

Železničář

29. ČERVNA 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



7

- 7–9 **Rozhovor**
S dispečerkou Regionálního dispečinku ČD v Brně Kateřinou Krupičkovou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–17 **Téma**
Kam se vypravit o prázdninách vlakem? Přinášíme tipy na výlety i nabídky ČD.
- 22–23 **Provoz a technika**
ČD vyrazily do boje s graffiti. Ukázaly soubor opatření, kterými chtějí zajistit cestujícím důstojnou cestu vlakem.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Jiří Střecha zanechal stopu v celé řadě železničních spolků. Podílel se i na renovaci legendární Slovenské strelky.
- 27 **Zahraničí**
Železnice v Indii prochází rozsáhlou modernizací včetně elektrifikace tratí.
- 30–32 **Historie**
Elektrický provoz na Arlbergbahn mezi Innsbruckem a Telfs-Pfaffenhofen v Rakousku začal přesně před sto lety.
- 33–37 **Cestopis**
Vydali jsme se se Slovákým expresem do jeho výchozí stanice ve Starém Městě. A vychutnali si krásy tamní krajiny.

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji všem svým kolegům z SÚ Plzeň za finanční podporu pro moji vnučku Emičku Radovou s nervosvalovým onemocněním. Sbíрка je určena na speciální sportovní kočárek. Ema se narodila v roce 2017, porod byl komplikovaný a lékaři stanovili neradostnou diagnózu – kongenitální myotonickou dystrofii typu 1. Největším přáním všech je zařadit ji do běžného života mezi ostatní děti a dospělé. Děkuji a všem přeji pevné zdraví.

Gabriela Norková, OCÚ Západ Plzeň

TITULNÍ FOTO

Autor: Vít Čepický

Na rychlících Rožmberk mezi Brnem a Jihlavou byly v půlce června zkušebně nasazeny hybridní lokomotivy Vectron Dual Mode.



Petr Slonek | Foto: Wikipedia, SNCF

SNCF neboli Société nationale des chemins de fer français je národní a zároveň největší železniční dopravce ve Francii. Společnost je vlastněná státem a v současnosti provozuje 35 tisíc kilometrů tratí, z nichž je 2 600 km vysokorychlostních a 14 500 km elektrifikovaných. Denně vypraví asi 14 tisíc vlaků a zaměstnává přes 276 tisíc lidí.

SNCF vznikla sloučením několika menších společností operujících v jednotlivých částech země v roce 1938. Novou společnost vlastnil již stát a investoval do ní obrovské sumy. V 70. letech minulého století byl pak zahájen projekt na výstavbu vysokorychlostní trati (LGV) z metropole na jih, konkrétně do Lyonu, a roku 1981 se tak zrodila první LGV. Na konci 80. let a v 90. letech pak přibývaly další LGV, přičemž technologie TGV se rozšířila i do dalších zemí. SNCF provozuje téměř všechny tratě na území Francie, včetně vysokorychlostních vlaků TGV a pařížské příměstské železnice RER (spolu s RATP). Společnost dříve zajišťovala i provoz traťové infrastruktury, od roku 1997 je to však již minulostí, a to z důvodu nových regulací Evropské unie. Vznikla proto nová společnost Réseau Ferré de France, kterou řídí přímo stát. Takové uspořádání umožňuje zavedení podmínek volného trhu do železniční dopravy.

Společnost má sídlo v Paříži a předsedou správní rady je od roku 2019 Jean-Pierre Farandou. Vlaky dopravce denně přepraví zhruba 15 milionů lidí. Nákladní dopravu uskutečňuje prostřednictvím dceřiných společností SNCF Voyageurs a Rail Logistics Europe. Prostřednictvím dceřiných firem působí také v zahraničí. SNCF loni zvýšil tržby oproti roku 2021 o 19 procent na rekordních 41,4 miliardy eur. Čistý zisk činil 2,4 mld. eur, přičemž směřoval do přípravy na zlepšení železniční sítě. Celkové investice činily téměř 10 mld. eur. ○



Petr Vondráček

ředitel odboru obchodu
osobní dopravy ČD

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	1. ledna 1938
Předchůdci	Chemins de fer du Nord Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine Chemins de fer de l'État Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans Chemins de fer du Midi
Adresa sídla	Paříž, Saint-Denis
Obrat	41,4 miliardy mld. eur (2022)
Zaměstnanci	276 271 (2022)
Majitel	Francie (100%)
Dceřiné společnosti	Trains-Expo SNCF Eurostar Thalys SNCF Connect Fret SNCF SNCF Voyageurs Rail Logistics Europe Keolis Alleo Elipsos Lyria



Oficiální web: www.sncf.com



Vážení čtenáři,

sluníčko a hodnoty na teploměru nám dávají jasný signál, že začalo léto a s ním prázdniny, doba dovolených a výletů a také festivalů.

Už v červnu se uskutečnil festival Rock for People v Hradci Králové a jeho návštěvníci mohli poprvé použít pro cestu vlakem slevu na jízdenku v nové nabídce Vlak+, dostupné nyní v aplikaci Můj vlak. Odpadá tak návštěva pokladny a nutné razítkování jízdenek na festivalu. Nově stačí kdykoliv během festivalu načíst do aplikace v místě k tomu určený QR kód a jízdenka se stane platnou i pro cestu zpět. Stejnou cenově výhodnou nabídku budete moci využít i pro návštěvu festivalu POP MESSE, který se koná 28. a 29. července 2023 v Brně.

Tradičně opět vypravíme vlaky na oblíbený festival Colours of Ostrava konaný ve dnech 19. až 22. července. Ve středu na zahájení pojedou Colours expres z Prahy do Ostravy střed, tedy přímo před areál Dolních Vítkovic, místa dějiště. Během cesty budete mít opět možnost vyměnit si vstupenky za festivalové identifikační náramky a vyhnout se tak frontám před vstupními branami do areálu. Těšit se samozřejmě můžete i na hudební vystoupení přímo na palubě vlaku nebo na občerstvení zajištěné formou minibarů. Pro cestu zpět z festivalu 23. července si můžete vybrat noční nebo denní vlak.

Elektronickou nabídku Vlak+ lze také využít při cestách do pražské zoologické zahrady, kde navíc získáte slevu 20 % na vstupném.

Stejně jako v předchozích letech můžete z ČD také letos vyrazit denními i nočními spoji k moři do vyhledávaných polských prázdninových letovisek Leba, Hel a Kolobřeh. A cestovat lze k moři i jižním směrem s našim partnerem společností Vega Tour, která vypravuje autobusy do řady oblíbených destinací v Itálii a Chorvatsku. Na našem e-shopu si můžete zakoupit jízdenku jak na vlak, který vás dopraví do místa odjezdu, tak i na návazný autobusový spoj. Z vnitrozemských zahraničních destinací letos k návštěvě doporučuji Vídeň, Budapešť, Krakov a Curych.

Do nabídky nočních spojů se vrátily modernizované lehátkové vozy a na relacích do Varšavy a do Budapešti jsme tak kapacitu nočního spojení více než zdvojnásobili. Noční autovlak z Prahy na Slovensko jsme na letní sezonu rozšířili na 4 dny v týdnu a pro všechny tři destinace Poprad-Tatry, Košice i Humenné jsme zkrátili dobu nakládky vozidel o 15 až 20 minut. Mezi Břeclaví a Bohumínem si navíc můžete na vlcích IC 104 a IC 105 vyzkoušet unikátní švýcarský panoramatický vůz.

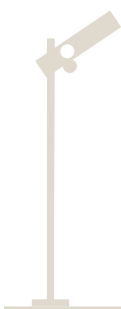
Na palubách vlaků se službou ČD Minibar se setkáte s nabídkou pivního speciálu Kryšpín, jehož koupí lze přispět na opravu parní lokomotivy 365.024 z roku 1923. Novinkou je v 1. třídě vlaků vedených soupravou SC Pendolino možnost předobjednání menu se slevou při nákupu rezervace online.

Přeji vám pohodové léto.



Prezident Pavel odjel na návštěvu Rakouska railjetem ČD

Prezident Petr Pavel vyrazil 31. května na dvoudenní návštěvu Rakouska, kde ho mimo jiné přijal rakouský prezident Alexander Van der Bellen. Absolvoval rovněž setkání s předsedou rakouské Národní rady Wolfgangem Sobotkou a schůzku s ministryní obrany Klaudíí Tannerovou. Pro svou cestu zvolil běžný spoj Českých drah, konkrétně railjet s odjezdem krátce po poledni z hlavního nádraží. Prezidenta doprovázela manželka a cestu tam i zpět absolvovali vlakem. České dráhy žádné speciální požadavky spojené s cestou hlavy státu neřešily. Velmi civilně se k VIP cestujícím na palubě stavěla i vlaková četa railjetu Vindobona. Při odjezdu hlavu státu vyprovodil předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. Někteří lidé zaznamenali příchod prezidenta do vlaku přes vládní salonek ve Fantově budově hlavního nádraží a přišli si ho na peron vyfotit. Napilno pak měl během cesty i jídelní vůz, kde mělo shodou okolností ve stejný den premiéru nové letní menu. Prezident tak mohl ochutnat pórkovou polévku, španělský ptáček s jasmínovou rýží nebo koláč s rybzem a rebarborou.



Braník přivítal dopravní den dětí

Přestože hlavní hvězda Pražského dopravního dne dětí – parní lokomotiva – nakonec kvůli déletrvajícimu suchu dorazit nemohla, na atmosféře samotné akce, která se uskutečnila 3. června na nádraží Praha-Braník, se to nijak nepodepsalo. Páru na trase do Vraného nad Vltavou úspěšně zastoupila dvojice Hektorů s historickou soupravou osobních vozů, které doplnily jízdy motorových vlaků jak též do Vraného, tak po obvodu stanice. V té se navíc konal rozličný doprovodný program. Samozřejmostí byla výstava historických i moderních drážních vozidel, doplnila jej řada stánků, prezentace hasičů Správy železnic i dětský kulturní program DDM Prahy 5. Akce se však nesoustředila jen na velkou dráhu, zaslouženému zájmu se těšily rovněž jízdy historickými autobusy, tramvajovou soupravou od Ringhofferu nebo speciální spoje na čerstvě otevřené tramvajové trať do Libuše.



Panoramatické vozy vyrazily na spoje EuroCity

Na trati mezi Břeclaví a Bohumínem na Karvinsku začal 11. června jezdit panoramatický vůz švýcarských spolkových drah SBB. Vozů podobného typu existuje v Evropě pouze dvanáct. Rakouské dráhy ÖBB je po dohodě se švýcarským partnerem SBB nasazují nově na spoje EuroCity Porta Moravica Graz – Břeclav – Ostrava – Przemysl. Vozy řady Apm61 Panorama zakoupily švýcarské dráhy SBB v roce 1991 v počtu 12 kusů. Určeny byly pro vlaky EC. Vlak projíždí mimo jiné po atraktivní a zároveň nejstarší horské železnici na světě Semmeringbahn v Rakousku. Nově se objevují na spojích EC 104/105 Porta Moravica Graz – Przemysl. Třicet let staré vozy jsou určeny pro mezistátní provoz dálkových vlaků. Jsou klimatizované a mají 54 míst k sezení. Panoramatický vůz má na spoji Porta Moravica jezdit nejméně do konce platnosti jízdního řádu v prosinci.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Richard Skoumal, Martin Hájek, STS AG

ČD přepravily fanoušky na finále konferenční ligy

České dráhy se staly oficiálním dopravcem finále fotbalové Evropské konferenční ligy. To se uskutečnilo ve středu 7. června v pražském Eden-u a utkaly se v něm týmy anglického West Hamu a italské Fiorentiny. ČD pro zájemce o utkání vypravily mezi stanicemi Praha-Holešovice a Praha-Eden několik zvláštních vlaků. Fanoušci se zakoupenou elektronickou vstupenkou mohli na zápas po celý den využít bezplatnou přepravu vlakem po Praze v pásmech P a 0, které na řadě relací v metropoli nabízejí často nejrychlejší a nejsnazší způsob dopravy. S ohledem na velký počet návštěvníků České dráhy vypravily pět speciálních vlaků pro fanoušky z Fun-Parku Výstaviště z Holešovic do stanice Praha-Eden, jež se nachází v těsné blízkosti stadionu. Dopravce pochopitelně zorganizoval speciální spoje i po ukončení zápasu.



Vyjely první jednotky RegioPanter II. generace

České dráhy nasadily na trať č. 290 Olomouc – Uničov – Šumperk koncem června tři nejnovější třívozové soupravy RegioPanter. Vlaky nesou polepy Olomouckého kraje. Další jednotky RegioPanter řady 640, jejichž výrobcem je Škoda Group, postupně dorazí ve druhé polovině roku a na začátku roku 2024. Celkově jich v Olomouckém kraji bude jezdit na tratích v elektrické trakci 27. Jednotka RegioPanter druhé generace má kapacitu 234 míst a nabízí vše, co odpovídá standardům moderního cestování. Všechny tři jednotky jsou ve zkušebním provozu, který je spojený s vyladěním v provozu a výrobce bude zajišťovat případné odstranění garančních závad. Na trati č. 290 již od začátku letošního roku jezdí šest nových dvouvozových RegioPanterů s kapacitou 160 míst. Díky nasazení třívozových souprav je nyní celá trať pokryta pouze jednotkami RegioPanter řad 650 a 640. Ty nyní obsluhují také celou novou linku, která pokračuje přes Přerov až do Vyškova na Moravě.



Elefant v krajských barvách

V Moravskoslezském kraji vyjela 9. června poprvé do provozu jednotka CityElefant se speciálním polepem propagujícím Moravskoslezský kraj a jeho zajímavá místa. České dráhy instalaci polepu na jednotku řady 471.025 zajistily na základě požadavku hejtmánství. Pokud se pilotní projekt polepu osvědčí, objeví se další takto graficky upravené jednotky na tratích v Moravskoslezském kraji i v příštím roce. Polep je umístěn tak, aby byl zachován stávající barevný design vozidel. Poprvé se jednotka CityElefant objevila na spěšném vlaku Český Těšín – Opava. Cestující se s ní tak budou nejčastěji setkávat právě na trati číslo 321.



ČD obhájily provoz na lince z Plzně do Karlových Varů

České dráhy budou od prosince letošního roku dalších patnáct let zajišťovat provoz spěšných vlaků na lince Plzeň – Karlovy Vary. Cena za vlakokilometr je 137,27 Kč a roční rozsah kontraktu je skoro 824 tisíc kilometrů. Výběr na konci června schválili radní Plzeňského a Karlovarského kraje. Národní dopravce na trati dosud zajišťuje regionální dopravu. Provoz na spěšné lince bude zajišťován čtyřmi jednotkami RegioPanter. Od prosince roku 2026 provoz na trati posílí další dvě nové jednotky. RegioPanter řady 650.2 má kapacitu 140 míst k sezení a nabízí moderní a komfortní cestování. Jednotky jsou nízkopodlažní, mají klimatizaci a moderní audiovizuální informační systémem. Samozřejmostí je wi-fi připojení, elektrické zásuvky nebo USB konektory. Podle ředitele krajského odboru dopravy Dušana Pakandla je linka hodně využívaná a musí se na ni přidávat další vozidla z linky Beroun – Plzeň – Klatovy.

České dráhy vypravily cyklovlak do Libavé



České dráhy vypravily v sobotu 17. června z Olomouce do Moravského Berouna cyklovlak Bílý kámen pro účastníky dne otevřeného vojenského prostoru Libavá. Tato akce s názvem Bílý kámen – podle na bílo natřeného kusu skály na jihu újezdu, ke kterému se váže jistá pověst – se koná každoročně. Letos to bylo už podevĕtadvacáté. Tradiční termín 1. kvĕten byl však posunut o zhruba jeden a půl měsíce. Soupravu zvláštního vlaku tvořily tři vozy Bdt a dva vozy Ds určené pro přepravu kol. V čele vlaku stanul Břejlovec 754.047, který se pyšnil krásným nátěrem. Po trase jej proto zvĕčnilo mnoho nadšených příznivců železnice. Vlak převezl do Hluboček a Domašova nad Bystřicí asi 100 až 150 cyklistů, kteří se pak vydali na průzkum vojenského újezdu. Celkem si tuto návštěvu nenechaly ujít téměř čtyři tisícovky platících cyklistů, turistů a kolobĕžkářů.

Začala preventivní bezpečnostní kampaň na železnici

Pod záštitou Ministerstva dopravy ČR podepsali zástupci Správy železnic, Českých drah a Drážního úřadu memorandum o dlouhodobé spolupráci s cílem řešit neubývající počty úrazů na železnici. Zároveň tak symbolicky zahájili preventivní bezpečnostní kampaň, která přiblíží rizika nepozorného chování v blízkosti železnice. Loni se na železnici stalo celkem 453 nehod s následky na zdraví osob a 238 lidí těmto zranĕním podlehl. Mezi příčinami střetu s vlakem dominuje nerespektování pravidel ze strany chodců a řidičů. Statistiky rovnĕž ukazují, že počet úrazů osob ve věku do 26 let je nejvyšší za posledních 5 let. V červnu začala první část kampanĕ na sociálních sítích, s přicházejícím létem se zamĕří především na nebezpečné chování mladĕ generace na železnici. Zamĕřená je primárnĕ na děti a mládež. Představuje prázdninové online desatero, tedy základní pravidla opatrnosti při pohybu na železnici. Naváže například na Preventivní vlak bezpečné železnice.



Minibary nabízí pivní speciál Kryšpín

Parní lokomotivu 365.024 z roku 1923 čeká finální část renovace, díky které bude znovu zprovozněna. Podpořit opravu mohou fanoušci i koupí jedenáctistupňového pivního speciálu Kryšpín pivovaru Proud. Ten je k dostání v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka a novĕ také v minibarech Českých drah. Výtĕžek půjde na opravu lokomotivy 365.024, která letos slaví 100 let. Řadu 365 navrhla skupina kolem konstruktĕra Vojtěcha Kryšpína a ve 20. letech minulého století pomohla vyřešit nedostatek hnacích vozidel v ČSR. Finální část renovace tohoto stroje se odehrává v Lužné u Rakovníka. Ke zprovoznĕní lokomotivy je ještě potřeba opravit a doplnit rozvody páry a mazání, opláštít kotel a osadit všechny armatury. Hotovo má být do konce letošního nebo nejpozdĕji začátkem příštího roku. Finální zprovoznĕní lokomotivy se uskuteční ve spolupráci s kolegy z dílen z německého Meiningenu. Lokomotiva byla přes 50 let odstavená a chátrala. V roce 2018 byla odvezena na renovaci do dílen v Meiningenu v Německu, kde byl opraven pojezd vĕtĕně rozvodu, vyroben nový parní válec a instalován kotel. V roce 2022 zamĕřila zpĕt do Lužné.



Rozšířila se kapacita nočních vlaků ČD Night

Dopravce rozšířil nabídku u nočních spojů ČD Night. V relacích Praha – Varšava a zpĕt a Praha – Budapešť a zpĕt jsou od začátku letní turistické sezony nasazeny lehátkové vozy. Kapacita nočního spojení se tak více než zdvojnásobila. Na oblíbenou noční relaci Praha – Budapešť a zpĕt byl od 23. června nasazen ještě druhý lehátkový vůz, takže kapacita nočního spojení mezi českou metropolí, jižním Slovenskem a maďarským hlavním městem je zhruba 4x vĕtší než v předchozím období. Lehátkové vozy prošly před časem modernizací za více než 100 milionů korun. Byly na ně dosazeny nová WC nebo wi-fi síť. Rozširuje se také nabídka autovlaku z Prahy do Popradu-Tater. Ten dosud jezdil jen 2x týdnĕ, novĕ toto spojení do blízkosti prázdninových destinací ve Vysokých a Nízkých Tatrách jezdí 4x týdnĕ. Vhod přijde i pozdĕjší nakládku aut na všechny relace autovlaku, tedy z Prahy do Popradu-Tater, Košic i Humenného, o zhruba 15 až 20 minut. Potĕší také rozšířĕní nabídky obĕerstvení o vegetariánská jídla.



Člověk musí práci na dráze milovat a mělo by to být i poznat

Náplň práce traťových dispečerů Správy železnic je i laické veřejnosti poměrně známá, jak ale fungují dispečeré Českých drah, je i pro mnohé kovanější zájemce o dráhu malou záhadou. Zajímavý pohled do zákulisí jejich práce proto nabízí brněnská dispečerka Kateřina Krupičková. „Do řízení provozu nevstupujeme,“ upozorňuje. Zároveň ale vysvětluje, jak rozhoduje, které vlaky na sebe počkají. A vzpomíná i na méně běžné situace, včetně předloňského tornáda na Moravě.

Vít Čepický | Foto: autor

Povězte mi prosím, jaké jsou rozdíly mezi prací vašeho dispečinku a dispečerů Správy železnic?

Nejzásadnější rozdíl je, že my přímo nezasahujeme do řízení dopravy. Maximálně, a to se stává opravdu málokdy, zavolá například během výluky provozní dispečer Správy železnic a zeptá se, který z vlaků má z hlediska přípojů a po-

čtu cestujících upřednostnit. Dost ale záleží, jaký konkrétní člověk na té pozici zrovna sedí, někdo zavolá, někdo nezavolá. Oni jsou ale ti, kteří dopravu řídí, a my jim do toho nemluvíme.

Jak vůbec probíhala vaše ranní část služby, po které náš rozhovor vzniká?

Dnes sedím na postu, který řeší přípoje, o něž nám píšou vlakvedoucí, konkrétně v ostravské oblasti. Dále zpracovávám ad-

ministrativu kolem změn řazení, technických závad vozů, požadavky vlakvedoucích, evidujeme přeplněnost vlaků, komunikujeme s krajskými koordinátory dopravy, řešíme s nimi mimořádné události a podobně. Dnes jsem řešila nějaké přípoje a přeplnění souprav v mé oblasti, kterou je nyní Ostravsko, objevily se i nějaké drobné závady na vlacích, se kterými si ale strojvedoucí poradili sami. Musím zaklepat, byl zatím celkem klid.

Cestující bude patrně velmi zajímat, jakým způsobem rozhodujete o tom, které vlaky na sebe počkají a které ne...

V současné době hrají velkou roli požadavky krajů. Existují nastavené čekací doby na zpožděné přípoje a například v Olomouckém kraji se překračují minimálně, jelikož za jejich překročení naskakují sankce. A každá překročená čekací doba se musí hlásit.

Jaké čekací doby mimochodem kupříkladu právě na Olomoucku jsou?

To je v každé stanici jiné. Dokonce záleží i v rámci jedné stanice na směru. Všechny máme uvedené v tabulkách. Třeba Ostrava má základní čekací doby a pak ještě maximální. Když pak maximální chceme překročit, musíme jim zavolat a žádat souhlas. Ale jde to, zatímco ve zmiňovaném Olomouckém kraji se to moc nedělá. Zároveň jsou ovšem kraje – například Zlínský – kde se to nějak striktně nepenalizuje a máme prozatím volnější ruku.

Přijde mi zajímavé, jaké rozdíly mezi jednotlivými regiony jsou...

Dříve to bývalo jinak, kraje se neřešily a na cestující se čekalo více. Ale člověk musí vždy zohlednit nejen přestupující, ale i ty, kdo sedí ve vlaku a někam se potřebují včas dostat. Rozdíl je i mezi hlavní a vedlejší tratí. Pokud vyráží motorový vůz na koncovou trať, kde má dostatečně dlouhý obrat, jsou možnosti počkat samozřejmě větší. Příkladem je Rožnovka (trať do Rožnova pod Radhoštěm), přestože je zde čekací doba pět minut, v případě, že je delší obrátový čas na konci a neovlivníme tak cestu zpět, dá se počkat i déle. No a taky přirozeně přihlížíme k tomu, zdali nejde o poslední spoje, to je pak o něčem jiném. Jen při velkých mimořádnostech odjíždí a případné přestupy se řeší náhradní dopravou, převážně souhlasem s přepravou taxíky.

Předpokládám, že zohledňujete i počet přestupujících cestujících?

Zrovna dnes jsme řešili skupinu, která chtěla přestupovat z hlavní trati na lokálku. Dříve jsme se domlouvali telefonicky, vlakvedoucí nahlásil například školní skupinu, i k tomu se dalo přihlédnout. Nyní nám většinou přijde pouze počet lidí a nic víc k tomu, přičemž nám by ono upřesnění výrazně ulehčilo práci.

Jakým způsobem by se tedy větší skupina měla z vašeho pohledu zařídit?

Ideální je, když se větší skupina nahlásí předem, vlak se adekvátně posílí, jde-li to, a informaci o případném přestupu nedostaneme pouze ve formě počtu lidí, ale i s dodatkem, že se jedná o organizovanou skupinu. Pak se s tím pracuje mnohem lépe a dokážeme lépe vyjít vstříc – zavoláme na kraj, vysvětlíme situaci a je mnohdy snazší nechat si prodloužit čekací dobu.

Projevují se i u vás problémy s řazením způsobené opožděnými návraty vagonů a souprav z oprav?

Veškeré změny v řazení musíme evidovat, to jsou za den desítky emailů s vypsanými změnami. Největší krize asi byla, když to na jaře vypuklo, teď už je to u nás lepší, pomohly i dodávky nových souprav. Ale ani nyní zejména u klasických starších vagonů nemáme náhrady. V reálu to vypadá, že například při závadě dveří je musíme zamknout, označit, ale vagon v soupravě dojezdí. Provozně je to většinou lepší než se snažit vagon během dne odpojit, to by vlaku nadělilo nemalé zpoždění.

Litujete někdy svých pracovních rozhodnutí?

Lituji. Člověk se rozhodne v momentě, kdy se rozhodnout musí. Například zamítneme kvůli zpoždění přestup, protože bychom tím příliš nabolabovali návaznou dopravu, a dotčený vlak nám mezitím ono zpoždění zkrátí a dojede do stanice tak, že by přestup nakonec v toleranci vyšel. To potom člověka mrzí, ale už s tím bohužel nejde nic dělat...

Na dispečinku jste již osm let, vzpomínáte na nějaké opravdu nestandardní provozní situace?

Sloužila jsem, když bylo před dvěma lety velké tornádo na Břeclavsku a Hodonínsku. První informace byly, že prošla bouřka a jsou spadlé troleje. Nabalovalo se to ale jen postupně a nikdo pořádně nevěděl, co se doopravdy děje, o tornádu jsme se vlastně dozvěděli až z internetu.

Nám tam zůstal stát osobní vlak na trati, takže jsme primárně řešili, jak dostat cestující pryč. A bylo to až zoufalství, mně těch lidí bylo tak líto. Původně jsme řešili jejich evakuaci pomocí hasičů. Jenže poté jsme dostali informaci, že by se tam měla dostat diesellová lokomotiva z Břeclavi, která vlak stáhne zpět na nádraží. Takže se naplánovala trasa, připravila lokomotiva a zároveň jsme odřekli evakuaci ve chvíli, kdy hasiči již dorazili k vlaku.

A pak se nic nedělo. Tak jsme telefonovali, proč lokomotiva ještě nevyjela, načež jsme dostali zprávu, že se tam vlastně ani z druhé strany nedá dostat, protože na trati leží sloupy vysokého napětí. Chodily nám zcela protichůdné informace. Nakonec se pro cestující museli vrátit hasiči a trvalo to strašně dlouho, evakovali je snad natřikrát a pomocí jakéhosi vozíčku, kterým přijeli po kolejích. My zároveň sháněli autobusy, ale veškeré záložní všech možných dopravců byly v terénu. Nakonec jsme se k nějakým dostali, ovšem stejně nemohly na místo dojet, protože silnice byly převážně neprůjezdné – a ty průjezdné sloužily záchranným složkám. Byla to divočina...

Jak jste se vůbec k dráze dostala?

Začínala jsem v Maloměřicích jako operátor dopravy. Pak jsem odcházela do kurzu, na staré Tišnovce v Nedvědicích jsem autorizovala, chvíli jsem byla v Rožné, pak jsem odešla na Vlárnu – dělala jsem ve Slavkově, v Nesovicích, pak v Brně ve Slatině, v Králově Poli, následně zpět na starou Tišnovku do Nedvědice, na Rožnou a do Bys-

Pro nás je nejdůležitější, když vlakové čtyři komunikují. Jakákoliv drobnost, cokoliv je nad rámec normálu, pro nás může být cenná informace. Jakmile zůstanou někde stát, ať se hned ozvou, abychom byli v obraze. Vlakové čtyři mají často představu, že vidíme, když někde uvážnou. Ale tak to bohužel nefunguje. My potřebujeme kontakt co nejrychleji.





třice nad Pernštejnem. Byly to krásné roky, ráda na to vzpomínám, spousta zážitků, ale už mi to asi stačilo, už bych do provozu zpátky nechtěla.

Z jakého důvodu?

Člověk tu práci musí milovat a musí to být poznat. Lidé v provozu by primárně měli mít snahu, aby to jezdilo. Jakmile ve stanici něco nefunguje, musí přijít snaha s tím něco, samozřejmě za dodržení bezpečnosti, udělat. Aby vlak vždycky dojel, pokud je to jen trochu možné. A ne se primárně jen snažit zbavit problému.

Váš manžel je také dispečer, sedí tu ostatně opodál. Dá se té práci vůbec někdy utéct?

Moc ne, navíc my jsme svou práci trochu postižení, takže i z domu občas sledujeme, co se děje v práci... Když jsme spolu v práci, probíráme, co se dalo udělat jinak a lépe.

Když jedete vlakem, propisuje se na vás nějak práce?

No to samozřejmě ano! Než člověk do nějakého vlaku nastoupí, kontroluje mimořádnosti na trati, i po cestě sledujeme. Jak vezme strojvedoucí za rychlobrzdu, tak už automaticky promýšlíme různé scénáře... Ale musím zaklepat, zatím se nám mimořádky na cestách vyhýbají. Ale kolegovi se to stalo a nakonec na místě i organizoval náhradní autobusovou dopravu.

Kdybyste mohla něco vzkázat kolegům na vlcích, aby se vám spolupracovalo co nejlépe, co by to bylo?

Pro nás je nejdůležitější, když vlakové čtyři komunikují. Jakákoliv drobnost, cokoliv je nad rámec normálu, pro nás může být cenná informace. Jakmile zůstanou někde stát, ať se hned ozvou, abychom byli v obraze. Vlakové čtyři mají často představu, že vidíme, když někde uvážnou. Ale tak to bohužel nefunguje. My potřebujeme kontakt co nejrychleji. Oni jsou na místě našima očima. A bát se nás opravdu nemusí... ○

Kateřina Krupičková

Vystudovala Střední zdravotnickou školu v Brně, obor Dietní sestra (dnes Nutriční terapeut). Dva roky v oboru pracovala v nemocnici v Třebíči. Mezi lety 1996 a 1998 pracovala jako Operátor železniční dopravy ve stanici Brno-Maloměřice. Po ukončení kurzu na jaře 1998 nastoupila jako výpravčí v žst. Nedvědice. Během kariéry jako výpravčí pracovala ve stanicích Nedvědice, Rožná, Bystřice nad Pernštejnem, Nesovice, Slavkov u Brna, Brno-Slatina a Brno-Královo Pole. Jako výpravčí působila až do roku 2015, kdy nastoupila na Regionální dispečink v Brně.

Liščí premiéra: České dráhy ukázaly jednotku RegioFox

Největší tuzemský železniční veletrh se letos na tři červnové dny usídlil v areálu Karolina v Ostravě. Industriální prostředí bývalého dolu a koksovny se stalo lákadlem samo o sobě a vytvořilo výbornou kulisu k prezentaci nejžhavější současnosti a budoucnosti nejen tuzemské železnice. České dráhy byly jedním z nejvýznamnějších vystavovatelů, zaslouženou pozornost budily zejména jednotky RegioPanter a hlavně RegioFox, která byla budoucím cestujícím prezentována vůbec poprvé.

Vít Čepický | Foto: autor

Dvoudílné motorové jednotky řady 847 RegioFox přinesou již brzy kvalitativní skok v komfortu cestování na řadu neelektrifikovaných tratí například republikou. České dráhy jich zatím objednal 76, rámcová dohoda je ovšem podepsaná až na 160 kusů, přičemž první jednotka již prochází náročným testováním před uvedením do zkušebního provozu. K němu by mělo dojít již v průběhu prázdnin na tratích ve Středočeském kraji.

Na Rail Business Days se prezentovala druhá vyrobená jednotka a budila zaslouženou pozornost. Oproti svému generačnímu předchůdci, dvoudílné motorové jednotce řady 844 taktéž od polské firmy Pesa, již tuzemští cestující znají pod jménem RegioShark, přináší další evoluční krok ke komfortnějšímu cestování. Standardem je bezbariérový vstup, klimatizace, prostorná toaleta, oddíl první třídy, nechybí dostatek zásuvek pro nabíjení elektroniky včetně USB nabíječek nebo kvalitní palubní wi-fi síť.

Nové RegioPantery pro Moravu a Slezsko

Elektrické jednotky RegioPanter z plzeňské Škody cestující z českých kolejí znají již jedenáct let. Za tu dobu si získaly značnou oblibu a po překonání prvotních problémů při zavádění do provozu patří mezi provozně spolehlivá vozidla. I proto České dráhy pořizují další a další jednotky v různých konfiguracích.

Hned první den veletrhu byla pokřtěna nová třívozová jednotka pro Moravskoslezský kraj. Ačkoliv zvenčí působí velmi podobně jako její o dekádu starší předchůd-



Další snímky z reportáže





kyně, u nové generace se odehrála řada kosmetických i technických vylepšení, která si přítomní mohli rovnou prohlédnout. Mezi nejpodstatnější novinky patří lepší chodové vlastnosti dané upravenými podvozky, nová generace trakčních pohonů, vybavení zabezpečovačem ETCS již z výroby, ale i elegantnějším a lépe koncipovaným interiérem. Nechybí ani obvyklý vysoký standard výbavy, který je u nově pořizovaných vozidel ČD samozřejmostí.

Vectrony míří mimo troleje

Zajímavé srovnání návštěvníkům Rail Business Days nabízela ostatní vystavená vozidla. Polskou Pesu kromě RegioFoxu prezentovala též dvoučlánková elektrická jednotka Elf.eu jezdící pod hlavičkou soukromého dopravce v Ústeckém kraji. Stadler pak představil kapacitní šestivozovou patrovou jednotku Kiss určenou pro elektrifikované tratě kolem Bratislavy, kde jej bude provozovat Železničná spoločnosť Slovensko.

Křtu se vedle RegioPanteru dočkala též lokomotiva Siemens Vectron pro ČD Cargo vybavená dieslovým last-mile modulem, díky kterému může manipulovat v koncových úsecích přeprav i na kolejích bez trakčního vedení. A nebyl to jediný Vectron na venkovní ploše Karolin. O kousek dál si mohli návštěvníci prohlédnout též Vectron Dual Mode, který zvládá plnohodnotnou jízdu jak v elektrickém, tak dieslovém modu.

Většina železničních firem – od výrobců drážních vozidel po dodavatele jednotlivých technologií – se pak prezentovala ve výstavních halách u jednotlivých stánků. České dráhy představily své dceřiné firmy, z nichž například ČD Bus ukázal budoucí barevné řešení svých autobusů, značné popularitě se těšila imitace interiéru bistrovozu včetně možnosti občerstvení či představení vývoje sedadel ve vlacích národního dopravce.

Ostravský areál nabídl veletrhu Rail Business Days velmi důstojné a atraktivní prostředí, bude zajímavé sledovat, zdali se zde do budoucna pevně etabluje. Pokud by se měl veletrh dále rozrůstat, minimálně by bylo dobré uvažovat o druhé výstavní koleji či elektrických přípojkách pro vystavovaná vozidla. I tak ale bylo vidět, že je o tuzemský železniční veletrh velký zájem. Tak se těšme na novinky příštího ročníku! ☺



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc červenec zní: **Kdo byl autorem designu elektrické lokomotivy řady 230 a proč se jí přezdívá Laminátka?**

Své odpovědi nám zašlete do **31. července** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář červenec“. Tentokrát se hraje o knihu Posázavská dráha.

*Správná odpověď z č. 6: První veřejná železniční trať na světě byla uvedena do provozu 27. září 1825. Vedla ze Stocktonu do Darlingtonu a projektoval ji konstruktér George Stephenson. Publikaci *Gastronomie na kolejích* získává Miroslav Hajný, Františkovy Lázně.*





duální elektricko-diesellové lokomotivy a současná možnost otestovat si takový stroj, byť zatím jen v motorové trakci, tak zapadá do našich plánů na obnovu vozidlového parku," dodal Jeřeta.

Na elektřinu i na naftu

Jak řekl generální ředitel společnosti Siemens Mobility v ČR, o výhodách interoperabilních lokomotiv v dálkové dopravě, které dopravují vlaky bez nutnosti výměny lokomotivy na hranicích, nikdo nepochybuje. „Je však na čase zavést efektivní řešení i na tratích, které jsou zatím částečně elektrifikované. S lokomotivou Vectron Dual Mode lze plynule přejíždět mezi úseky vybavenými trakčním vedením 25 kV či 15 kV i úseky, které na elektrifikaci či konverzi teprve čekají,“ uvedl.

V rámci zkoušky vyrazila lokomotiva v čele celkem osmi rychlíků mezi Brnem a Jihlavou. Jednalo se o spoje R 668 s odjezdem z Brna v 7:43, R 661 s odjezdem z Jihlavy v 10:26, R 662 s odjezdem z Brna ve 13:44 a R 667 s odjezdem z Jihlavy v 16:26. Stroj jel na přípřeži před diesellovým Břejlovcem a táhl soupravu o hmotnosti zhruba 300 tun. Jížd se zúčastnili specialisté Českých drah, kteří si ověřovali v praxi řadu parametrů této lokomotivy přímo v běžném provozu, například výkonnost stroje či dynamiku.

Zkoušená lokomotiva má maximální rychlost 160 km/h. Je určena pro elektrickou trakci 15 kV 16,7 Hz, kde má výkon na obvodu kol 2 400 kW a na neelektrifikovaných tratích v diesellovém režimu 2 000 kW. Výrobce připravuje i modifikovanou variantu Vectronu Dual Mode, který bude vybaven pro provoz na dvou napěťových systémech 15 kV 16,7 Hz a 25 kV 50 Hz s vybavením pro osobní a nákladní dopravu v Česku, na Slovensku, v Německu a v Rakousku. Zákazníci už objednali 248 lokomotiv z rodiny Vectron Dual Mode pro provoz v Německu a Rakousku. ○

Dopravce otestoval duální lokomotivu Vectron

Do ostrého provozu s cestujícími vyrazila v polovině června duální lokomotiva Siemens Vectron Dual Mode. Její předností je bezproblémová jízda po neelektrifikovaných i elektrifikovaných tratích bez nutnosti výměny hnacího vozidla. To je výhodné pro vlaky, které na trase projíždějí několika úseky s trakčním vedením i bez něj.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Vít Čepický

Vectron se 13. a 14. června objevil v čele vlaku Rožmberk a cestující se s ním mohli svézt z Brna do Jihlavy a zpět. Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiřího Jeřety dopravce nyní řeší modernizaci motorových lokomotiv. „Je jich sice potřeba stále méně, ale stále existují některé rychlíkové lin-

ky, kde se bez silných motorových lokomotiv neobejdeme. Musíme počítat také s dostatečně výkonnými motorovými lokomotivami pro případy napěťových výluk na hlavních tratích a koridorech,“ upozornil náměstek. „V uplynulém období jsme proto vyhlásili například tržní konzultace, abychom si zmapovali situaci na trhu a ověřili trendy u těchto vozidel. Jedním z možných řešení je pořídit

Drážní úřad informuje

Drážní úřad schválil názvy čtyř nových železničních zastávek

Na české železniční síti přibudou další nové zastávky. Drážní úřad už v letošním roce schválil čtyři nové názvy. Tři zastávky nově vzniknou ve Středočeském kraji v rámci modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno a jedna zastávka bude vybudována v Kraji Vysočina. Názvy nových zastávek budou platné ode dne jejich otevření.

Na trati č. 120 Praha – Kladno – Rakovník vzniknou nové zastávky „Hostivice-Jeneček“, „Malé Přítočno“ a „Velké Přítočno“. Čtvrtá zastávka bude postavena v rámci rekonstrukce železniční stanice Batelov na trati Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí a ponese název „Horní Cerekev město“. Jejich výstavba bude záviset na stavební činnosti Správy železnic, která je investorem obou těchto projektů.



ČD předaly nové Pantery pro Vysočinu

Park vozidel Českých drah se rozšířil o dvě nové dvouvozové elektrické jednotky RegioPanter. Ty už od začátku května jezdí na Vysočině a v průběhu června je dopravce oficiálně předal do provozu na tratích v tomto regionu. Zároveň se vlaky při prezentačních jízdách představily odborně i široké veřejnosti. Další čtyři RegioPantery zamíří do regionu během léta.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Vít Čepický

Jednotka RegioPanter řady 650.2, vyráběná v závodě Škoda Group, má kapacitu 140 míst a nabízí moderní a komfortní cestování v regionální dopravě. Konstruovány jsou pro rychlost až 160 km/h. Jejich slavnostní předání se uskutečnilo za účasti zástupců Českých drah, Kraje Vysočina a ministra dopravy Martina Kupky.

První dvě dvouvozové elektrické jednotky RegioPanter vyjely na tratě Vysočiny na začátku května. Cestující se s nimi svezou na trati č. 250 mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou, a také na trati č. 225 Havlíčkův Brod – Jihlava / Jihlava město. Další čtyři jednotky by měly na Vysočinu dorazit během letních měsíců a kromě zmíněných linek obslouží i spoje mezi Havlíčkovým Brodem a Kolínem.

Revoluce v cestování

Vysočinu čeká podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD Jiřího Ješety revoluce v cestování vlakem. „RegioPantery nabízejí vše, co od moderního cestování zákazníci očekávají. Jsou nízkopodlažní, což usnadní cestování seniorům, rodinám s malými dětmi nebo handicapovaným. Cestující ocení i ergonomicky tvarované sedačky s dostatkem místa pro nohy, klimatizaci a moderní audiovizuální informační systém. Tyto komfortní vlaky zároveň slouží jako mobilní kancelář. Díky wifi, elektrickým zásuvkám, USB portům nebo sklopným a rozkládacím stolkům lze čas na cestě využít například k práci, studiu, nebo třeba sledování filmů,“ řekl Ješeta.

Ve vlaku nechybí zásuvky na dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků nebo elektrokol. Samozřejmostí je prostor pro umístění kočárků nebo jízdních kol. Vybaveny jsou evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a komunikačním systémem GSM-R.

„Nasazení nových elektrických jednotek na regionálních tratích v Kraji Vysočina je faktickým naplněním desetileté smlouvy, kterou kraj s Českými drahami



Jak ČD investují

Do roku 2032 plánují České dráhy investovat do nových vozidel celkem více než 164 miliard korun. Objednaly zatím 110 elektrických jednotek RegioPanter, 76 motorových jednotek RegioFox, 20 devítovozových expresních souprav ComfortJet a 50 elektrických lokomotiv Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h. Vypsány byly také soutěže na dodávku dalších až 47 elektrických jednotek pro regionální dopravu, 15 jednotek napájených z trakčního vedení a baterií pro Moravskoslezský kraj, 90 elektrických jednotek pro pražskou aglomeraci a 60 jednotek pro vnitrostátní rychlíkové linky, konstruovaných na rychlost až 200 km/h.

uzavřel v roce 2019. Železniční přepravu využije v našem regionu ročně více než deset milionů cestujících. Naším cílem je zvyšovat nabízený přepravní komfort bez ohledu na to, jak dlouhou cestu lidé vlakem absolvují,“ zdůraznil hejtman Kraje Vysočina Vítězslav Schrek.

České dráhy v rámci smlouvy s Krajem Vysočina investují do nákupu nových vozidel a zvýšení komfortu cestování přes 1,5 miliardy korun. Kromě zmíněných RegioPanterů brzy vyjedou na tratě Vysočiny nové motorové jednotky RegioFox od společnosti PESA Bydgoszcz. Vlaky budou poháněny motory Rolls-Royce, které kromě nafty dokážou jezdit i na biopalivo HVO. Po dodání těchto jednotek budou všechny elektrické a více než 85 procent motorových vlaků v Kraji Vysočina vyměněny za moderní soupravy (RegioPanter, RegioFox, RegioSpider). ○

Lokomotivy Vectron jezdí i do Polska

České dráhy rozšířily v průběhu června provoz svých moderních lokomotiv na zahraničních výkonech. Stroje Siemens Vectron nově jezdí v čele vlaků EC 130/131 Báthory Budapest – Terespol napříč celým Polskem z Bohumína přes Varšavu až do polského Terespolu.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD


Podle předsedy představenstva a generálního ředitele ČD Michala Krapince nasazení lokomotiv Siemens Vectron na další mezinárodní výkon potvrzuje správnou volbu obnovit vozidlový park tímto interoperabilním typem schváleným ve většině zemí Evropy. „Jsme významný dopravce ve střední Evropě a další výkony našich souprav a lokomotiv na mezinárodních linkách to jen potvrzují. Ceníme si kooperace s našimi zahraničními partnery na provozu mezinárodních linek a chceme s nimi i nadále rozvíjet spolupráci při zlepšování služeb cestujícím a rozšiřování nabídky spojů po celé centrální Evropě,“ řekl Michal Krapinec.

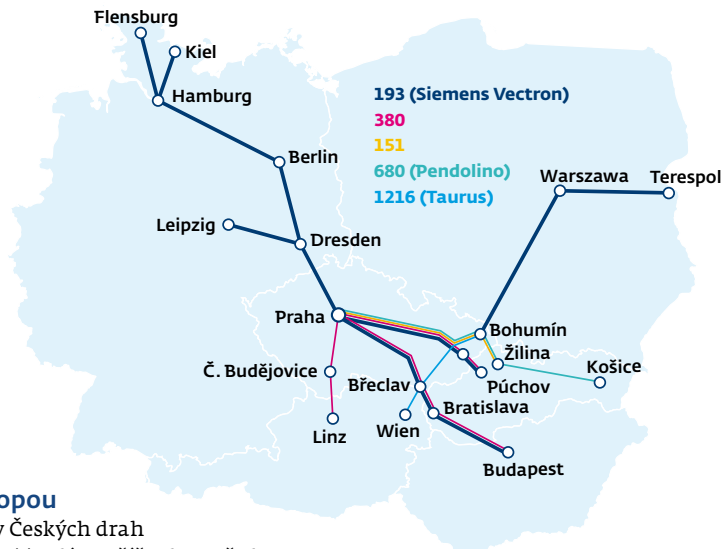
Ještě před nasazením se 26. května uskutečnila zkušební jízda na spoji EC 111/110 Silesia Ostrava – Varšava a zpět s lokomotivou 193.682. Od září se pak plánuje nasazení dalšího Vectrona na výkon EC 102/103 Polonia do/z Varšavy.

Napříč celou Evropou

Lokomotivy Českých drah v současnosti jezdí napříč celou střední Evropou a obsluhují mezistátní vlaky od Flensburgu na severu Německa u dánských hranic po Budapešť. Modré stroje lze vidět v Kielu, Hamburku, Lipsku, Linci, ve Vídni, Žilině, Budapešti a nově v polské Varšavě a Terespolu. Také osobní soupravy a vozy jezdí do mnoha zahraničních destinací, například do Flensburgu, Hamburku, Curychu, Lince, Grazu, Budapešti, Varšavy, Přemysle nebo Košic. Na různých tratích v Polsku jezdí také české lokomotivy 754 Breljovec, které si pronajímá pro své vnitrostátní spoje společnost PKP Intercity. Čeští strojvedoucí pak vedou mezistátní vlaky například do Drážďan, Lince nebo Košic. Hnačí vozidla Českých drah ujedou v čele meziná-

rodních vlaků na zahraničních tratích bezmála 11 tisíc kilometrů denně.

Pozici významného středoevropského dopravce chtějí ČD udržet i v dalších letech, proto investují do moderních hnačích vozidel a netrakovních jednotek. U společností Siemens Mobility a Škoda Group objednal 50 elektrických lokomotiv Siemens Vectron a 20 devítivozových netrakovních jednotek ComfortJet, které budou schváleny pro provoz pro maximální rychlosti 230 km/h v Česku, Německu, Dánsku, Polsku, na Slovensku, v Maďarsku a v Rakousku. Tyto moderní vlaky a lokomotivy budou dodány do roku 2026. 



Online odbavení cestujících se dozvědí o změnách na cestě

České dráhy vylepšily informování online odbavených cestujících při případných změnách na cestě. Systém nově automaticky vyhodnocuje změny jízdního řádu oproti zakoupené jízdence. Cestující tak je o případných změnách automaticky informován e-mailem, SMS nebo notifikací v aplikaci Můj vlak. Informace jsou všem nově zasílány v předem stanovených termínech měsíc, týden, den před cestou a v den cesty.

Nově je spuštěno i automatické přesazování na základě změn v řazení vlaků. Pokud se v daném spoji změni řazení a dotkne se cestujícího, který má už zakoupenou jízdenku, systém ho nyní již automaticky přesadí na jiné místo. Zákazníci Českých drah jsou také informováni o změně místa k sezení. Komplettní informace o přesazení cestujících


má k dispozici i průvodčí, který tak může lidem poradit, kam se usadit.

Snazší orientace

Další novinka zjednoduší cestování lidem, kteří využijí dálkové vlaky ČD bez místenek. Upravené grafické plánky pro výběr místa ve vlaku usnadní nalezení volných míst k sezení. U vlaků těsně před jejich odjezdem a také u spojů, které jsou už na cestě, cestující nově na první pohled poznají, na která místa nebyly prodány rezervace a jsou určena pro cestující bez místenek. Dosud totiž byla místa, u kterých skončila možnost rezervace zpravidla dvě hodiny před odjezdem spoje, označena jako obsazená. Ve skutečnosti ale byla část z nich volná, jen se omezila možnost zakoupit si pro tato místa rezervaci.

Možnost pořízení tzv. expresních rezervací nicméně zůstává i nadále. Snazší orientace ve voze by měla pomoci k plynulejšímu a komfortnějšímu nástupu do vlaku a obsazení jednotlivých míst. Cestující bez místenky zase mohou mít jistotu, že neobsadili místo někomu se zakoupenou rezervací.

Online odbavení má i další výhody. Při nákupu nabízí dopravce u většiny dálkových vnitrostátních spojů místenku zdarma. Bezplatná místenka platí i ve vlacích překračujících hranici ČR při včasném nákupu nejméně 14 dní před cestou, a to jak ve směru z Česka, tak ve směru ze zahraničí.

Rozvoj novinek v online odbavení České dráhy průběžně uskutečňují především ve spolupráci s technologickou firmou Chaps, která je součástí Skupiny ČD. 

TÉMA

Léto na kolejích

České dráhy přichystaly speciální nabídky i akce

S letními prázdninami přichází ideální doba na výlety. České dráhy tradičně připravily řadu speciálních akcí a nostalgických jízd, abyste si je mohli užít co nejvíce. Ať už třeba se speciální Jízdenkou na léto po tuzemských kolejích, v parním vlaku po našich nejkrásnějších tratích, v lůžkovém kupé našich nočních vlaků, při cestě do hor a za mořem nebo jen tak za návštěvou příbuzných či přátel. Souhrn toho nejzajímavějšího vás čeká na následujících stránkách. A pamatujte – při cestě dráhou začíná výlet již na palubě vlaku...

Vít Čepický | Foto: archiv ČD

Pokud si spojujete období letních prázdnin s odpočinkem a pocitem bezstarostnosti, měli byste u nabídky Jízdenky na léto zbystrit. Týdenní či čtrnáctidenní varianty letní sítěv jízdenky nabízí během července a srpna jedinečnou možnost neomezeně objevovat Česko z paluby modrých vlaků. Ať už s pečlivě připraveným plánem, nebo naopak tím prvním vlakem Českých drah, který přijede.

Historickým vlakem z muzea do muzea

Kdy: Každou prázdninovou středu
Kde: Lužná u Rakovníka – Chomutov
Čím: T 458.1190, Bam

Nemusíte počítat kilometry, řešit kategorii vlaku, můžete se vydat, kam jen budete chtít. A když během svého putování zahlédnete za okénkem u trati něco zajímavého, není nic jednoduššího než vystoupit na nejbližší zastávce a prostě se jít podívat, kam vás to od kolejí zavane, abyste se následně mohli kdykoliv zase nalodit.

Léto na Bechyňce

Kdy: O sobotách do 26. srpna
Kde: Tábor – Bechyně
Čím: E 422.001 / E 422.003, Bnp, M 400.001

Základní varianty Jízdenky na léto po druhou třídu stojí 1 390 Kč na sedm dní, 1 990 pak na dva týdny. Držitelé In Karty mohou využít zvýhodněných variant za 1 190, respektive 1 690 korun, nejvýhodněji se pak svezou děti a studenti mezi 6 a 26 lety a senioři nad 65 let, kteří za kratší variantu zaplatí 695 a delší 995 Kč. Přičemž je vždy možné pořídit si doplatek do první třídy.

Párou Posázavím do Týnce nad Sázavou

Kdy: 23. července, 20. srpna a 1. října
Kde: Praha-Vršovice – Týnec nad Sázavou – Čerčany – Senohraby – Praha-Vršovice
Čím: 434.2186, Ce, Ce-bufet, Dsd

Pokud vás více láká zahraničí, můžete využít také Včasné jízdenky Evropa nebo sítěv Interrail. Ta je k dispozici v řadě variant podle délky platnosti, věku cestujícího či navštívených zemí, kompletní nabídku s podmínkami využití najdete tradičně na webových stránkách www.cd.cz, www.interrail.eu, a samozřejmě v aplikaci Můj vlak.

Párou Posázavím do Sázavy

Kdy: 22. července a 19. srpna
Kde: Praha-Vršovice – Senohraby – Čerčany – Sázava a zpět
Čím: 434.2186, Ce, Ce-bufet, Dsd

S kolem vlastním i z půjčovny

Čím dál oblíbenější je zejména v letních měsících cestování vlaky s bicyklem. Stále větší množství osobních vlaků i dálkových spojů nabízí jejich bezpečnou přepravu, samozřejmě tedy s ohledem na kapacitu jednotlivých souprav. Do nejoblíbenějších destinací se také pravidelně vydávají speciální cyklovlaky.

Motoráčkem Hurvínek z Břeclavi do Lednice

Kdy: Každý víkend a svátek až do 9. září
Kde: Břeclav – Lednice
Čím: M 131.1448, BDIm

Pokud však nechcete být závislí na kapacitních možnostech vlaků, není nic snazšího než využít stále populárnější služby ČD Bike. Díky síti 68 půjčoven prověřených a kvalitních kol přímo na nádražích si nemusíte s přepravou kola vůbec dělat starosti, vypůjčíte si jej přímo po výstupu z vlaku. Již ve 23 půjčovnách jsou navíc k dispozici i elektrokola, 19 z nich nabízí i koloběžky.

Párou Prahou do Roztok

Kdy: 30. září
Kde: Praha-Vršovice – Roztoky – Praha hl. n. – Praha Vršovice
Čím: 434.2186, Ce, Ce-bufet, Dsd

Výhodou navíc je, že kolo můžete většinou vrátit i na jiné pobočce, než jste si jej půjčili, lze si jej předem rezervovat a po vybraných tratích jej navíc svezete

zdarma. Více informací tradičně naleznete na webových stránkách ČD. Většina půjčoven je otevřená až do konce října.

Šumavské léto s párou

Kdy: 8., 9., 15. a 16. července
Kde: Volary – Lenora a Volary – Nová Pec
Čím: 310.093, Ci

Vlakem na Balt, autovlakem na Slovensko

Další ryze letní nabídkou je možnost cestovat přímými sezonními nočními vlaky do polských letovisek na břehu Baltu. Rychlík Pirat vyrazí z Bohumína ve 21:18 a přes Poznaň míří do Kolobřehu. Druhou variantou je Wydmý odjíždějící také z Bohumína v 19:14, do stanice Hel na stejnojmenném poloostrově má příjezd před osmou ranní. Tento spoj nabízí navíc i lůžkové vozy, oba jezdí denně do 3. září. Doplnuje je pak celoroční EC Sobieski z Vídně přes Ostravu do Gdyně.

V nabídce samozřejmě zůstává tradiční síť nočních spojů do Varšavy, severní a jižní větví do švýcarského Curychu, do Budapešti a na Slovensko, kam vás zavezou komfortní lůžkové vozy nebo turistická lehátka, přičemž z Prahy do Popradu, Košic a Humenného můžete navíc využít služeb autovlaku.

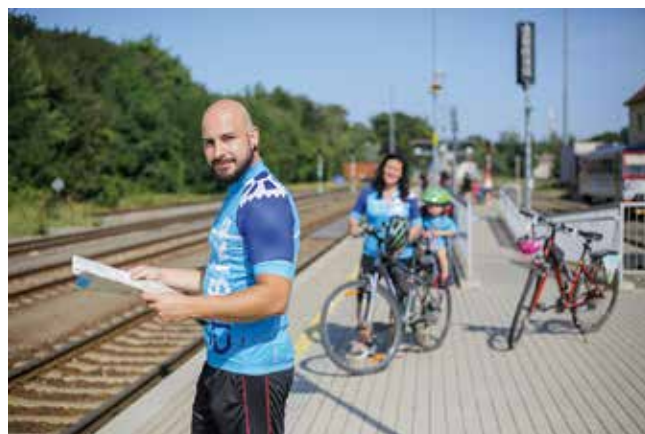
Po šumavských lokálkách

Kdy: 17. července
Kde: Nový Pec – Černá v Poš. – Kájov
Čím: 310.093, Ci

Bohatá nadílka drážní nostalgie

Od 1. června do 31. srpna se rozšířila otevřená doba železničního muzea v Lužné, které nyní můžete navštívit denně kromě pondělků. Zde je možné obdivovat nejen řadu statických exponátů v podobě těch nejzajímavějších drážních vozidel, která jezdila po tuzemských kolejích, s řadou z nich se lze v rámci četných jízd i svést.

Nostalgie jízdy ovšem nejsou vázány jen na ČD Muzeum, naopak. Jejich nabídka pokrývá prakticky všechny české regiony. Speciální výroční punc budou letos mít například jízdy po Bechyňce. Naše první elektrifikovaná trať z Tábora do malebného městečka nad řekou Lužnicí slaví 120 let, což můžete o vybraných termínech stylově oslavit kupříkladu na palubě Elinky, současnice Františka Křižíka.



Motoráčkem na výlet do Mariánské Týnice

Kdy: 11. a 25. července, 8. a 22. srpna
Kde: Lužná u Rakovníka – Kralovice u Rakovníka a ČD Busem do Mariánské Týnice
Čím: M 131.105, M 240.0100

Tradiční akcí jsou též jízdy Hurvínkem z Břeclavi do Lednice jedinečným Lednicko-valtickým areálem, parní lokomotiva Kafemlejnek sveze milovníky historie v rámci Šumavského léta Volarskem, lokomotiva stejné řady se skví v rámci Bezdruzického parního léta, Rožnovské parní léto pak nabízí svezení s přece jen o něco mohutnějším Velkým bejčkem.

Dobrým zvykem jsou i pravidelné výlety nostalgickými vlaky v okolí hlavního města. Tentokrát se parním vlakem můžete svézt podél Vltavy do Roztok u Pra-

hy. Zkrátka ale nepříjde ani řeka Sázava, kolem které zahouká v případě vhodného počasí parní vlak hned několikrát. Letošní novinkou je trasa z Prahy-Vršovic přes Senohraby a Čerčany do města Sázava a zpět. Vydat se můžete také na již tradiční okružní jízdu z Prahy-Vršovic přes Týnec nad Sázavou, Čerčany a Říčany zpět do Prahy. Kompletní výčet a informace o nostalgických akcích můžete čerpat ze stránek cdnostalgie.cz.

Historickým vlakem z ČD Muzea k Berounce

Kdy: 5. srpna
Kde: Lužná u Rakovníka – Nižbor
Čím: 534.0323, Bai

Na výlet jedinečně vlakem!

A výbornou inspirací vám může být též aplikace či stránky Vlakem na výlet (www.cd.cz/vlakem-na-vylet). Nabí-

dou nejen řadu tipů přímo na železniční akce, ale vhodně poradí i s nedrážní náplní volného času od městských výletů, zdolávání kopců, prohlídek významných památek po čím dál oblíbenější gastrotipy. Samozřejmostí je rozřídění dle náročnosti časové i kilometrické.

Hlavní výhodou všech nabízených výletů je ovšem fakt, že můžete nechat starosti s provozem na silnicích a parkováním za hlavou. Dostanete se na ně pohodlně našimi vlaky, s aplikací Vlakem na výlet navíc můžete jejich zdoláním sbírat ČD Body do věrnostního programu a vychodit si třeba jízdenku zdarma na další výlet. Tak vzhůru do světa – a ideálně dráhou!

Rožnovské parní léto

Kdy: 8. července, 5. srpna
Kde: Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
Čím: 423.041, Ce, Dsd



Bechyňka s Elinkou oslavily 120 let

Nejstarší elektrifikovaná trať v někdejší Rakousku-Uhersku oslavila na konci června významné jubileum. Dráha z Tábora do Bechyně píše historii už 120 let. Na trať vyjela legendární elektrická lokomotiva Elinka M 400.001 z roku 1903 a připraven byl bohatý program. Na tradiční nostalgické jízdy s Elinkou a lokomotivou bývalé řady E 422.0 zvanou Bobinka se veřejnost může těšit i o prázdninách.

Petr Slonek | Foto: Jan Chaloupka

Čtyřicet kilometrů dlouhá trať mezi Táborem a Bechyní, u jejíhož zrodu stál známý vynálezce a konstruktér a továrník František Křižík, patří k jihočeským unikátům. Provoz na ní začal 21. června roku 1903 a stala se první železnicí u nás, na které jezdily vlaky poháněné elektřinou. A stejně výročí oslavila i Elinka.

Hlavní oslavy kulatého 120. výročí organizátoři přichystali na sobotu 24. června. Program začal v Táboře ranním obřadem požehnání Elinky. Poté vůz vyrazil společně s historickými vagony z muzea Českých drah směrem do Bechyně. Po celou dobu jízdy byl ve vlaku i František Křižík, oděný stejně jako strojvedoucí v dobovém kostýmu.

Stanice Sudoměřice u Bechyně se pro slavnostní den přejmenovala na původní název Sudoměřice-Černice, aby se tak lépe navodila dobová atmosféra. Otevřená byla historická remíza s modelovým kolejištěm a muzejní lokomotivou Koloběžkou. Ve stanicí byl přistaven výstavní vagon s expozicí o historii železnice.



Primát Bechyňky

Trať se pyšní významným prvenstvím: nikde jinde na našem území nebyl elektrifikovaný provoz na veřejné trati zahájen dříve. Hlavní zásluhu na vybudování trati má vizionář František Křižík. Družstvo bechyňské dráhy se už koncem 19. století několik let marně domáhalo železničního spojení z Bechyně do Tábora. Ale teprve počátkem roku 1896 se sněm Království českého usnesl, že převzme záruku za stavbu této dráhy, která byla původně projektována pro parní provoz. První zkušební jízda se uskutečnila po pouhém roce stavby 1. června 1903 a slavnostní jízda, která zahájila provoz na trati, se odehrála 21. června 1903.

Provoz zajišťovaly nejprve dva elektrické motorové vozy z roku 1903, k nimž v roce 1905 přibyl třetí a v roce 1908 čtvrtý. Ty byly později označeny jako EM 400 (001 a 002) a měly shodnou konstrukci. Třetí a čtvrtý vůz (003 a 004) se konstrukčně odlišovaly od předchozích dvou. Dodnes provozuschopné vozidlo s označením M 400.001 je od roku 1974 součástí sbírky NTM. První dva kusy byly vyrobeny vagonkou Ringhoffer v Praze na Smíchově a firmou vynálezce Křižíka.

Trať z Tábora do Bechyně čeká oprava. Podle náměstka generálního ředitele ČD Jiřího Ješety se ale nepočítá se změnou traktce. Potřeba je zmodernizovat zastávky a vyměnit některé sloupy. ○

ČD zprovoznilly nové Moravie, končí většina Honeckerů a Plecháčů

Díky mimořádnému nasazení zaměstnanců Českých drah se podařilo zprovoznit elektrické jednotky Moravia zakoupené Jihomoravským krajem u společnosti Škoda Group. Technici výrobce spolu s pracovníky ČD doлаđovali dodané jednotky, podíleli se na předávání vlaků i na technicko-bezpečnostních zkouškách. Jihomoravský kraj má nyní k dispozici všech 37 jednotek.

Na linkách S2 a S3 tak končí éra východoněmeckých osobních vozů řady Bdmtee předzdivaných Honeckerů a elektrických lokomotiv řady 242 Plecháčů. Na všech spojích už pojedou pouze Moravie. „Musím poděkovat našim technikům, kteří týdný pracovali, aby jednotky vykonaly zkoušky, zkušební jízdy a získaly příslušné dokumenty. Bez obrovského úsilí všech zaměstnanců a bez know-how

Českých drah by bylo splnění termínů a rozježdění Moravie do června nemožné,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Ješeta.

V prosinci 2019 objednal Jihomoravský kraj u Škoda Group 37 elektrických bezbariérových jednotek Moravia. Jedná se o 6 dvouvozdových vlaků řady 550 a 31 čtyřvozdových vlaků řady 550. Jsou určeny především pro linky S2 Letovice – Brno – Křenovice horní nádraží, S3 Křižanov – Tišnov – Brno – Hustopeče



u Brna / Židlochovice, S51 Šakvice – Břeclav a S9 Břeclav – Hodonín. S nasazením všech jednotek Moravia se mohou odstavit náhradní soupravy, vozy řady Bdmtee a lokomotivy řady 242 z pravidelného provozu na linkách S2 a S3. České dráhy musely několik měsíců udržovat na jižní Moravě starší soupravy, aby nahradily později dodané elektrické jednotky Moravia a Jihomoravský kraj nemusel kvůli chybějícím jednotkám rušit spoje. Provoz bylo možné zajistit díky rezervám ČD a aktivnímu řešení situace ze strany dopravce.

V příštím roce zmizí osobní vozy Bdmtee a elektrické lokomotivy řady 362 také z tratě 330 Břeclav – Hodonín – Otrokovice – Přerov, kde většinu spojů objednává Zlínský kraj. ČD na tuto trať nasadí nové jednotky 640.2 RegioPanter. Staré vozy budou jako záloha. (pes)

ČD obhájily rating na stupni Baa2

Mezinárodní ratingová agentura Moody's sleduje České dráhy průběžně celý rok a obvykle na jaře vydává pravidelné hodnocení. Agentura nyní potvrdila rating na úrovni Baa2 se stabilním výhledem, přičemž některé klíčové ukazatele, od kterých se úvěrové hodnocení odvíjí, se dokonce meziročně zlepšily.

Redakce | Foto: archiv ČD



České dráhy i nadále zůstávají v investičním pásmu, auditoři agentury Moody's jim potvrdili rating na stupni Baa2. „Moody's má k dispozici veškeré informace o našem hospodaření, rizicích i rozvojových plánech firmy. Její hodnocení je objektivní a nezávislé. Doufám, že tím končí nesmyslné srovnávání Českých drah s Českou poštou a strašení, že nás čeká podobný osud. Potvrzení úrovně ratingu vnímáme tak, že je náš byznys model zdravý a udržitelný,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Agentura Moody's ve svém hodnocení zohledňuje také investiční plán Českých drah a financování investic z externích

zdrojů. Ze srovnání s jinými evropskými dopravci jako DB, SNCF, SNCB nebo Comboios de Portugal je zjevné, že jejich poměr dluhu k EBITDA je mnohdy i významně vyšší než v případě Českých drah. Na úrovni základního úvěrového hodnocení jsou tak na tom často hůře a k lepšímu celkovému ratingu jim pomáhá jen nižší míra liberalizace v jejich zemích a vyšší úroveň podpory státu.

„České dráhy oproti tomu fungují na mnohem více liberalizovaném trhu s menší mírou státní podpory. Půjčené prostředky jsou určeny výhradně na obnovu a modernizaci vozidlového parku. Finanční náklady spojené s nákupem vlaků jsou pak zohledněny závazkovými smlouvami s objednateli veřejné dopra-

vy. Zkvalitnit služby pro cestující nejde vzhledem k historickému investičnímu dluhu jinak než investicemi. A i když jsou s ohledem na rozsah námi zajišťované dopravy velké, můžeme si je dovolit a důsledně je plánujeme,“ zdůraznil Michal Krapinec.

Vyjedou další nové vlaky

V průběhu tří let nasadí České dráhy na pravidelné spoje 229 nových vlaků a lokomotiv. Desítky jednotek RegioFox a RegioPanter již letos postupně míří do krajů a příští rok se na dálkových linkách objeví nové vozy ComfortJet, které patří k tomu nejlepšímu, co evropské železnice v současné době zákazníkům nabízejí.

Konsolidovaný hospodářský výsledek Skupiny ČD před zdaněním podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) činil v loňském roce 396 milionů korun. Hospodaření Skupiny ČD se tak meziročně zlepšilo o dvě miliardy korun. Pozitivní vliv na tuto skutečnost měl především návrat cestujících do vlaků. Kromě vnitrostátních dálkových a regionálních linek se dočkala oživení i mezinárodní doprava.

České dráhy loni přepravily celkem 157 milionů zákazníků, což je o 36 milionů více než v roce předchozím. Přepravní výkon v loňském roce dosáhl 7,7 miliard osobokilometrů a průměrná cestovní vzdálenost stoupla na 49 kilometrů. To je dokonce více než v posledním předchozím roce 2019. ○

ČD – Telematika otevřela v Olomouci sklad a logistické centrum

Dceřiná firma Českých drah ČD – Telematika otevřela v Olomouci distribuční sklad a servisní centrum klíčových komponent mobilní části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Společnost patří v Česku ke špičce v oblasti retrofitu, tedy zpětného vybavování již provozovaných železničních vozidel tímto systémem.

„Otevření našeho ETCS skladovacího a logistického centra je nesmírně důležité pro zajištění plynulosti plánovaného i neplánovaného servisování vozidel, která jsme již systémem ETCS zpětně dovybavili,“ řekl předseda představenstva ČD – Telematiky Jan Hobza. „V Evropě totiž existuje jen omezený počet výrobců této technologie a poptávka po ní neustále roste tak, jak se v jednotlivých evropských zemích blíží termín pro zavedení

tzakvaného výhradního provozu pod ETCS na vybraných tratích,“ vysvětluje Hobza. Připomněl, že v Česku je tento termín stanoven na 1. 1. 2025. Od tohoto data budou smět na vybrané koridorové tratě v ČR vyjet pouze vozidla vybavená systémem ETCS.

Pro výstavbu skladovacího a logistického centra byla vybrána Olomouc především díky strategickému umístění na dosah oběma integračním partnerům ČD – Telematiky v Hranicích na Moravě a Šumperku.

Skladovací a logistické centrum se nachází v těsné blízkosti olomouckého hlavního nádraží. Vzniklo úpravou prostor nevyužívané

hasičské stanice, které již neměly v rámci skupiny své uplatnění. Samotné přestavbě předcházelo nezbytné logistické plánování k ověření použitelnosti prostor pro budoucí zamýšlené využití, které trvalo přibližně tři měsíce. Rekonstrukce vnitřních prostor byla zahájena ve druhé polovině října 2022 a dokončena letos koncem března. Od druhé poloviny května se pracuje na rekonstrukci venkovních ploch a oplocení a příští rok by měla pokračovat renovace vnějších částí budovy.

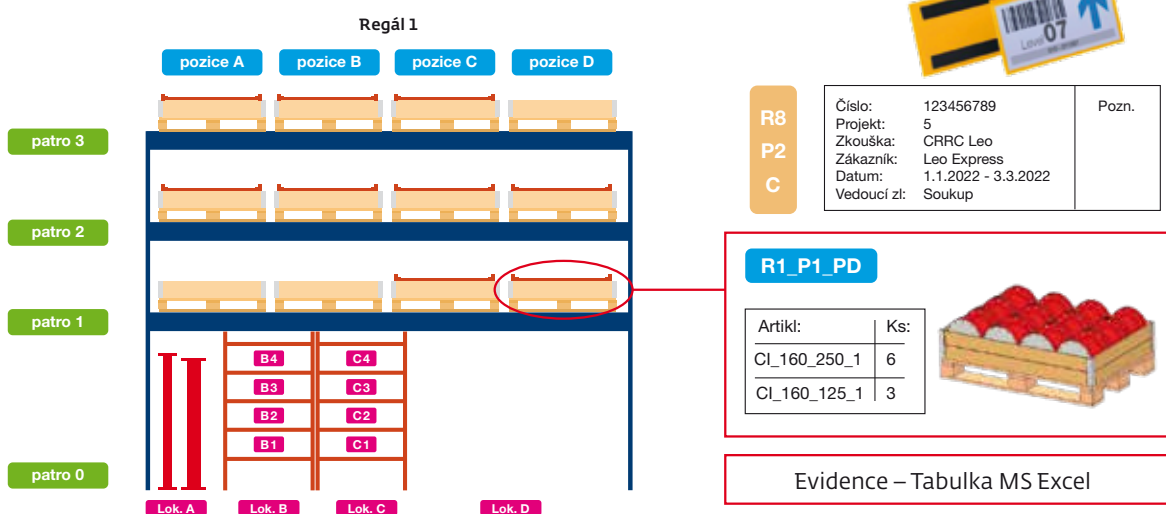
Spektrum využití logistického centra je širší, nejedná se pouze o sklad komponent ETCS. Klíčové je i využití tohoto prostoru coby zázemí technického týmu, který zajišťuje osazování drážních vozidel mobilní částí ETCS, jejich pravidelnou profylaxi či eliminaci záručních i mimozáručních oprav. (pes)



Racionalizace výrobních procesů

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) představuje své služby v oblasti racionalizace výrobních, servisních, logistických či administrativních procesů. Témata jako zvyšování efektivity práce, snižování nákladů, zvyšování kvality a bezpečnosti a další jsou již dlouhou dobu nedílnou součástí průmyslové výroby i služeb ve všech různých odvětvích. Prim v tom snažení samozřejmě drží automobil, letectví a jiné vysoce sériové výroby. Nízkosériové výroby a služby už ale často mívají potíže s přijetím principů, které jsou právě pro automobil běžné.

Racionalizace skladových prostor VUZ



Jaroslav Brabec, Martin Bělčík, Antonín Solář | Foto: VUZ

Příkladem nízkosériové služby je výroba, údržba a opravárenství v železničním sektoru, které mají v jistém ohledu charakter prototypové výroby. Prvky automobilové jsou na základě zvyklosti těžko prosaditelné v těžkém strojírenství a také v segmentu železniční dopravy. Výsledkem racionalizace není jenom zvýšení produktivity práce, zlepšení pracovního prostředí, zajištění standardizace práce, ale také snížení počtu pracovních úrazů.

Kouzlem a podstatou zlepšování je jeho nevyčerpatelnost. Bylo by troufalé se v některém okamžiku zastavit a tvrdit si, že už to lépe nejde. Nechceme se tedy ani my zaleknout a nechat se odradit od nových nápadů, třeba názory druhu: „To u nás fungovat nebude, my nejsme automobil.“ Ovšemže, individuální přístup je nutností. Stejně jako používání zdravého rozumu, což je pravidlo číslo jedna. Obecná touha ke zlepšování je pro většinu lidí vrozená. Těžší je nalézt pro tuto touhu ten správný směr, k tomu správnému směru motivaci a chuť něco změnit přes zažitá paradigmatata a prokrastinaci.

Paradigmatata = Odolnost vůči změnám

- Vždycky jsme to takhle dělali.
- Zprvu nás to zajímalo, ale...
- Za tohle nenesu zodpovědnost.
- Nikdo mi to neřekl.
- Nemám čas.
- To by stejně nic nezměnilo.
- Další hloupost, co dlouho nevydrží.
- Máme důležitější problémy.
- Tady to není možné.
- Už tak máme dost práce.
- Co z toho budu mít já?

Výstižný příklad z praxe:

Dědeček jde po lese a vidí dřevorubce, jak kácí strom tupou sekerou. Říká mu: „Pane, tak si tu sekeru nabruste.“ Dřevorubec mu odpoví, že nemůže, že přece musí kácet a nemá na broušení čas.

Z toho je jasné, že paradigmatata a prokrastinace, tedy výrazná a chronická tendence odkládat plnění většinou administrativních či psychicky náročných úkolů, jsou v dnešní době velmi problematické. Ve strojírenských společnostech, kam patří i železniční doprava, výrobci ŽKV, opravárenské společnosti ŽKV a jiní, se těžko zavádějí prv-

ky zlepšování. Obvykle bez zkušených odborníků se zavádění zlepšování nepodaří, nebo pouze dílčími kroky, které se obvykle vrátí do „starých kolejí“. Společnost VUZ má tým odborníků, kteří jsou schopni s Racionalizací pomoci.

VUZ se podařilo dokončit projekt Racionalizace ve vlastních prostorech Dynamického zkušebního stavu. Na základě vlastních zkušeností a odborníků, kteří pracují v naší společnosti, VUZ poskytuje novou službu, kdy nabízíme zákazníkům pomoc s hledáním cesty ke zlepšování v různých úrovních a fázích výrobních i podpůrných procesů. Pohled nezávislého vnějšího pozorovatele často přináší nápady, které zůstávají účastníkům zaběhlého procesu skryty (procesní slepota).

Systém KAIZEN se využívá pro komplexní zlepšení pracoviště, které přináší zlepšování také v normování přípravných časů pro vybrané typy zkoušek a metodiku použití. Implementací těchto prvků do reálných podmínek bude mít za následek zlepšení uspořádání pracoviště, nastavení logistických toků, provede ke snížení časů pro manipulaci, zrychlení přípravných časů, standar-

dizaci jednotlivých pracovišť jako celku a celkové zvýšení produktivity práce za současného snížení chybivosti.

Bez znalostí časové náročnosti jednotlivých procesů není možné účinně plánovat a celkově hodnotit efektivitu práce zaměstnanců či časových procesů. V rámci služby Racionalizace je prováděn časový náměr podle vhodné metodiky, např. REFA. Náměrový čas je očištěn od nežádoucích činností (hledání součástí, opravy, operativní řešení) tak, aby se dal výrobní proces zlepšovat. Normovaný čas dokáže generovat časový rozsah montážních prací na projektech a u jednodušších a standardizovaných sestav zkoušek výrazně zpřesnit plánovanou kapacitu.

Služby jsou nabízeny zejména firmám v železničním segmentu (depa, opravy železničních kolejových vozidel, výroba a jiné), ale také v ostatních průmyslových odvětvích, jako je strojírenství. Předmětem nabízené služby je jednak přímá realizace projektů zaměřených na racionalizaci a zlepšování, ale také poradenství s cílem nastavit principy štihlé výroby a trvalého zlepšování. Jedná se o racionalizaci nejen samotných výrobních procesů, ale i servisních, logistických či administrativních procesů.

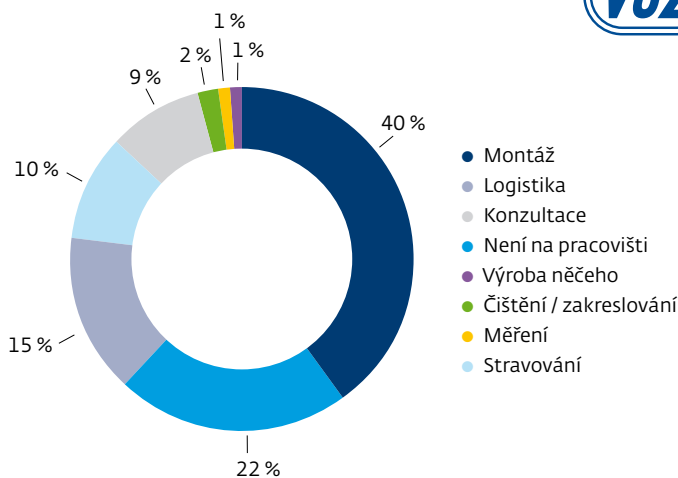
Racionalizace se využívá i pro nově budované prostory, kde se musí zajistit správné skladování, logistické toky, BOZP, ergonomie pracoviště, plánování výroby a jiné.

V praxi má taková služba následující průběh a obsah

- Provedeme základní audit s cílem doporučit oblast pro další optimalizační aktivity.
- Dále analyzujeme pracovní procesy, jejich činnosti, uspořádání pracovišť, materiálové a informační toky apod.
- Jedním z výsledků analýzy je identifikace neefektivních procesů, plýtvání a ztrát.
- Dalším krokem je vytvoření návrhu opatření vedoucích k eliminaci identifikovaného plýtvání. Tato opatření mohou být různého charakteru, např. změny pracovních postupů, uspořádání pracovišť, nové podpůrné řídicí a kontrolní postupy. Cílem může být zkrácení průběžných, redukce nákladů či standardizace činností průběžných časů.
- Nedílnou součástí v rámci racionalizace je hledisko zvyšování bezpečnosti. Sem patří různé vizuální standardy, zavádění nápravných opatření nebo předcházení rizik.

Důležitým prvkem všech projektů je úzká spolupráce s pracovníky zákazníka,

Celkové snímky pracovního dne



jak řídicími, tak operativními, s cílem maximálně využít potenciálu nových myšlenek a nápadů. V projektu racionalizace je nezbytné správně nastavit očekávání, podle potřeb zákazníků. Principy KAIZEN, 5S, TPM, analýza a optimalizace toků materiálu, standardizace a další lze zavádět i bez větších investic a náročnosti na změnu.

Obor Racionalizace vyžaduje otevřený a inovativní přístup, představivost, dů-

slednost a odvahu nebát se uskutečnit změny. Závěrem bychom chtěli říci, jak již bylo výše uvedeno, že společnost VUZ má tým odborníků, kteří jsou schopni s racionalizací pomoci.

Jak řekl Albert Einstein: „Nemůžeme doufat, že vyřešíme naše nejsložitější problémy tím samým myšlením, které je způsobilo.“



Nepořádek na pracovišti

One Point Lesson - TPM + 5S

Základní znalost	Problém	Opasatel	Sčediskok:
Název: Zkušebna TM	Problém: Zkušebna TM	Opasatel: TM_02	DZS
Číslo: TM_02			Vytvořil: Tomáš Hron
			Datum: 21.01.2023

Popis problému / zlepšení:
Uspořádání pracovního stolu

Standardizované pracoviště



ČD investují miliony do boje s graffiti

Vandalismem jedinců, kteří spreji, fixy či noži ničí vlakové soupravy, trpí cestující na železnici stále ve větší míře. Poničené interiéry i exteriéry převážně příměstských jednotek však nejsou problémem pouze estetickým, ale též ekologickým a provozním. ČD proto společně s Prahou a Středočeským krajem představily soubor opatření, kterými chtějí zákazníkům opět zajistit důstojné podmínky na cestách.



Vít Čepický | Foto: autor

Zkraje je třeba vysvětlit, jak současný stav nastal. Vzednutí vandalských útoků totiž staví dopravce, tedy České dráhy, a objednatele, v tomto případě Prahu a Středočeský kraj, před velmi nelehkým rozhodnutím: odstraňovat graffiti a další vandalské projevy co nejrychleji, ale za cenu enormních nákladů a snižování kapacity vlaků, nebo primárně udržovat v provozu co nejvíce jednotek, které budou postupně v čím dál horším stavu?

Situace ovšem zejména po pandemii covidu a dalším vzednutí sprejerského vandalizmu dospěla tak daleko, že je třeba ji řešit ihned a jinak, prostá pravidelná údržba už přestala stačit. Průměrná doba čištění a zprovoznění poničených vlaků totiž přesáhla kapacity a možnosti dílen, kvůli čemuž poškozené jednotky přibývají rychleji, než kolik jich při provozních možnostech stihnou dílny zprovoznit.

Pro představu – České dráhy za rok 2023 zatím vyčistily interiéry 68 a exteriéry 64 jednotek. Což početně téměř odpovídá všem CityElefantům, které v Praze a Středočeském kraji jezdí. „Jen v tomto roce jsme investovali do čištění interiérů a exteriérů zhruba 10 milionů korun,“ upozorňuje Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. Přesto to nestačí, aktuálně je i přes dílčí zlepšení situace více než polovina CityElefantů v regionu poničená graffiti. Čištění jedné soupravy přitom znamená celodenní odstavení a nasazení pracovníků depa a jednotka pak logicky chybí v provozu.

Za čisté vlaky

České dráhy proto ve spolupráci s hlavním městem a Středočeským krajem připravily soubor opatření, která by během léta měla situaci ve své komplexnosti zásadně zlepšit. Část z nich bude technologická, tedy aplikace antigraffiti nátěrů a fólií, díky kterým jdou znečištěná místa umýt výrazně rychleji a snáze, dále výrazné rozšíření kamerových systémů a zabezpečení areálů dep a nádraží, kde se vlaky odstavují.

Současně se prohlubuje spolupráce s Policií ČR i bezpečnostními agenturami, které nově začínají používat hlídky se speciálně vycvičenými psy. „Inspiraci k jejich zapojení jsme našli v zahraničí, kde se hlídky se psy velmi osvědčily. A naše prvotní zkušenosti naznačují, že budou mít úspěch i u nás, ostatně první vandaly jsme díky nim již chytili přímo při činu,“ říká Jiří Jeřeta.

Velkým tématem je boj s vandalismem ve vlacích samozřejmě i pro objednatele dopravy. „Nehodláme se smířit s žádným druhem vandalismu,“ vzkazuje radní pro dopravu Středočeského kraje Petr Borecký. „Chceme, aby byla veřejná doprava čistou a slušnou záležitostí. Dalí jsme dohromady několik opatření a postupů, jejichž cílem je dopadení pachatelů, jejich odsouzení i náhrada škody. Nejedná se o žádné umění, ale o prachspřstý vandalismus. Jde o ničení cizího majetku, který slouží veřejnosti.“

Ekologické hledisko

A podobně mluví za hlavní město i náměstek pražského primátora pro dopravu Zdeněk Hřib. „Pro metropoli je prioritou,

Opatření proti graffiti

- Zvýšení ostrahy v místech odstavu nebo obratu jednotek – spolupráce s Policií ČR a bezpečnostními agenturami, součástí jsou nově hlídky s vycvičenými psy
- Zabezpečení odstavného nádraží Praha-Jih oplocením a kamerovým systémem, vylepšení perimetru depa – investice 27 milionů Kč
- Průhledné antigraffiti polepy a laky v barvách PID – až 40 jednotek CityElefant – cca 40 milionů Kč
- Ochranný antigraffiti nástřík – až 30 jednotek CityElefant – cca 4,5 milionu Kč
- Dovybavení příměstských vlaků vnitřním a vnějším kamerovým systémem – 3 miliony Kč/jednotka – celkově až 162 milionů korun

aby bylo zajištěno kvalitní a kapacitně dostatečné vlakové spojení pro Pražany z okrajových městských částí, kteří jezdí vlakem do práce a domů. Věřím, že díky společným investicím do většího zabezpečení přímo na místech, kde problémy vznikají, se to zlepší,“ slibuje si zmírnění dopadů vandalismu na odstavování poničených souprav.

Zmiňuje zároveň další neméně důležitý problém spojený s graffiti. „Odlakovač, který se v tomto případě musí použít na odstranění nápisů z vlakových souprav, je navíc chemická látka, která není lehce odbouratelná v přírodě,“ doplňuje Zdeněk Hřib.

Na čištění jednoho CityElefantu je totiž potřeba až 40 kilogramů chemických látek na bázi benzylalkoholu a také 2 000 litrů vody.

Celá kampaň, která má za cíl vrátit cestujícím čisté vlaky, však samozřejmě něco stojí. A není to málo, konkrétně až 230 milionů korun. Peníze vydané na odstraňování vandalismu a jeho prevenci by přitom mohly být užitečné jinde – například pro provoz dalších vlaků nebo pořízení moderních jednotek. Za stejné peníze lze například pořídit dvě zcela nové jednotky RegioFox. Mimočodem – první z nich dorazila v první polovině června na testy do Prahy. A hned se stala terčem sprejerů... ○



NA ODSTRANĚNÍ GRAFFITI Z 1 VLAKU



POTŘEBUJEME AŽ 40 kg ODLAKOVAČE, 2000 l VODY A 10 h PRÁCE



© foto: Radek / Lupa / Dopravní úřad

Silvestrovský úsek | pid | ropid | idsk | 

SPOLUČNĚ ZA ČISTÉ VLAKY

POMALOVAT JEDEN VLAK STOJÍ SPREJERA PÁR STOVEK



MY ZA ODSTRANĚNÍ GRAFFITI UTRATÍME STO PADESÁT TISÍC



© foto: Radek / Lupa / Dopravní úřad

Silvestrovský úsek | pid | ropid | idsk | 

SPOLUČNĚ ZA ČISTÉ VLAKY

POMALOVAT JEDEN VLAK TRVÁ SPREJERŮM PÁR MINUT



MY HO KVŮLI ČIŠTĚNÍ MUSÍME ODSTAVIT NA CELÝ DEN



© foto: Radek / Lupa / Dopravní úřad

Silvestrovský úsek | pid | ropid | idsk | 

SPOLUČNĚ ZA ČISTÉ VLAKY

Vít Čepický | Foto: archiv J. Střechy, Jindřich Berounský

Přestože se životopisem Jiřího Střechy line dráha souvisle a vytrvale, při rozhovoru jsme se sešli v budově poštovního muzea, jehož je ředitelem. „Vystudoval jsem historii a muzeologii, takže se cítím být muzejníkem,“ říká ve své pracovní mezi podobnou porcí železničních a poštovních artefaktů. „Historii dopravy a železnice jsem se ale věnoval vždy – a s tím pošta souvisí. Občas říkám, že bych zde nepracoval, kdyby pošta neměla dva historické železniční vagony, protože známky jsem, přiznám se, nikdy nesbíral,“ usmívá se.

A má vůbec pošta na železnici budoucnost? „Do roku 1999 se ještě třídily zásilky na palubě poštovních vozů, později se po železnici přepravovaly již jen koše s vytríděnými zásilkami. Poslední čistě poštovní vlaky spojovaly logistická depa České pošty v Praze, Pardubicích, Olomouci a Ostravě, což nedávno skončilo. Nyní jsou přepravovány poštovní zásilky v rámci nákladních expresů (NEx) a uvidíme, co bude do budoucna. Ale třeba se v rámci zvýšené snahy o ekologickou přepravu ještě dočkáme renesance přepravy pošty po železnici. To samozřejmě závisí i na návaznosti další infrastruktury. Osobně si ale myslím, že pošta na železnici ještě poslední kilometr neujela,“ myslí si.

Krom poštovního muzea se však ve volném čase průběžně věnuje i dráze. A to jak té pouliční v rámci Boveraclubu, tak ozubené. „Zubačka spojuje železnici a hory, což jsou mé dvě lásky, ale je tam i výborná parta lidí. Dráha je kolektivní sport, jednotlivce moc nezmuže, naopak sdílená radost, když se něco podaří, je vždy násobná.“

V rámci spolku spjatého s naší jedinou ozubnicovou tratí z Tanvaldu do Harrachova se věnoval zejména oceňované rekonstrukci výtopy v Kořenově. „Byla to úžasná zkušenost a velké vzepětí všech členů. Hodně nám pomohl i kraj a starostové dotčených obcí, ve výsledku se podařilo vybudovat zázemí pro činnost spolku i údržbu a uchování historických hnacích vozidel pod střechou. Navíc málokdo, kdo vidí obrázek výtopy před a po opravě, zůstane chladným, ten kus práce je tam přímo vidět.“

Slovenská strela

Patrně nejvýznamnější položkou jeho dosavadní práce spjaté se železnici je projekt rekonstrukce historického motorového vozu M 290.0, slovně Slovenské strela, která dodnes svým výjimečným pojetím i technickým zpracováním budí zasloužený obdiv.

Jiří Střecha: Dráha je kolektivní sport

Říká se, že lidé z drážního prostředí věnující se historii tuzemské železnice o sobě vlastně všichni navzájem vědí. Podíváme-li se na drážní životopis Jiřího Střechy, není se čemu divit. Stopu zanechal v celé řadě železničních spolků, výstav, akcí a rekonstrukcí, z nichž nejvýrazněji vystupuje činnost na zubačce a spolupráce na restaurování unikátní Slovenské strela. „Její jízdní vlastnosti jsou ohromující,“ oceňuje Střecha.



Osloven sestavením rozpočtu rekonstrukce a zhodnocením její možnosti byl v roce 2015 přímo kopřivnickou Tatrou, v jejímž majetku se nachází. Vstupní podmínky nebyly nejsnazší – stroj byl sice víceméně kompletní, ovšem řádně poznamenaný letitým odstavením.

„Musím říct, že to ve mně budilo respekt. Přizval jsem proto ke spolupráci mého kolegu a kamaráda Jana Palase, který je licencovaný restaurátor v oboru technických památek. Naším cílem se po zhodnocení všech okolností stala snaha renovovat Strelu do plně funkčního stavu z roku 1936. Velmi šťastně bylo i vítězství firmy ČMŽO z Přerova jako generálního dodavatele renovace. Maji-

telé firmy otec a syn Loučtí jsou železničáři tělem i duší a mají tým schopných lidí, kterým se podařilo dát dohromady vše včetně celého systému přenosu výkonu patentu Sousedík. Přitom to celé mělo řadu úskalí, například výkresová dokumentace nebyla asi z důvodu ochrany patentu úplně přesná. Zdali se to podaří, byla velká neznámá, ale dopadlo to opravdu na výbornou,“ je zpětně přesvědčený Střecha.

Na Strela není unikátní jen její koncepce a cit pro detail, ale i provozní stránka. „Jízdní vlastnosti jsou na tu dobu ohromující. Skutečně to bylo žihadlo s rychlými rozjezdy a skvělým brzděním, interiér byl velice pohodlný a měkce vypružený...



Slovenská strela v Bratislavě v červnu 2022 – zleva: Jan Palas, Petr Štěpánek a Jiří Střecha

Mimochodem – naprostou většinu prací dělaly domácí firmy, což mi také přinášelo radost. Největší její hodnotou, a proto se taky stala Národní kulturní památkou, je ale autenticita. Že se podařilo dochovat plnou funkčnost a všechny detaily z roku 1936. Přidali jsme pouze nezbytné bezpečnostní prvky a hasící zařízení do motoru, ale to jsou všechno věci, které lze v případě potřeby opět demontovat bez toho, aby na stroji bylo poznat, že na něm kdy byly. Jinak je ale obnoven systém topení včetně kamen na koksovém uhlí, celá kuchyň i s lednicí na led, bojleru na teplou vodu, opravdu je vše funkční, což považuji za velký zázrak,“ oceňuje.

Splnění kolektivního snu

Pocit, který musel člověk mít při prvním rozjezdu letitého vozu, musel být neskutečný. U něj ale Střecha nebyl. „A upřímně jsem ani nechtěl být, to je chvíle pro ty, kteří to fyzicky opravují. Koukat jim pod ruce s tím, že jim nemohu nijak pomoci, mi nepřišlo vhodné,“ myslí si.

„Zúčastnil jsem se pak ale jedné z prvních zkušebních jízd na trati. Během které jsem měl takový flashback. Když jsme v roce 2015 s Honzou Palasem chystali restaurátorský záměr, tak jsme samozřejmě podrobně prohlíželi stav vozu. Ten stál v nepříliš dobrém stavu před muzeem v Kopřivnici, já jsem byl na žebříku a odebíral vzorky laku ze střechy,



Jiří Střecha

Pražský rodák vystudoval Slezskou univerzitu v Opavě (obor historie-muzeologie). V letech 2007 až 2012 vedl Železničním muzeu NTM, poté pracoval ve Zkušebním centru VUZ na okruhu ve Velimi. Od roku 2016 pracuje u České pošty jako ředitel Poštovního muzea. Zajímá se o mezinárodní technické a dopravní muzejnictví, byl zvolen členem předsednictva Mezinárodní asociace dopravních a komunikačních muzeí IATM a předsednictva Českého výboru ICOM – Mezinárodní rady muzeí. Věnuje se projektům živé dopravní historie, je členem zapsaných spolků Zubačka a Boveraclub. Je certifikovaným topičem parních lokomotiv a stabilních kotlů na tuhá paliva.

pak jsme šli dovnitř velmi vybydleného interiéru a říkal jsem, tenhle moment si musíme pamatovat, až v opravené Strelě posvištíme stotřicítkou po trati. Tomu jsme se smáli, ani jsme tehdy nevěděli, zda to bude technicky možné, jestli na to budou peníze... A na tu chvíli jsme si při té jízdě z Přerova do Kopřivnice opravdu vzpomněli.

Splnění kolektivního dětského snu nastalo, což je veliká radost.“

Slovenská strela je tedy od roku 2021 opět jako nová. Lze vůbec mít po takovém milníku další obdobné drážní sny? „Určitě, třeba zprovoznění parní ozubnicové lokomotivy 404.003, která je ve sbírce Národního technického muzea. Moc bych se chtěl dožít toho, že se pod párou projede do kopce na své domovské trati z Tanvaldu do Kořenova,“ doufá Střecha.

„A kdyby se ještě podařilo opravit nějaké motorové vozy z 30. let... Něco se zachovalo, a byť to třeba nemá původní pohon, myslím si, že opravený stroj i s nepůvodním pohonem jako v případě Stříbrného šípů má smysl, lidem to tehdejší kulturu cestování a technickou úroveň přiblíží i tak. Těch věcí je více a já si obzvláště užívám ty projekty, na kterých se nemusím podílet,“ směje se. ◉



Dělníci testují elektrické dráty na železničním koridoru Dillí – Bombaj v Beawaru.

Indické železnice sází na elektřinu

Železnice v Indii prochází rozsáhlým modernizačním programem v hodnotě několika miliard rupií. Cílem je posílit tržní podíl vlaků na dopravním trhu v době, kdy společnost bohatne a výrazně posiluje konkurence automobilového provozu a nízkonákladových aerolinií. Indická vláda má zároveň ambiciózní program snížit emise skleníkových plynů až o jednu třetinu a převést železniční dopravu na nulovou emisi uhlíku do roku 2030. Tyto záměry souvisí s extrémními projevy počasí. Například v dubnu tamní teploty atakovaly 45 °C.

Petr Štáhlavský s využitím Railway Gazette
Foto: Shutterstock, Wikimedia Commons

Doprava patří v současnosti k největším zdrojům emisí CO₂. V Indii spotřebuje zhruba čtvrtinu veškeré vyprodukované a dovezené energie a spotřebovává dokonce polovinu veškeré využitě ropy. Přitom se očekává další růst nákladní dopravy a přepravy osob. Indie je podle některých zdrojů považována za nejlidnatější zemi světa. Její počet obyvatel, aktuálně asi 1,4 miliardy, stále roste. V této souvislosti se počítá i růstem mobility Indů. Do deseti let by mohl vzrůst přepravní výkon železnice na neskutečných 2,4 bilionu

oskm a do roku 2051 dokonce na 5,7 bilionu. V nákladní dopravě se předpokládá růst přepravy na 1,5 bilionu čtkm v roce 2026, v roce 2031 by měl výkon stoupnout na zhruba 2,5 bilionu a o dalších 10 let později dokonce na skoro 4 biliony čtkm.

To vyžaduje rozsáhlou modernizaci železnice, pořízení výkonných elektrických lokomotiv, kapacitních elektrických jednotek, nákup nových osobních vozů a rozsáhlou elektrizaci tratí. Ta je jednou z cest, jak zvládnout rostoucí požadavky na železnici, protože umožňuje zvyšovat hmotnost vlaků i cestovní rychlost. Na hlavních tratích má být zavedena rychlost 160 km/h. Na elektrifi-

kované tratě nyní připadají zhruba 2/3 nákladní dopravy a 60 % osobní, ale jen 38 % nákladů na trakční energii.

Parní vlaky do roku 1995

Změna trakcí a odklon od pevných paliv je ve statistikách výrazný. Ještě koncem 80. let bylo v Indii v provozu zhruba 4 000 parních lokomotiv, které dojezdily teprve v roce 1995. Provoz přecházel na nové trakce postupně, ta elektrická však zaznamenala raketový růst teprve v poslední dekádě. Například v roce 2015 bylo elektrifikováno pouze 34 % tratí, což odpovídá zhruba podílu elektrifikovaných tratí v Česku. Indie však zvedla vel-

mi rychle podíl elektrifikovaných tratí na současných více než 80 %, to je zhruba 52 500 km. A cílem je stoprocentní elektrifikace železniční sítě.

V této souvislosti se očekává velký nárůst spotřeby elektřiny ze strany železnice. Proto Indické dráhy investují velké prostředky do elektrifikace a vlastních energetických zdrojů, především do obnovitelných. Na drážních pozemcích a střechách budov mají vyrůst solární elektrárny. Solární panely jsou umístovány dokonce na střechy osobních a motorových vozů a napájí větrání nebo osvětlení. Projekt montáže solárních panelů na 250 přípojných vozů má přinést úsporu více než 500 000 litrů nafty a snížit emisi CO₂ o více než 1 300 tun.

Velkolepé investice do vozidel

Velký nástup elektrifikace znamená také masivní investice do moderních elektrických lokomotiv. Na výrobě hnacích vozidel se podílejí tři tradiční domácí producenti: Chittaranjan Locomotive Works (CLW), Banaras Locomotive Works (BLW, dříve Diesel Locomotive Works) ve Varanasi a Patiala Locomotive Works (PLW), dříve Diesel Locomotive Modernisation Works. V letech 2020 až 2021 dodaly 721 elektrických lokomotiv. Další dva podniky s mezinárodní účastí vznikly v uplynulé dekádě. Madhepura Electric Locomotive byl založen ve spolupráci se společností Alstom a během 11 let má dodat 800 lokomotiv v hodnotě 190 miliard rupií, které vycházejí ze strojů Prima. Druhý podnik Diesel Locomotive Factory vytvořily Indické železnice a GE Transportation (dnes Wabtec) a je zaměřený na produkci diesellových lokomotiv na platformě americké řady Evolution.

Tento podnik měl během 10 let dodat tisíc dieselelektrických lokomotiv, z toho mělo být 300 výkonnějších řady WDG-6G (Co'Co', 100 km/h, výkon 4 500 kW, hmotnost 138t) a 700 menších lokomotiv WDG-4G (Co'Co', 100 km/h, výkon 3 400 kW, hmotnost 138t). Zatím bylo dodáno 62 silnějších a 438 slabších strojů. Původně měly moderní stroje nahradit starší diesellové lokomotivy dodávané od 60. let, ale po upřednostnění elektrifikace se mají stát především strategickou zálohou.

Nástup elektrických strojů

Hlavní úsilí nyní směřuje do produkce elektrických lokomotiv. Pro Indické dráhy jsou stěžejní dodávky tří lokomotivních řad. Pro osobní vlaky je určena řada WAP-5 s rychlostí 160 km/h a výkonem 4 500 kW. Stroje vyvinula švýcarská firma ABB a v roce 1995 do Indie dodala prvních 10 kusů. Jejich konstrukce vy-



chází ze švýcarské řady Re 460 a německé BR 120. Následoval přesun technologie do Indie a dosud bylo vyrobeno 239 strojů. U této řady je potenciál zvýšit rychlost až na 200 km/h, což se také v praxi otestovalo. S vlakem o hmotnosti přes 1 400 tun, což představuje 24 osobních vozů, dosáhne rychlost 110 km/h za přibližně 5 minut, a to na dráze dlouhé zhruba 6 km. Nejtěžší vlaky však mohou díky vícenásobnému řízení dopravovat také ve dvojicích. Například vlaky Gatimaan Express a Bhopal Shatabdi dopravují v úseku Dillí - Agra rychlostí 160, resp. 150 km/h.

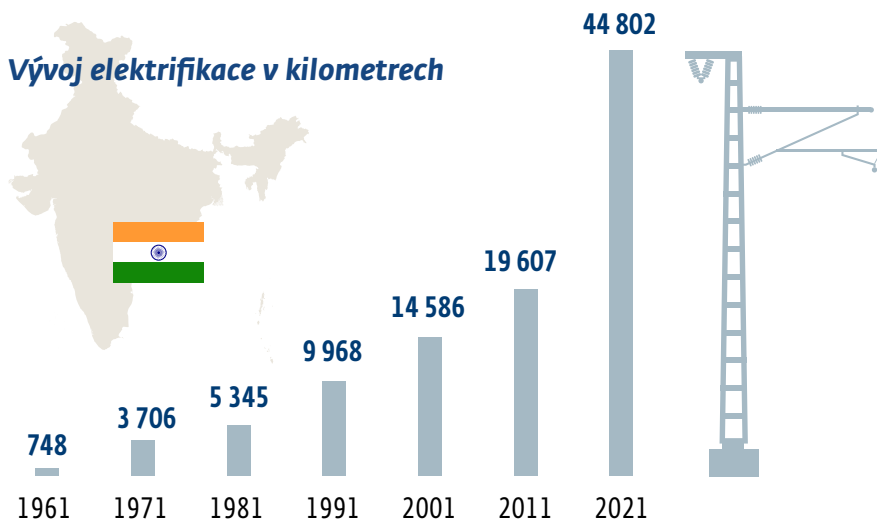
V modernizaci lokomotiv v nákladní dopravě představuje stěžejní typ stroj WAG-9. I v tomto případě jde o vývoj firmy ABB. Prvních 22 strojů bylo dodáno z Evropy a uvedeno do provozu v roce 1996. Následoval transfer technologie do Indie, kde výroba pokračuje dosud. Vyrobeno bylo už 3 981 vozidel. Stroje mají instalované třífázové asynchronní motory a elektrodynamická brzda umožňuje rekuperaci do trakčního vedení. Lokomotivy poskytují vícenásobné řízení několika strojů, ale s ohledem k zatížení infrastruktury se využívá maximálně dvojitá trakce. Jed-

na lokomotiva přitom může dopravovat nákladní vlak o hmotnosti až 4 500 tun. Vyrobeny však byly i výkonné stroje se zvýšeným výkonem 6 711 kW.

Nejnovejší počín v obnově elektrické trakce představuje nákup 800 lokomotiv řady WAG-12 vyvinutých společností Alstom a vyráběných ve společném podniku v Indii. První byla uvedena do provozu 10. dubna 2018 za přítomnosti indického premiéra Naredrou Modima. Výroba je plánovaná do roku 2028 se současnou produkcí až 100 lokomotiv ročně. Typ WAG-12 má zajistit dopravu těžších vlaků vyšší rychlostí. Dopravovat má soupravy o hmotnosti přes 6 000 tun rychlostí až 100 km/h.

Indické dráhy provozují síť s délkou přes 65 000 kilometrů, z toho je zhruba 90 % délky o tzv. indickém rozchodu 1 676 mm. Na ní je přes 7 000 nádraží. Denně vypravují kolem 13 000 osobních a 7 000 nákladních vlaků, které přepravují přibližně 23 milionů cestujících a 3,5 milionu tun zboží. Dopravce disponuje více než čtvrt milionem nákladních vagonů, má přes 80 000 osobních vozů a zhruba 11 000 lokomotiv. ○

Vývoj elektrifikace v kilometrech



Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například na trati do sousedního Rakouska s Franzem Krausem, a to na parní lokomotivy ÖBB řad 42, 50, 52 a 152, přiblížíme si také vznik a vývoj střídavé trakce v bývalém Československu či provoz drah společnosti Ferrovia Adriatico Sangritana v Ligurii.

Pavel Nový | Foto: autor



Attraverso L'Italia con la Sangritana

Italské nakladatelství Youcanprint připravilo na jaro letošního roku novinku v podobě autorské fotografické knihy dopravního historika Paola Gregorise. Kniha se věnuje drahám (nejen) společnosti Ferrovia Adriatico Sangritana v Ligurii. Právě odsud autor pochází, a tak má k této části Itálie vřelý vztah. Dal dohromady řadu unikátních starých pohlednic, diapositivů a fotografií, včetně nejnovějších digitálních záběrů ze současného provozu. Kniha je rozdělená do tří základních kapitol nazvaných Historické souvislosti, Charakteristika jednotlivých tratí a Další dopravní náležitosti. V té třetí kapitole je mimochodem vzpomenuť bývalý železniční a trolejbusový provoz Fermo – Porto San Giorgio, včetně stávajícího trolejbusového systému v Chieti. Chronologicky je zde popsán úsporným způsobem vývoj tratí Sangritana od roku 1912 přes poničení ve 2. světové válce a jejich následné obnově až k dnešní podobě. Čeští milovníci železnic ocení autorovu snahu o zdokumentování řady starších Brejlovců, které směřovaly v počtu 38 kusů po roce 2000 z Českých drah právě do Itálie, mimo jiné také na Sangritanu. V publikaci o 86 stranách netradičního podlouhlého formátu 300 x 220 mm je uveřejněno 170 fotografií, doplněných popisky. Dílo si lze objednat například na webové adrese www.youcanprint.it.

Auf der Spuren von Franz Kraus, Die ÖBB-Reihen 42, 50, 52 und 152

Jedna z nových knih vídeňského nakladatelství Bahnmedien vyšla v oblíbené fotografické edici Bildband. Publikaci o parních řadách 42, 50, 52 a 152, které byly v provozu u rakouských spolkových drah ÖBB, připravili z fotografií Franze Krause známí rakouští železniční historici Josef Pospichal a Johann Blieberger. Plány na výrobu řady 50 vznikly v druhé polovině třicátých let v Německu. Měla to být lehká nákladní lokomotiva pro vlečkovou dopravu. První lokomotivu 50 001 dodala německá firma Henschel v roce 1939. V následujících letech vyrobila řadu dalších exemplářů této řady také rakouská společnost Floridsdorfer Lokomotivfabrik. Další typovou řadu 52 dodávala od roku 1942 německá lokomotivka Borsig. Společnost Henschel zkonstruovala řadu nové konstrukce s typovým označením BR 42, první stroj 42 001 vyjel ze závodu v roce 1943. Navíc ještě později vznikla řada 152. Franz Kraus fotografoval relativně zápornní nákladní lokomotivy řad 42, 50, 52 a 152 v 50. a začátkem 60. let, kdy byly tyto stroje ještě všudypřítomné po celé síti ÖBB. Protože Franz Kraus trpělivě zaznamenával pohyb těchto strojů na řadě míst, existuje více než tisícovka fotografií. Vybrat pouhých 116 do knihy tak bylo poměrně složité. Dílo o 120 stranách a formátu 240 x 205 mm lze objednat jak u nakladatele, tak i smluvních prodejců v ČR.





Erinnerungen eines Fahrdienstleiters

Na jaře vydalo vídeňské nakladatelství Bahnmedien další z oblíbených fotografických publikací v řadě Bildband, tentokrát s pořadovým číslem 29. Autor knihy Michael Weininger, který je známý i přípravou webových stránek bahnmedien.at, byl a je také stále na cestách s fotoaparátlem, aby zachytil zajímavosti především ze železničního provozu. V letech 1969 až 1978 pořídil na filmový pás formátu 6 x 6 řadu černobílých a barevných snímků, jejichž výběr představuje tato fotografická kniha. Hlavním tématem jsou pochopitelně železniční fotografie. Autor, který od roku 1968 pracoval jako výpravčí u rakouských spolkových drah (ÖBB), se věnoval při fotografování kromě železničních tratí a různých, dnes již zaniklých nádraží, především hnacím vozidlům. V knize si přijdou na své hlavně fanoušci parních strojů, stranou nezůstane ani motorová či elektrická vozba. Čeští fanoušci ocení ojedinělé záběry motorových souprav Vindobona v čele s vozy tehdejší řady M 296.0 na rakouském území, podobně jako parních lokomotiv ČSD v pohraničních stanicích Summerau nebo Cmünd. Na 144 stranách knihy formátu 240 x 205 mm je uveřejněno 140 barevných a černobílých fotografií.

Střídavé lokomotivy – jednofázová elektrická vozidla historie, vývoj, technika

Výroba elektrických lokomotiv má v plzeňské továrně Škoda již stoletou tradici. Ve 20. letech minulého století vznikly první elektrické lokomotivy na napětí 1 500 V, v 60. letech pak byly zahájeny vývoj a výroba jednofázových elektrických lokomotiv pro napětí 25 kV a 50 Hz pro domácí odběratele i na export. Publikace od železničního historika Jiřího Caska popisuje nejen vznik a vývoj střídavé trakce v bývalém Československu, ale především se věnuje jednotlivým lokomotivním řadám, včetně jejich provozního nasazení. Autor nezapomíná ani na dceřiné společnosti českého a slovenského národního dopravce – ČD Cargo a Cargo Slovakia, přibližuje čtenářům další plány elektrizace a mapuje některé nehody střídavých elektrických lokomotiv, které měly vliv na jejich zrušení. Publikace podélného formátu 220 x 170 mm o 240 stranách, vydaná nakladatelstvím Grada, je doplněná kompletním seznamem jednofázových elektrických lokomotiv s potřebnými údaji, náčrtky všech řad a převážně barevnými fotografiemi, včetně snímků lokomotiv působících u soukromých dopravců. Kniha je v současnosti jediná, která přináší celkový přehled o jednofázových elektrických lokomotivách provozovaných na kolejích v České a Slovenské republice.

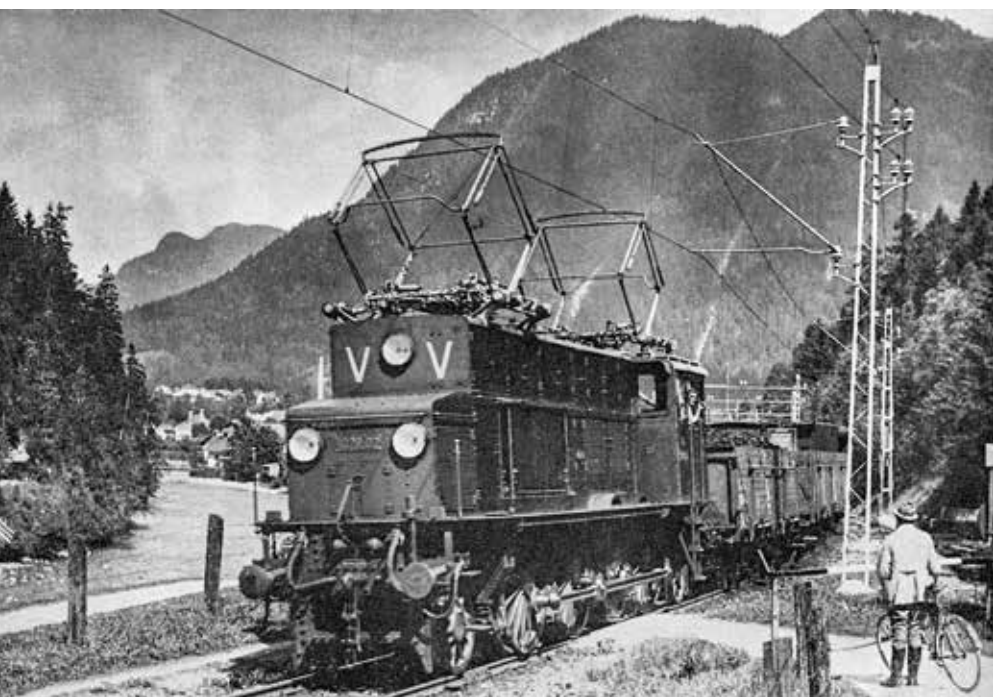


Železniční modelářství – Stavba modelů vozidel

Železniční modelářství je specifická kategorie lidské zájmové činnosti, která má v českých zemích letitou tradici, a tak se celá řada bývalých i současných modelářů může pochlubit pozoruhodnými výsledky. V úvodu nově vydané knihy se autor Ludvík Losos zabývá historií železničního modelářství, dále pojednává o historických i současných technikách stavby modelů včetně návodných příkladů. A to od těch jednodušších z papíru ze zakoupených hotových dílů či styrenových polotovarů ke složitějším, vyráběným z mosazného plechu nebo 3D tisku. Vedle toho tento známý historik a znalec železničního modelářství popisuje jednotlivé technologické postupy jako zhotovování kovových a plastových odlitků, leptání dílů nebo pájení či jak se vypořádat s povrchovými úpravami, jako je tmelení, broušení, barvení nebo patinování. Postavit svůj vlastní model vlaku v některém z modelových měřítek nemusí být nakonec tak složité, jak se na první pohled zdá. Kniha z produkce nakladatelství Grada ve formátu 170 x 240 mm o celkem 192 stranách obsahuje celou řadu podrobných nákresů a detailních fotografií.

Od začátku elektrizace v Rakousku uplynulo 100 let

Elektrický provoz na rakouské Arlbergbahn mezi Innsbruckem a Telfs-Pfaffenhofen začal přesně před sto lety – 22. července 1923. Začala tím vytrvalá elektrizace tratí Rakouských spolkových drah (ÖBB) trakční soustavou 15 kV 16 2/3 Hz. První elektrizovaný úsek měřil pouhých 25 kilometrů. Dnes mají ÖBB elektrizováno 3 650 kilometrů tratí, což je zhruba 73 % délky tratí ve státním vlastnictví, kde se odehrává přibližně 90 % dopravních výkonů rakouských železnic. ÖBB vidí budoucnost v elektrickém provozu. Do roku 2030 chtějí navýšit podíl elektrizovaných tratí na 85 % a cílem je plně bezemisní provoz.



Mezi první elektrické lokomotivy patřila řada 1029. Dvacet strojů bylo vyrobeno v letech 1923 až 1925 a kvůli jedné kabině a spojnicím připomínaly spíše parní lokomotivy. Vyřazeny byly v roce 1975.

Petr Štáhlavský | Foto: Wikimedia, městský archiv Dalaas

Rakousko-Uhersko patřilo k průkopníkům při zavádění elektrické trakce v dopravě. Vůbec první elektrická dráha v habsburské monarchii se rozjela už čtyři roky po představení prvního elektrického vláčku Wernera v. Siemens v Berlíně. Úzkorozchodná lokální dráha Mödling – Hinterbrühl zahájila elektrický provoz na svém prvním úseku 22. října 1883 s použitím stejnosměrného proudu o napětí 550 V.

Brzy následovaly další městské a lokální dráhy v celé monarchii.

V roce 1891 předvedl František Křižík elektrickou tramvaj na pražské Jubilejní zemské výstavě, v roce 1895 se rozjela elektrická dráha v severočeských Teplících a v roce 1897 začala elektrizace vídeňských tramvají. V roce 1903 zprovoznil František Křižík elektrickou dráhu Tábor – Bechyně s napájením 2x 700 V.

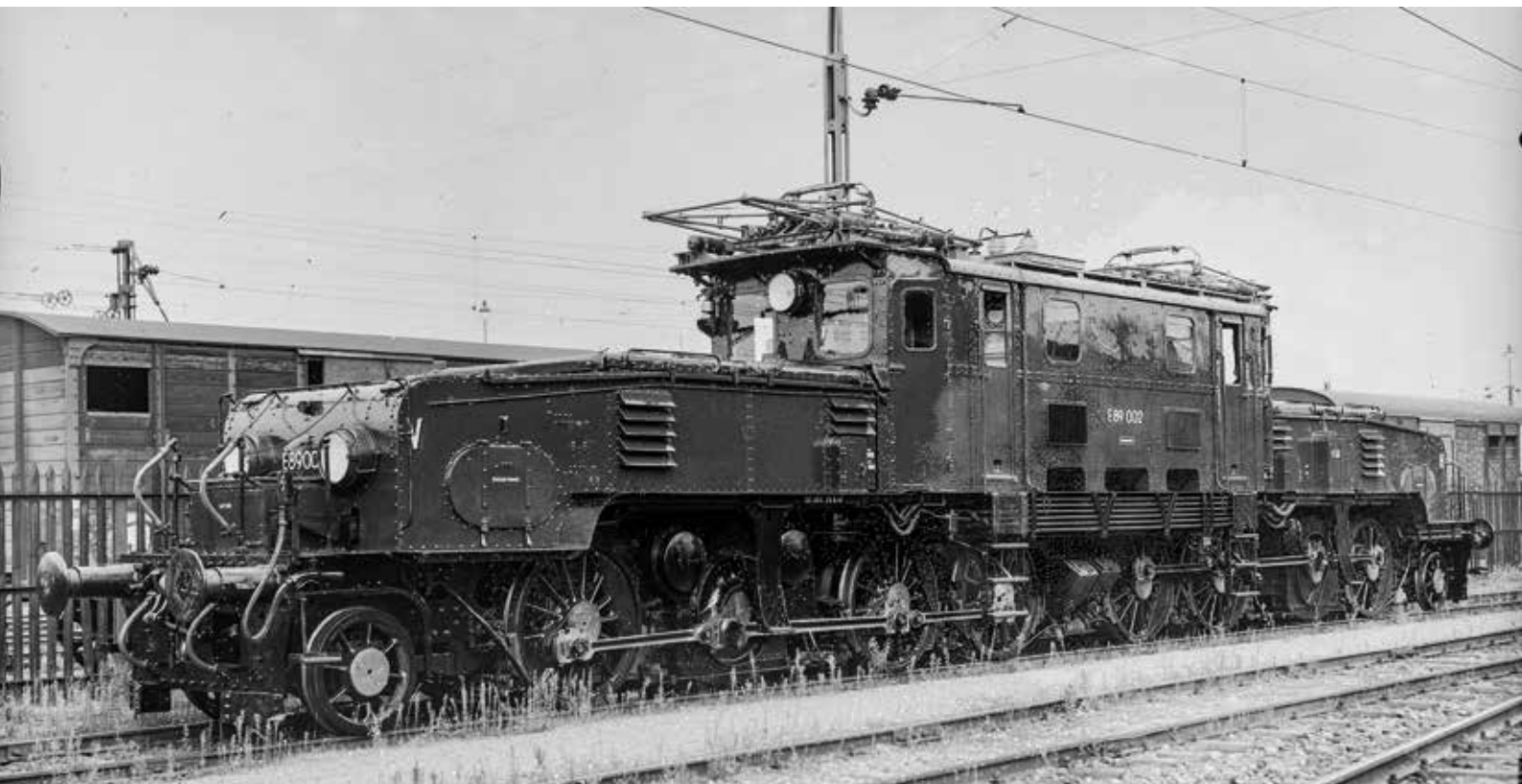
V dobách monarchie byly první elektrické dráhy otevřeny také v samotných rakouských zemích. V roce 1911 byl zahá-

jen elektrický provoz (6,5 kV 25 Hz) na úzkorozchodné (760 mm) Mariazellerbahn ze St. Pölten do Mariazellu a v letech 1912 a 1913 byly otevřeny dráhy Mittenwaldbahn Innsbruck – Scharnitz – Mnichov, známé také jako Karwendelbahn, a Außerfernbahn na pomezí Bavorska a Tyrolska. Obě byly elektrifikovány německým systémem 15 kV 16 2/3 Hz. Mittenwaldbahn byla od počátku koncipována jako elektrizovaná se sklony až 38 ‰ a poloměry oblouků jen 200 metrů, které měly zdolat první elektrické lokomotivy.

Začátky až po válce

K elektrizaci původní železniční sítě však přistoupili Rakušané až po 1. světové válce. Vedl je k tomu stejný problém, který měli i neutrální Švýcaři. Potřeba importovat uhlí ze zahraničí, jeho vysoká cena a po válce také jeho nedostatek. Odborníci viděli alternativu ve výrobě elektřiny na alpských řekách a v rozsáhlé elektrizaci celé země včetně železnice.

Už 1. března 1919 začala pracovat samostatná elektrifikační kancelář rakouských drah. Připravila elektrizaci dvou náročných horských tratí v alpské oblasti Arlbergbahn a Salzkammegutbahn. První z nich představuje dodnes jedinou železniční spojnici ze západní oblasti Rakouska a hlavní železniční tah do Švýcarska. Mezi Innsbruckem na východě a Bludenz na západě měří 137 kilometrů. Největší sklon na dráze dosahuje 34 ‰ a nejvýše položené místo leží v nadmořské výšce 1 311 metrů. Tento bod leží ve více než 10 kilometrech dlouhém Arlberském tunelu. Elektrizace této tratě tak přinášela hned několik výhod – Nasazení výkonných elektrických lokomotiv



Krokodýly původní řady 1100 a 1100.1 objednal tehdejší BBÖ po vzoru Švýcarska. Stroje o uspořádání (1'C)(C1') s hmotností přes 110 tun byly určeny pro dopravu rychlíků na horských rampách. Celkem 16 lokomotiv se vyrábělo v letech 1923 až 1926. Vyřazeny byly až v roce 1979.

na náročných horských sklonech a odkoupení velmi dlouhého tunelu.

Dne 23. července 1920 byl přijat zákon o elektrizaci Arlberské dráhy a za necelé tři roky byl zahájen elektrický provoz na prvním úseku z Innsbrucku do 26 kilometrů vzdáleného Telfs-Pfaffenhofen. Ještě ten samý rok byl elektrický provoz prodloužen do Landecku (72 km) a kompletní elektrizace byla dokončena 14. května 1925. Zvolen byl systém 15 kV 16 2/3 Hz, se kterým měly rakouské dráhy zkušenosti už z Mittenwaldbahn. Dodavatelem elektrického vedení a dalších technologií se staly společnosti AEG Union Elektrizitätsgesellschaft a rakouská pobočka Siemens-Schuckert Werke.

Elektrickou energii dodávaly vodní elektrárny v Reutzwirk a Spullersee. První z nich disponuje spádem 185 metrů a vznikla při stavbě Mittenwaldbahn a ve 20. letech se rozšířila o dvě turbíny s výkonem 4 000 koní a jednu s výkonem 8 000 koní. Spullersee byla vybudována v letech 1919 až 1925. Disponovala převýšením 800 metrů a třemi turbínami s výkonem po 8 000 koních. Obě byly později modernizovány a rozšiřovány. Dnes disponují výkonem 15,4 MW a 36 MW. Společně se třetí elektrárnou Braz vybudovanou v 50. letech v současnosti dodávají železnici kolem 220 000 megawathodin energie ročně a pokrývají 80 % poptávky po elektřině v celém Vor-

arlbersku a Tyrolsku. V regionu vznikla také drážní elektrická přenosová síť s napětím 55 kV, který překonává hory ve výšce přes 2 000 m n. m.

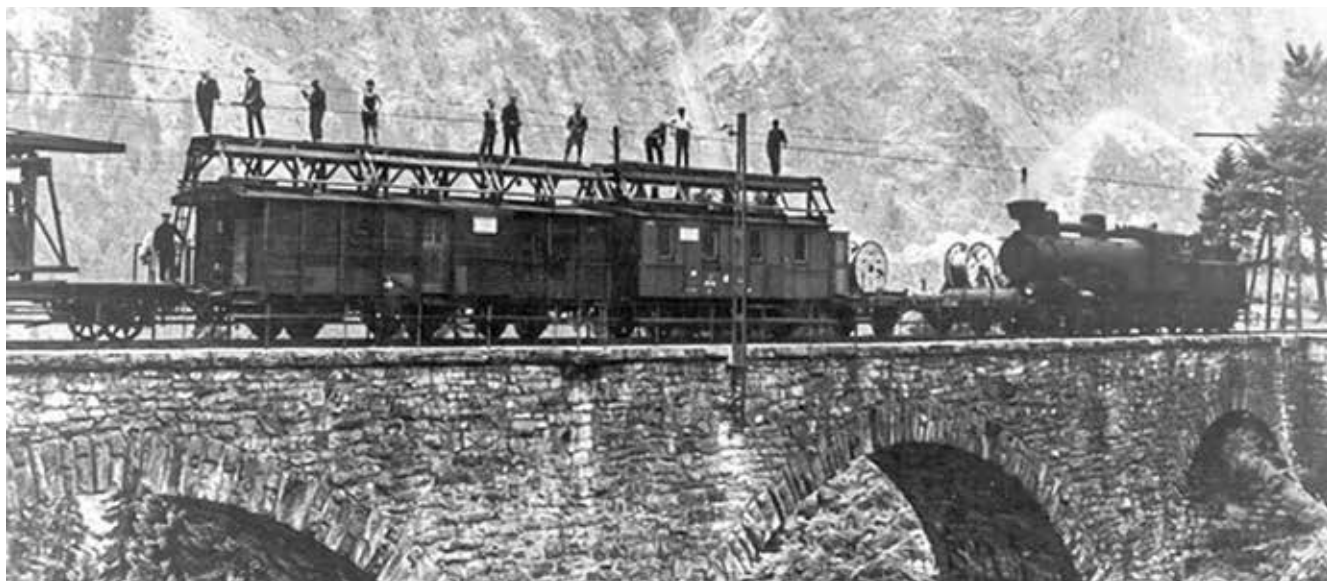
Pod taktovkou elektrárnika

Druhou rakouskou elektrifikovanou trať se stala Salzkammergutbahn ze Stainach-Irdning do Attnang-Puchheim na hlavní trati Vídeň – Salcburk. Její elektrizaci prosazoval podnikatel Josef Stern, vlastník elektrárenské a dopravní firmy Stern & Hafferl. Elektrizaci provedly v letech 1922 až 1924 stejné firmy jako na Arlbergbahn, doplněné navíc o rakouskou Brown-Boveri Werke. První zkušební jízda elektrické lokomotivy se uskutečnila v noci z 23. na 24. prosince 1923 ve stanici Bad Aussee, práce byly dokončeny 24. července 1924 a slavnostní zahájení provozu se uskutečnilo 11. srpna. Elektřinu dodávala elektrárenská firma Stern & Hafferl ze své elektrárny Steeg.

Poměrně rychle následovalo prodloužení trakčního vedení na západě ve spol-



První typ elektrických lokomotiv BBÖ s individuálním pohonem bez spojnic byla řada 1570 z roku 1925. Kvůli malému výkonu ale byly odebrány pouze čtyři stroje. BBÖ daly přednost obdobně řešeným, výkonnějším lokomotivám 1670.



Instalace trolejového vedení mezi stanicemi Dalaas a Hintergasse na viaduktu Schmiedetobel

kové zemi Vorarlbersko. Od 6. srpna 1926 byl elektrický provoz prodloužen do Feldkirchu, od 16. prosince 1926 byl možný do švýcarského Buchsu a od 15. února 1927 jezdily vlaky v elektrické trakci až do Bregenzu u Bodamského jezera.

Elektrizace pokračovala velmi rychle také z Innsbrucku východním směrem a 9. června 1927 dosáhla města Kufstein u německých hranic, kde ve stejném roce navázal elektrický provoz DR přes Rosenheim až do Mnichova. Pro tehdejší Rakouské spolkové dráhy pak byla důležitá elektrizace 192 kilometrů dlouhé dráhy Giselabahn přes Saalfelden, Zell am See a Bischofshofen do Salcburku se sklony až 27 ‰. V té době totiž nefungo-

vala zkratka přes německé území, jako tomu je v současnosti. Tzv. Koridorzüge po kratší a rychlejší trati přes Rosenhaim se podařilo zavést až 27. května 1967.

Průběžný elektrický provoz z Wörglu až do Salcburku byl zahájen 11. března 1930. V tu chvíli bylo možné dojet v elektrické trakci ze Salcburku až do Bregenzu nebo do Švýcarska. Mezitím 6. října 1928 byl spuštěn provoz na další horské dráze Brennerbahn z Innsbrucku k italským hranicím.

Zpomalení postupu

Koncem 20. let však proběhly další diskuze o smyslu elektrizace. Deset let po válce se mezinárodní obchod stabilizoval. Ceny

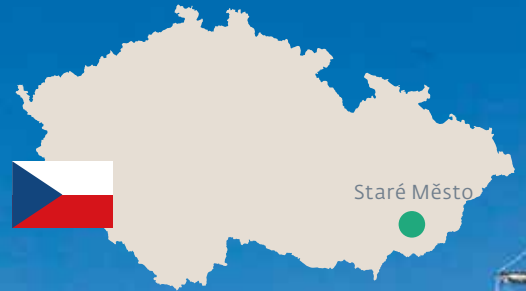
uhlí znovu klesly a na trhu ho bylo dostatek. Dalším vývojem prošly také parní lokomotivy, které byly úspornější a výkonnější než v dobách monarchie. Spolková dráha proto navrhla ukončit plány na elektrizaci. Analýzu spolkových drah měla posoudit skupina osmi akademiků, kteří se však neshodli a nebyli schopni vypracovat společné závěrečné stanovisko. Další elektrizace tak zpomalila, ale nezastavila se. Zároveň železnice objednala nové výkonné parní lokomotivy pro hlavní trať Westbahn, které označila řadou 114 a 214.

Zastáncům elektrizace se pak podařilo „zadrátovat“ už třetí důležitou horskou dráhu v Rakousku Tauernbahn. Ve dvou etapách byla k 15. květnu 1935 zprovozněna elektrizace ze Schwarzach-St. Veit, kde navazuje na Giselabahn, do Spittal-Millstättersee v Korutanech. V roce 1937 ještě před Anschlussem a připojením Rakouska k hitlerovské Německé říši začala elektrizace současně Westbahn, která nese původní jméno podle císařovny Sisi jako Kaiserin-Elizababeth-Bahn. Její elektrizace pomalu pokračovala až do roku 1940, kdy dosáhla do stanice Attnang-Puchheim.

Rakouské spolkové dráhy tak před začátkem 2. světové války disponovaly zhruba 1 000 kilometrů elektrizovaných tratí. Další práce pak pokračovaly až po skončení válečného konfliktu. Trakční vedení dosáhlo do Lince až v roce 1949 a do Vídně v roce 1952. Elektrizace tratě ze západu do Vídně obsazené Sověty měla také symbolický význam a vyjadřovala snahu Rakušanů o obnovení své samostatné státnosti a zachování jednotného Rakouska. Poválečná doba také konečně přála rychlé elektrizaci celé železniční sítě ÖBB. ◉



Parní lokomotivy řad 80 a 180 v čele nákladních vlaků měla na Arlberské dráze nahradit řada 1080. V letech 1924 až 1929 bylo vyrobeno 30 strojů řad 1080 a 1080.1. Jejich provoz skončil v roce 1993.



Staré Město

Slovácko ťa nenudí aneb jízda linkou R18 až na konečnou

V dnešní zrychlené době je celkem běžné dojíždět do zaměstnání i na větší vzdálenosti a využívat ke každodenní cestě za prací kromě osobních vlaků i dálkové spoje, byť jen v dílčí části jejich celkové trasy. Já takto často cestuji do Prahy Slováckým expresem a už nejednou mě napadlo, jaké by to bylo vydat se do jeho výchozí stanice ve Starém Městě u Uherského Hradiště. Ne pracovní, ale prostě jen tak – na výlet. A tak když se letos jaro plně chopilo své moci a počasí začalo přát turistice, vydal jsem se i s rodinou ranním spojem linky R18 poznávat krásy Slovácka.



Michal Málek | Foto: autor

Cíl této výpravy nebyl tak zcela náhodný, částečně se vázal na synovu zálibu v letectví. Ale všechno pěkně popořádku. Většina Slovákých expresů má svou konečnou v malebných lázních Luhačovice, kam však nevede trolejové vedení, a tak je nutné ve Starém Městě přepřáhnout z Vectrona na Breljovce. I my zde opouštíme soupravu rychlíku a chystáme se k první zastávce našeho výletu.

Vysněná zoo pro fanoušky metalu

Už na nástupišti nás zaujme krásný červeno-bílý maják, který s ohledem na danou lokalitu samozřejmě neslouží coby návěst pro připlouvající lodě. Je z něj však hezký výhled do blízkého okolí a hlavně funguje jako z dále viditelný poutač zdejší rarity – KovoZoo. Jak už název napovídá, místo zvířat z masa a kostí zde můžete obdivovat tvory, jejichž tělo je tvořeno železným šrotem.

Některé vypadají opravdu realisticky, u jiných nechávají tvůrci prostor pro fantazii a nebojí se přiznat původ použitých komponentů. I když hlavním tahákem jsou už podle názvu zvířátka, není zdejší expozice jen o nich. Do areálů bývalého cukrovaru, kde se nyní netradiční zoo nachází, vedou koleje vlečky, a tak se zde nachází i několik drážních vozidel. Jako první míváme modré prasátko, známou posunovací lokomotivu řady 701 (T 211.1). Stav vozidla plně respektuje charakter zdejší expozice, takže nečekejte žádné nablýskané muzejní vozidlo. Dětem rádícím s pákami na stanovišti strojvedoucího to ale očividně nevadí a autentický vzhled zapomenutého vládce průmyslových vleček, tak jak si je z konce jejich provozu pamatují, má něco do sebe.

Tvůrčí recyklace

O kus dál stojí malá budova s nápisem porodnice. Jak asi tušíte, právě zde vznikají v rukou šikovných nadšenců všechny

originální objekty. Pestrá je nejen paleta zdejších výrobků, čítající dnes na tři stovky exponátů, ale i samotných tvůrců. Ti se rekrutují z řad nadšených kutilů, uměleckých kovářů, zaměstnanců, a dokonce i ředitelů jednotlivých firem holdingu REC Group, zabývajících se zpracováním a recyklací různých druhů odpadu. Cílem KovoZoo, která je svým konceptem v rámci Evropy unikátem, je ukázat, že z přehlíženého starého odpadu mohou ještě vznikat věci nové a krásné.

Vraťme se ale ještě zpátky na koleje. Za výrobní dílnou se rozprostírá prostranství, na kterém na první pohled zaujme kolejový jeřáb Kirov 2 či legendární tramvaj T3 v tradičním červeno-krémovém nátěru. Drážní část pak ukončuje dvojice kotlových vozů, které mi díky povlaku koroze na první pohled připomenu známý bolivijský hřbitov vlaků.

Kromě drážních vozidel si můžete prohlédnout nastoupenou jednotku hasičských vozidel, jež neodmyslitelně patří



Batův kanál

Stavba původně sloužící k přepravě lignitu z ratíškovického dolu je dnes velkým turistickým fenoménem. Vodní cestu propojující Otrokovice se Sudoměřicemi nechal v letech 1934 až 1938 vybudovat po tragické smrti svého bratra Tomáše podnikatel Jan Antonín Baťa. Zatímco původní účel kvůli následkům druhé světové války a následným společenským změnám kanál plnil jen krátce a začátkem 60. let provoz zcela utichl, dnes je zde naopak každé léto velmi rušno. Na trase aktuálně dlouhé 52 km je možné si pronajmout malé plavidlo, se kterým může po složení jednoduché zkoušky vyplout i úplný laik. Během plavby můžete navštívit i technické památky v podobě výklopníku uhlí v Sudoměřicích, lanovku pro přetahování člunů ve Vnorovech či si odskočit do Ratíškovic na zdejší šlapací drezíny. K dispozici je samozřejmě i kvalitní zázemí s množstvím přístavů a možností dalšího sportovního či kulturního využití.



Známý Čmelák Z-37 sloužil východoněmecké zemědělské letecké organizaci Agroflug do roku 1984, kdy byl vyřazen s úctyhodným náletem 7 280 hodin.



Sbírka proudových letadel Československé armády

la k výbavě tuzemských hasičů ve druhé polovině dvacátého století. Nad tím vším pak ční chlouba zdejšího průmyslu, letoun L-610 z nedalekých Kunovic. Mílým bonusem je možnost vystoupat po kovovém schodišti do nitra největšího letadla československé konstrukce.

Nebudu popírat, že zprvu jsem byl k návštěvě KovoZoo trochu skeptický a bral ji jen jako úlitbu rodině, aby celá cesta nebyla jen o vlacích a letadlech. O to více jsem pak byl mile překvapen, jak neotřelým způsobem může firma propagovat svůj byznys, zvláště jednali se o na první pohled tak neatraktivní obor, jakým je zpracování odpadu. Celý areál působí útulně a vyžití zde najde opravdu každý. Těsná blízkost s rychlíkovou stanicí a celoroční provoz z ní dělají žhavý tip na rodinný výlet.

Stopy legendárního obchodníka

Od Šrotíku, jak se v úvodu zmiňovanému majáku přezdívá, se pěšky vydáme smě-

rem k centru Uherského Hradiště. Cesta podél hlavní silnice nás neláká, a tak navzdory doporučení pěší navigace volíme trasu podél železniční trati. U řeky Moravy si pak cíleně o pár stovek metrů natahujeme cestu, abychom se mohli podívat na zdejší technickou libůstku v podobě zdymadla na Baťově kanále. Výletní lodě v těchto místech opouštějí umělý kanál, aby po 17 kilometrech plavby po řece Moravě ve Veselí pokračovaly po další části unikátní technické památky, pojmenované po slavném podnikateli.

Začíná nám trochu kručet v žaludcích, a tak po rychlé konzultaci s gastromapou Lukáše Hejlíka zapadáme nedaleko Mariánského náměstí do podniku s názvem Burger & Bar brothers a plníme si břicha šťavnatým masem na americký způsob. Po chutné kalorické náloži už se nám nechce šlapat po svých, a tak využíváme spěšný vlak a z Uherského Hradiště se necháváme přiblížit do zastávky Kunovice.

Kunovice plné letadel

Kunovická zastávka sousedí s druhým cílem naší cesty, leteckým muzeem. Při cestě do Veselí nad Moravou nelze vystavené exponáty z okna vlaku přehlédnout a rozhodně stojí zato zde vystoupat a muzeum si projít. Za mě asi největším benefitem zdejší expozice je možnost do většiny exponátů nahlédnout a v některých případech se v prostoru pro cestující i usadit. Syn mající zatím zkušenost jen s charterovým spojem k moři tak byl překvapený, že se ve starých letadlech sedí možná i o něco pohodlněji, než je tomu dnes. Z mého pohledu je asi největším tahákem před pěti lety zpřístupněný vládní letoun TU-154, který je zároveň největším exponátem muzea. Sportovním fanouškům je jistě známý i pod přezdívkou Naganský expres, odkazující na velkolepý návrat českých hokejistů z olympiády v roce 1998.

Co v kunovickém muzeu rozhodně nemůže chybět, je plejáda strojů vyráběných ve zdejší továrně, jejíž historie sa-





Pohled do útrobu proudového motoru

há až do roku 1936. Vyzdvihnout musím například elegantní Let L-200 D Morava, na jehož podobě se podílel i železničním fandům dobře známý architekt Otakar Diblík, celou sérii úspěšného dopravního letadla L 410 Turbolet či klasiku venkovských letišť Let Z-37 Čmelák s netradiční východoněmeckou imatrikulací. Svě místo zde samozřejmě má i cvičný proudový letoun L-29 Delfín a jeho nástupce L-39 Albatros. Sbíрку proudových letadel pak doplňuje i několik MIGů, z nichž ten s označením 15 se licenčně vyráběl i na území tehdejší ČSSR.

Hned za muzeem se nachází neveřejné mezinárodní letiště, jehož provozovatelem je firma Aircraft Industries (bývalý Let Kunovice), takže při troše štěstí zde můžete kromě rekreačních letů či business jetů natrefit i na zkušební let některého z právě se rodících letadel.

Po hodince a půl vyplněné intenzivním prolézáním jednotlivých exponátů se vydáváme k zastávce na vlak, který nás odváží zpět na nádraží ve Starém Městě. Návazným Slováckým expresem se pak necháme unášet zpět k domovu, unaveni sluncem i našlapanými kilometry, ale plni zážitků a nových informací. Cesta na konečnou mého pracovního rychlíku se tak rozhodně vyplatila. ◉



← Venkovní expozici kunovického leteckého muzea je možné si prohlédnout i z okna vlaku.

Napsali o nás...

Vykolejení Pendolina na Slovensku způsobila prasklá výhybka

Březnové vykolejení vlaku Pendolino Českých drah na severu Slovenska způsobila podle výsledků vyšetřování technická porucha na výhybce. Uvedla to mluvčí správce slovenské železniční infrastruktury ŽSR Ria Feik Achbergerová. ČD si vzniklou škodu mohou uplatnit u ŽSR, která je pro takovéto případy pojištěná. Část soupravy Pendolina při nízké rychlosti vykolejila 1. března na nádraží v Žilině. Při nehodě se souprava poškodila, což ji na zhruba tři týdny vyřadilo z provozu. Podle ŽSR nehodu způsobila prasklina na jedné ze součástí výhybky. Vykolejení Pendolina odstartovalo na Slovensku diskuzi o špatném stavu infrastruktury a nedostatečných investicích do modernizace tratí. K nápravě vyzvaly ČD i Asociace železničních dopravců Slovenska (AROS). Podle AROS kvůli tomu tranzitní nákladní vlaky objíždějí Slovensko. **ČTK 7. 6. 2023**



Svitava a Krušnohor. České dráhy řekly, které rychlíky cestující hodnotí jako nejhorší a nejlepší

Nejlépe hodnoceným dálkovým vlakem cestujícími Českých drah je linka R15 Krušnohor, na které dopravce nasazuje soupravy InterJet. Nejhorší hodnocení mají naopak rychlíky R19 Svitava Praha – Česká Třebová – Brno. Vyplývá to z dat, která zveřejnily České dráhy na základě více než 173 tisíc hodnocení cestujících v aplikaci Můj vlak. V ní mohou lidé po každé cestě vyjádřit svůj názor na její kvalitu. České dráhy zveřejnily původně jen nejlépe hodnocené vlaky, na vyžádání deníku Zdopravy.cz i nejhůře hodnocené. „Hodnocení vlaků nám slouží jako zpětná vazba pro zlepšení služeb a zvyšování jejich kvality a nabídky. Jedná se o interní podklad od našich zákazníků a standardně a plošně tato data nebudeme publikovat,“ vysvětlil Petr Štáhlavský, mluvčí Českých drah. Cestující mohou známkovat na stupnici 1–5, kdy pět hvězdiček znamená nejlepší. Nejhorší linka R19 dostala známku 3,7, nejlépe hodnocená R15 4,31. V případě linky R19 Svitava jsou dočasně na vybrané vlaky nasazeny starší soupravy místo InterPanterů, které jsou přistaveny k plánované údržbě vyššího stupně a k instalaci ETCS. **Zdopravy.cz 18. 6. 2023**

V Mnichově se vyrábějí první čelní vozy ke ComfortJetům ČD

České dráhy se pochlubily prvními čelními vozy, které se pro ComfortJet vyrábějí v mnichovském závodě Siemensu. Řídicí vozy jsou nejsložitějším článkem celé netrakové jednotky, v Mnichově probíhá montáž kabiny a řídicích systémů. Závod vyrábí i lokomotivy Vectron včetně těch, které si objednaly ČD. Skříňové vagonů vznikají ve vídeňské továrně Siemensu, podvozky se vyrábějí ve Štýrském Hradci. Finální montáž běžných vagonů včetně vnitřního vybavení pak provádí Škoda v Ostravě. Zakázku na dodání dvacítky devítivozových souprav s rychlostí 230 km/h uzavřelo konsorcium firem Siemens Mobility – Škoda Group v roce 2021. Hodnota kontraktu dosahuje 12,5 miliardy korun. První vozy mají vyjet v roce 2024, zpočátku však ještě nepůjde o ucelené jednotky, ale o soupravy bez řídicího vozu a bistrovozu. **Zdopravy.cz 9. 6. 2023**

Velkorysé náhrady při zpožděních. Na železnici začala platit nová pravidla

Cestující v Evropské unii mají větší práva. V účinnost vešlo upravené nařízení EU o železniční dopravě. Zlepšení se týká hlavně osob s omezenou schopností pohybu a orientace a přepravy jízdních kol. Nová pravidla zavádějí komplexnější ochranu cestujících v případě zpoždění nebo zmeškání přípojů. Nová ustanovení mají umožnit lepší využití železnice osobám se zdravotním postižením. Byla zkrácena lhůta pro předběžné oznámení žádosti o asistenci, a to ze 48 na 24 hodin. To je kratší doba než u jiných druhů dopravy. Nová pravidla se týkají i přepravy jízdních kol, a jsou povinná pro všechna nová vozidla objednaná po 7. červnu 2025 a pro vlaky, které od tohoto data projdou modernizací. V každém vlaku musí být vyhrazen prostor se stojany alespoň pro čtyři kola a cestující budou informováni o dostupné kapacitě. **Zdopravy.cz 9. 6. 2023**

ČD hledají provozovatele do nočních vlaků, posílí kapacitu

Doprovce hledá provozovatele služeb do nočních vlaků. Dlouhodobě je pro ně zajišťuje společnost JLV, další smlouva má být na čtyři roky. Zároveň České dráhy rozšiřují na léto kapacitu lehátkových vozů do středoevropských metropolí, lákají na wi-fi či nové vegetariánské občerstvení. TENDR na zajištění servisních služeb v ubytovacích vozech se bude týkat čtyř následujících let, počínaje novým jízdním řádem platným od letošního prosince. Rozhodujícím kritériem je cena. Poptávané služby se mají týkat spojů do Polska, Maďarska, Rakouska a Švýcarska a na Slovensko. Dodavatel bude připravovat lůžka ubytovacích vozů před cestou, odbavovat cestující při nástupu do vlaku a kontrolovat jejich rezervace. Součástí zakázky je další servis cestujícím, tj. poskytování hygienických potřeb, snídaňových balíčků a doplňkového občerstvení. **Zdopravy.cz 13. 6. 2023**

Železničář

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

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





Bulharsko / Slunečné pobřeží, Nesebar a Pomorie

11/12denní pobyty

Odlety z Prahy, zvýhodněný termín 15. 7.–26. 7. 2023

Snídaně, polopenze, all inclusive

Cena od 10 000 Kč



Kréta / Stalida

11/12denní pobyty v oblíbeném hotelu NIKO ELEN

Odlet z Prahy

Snídaně (možnost dokoupení polopenze)

Cena od 10 000 Kč



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

Hledáme
STROJVEDOUČÍ
VEDOUČÍ POSUNU
POSUNOVAČE
MECHANIKY
ZÁMEČNÍKY
VLAKEVEDOUČÍ

Zaměstnání
s nejlepšími
vyhlídkami

Dejte se na dráhu, která dává smysl.

Pracujte pro největšího českého
železničního dopravce.

NABÍZÍME:

- 5 týdnů dovolené
- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy
- příspěvky na stravování, dovolenou a tábory pro děti
- příspěvky na výuku jazyků
- příspěvek na penzijní připojištění
- levnější cestování pro vás a vaši rodinu
- MultiSport kartu
- řadu příplatků nad rámec zákoníku práce (víkendy, svátky, noční práce, práce přesčas...)

POŽADUJEME:

- odpovídající vzdělání dle pracovní pozice
- velmi dobrý zdravotní stav

www.cd.cz/kariera



ČD České dráhy
Národní dopravce



5. srpna 2023

Projeďte se parním vlakem k Berounce a okolí hradu Křivoklát

Hledáte tip na výlet s příjemnou dávkou železniční nostalgie? Přijďte v sobotu 5. srpna do Lužné u Rakovníka. Prohlídku zdejšího železničního muzea můžete spojit s projíždkou parním vlakem k hradu Křivoklát a do povodí Berounky. Nostalgický vlak odjíždí z Lužné v 11 hodin. Z parního vlaku, jehož osobní vozy (Bai) poveze lokomotiva Kremák (534.0323), lze vystoupit nejen v cílové stanici v Nižboru, ale také na Křivoklátě a prohlédnout si hrad, v Roztokách u Křivoklátu a vykoupat se v řece Berounce nebo jen pozorovat vodácký provoz, či třeba ve Zbečně, kde lze navštívit památku lidové architektury Hamousův statek. Nepřehlédnete nižborský zámek, v němž je k vidění expozice o životě Keltů. Nedaleko se také nachází keltské Stradonické oppidum, významné archeologické naleziště. Chátrající nádražní sklad v Nižboru proměnil Tomáš Hanák v útulnou výletní restauraci s názvem Zastávka. Hosté v ní mohou posedět v útulném lokále s dřevěnými lavicemi z vyřazených historických vozů, ale i v salonku starého vagonu či přímo na peronu. Mezi Rakovníkem a Nižborem projíždějí vlaky chráněnou krajinnou oblastí Křivoklátsko s mnoha značenými turistickými trasami.

Nejbližší železniční stanice: Lužná u Rakovníka, Křivoklát, Roztoky u Křivoklátu, Nižbor, Zbečno



15. července 2023

Do Telče na pivní festival plný soutěží, show a hudby

Máte rádi dobré pivo a chcete si užít s přáteli pohodové odpoledne plné muziky a zábavy? Pak si zajedte 15. července do Telče, kde se v Panském dvoře koná další ročník Pivního festu Telč. Kromě nabídky dvaceti druhů piva z minipivovarů se můžete těšit na koncerty lokálních kapel, barmanskou show a pivní soutěže. Panský dvůr vznikl rekonstrukcí statku, který dříve patřil k zámku. Najdete v něm nejen restauraci, pivovar nebo turistické informační centrum, ale i expozici o panství a tradičním hospodářství. Od vlaku dojdete ke dvoru ve Slavatovské ulici asi za 20 minut.

Nejbližší železniční stanice:
Telč



19. až 22. července 2023

Svezte se s námi do Ostravy na velkou hudební party

Letošní ročník festivalu Colours of Ostrava se opět koná v unikátní industriální oblasti Dolních Vítkovic. Během čtyř dnů vystoupí na osmi hudebních scénách přes 70 zahraničních kapel a více než 40 domácích interpretů. Kromě dvou hlavních open-air scén se uskuteční koncerty na Drive stage, v multifunkční aule Gong, na Full Moon stage a také na Cacao stage. Jak dorazit do Ostravy? Určitě vlakem. Kromě pravidelných spojů můžete využít také Colours Express. Vyráží 19. července z Prahy hl. n. v 10:40 a staví v Kolíně, Pardubicích, České Třebové a Zábřehu na Moravě.

Nejbližší železniční stanice:
Ostrava hl. n., Ostrava-Svinov, Ostrava střed



11. a 25. července, 8. a 22. srpna 2023

Historickým motoráčkem na výlet do Mariánské Týnice

Zpestřete si prázdniny výletem do Mariánské Týnice, někdejšího poutního místa a barokní perly západních Čech. Zajedte si vlakem do Lužné u Rakovníka a po prohlídce expozice našeho největšího železničního muzea se můžete svěřit historickým motorovým vozem M 131.105 nebo M 240.100 do Kralovic. Tam přestoupíte na spoj ČD Bus, který vás doveze do Mariánské Týnice. A stejně tak i zpět. Cestující ze zvláštního historického vlaku navíc dostanou po předložení jízdenky z tohoto vlaku slevu 20% na vstup do areálu bývalého probošství.

Nejbližší železniční stanice:
Lužná u Rakovníka, Kralovice, Mariánská Týnice