednotky

Provoz na úzkorozchodné Čiernohronskej železnici (ČŽŽ) doplní elektrické jednotky, ktoré provozovateľ dráhy poriadil vo Švajčiarsku. Vozy by mali zároveň prispieť ke štartu Integrovaného dopravného systému Banskobystrického kraja (BBSK) a rozvoji ekologickej dopravy. Soupravy majú za sebou i pomerne náročnú logistickú operáciu.

Josef Holec | Foto: Čiernohronská železnice

Na kamionovom podvalníku, na lodi i po železnici putovalo ze švajčiarskej úzkorozchodnej železnice Waldenburgerbahn na Slovensko sedemnáct elektrických jednotiek. Nové totiž budú jezdiť v rámci súkromnej ČŽŽ. Pôvodný prevádzkovateľ, Baselland Transport (BLT), sa totiž rozhodol ke zmene rozchodu a soupravy predal za 80 tisíc švajčiarskych frankov (zhruba 1,92 mil. Kč). Daleko draž však vyšiel transport – na zhruba čtvrt miliónu eur (asi 6,4 mil. Kč). Čiernohronská železnica chce díky novým vlakom zaviesť pravidelnú verejnú linkovú dopravu a byť zároveň súčasťou Integrovaného dopravného systému Banskobystrického kraja. Jedným z projektov je i rozšírenie trate až pod Chopok.

Soupravy by mali jezdiť na sedemnáct kilometrov dlhú trasu z Čierneho Balogu do Podbrezovej. Tá však ešte nie je elektrifikovaná. Hotová také zatiaľ nie je ani projektová dokumentácia, vozidla navyše nie sú schválená prevoz na Slovensku a obnoviť sa rovněž musí trať. „Pevne verím, že projekt dotiahneme do úspešného

konca. V súvislosti s prehĺbujúcou sa klimatickou krízou vnímame, pred akými výzvami svet stojí a že je nutné urobiť všetko, aby bola verejnosti ponúknutá komfortná doprava s cieľom chrániť životné prostredie,“ uvedl riaditeľ Aleš Bílek s tímom, že prevádzka historických parných vlakov zůstane zachovaná.

Rychlé navýšení možné

Slovenské úrady si záujem pochvalujú. „Podobné projekty jsou pro mě symbolem, že Slovensko žije. Že lidé chtějí žít v regionech, a pokud mají svůj sen a okolo sebe dobré a šikovné lidi, svoji vizi i zrealizují. Čiernohronská železnica je príkladom toho, že je to možné. Vnímám to jako pozitívnu zprávu a signál pro celé Slovensko,“ prohlásil při slavnostním uvítání jednotky v Bratislave státní tajemník Ministerstva dopravy a výstavby SR Jaroslav Kmeť.

Získaná vozidla jsou koncipována pro regionální dopravu s účelným uspořádáním pro rychlou vzájemnou kombinaci vozidel. Všechna jsou vybavená poloautomatickými spřáhly pro lehké a rychlé navýšování přepravní kapacity. V Hore-

hroní by mělo tedy jezdit 7 hnacích vozů s kapacitou 33 míst a 10 řídicích vozů se 49 místy. Soupravy byly vyráběny na přelomu osmdesátých a devadesátých let.

Než se ale na Slovensko dostaly, musely absolvovat náročný transport. Kamiony je na speciálních podvalnicích odvezly do přístavu v Basileji. Odsud na lodi po Rýnu, Mohanu a Dunaji putovaly do Bratislavy, kde byly přeloženy na vlak. Ten je nakonec dovezl do Horehroní.

Ve Švajčiarsku metr

Čiernohronskou železnici ročně navštíví i 70 tisíc návštěvníků. Její existence je závislá na cestovním ruchu a práci dobrovolníků. Z finančních prostředků, které získá z prodeje vstupenek, jsou financovány všechny nevyhnutelné dopravy a další chod. Peníze na projekt bude chtít ČŽŽ získat i ze zdrojů Evropské unie.

A jaké úpravy se odehrají na Waldenburgerbahn? Vymění se původní 750 mm rozchod za metrový, čímž dojde ke snadnému propojení na basilejskou tramvajovou síť. Příští rok by tu měly vyjet i nové jednotky od Stadleru. ○





Vozy typu Altenberg v barvách ČSD

V roce 2020 se na pulty obchodů dostal set tří vozů typu Altenberg od firmy Kuehn. Dobrou zprávou bylo, že se tato vozidla po druhé světové válce vyskytovala i u ČSD a výrobce tento fakt nenechal jen tak. V nabídce se proto objevil jak set DR v zelené barvě se dvěma vozy C4i-35a a jedním vozem BC4i-35a, tak i vozy Balm ČSD v barvě červené. Protože se jedná o velice zajímavé modely těšící se nemalému zájmu i u tuzemských modelářů, sepsání tohoto článku bylo logické.

pro přepravu expresního zboží, zavazadel a lyží. Hmotnost měla být nízká, protože v zimním období se plánovalo řazení co nejdelších možných vlaků. Kromě provozu na Müglitztalbahn se předpokládalo využití těchto vozů také v příměstské dopravě v Drážďanech. Tak se alespoň píše na webu mueglitztalbahn.de.

Vzhled a vybavení

Vozy jsou zabaleny v igelitové výstelce v plastovém blistru, a to celé je vloženo v kartonové krabici s průhledem. V blistru jsou navíc pěnové vložky, aby vozy držely pevně a nedocházelo k posunu. Na můj vkus jsou tam ale „narvané“ až moc natěsno. Pod blistrem se nacházejí doplňky a list s informacemi o předloze a o modelu. V doplňcích jsou brzdové hadice, topné spojky, náhradní krakorce, a dokonce i šestice nárazníků, což považuji za velice rozumné. Ke ztrátě či poškození těchto drobných částí může dojít při manipulaci celkem lehce. Ostatně přibalení náhradních dílů k modelům je u firmy Kuehn běžná věc, především u lokomotiv.

Na obou čelech jsou kinematiky s pružinkou a již z výroby osazené háky sroubovky, krakorce, žebříky a přechodové lávky se zábradlím. S kinematikami jsou u některých kusů potíže, stává se, že je-

Michal Bednář | Foto: autor

Za zapůjčení setu děkuji Markovi Trejbalovi. Před samotnou recenzí ještě krátký pohled do historie. Pro provoz na trati Müglitztalbahn z Heidenau do Altenbergu, která byla na konci 30. let 20. století přestavěna z úzkého na normální rozchod, vyvstala potřeba nových osobních vozů. Použití stávajícího vozového parku ve většině případů nepřicházelo v úvahu. Hmotnost vlaku při jízdě do stoupání byla omezena na 175 tun. Nové vozy měly zaručovat krátké doby pobytu v nácestných stanicích, a to díky vícero nástupním dveřím za současného zachování dostatečného počtu sedadel. Kromě toho bylo nutno zohlednit prostor



- zajímavá předloha
- detailní zpracování
- kvalitní potisk



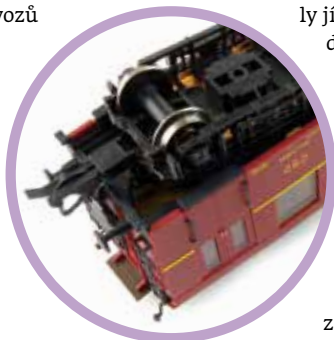
- u některých setů problémy s jízdou
- odřená, křivá madla a stopy lepidla

jich pohybu brání interiér, který nad ně zasahuje. Řešením je opatrné přibroušení vrchní plošky ramene kinematiky.

Povrchová úprava je dobrá, ostrost a čitelnost popisek výborná, stejně tak nemám výhrady ke žlutému pruhu pod okny a potisku klik. Kovová madla u dveří jsou také dosazena výrobcem, zde lze ale objevit drobné odřeninové barvy a madla nejsou vždy nasazena úplně rovně. Také je možno u některých z nich zpozorovat stopy od lepidla. Ani tento problém bohužel není ojedinělý. Znázorněny jsou i světle hnědé rámy oken, na střeše jsou lávky v hnědé barvě a větrače. V jednom z představek můžeme skrz okno zahlédnout i kolo ruční brzdy.

Délka vozů přes nárazníky není jednotná. V setu jsou dva delší vozy měřící 159,3 mm a jeden kratší s délkou 153,2 mm, oba rozměry s minimální tolerancí odpovídají přepočtu délky předlohy. Vozy váží 52 a 50 g. Kladně hodnotím fakt, že výrobce zohlednil rozdílné rozměry a neuchýlil se k jednodušší jednotné „ošízené“ variantě se stejnými délkami. Mezera mezi nárazníky spřažených vozů činí v tahu na rovném úseku přibližně 2 mm. Průměr kol je 7,5 mm. Samozřejměostí je příprava pro instalaci vnitřního osvětlení.

Do modelu se dostaneme odehnutím bočnic a vytažením skříně vzhůru. Na rámu drží dostatečně spolehlivě, přesto je její sejmutí celkem jednoduché a nehrozí poškození drobných částí. Uvnitř vozu je imitace sedadel a příček ve světle hnědé barvě, na rámu drží pomocí šesti zámečků. Pod interiérem leží čtyři kusy závaží o rozměrech 5,1 × 8 × 1 mm, vždy dva na sobě. Jsou vodivě spojeny s fosforbronzovými plíškami přivádějícími proud od podvozků. Povrchovou vrstvu závaží je však nutno trochu obrousit, neboť kvůli ní není přenos proudu do případného vnitřního osvětlení spolehlivý.



Jízdní vlastnosti

Podvozky na rámu drží pomocí čepu a vyjmout je lze opatrným tahem. Dvojkolí jsou v podvozku usazena v kovových plíščích, které slouží pro sběr proudu. Ten zajišťuje všech osm kol. Ve stavu, v němž

mi byly modely zapůjčeny, byly jízdní vlastnosti velice dobré. Ovšem dle sdělení

majitele bylo nutno přistoupit k určitým zásahům, aby s vozy bylo vůbec možné bezproblémově jezdit. Příčinou byl špatný rozchod dvojkolí, díky čemuž vozy jezdily ztuhla a docházelo k vykolejování na výhybkách, někdy i v oblouku.

Zaregistroval jsem, že tento problém řešili na fóru TT-Board i němečtí kolegové. Úprava není složitá, ale je záhodno být pokud možno co nejpřesnější. Vzhledem k tomu, že dvojkolí jsou oboustranně izolovaná, mají místo osy plastovou vložku. Z ní lze kola vyjmout, vložku zbrusit (tedy zkrátit) a poté kola znovu nasadit. Je potřeba dbát patřičné kolmosti při broušení, aby kola po opětovném nasazení nešmajdala. Zřejmě se

opět jedná o problém rozšířený, ale náhodný, neboť od dalšího modeláře mám naprosto opačné informace. Jeho set jezdil perfektně ihned po rozbalení. ○

Hodnocení

Kvalita modelů firmy Kuehn není špatná, přesto je zřejmé, že kolísá, a to dokonce i v rámci jedné výrobní série. Odřená a nerovně vsazená madla jsou už prakticky běžnou věcí, jinak tomu bylo i u Bardotek. Problémy s jízdou jsou ale závažnějšího rázu a zde by bylo vhodné, aby výrobce zapracoval a tento nešvar si pohlídal. Model, který nejezdí dobře, jaksí nemůže plnit účel, k němuž je určen. A aby si modelář stále něco opravoval na nových a nikterak levných modelech, to také není v pořádku.

Celkový dojem ze setu mám ale dobrý, vozy jsou krásné a díky preciznímu zpracování modelář získá ozdobu kolejiště. Bude-li mít štěstí na povrchovku bez vad a dobře jezdící kusy, ušetří si nervy s řešením problémů ať už svépomocí, nebo reklamací. Já čekám na novou sérii setu správy DR, a kdo ví, třeba už u ní bude problém se špatným rozchodem dvojkolí vyřešen.



Kraken s Karkulkou doplatil na dobu vzniku

Stále ještě nová příměstská jednotka řady 470 na čerstvě rekonstruované trati u České Brodu

Měly poměrně krátký život, nepatřily ani k představitelům vysoké spolehlivosti, a dokonce se také nikdy nezačalo s jejich sériovou výrobou. Přesto se prototypy elektrických jednotek řady 470 výrazně zapsaly do historie železniční dopravy v tuzemsku. Od vzniku těchto vlaků právě uplynulo třicet let. Na kolejích ani v muzeu je však už nespatříte.

Petr Slonek | Foto: archiv redakce, Martin Harák

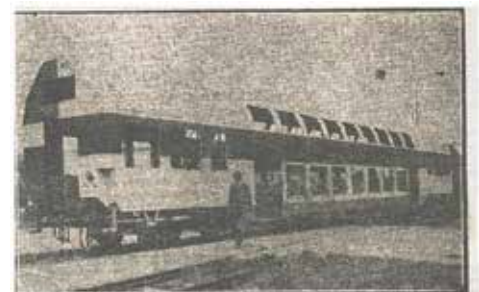
Vznik řady 470 souvisel především s akutním nedostatkem elektrických jednotek – na počátku 80. let minulého století disponovaly ČSD pouze 62 kusy elektrických jednotek řad EM 475.1 a EM 475.2 schopných zabezpečit rychlou příměstskou dopravu ve velkých aglomeracích. Ty už měly být nahrazovány, ale nebylo čím. Sice vznikla mladší řada SM 488.o (560) a EM 488.o (460), ta však měla klasickou konstrukci s vysoko umístěnou podlahou a nepředstavovala plnohodnotnou náhradu především pro pražskou aglomeraci. Strídavých SM 488.o (560) navíc vzniklo pouze 16 jednotek, což k pokrytí potřeb v okolí největších měst, kterými bylo Brno a tehdy i Bratislava, pochopitelně nestačilo.

A tak se po dlouhé odmlce po řadě 460, jež podobně jako ř. 560 přestala vyhovovat rostoucím nárokům provozu,

začala vyvíjet řada 470. Na její vznik se netrpělivě čekalo, a proto byl vývoj zařazen i mezi státní úkoly technického rozvoje. Zadání vývoje nového vozidla, označovaného jako EM 3, se uskutečnilo v roce 1982. Poměrně dlouho se diskutovalo o koncepci – zda bude patrová či nepatrová, a také o počtu vozů. Cestu k novým jednotkám prodloužila i diskuze s polskými partnery o možném společném vývoji moderních souprav. Podobně jako ČSD stála také polská PKP před volbou, čím nahradit letité jednotky řady EN 57 vyráběné u našich severních sousedů už od roku 1962. Poté se hledal výrobce, kterým se opět stala Vagónka Studénka. Průtahy trvaly neuvěřitelných sedm let. První zasedání prototypové komise se odehrálo až v březnu roku 1989.

Kvůli váze jen jedno patro

I přes změny, které nastaly po listopadu 1989, se podařilo dospět do stadia proto-



První „patrák“ 8x, vyrobený je zatím ve funkčním vzhledu, který vyrobili ve Vagónce Studénka. Měl je na základním okruhu ČSD. Patrový vagon je dlouhý 36,4 metru a vysoký 4,86 metru. Váží se do 110 t, sedíček a 160 stáječků dostatek. Snímek: J. Šonner

Vyberte si patro

Nový motorový vůz a patrový vagon ● Do zkušebního provozu v roce 1990 ● Zatím vzorek

Elektrické motorové vlaky, které kolem Prahy i jindež měst zajišťují příměstskou dopravu, dožívají, a tak se ve Výzkumném ústavu kolejevých vozidel v Praze zrodily nový elektrický motorový vůz a patrový vagon.

Zatímco u motorového vozu tomu zabrala částka elektrická výstrojí, u vloženého vagonu se tvorbou přizpůsobili evropskému trendu a udělali vůz patrový. Patrové vagony z našich železnic známe, ale dřívější typy byly dovozeny z NDR.

Motorový i vložený vůz jsou sba dlouhé 36,4 metru, což je proli souměrné délce prototypu. Měl soušlou podlahu tak, aby se nastupovalo přímo z úrovni nástupiště, rozlišené dvoje na 1,4 metru. Jméno vůz i další vylepšení – například vnější vagonu je vlastně vana, která dovolí inkubaci mokrých částeček, střeška i podlaha jsou v vlnitěho tvaru, glóška, nové podlahy mají vlnitěho tvaru, takže odpovídají novému vzorku, srovnálo jsou z přehledného výška doplněného vylepšením tvrdým materiálem podlahovým speciální předřazenou lžičkou sít.

Funkční vzorek prvního československého „patráku“ si nyní ve

zkusobním okruhu ČSD a Velimi odhává všechny předepsané zkoušky. V roce 1989 mají být hotovy prototypy dvou konspirických elektrických jednotek, složených ze dvou motorových a tří vložených vozů. Ve zkušebním provozu se s nimi setkáme pravděpodobně v roce 1990. st

Dobový výstřih z Večerníku Praha informující o vývoji nové příměstské jednotky pro tehdejší ČSD

Elektrická jednotka řady 470

Výrobce	Vagónka Studénka
Rok výroby	1991
Hodinový výkon	2 120 kW
Hodinová tažná síla	160 kN
Trvalý výkon	1 952 kW
Trvalá tažná síla	143 kN
Maximální rychlost	120 km/h
Míst k sezení	576
Míst ke stání	784
Hmotnost ve službě	266 t
Délka přes nárazníky	132 000 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo' + 3x(2'2')+Bo'Bo'
Napájecí soustava	3 kV DC
Druh elektromotorů	stejnoseměrné
Regulace výkonu	tyristorová pulsní

typů. Dokončeny byly o dva roky později a označeny řadou 470. Jako zcela iluzorní se nakonec ukázal plán, s nímž se počítalo ještě v roce 1992. Předpokládal sériovou výrobu 60 kusů. S ohledem na špatnou finanční situaci tehdejších ČSD i skuteč-

nost, že koncepce vyvinutá v centrálně řízeném hospodářství ekonomicky izolované země byla proti světu zastaralá, však vznikly pouze dva prototypy a sériová výroba této jednotky nikdy nezačala.

Po technické stránce nešlo o zvlášť zdařilé vlaky. Především konstrukčně bylo patrné, o kolik nám už koncem osmdesátých let vyspělý svět technologicky utekl. Vozová skříň byla u motorových vozů kvůli vysoké váze pouze jednopodlažní. Mezi dvěma nízkopodlažními nástupními prostory se nacházel velkoprostorový oddíl pro cestující se 64 místy k sezení. Vložené vozy řady 070 měly rovněž dva nástupní prostory řešené jako nízkopodlažní, mezi nimiž byly nad sebou dva velkoprostorové oddíly pro cestující a dva menší oddíly nad podvozky. WC byla vždy v nástupních prostorech.

Každý z čelních motorových vozů měl výkon 1 104 kW a jeho provozní hmotnost dosahovala 62 tun. Pětivozová jednotka měřila zhruba 130 metrů a při plném obsazení vážila 317 tun. Nabízela celkem 602 míst k sezení a 784 míst ke stání. Maximální rychlost činila 120 km/h.

Do zkoušek v roce 1991

Oba prototypy se ve zkušebním provozu objevily v roce 1991. První jízdní zkoušky zelené jednotky 470.001/002 začaly na začátku roku 1991, a to na zkušební trati výrobce vedoucí ze Studénky

do Bartošovic. Na veřejnou železniční síť se Kraken, jak se vlaku přezdívalo, poprvé dostal 21. 2. 1991, kdy se uskutečnila zkušební jízda s prototypovou komisí na palubě. V březnu téhož roku se vlak testoval na okruhu v Cerhenicích.

A konečně 2. května 1991 byla jednotka předána do Bohumína, kde měla najezdit prvních 100 000 km v ostrém provozu. Severomoravské depo si výrobce vybral proto, aby mohli jeho technici v případě technických problémů snadno provádět servisní zásahy a úpravy prototypu. Od 3. 5. pak začala další fáze testování. Jednotka jezdila bez cestujících na trati Bohumín – Hranice na Moravě a zpět, kdy se simuloval ostrý provoz. I jízdní řád byl sestaven tak, aby v případě nenadálých technických problémů mohl vlak zastavit ve Studénce, případně v Bartošovicích.

Jako velice prozíravé se ukázalo nasažit jednotku nejprve bez cestujících. Jen pár dní po začátku zkušebních jízd totiž technici odhalili velké množství poruch a vlak odstavili. Po jejich odstranění se Kraken vrátil zpět na koleje a během jediného týdne najel 1 713 km.

Premiéra z Bohumína do Prahy

Ostrou premiéru zažila jednotka 11. 5. 1991, kdy se uskutečnila předváděcí jízda z Bohumína do Prahy a zpět. A o dva dny později začala vozit cestující v pravidelném



Dobřichovické nádraží v srpnu roku 1991 s prototypem 470.001



Labutí písní Krakena byla trasa Praha – Beroun

provozu, a to z Ostravy Poruby (nyní Ostrava-Svinov) do Českého Těšína a zpět. Denní proběh vlaku dosahoval 695 km a výrobce při něm neustále doladoval technické vybavení a odstraňoval nejrůznější drobné závady. Jednalo se převážně o problémy s plynulostí regulace brzdění a rozjezdu vozidla. Po jejich vyřešení se 16. 6. 1991 uskutečnila další předváděcí jízda. Kraken zamířil do Žiliny na výstavu.

O pár dní později, 20. 6. 1991, byla jednotka předána do Prahy. Za necelé dva měsíce provozu najela na Ostravsku celkem 20 180 km bez zásadnějších poruch. Zbýlých 80 000 testovacích kilometrů najžděla souprava v okolí pražské aglomerace. Jezdila s cestujícími i na Cerhenickém okruhu, kde se potkávala s druhým prototypem, v modrošedém provedení.

Jednotku 470.003-004, již se začalo říkat Karkulka, ČD převzaly v únoru 1993. Obě pak dopravce nasadil do provozu na trati Praha – Kolín – Pardubice. Na modernizovaných úsecích se

však brzy začaly projevovat špatné chodové vlastnosti nepříliš vhodně řešeného pojezdu elektrických vozů. Také nízký měrný výkon a nedostatečně výkonná kotoučová brzda vložených vozů přispěly k rozhodnutí přesunout jednotky na méně náročné výkony na trati Praha hl. n. – Beroun. Občas se daly spatřit na trati Praha – Benešov a v posledních letech provozu na vlcích Praha Masarykovo nádraží – Český Brod/Poříčany.

Nedostatek prostoru k sezení

Předmětem častých diskuzí se stal interiér jednotky. Sedadla byla uspořádána v klasickém velkoprostorovém stylu 2 + 2 s potahy v kombinaci koženky a čalounění, vše laděné do hnědých a béžových odstínů. V nástupních prostorech u prvních dveří čelních vozů se ještě nacházely jednoduché sklopné, rovněž čalouněné sedačky, další čtyři sklopné byly v malém vrazadlovém oddíle za strojovnou naproti toaletě. Sedadla z prvních

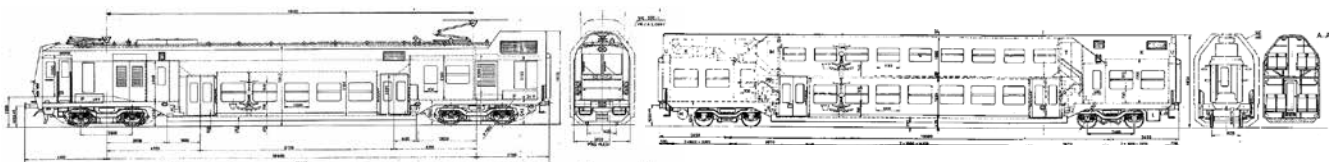
jednotky se použila i do některých vozů 054. Prostoru k sezení však bylo poměrně málo, nedostávalo se ho zejména mezi sedáčkami při sezení naproti sobě. Při plném obsazení se i průměrně vzrostlí lidé často dotýkali koleny.

Ani těmto jednotkám se během provozu nevyhýbaly různé nehody. Nejvážnější bylo 23. října 2001 zastavení jednotky o zarážedlo ve stanici Praha Masarykovo nádraží, při kterém se poškodil elektrický vůz 470.002. V červnu 2002 byl u Přelouče zaznamenán požár stanoviště strojevedoucího elektrického vozu 470.001 způsobený topným agregátem. V depu i na trati postihlo jednotky několik vykojení. U elektrického vozu je znám případ vykojení u stanice Praha Vršovice před vinohradským tunelem vlivem zatuhlého vedení dvojkolí, které znemožnilo funkci primárního vypružení.

Náhrada v podobě Elefantů

Jednotka 470.001/002 vyrazila na svoji poslední štaci v kompletním složení 7. února 2003, od 1. listopadu 2007 zůstala odstavená v depu kolejových vozidel v České Třebové. Jednotka 470.003-004 absolvovala poslední jízdu s cestujícími 29. září 2009. O pár dní později, 16. října 2009, se naposledy pohybovala vlastní silou po 201. koleji Odstavného nádraží jih, o tři dny později pak byla odvezena do deponie v České Třebové, kde obě dvě jednotky čekaly na účetní odpis. Obě jednotky byly oficiálně zrušeny k roku 2012. Ke konci roku 2014 byly obě jednotky prodány a odvezeny likvidační společností AC Plus Ostrava-Heřmanice. Dne 29. 4. 2015 byly sešrotovány vozy 470.001, 470.002 a 470.003, vůz 470.004 byl zlikvidován 7. 5. 2015. I když se čas od času objevovaly snahy o zachování celých jednotek, nakonec se podařilo dochovat dva řídicí pulty a část elektroniky řízení včetně AVV.

Zastaralá koncepce už v době vzniku za minulého režimu spolu se ztíženou dostupností kvalitních komponentů brzy vedly k tomu, že se České dráhy ještě v době provozu Krakena a Karulky začaly poohlížet po nástupci těchto prototypů. To nakonec vyústilo ve vývoj nové patrové jednotky. V roce 1997 se zrodil CityElefant, první české vozidlo elektrické trakce využívající moderní technologií. Ale to už je jiná kapitola. ○





Malá cesta do pravěku aneb výlet na Skalensko

Tvrzení, že doba před 30 lety byla pravěkem, je samozřejmě velkou nadsázkou. Přesto díky překotnému tempu, které lidstvo od dob průmyslové revoluce nasadilo, se svět i za pouhé tři dekády dokáže hodně proměnit. Ještě více taková změna vynikne, když se během lockdownu začnete prohrabávat starými fotografiemi, které vám zároveň vnuknou nečekanou inspiraci na netradiční putování.



Některé keře povyrostly, některé stavby zmizely, kolejový svršek pění nadšenců prokoukl. V Kateřině se toho za tři dekády až tak moc nezměnilo

Michal Málek | Foto: autor

Tato cesta do vzpomínek, která je zároveň tipem na výlet spojený s železnici, vede do západních Čech. Plán na ni jsem spřádal již dlouho. Průmyslová drážka u města Skalná byla v půlce devadesátých let pravidelným cílem mých výletů, během kterých jsem si osvojoval první fotografické dovednosti. Mého vedoucího z fotokroužku sice množství filmů se záběry ošuntělých lokotraktorů dovádělo k šílenství, dnes již ale mají svou historickou hodnotu. Škoda jen, že v době, kdy jsem z mašin přesedlal na holky, se mnoho negativů poztrácelo. Přesto věřím, že i těch pár dochovaných střípků minulosti udělá čtenářům radost a inspiruje je k návštěvě toho krásného koutu republiky.

Skalensko drážkami protkané

Průmyslová drážka je pozůstatkem kdysi rozsáhlého dopravního systému, kterým se z lomů v okolí města Skalná svážely keramické jíly a písky. V dobách největšího rozkvětu těžby dosahovala jeho celková délka 20 km. Ještě v půlce devadesátých let, tedy v období, kterého se toto putování týká, drážka jako jedna z posledních v ČR stále fungovala. Zatímco jinde byly tyto dráhy pod taktovkou větší flexibility a nižších provozních nákladů hojně nahrazovány silniční dopravou, zde jí hrála do karet blízkost významné přírodní lokality SOOS i nestabilní podloží, na kterém souprava plně naložených kiplor (výsypných vozíků) lépe rozložila svou hmotnost a nebořila se v kluzkém jílu.

Toliko na úvod pro ty, kteří mají o existenci drážky svážející takzvané vildštejnské jíly jen mlhavé povědomí. A nyní se již společně se mnou vydejte na netradiční cestu, kde se přítomnost silně proplétá se vzpomínkami, selektivní paměť vybroušenými k naprosté idylčnosti.

Hurá na západ

Většinu svých cest do nejzápadnějšího koutu republiky mám v mládí spojenou s jarními prázdninami a jejich trávením u babičky. Od 12 let jsem přestal využívat k této cestě služeb rodičů + jejich auta a zcela sám se hrdinně na dlouhou cestu vydal vlakem. Dnes také v roli rodiče musím ocenit jejich odvalu, neboť pražské hlavní nádraží začátkem devadesátých let bylo vše, jen ne bezpečné místo pro osamělého dvanáctiletého kluka. Potenciální riziko setkání s nebezpečným individuem jsem trochu kompenzoval cestováním tím nejlepším, co v dané době dokázaly ČSD a následně ČD nabídnout. Když tedy po ikonickém Západním expresu čerstvě zrozené České dráhy v novém jízdním řádu 1993/94 nasadily luxusní spoj IC 50 Karlštejn do Dortmundu, byla to pro cestu do Chebu jasná



Kdysi rušná výhybna u Suché jámy dnes odpočívá spánkem Šípkové Růženky. Dočká se ještě někdy probuzení v podobě turistického provozu?





I když se to na první pohled nezdá, stále tam ty koleje jsou...



volba. Německé vozy první třídy Avnz a Apmz jsem vnímal jak z jiného vesmíru a tříhodinová cesta byla de facto jedním z vrcholů celých prázdnin.

I dnes se dá na této trase cestovat velmi pohodlně. Aktuálně nasazované vozy původem z Rakouska se svým pojetím těm z Karlštejna velmi blíží, v případě čtyřmístných kupé vozu Amz¹³⁸ je vlastně i překonávají. Velmi pohodlné je samozřejmě také cestování Pendolinem z Bohumína do Františkových Lázní, zvláště po vydařené kompletní rekonstrukci interiéru. Od příštího jízdního řádu by se zde také měly objevit nejnovější soupravy ČD vycházející z konceptu railjetu. I samotná cesta do Chebu, zvláště v malebném úseku mezi Střibrem a Planou, je tedy pro drážního fandou stále jedním z cílů cesty.

Expedice úzkokolejka

Jako většina zvědavých kluků ani já dlouho nevydržel jen na vymezené ploše babiččiny zahrady a jal se podnikat výpravy do blízkého okolí. Silným magnetem pro mě byla nedaleká rezervace SOOS, ležící v těsné blízkosti železniční zastávky Nový Drahov. Bublající mofety (bahenní sopky), nepřístupné mokřady, místy měsíční krajina pokrytá žlutou a bílou vrstvou vysrážených minerálních solí – to vše jako by vypadlo ze slavného filmu Cesta do pravěku.

Komu by v této scenérii chyběli pravěcí ještěři, může dnes u vstupu do rezervace navštívit výstavní pavilon s expozicí Dějiny Země a paleontologie s velkoplošnými reprodukcemi obrazů Zdeňka Buriana a modely prehistorických živočichů v životní velikosti.

Více než pravěká monstra mě ale už tehdy zajímali dinosauři průmyslové infrastruktury, záhadné koleje vedoucí kamsi do hlubin lesa. Z rodinných procházek po SOOSu jsem znal jen dnes již neexistující překladiště u dopravní Nový Drahov a koleje vedoucí k osadě Kateřina. Když jsem se zde tedy ocitl sám, vybaven navíc zapůjčenou zrcadlovkou Zenit, bylo jasné, kam povedou další mé kroky.

První, co mě v chatařské osadě Kateřina ohromilo, byly velké dřevěné přístřešky nad odstavenými soupravami. Následoval průzkum budovy zdejšího depa. Skrze škvíru ve vratech, přes kterou ke mně dovál typický dílenský odér, jsem konečně uviděl i první lokomotivu. Byla to BN30, společně s novější BN30R opora tehdejší vozby. V rohu pak stála pro mě onehdy záhadná lokomotiva Deutz.

Tuto trasu dnes můžete díky nadšencům ze spolku CS IMC absolvovat nejen po svých, ale i turistickým vláčkem. Mezi Novým Drahovem

Historie skalenských drážek

Historie těžby na Skalensku sahá až do osmdesátých let 19. století. První lokomotivy se zde začaly objevovat před 1. světovou válkou. Těžilo zde hned několik společností a díky tomu se lišily i rozchody jednotlivých drážek od 500 do 900 mm. Neméně pestré bylo též složení lokomotivního parku, kombinující parní i motorové stroje německých firem Krauss-Maffei, Orenstein & Koppel, Deutz a Demag. Po komunistickém převratu v roce 1948 a následném znárodnění se jednotlivé drážky postupně sjednotily na tradiční rozchod 600 mm. V poválečném období se ustálil i lokomotivní park na strojích BN30 a BN30R. Ty doplňovaly lokomotivy Deutz, využívané pro tzv. dálkové vlaky s až 18 vozy. Začátkem 90. let dorazilo i několik novějších lokomotiv DNH-I-7-35 a DH30S.

a Kateřinou se během turistické sezony jezdí o vybraných víkendech několikrát denně a nechybí ani prohlídka zmíněného depa s odborným výkladem. Aktuální termíny naleznete na webových stránkách www.csimc.cz/soos.php.

Mě to však táhlo ještě dál, tam, co je dnes na kolejích žlutá kovová zábrana. Zkraje lesa stál další přístřešek, v té době již viditelně nevyužívaný. Za mostkem přes potok Sázek a zrušenou odbočkou se trať stáčela ostře vlevo a zhruba po kilometru následovala další výhybna. Za ní začínal samotný lom, kam už jsem si ale během první výpravy netroufal.

Pubertální láska v jílu oděná

Snímky z mé první expedice dopadly mizerně. Díky oxyliční nových vývojek Foma během výroby a jejich následné degradaci vyšly filmy jako silně podexponované. Samozřejmě jsem byl naštvaný a rozhodnutý to za rok zkusit znovu. Vybaven o poznání lepším fotoaparátém Praktica B100 a jasnější představou, co mě čeká, jsem se opět vydal na další průzkumnou výpravu. Z té již pochází i některé zde publikované záběry. Měl jsem i štěstí, že v den mé návštěvy drážka provozovaná jen dle aktuální provozní potřeby jezdila, a já tak mohl zachytit



Vedle dobových snímků ze samotného lomu působí současné místo vjezdu do něj až apokalypticky



i své první vlaky na trati. Zvuk naftového dvouválce Škoda zS110 linoucí se jinak tichou, místy až melancholickou krajinou, malý vláček kymácející se na křivolakých kolejích jak kachna s mláďaty – to vše si mě dokonale získalo a já se sem po několika dalších let znovu vracel. Dokonce jsem si z odloženého zápisníku začal vytvářet vlastní publikaci včetně schémat tratí a jejich proměn v čase. Viděno dnešní optikou, ukázkový šotouš...

Později jsem se odvážil ignorovat zákazové značky a vstoupil do jámy lvové, resp. těžební. Nejen že mě odsud nikdo ze zaměstnanců nevyháněl, dokonce mě jeden z nich při cestě zpět vyvezl na stupačce BN30R do výhybny nad lomem. Má radost tehdy samozřejmě neznala mezí.

Obdobná, dnes bych řekl až překvapivá benevolence panovala i v areálu zpracovatelského závodu ve Vonšově, kam z Kateřiny vedla jedna z odbočných větví drážky. Jediné připomínky, které se mě kdy od zaměstnanců během plného provozu dostalo, byla poznámka „ať ti nepraskne čochka“.

V současnosti je kolejiště ve vonšovském areálu kromě jedné kusé koleje kompletně sneseno. Odbočka z Kateřiny sice fyzicky existuje, zub času a divoká příroda si ale postupně vybírají svou daň.

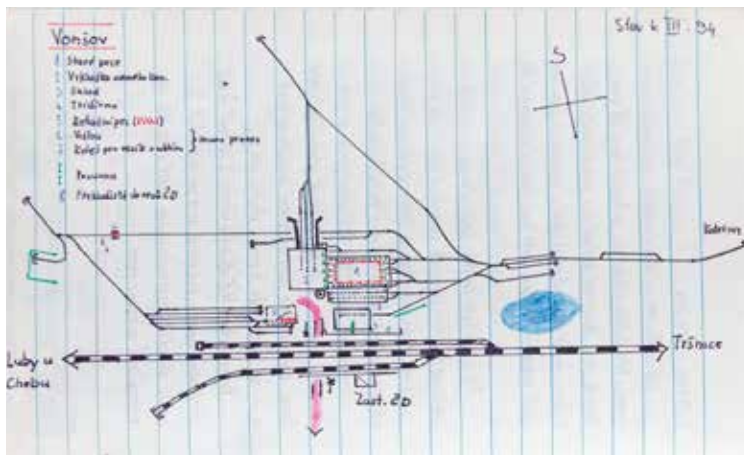
V místech, kde se v lomu Suchá jáma u Nové Vsi těžilo a překládalo na vlaky, se dnes odehrává postupná rekultivace. Stále fungující severní část lomu už je plně v režii nákladácků a místa, kde jsem kdysi fotografoval odstavené lokomotivy, jsou zavezená navážkou, v níž se koleje až symbolicky ztrácejí.

Turistické lákadlo

Na jednu stranu zamrzí, že drážka neměla takové štěstí jako ta Mladějovská, kterou se podařilo udržet v celé její původní délce. Minimálně zprůjezdnění z Kateřiny k výhybně před lomem by stálo za zvážení a úsek do Vonšova skrz stále ještě smrkový les má také své kouzlo. Na druhou stranu je skvělé, že díky partě nadšenců i vstřícnému přístupu těžební společnosti LB Minerals se podařilo udržet alespoň část úseku a zpřístupnit jej veřejnosti. Navíc od letošního roku by se nově mělo jezdit i z Kateřiny kousek za potok Sázek. Dle slov zdejších nadšenců, na které jsem během příprav na zahájení letošní turistické sezony narazil, je případné další prodloužování tradiční otázkou peněz a také dobrovolníků ochotných přiložit ruku k dílu. S penězi je to většinou složité, ale protáhnout svaly ztuhlé během pandemie, a přispět tak k zachování unikátního díla našich předků ve formě netradiční dovolené už stojí za úvahu.

V každém případě toto místo stále stojí na návštěvu. Díky přírodní rezervaci a přilehlým expozicím můžete ne pro každého zábavné drážní bádání bez obav spojit s rodinným výletem. Vyhledovělým badatelům mohu doporučit návštěvu nedalekého Nového Drahoва a tamních dvou stylových egerlandských restaurací.

Na zvážení je i možnost zapůjčení (elektro)kola na nádraží v Aši, Chebu a Františkových Lázních. Místní okresky jsou pro cykloprojížďku jako dělané a zajímavých cílů je tu víc než dost. Třeba františko-lázeňská drážka dodnes svázející rašelinu do lázeňských domů. Ale o té třeba zas někdy jindy. ○



Pro případné pobavení čtenářů přikládám svůj dobový náčrt dnes již neexistujícího kolejiště ve Vonšově



← ↑ Zatímco stromy poblíž potoka Sázek nebyl problém identifikovat, po velkém přístřešku dnes není ani památka

Aby v záplavě černobílých snímků nevznikl dojem, že dnes je na dráze mrtvo, přikládám jedno letošní foto pracovního vlaku. A jak vypadají ty turistické? Kupte si jízdenku ČD do Nového Drahoва a zjistěte to sami na vlastní oči ↓





EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021



2 > 1

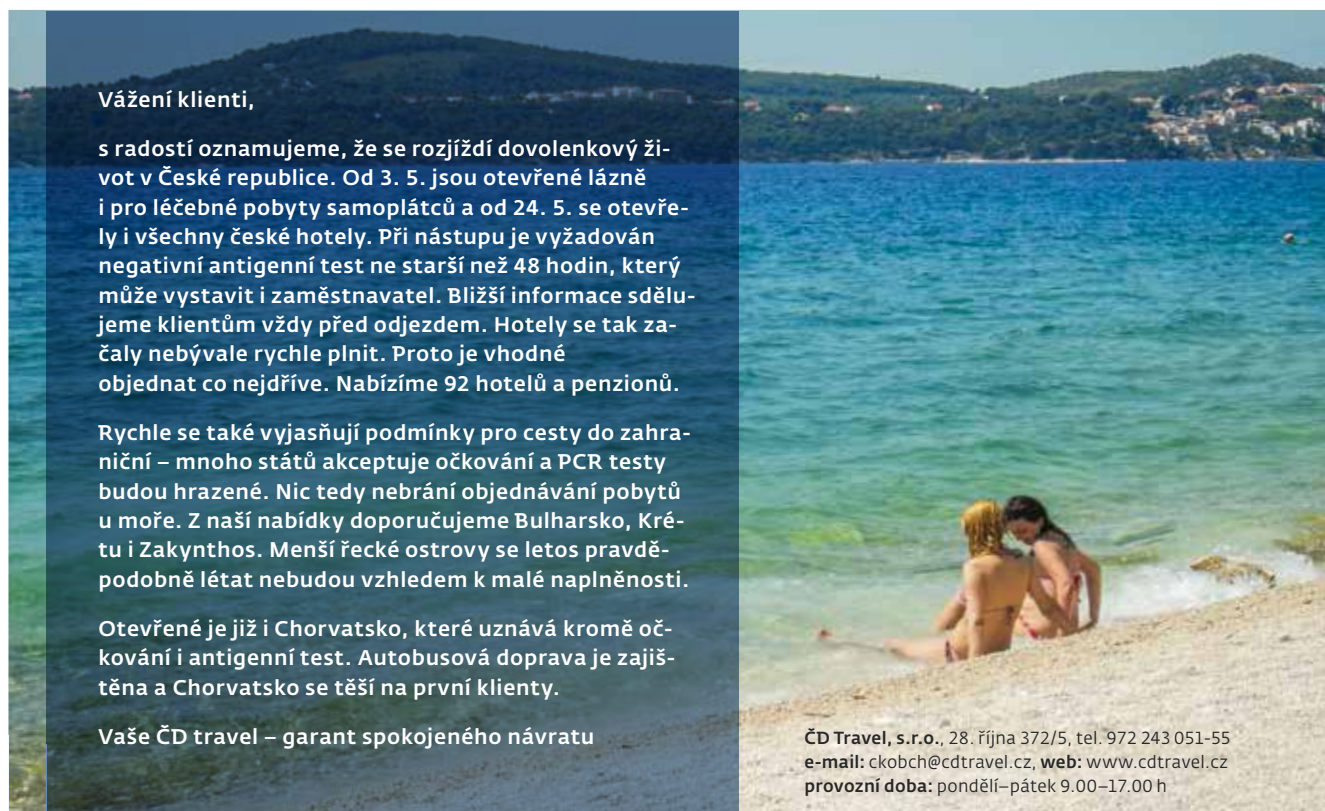
**Železnice
spojuje Evropu**
#EUYearofRail

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 | **Produkcce:** 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





Vážený klienti,

s radostí oznamujeme, že se rozjíždí dovolenkový život v České republice. Od 3. 5. jsou otevřené lázně i pro léčebné pobyty samoplátců a od 24. 5. se otevřely i všechny české hotely. Při nástupu je vyžadován negativní antigenní test ne starší než 48 hodin, který může vystavit i zaměstnavatel. Bližší informace sdělujeme klientům vždy před odjezdem. Hotely se tak začaly nebývale rychle plnit. Proto je vhodné objednat co nejdříve. Nabízíme 92 hotelů a penzionů.

Rychle se také vyjasňují podmínky pro cesty do zahraniční – mnoho států akceptuje očkování a PCR testy budou hrazené. Nic tedy nebrání objednávání pobytů u moře. Z naší nabídky doporučujeme Bulharsko, Krétu i Zakynthos. Menší řecké ostrovy se letos pravděpodobně létat nebudou vzhledem k malé naplněnosti.

Otevřené je již i Chorvatsko, které uznává kromě očkování i antigenní test. Autobusová doprava je zajištěna a Chorvatsko se těší na první klienty.

Vaše ČD travel – garant spokojeného návratu

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




KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC
úžasný malý svět

**Království je opět otevřeno,
naplánujte si výlet**

s In Kartou sleva 15 %

www.kralovstvi-zeleznic.cz

Uvidíte nebo vyzkoušíte:

- obří modelová kolejiště s 30 000 obyvateli • tramvaj T3, „Bobinu“, motorový vůz 810 s projekcí • fotokoutek • víkendové závody s RC modely • virtuální realitu • doplňkové výstavy • dětskou autodráhu • kvízy pro rodiny • sedačky z historických vozů • „řádirnu“ Tondy-Obala // **Tak brzy na shledanou!**

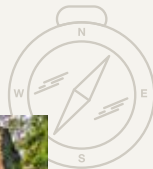


13. června 2021

Párou Prahou po nejkrásnějších tratích

Projděte se historickým vlakem a zažijte atmosféru nostalgické jízdy zpestřenou poutavými pohledy na hlavní město a jeho dominanty. V neděli 13. června se můžete svézt parním vlakem v rámci už tradiční akce Párou Prahou. Parní vlak uskuteční v tento den dvě nostalgické jízdy – jednu dopolední a jednu odpolední. Z pražského smíchovského nádraží odjíždí v 10:10 a 15:00 hod., přes Zličín dojde do Hostivice a pak se vrátí po stejné trase zpět. Budete tak mít jedinečnou příležitost užít si v parním vlaku hned dvakrát nevšední výhledy na město z Pražského Semmeringu – trati, která si pro svůj profil, okolní přírodní scenérie a dva historické viadukty vysloužila označení odvozené od známé rakouské horské železnice. Po příjezdu do Hostivice si můžete prohlédnout parní lokomotivu a vyfotit se s ní. Po celou dobu jízdy je ve vlaku zajištěno občerstvení v historickém bufetovém voze. Do parního vlaku je možné nastoupit jen s předem zakoupenou jízdenkou. Ta stojí 290 Kč (základní globální cena), snížená pro děti a držitele průkazů ZTP a ZTP/P 190 Kč. Děti do 6 let bez nároku na místo k sezení cestují zdarma. Jízdenky koupíte ve všech pokladnách ČD a také v e-shopu ČD.

Nejblíže železniční stanice: Praha-Smíchov/Praha-Zličín/Hostivice



od 5. června 2021

Na farmářské trhy do Mariánských Lázní

Z Mariánských Lázní si nemusíte odvážet jen lázeňské oplatky. V parku Střed najdete každou sobotu farmářské trhy s pestrou nabídkou sortimentu. Trhy začínají 5. června a nakoupit na nich můžete o sobotách až do listopadu. Prodejci nabízejí nejen ovoce a zeleninu a pečivo, ale taky různé bylinky, uzeniny, mléko a mléčné výrobky, koření, víno, ovocné sirupy, marmelády, houby, med nebo třeba přírodní doplňky stravy. Stánky se nacházejí u zastávky MHD s názvem Centrum. Od vlakového nádraží vás na tuto zastávku doveze trolejbus č. 7 už za osm minut.

Nejblíže železniční stanice:
Mariánské Lázně



do 28. září 2021

Ve Veltrusech nabízejí i cykloprohlídky

Zámek ve Veltrusech obklopuje park, v němž není nouze o malebná zákoutí. Jeho krásy můžete objevovat i v sedle bicyklu při komentované cykloprohlídce (v červnu a září o víkendech a svátcích, o letních prázdninách každý den kromě pondělí). Na devět kilometrů dlouhé trase se dozvíte spoustu zajímavostí nejen o zeleni v parku, ale i o jeho romantických stavbách. Na cykloprohlídky se odjíždí z hospodářského dvora (v sousedství zámeckého nádvoří a pokladny) v 10, 13 a 15 hod. Vstupenky je možné zakoupit online nebo rezervovat na tel. č. 778 751 565.

Nejblíže železniční stanice:
Nelahozeves



v letní sezoně

Do Adršpachu si kupte vstupenku online

Chystáte do Adršpachu na návštěvu největšího skalního města v Česku? Využijte možnost zakoupit si vstupenku předem online na webových stránkách www.adrspasskeskaly.cz. Nejenže se vyhnete frontám u pokladen, ale hlavně si zajistíte vstup. Do oblíbeného skalního labyrintu totiž pouští každou hodinu jen omezený počet návštěvníků. Na nádraží v Adršpachu si také můžete půjčit jízdní kolo a vydat se v sedle bicyklu třeba po cyklostezce do Bučnice. Půjčovna ČD Bike je v provozu každý den do konce srpna. Více informací najdete na www.cd.cz/cdbike.

Nejblíže železniční stanice:
Adršpach