

Železničář

1. ČERVENCE 2021 | ROČNÍK 28 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



7

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelkou odboru péče o zaměstnance Českých drah Monikou Horákovou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–17 **Téma**
Prázdniny začínají a s nimi je tu i doba výletů. ČD na léto nachystaly řadu akcí.
- 18–19 **Dceřiné společnosti**
Dopravu na železnici na východě Čech komplikují výluky. Odkloněny jsou i vlaky společnosti ČD Cargo.
- 23 **Provoz a technika**
Údržbě lanovky na Ještěd věnují ČD velkou pozornost. Co vše zahrnuje?
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Vlaky si Radoslav Fyman zamiloval už jako malý kluk. Stal se strojvedoucím a u řemesla vydržel bezmála 40 let.
- 30–32 **Historie**
Nedávno uplynulo 30 let od znovuotevření železničního hraničního přechodu mezi Železnou Rudou a Bayerisch Eisensteinem.

Železničář opět uspěl

Časopis Skupiny ČD Železničář zaznamenal úspěch i v 8. ročníku soutěže Fénix content marketing, kterou pořádá agentura Freya. V kategorii B2E časopis obsadil stejně jako loni 3. místo. Výsledky byly vyhlášeny poslední červnovou nedělí na slavnostním večeru ve Dvořákově síni Rudolfiny v Praze. Přihlášené projekty hodnotila ve dvou kolech odborná porota, složená z 33 porotců.



TITULNÍ FOTO

Autor: archiv ČD

Českomoravská vrchovina, jeden z tradičních cílů letních dovolených, nabízí kromě přírodních krás i zajímavé dopravní stavby. Jednou z nich je viadukt u Ostrova nad Oslavou



Taurus (řada 1216)

Dvě moderní třísystémové elektrické lokomotivy řady 1216, známé pod ochrannou známkou Taurus (býk), zakoupily České dráhy předloni od společnosti RTS. Jedná se o nejrychlejší hnací vozidla ve vlastnictví dopravce s maximální rychlostí 230 km/h a s nejvyšší dosaženou rychlostí až 253 km/h. Na tratích v tuzemsku ale jezdí maximálně 160 km/h. Premiérovým výkonem prvního stroje 1216.902 se stal loni v dubnu spoj EC 105 Porta Moravica na trase mezi Břeclaví a Bohumínem. Později začal jezdit z Bohumína až do Vídně, a to společně se sesterským Taurusem 1216.903, který vyjel na stejné trati již 1. dubna 2020. Stroje jsou konstruovány pro osobní i nákladní dopravu, s trvalým výkonem až 6 000 kW a s možností napájení systémy 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz. Taurus jezdí v ČR, v Rakousku, v Německu, v Itálii, ve Švýcarsku, Slovinsku, v Polsku, v Maďarsku a na Slovensku.



Jiří Jeřeta

člen představenstva a náměstek
generálního ředitele ČD
pro osobní dopravu

Vážení čtenáři,

léto je v plném proudu. Vlaky jsou nejen pravidelně dezinfikovány a bezpečné, ale také smutné. Chybí jim více než stovka tisíc zákazníků denně, které jsme ještě před pandemií vlaky ČD vozili. Denně jsme přivítali i více než půl milionu cestujících, dnes jich průměrně jezdí jen zhruba dvě třetiny tohoto počtu. Každý den nám tak schází přes 150 tisíc cestujících. A to i kvůli respirátorům, home office, webovým konferencím nebo ztíženému cestování z a do zahraničí. Společně to však můžeme zkusit změnit. Není důvod, proč vlakem nejít. Stačí si jen vybrat z naší široké letní nabídky.

S aplikací Vlakem na výlet je možné se inspirovat a vyrazit za zábavou nebo za vzděláním. V provozu jsou v létě cyklovlaky, historické vlaky nebo oblíbené cyklopůjčovny ČD Bike. Vše potřebné k cestě pak lze jednoduše zajistit přes aplikaci Můj vlak, která je mezi zákazníky ČD velmi oblíbená a mezi aplikacemi se pyšní hodnocením až 4,7 bodů. Na cesty pak lze doporučit Letní skupinovou jízdenku. S ní může za 699 Kč na den v libovolný den v týdnu výhodně cestovat skupina až 5 cestujících, z nichž dva mohou být starší 10 let.

Zvolit je také možné Jízdenku na léto. Ta je určena všem, kdo plánují v červenci nebo srpnu hodně cestovat po celé republice. Umožňuje za paušální cenu na jeden nebo dva týdny volné cestování bez omezení ujetých kilometrů z třídy vlaků ČD. Specialitou jsou Hravé výlety a Hravé výlety pro děti, které mají po cestě i řadu zastávek se soutěžními otázkami. Pokud cestovatel absolvuje trasu s naší aplikací, získá navíc ČD Body.

České dráhy zahájily i sezonu půjčoven ČD Bike. Ve všech sedmdesáti pobočkách jsou k dispozici nejen horská, treková či krosová kola, ale i elektrokola a koloběžky. Odstartovala také sezona historických vlaků pod značkou ČD Nostalgie. V rámci ní vypravujeme parní vlaky kolem Berounky, z Lužné do Stochova nebo Posázavím. Po delší odmlce se parní vlaky ČD Nostalgie vrací i na Šumavu, konkrétně mezi Volary a Lenoru/Nové Údolí/Novou Pec a zpět do Volar.

Pro většinu čtenářů Železničáře, tedy především pro naše zaměstnance a pro příznivce železnice, to nejsou novinky. Pro další však často ano. Pomozte nám i vy seznámit širokou veřejnost s nabídkami a výhodami cestování vlaky ČD – řadu tipů a detailů najdete i v tomto vydání Železničáře. Doporučte produkty a služby ČD svým známým. Vaše osobní zkušenost a také vaše důvěryhodnost a vlastní přesvědčení jsou tou nejlepší referencí na kvalitní služby naší společnosti. I díky vám máme naději na vyrovnání ekonomické nerovnováhy v závazku veřejné služby, která je nyní způsobena především významnou ztrátou cestujících, a tedy i tržeb z jízdének v řádu jednotek milionů korun denně.

Věřím, že je společným cílem nás všech vrátit cestující do vlaků v co nejkratším čase a alespoň v takovém počtu jako v roce 2019. Přeji příjemné čtení a brzy se těším s vámi v některém z našich vlaků na viděnou.



předchůdce...

Eso (řada 362)



Dvousystémová elektrická lokomotiva ze Škody Plzeň je využívána v ČR i na Slovensku k vozbě rychlíků. Přezdíval se jí Eso. První vznikla v roce 1990, kdy byl poslední kus ze série řady 363 osazen novým typem trakčních motorů a převodem pro maximální rychlost 140 km/h. Vzhledem k zavádění spojů kategorií EC/IC se v letech 1993 a 1994 zrekonstruovalo výměnou podvozků devět lokomotiv řady 363 na řadu 362. Další následovaly v letech 2000 a 2001 a 2006–2008.

Čtyřkolák láká na výlety v okolí Prahy

České dráhy ve spolupráci s hlavním městem Prahou a Středočeským krajem připravily na letní sezonu jízdy nostalgických vlaků do okolí metropole a do Posázaví. Akce nazvaly příznačně – Párou Prahou a Párou Posázavím. V případě akce Párou Prahou si nenechaly zážitek ujít stovky lidí. Souprava historických vozů v čele s parní lokomotivou 434.2186 vyvezla výletníky ze Smíchova Prokopským údolím a Pražským Semmeringem až do Hostivice a zpět. Projet se přírodou středních Čech pak nabízí akce Párou Posázavím. I ta se při první jízdě těšila obrovskému zájmu. Výlet zahalený párou Čtyřkoláku si nenechalo ujít zhruba 300 cestovatelů. Historická souprava jede po jedné z našich nejkrásnějších lokálek, romantickým krajem kolem řeky Vltavy a Sázavy, které dali trampové název Posázavský Pacifik. Jízdy jsou naplánovány vždy na jeden víkend v měsíci, a to od června do října. ČD doporučují zájemcům využít možnosti nákupu jízdenek v předprodeji na všech pokladnách a nově také v e-shopu ČD. Další informace k nostalgickým akcím v režii ČD najdete v rubrice Téma a na webu ČD Vlakem na výlet.

České dráhy obhájily rating na úrovni Baa2

Národní dopravce podle hodnocení mezinárodní ratingové agentury Moody's obhájil rating na úrovni Baa2 se stabilním výhledem. Analytici ve zveřejněné zprávě zmiňují silnou pozici Českých drah na trhu, dobrou předvídatelnost tržeb díky uzavřeným dlouhodobým smlouvám s objednateli veřejné dopravy i nastavená opatření firmy, která mají za cíl snížit dopady pandemie koronaviru. „Je to dobrá zpráva. I přes složitou situaci způsobenou pandemií jsme obhájili rating. To je jasný signál pro investory a zároveň zpětná vazba pro management společnosti. Je to potvrzení mandátu ze strany věřitelů, mandátu na implementaci nevyhnutelných změn pro budoucnost národního dopravce,“ řekl k výsledkům předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Ivan Bednárik. Úvěrový rating je důležitý pro investory, neboť jim ukazuje, jaká je pravděpodobnost řádného splácení úvěru. Čím je rating vyšší, tím lépe je dlužník vnímán v očích věřitelů a tím je i pravděpodobné, že si bude schopen zajistit levnější půjčky.

Žralok po nehodě v Perninku opět jezdí

Balů. To je nová přezdívka čerstvě zrekonstruované motorové jednotky 844.005 poničené při srážce vlaků u Perninku na Karlovarsku v červenci loňského roku. Pojmenování odkazuje na přezdívku zesnulého kolegy Michala Heindla. Ten opravu svépomocí přímo v plzeňském depu inicioval. Shark už je nasazený v běžném provozu. Opravu zvládli technici za necelý půlrok. Při ní kompletně zrekonstruovali kabinu, vyvázali podvozky a opravili či dosadili celou řadu dalších dílů. Ty poslala hlavně Pesa, výrobce jednotek Link II. Nové je celé automatické spřáhlo, všechna okna stanoviště, světlomety, panely v prostoru pro cestující, vzduchotechnika, některé sedačky, lak, kevlarový skelet kabiny a další komponenty. Před zpětným nasazením do provozu bylo nutné najet pět stovek zkušebních kilometrů a přeměřit parametry podvozků. O to se postarali specialisté DPOV ve Veselí nad Moravou.

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



Na renovaci Albatrosa se mohou podílet i fanoušci

Parní lokomotiva 498.112 Albatros, vyrobená v roce 1955, podstupuje v České Lípě náročnou rekonstrukci do vystavovatelného stavu. Před zahájením renovace chyběla lokomotivě řada podstatných komponentů. Pro velký zájem ze strany fanoušků připravily České dráhy ve spolupráci s Nadací Okřídlené Kolo pro zájemce nově možnost přispět na sbírkový účet, a cíleně tak pomoci k renovaci tohoto unikátního stroje. Pro přímou podporu renovace z řad veřejnosti prosíme přispěvatele, aby vždy uvedli i variabilní symbol 498112 (číselné označení lokomotivy Albatros). Číslo sbírkového účtu nadace je 278975072/0300. Termín dokončení renovace není pevně stanoven, opravovat se bude podle časových možností personálu v České Lípě. O umístění expozice se rozhodne až ve finální fázi obnovy.



Do provozu vyjel první dualizovaný RegioPanter

Do provozu se vrátila první dualizovaná jednotka RegioPanter. Předtím si však odbyla testování ve Zkušebním centru VUZ ve Velimi. Přestavbu celkově 12 stejnosměrných, elektrických jednotek na dvousystémové ř. 640 provádí firma Škoda Pars. Zakázka by měla být hotová do konce příštího roku. Prvního Pantera 440.001 dopravce do dílen přistavil kvůli hlavní opravě a následné přestavbě na začátku letošního roku. ČD reagují na plán sjednocení trakční soustavy a nahrazení napájení 3 kV stejnosměrného proudu v severní polovině republiky střídavým napájením 25kV 50 Hz. Doposud provozované jednotky řady 440 jezdí právě na „stejnosměrném“ severu Čech a na pomezí krajů Pardubického a Královéhradeckého. Kvůli dualizaci dostaly nové trakční transformátory či řídicí systém a upraveny jsou i brzdy. K přestavbě přistupují i další dopravci, například společnost ČD Cargo takto modernizuje své lokomotivy řady 163 řadu 365.5.



Vyjel první Stadler z Německa

Ve čtvrtek 17. června se na osobních vlacích z Loun do Postoloprty uskutečnila zkušební jízda prvního z celkem 22 RegioSpiderů (Stadler RS1), které ČD loni zakoupily v Německu. Od 18. června se na této trati objevují pravidelně, kvůli výlukové činnosti na infrastrukturu zatím v úseku Louny – Postoloprty. Po jejím skončení budou tyto vlaky obsluhovat celou linku U11 mezi Českou Lípou a Postoloprty. Podle probíhajících jednání s Ústeckým krajem by zde od prosince 2022 mohlo celkem devět modernizovaných vozidel plně nahradit RegioNovy. Další dvě poté ČD nabízí kraji pro linku U6 mezi Lovosicemi a Teplicemi. V rámci modernizace bude do vlaků dosazena wi-fi a upravený audiovizuální informační systém. V plánu je instalace klimatizace, zásuvek na 230 V, přečalounění sedaček a přelakování vozové skříňe.



Další historická vozidla ČD přechází do sbírek NTM

Desítky historických železničních vozidel Českých drah přejdou do sbírek Národního technického muzea (NTM). Završí se tak několikaleté společné úsilí při záchraně technických památek zachycujících vývoj drážní dopravy a železničního průmyslu v bývalém Československu, které jsou neodmyslitelnou součástí našeho kulturně-technického dědictví. Smlouvu, která stvrdila prodej historických vozidel do sbírek muzea, na začátku června podepsali předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik a generální ředitel NTM Karel Ksandr. Slavnostní akt se uskutečnil v jídelním voze císařského vlaku Františka Josefa I., který je součástí expozice muzea. Smlouva zahrnuje 66 položek, z toho se jedná o 18 hnacích vozidel, 17 osobních vozů, 27 služebních, poštovních a nákladních vozů, několik vozidel pro údržbu železniční infrastruktury a také o dva úzkorozchodné podvalníky.

Na kartu ODISku lze nově umístit aplikace Českých drah

Spolupráce mezi Českými drahami a Koordinátorem ODIS, který spravuje integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS, pokračuje. Novinkou je umístění aplikací a produktů ČD na dopravní čipovou kartu ODISka. Ta se tak stává plnohodnotnou alternativou k In Kartě. První etapa společného projektu odstartovala už letos v lednu, od kdy je možné při nákupu elektronické jízdenky ČD využít ODISku jako nosič eTiketů. Druhá fáze projektu kombinované karty ODISka NG (Nové Generace) propojení obou produktů posouvá ještě dál. Pokud má cestující novou personifikovanou ODISku NG, která má na zadní straně logo MAP ready, může si v ní nyní registrovat In Kartou a využívat jednu kartu jak v prostředí ODIS, tak v prostředí ČD. Na kartu tak lze nahrát tarifní produkty Českých drah, jako například aplikace IN 25, IN 50, IN 100, elektronické traťové jízdenky ČD, doplatek do 1. třídy, jednotlivé eTikety ČD (vždy zakoupené v e-shopu ČD nebo v mobilní aplikaci Můj Vlak) či elektronický studentský průkaz pro prokazování nároku na zlevněné jízdné.

ČD převzaly první vůz 810 v barvách PID

Zástupci Českých drah 21. června převzaly první modernizovaný motorový vůz řady 810, který je proveden v barevném provedení Pražské integrované dopravy (PID). Motorový vůz inventárního čísla 263 byl opraven a modernizován v Provozním středisku oprav DPOV v Přerově, které se opravami vozidel této řady dlouhodobě zabývá. Jeho zaměstnanci pod vedením projektového manažera Tomáše Kasla dosahují dlouhodobě velmi dobrých výsledků v oblasti kvality i spolehlivosti. Součástí opravy bylo mimo jiné dosažení nového vznětového motoru, bočních oken s dvojitými skly, nových sedaček, ale také namontování informačních tabulí vně i uvnitř vozu. Stranou nezůstala ani revitalizace sociálního zařízení a v neposlední řadě rekonstrukce topení. Motorový vůz 810 263 po předání odjel vlastní silou do středočeských Čerčan, odkud bude nasazován na pravidelné výkony v regionální dopravě.

DPOV
Člen Skupiny ČD

RegioSpidery vyjedou do středních Čech

České dráhy nasadí na přelomu srpna a září ve Středočeském kraji v rámci testovacího provozu čtyři nízkopodlažní motorová vozidla typu RegioSpider. Konkrétně půjde o linky z Kralup nad Vltavou do Loun a Velvar. Nahradí tak motoráky řady 810, které na tratích jezdí nyní. Zároveň se při testech ověří, zda je možné budoucí využití typově obdobných vozidel v tomto regionu. Celkem 22 zánovních Stadlerů RS1 pořídily ČD na konci loňského roku z Německa. Stejný typ 33 vozidel již dopravce provozuje v řadě regionů pod názvem RegioSpider. Vlaky cestujícím nabídnou 71 míst k sezení, prostorný interiér, bezbariérový přístup a dostatek místa pro přepravu kočárků, jízdních kol i rozměrných zavazadel. Z celkového počtu jich je v ČR již 17, zbylá vozidla dorazí ještě letos, projdou předtím v zahraničí opravami vyšších stupňů. Jedenáct z nich plánuje dopravce postupně nasadit v Ústeckém kraji, o dalšího projevil vážný zájem kraj Pardubický.

Legiovlak opět projíždí republikou

Projekt Československé obce legionářské, který je věrnou replikou legionářského vlaku z období let 1918–1920, kdy se na Transsibiřské magistrále odehrávaly válečné operace čs. legií, se letos představil už na jihu Čech. Pokračovat bude do Prahy a vybraných měst na Vysočině a v krajích Středočeském, Královéhradeckém, Pardubickém, Libereckém, Olomouckém, Moravskoslezském a Jihomoravském. Svou pouť zakončí v Plzni, kde se představí od 23. 11. do 5. 12. Vlak expozicemi pomáhá obnovovat povědomí o čs. legiích a jejich zásluhách na vzniku samostatného státu. Pro co největší přiblížení podoby legionářských vlaků a životních podmínek, bojové činnosti a zvyklostí obec připravila věrné repliky nejčastěji používaných typů vozů, resp. plošinového, improvizovaného obrněného, výstrojního, velitelského, zdravotního či poštovního. Celkem disponovalo čs. vojsko na Rusi 531 osobními a 10 287 nákladními vozy, které byly uspořádány ve 259 vlacích. V tomto počtu není zahrnuto 27 ešalonů zdravotních a evakuačních a mnoho ešalonů vojsk spojeneckých.



Covid nás naučil jednat rychle a konstruktivně

Do společnosti nastoupila těsně před propuknutím celosvětové epidemie COVID-19. Na seznámení s agendou i všemi kolegy proto neměla příliš mnoho času a řešit ihned musela věci, které bezprostředně souvisely s pandemií. Pro ředitelku odboru péče o zaměstnance Českých drah Moniku Horákovou to byla velká výzva. Prozradila nejen, jak toto těžké období zvládla, ale také co například čeká zaměstnance ČD v oblasti HR.

Redakce | Foto: Michal Málek

V čele odboru péče o zaměstnance ČD půsíte rok a půl, před tím jste pracovala pro ČEPRO, respektive Letiště Praha. Jaké rozdíly vidíte v předchozích angažmá a v práci na železnici?

Začnu spíše tím, kde vidím podobnost. Do všech společností jsem nastupovala s cílem inovovat a stabilizovat oblast HR (Human Resources – lidské zdroje, pozn. red.) a zlepšit péči poskytovanou zaměstnancům. Musí vědět, že se mohou na HR obracet a že je servisním útvarem, který jim dokáže pomoci. Tady je má role velmi podobná. Pokud porov-

nám ČD s letištěm, pak na Ruzyni jsem dlouhá léta pracovala s piloty a palubním personálem, u ČD máme klíčové profese strojvedoucí, vlakový doprovod a staniční personál. Zažívám tedy určité děj v. Zaznamenávám paralelu v přístupu, v jednání a potřebách či prestiži jejich práce. A zásadní změna? Je předurčená pandemií, která zasáhla celou společnost a razantně změnila principy práce ve většině odvětví. Je samozřejmě otázkou, jak by má práce nyní vypadala na letišti, protože letecká doprava je na tom asi ještě hůře. Jeden čas se prakticky nelétalo, vlaky ČD jezdily, byť v omezené míře.

Přišla jste těsně před vypuknutím první vlny pandemie nemoci COVID-19. Jak moc tato událost změnila personální práci? Odnesli si personalisté ČD i některé nové zkušenosti do doby postcovidové? Změnila se výrazně. Přišla jsem v únoru 2020, na začátku března se začal scházet krizový štáb, takže jsem neměla šanci poznat osobně řadu svých pracovních partnerů, což se týkalo především odborových organizací. A byly to právě odbory, se kterými jsem musela začít okamžitě komunikovat. Řešili jsme věci, které souvisely s pandemií – pracovní nasazení, pracovní dobu a řadu dalších mimořádných situací, vše samozřejmě

distančně online, telefonicky. Byla to velká výzva, protože jsme museli hovořit o náročných tématech s lidmi, které jsem ani neviděla, a formou, kterou jsme neměli zažitou. Naučilo nás to jednat efektivně i v případě složitých záležitostí a ve zcela odlišném tempu. Museli jsme reagovat v rámci několika hodin na něco, co běžně trvá dny a týdny, a eliminovat emoce.

Tou dovedností, kterou přenášíte do doby postcovidové, je tedy rychlost komunikace a zkrácení procesů?

Ano. A také ušetření zbytečných věcí známých ze standardních procesů. Dříve jsme je jako zbytečné ani nevnímali, ale s covidem se mnohé změnilo. Osobně to vnímám pozitivně. Všechno je rychlejší, i pomoc vůči našim zaměstnancům, když ji potřebují.

Myslíte třeba tornádo na jižní Moravě?

V takových situacích je rychlost nejdůležitější. Ještě v noci a časně ráno jsme shromažďovali informace o počtu postižených zaměstnanců. V řádu hodin jsme jim mohli nabídnout rychlou finanční pomoc, ubytování, ale i psychologickou podporu.

Zaměstnanci začínají vnímat také změny v komunikaci vůči nim. Píšou předsedovi představenstva, ptají se členů boardu, rostet čtenost intranetu...

S odborem komunikace na tom pracujeme v tandemu a jsme za to rádi. Hodně nám pomáhá i to, že vrcholové vedení je otevřené diskuzi a empatické, pokud jde o starosti našich lidí. Máme Nadační fond, běží projekt Zlepšovák, v rámci kterého odměňujeme nejlepší nápady zaměstnanců, chystáme průzkum spokojenosti, abychom věděli, co je trápí a co by od nás potřebovali, na podzim uspořádáme společně s ČD Cargem sportovní hry a potom v karlínském divadle odměníme zaměstnance za zásluhy. Chceme, aby celá firma věděla, že snahy, angažovanosti a odvahy si vážíme. Ale je to i spousta drobností. Třeba soutěže na intranetu o vstupenky do divadel, na památky a různé akce.

Na začátku července se změnila organizační struktura ČD, která vyvolala u některých zaměstnanců obavy, především existenční. Kolika lidí se dotklo či dotkne zeštíhlování, především středního článku firmy?

Není tajemstvím, že ČD mají mnohamiliardové ztráty, a velmi dobře víme – a to nejen my, ale i odbory – že mzdové náklady jsou obrovské. Musíme najít cestu, jak i v tomto případě dosáhnout větší efektivity. Problém částečně řeší přirozená fluktuace, u strojvedoucích se naopak snažíme lépe plánovat a nahrazovat místa po kolezcích, kteří odchází do penze, strojvedoucími v zácviku. Kde nefunguje fluktuace, hledáme jiná řešení, kterým je mimo jiné i organizační změna. Zeštíhlování některých procesů a kumulace funkcí umožní redukci volných pozic. Vždy se primárně snažíme jít tou nejméně bolestivou cestou, nicméně situace se neustále vyvíjí a s ní i potřeba změn.

Jen pro úplnost, co dalšího změna organizační struktury přinese?

Kromě úspory mzdových prostředků je to určitě efektivnější spolupráce a komunikace napříč společnostmi. Chceme, aby se informace dostávaly k zaměstnancům rychleji a v nezměněné formě, což je předpokladem pro fungující společnost. Celkově se snažíme dívat na procesy tak, abychom dělali jen věci nezbytné a činnosti zbytečné vypouštěli. K tomu by měla sloužit i digitalizace a automatizace.

Novým pilířem podnikání ČD bude opravárenství.

Jak se v tomto světle daří obsazovat profese, které nám dlouhodobě chybí? Například elektromechanici.

To jsou z hlediska HR naše nejproblematictější pozice, neboť na pracovním trhu dlouhodobě chybí. Kandidáty není problém pouze najít, ale bohužel také udržet. Řešíme jejich odměňování, benefity a také příchod mladé generace ze škol – generaci Z. Mladí neslyší na tradiční formy odměňování a trávení volného času, což je dáno přirozeným společenským vývojem, a my se tomu musíme přizpůsobit. Pokud budeme umět rychle reagovat na nové trendy, získáme velkou konkurenční výhodu.

Když udeřilo tornádo na jižní Moravě, ještě v noci a časně ráno jsme shromažďovali informace o počtu postižených zaměstnanců. V řádu hodin jsme jim mohli nabídnout rychlou pomoc.

Máte v plánu benefiční systém modifikovat?

Rádi bychom to udělali. S odbornými centrály se bavíme o tom, co můžeme realizovat pro naše zaměstnance, abychom byli konkurenceschopnější. Je to ale komplexnější téma, takže o systému odměňování budeme jednat při vyjednávání kolektivní smlouvy. A to je teprve před námi.

Spokojenost zaměstnanců souvisí s pracovním prostředím a atmosférou na pracovišti. Jak vy vnímáte to, co ČD v tomto směru nabízejí či chtějí nabídnout svým zaměstnancům?

Na přelomu léta a podzimu se chystáme realizovat průzkum spokojenosti zaměstnanců. Chceme zjistit, co je dělá spokojenější v práci a co je motivuje k výkonům. Bude to základ k rychlejší a přesnější reakci na jejich potřeby a vytvoření lepších pracovních podmínek.

Dalším tématem i výzvou je projekt Strategie 2030 ČD. V jednom z pilířů je cílem orientace na střední management. Jakým způsobem by se měla firma a její lidé v této oblasti změnit?

Chceme reagovat na specifické potřeby zaměstnanců. Aktuálně dokončujeme přípravu Manažerské akademie, jejímž cílem je rozvíjet potenciál lidí ve vedení, jejich měkké dovednosti, které dělají manažera manažerem. Mluvíme o komunikačních dovednostech, schopnosti reagovat na změny, schopnosti umět motivovat zaměstnance...

Firmy v oboru se hodně soustředí na získávání absolventů ze středního i vysokého školství.

Kterým směrem se vydají ČD?

Spolupráce se školami je rovněž jeden z pilířů strategie. Tuto aktivitu jsme se snažili rozjet už po první vlně covidu. Dříve jsme cílili na velké množství škol, ale protože jsme na to neměli kapacity, nikdy nebyla spolupráce



opravdu hluboká a cílená. Změnili jsme tedy strategii a řekli si, že se zaměříme na méně škol, avšak o to intenzivněji. Vybrali jsme tedy přibližně sedm klíčových vysokých a středních škol a s nimi navazujeme daleko hlubší spolupráci a cílíme na konkrétní studenty. Hodláme spolupracovat na bakalářských anebo diplomových pracích, chceme s nimi dělat heckathony a další společné projekty. Například na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice budeme otevírat vlastní relaxačně-vzdělávací koutek. Pásku budeme přestřihávat v září jako TOP partnerský zaměstnavatel školy. Zařadíme se například po bok Škody Auto. Škola nás vnímá jako prestižního zaměstnavatele a my jsme samozřejmě rádi, že si nás vybrali.

Zkusíte popsat zaměstnance, který poznal změnu ve firmě, kde HR funguje. A jak by se mělo pracovat s novým zaměstnancem, který očekává, že se o něj moderní firma ČD postará v duchu kvalitního HR?

Začíná to už v náboru. Moderní HR se pozná podle přístupu a úrovně komunikace s kandidátem. Od poskytnutí zpětné vazby v co nejkratším čase po pohovoru po dostatečnou informovanost o průběhu adaptace a podmínkách spolupráce. To je jeden z příkladů, kdy se láme moderní pojetí HR od personalistiky. Zaměstnanec by měl ještě před nástupem získat dostatek informací a rozhodně by se neměl cítit opuštěný či ztracený.

Jak na vás po té době, co jste u ČD, působí určitá železničářská subkultura? Překvapilo vás něco, co jste v předchozích angažmá nezažila?

Nesmírně ráda pracuji pro společnosti, které jsou něčím unikátní. Třeba letiště a ČSA byly velmi unikátní svým produktem. A u ČD je to podobné. Víím, že pro takovou společnost chci pracovat a mohu být hrdá na její značku. To je pro mě velmi důležité. Budeme dělat vše pro to, aby zaměstnanci měli podobný pocit jako já. ○

Monika Horáková

Po maturitě na gymnáziu v Mostě nastoupila na Podnikohospodářskou fakultu pražské Vysoké školy ekonomické a vystudovala obor Personální řízení. Získala titul Ing. Prvním zaměstnáním byla pozice v litvínovském Chemopetrolu. Po přestěhování do Prahy začala postupně pracovat v Českém Telecomu, Siemensu, na Letišti Praha, resp. v Českém aeroholdingu a naposledy v Čepu. Od února 2020 je ředitelkou odboru péče o zaměstnance ČD. Vychovává čtyři děti. Pokud zbyde čas, jezdí ráda na kole, inline bruslích anebo vyráží lyžovat do Alp.

České dráhy mají novou organizační strukturu

Od 1. července platí nová organizační struktura Českých drah. Díky jejímu novému uspořádání se snižuje počet řídicích stupňů ve společnosti a nově se rozdělily činnosti do úseku generálního ředitele a do úseků tří náměstků. Zároveň pomůže zajistit konkurenceschopnost dopravce na železničním trhu a přinese dosažení efektivnější spolupráce napříč Skupinou ČD.

Redakce | Foto: MD ČR

Změna struktury Českých drah je klíčovým prvkem naplňování Strategie ČD do roku 2030. Hlavním cílem je zrychlení rozhodování a úspora nákladů. Firma nyní má tři logicky postavené úseky a každý z nich tři regionální zastoupení. Všechny průřezové činnosti společnosti jsou nově soustředěny pod generálního ředitele a v budoucnosti budou využívány také dceřinými společnostmi. Pro drtivou většinu zaměstnanců ČD se nicméně nic nemění – naplň

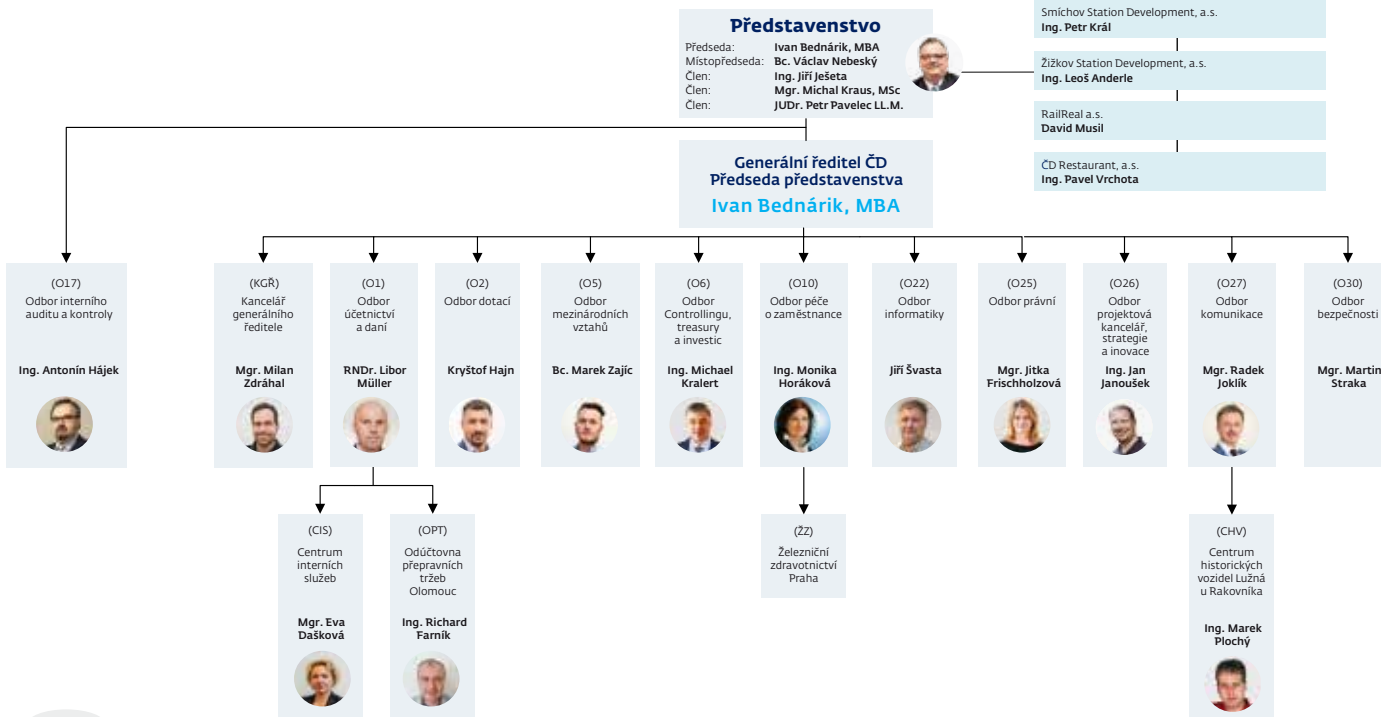
práce, ani místo výkonu zaměstnání. Pouze nově nastavené procesy povedou k minimalizaci duplicit a zbytečných výdajů.

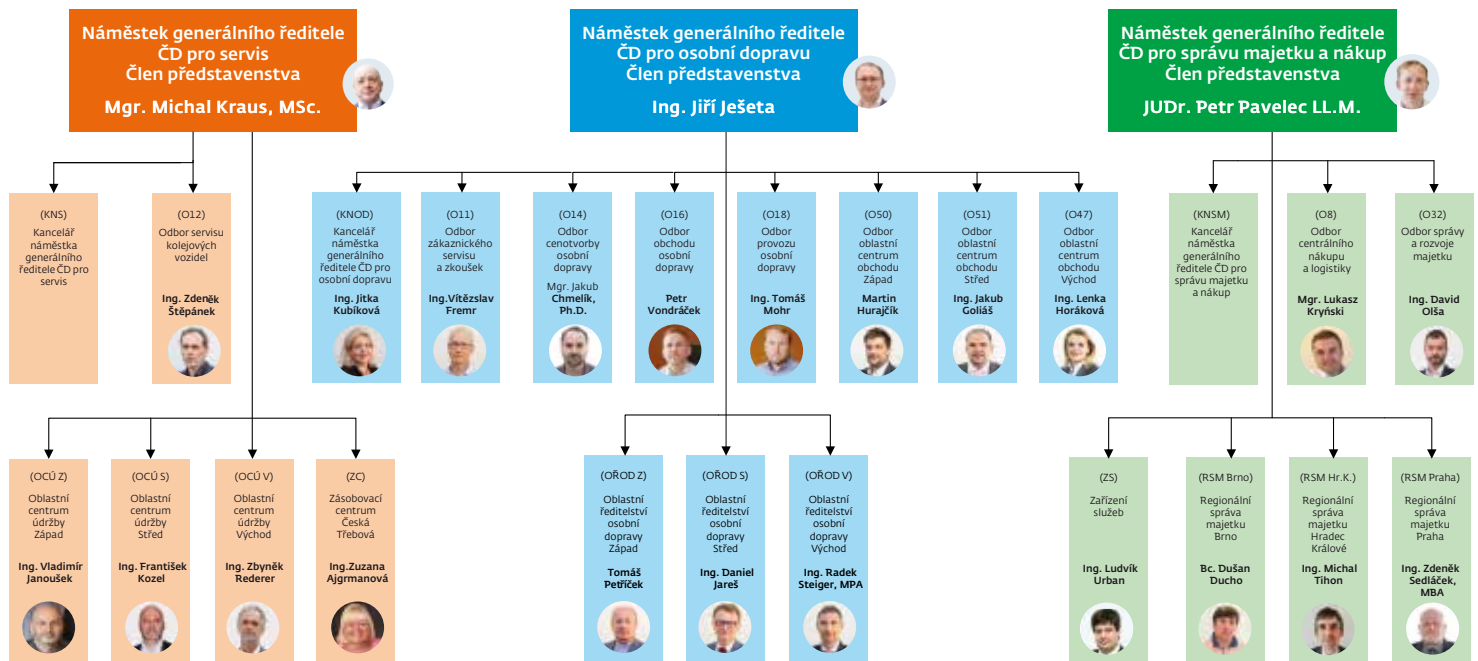
Nově tři úseky

Úseky náměstků se nyní specializují na konkrétní činnosti firmy. Úsek Servis má za úkol udržovat vozidlový park Českých drah, úsek Osobní doprava zajistí komplexně služby v závazkové

Dceřiné společnosti

ČD Cargo, a.s. Ing. Tomáš Tóth
Výzkumný Ústav Železniční, a.s. Ing. Martin Bělčík
DPOV, a.s. Bc. Jiří Jarkovský
ČD - Informační Systémy, a.s. Ing. Aleš Bardněk
Dopravní vzdělávací institut, a.s. Mgr. Blanka Havelková
ČD Realty a.s. Ing. Pavel Vrchota
ČD Telematika a.s. Ing. David Wolski
ČD travel, s.r.o. Mgr. Blanka Jiřová a Dr. Miroslav Kaprálek
Smíchov Station Development, a.s. Ing. Petr Krát
Žižkov Station Development, a.s. Ing. Leoš Anderle
RailReal a.s. David Musil
ČD Restaurant, a.s. Ing. Pavel Vrchota





Schémat představují rozdělení jednotlivých úseků a odborných útvarů

i komerční osobní dopravě od vypracování nabídky a jednání s objednateli po vlastní zajištění provozu osobní dopravy a úsek Majetek a nákup bude pečovat o nemovitosti Českých drah a zabezpečí centrálně nákup pro celou firmu.

Velice důležitou součástí změny struktury ČD je vznik úseku Servis. České dráhy tím položily základ pro vznik silného opravce, který zajistí údržbu pro naše vlastní vozidla a postupně bude schopen nabídnout volné kapacity i jiným dopravcům. Například v česko-německém pohraničí, kde začínají operovat menší železniční společnosti. Vybraná depa se časem stanou kompetenčními centry pro vyšší stupně oprav.

Osobní doprava alfou omegou

Všechno, co souvisí se zajištěním osobní železniční dopravy, bude mít nově na starost největší úsek Osobní doprava. Od obchodu přes přípravu jízdního řádu nebo výluk až po vlastní zajištění provozu vozimistry, posunovači, strojvedoucími a průvodčími. A stejně jako bude mít Servis tři Oblastní centra údržby (OCÚ), tak budou Osobní dopravu v regionech zastupovat Oblastní ředitelství východ, střed a západ. Obdobnou strukturu zkopírují Regionální správy majetku (RSM). Ty kompetenčně spadají pod úsek Majetek a nákup. Už z názvu je zřejmé, že jeho úkolem je efektivně udr-



žovat a využívat vlastní majetek Českých drah, minimalizovat nájem v budovách jiných majitelů a centralizaci nákupu dosáhnout lepší ceny externě nakupovaných služeb i materiálu.

Všechny průřezové činnosti, včetně těch s potenciálem působit skupinově, zůstanou pod generálním ředitelem. Jedná se například o ekonomiku, kontrolu, IT, péči o zaměstnance nebo právní služby a komunikaci. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc červenec zní: **Kdy oficiálně začal provoz na dráze mezi Německým (Havlíčkovým) Brodem a Pardubicemi?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. července** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář červenec“. Tentokrát se hraje o knihu *Železniční trať Německý Brod – Pardubice na starých pohlednicích*.

Správná odpověď z č. 6: Technicko-bezpečnostní zkouška dráhy ze Žďáru n. Sázavou do Německého Brodu se uskutečnila 19. prosince 1898. Publikaci Posázavská dráha 1.–Žďár – Německý Brod – Světlá – Kácov získává Martin Beneš, Liberec.



ILCAD se zaměřil na nepozornost

Na železničních přejezdech se za prvních pět měsíců roku stalo 66 nehod. To představuje v meziročním srovnání třetinové navýšení. O život při nich přišlo 15 lidí. Na tyto tragédie už před časem zareagovala Mezinárodní železniční unie (UIC) a iniciovala vznik Mezinárodního dne bezpečnosti na železničních přejezdech ILCAD. Správa železnic pak v rámci kampaně každý rok připomíná, jak se mají řidiči při projíždění přejezdů chovat a jaké jsou následky střetů.



Josef Holec | Foto: autor

Jeden mrtvý, dva těžce a jeden lehce zraněný člověk. To je bilance střetu vlaku s automobilem na železničním přejezdu v pražské Michli. Auto navíc začalo po srážce hořet. Za nehodu může mladý řidič mazdy, který si místo řízení natáčel videa na sociální síť. Na místo vyrazili záchranáři a hasiči s vyprošťovacím speciálem. Naštěstí však šlo jen o simulaci mimořádné události v rámci preventivní kampaně k Mezinárodnímu dni bezpečnosti na železničních přejezdech ILCAD

2021 (International Level Crossing Awareness Day) s podtitulem Nepozornost zabíjí. Správa železnic se letos rozhodla zacílit právě na mladé šoféry.

„Na železnici se ročně střetne s vlakem zhruba 45 osob mladších 26 let, většina zraněním podlehne. Jedním z nejčastějších důvodů, proč se tyto nehody stávají, je právě nedostatečná pozornost, u mladých lidí často vyvolaná používáním mobilního telefonu,“ vysvětlil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. „I kdyby tato preventivní kampaň zachránila byt jen jediný život, má smysl.“

Střetu s autem nebo jinou překážkou na přejezdu strojvedoucí obvykle nemá šanci zabránit. Například rychlík jedoucí rychlostí 160 km/h po spuštění rychlobrzdy ujede až do úplného zastavení podle údajů

Správy železnic dalších 1 600 metrů. Následky jsou většinou tragické.

Správa železnic chce svou každoroční účastí na této celosvětové bezpečnostní akci upozornit řidiče na správné chování na přejezdech. ILCAD však vznikl z iniciativy UIC a správce infrastruktury akci každý rok prezentuje v areálu Českých drah, v Oblastním centru údržby Střed Praha jih. Smyslem kampaně je minimalizovat nehody s fatálními důsledky. Loň se na přejezdech stalo 143 střetů, což je o 22 méně než v předchozím roce.

Investice do zlepšení

Letos Správa železnic rekonstruuje na 200 přejezdů za téměř 2 miliardy korun a na většinu se bezpečnost ještě zvýší, například 40 přejezdů dostane ke světelné signalizaci závory. Ty se budou instalovat i na dalších 30 místech, která jsou zabezpečená pouze výstražnými kříži. Na železnici je téměř 8 000 přejezdů. Víc než polovina světelnou signalizaci nemá. ○

Drážní úřad informuje

Provozně-technická sekce má nového ředitele

K 1. červnu byl ředitelem provozně-technické sekce Drážního úřadu jmenován Ing. Radek Šafránek, který uspěl ve výběrovém řízení. Radek Šafránek je zkušeným odborníkem v oblasti kolejových vozidel. Přichází ze společnosti Stadler Praha a v minulosti působil u společnosti Škoda Transportation. Zaměřit se chce na intenzivnější komunikaci související se zaváděním evropské legislativy do schvalovacích procesů. S legislativou přicházejí i nová velká témata, jako je zavádění systému ETCS do provozu a s tím související úkony pro školení strojvedoucích za pomoci simulátorů.

Letní fotosoutěž

Drážní úřad vyhlašuje další ročník oblíbené fotografické soutěže pro fanoušky drážní dopravy! Třináct vybraných fotografií se objeví v nástěnném kalendáři Drážního úřadu na rok 2022. Soutěž probíhá v termínu od 8. 6. do 31. 7. 2021. Soutěžící si mohou tentokrát vybrat ze dvou témat: *Moderní technologie a moderní vozidla v drážní dopravě*, nebo *Malujeme drážní motivy na kamínky*. Zapojit do soutěže se může každý zasláním fotografie na e-mail foto@ducr.cz. Detailní pokyny najdete na našich webových stránkách <https://ducr.cz/cs/o-nas/soutez-2021>.





Muzeum v Lužné lákalo na zážitkový víkend

V červnu měli fanoušci železnice z čeho vybírat. V ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka se konal zážitkový víkend, poprvé vyjela Bobinka, a otevřela tak Léto na Bechyňce. Posázavím a okolo Prahy se prohněl Čtyřkolák, otevřen byl depozitář ČD Muzea v Olomouci. V Lužné se navíc prezentovala pod hlavičkou ČNB nová stříbrná mince s hologramem parního Albatrosa. Jedna podpoří i nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM.

Josef Holek | Foto: autor, ČNB

Příjemné letní počasí vylákalo na vzduch milovníky železniční nostalgie a cestovatele. České dráhy pro ně v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka přichystaly zážitkový víkend. A zábavy bylo nemálo. Kromě prezentace vozidel motorové trakce na točně odsud na Kolečovku vyjel výletní vlak v čele s parní lokomotivou 534.0323, Prahu s Lužnou spojila historická souprava Ostravanu. Součástí víkendu byla i první veřejná prezentace stříbrné mince s hologramem parní lokomotivy Albatros. V muzejní rotundě deponovanou lokomotivu 498.022 kvůli této akci vytáhli ven na světlo.

„U nás jednoznačně zabodovaly motorové mašiny na točně, svezli jsme se i na Kolečovku Kremákem, jen máme vlasy plné sazí, jak jsme koukali z ok-

na. Akce se nám moc líbila,“ nechal se slyšet Robert Martínek z Prahy, jeden z návštěvníků, který se do centra česko-drážní nostalgie vypravil s celou rodinou. Na točně se v rámci komentovaných prohlídek prezentovaly například stroje T 478.3101, T 669.0001, T 458.1190, T 679.1600 a další.



Rub a líc unikátní mince s hologramem



Tisíce návštěvníků za víkend

„V polovině května jsme znovu otevřeli brány muzea návštěvníkům, a to po zhruba sedmiměsíční pauze způsobené pandemií koronaviru. Tu jsme využili například pro úpravu vstupní části areálu. Součástí expozice je nově interaktivní exponát parní lokomotivy 310.127 s přezdívkou Kafemlejnek. Ten si na rozdíl od většiny ostatních vystavených kousků mohou lidé osahat, a to včetně stanoviště strojvedoucího s řadou ovládacích prvků,“ řekl ředitel muzea Marek Plochý s tím, že druhý červnový víkend Lužnou navštívily bezmála dva tisíce lidí. Další stovky se vypravily do Kolečovic a obsazený byl i pražský vlak v čele s lokomotivou T 478.1008.

Přímo v areálu ČD Muzea pak guvernér ČNB Jiří Rusnok představil pamětní stříbrnou minci s hologramem parní lokomotivy Albatros. Pamětní stříbrná pětisetkoruna vychází z nové řady Slavné dopravní prostředky a je prvním počinem série a zároveň jedinou mincí tohoto pětiletého emisního období, kterou ozvláštňují hologram. „Albatros je prvním z pěti legendárních dopravních prostředků, které se do roku 2025 dočkají svého uměleckého ztvárnění na našich pamětních stříbrných mincích. Všechny tyto stroje se pyšily ve své době špičkovou technologií i designem,“ pochválil guvernér Jiří Rusnok. „Proto jsme se rozhodli podtrhnout jejich výjimečnost tím, že každou z mincí ozvláštňujeme netradičním způsobem. Mince tak na sobě nese ražený hologram, jehož zajímavostí je, že v zájmu zajištění vynikající kvality byl téměř každý razník potřebný pro vytvoření hologramu použit jen jednou,“ doplnil guvernér. Autorem mince je medailér Asamat Baltaev, vyrazily ji České mincovny.

Poděkování předkům

Jednu z mincí dostaly i ČD. V Lužné ji převzal za dohledu ministra dopravy a průmyslu a obchodu Karla Havlíčka generální ředitel a předseda představenstva ČD Ivan Bednárik. „Jde o krásný počín, který propaguje umění našich předků a který musíme umět zachovat. Bez minulosti nemá nikdo nárok na budoucnost,“ podotkl Ivan Bednárik před diváky a uvedl, že minci předá nadačnímu fondu ŽELEZNICE SRDCEM. „Dar, který jsme dostali, posouvám nadací. Kdokoliv, kdo během června zašle fondu 498 korun, dostane se do slosování o minci, jejíž hodnota už jen poroste. Nadace obdaruje někoho, kdo peníze skutečně potřebuje,“ doplnil. ○

Modernizovaná lůžka nabídnou i rodinné oddíly

ČD rekonstruuje devítku lůžkových vozů řady WLABmee. Ty nabídnou nový interiér, ve kterém bude možné vytvořit i dva rodinné oddíly, informační systém, wi-fi a další prvky komfortní výbavy. Vozy budou nasazeny na linkách do Maďarska a na Slovensko, případně do Polska. Zakázku by měla Škoda Pars dokončit na podzim příštího roku.



Josef Holec | Foto: Škoda Transportation

Na Slovensko a do Maďarska budou v budoucnu zájždět právě modernizované lůžkové vozy řady WLABmee Českých drah a zároveň doplní flotilu moderních „lůžek“ řady WLABmz. Dopravce tak v segmentu noční dálkové dopravy s nabídkou komfortních a moderních vozů dál upevňuje svou pozici. Modernizace přispěje ke zlepšení kvality poskytovaných služeb, spolehlivosti a kultuře cestování. Kromě výrazných změn v interiéru se cestující dočkají moderních prvků výbavy.

„Technické zhodnocení zahrnuje dosazení nových nástupních dveří a vnějšího informačního systému, instalaci bezdrátového systému wi-fi, nových LED svítidel a okenních rolet, renovaci stěn a podlah či instalaci nového bojleru. V oddílech pro

cestující bude nově koncipován hygienický kout s umyvadlem,“ vyjmenoval Vladimír Omelka z odboru kolejových vozidel. Upraví se rovněž lůžka a dveře do oddílů dostanou nové bezpečnostní zámky na čipy. Součástí jsou i vyvazovací opravy.

Do nového JŘ 2022

Kapacita se sice nemění, nicméně vznikne možnost rodinného oddílu, kdy bude možné ve dvou případech propojit dvě sousední části, které budou oddělené spojovacími dveřmi. Oddíl pro průvodce získá nové vybavení a komunikační zařízení.

„Aktuálně se pracuje na interiéru prvního prototypového vozu a zatím nevidujeme zpoždění jednotlivých dílčích operací oproti původnímu plánu,“ doplnil Omelka. Zakázku na modernizaci vyhrála firma Škoda Pars Šumperk. První vůz by měl

vyjet na přelomu letošního listopadu a prosince, zbylých osm bude postupně dokončeno během roku, tedy až do listopadu 2022. Před ostrým provozem musí projít schvalovacím procesem pod záštitou Výzkumného Ústavu Železničního.

Lůžkové vozy řady WLABmee na linkách na východ od našich hranic doplní vagonky pro přepravu automobilů anebo lehátkové vozy. Noční doprava je v nabídce ČD ideálním doplňkem denního spojení do destinací na Slovensku, v Maďarsku, respektive v Polsku.

Modernizují i lehátka

Klimatizované lůžkové vozy vznikly v letech 2000–2001 rekonstrukcí původně oddílových vozů vyrobených vagonkou Bautzen v letech 1986 až 1987. Nabízí deset oddílů pro jedno až tři lůžka, oddíl pro průvodce, toalety a sprchu. Mohou jezdit až 160 km/h.

„Kromě devíti lůžkových vozů řady WLABmee nabízíme cestování i ve dvanácti lůžkových vozech řady WLABmz a právě modernizovaných devíti lehátkových vozech řady Bcmz,“ uvedl Jiří Sádovský z odboru obchodu osobní dopravy. Modernizaci lehátkových vozů má na starosti DPOV a týká se nahrazení zastaralých komponentů, například nové části klimatizace, centrálního zdroje energie či řídicí jednotky spotřeby energie vozu. První vůz má vyjet na přelomu listopadu a prosince 2021. ○

Nové spěšné vlaky ČD propojí Plzeň, Cheb a Karlovy Vary

České dráhy zahájily provoz nových spěšných vlaků mezi Plzní, Mariánskými Lázněmi, Chebem a Karlovými Vary. Linku si u dopravce objednaly Plzeňský a Karlovarský kraj. Nové spoje jezdí po většinu dne ve dvouhodinovém intervalu a doplňují nabídku Západních expresů. V Plzni zároveň vznikly přípoje na expresy do Domažlic a Mnichova.

„Zavedení spěšných vlaků znamená lepší, četnější a pravidelnější nabídku spojů mezi oběma krajskými městy. Jsou ale výhodné i pro cestující z menších sídel na trase, které tyto spoje též obslouží. Vytvořilo se tak nové přímé spojení Svojsína a Plané u Mariánských Lázní se Sokolovem, Chodovem a Karlovými Vary či Sokolova a Kynšperku nad Ohří s Plz-

ní,“ uvedl Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.


Jen na znamení

Jízdní doba spěšných spojů mezi Plzní a Chebem je jen nepatrně delší než u Západ-

ních expresů. Tuto trasu ujedou za hodinu a půl, tedy za dobu delší jen o 11 minut. Celou trasu mezi krajskými městy projíždí za 2 hodiny a 23 minut. Jen na znamení je možné nastoupit v zastávkách Cheb-Všeboř, Stebnice, Salajna, Valy u Mariánských Lázní, Milíkov, Sulislav, Pňovany a Plešnice.

Českým drahám se po dohodě s objednateli podařilo dočasně zajistit pro tuto novou linku náhradní vozidlo RegioShark, která nabízí komfortní cestování. Plánované nové jednotky RegioPanter od Škody Transportation se na spojích objeví nejspíše v prosinci s novým jízdním řádem 2022. Jejich výrobu zdržela pandemie COVID-19 a nyní jsou testovány na okruhu VUJ u Velimi. (red)





Léto na železnici: Speciální nabídky, cyklovlaky i nostalgie

Letní prázdniny jsou tu a s nimi ideální doba na výlety po nejrůznějších koutech naší země. České dráhy pro všechny cestovatele, kteří využijí vlak, i letos připravily zajímavé nabídky. Projet se ale můžete nostalgickými vlaky nebo se vypravit do turisticky atraktivních míst prostřednictvím cyklovlaků. A využít zároveň lze také cestovatelskou aplikaci ČD Vlakem na výlet.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Pandemie koronaviru zamíchala cestovatelskými preferencemi a lidé se podobně jako loni rozhodli strávit dovolenkové období roku v tuzemsku. České dráhy proto připravily řadu akcí a zajímavých nabídek. Pro milovníky železniční nostalgie jsou po celé republice přichystány jízdy historických souprav a vozů. Vyznavači cykloturistiky jistě ocení nabídku cyklovlaků a půjčoven ČD Bike. A aby cestování vlakem příliš nezatížilo rodinný rozpočet, využít lze Letní skupinovou jízdenku. S ní může libovolný den v týdnu výhodně cestovat skupina až 5 cestujících, z nichž dva mohou být starší 15 let. Kromě toho ČD v červenci a srpnu opět nabídnou pro jednotlivce síťové Jízdenky na léto s platností 7 nebo 14 dní.

Ani přes uvolňování opatření ČD rovněž nepolevují ve zvýšené intenzitě úklidu a dezinfekce souprav s cílem chránit zdraví cestujících i provozních zaměstnanců a zajistit tak bezpečné cestování vlakem. I nadále dopravce intenzivně uklízí a dezinfikuje všechny své soupravy, a to několikrát denně. Zvláštní pozornost je věnována čištění všech částí vybavení, se kterými přicházejí cestující ve vlaku nejčastěji do kontaktu – kliky, madla, tlačítka apod. „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 vozidel Českých drah,“ podotkl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz Michal Kraus. ○

Letní skupinová jízdenka

Letní skupinovou jízdenku je možné zakoupit až do 31. srpna. „Nabídkou chceme oslovit všechny, kteří plánují v letním období cestovat za krásami naší země. Ti, kteří s námi jezdí pravidelně, už určitě znají naši Skupinovou víkendovou jízdenku. Letní skupinová jízdenka je vlastně takovým jejím rozšířením. Aby mohly rodiny s dětmi či skupiny dvou přátel podnikat výlety nejen o víkendech, kdy bude na řadě památek nepochybně velmi rušno, rozhodli jsme se v sezoně nabídnout podobnou jízdenku s platností libovolný den v týdnu,“ vysvětlil člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod Jiří Jeřeta.

Podobně jako v případě Skupinové víkendové jízdenky je i u Letní skupinové jízdenky v prodeji široká škála variant s různou územní platností. „Cestující si budou moci vybrat mezi celosíťovou jízdenkou a regionálními variantami, platnými ve vybraných krajích. Pokud si například pětičlenná rodina se dvěma dospělými a třemi dětmi naplánuje jednodenní výlet z Prahy do Třeboně, kam jezdí přímé rychlíky, zaplatí za celosíťovou jízdenku umožňující cestu tam i zpět celkem 699 korun, tedy sedmdesát korun na osobu a jeden směr. Kratší výlet, třeba z Prahy na Křivoklátek, vyjde stejnou rodinu na 329 korun, tedy 33 korun na osobu a za jeden směr. V obou případech tak cestující ušetří několik set korun,“ zdůraznil Jeřeta.

Letní skupinová jízdenka je v prodeji u všech pokladen ČD, u vlakového personálu, v e-shopu ČD i v aplikaci Můj vlak. Nabídku může současně použít maximálně 5 spolucestujících, přičemž nejvýše dva cestující mohou být starší 15 let. Jízdenka platí do druhé třídy vlaků ČD.



Půjčovny kol ČD Bike

České dráhy nedávno zahájily i sezonu půjčoven ČD Bike. Ve všech sedmdesáti půjčovnách jsou k dispozici nejen horská, trelová či krosová kola, ale i elektrokola a koloběžky. Samozřejmostí zůstává bezchybný servis, možnost zapůjčení nezbytných doplňků a příznivé ceny záůjčel. Výhodou je opět možnost návratu stroje v jiné stanici a nulová starost s přepravou vlastního kola na místo výletu. Sortiment cyklopůjčoven doplňují i cyklistické helmy, v některých půjčovnách dětská kola a cyklosedačky.

Aplikace Vlakem na výlet

Cestující, kteří hledají inspiraci, kam vyrazit, najdou řadu tipů v mobilní aplikaci ČD Vlakem na výlet. Jde o interaktivního průvodce, který turisty prostřednictvím mapy a jednotlivých mezizastávek provází celým výletem. Před začátkem cesty je třeba vybraný výlet uložit do mobilní aplikace. Jakmile výletník dorazí na některou mezizastávku, aplikace mu sdělí zajímavé informace o daném místě. Specialitou jsou Hravé výlety a Hravé výlety pro děti, které mají po cestě i řadu zastávek se soutěžními otázkami. Pokud cestovatel absolvuje trasu s naší aplikací, získá navíc ČD Body.



Apple Store



Google Play

Jízdy nostalgických vlaků

Změny v termínech i počtech akcí jsou vyhrazené. Vždy bude záležet na aktuální celostátní či regionální pandemické situaci. V některých případech není známa ani nasazená technika. V době uzávěrky čísla byly v plánu následující akce. Sezona ČD Nostalgie bude ukončena o posledním říjnovém víkendu.

Prázdniny v depozitáři ČD Muzea

Kdy: 10. 7. 2021

Kde: Depozitář ČD Muzea Olomouc

Parním vlakem do Stochova

Kdy: 17. a 18. 7. 2021

Kde: Lužná u Rakovníka – Stochov a zpět

Co: 534.0323 + vozy Bai

Párou Posázavím

Kdy: 24. 7., 28. 8., 9. 10. 2021

Kde: Praha Smíchov – Týnec n. Sázavou – Praha Smíchov

Co: 434.2186 + vozy ř. Ce a Ce-bufet

Šumavské léto s párou

Kdy: 4., 5., 11., 12., 18., 19. 7. 2021

Kde: Volary – Lenora a zpět, Volary – Nové Údolí – Nová Pec – Volary

Co: 310.093 + vozy řady Ci

Historickými vlaky do Lednice

Kdy: Každá sobota až do 11. 9. včetně

Kde: Břeclav – Lednice a zpět

Co: M 131.1448 a vůz ř. BDIm

Léto na Bechyňce

Kdy: Víkendy a svátky až do 12. 9. včetně

Kde: Tábor – Bechyňe a zpět

Co: E 422.0003 a vozy ř. Bnp

Párou Prahou

Kdy: 25. 7., 29. 8., 10. 10. 2021

Kde: Praha Smíchov – Hostivice a zpět

Co: 434.2186 + vozy ř. Ce a Ce-bufet

Parním vlakem z muzea do depozitáře NTM

Kdy: 21. 8. 2021

Kde: Lužná u Rakovníka – Chomutov a zpět

Co: 477.043 + vozy Bai (pozn. poslední jízda před odstavením z provozu, propadá kotel, nutná oprava)

Setkání motorových vozů

Kdy: 7.–8. 8. 2021

Kde: ČD Muzeum Lužná u Rakovníka

Jízdenka na léto

Všem, kteří plánují v červenci nebo srpnu hodně cestovat po celé republice, je i letos určena Jízdenka na léto.

Umožňuje za paušální cenu na jeden nebo dva týdny volné cestování bez omezení ujetých kilometrů 2. třídou vlaků ČD. Největší výhodou jízdenky je její flexibilita.

Jízdenka na léto je určena pro jednotlivé cestující, lze ji využívat v období od 1. července do 31. srpna 2021.

V nabídce jsou dvě základní varianty: týdenní jízdenka, která platí 7 dní po sobě s libovolným dnem začátku v červenci nebo srpnu, jejíž cena začíná na 690 Kč, a čtrnáctidenní jízdenka, která platí 14 dní po sobě a její cena je od 990 Kč. Platnost jízdenek s prvním dnem platnosti 19.–30. srpna se postupně zkracuje tak, aby poslední den platnosti byl vždy 31. srpna, cena jízdenky ovšem zůstává stejná.



Východočeské výluky zasáhly i ČD Cargo

Se siluetou Černé hory v pozadí projíždí odklonový Mn 83372 z Hradce Králové do Trutnova

Jaro je obdobím, kdy se ve velkém začínají rozbíhat stavební a modernizační práce na celé naší železniční síti. Ani letošek nebyl výjimkou. Podívejme se na východ Čech, kde v posledních týdnech proběhlo několik výluk, při nichž musely být vlaky ČD Cargo vedeny po odklonových trasách. Ta nejrozsáhlejší, při které je omezen provoz na hlavní koridorové trati mezi Brandýsem nad Orlicí a Ústím nad Orlicí, stále probíhá.

Michal Roh | Foto: Tomáš Ságner, Petr Kadeřávek

Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou

Na přelomu dubna a května, konkrétně ve dnech 1. dubna – 5. května, byla zastavena veškerá doprava mezi stanicemi Havlíčkův Brod, respektive Chotěboř a Ždírec nad Doubravou. Při výluce byla prováděna výměna pražců a kolejnic, upravována geometrická poloha koleje, rekonstruováno nástupiště v zastávce Bílek a prováděny i další práce. Tato výluka výrazně ovlivnila obsluhu jednoho z nejvýznamnějších zákazníků ČD Cargo, kterým je pila Stora Enso Wood Products ve Ždírci nad Doubravou. Na pilu je dováženo dřevo, odváženo je žezivo a ve velkém objemu také dřevní štěpka v kontejnerech Innofreight. Naštěstí je možné obsluhu pily zajistit po trase přes Pardubice a Chrudim. S ohledem na parametry odklonové trasy však musel být zkrácen normativ délky štěpkových vlaků na 16 vozů, tedy přibližně 344 metrů. Z důvodu probíhající modernizace stanice Pardubice vyjížděly odklonové vlaky již z Hradce Králové a nutno dodat, že tento krok se velmi osvědčil.

Týniště nad Orlicí – Nové Město nad Metují

Ve dnech 19.–28. dubna byla vyloučena traťová kolej v úseku Týniště nad Orlicí – Opočno pod Orlickými horami, respektive Nové Město nad Metují. Při výluce byla opravována bezстыková kolej, geometrická poloha koleje a doplňován štěrk. Zároveň byly rekonstruovány přejezdy v km 33,342 a 34,771. Z důvodu vyloučení tohoto úseku bylo nutné vlaky ČD Cargo odvázející zátěž z Náchodska a Broumovského výběžku odklonit ze stanice Václavice úvratí do Starkoče a odtud po další úvratí v této stanici přes Českou Skalici, Jaroměř a Hradec Králové do Týniště nad Orlicí. Celkem bylo takhle realizováno pět párů manipulačních vlaků. Tarifní body Bolehošť, Opočno pod Orlickými horami, Dobruška, Bohuslavice nad Metují a Nové Město nad Metují nebyly po dobu výluky obsluhovány.



Před odjezdem nočního „pošťáka“ z Ústí nad Orlicí

Starkoč – Malé Svatoňovice

Mezi 4. a 28. květnem byly prováděny opravné práce v úseku Starkoč – Červený Kostelec, resp. Malé Svatoňovice. Konkrétně bylo provedeno strojní čištění šterkového lože, výměna kolejnic, doplnění závor na přejezdech v km 25,817 a 26,610 a také oprava mostu v km 18,963. V dlouhodobém horizontu se nejednalo o první výluku v tomto traťovém úseku, proto byla pro odklonovou vozbu zvolena osvědčená trasa z Jaroměře přes Starou Paku a Kunčice nad Labem do Trutnova. Po této trase byly do Trutnova naváženy především prázdné vozy pro nakládku dřeva, ale i vozy s buničinou do Krkonošských papíren v Hostinném. Pro vozbu jednoho páru manipulačních vlaků v pracovní dny bylo využíváno vždy dvojče lokomotiv buďto řady 750, nebo Batohů 742.



Údolím Tiché Orlice u Bezpráví projíždí Vectron 383.005 s uceleným vlakem z Jarošova nad Nežárkou

Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí

Nepřetržitý jednokolejný provoz v daném úseku bude podle plánů Správy železnic trvat zhruba do poloviny roku 2023. V určitých termínech je pak kombinovaný s úplným nočním zastavením provozu (v období platnosti GVD 2020/2021 jich bude 80). S ohledem na značnou intenzitu dopravy v tomto úseku bylo nutné každou trasu posoudit individuálně a zvážit, zda je nutné vlak provézt přes vyloučený úsek, nebo jej odklonit na trasu přes Kutnou Horu a Havlíčkův Brod do Brna. Ta je využívána nejen pro vlaky z/na Slovensko, ale rovněž pro část vlaků z/na Ostravsko, resp. z/do Polska. Z Brna vlaky pokračují do Přerova a dále po své trase s tím, že těžké vlaky a vlaky dojíždě-

jíci již v časech osobní dopravy na trati Brno – Přerov jsou odkloněny přes Břeclav. Na sklonové náročné trati přes Českomoravskou vrchovinu využívá ČD Cargo také veřejnou postrkovou službu zajišťovanou dopravcem Regiojet. Při úplném zastavení provozu jsou noční poštovní vlaky přesměrovány na trať Týniště nad Orlicí – Letohrad, avšak díky přijatým provozním opatřením jen s minimálním dopadem na jejich kvalitu. Pro jejich vozbu byl posílen park dieselových lokomotiv Provozní jednotky Česká Třebová. Kromě dopadu na přesnost a pravidelnost provozu mají odklony nepříznivý vliv i na personální potřebu strojvedoucích a na počty nasazovaných hnacích vozidel.

Role VUZ v projektu CARBODIN

Snahou výrobců kolejových vozidel i dopravců je i nadále zlepšovat komfort pro cestující bez ohledu na současnou situaci spojenou s šířením COVID-19, která negativně ovlivňuje zájem o cestování různými druhy veřejné dopravy. Jednou z cest jak pokračovat ve zvyšování pohody jsou inovace. A VUZ nezůstává pozadu. Připojila se k evropskému projektu CARBODIN. Ve společnosti ho má na starosti specialista Martin Kodaj.

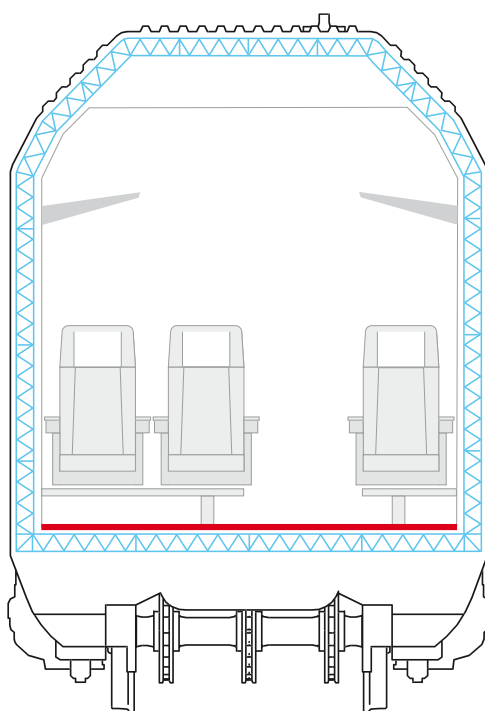
Josef Holek | Foto: autor

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ), společnost specializovaná na poskytování odborných služeb a komplexních řešení v oblasti posuzování, certifikace a zkušebnictví železničních vozidel, železničních systémů a drážní dopravy, se zapojila do projektu CARBODIN (zkratka z Car Body Shells, Doors and Interiors), kde společně s ostatními členy projektu spolupracuje na řešení úkolu modulární podlahy v osobních vozech v rámci konceptu modulárního interiéru. Samozřejmě tak, aby výsledné řešení dostalo uplatnění moderních prvků a přístupů včetně splnění požadavků vyplývajících z Technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) a dalších souvisejících norem a předpisů. Kromě posuzování návrhů modulární podlahy VUZ hodnotí i návrhy řešení ostatních 10 podprojektů, které jsou součástí projektu CARBODIN.

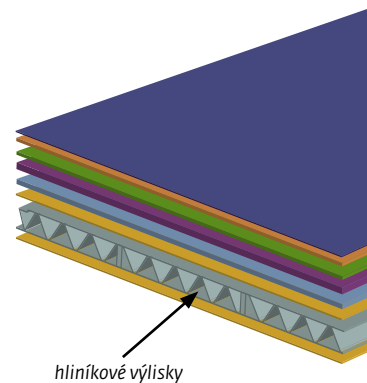
CARBODIN představuje projekt financovaný z programu Evropské unie pro výzkum a inovace Horizont 2020 na základě Grantové dohody č. 881814. Projekt byl zahájen 1. prosince 2019 podle smlouvy mezi Shift2Rail Joint Undertaking a konsorciem tvořeným 14 partnery, mezi něž patří i VUZ, ze 7 evropských zemí. Celkovým cílem projektu je vyvinout inovativní a dostupná řešení komplexní řady prvků, což zahrnuje uplatňování modulárních nástrojů, výrobních postupů a technologií pro výrobu dílů vozidel (například z kompozitů), design atraktivních interiérů vozidel s využitím virtuální reality, zlepšení tepelných a akustických vlastností ve vozidle, zlepšení podmínek pro nastupování do vozidel, integrace nízkonapěťových obvodů apod.

Na Innotransu chtějí model

Základní ideou modulární podlahy je její estetická funkce. Společně s tím je ale rozvíjen i další koncept, tzn. pohled



Kompozitní podlaha a její řez



hliníkové výlisky

Uvedené obrázky jsou pouze ilustračními příklady řešení a nepředstavují skutečné provedení modulární podlahy, jejíž podobu zatím není možné z důvodu ochrany duševního vlastnictví autorů zveřejnit



na její funkci a význam. „Ten zahrnuje snadnou a rychlou vyměnitelnost podlahových panelů bez nutnosti demontáže ostatního interiérového vybavení, variabilitu a měnitelnost polohy panelů za podmínky propojitelnosti s jinými konstrukčními celky skříňe vozidla, resp. i připojitelnosti k vnitřní elektrické soustavě vozidla anebo s dalšími externě připojitelnými elektrickými zařízeními, např. panely pro ovládání osvětlení, polohy sedadla, el. zásuvek a jiných,“ vyjmenoval specialista VUZ Martin Kodaj.

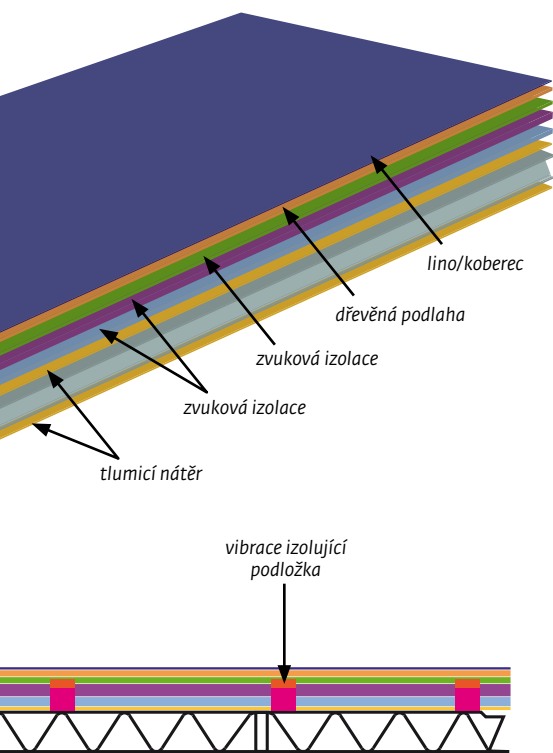
Nyní jsou varianty podlah ve stadiu počítacových návrhů a vizualizací. Teprve po výběru nejvhodnějšího a nejperspektivnějšího řešení a jeho „vycizelování“ bude

přistoupeno k jeho reálnému zhmotnění do podoby funkčního vzorku technologickým centrem EURECAT v Katalánsku. „Je počítáno s tím, že pro mezinárodní veletrh Innotrans 2022 bude vyroben funkční model,“ připomněl Kodaj.

Lehké uchycení

Co ale má podlaha umět? Typickou charakteristikou bude její složení z jednotlivých panelů, tvarově, rozměrově a materiálově variabilních, které budou instalovány v prostoru pro cestující (open saloon) na nosné konstrukci skříňe vozidla, tzn. podlaze. Co se týče vzájemného spojení s konstrukčními celky a spojení mezi sebou, počítá se s tím, že bude zalo-

ženo na principu plug-and-play (přípoj a hraje) systému. Tento systém je tvořen různými variacemi systémů zámků, ok a háků, per a drážek, trnů a dalších spojovacích prvků umožňujících mechanické a elektrické spojení. Uvažuje se, že pro spojení panelů se použije buď čistě mechanický způsob (např. nacvaknutím), nebo s pomocí magnetu (princip, který využívají někteří výrobci mobilních telefonů) anebo jejich kombinací. Samozřejmě, že nelze opomenout ani další součásti modulární podlahy, tedy nosné rámy, podpěrné a úchytné body, pomocí nichž budou jednotlivé panely na podlaze skříňové vozidla nesené.



„V první etapě řešení úkolu modulární podlahy, která skončila loni v červnu, byly navrženy různé tvarové varianty panelů, ale bez bližší rozměrové a materiálové specifikace. V dalších etapách se řešilo spojení panelů s podlahou skříňové vozidla a vzájemné spojení panelů. Při technickém řešení se pohlíželo na snadné a rychlé použití (instalaci) panelů i na to, aby systém, pokud je to možné, vytvářel a zajišťoval dostatečné soudržné a stále mechanické a / nebo elektrické spojení. Z mnoha potenciálně možných a zajímavých variant systému plug-and-play byly nakonec vyhodnoceny jako perspektivní a slibné pro další zkoumání a testování jedna varianta



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

mechanického a tři varianty elektrického spojení,“ podotkl Martin Kodaj.

Normy nutné

Varianty, respektive tvarový design panelů a způsoby spojení, byly ze strany VUZ posouzeny z hlediska široké škály legislativních a normativních požadavků. V některých případech se jednalo o požadavky standardní či obvyklé. V jiných ale šlo o ne zcela přesně specifikované nebo doposud nedefinované. Zde je proto možné vidět prostor pro stanovení nových anebo doplnění stávajících předpisů. Některé požadavky byly dokonce téměř protichůdné. Jako příklady lze uvést požadavky na rozměrové a pevnostní charakteristiky za působení tepla, chladu či zatížení, robustnost materiálu při úměrné hmotnosti, schopnost tlumit hluk a vibrace, protiskluznost, požární bezpečnost, hygienické vlastnosti apod., jak je možné vyčíst z výsledků hodnocení uvedených ve zprávě VUZ projektu CARBODIN.



U některých požadavků si však bude ještě nutné počkat na jejich praktické ověření v podobě testů a zkoušek na funkčním modelu, neboť v takto navrhovaných řešeních nebyly doposud aplikovány, a nejsou proto o nich prozatím žádné relevantní údaje. „Sem například můžeme zahrnout případy, kdy modulární podlaha instalovaná ve vozidle bude zatěžována řadou proměnlivých sil a momentů v souvislosti s pohybem osob, ale především od vozidla a jeho

částí, a to vše za současného působení rozdílných a proměnlivých klimatických podmínek,“ uvedl Kodaj příklad.

Možnost k doplnění

Zcela samostatnou a zásadní kapitolou je pak oblast bezpečnosti. A to za standardních provozních podmínek i v případech mimořádných událostí (například události, k nimž došlo v loňském roce například na trati u Perninku na Karlovarsku). Podlaha jako nedílná součást konstrukce vozidla totiž nesmí pro cestující a ani posádku vlaku představovat žádné, a ani zvýšené riziko, způsobené například jejím rozlámáním, rozletem jejích částí či vznícením, a současně nesmí zhoršovat či znemožňovat (bránit) průchodu anebo opuštění vlaku použitím nouzových východů, jak definují požadavky TSI, norem a předpisů.

Doposud dosažené výsledky zkoumání konceptů modulární podlahy jsou slibné a perspektivní. „Přesto je bude nutné dále upřesňovat v následujících etapách projektu CARBODIN, neboť jsou v některých aspektech stále poměrně obecné anebo ne zcela známé. Současně se s řešením tohoto úkolu otevírá příležitost v oblasti standardizace a certifikace,



na níž jsme ve VUZ připraveni se aktivně podílet, k vytvoření nových nebo doplnění stávajících specifikací, předpisů, pravidel a pokynů. Protože tímto výzkumem jsou podlaže dodávány zcela nové funkce, význam i užitné vlastnosti. Co však lze říci již nyní s jistotou je to, že myšlenky funkčního, praktického a atraktivního variabilního interiéru, s ohledem na neustále rostoucí požadavky a potřeby, jsou bezesporu relevantní, logické a správné,“ uzavřel Kodaj. ○





Servis Vectronů zajistíme i pro jiné firmy

České dráhy si pronajaly už 16 lokomotiv řady 193 Siemens Vectron, jednu přímo vlastní a pronájem dalších sedmi strojů je plánovaný od příštího roku. Stejným typem lokomotiv disponuje také ČD Cargo. Zahraniční leasingové firmy zajišťují jejich pronájem včetně údržby tzv. full service. České dráhy dokážou nabídnout konkurenceschopnou cenu v údržbě vozidel, a tak využily svoji šanci a nabídly zajištění servisu ve svých prostorách a vlastními zaměstnanci.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Díky tomu podpořily také růst odborné kvalifikace svých techniků a dělnických profesí. „Se servisováním Vectronů jsme začali před čtyřmi roky pro společnost ELL, která ČD pronajala 10 lokomotiv řady 193 pro linku z Prahy do Berlína, Hamburku a Kielu. ELL zajišťuje pronájem lokomotiv a u nás ve Středisku údržby (SÚ) Praha Vršovice si objednává a hradí jejich údržbu, což je pro nás výhodné,“ řekl manažer OCÚ Střed Michal Rousek. „Všechny zaměstnanci jsme museli zaškolení a získat certifikace od firmy Siemens a dalších dodavatelů námi udržovaných komponentů. Díky tomu dnes provádíme na lokomotivách Vectron společnosti ELL a RS Lease preventivní údržbu v rozsazích N30, I1, I2, I3 a dále pak údržbu korektivní,“ doplnil.

Při preventivní údržbě se provádí komplexní prohlídka podvozků, výměna oleje v nápravových převodovkách, měření

dvojkolí nebo prohlídka či zkouška sběračů. Provoz Vectronů je přitom velmi efektivní. Nejnižší stupeň preventivní prohlídky se provádí po ujetí 30 000 km a nejvyšší stupeň I3 po ujetí 600 000 km.

Siemens využije dílny ČD

Další významný kontrakt na údržbu lokomotiv Vectron uzavřely České dráhy loni. Jedná se o rámcovou smlouvu se Siemensem v rámci systému Rail cover, systému smluvních dílen společnosti Siemens Mobility rozmístěných po celé Evropě. Tato



dohoda umožňuje společnosti Siemens Mobility využívat kapacitu a údržbové infrastruktury dílen ČD. Dopravce se může podílet na všech činnostech preventivní údržby do rozsahu I3 a části korektivní údržby. Díky této smlouvě nemusí Siemens pověřeným udržováním lokomotiv pro různé provozovatele přepravovat Vectrony k údržbě a opravám do vzdálených dep, ale na základě smlouvy s ČD je opraví přímo v Praze, respektive v České republice. Proto se v SÚ Praha Vršovice objevují Vectrony i jiných českých a slovenských vlastníků a pronajímatelů a zahraničních dopravců.

„Prostřednictvím servisu lokomotiv získáváme informace sloužící ke zlepšování procesu údržby i data o spolehlivosti systémů a dílů, využívaných následně v konstrukci a ve výrobě. Zároveň nám umožňuje zlepšovat parametry vozidel a snižovat náklady na údržbu ze strany provozovatele,“ říká Roman Kokšal, generální ředitel Siemens Mobility. „Zkušenosti z výroby lokomotiv nám umožňují provádět i kompletní údržbu formou full service. Tuto formu servisu přímo výrobcem využívá stále více zákazníků.“

V rámci OCÚ Střed se dopravce snaží posunout systém preventivní údržby také do vyšších stupňů, kterými jsou vyvazovací opravy. První z pronajatých Vectronů mají od uvedení do provozu ujetu už přes milion kilometrů a blíží se jejich první vyvazovací opravy ve stupni údržby R1. Podle příručky výrobce pro údržbu musí být obnova provedena nejdříve do dosažení 1,2 milionu km. „Chceme dosáhnout zaškolení pro demontáž dílů z podvozků – dvojkolí či prvků vypružení. To nám umožní vyměnit opotřeбенá dvojkolí ještě před opravou R1. V další fázi chceme získat povolení provádět celé vyvazovací obnovy stupně R1. K tomu je nutné v SÚ Praha Vršovice pořídit podvozkový lis od firmy NENCKI, rekonstruovat vysokonapěťovou zkušebnu a prodloužit halu montovny,“ dodal Rousek. ○

Lanovka na Ještěd je pod stálým dohledem

Lanové dráhy obecně patří k nejbezpečnějším druhům dopravy. Přesto může květnová tragédie na italské lanové dráze ve Strese u mnohých lidí vyvolat pochybnost o jejich spolehlivosti. České dráhy v současnosti provozují jedinou lanovou dráhu z Horního Hanychova na okraji Liberce na Ještěd a věnují jí velkou pozornost.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Lanovka je pravidelně monitorována a podléhá přísným bezpečnostním normám. „V předepsaných lhůtách provádíme kontroly i revize, vše v souladu se zákonem o drahách, příslušnými vyhláškami, technickými a provozními předpisy pro naši dráhu. V žádném případě tak nemůže dojít k podobné nehodě jako v Itálii, kde se sešlo několik závad najednou a údajně technici vypnuli i brzdu na běhounu kabiny. Ta má kabínu zastavit v případě přerušení tažného lana. Pokud se objeví nějaká porucha

na naší lanovce, hned ji zastavíme. Před opětovným obnovením provozu musí být v perfektním stavu,“ říká Vladimír Štěpán, který má u ČD provoz lanové dráhy na starosti.

Velké revize dvakrát ročně

Denně technici provádí vizuální prohlídku zařízení s vyzkoušením bezpečnostních prvků a každé pondělí přichází na řadu pravidelná údržba lanovky zaměřená na odstranění případných závad, mazání zařízení a další drobné opravy. Proto začíná pondělní provoz až ve 14 hodin. Každých 14 dní projde lanovka větší prohlídkou a jednou měsíčně komplexní s protokolárními zápisy, které se archivují v elektronické podobě.

„Velké revize děláme na lanovce dvakrát do roka, vždy na jaře a na podzim mezi letní a zimní sezonou. Při podzimní revizi pravidelně demontujeme jednu z kabin a provedeme defektoskopii všech čepů, závěsu a těles koncovek. Zároveň se zhotovují nové koncovky na tažném a přitažném lanu, což zajišťuje specializovaná dodavatelská firma,“ vysvětluje Štěpán.

U zevrubně zkontrolované kabiny se po zavěšení na lano provede brzdná zkouška. Do kabiny se umístí bezmála 3 tuny závaží, které odpovídá užitečnému zatížení kabiny. To představuje 35 osob s prů-

Lanová dráha Horní Hanychov – Ještěd

- visutá dvoulanová dráha
- šikmá délka 1 188 m
- převýšení 400 m
- maximální sklon 55,78 %
- maximální výška kabiny nad terénem 30 m
- maximální rychlost 10 m/s
- doba jízdy 4 min.
- kapacita kabiny 35 osob
- přepravní kapacita 525 osob / hod.
- v provozu od roku 1933
- po rekonstrukci v roce 1975

měrnou hmotností 85 kg. Poté se ověří čas a dráha, která je potřebná pro úplné zastavení z maximální rychlosti dráhy, jež je 10 m/s, nebo chcete-li 36 km/h.

Pravidelná kontrola lan

Jednou z nejdůležitějších součástí lanovky jsou silná a pevná ocelová lana. Nosné lano mezi dolní a horní stanicí měří 1 400 metrů a má průměr 50 mm, tažné a přitažné lano má průměr 22,4 mm.

„Pravidelnou defektoskopickou kontrolou procházejí všechna lana, která používáme. Silnější nosné lano kontrolujeme každé tři roky a menší tažné a přitažné každé dva roky. Jejich životnost je minimálně 20 let u nosného a 10 let v případě ostatních lan. Potom je vyměňujeme,“ doplňuje Štěpán. Málokdo ví, že nosná lana nemají svou pevnou pozici napořád. V předepsaných intervalech – teď to bude v roce 2023 – se posunou směrem k dolní stanici tak, aby nebyla trvale zatěžována v jednom bodě, například v kontaktu s podpěrami. Tím se zamezí jejich únavovému poškození.

Podobně jako se pravidelně mění lana, vyměňují se i kabiny. „Využíváme výměnný systém, proto máme tři kabiny. To zkracuje dobu odstávky naší lanovky, když se odehrává kompletní revize jedné z nich. Při ní se kabina odveze do opravy externího dodavatele, kde podstoupí generální opravu s kontrolou a případnou výměnou všech namáhaných částí,“ říká Štěpán. Takto se například změnila v listopadu 2020 kabina číslo 1. Pravidelnou každoroční revizí procházejí také elektrická a strojní zařízení lanové dráhy na Ještěd. ○



Redakce | Foto: Miroslav Fogl, archiv ČD

Klukovské sny se plní jen někdy. V případě strojevodoucího Českých drah Radoslava Fymana se to podařilo. V prostředí vlaků vydržel bezmála čtyři dekády svého života. Vše začalo 1. února 1982, kdy nastoupil k tehdejšímu ČSD v Lokomotivním depu v Lounech. „Za prvních třináct měsíců jsem si prošel zácvikem a pak získával zkušenosti jako pomocník strojevodoucího. V březnu roku 1983 nastal čas posunout se dál, a tak jsem nastoupil do dílenského zácviku, předkurzu na osobu poučenou a nakonec do kurzu pro strojevodoucí motorové trakce,“ vzpomíná na své začátky. Po úspěšném absolvování pod dohledem zkušených kolegů začal najíždět první kilometry jako strojevodoucí, i když jen v zácviku. „Prošel jsem si všemi řadami, které se tehdy v depu objevovaly. Byla to moc dobrá zkušenost. Nastal čas zákonitých zkoušek, čímž se vše završilo.“

Začátky ve staniční záloze

V dubnu 1984 se Radoslav Fyman dočkal jmenování strojvůdcem. Nasazen byl do turnusu 1. staniční zálohy v Lounech. Tady však nezůstal dlouho, v půli srpna ho přeřadili do služby na tratích pojížděných depem Louny. „Postupně jsem se od pracovních vlaků dostal přes manipulační k vlakům průběžným,“ popisuje.

Velká změna v jeho profesním životě přišla na podzim roku 1984. Tehdy se konaly oslavy 80 let trati Louny – Rakovník. Objevily se zde hned tři parní krasavice – děčínská modrá Šlechtična 475.179, zelená 475.1142 a elegantní Mikádo. „Tato lokomotiva však neměla svého majitele, a tak se tehdejší vedení jak na Generálním ředitelství ČSD, tak i ve vedení depa dohodli na tom, že tento úžasný stroj zůstane v Lounech. I já jsem se začal točit kolem strojů vonících párou a olejem a zůstal u nich až doposud,“ neskryvá sympatie k parním машинám Fyman. V pracovním prostředí i nadále jezdil na nákladních vlacích, konkrétně na dvojcatech T 466.2, Pielstickách T 466.o, Břejlovcích T 478.3, Rosničkách T 334.o, Sergejích T 679.1 a v neposlední také řadě na posunu v depu na všech družích Kocourů.

Díky bezproblémové službě si brzy získal důvěru nadřízených a ocítil se letmo i na osobní dopravě. Vedl například motorové vozy M 152.o a Břejlovce, nejčastěji pak stroj T 478.3398. „Listopad 1989 pro mě znamenal velké změny. Byl jsem tehdejší instruktorem vyhozen z osobního turnusu, kam potřeboval dosadit kamaráda. Ale jak se říká: vše špatné je pro něco dobré. Začátkem roku 1990 ČSD vypsalý kurz



Radoslav Fyman si splnil klukovský sen

Jeho příběh je přímo učebnicový. Vlaky ho fascinovaly odmala a už jako kluk chtěl pracovat na železnici. Počátkem 80. let nastoupil k bývalým ČSD, po zácviku se stal nejprve pomocníkem strojevodoucího a později i samostatným „fírou“. A u této profese vydržel až do svého odchodu do důchodu, který připadl na letošní 9. červen. Úctyhodných 39 let.

pro strojevodoucí parní trakce. Další posun přišel na konci léta, kdy jsem byl delegován do kurzu na elektrické lokomotivy stejnosměrné trakce. Následoval dílenský a jízdní zácvik a samozřejmě opět zákonité zkoušky na jaře 1991,“ říká Fyman.

Přesto ho stále nejvíce naplňovala železniční nostalgie. Díky nejruznějším akcím

se s Mikádem podíval například do německého Furt im Waldu, na velké oslavy v Přerově či na výstavu v Děčíně. „Kromě toho jsem v lounském depu jezdil se vším, co se tam tehdy nacházelo. Na jaře 1994 jsme založili Mikádo – parostrojní spolek Louny a na přelomu srpna a září téhož roku jsme se s Mikádem zúčastnili meziná-



rodní výstavy v rakouském Strasshofu pod názvem Velká kola, rychlá kola. V létě se uskutečnila akce ke 150 letům příjezdu prvního vlaku do Prahy. Po této akci jsem byl vyzván, abych vykonal zákonitou zkoušku z parní trakce, čímž jsem završil svoji kvalifikaci," dodává strojevedoucí.

Mikádo je fenoménem nejen u nás, ale i v zahraničí. Není proto divu, že se stroj v roce 1998 zapojil do oslav 150 let železnice na Slovensku v Bratislavě. „O rok později se odehrála velká akce po Rakousku, kde jsme se s ním svezli z Českých Velenic do Vídně, následně po Esperbahnu do Štýrského Hradce, kde jsme si odskočili do Koeflachu. Vrcholem nicméně byla jízda do Knittelfeldu, kde se konala Zemská výstava Štýrska," vyjmenovává Fyman jednotlivé akce.

Od Mikáda k Papouškovi

Rok 2000 se stal rokem mnoha změn. V jeho závěru byl ko-



Radoslav Fyman

Strojevedoucí Českých drah, OCP Západ, Provozní pracoviště Louny. V únoru 1982 nastoupil k tehdejšímu Československým drahám v Lokomotivním depu Louny. Prošel zácvikem a získával zkušenosti jako pomocník strojevedoucího. V březnu roku 1983 začal působit v dílenském zácviku, předkurzu na osobu poučnou a nakonec v kurzu pro strojevedoucí motorové trakce. V dubnu 1984 se dočkal jmenování strojvůdcem. Nasazen byl do turnusu

1. staniční zálohy v Lounech, postupně se propracoval i k osobní dopravě. Jeho velkou láskou jsou parní lokomotivy. Stal se rovněž prezidentem Mikáda – parostrojního spolku Louny, který pečuje o parní a motorové stroje.

lektiv Mikáda delegován do Českých Velenic, aby zde pomohl při opětovném zprovoznění parní lokomotivy Papoušek. Doba provozu Mikáda se chýlí ke konci, a proto se rozhodlo, že spolek převezme a bude provozovat právě Papouška. První jízda tohoto stroje se odehrála v květnu 2001, zároveň ještě na trať vyráželo Mikádo, které na podzim definitivně ukončilo provoz. „Bylo to krásných devatenáct let s tímto úžasným strojem. Však rád říkám, jaký je rozdíl mezi svezlením v Mercedesu a Trabantu, takový je rozdíl mezi Mikádem a Papouškem,“ usmívá se strojevedoucí.

Největší pocta Radoslava Fymana potkala v roce 2006, kdy se za velké pozornosti znovu uváděl do provozu po téměř šedesáti letech parní motorový vůz Komarek. „A podařilo se mi v historických dokumentech zjistit, že jsem se po sto letech stal opět strojevedoucím z Loun, kdo s ním jezdil. V letech 1903-1906 totiž byl ve stavu výtopy Louny a pohyboval se na rameni Louny – Libochovice – Jenšovice (dnes Vraňany),“ přidává zajímavost. S tímto pozoruhodným vozidlem jezdil do roku 2012, i když většinou jen po areálu Muzea v Lužné. Přesto se konaly tři akce, kam Komarek vezla specializovaná firma na speciálním podvalníku. Tou první byla Rendez v Bratislavě, druhou 160 let železnice v Olomouci a třetí pak jubilejní 50. veletrh v Brně, kde se jezdilo po výstavišti.

„Za svůj profesní život jsem měl tu čest vézt mnohé krásné stroje, ať parní či motorové trakce, a na mnohých elektrických jsem se třeba „jen“ svezl. Vede ní mi projevilo důvěru a svěřilo mi i dvě lokomotivy slovenských kolektivů – Bratislavského Albatrosa 498.104 a Popradského Papouška 477.013. V rámci nostalgie s našimi stroji jsme navštívili mnohá zajímavá místa jak zde v Čechách, tak v zahraničí,“ říká pyšně.

Na letošní rok připadají dvě události poněkud neželezničního charakteru. Dne 9. června Radoslav Fyman dosáhl důchodového věku a mohl by odejít na zasloužený odpočinek. „Hlava se s tím zatím odmítá smířit, vždyť jsem na železnici chvilku, pouhých 39 let... Zatím bych chtěl u této profese ještě nějaký čas zůstat v pravidelném provozu a poté aspoň u nostalgie,“ svěřil své plány strojevedoucí.

Jak říká s nadsázkou, doma modelové kolejiště nemá, neboť si hraje s mašinkami v měřítku 1:1. „Jedno však vím. V příštím životě, pokud nějaký samozřejmě vůbec existuje, bych chtěl být opět strojvůdcem. Můj železničářský život byl opravdu pestrý, ale toho, že jsem se stal strojvůdcem, nelituji a nikdy nebudu. Bylo to krásné,“ uzavírá vyprávění Fyman. ○

Jednotky Avril překonaly rychlost 360 km/h

Elektrické jednotky Avril od společnosti Talgo při homologačních zkouškách překročily rychlost 360 km/h. Milníku dosáhly mezi španělskými městy Venta de Baños a Burgos. Vlaky chce třicet let využívat dopravce Renfe na mezinárodních spojích mezi Španělskem a Francií. Objednal jich třicet.

Josef Holek | Foto: Talgo

Španělský producent vysokorychlostních vlaků Talgo nedávno otestoval svou jednotku Avril pro rychlost 360 km/h. Šlo o součást homologačních testů, nejvyšší rychlosti vlak dosáhl na novém úseku nezkolaudované vysokorychlostní trati mezi Madridem a Burgosem, v úseku Venta de Baños - Burgos. Zkoušek se zúčastnili jen strojvedoucí a technici Talga.

Zbrusu novou trať letos čeká otevření, vlaky Avril si nejen pro provoz mezi Španělskem a Francií objednal španělský dopravce Renfe. Jedná se o dvanáctivozové soupravy s délkou 200 metrů. Než však budou rychlovlaky schváleny, musí „nalétat“ 30 tisíc kilometrů.

Zvládne dva rozchody

Výhodou jednotek Avril je možnost provozu na dvou rozchodech, které ve Španělsku existují. Konvenční tratě jsou v této

části Evropy stavěny se širokým rozchodem o 1 668 mm, vysokorychlostní tratě mají naopak standardní šířku 1 435 mm. Soupravám technici při výrobě namontovali podvozky vybavené technologií, které umožňují rychlé přestavění. Je tak možné propojit Madrid nejen s Francií, ale i s dalšími oblastmi na severu země, jako je Asturie, Baskicko či Galicie. Španělsko totiž masivní přechod z iberského na většinový evropský rozchod neplánuje.

„Zkoušky posloužily k zavedení a ověření této revoluční koncepce u vlaků, které jsou schopné překročit rychlost 300 km/h. Všechny prvky souprav od trakčních přes signalizační až po zabezpečovací předvedly dobrý výkon,“ uvedla mluvčí Talga Aída Prados s tím, že jednotky jsou v tuto chvíli nejlhčí na trhu. Spotřeba elektřiny by měla být oproti konkurentům až o 30 % nižší.

Renfe si u výrobce Talgo objednal třicet jednotek proto vnitrostátní i meziná-

Talgo AVRIL

Španělský výrobce kolejových vozidel Talgo představil koncepci AVRIL (Alta Velocidad Rueda Independiente Ligero) už v roce 2010 a prezentoval ji na veletrhu Innotrans v Berlíně. O dva roky později byl vyroben první kus a v roce 2016 španělský dopravce Renfe objednal prvních 15 souprav. Další objednávka na stejný počet jednotek následovala v roce 2017. Kapacita vlaku činí 500 a 735 cestujících, délka standardní soupravy činí 200 m (podle verze). AVRIL je konstruována na rychlost až 380 km/h a o pohon se stará až 12 synchronních motorů s výkonem 8800 až 10 000 kW (podle verze). Jezdit umí na trakčních systémech 25 kV / 50 Hz; 15 kV / 16,7 Hz; 3 kV DC; 1,5 kV DC. Primárně je stavěna pro rozchod 1 435 mm, nicméně technologie podvozku umožňuje rozchod měnit na 1 520, resp. 1 668 mm.

rodní provoz. Objevit by se tedy měly i na vysokorychlostních tratích sousední Francie. Proto také musí být schváleny pro rychlost 360 km/h. „Spolu s tímto testováním se odehrává i homologace vlaku na francouzském území. Práce jsou zaměřeny na ověření funkčnosti palubních, řídicích systémů,“ potvrdila Prados. Na oběhy do Francie by mělo být nasazeno deset jednotek. ○





Turci převzali poslední jednotku Velaro

Turecké státní dráhy (TCDD) nedávno převzaly poslední objednanou vysokorychlostní jednotku Velaro od společnosti Siemens Mobility. Celkem dopravce v letech 2013 až 2019 obdržel 19 těchto vlaků. Od letošního června je tak celá flotila Velar k dispozici pro komerční dopravu, přičemž v provozu jsou nyní nasazeny všechny jednotky, a to na dvou tratích z Ankarly.

Petr Slonek | Foto: Siemens, Wikipedia

Výrobci se nakonec podařilo předat všechny vyrobené vlaky ještě před vypršením stanovené lhůty. „Dodání posledního vozidla turecké flotily Velar s velkým předstihem před původně plánovaným termínem je důležitým milníkem v našem partnerství s tureckou stranou,“ uvedl generální ředitel pro kolejová vozidla společnosti Siemens Mobility Albrecht Neumann. „Těší nás, že můžeme přispět k projektu tureckých vysokorychlostních železnic, který významně rozvíjí infrastrukturu a umožňuje lidem v této velké zemi cestovat vysokou rychlostí, přitom s nízkou stopou CO₂,“ doplnil.

Podle tureckého ministra dopravy a infrastruktury Adila Karaismailoğlu poslední 12 vysokorychlostních souprav objednaných u společnosti Siemens Mobility už dorazilo do Ankarly. „Jednotky se použijí na vysokorychlostní trati

dlouhé 1 213 km a na nových tratích, které se staví a budou uvedeny do provozu,“ upřesnil. Vlaky spojují Ankaru s Konyou a Eskisehirem. Do budoucna se plánuje další 533 kilometrů dlouhá trasa do Istanbulu.

Od podpisu po nasazení jen dva roky

První Velaro pro Turecko bylo objednáno v roce 2013 a již od května 2015 vozí cestující mezi Ankarou a Konyou. Společnost TCDD zároveň podepsala druhou smlouvu se Siemens Mobility na dodávku šesti osmivozových vysokorychlostních jednotek. Turecké železnice pak objednaly dalších dvanáct osmivozových jednotek Velaro v letech 2018 a 2019. Smlouva zahrnuje údržbu, opravy a čištění vlaků po dobu tří let. Díky včasné dodávce byl provoz s cestujícími zahájen v rekordním čase. Mezi podpisem smlouvy a uvedením jednotek do provozu uplynulo v průměru pouze 24 měsíců.

Velaro pro Turecko nabízí optimalizovaný kapacitní profil a vyšší komfort pro cestující. Cestující si mohou vybrat ze tří tříd: Business Class (tři oddíly po čtyřech pohodlných sedadlech), First Class (45 míst) a Economy Class (426 míst). Jídelní vůz je vybaven dalšími osmi místy v bistro u baru a 28 místy v restauraci. Inovativní palubní komunikační a zábavní systémy umožňují přístup k videu na vyžádání, k elektronickým knihám nebo hrám prostřednictvím vlastních mobilních zařízení cestujících. V Business a First Class jsou do sedadel integrovány dotykové displeje.

Vyvíjely se i v Česku

Jednotky Velaro byly vyvinuty pro globální trh a v současné době jsou v provozu ve Španělsku, Francii, Německu, Velké Británii, Belgii, Rusku, Číně, Turecku a Nizozemsku. Na technickém řešení jejich mechanické i elektrické části se významně podílejí vývojová pracoviště engineeringu Siemens Mobility v Praze, v Ostravě a v Plzni. Kontinuální technické inovace a přizpůsobování se specifickým místním podmínkám dávají vysokorychlostním trakčním elektrickým jednotkám Velaro čelné místo v oboru vozidel interoperabilních evropských i mimoevropských železnic, provozovaných rychlostmi do 350 km/h. ○

Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím jak do Rakouska, tak i do nedalekého Maďarska, stranou však nezůstane ani tvorba týkající se České republiky.



Elektrické lokomotivy řady E 499.1

V Dopravním nakladatelství Krokodýl vyšla kniha formátu B5 autorů Martina Žabky a Michala Štrublíka o jedničkových Bobinách řady E 499.1 (141). Prototyp Bobin E499.101 Škoda Plzeň dodala roku 1957, šedesát sériových strojů potom v období 1959 až 1960. Od té doby se tyto stroje staly na dvě desetiletí symbolem pro dálkovou rychlíkovou vozbu na československých tratích napájených stejnosměrnou soustavou 3 kV. V dávných letech zajížděly s dálkovými rychlíky a expresy i na slovenské území, kde vozily vlaky pod Tatry, do Košic a Čiernej nad Tisou. Poslední kusy byly z pravidelného provozu vyřazeny po více než půl století služby. Tato pátá publikace z edice Československá železniční vozidla přibližuje na 384 stranách historii vzniku jedničkových Bobin, které se staly prvními bezlicenčními lokomotivami ze Škody Plzeň. V osmi kapitolách najdete řadu informací o jejich vývoji, výrobě, dodávkách, provozu či technickém provedení. Text doplňují kapitoly o exportních lokomotivách řady EU05/EPO5 pro PKP či ČS1 a ČS3 pro SŽD. Ve fotograficky bohaté publikaci je možné nalézt nejen záběry všech 61 strojů z různých období provozu, ale i mnohé tovární fotografie z montáže a výroby ve Škodovce, výkresy a nákresy znázorňující jednotlivé části těchto lokomotiv. Knihu lze pořídit u vybraných prodejců s dopravní odbornou literaturou.



Volt egyszer egy vasút...II (A magyar Államvasutak 150 évének képes története)

Výpravnou publikaci, která se věnuje historii maďarských státních železnic, vydalo před časem vydavatelství Indóház. Kniha, která v překladu nese název „Kdysi tu byla železnice“, s podtitulem „150 let obrazové historie maďarských státních železnic“, je druhým dílem velmi úspěšné obrazové publikace. Na 358 stranách představuje kompletní historii železnice v Maďarsku počínaje rokem 1868. V tomto roce byly založeny Maďarské královské státní dráhy a vlaky se poprvé rozjely na trati z Budapešti přes Hatvan do Salgótarján. Maďarské státní dráhy od počátku třicátých let 20. století postupně vykoupily podíly privátních drah a rokem 1945 byla železnice kompletně ve státním držení. Další velká změna nastala v roce 1993, kdy se transformovaly na akciovou společnost vlastněnou státem. V letech 2006 až 2008 se uskutečnila další přeměna a následné odčlenění osobní a nákladní dopravy. Mílovníci historie si přijdou na své u bohatého obrazového doprovodu, a kdo ovládá angličtinu, nebude ochuzen ani o poutavý text, který je v celé knize veden maďarsky a anglicky.



Mitten im Revier. Kohlebahnen um Sokolov / Falkenau

Německé vydavatelství Edition Bohemica Andrease W. Petrika, které se specializuje na vydávání publikací o zajímavých železničních drahách v České republice, přišlo na přelomu jara a léta s dalším zajímavým dílem podlouhlého formátu 23 x 16,5 cm, který se věnuje důlním železnicím na Sokolovsku. Poměrně objemný svazek z pera dvou českých historiků Petrá Berana a Rojíka a jejich rakouského kolegy Helmuta Bribitzera vyčerpávajícím způsobem představuje na takřka dvou stech stranách a prostřednictvím tří set černobílých a barevných záběrů historii důlní dopravy při těžbě hnědého uhlí, která začala fungovat v hnědouhelném sokolovském revíru po roce 1945. Kniha seznamuje čtenáře jak poutavým textem – ten je ale jen v německém jazyce, tak pochopitelně i bohatým fotografickým doprovodem s provozem sokolovských úzkorozchodných železnic, který je dnes již historií.

ÖBB-Reihe 86

Vídeňské železniční vydavatelství Bahnmedien Verlag přišlo na trh letos na jaře s novou obrazovou publikací z edice Bildband nazvanou lakonicky „ÖBB-Reihe 86“ čili v překladu „Lokomotivní řada 86 Rakouských spolkových drah“. Trio osvědčených odborníků – Günter Kettler, Josef Pospichal a Johann Blieberger – ve fotografické knize podélného formátu 240 x 205 mm na celkem 132 stranách zasvěceně komentuje 124 černobílých a barevných fotografií z různých období provozu těchto parních lokomotiv. Od roku 1925 se Německá říšská dráha Deutsche Reichsbahn pokusila standardizovat lokomotivy určené pro místní dráhy. V rámci tohoto projektu byla vytvořena typizovaná řada 1'D1'86, kde bylo vyrobeno celkem 775 strojů, z čehož 191 lokomotiv vyrobila vídeňská lokomotivka ve Floridsdorfu. Celá řada těchto strojů byla současně provozována na ÖBB. Po skončení druhé světové války měly Rakouské spolkové dráhy ÖBB ve svém stavu pouhých 28 lokomotiv tohoto typu, které byly rozmístěny hlavně ve výtopnách v Hief্লাu, Selzthalu, Attnang-Puchheimu a St. Veit an der Glan. Jejich využití bylo univerzální – od osobní až po nákladní dopravu nebo i v postrkové službě na ucelených vlacích s rudou v oblasti Erzbachtalu. Lokomotivy řady 86 byly vyřazeny z provozu v letech 1966 až 1972.



Vlakem na konec světa aneb putování šotouše po Rusku



V létě vychází již šestý díl edice Krokodýl stejnojmenného nakladatelství, který se na takřka 300 stranách formátu B5 věnuje železniční a městské dopravě v zapadlé části Ruska v okolí Uralu. Autor – dvaadvacetiletý student Jan Píšala – prožil několik nezapomenutelných měsíců na zahraniční vysokéškole stáží v Iževsku na Urále a na vlastní pěst cestoval po městech i odlehlých krajích s cílem poznat technické a železniční zajímavosti, které nelze najít v žádném turistickém průvodci. Často se vydal do zapomenutých oblastí zcela mimo civilizaci a mobilní signál. Kvůli svému „špionážímu“ jednáni byl několikrát vyšetřován policií, a dokonce strávil den ve vězení. Musel pokorit nefalšovanou ruskou zimu, ukrývat se před ozbrojenci a nepodlehnout bezbřehému pití vodky. V posledních letech vychází spousta článků o exotických železničních zajímavostech, jejichž autoři za nimi museli často podniknout náročnou výpravu na opačnou stranu světa. Kniha ale na taková témata zase tolik není. Tuto mezeru vyplňuje právě dílo Jana Píšaly, kde jsou jeho neobvyklá dobrodružství doplněna jedinečnými fotografiemi, a navíc chronologicky řazená za sebou do kapitol podle jednotlivých oblastí.



Dobová fotografie ze znovuotevření hraničního přechodu mezi Alžbětínem a Bayerisch Eisensteinem

Před 30 roky se vrátily vlaky do příhraničí



Na začátku června uplynulo třicet let od znovuotevření železničního hraničního přechodu mezi Železnou Rudou a bavorským Bayerisch Eisensteinem. Kulaté výročí si připomněli občané z obou stran hranice, regionální politici i železničáři. Jak to ale na hranici vypadalo před rokem 1991 a jak se po listopadu na Železnorudsku obnovení železničního spojení oslavovalo?

Josef Holek | Foto: autor a archiv ČD, repro Český-Böhmen Expres

Na začátek června roku 1991 vzpomínají Železnorudští jako na přelomové období. Ještě neodezněla euforie po pádu komunistického režimu a na nádraží v Alžbětíně, pohraniční části šumavského městečka, se slavil pád zdí ve výpravní budově a opětovné zahájení provozu v příhraničí. Psal se 2. červen 1991.

„Tehdy to byla velká událost, na kterou přišly tisíce lidí z Bavorska i Čech a znovu navazovaly přátelství. Obnovovaly se dobré vztahy, které tu panovaly před druhou světovou válkou. Pocity radosti a svo-

body byly nepopsatelné,“ zavzpomínal už kdysi pro časopis Železničář šumavský patriot a historik Emil Kintzl.

Velkolepé sblížení

Podle odhadů obklopovalo výpravní budovu zhruba dvacet tisíc lidí a na okolních volných prostranstvích přistávaly vrtulníky vládních delegací obou států. Za českou stranu byli přítomni někdejší premiér Petr Pithart s ministrem dopravy Jiřím Nezvaalem, Německo zastupovali kancléř Helmut Kohl a ministr hospodářství a dopravy Bavorska August R. Lang. Přijet prý tehdy měl i prezident

Václav Havel. Československé státní dráhy (ČSD) a Deutsche Bahn vyslaly Vladimíra Sosnu, oblastního ředitele ČSD Plzeň a prezidenta DB Norimberk Horsta Weigelta. Na hranice oba dopravci připravili speciální vlaky a po pozdravech státníků i regionálních politiků následovalo symbolické otevření návěstídem a vystoupení tanečního souboru Šumava z Klatov. Poté delegace odjely do Železné Rudy, kde je slavnostně uvítal první revoluční starosta Alois Jandura. Jen pro srovnání, letošní oslava třicetiletého výročí tak okázala nebyla. Šešlo se jen několik regionálních politiků a zástupců

Českých drah. Spíše komorní událost byla totiž poznamenána pandemií koronaviru a nutnými opatřeními.

Zmíněná železná opona už není v místě patrná, hraniční prvky ale zřetelné jsou. Část německého prvního nástupiště protíná bílá čára, na sever od výpravní budovy jsou v řadě vysázené hraniční patníky a budova je hranicí rozdělena napůl. „Nevím o žádném podobném nádraží, kde státní hranice prochází objektem. Hraniční kámen je umístěn uprostřed budovy, levé křídlo je v Německu a pravé v České republice,“ poukázal na unikátní jev Vladimír Kostelný, plzeňský obchodní ředitel ČD. Zajímavost ale byla běžnému lidu za vlády jedné strany zcela zapovězena. Zátaras na hranicích nejen se Západem zde začaly vyrůstat po únorovém puči v roce 1948.

Šumava nalezena turisty

Mnoho let uplynulo od dob, kdy přes Bayerisch Eisenstein a Alžbětín jezdily osobní vlaky. Za první světové války se tudy například z Haliče vraceli i zranění vojáci. Největší boom příhraniční oblast zaznamenala ve 30. letech. To cestování vlakem zažilo rozkvet spolu s rozvojem turistiky. Vždyť Šumava byla a dnes opět je turisty vyhledávaným regionem. Za druhé světové války pak existovalo přímé spojení Plattlingu a Nýrska. Na konci války byl český úsek trati jen velmi málo poškozen, takže už 2. června mohl být z Nýrska do Železné Rudy vypraven první vlak. A protože německý úsek byl naopak nesjízdný, stala se Ruda překladištěm pro zásilky z a do Švýcarska. Po našem území je dopravovaly vlaky, po německém pak automobily. Hranice jako taková však byla ohraničená



Demolice betonové zdi rozdělující státní hranici na alžbětínském nádraží



Exšéf plzeňského ředitelství ČSD Vladimír Sosna s pamětní cedulí

dřevěnými překážkami, a to na příkaz americké armády.

V tomto období také přeshraniční osobní doprava na dlouhá desetiletí končí. Jen těsně po únoru 1948 bylo ještě možné, přes Alžbětín, přejít za „kopečky“. Nádraží padlo do uzavřené zóny, později začleněné do pohraničního pásma. Tím ztratila část společného nádraží význam pro osobní dopravu. Do roku 1953 pak železničáři přechod využívali pro vzájemnou předávku prázdných vozů a 3. září byl přechod uzavřen definitivně. I na tuto dobu vzpomínal pan Kintzl.

„Pak rudí koleje vytrhali, postavili plot s obrovskými zátaras a vše nechali zarůst náletovými dřevinami. A zatímco na bavorské straně jezdily osobní vlaky těsně k čáře, naše končily na zastávce Železná Ruda-město,“ připomněl. Jedinou československou „ozdobou“ tak prý zůstala rudá hvězda na štítě zpustlé staniční budovy a nádraží se na desítky let stalo symbolem rozdělené Evropy. Budova zchátrala a okolí zpustlo a pohltila ho zeleň.

Pod dozorem „péesáků“

Do pohraničního pásma vlaky zajížděly, ale jen ty nákladní. Obsluhovaly zdejší pilu. „Na čáře byla betonová zeď a za ní, směrem do Československa, rostly břízy. Na první kolej k peronu jezdil jen manipulační vlak a poté se sunul zpět na pilu. Dodnes jsou koleje zachované,“ připomněl Vladimír Kostelný. „Železná opona vedla přes nedalekou louku a do Německa příslušníci Pohraniční stráže shlíželi ze strážných věží,“ doplnil Alois Jandura, bývalý železnorudský starosta a pamětník. Na pile pracovali prověření dělníci se speciálními proputkami a veškerý pohyb kontrolovala československá Pohraniční stráž (PS).



Dobová kresba nádraží v Alžbětíně



Pohlednice z počátku 50. let s podtitulem „Tak takhle vypadá naproti“...



Na znovuotevření železničního přechodu v Alžbětíně se vzpomínalo i letos počátkem června

„Na začátku Alžbětína byla závora, na hranici druhá. Sem se nikdo normální nedostal, celé to bylo zadrátované. Lešáci vlaky naložili, mašina se otočila a jelo se zpět,“ popsal Kintzl tehdejší poměry. Přes první nástupiště a vlastně i uvnitř budovy stála na „čáře“ zeď. I nákladní vlaky musely vždy zastavit u zátarasů a výkolejky pod Debrníkem a vyčkat svolení PS k průjezdu.

Úspory zastaví i vlak

Osobní vlaky z Plzně a Klatov končily ve stanici Železná Ruda město. Když cestující vystoupili, následovalo sunutí celé soupravy zpět na Špičák, kde ji lokomotiva objela a železničáři soupravu sunuli zpět do Rudy. Teprve pak vlak odjel zpět na Klatovy. Absurditu železničního cestování v československém příhraničí při letošní vzpomínkové akci dokonale popsal pan Jandura. „Bylo to tak, že těsně k hranici vlaky z Německa přijížděly bez problémů, a cestující mířící do Bayerisch Eisensteinu normálně a v klidu vystoupili. Češi dál než do Železné Rudy nesměli.“ A připomněl, že do každého vlaku mířícího z Nýrska nebo Klatov na Železnorudsko nastupovali i hlídkující příslušníci PS nebo Státní bezpečnosti (StB). Třeba pro případ, že někdo z cestujících měl „zaječí úmysly“.

Po revoluci začaly oba státy připravovat obnovu spojení. Na mezinárodní úrovni se o obnově železnice sice mluvilo už od roku 1985, výsledky však byly mlhavé. Jednání se posunula až po listopadu 1989. Jistě tomu pomohla

i jedna spontánní akce – lidský řetěz Železné Rudy do Bayerisch Eisensteinu. Právě tehdy ministři zahraničí obou zemí přislíbili přezkoumání možnosti obnovení spojení obou sídel. V rekordně krátké době se skutečně podařilo vyjednat všechna povolení a stavební práce mohly začít.

„Zprovozňovalo se ve velké euforii. Přeshraniční vlaky ale nejsou v současné době zavedené. Cestující z našeho území musí přestoupit na osobní vlaky do Plattlingu. ČD provozují rychlíky z Prahy a Plzně, z Klatov je ještě doplňují osobní vlaky a sezonní spěšný vlak, dříve označovaný jako Sněhulák. V letní a zimní sezoně jsou vlaky obsazené nejvíce, protože se nacházíme v atraktivní rekreační oblasti Plzeňského kraje. Velikou výhodou je, že sjezdovky se nachází v blízkosti stanice Špičák a zastávek Železná Ruda-město a Železná Ruda-centrum. Na lyžích se dostanete prakticky až k vlaku. Z Alžbětína je možné ještě autobusem vyrazit na nedaleký Gross Arber,“ připomněl Kostelný. Provoz se tedy za třicet let prakticky nezměnil. Jen mezi lety 2006 a 2012 zajížděly německé motorové vozy z Plattlingu až do stanice Špičák. Nezbytné hledání finančních úspor ale provoz ukončily. Nadále jsou v tomto úseku uznávány cestujícím z Německé strany jízdenky BWT a GUTI. ○



Ze staniční kroniky železnorudského nádraží

Kroniku ukryl v roce 1953 před zraky agentů StB přednosta Karel Vlk. Po revoluci ji připomnělo mimořádné vydání Českého – Böhmen Expressu a doslovně z ní citovalo.

1945

Stanice od 2/6 na historických hranicích přepažena dřevěnými překážkami, které byly zřízeny na rozkaz amerických okupačních armád. 31/10 vypláceny první československé peníze tištěné v Anglii. 15/12 přijel první vlak z Bavor – 2 stroje a služební vůz – zkušební vlak.

1947

2/2 v 9.37 vypukl v Železné Rudě v prostřední budově požár, shořelo asi 45 m² podkrovní – příčina jiskra z komína – opravy se provádí. Letní sezona byla skvělá, ježto bylo velmi příznivé počasí. Vánoce byly špatné – přšelo a hosté chvatně odjížděli.

1948

V únoru t. r. nastalo zhroucení kapitalistického režimu v Československu a vládu převzala do svých rukou strana komunistů. Tyto revoluční únorové události probíhaly vcelku klidně. Ze služby byl odstraněn výhybkář Josef Javorský, který v době okupace byl u Vlajky. Jiných změn ve stanici nebylo. V pozdější době utíkali přes šumavské lesy a Žel. Rudu zapřisáhlí nepřátelé komunismu, kteří raději prchali k našim nepřítelům do Německa, než aby zůstali a pomáhali budovat novou a krásnou republiku Československou.

1951

Autobusová linka Železná Ruda – Volary tento rok není v provozu. Od listopadu je zastávka Železná Ruda-město podřízená zdejší službě.

1953

Od roku 1945 nejvíce sněhu. Dosahoval ve stanici výše 1,5 m. V lednu spadla střecha peronu pod nárazem sněhu ze střechy budovy. Náčelník uvízl v dopravní kanceláři, jejíž vchod i okno byly zavaleny troskami. Osvobodil se tím, že prolezl malým okénkem u osobní pokladny do čekárny. Trosky byly během dvou dnů odstraněny. K úrazu při pohromě nepřišel naštěstí nikdo, neboť se tak stalo v noci ve 23 hodin.

Temnými hvozdy až na vrcholky Šumavy



Železná Ruda

Když se řekne Šumava, každému se vybaví vůně neposečených luk, rozlehlá rašeliniště, nízké porosty smrčků, borovic nebo břízek. Jedinou scenérii umocňují říčky s průzračnou vodou. Kromě toho se sem můžete vydat vlakem. Po vyhlídkové jízdě vystoupíte přímo uprostřed hvozdů, pod horou Špičák. Můžete si udělat celodenní pěší výlet, vyjet na Špičák, Černé jezero či Pancíř. A když zbyde trocha času, lze třeba dojet osobním vlakem do Alžbětína a těsně za hranicí, na nádraží v Bayerisch Eisensteinu, navštívit železniční muzeum. Vyměnil jsem auto za vlak, popadl ženu i potomky a připadal jsem si jako člen rodiny Homolkovy. Jen babi a dědu jsme nechali doma.

Josef Holec | Foto: autor, archiv ČD

Šumava mě odjakživa lákala. Nevím sice proč, ale pokud někdo v rodině lakonicky prohodí otázku, co budeme dělat, má odpověď je jasná. Pojedeme na Šumavu. Cesta autem je nudná, shodně se vrchní velení rodiny ve složení já v pozici otce a manželka v roli matky. Ca-parti nemají rozhodovací práva. Zatím. I vypravíme se do přírody vlakem.

Žena připraví něco málo jídla na cestu. Stačí nám namazané rohlíky a láhve s vodou. Cílem je stanice Špičák pod stejnojmennou šumavskou horou. Cesta rychlíkem Českých drah ubíhá v naprostém poklidu, a zatímco ještě v Klatovech by se člověk mimo vlak nemohl nadechnout kvůli horku, v kupé panuje v tomto smyslu pohoda. Velké díky za klimatizaci... Po cestě je možné se kochat poklidnou šumavskou přírodou, výjezd od Hojsovy Stráže až k portálu špičáckého tunelu nabízí kýčovitě výhledy. Vybavuje se mi hláška z filmu Na samotě u lesa: „Tady na vás dýchne přímo ten, no, Klostermann.“ Na Špičáku vykvartýrujeme děti z kupé a prvním cílem budiž rozhledna na vrchu. Dolní stanice moderní lanovky je na dohled nádraží. Ještě zamávat soupravě jedoucí směr Alžbětín v čele s hřmotným Breljovcem.

Pěšky na vrchol

Bláhově jsem si maloval, že se na vrchol i pak i z něj dolů svezeme pohodlně lanovkou. Zavřeno, hlásí ledkový infopanel. Začíná turistická sezona, ale na Železnorudsku aby turistu na začátku června pohledali. „V červnu se jezdí jen o víkendech,“ zahlásí hoši, kteří tu pod sjezdovkou cosi kutí. Podívat se na web nás sice před cestou napadlo, ale zajímalo nás spíše počasí, nečekali bychom uzavřený areál, byť na sklonku covidové pandemie. Tak holt pěkně pomažeme pěšky. Odmítám přímý výstup po zatravněné sjezdovce i po stezce pod lanovkou. Věkem jsem sice ještě vlastně mladík, ale mou obrovskou lenost nelze jen tak překonat. A děti by cestu také nemusely snést. Zavzpomínám na zimu, kdy jsme tu jako studenti gymnázia trávili týden na lyžařském kurzu. Nic si nezadal s akcemi známými z filmu Sněženky a machři. Jen my jsme alkohol dokázali ututlat. Nyní si ale spíše připadám jako babi z trilogie o Homolkových, kterák přemítá nad tím, jak ji kluci honili po hrází rybníka.

Takticky volíme ústupovou cestu po silnici až na Špičácké sedlo. Sice je to do kopce, ale kam se sklon hrabe na horský krpál. Odsud, poté co jsme zažehnali kňourání potomků, míříme k Černému



Lanovka na Pancíř od Transporty Chrudim pamatuje začátek sedmdesátých let

jezeru. Ovšem po zhruba pěti stech metrech odbočujeme z černojezerské turistické magistrály doleva a skrz rozcestí Rozvodí se vydáváme až na Špičák.

Aby se děcka nenudila

Děcka kupodivu neremcají. Asi to bude tím, že mladší dcerka si jako koně osedlala ženu, staršího synka mám za krkem já. Do vrchu a s plnou polní. A ještě musíme zpívat. Aby se mlaďoši nenudili. Jen si to představte: rytmicky vykračujete v ultramoderním funkčním trikotu a v rukách třímáte nordic walkingové hole vstříc horám a najednou potkáte rodinku s vychechtanými dětmi na propocených rodičích. Že tomu nevěříte? Vždyť říkám, Homolkovic každým coulem.

Rozcestí na Rozvodí najdeme na hřbetu mezi Černým a Čertovým jezerem. Právě zde je středobod hlavního evropského rozvodí Labe – Dunaj. Svahy k Čertovu jezeru náleží k Dunaji a do úmoří Černého moře. Naopak voda tekoucí k Černému jezeru odtéká do povodí Vltavy a Labe, a je tedy součástí úmoří Severního moře. Naši drobotinu takové detaily zrovna nezajímají, ani mně se zrovna nechce poslouchat nadšený projev manželky. Zvláště když mám před sebou asi půldruhého kilometru do kopce a tuším, že se mi v nevyšlápnutých teniskách rodí na patě obrovský puchýř. Co jsem měl dělat, když jsem je nestačil nikde prošlápnout? Dětská náplast s červeným dráčkem mě zachránila.

Pohled až do Alp

Na vrcholu otírám pot, sundávám triko, které mohou díky své roli šerpy a nosiče ždímat. Stejně tak má drahá polovička pomaličku chladně. Klika, že na Špičáku alespoň fouká. Děti jsou v dobrém rozmaru, chtějí na dřevěnou rozhlednu, která tu



Pohled na vrchol Velkého Javoru z alžbětínského nástupiště





Na Černé jezero dojdete nepohodlněji ze Špičáckého sedla



Rozhledna na Špičáku stojí od roku 2014

vyrostla před sedmi lety. Bohužel, turniket se netočí a lístky si koupit nemůžete, poněvadž kiosky je zavřené. Asi tu platí: nejede lanovka = nejede občerstvení a kasa. Vyčurat se tu ale mohou na relativně čistých mobilních toaletách. Když ale bude otevřeno, jistě si výstup dopřejte. Naskytne se překrásný výhled do všech světových stran, v dále je vidět Český les, kus Bavorska, z bližšího okolí se nabídne výhled do údolí Úhlavy a na Železnou Rudu. Když je dobrá viditelnost a pěkně vyfoukáno, třeba brzy ráno, lesknou se ve svitu vycházejícího slunce vrcholky Alp.

A co dál? Tážou se děti. Alespoň si vylezeme na skalku u horní stanice stojící lanovky, vyfotíme se u křížku na vrcholu a s klidným srdcem zamíříme zpět po stejné trase do údolí.

Dalším cílem dnešního dne je Černé jezero. Naštěstí se jde po rovině a cesta rychle utíká. Stále musíme okřikovat naši „školku“. Nejsme typická městská

rodinka z činžáku, která nezná pravidla pobytu v přírodě. Naopak, já i manželka jsme vyrostli v malých městech, neškoli na vesnicích a vycházky do přírody byly běžnou součástí našich životů. Co naplat, děti jsou holt děti. Po necelé hodině svižné chůze jsme dorazili k vodní ploše.

Blamáž u jezera

Pohled na naše největší přírodní jezero ledovcového původu je působivý. Magicky černá hladina, těsně za ní roste strmý svah posetý popadanými stromy. Na hřebetu se ve větru kymácí několik osaměle stojících stromů. Odolaly vichrům, možná zvládnou i kůrovcovou kalamitu. Typické černé zbarvení hladiny (není to spína, voda je průzračná) způsobuje až deset metrů vysoký kal na dně. Po statisíce let se totiž na dně ukládal pyl z okolních jehličnatých lesů. A protože přes den na jezero dopadne kvůli jeho pozici uprostřed hor jen minimum slunečních paprsků,

Šotoinfo

Z Prahy, Plzně a Klatov jezdí na Špičák rychlíky Českých drah Berounka. První (R 776) vyráží z Prahy v 6:13 (z Plzně v 7:40) a do cíle dorazí v 9:29. Další přímý rychlík (R 768) vyjíždí z Prahy ve 12:13, na Špičáku je v 15:28. Ostatní rychlíky Berounka končí jízdu v Klatovech a ve směru na Špičák a Železnou Rudu-Alžbětín musíte využít návazného osobního či spěšného vlaku. První přímý rychlík na Plzeň a Prahu vyjíždí ze Špičáku v 10:29, druhý pak v 16:29. V dalších časových polohách opět platí přestup v Klatovech či Plzni, z obou sídel jezdívají na Špičák osobní a spěšné vlaky ČD. Co se týče rychlíků Berounka, jejich soupravy (vozy řad ABpee, Bbdgme, Bmz či ABmz) vedou z a do Klatov Esa ř. 362, odtud dál se činí motorová Břejlovci ř. 754. Na osobní vlaky ČD nasazují motorové vozy ř. 842 s vozy řady Bdtm, RegioNovy ř. 814, spěšné vlaky jsou opět v režii Břejlovců, a to s vozy řad BDs a Bdt.

vytváří hladina dojem čerstvě vyleštěné kapoty v barvě metalické černé. Hloubka jezera, jehož hladina je v nadmořské výšce 1 008 m n. m., je pak nemalých 40 metrů. Jezero nemá žádný viditelný přítok, vodu sem ženou jen podzemní prameny vyvěrající pod jezerní horou. Odsud voda odtéká Černým potokem do Úhlavy.

Kromě legendy, že na dně jezera dlí několik utopených jedinců a jsou prý díky ledové vodě v zachovalém stavu, se traduje, že Státní bezpečnost (StB) nechala do jezera v rámci akce Neptun vhodit bedny s nacistickým archivem. Psal se rok 1964. StB pak připravila velkolepý výlov, jenže zásilka, fakticky doručovaná ze Sovětského svazu z archivů KGB, se opozdila, a tak potápěči ze dna vytáhli jen bedny s nepočištěným, rozmáčeným papírem.

Neuvěřitelné se stalo skutkem

Šup děti na ramena, otáčíme zpět. Dalším a posledním cílem dneška jest další vrcholek Železnorudského mikroregionu – Pancíř. Co bychom ale chodili ze sedla zpět do údolí, na lanovku? Stejně nepojede a signál 4G tu není, abychom

Stanice Špičák nabízí nejen hospodu, pár stovek metrů odsud je dolní stanice lanovky na stejnojmenném vrchol. Zastavují tu vlaky Českých drah



CESTOPIS





se podívali na internet. Vezmeme to k přestupní stanici lanovky Hofmanky. Jestli děti špičácký kopec seběhly, zpět k vrcholu Pancíře, respektive k Hofmankám, jsme se museli se ženou opět obětovat.

Pár desítek minut a celá rodina připomínající spíše karavanu Tuaregů se zastavila před další lanovkou. Mám dějá vu. Lanovka nejede. Vaří se ve mně krev a zuřím. Ne však proto, že jsem právě dospěl s dítětem za krkem, ale protože tu nic nefunguje. Negativní emoce však klidní obsluha. Zaplatíme nějakou tu stokorunu a lanovka se rozjede. Jen pro nás. Spravedlnost existuje.



Otevřené dveře pro fotku

Lanovka sice pamatuje doby, kdy se v sedmdesátých letech Homolkovi vezli ze Špindlu na vrcholky Krkonoš a pokřikovali na sebe cosi o krásných panoramatech. Nápad na spojení údolí s Pancířem už ale sahá do poloviny 30. let, kdy ústřední železniční rada projednala návrh člena Otty Weissbergera. Ten prosazoval zřízení kabinové lanové dráhy od železničního tunelu. O rok později už byl na stole předběžný projekt, technologii měla dodat firma Wiesner Chrudim (později Transporta). Zároveň dala v plénum dvě možnosti trasování.

První varianta s délkou 2 830 m počítala s napojením přímo na špičácké nádraží a předpokládala mezistanicí Hofmanky. Většina trasy však vedla přes soukromé pozemky, radě se nelíbila ani určitá obnaženost stavby nedaleko československo-německé hranice. Druhá trasa vycházela od strážního domku nedaleko severního portálu špičáckého tunelu. Varianta počítala s vedením jen v lesích s mezizastávkou Černé jezero u špičáckého sedla. Uvažovalo se i o přímém spojení s protilehlou Železnou Rudou. Projekt by ale provázely technické a administrativní problémy, byl tedy rychle zamítnut. Válka však všechny plány zhatila. Až v první polovině šedesátých let byl vypracován nový projekt dvoustupňové, jednosedačkové lanovky. První cestující se svezli v roce 1970. Od té doby, v nepříliš změněné podobě, funguje dodnes.

V tom hezkém odpoledni se nám nechce z Pancíře domu. Zpět do údolí na špičácké nádraží už se vyložené couráme. Počkáme na osobní vlak ČD do Klatov a dále na Plzeň a Prahu zamíříme rychlíkem Berounka. Děti už neví o světě, manželka pečuje o věčně bolavé koleno, které dostalo zabrat. A já? Hluboký puchýř léčím dodnes a s pocitem pořádné únavy mohu s klidem konstatovat, že jsem rád, že nemusím odřídit cestu domů. ○

← Rychlík Českých drah Berounka nedaleko Brčálníku



3. a 17. července, 7. srpna a 18. září 2021

Rožnovské parní léto si užijete nejen na kolejích

Historickým vlakem, který poveze parní lokomotiva 423.041 (Velký býček) z roku 1924, se můžete svést o sobotách 3. a 17. července, 7. srpna a také 18. září. Pokaždé vlak uskuteční dvě jízdy oběma směry. Z Valašského Meziříčí odjíždí v 9:50 a 13:10 a přes Zašovou a Zubří dorazí do Rožnova p. R. v 10:19, resp. 13:37. Na zpáteční jízdu po stejné trase se parní vlak vydá z Rožnova v 11:12 a 15:34. Jednosměrná jízdenka stojí 80 Kč, pro děti od 6 do 15 let polovinu. Jízdenky včetně rezervace místa k sezení pořídíte (ode dne vyhlášení) v předprodeji v jakékoliv pokladně ČD. Zbylé jízdenky bez nároku na místo k sezení se budou prodávat v den konání u vlaku nebo během jízdy. V Rožnově p. R. můžete navštívit všechny tři areály Valašského muzea v přírodě, zavítat na Jurkovičovu rozhlednu, projít se městským parkem kolem Hudebního altánku nebo po nábřeží Bečvy. Ve městě také pořádají zajímavé akce: festival Jánošíkov dukát (7. 8.) nebo 19. ročník Běhu rodným krajem Emila Zátopka (18. 9.).

Nejblíže železniční stanice: Valašské Meziříčí/Rožnov pod Radhoštěm ad.



do 12. září 2021



20. července až 5. srpna 2021



do konce října

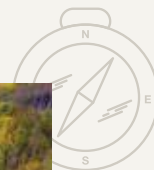


Foto: archiv ČD, dreamstime.com, Petra Hájská

Bobinkou po Křižíkově dráze

Lokálka mezi Táborem a Bechyní patří k jihočeským unikátům. V rámci akce Léto na Bechyňce se můžete svést po této trati o víkendech a svátcích na vybraných pravidelných spojích historickým elektrickým vlakem vedeným lokomotivou řady E 422 zvanou Bobinka. V Bechyni nevynechejte návštěvu opravené remízy s modelovým kolejištěm. Ta bude letos otevřena ještě 10., 24. a 31. července, 21. srpna, 4. a 11. září. Vstupné stojí 30 Kč, děti do 6 let mají vstup zdarma.

Nejblíže železniční stanice: Tábor/Bechyně ad.

Slavnosti staré hudby se slevou

Hledáte tip na hudební zážitek? Pak si zajedte do Prahy a navštivte některý z koncertů Letních slavností staré hudby. Pokud při koupi vstupenky předložíte jízdenku ČD platnou v červenci nebo srpnu 2021 s cílovou stanicí v Praze, získáte slevu 10%. Během festivalu zazní hudba v bubenečské Šlechtovce, kostele svatých Šimona a Judy, kostele sv. Martina ve zdi nebo ve Strahovském klášteře či zámku Troja. Kompletní program festivalu najdete na www.letnislavnosti.cz.

Nejblíže železniční stanice: Praha hl. n. ad.

Zahrady hradu Pernštejn

Je jednou z mála goticko-renesančních pevností v Evropě dochovaných v takřka nezměněné podobě. K hradu se můžete vydat od nádraží v Nedvědicích po naučných stezkách. K atrakcím hradu patří nedávno obnovená Vrchnostenská zahrada. Ta je přehlídkou několika zahradních stylů včetně anglicko-čínského parku. Při revitalizaci areálu došlo k obnově architektonických prvků a obnově původních cest, schodišť, vyhlídkových rondelů a teras.

Nejblíže železniční stanice: Nedvědice

Železničář

Vydavatel: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Václav Rubeš
Grafická úprava: Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábr. 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. | **Vydavatelství 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





CESTOVÁNÍ SE ZJEDNODUŠUJE

Bulharsko, Chorvatsko, Slovensko, Itálie, Rakousko, Polsko – sem můžete cestovat již s antigenním testem a po návratu **NENÍ POŽADOVÁNA** karanténa.

Řecko, Španělsko, Turecko – hlásí vynikající podmínky pro dovolenou. Téměř všichni v turistickém sektoru byli přednostně očkováni.

Termíny do všech destinací se plní a podmínky k vycestování se budou zjednodušovat i nadále. Pokud tedy chcete letos k moři – doporučujeme neváhat a objednat.

Kdo ví, co nám přinese podzim...

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

ČD Travel
Člen Skupiny ČD



ČD České dráhy
Národní dopravce

SNĚŽKARLŠTEJN

www.cd.cz/leto

* Maximálně 2 osoby mohou být starší 15 let. Nabídka platí od 1. 6. do 31. 8. 2021.



Navštivte Železniční depozitář Národního technického muzea

Visit the Railway Depository
of National Technical Museum

Uvidíte sto
kolejových
vozidel!
100
to be seen there | One hundred of railway
vehicles

6. července - 5. září
prázdninová otevírací doba

6th June - 5th September
holiday opening hours

CHOMUTOV

6 dní v týdnu
úterý - neděle + státní svátky
9:00 - 17:00

Opened 6 days a week
Tuesday - Sunday + National holidays
9:00am - 5:00pm

Depozitář se nachází v areálu bývalého
lokomotivního depa Českých drah v Chomutově.
Přístupová cesta je značena z Černovické ulice
z prostoru nákupního centra Globus
(směr Karlovy Vary)

The depository is located in former České dráhy
(Czech Railways company) railway depot in Chomutov.
The way to the depository is marked from Černovická
ulice within the area of Globus shopping centre
(Karlovy Vary direction).

GPS 50.456744,
13.391115

WWW.NTM.CZ
MUZEUM-CHOMUTOV.CZ