

# Železničář

10. ZÁŘÍ 2020 | ROČNÍK 27 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S předsedkyní představenstva DVI Blankou Havelkovou
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**  
Jakou úlohu hraje v železniční dopravě aerodynamika?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**  
VUZ patří k předním průkopníkům v oblasti technologií IT.
- 22–23 **Provoz a technika**  
ČD Cargo Logistics zaznamenala velký nárůst přeprav zboží do Číny.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Starosta Lysé nad Labem Karel Otava je s železnici úzce spjatý už od mládí.
- 27 **Zahraničí**  
Francouzský výrobce vlaků Alstom koupí svého rivala, firmu Bombardier.
- 28–29 **Recenze**  
Které zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihkupectví?
- 30–32 **Historie**  
Stanice Horní Dvořiště se může pochlubit mimořádně bohatou historií. Do nové vlasti tudy například projel T. G. Masaryk.
- 33–37 **Cestopis**  
Před revolucí se do Durynska jezdilo častěji než dnes. A je to velká škoda. Místo má totiž co nabídnout i dnes.
- 38 **Napsali o nás**  
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Michal Málek

Nové vozy ČD z padesátikusové série konsorcia firem Siemens Mobility/Škoda Transportation od srpna letošního roku na zkušebním okruhu v Cerhenicích podstupují intenzivní testy.

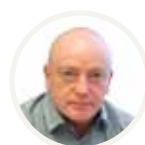
Foto: Kalendář Českých drah 2020 – Lucie Vysloužilová



## Odjezd poprvé průvodčí

Klapka je ve světě filmu postavou, která když se objeví na place, všichni vědí, že se pojedou naostro. Existuje profese s podobnou vážností i na železnici? Jasně, že existuje! Ten, kdo všem ostatním řekne, že se bude něco důležitého dít, je vlakvedoucí. Právě na jejich bedrech leží zodpovědnost za to, že vlak je bezpečně připraven k odjezdu a všechny dveře jsou zavřené a zajištěné. Právě vlaková četa pomáhá s nástupem starším lidem a maminkám s malými dětmi, popohání opozdilce a jejich největším protivníkem je čas. Může to vypadat banálně, ale připravit vlak k odjezdu tak, aby byla zaručena bezpečnost i komfort pro cestující a všechno vyšlo podle plánu, aby se souprava pohybovala přesně v minutě určené jízdním řádem, chce mimořádný smysl pro pečlivost a přesnost. A nejen to. Na železnici už žádné podruhé ani potřetí není. Na nádraží může zaznít jen „Odjezd poprvé!“

## SLOVO ÚVODEM



### Michal Kraus

Náměstek  
generálního ředitele  
pro provoz

Vážení čtenáři,

léto pomalu končí a s ním i výlety mnohých z vás po českých a moravských krajích. Rozhodně to ale neznamená, že u konce jsou také vaše jízdy vlakem. Jen místo za poznáním dalších míst naší země je nyní budete více využívat k cestám do práce či škol. Proto je jistě příjemnou zprávou, že České dráhy pokračují v další modernizaci svého vozového parku.

Jednou z novinek je plánovaná dualizace jednotek řady 440 - RegioPanter. Dualizací, tedy doplněním systému 25 kV/50 Hz, by mělo projít všech dvanáct jednotek, které jsou v inventárním stavu ČD. Pět jednotek je dislokováno ve Středisku údržby (SÚ) Hradec Králové, sedm jednotek je v SÚ Děčín. U těchto sedmi jednotek bude dualizace spojena také s provedením periodické obnovy rozsahu R3. V rámci minimalizace provozních dopadů uvažujeme současně o přístavbě nejvýše dvou jednotek, z každého střediska po jedné.

Další důležitá modernizace je právě realizována v naší dceřiné společnosti DPOV, konkrétně v nymburském závodě. Jedná se o úpravy jídelních vozů řady ARmpee. Osmnáct vozidel řady ARmpee<sup>829</sup> již bylo dokončeno a poslední vůz byl předán letos 27. dubna. Zbývajících šest vagonů řady ARmpee<sup>832</sup> bude upraveno v následujícím období, přičemž první vůz byl předán na konci srpna. Součástí modernizace vozů byla také periodická obnova rozsahu R3. Vlastní modernizace spočívá v celkové modernizaci interiéru, dosazení informačního a rezervačního systému, internetového připojení wi-fi, dosazení nových sedadel první třídy a rekonstrukci vybavení kuchyně.

V průběhu srpna byla rovněž vypsaná soutěž na dodávku až 160 moderních bezbariérových motorových jednotek pro neelektrifikované tratě typu DMU 120. Je motivována snahou o rychlou obnovu stávajících starších motorových souprav. Paralelně s touto iniciativou ale sledujeme možnosti získání bezemisních vlaků, především pak vozidel bateriových. Nové motorové jednotky budou mít maximální rychlost 120 km/h a jejich vybavení musí rovněž odpovídat současným požadavkům, kterými je především klimatizace, bezbariérovost, dostatečný prostor pro umístění jízdních kol a kočárků či audiovizuální informační systém. Vozidla budou vybavena doplňkovými službami, jako jsou elektrické zásuvky pro napájení přenosné elektroniky cestujících, například mobilní telefony nebo tablety včetně USB portů. Samozřejmostí je instalace wi-fi, sklápěných nebo rozkládacích stolků podle rozmístění sedaček a zásuvek 230 V pro dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků.

Věřím, že pokračující obnova našich vozů a jednotek vás motivuje k tomu, abyste si pro cestu do zaměstnání či do škol, případně na víkendový výlet zvolili právě některých ze spojů Českých drah.



JANA LAURINCOVÁ  
průvodčí  
ZAP RP Praha

U ČD pracuji od roku 2005. Rodiče byli železničáři, vlakem jsem cestovala už jako dítě. Během cest do zahraničí jsem obdivovala krásné uniformy a eleganci stevardek. Také to ovlivnilo mé rozhodnutí jít k „jždě“. I po letech mě baví i překvapuje rozmanitost lidí, které ve vlaku potkám, a situace, které by mě nikdy nenapadly. A když mám chvíli času, ráda sleduji ubíhající krajinu. Ten pohled mě nikdy neomrzí. Občas, když jsou těžké dny, přemýšlím, co bych mohla dělat jiného. Například zahradníci. A u filmu? Tak to by se mi líbilo být kostymérkou, protože miluji retromódu.



## Motorové vozy řady 811 začaly vozit cestující

Do pravidelného provozu jsou od 26. srpna postupně zařazovány první dva modernizované motorové vozy řady 811 včetně přívěsných vozů řady 012. Vozidla jsou určena pro Moravskoslezský kraj a poprvé se objevila na trati ze Suchdola nad Odrou do Budišova nad Budišovkou. Dceřiná společnost Českých drah DPOV dodá do poloviny příštího roku dalších dvanáct motoráků a ještě osm přívěsných vozů, které se nejprve objeví na trati ze Studénky do Kopřivnice, Štramberku a Veřovic. Po Novém roce budou vozidla postupně zařazována i na trase z Opavy přes Krnov a Bruntál do Rýmařova. Modernizované soupravy zaujmou na první pohled zvenku skříňovými polepy, a naopak v interiéru potahy sedaček s logem Moravskoslezského kraje. Během podzimu se ve vozidlech navíc objeví žluté validátory, které umožní koupi jízdního dokladu na kartu zvanou ODISka. Do budoucna se počítá i s přenosem dat o jízdě vlaku na dispečink moravskoslezského koordinátora integrované dopravy KODIS.



## ČD postaví novou správkářenskou halu

V Českých Budějovicích vyroste nová hala pro údržbu osobních vlaků Českých drah. Budova za několik stovek milionů korun by měla být hotová do čtyř let. Nyní ČD zpracovávají investiční záměr a připravují vypsání veřejné zakázky na zhotovení projektové dokumentace. Podle Michala Krause, náměstka generálního ředitele ČD pro provoz, bude nový areál sloužit k údržbě elektrických i motorových vozidel. Hala bude 165 metrů dlouhá a měla by mít tři koleje. Nyní na jihu Čech dopravce provozuje čtyři jednotky řady 650, dalších deset je objednaných. Do zdejší flotily přibude i sedmička nových motorových jednotek. Kromě nových souprav by v Budějovicích péči dostávala i vozidla obsluhující relaci Praha – České Budějovice – Linec. ČD budují opravářenskou halu v Brně, v přípravě je i v Plzni. Zrekonstruované je správkářenské zázemí v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka, myčky souprav v Bohumíně a Českých Budějovicích a zhruba dva roky bude sloužit i nová hala v rakovnickém depu.



## První RegioPanter pro západní Čechy po testech

První testy má za sebou jednotka RegioPanter, kterou České dráhy nasadí na linku z Karlových Varů do Plzně a zpět. Zkoušky si odbyla ještě v areálu výrobce. Podle ředitele karlovarského Regionálního obchodního centra ČD Vladimíra Omelky bude čtveřice Panterů mezi oběma městy jezdit po celý den ve dvouhodinových intervalech, a nabídnou tak zcela nové přímé spojení. V různé fázi výroby je mnoho jednotlivých vozů a na zkušební koleji v závodě je již na zkouškách první kompletní jednotka. Průběh výroby se denně vyhodnocuje. Vlaky jsou vybavené informačním systémem, wi-fi, možností automatického vedení vlaku a už z výroby i zabezpečovacím zařízením ETCS. Jejich maximální rychlost je 160 km/h. ČD si u Škodovky objednaly jedenatřicet RegioPanterů. Čtyři z nich propojí právě Plzeň s Karlovými Vary, dalších jedenáct pak Klatovy, Plzeň a Beroun. Šest vyjede na Vysočinu a deset do Jihočeského kraje.



Text: Josef Holek, Martin Harák, Petr Ščáhlavský, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, archiv VUZ

## Z Brna vyrážely historické vlaky

V rámci tradičního každoročního festivalu Ignis Brunensis přichystal koordinátor Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje na víkend 22. a 23. srpna výlety zvláštními historickými vlaky z Brna do Židlochovic a Kuřimi i jízdy historickými tramvajemi a autobusy. V sobotu se rozjel vlak vedený historickou lokomotivou Pilštyk řady 735 (T 466.0), v závěsu s Bardotkou řady 751 z brněnského hlavního nádraží do Židlochovic. V neděli se milovníci železniční historie potěšili historickou jízdou z Brna do Kuřimi, tentokrát vedenou již jen Bardotkou. Malé i velké nadšence dopravní nostalgie svezl historický vlak třikrát. V Kuřimi město uspořádalo výstavu silničních veteránů a také bezplatné projíždky historickým autobusem po městě.



## Modernizovaný vůz Bdmtee jezdí Pardubickým krajem

Letos v červenci byl zástupcům Pardubického kraje představen modernizovaný prototyp osobního vozu řady Bdmtee, který je vybaven nejen novým interiérem s pohodlnějšími sedačkami, ale také infosystémem, bezdrátovou technologií wi-fi, zásuvkami či vakuovými toaletami. Prototyp České dráhy nasadily do zkušebního provozu s cestujícími poprvé ve čtvrtek 27. srpna na regionálních vlacích na rameni z České Třebové přes Choceň, Pardubice a Přelouč až do Kolína, který se nachází již ve Středočeském kraji. Modernizovaný vůz, který je řazen do vratných souprav push-pull, má na jezdít během jednoho měsíce ve zkušebním provozu 5 000 kilometrů. Po vyhodnocení testovacího provozu by měl přejít na standardní režim a pokračovat v provozu mezi Českou Třebovou a Kolínem.



## Vlaky začnou jezdit přes Eden

Modernizace 4. železničního koridoru v oblasti Prahy mezi Vršovcem a Hostivaří je ve dvou třetinách. Od prosincové změny jízdního řádu budou přeměrovány osobní vlaky ze staré na novou trať. Ty už nebudou obsluhovat zastávku Strašnice, ale zastaví v nové zastávce Eden. Umístěna je v blízkosti stejnojmenného přestupného bodu MHD. Během příštího roku bude uvedena do provozu také druhá nová zastávka Zahradní Město, která vytvoří nový přestupní terminál v jihovýchodní části Prahy. Úsek Vršovice – Hostivař představuje první vysokokapacitní trať se čtyřmi kolejemi u nás. Díky tomu bude možné mezi Vršovcem a Zahradním Městem oddělit provoz příměstských linek S a dálkových vlaků. Úsek je 6 kilometrů dlouhý. Náklady jsou plánované ve výši 5,4 miliardy Kč.



## DJ vysílali živě z ČD Muzea v Lužné

ČD Muzeum Lužná u Rakovníka se na konci srpna stalo kulisami neobvyklé akce. Stalo se totiž dějištěm už čtvrtého livestreamu v sérii Best Online DJ's Livestream od Streamers Live CZ. Šlo o unikátní párty několika diskžokejů, kteří své vystoupení zároveň vysílali živě přes sociální síť domů k posluchačům. Produkce byla prostřednictvím internetu šířena hned do několika kanálů, mimo jiné i do youtubového profilu Redakce ČD. Na něm mělo dosah celkem 1 700 lidí, kteří si nahrávky trojice DJ se zájmem poslechli. Pro návštěvníky virtuální párty bylo připraveno občerstvení a současně si mohli poslechnout spojit s návštěvou železničního muzea Českých drah.



## VUZ může schvalovat vlaky pro celou Evropu



Výzkumný Ústav Železniční získal od Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví autorizaci dle Směrnice o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii. VUZ je oznámeným subjektem (NoBo) dle nové Směrnice o interoperabilitě železničního systému v EU 2016/797 pro všechny strukturální subsystémy. ČR tak potvrdila svoji pozici na železničním trhu EU a učinila významný krok k implementaci technického pilíře 4. železničního balíčku. V praxi to znamená, že VUZ může i po zavedení balíčku nadále vydávat pro evropský trh ES certifikáty v souladu s požadavky směrnice (EU) 2016/797. VUZ obhájil svou pozici mezi třemi největšími evropskými subjekty, které tyto ES certifikáty vydávají. ES certifikát se vydává na základě přezkoumání, zda výrobky pro železnici odpovídají evropským normám pro interoperabilitu.



## ČD plánují zkoušky RegioPanterů na Bechyňce a Lipence

České dráhy po dohodě se Správou železnic připravují zkoušky jednotek RegioPanter řady 650 na jihu Čech. Netradiční je místo chystaných testů – odehrají se na Lipence a Bechyňce. Druhá jmenovaná má navíc v tuzemsku zcela ojedinělou stejnosměrnou napájecí soustavu 1 500 V. Testy souvisejí s ověřením jízdy moderních unifikovaných vozidel na lokálních tratích budovaných před více než 100 lety s minimálními požadovanými parametry, především pak s minimálními poloměry oblouků, které místy dosahují pouze 125 metrů. ČD chtějí ověřit průjezd moderních souprav s délkou jednotlivých vozů až 26,45 metru a s velkou vzdáleností otočných bodů podvozků oblouky o malém poloměru. Půjde o tzv. úplnou jízdní zkoušku.

Odehrát by se měly po ukončení turistické sezony na podzim. Na trati Rybník – Lipno by měly proběhnout vlastní silou, v případě tratě Tábor – Bechyňce by byly jednotky taženy/tlačeny motorovou lokomotivou. Zkoušky poslouží pro ověření možnosti případného budoucího provozu jednotek RegioPanter řady 650 na těchto tratích.



## ČD investují do zázemí pro údržbu vozidel tři miliardy korun

České dráhy plánují rozsáhlou modernizaci a dostavbu svého zázemí pro údržbu a provoz souprav a lokomotiv v Praze pod Chodovcem, v oblasti Vršovic a Záběhlic. Podle místopředsedy představenstva Michala Krause hodlá dopravce do roku 2024 do areálu investovat více než 3,2 miliardy korun. ČD plánují rozšířit kapacitu vjezdové skupiny, počítají také se zdvoukolejněním tratě z odjezdové skupiny ze Záběhlic do Vršovic i s výstavbou nových odstavných a sanitárních kolejí. Chystá se i výstavba nového spojení vršovického lokomotivního depa s areálem Střediska údržby Jih Oblastního centra údržby Střed (dříve ONJ) v trase bývalé vlečky do teplárny, kudy vedla také první dočasná trasa do areálu. Největší plánovaný projekt představuje moderní čtyřkolejná hala údržby, kde je předběžně plánovaná investice ve výši cca 1,4 miliardy korun. Ta bude sloužit péči o jednotky Pendolino, railjet, i o nové devítivozové netrakovní soupravy, které tam bude možné udržovat bez jakékoliv další manipulace či rozpojování.



## Nové soupravy ČD intenzivně testuje VUZ

Na cerhenickém okruhu specialisté z Výzkumného Ústavu Železničního už testují první soupravu nových vozů, které pro České dráhy vyrábí konsorcium Siemens Mobility – Škoda Transportation. Dopravce objednal padesát vozů, rozpracovaných je více než polovina. Vozy chtějí ČD příští rok nasadit na rychlíky Krušnohor a Západní expresy. Novinka nabídne moderně řešený interiér s pohodlnými sedačkami, wi-fi připojení k internetu, elektrické zásuvky a porty USB pro dobíjení přenosné elektroniky, audiovizuální informační systém, bezdrátové nabíjení mobilních telefonů pro cestující v 1. třídě, lepší propustnost oken pro signál mobilních telefonů či vyšší nosnost plošiny pro nástup/výstup osob na vozíku. Vozidla zvládnou rychlost 200 km/h, soupravy bude navíc možné běžně posilovat o další vozy.





# Zaměstnancům je nutné nabízet atraktivní benefity

Dopravní vzdělávací institut (DVI) má za sebou řadu zajímavých projektů. Kromě běžné agendy se společnost začala věnovat i dětem zaměstnanců Skupiny ČD. Nedávno vybudovala firemní dětskou skupinu Sovička. Podle předsedkyně představenstva Blanky Havelkové může být taková firemní školka zajímavým benefitem, který rodičům pomůže sladit osobní i pracovní život. Co dceřinka Českých drah plánuje nyní a jak zvládla koronavirovou krizi?

Josef Holek | Foto: Jan Chaloupka

## Proč jste se rozhodli vybudovat dětskou skupinu?

Je to moderní trend. Většina velkých společností nabízí svým zaměstnancům firemní školky a dětské skupiny. Je to nepochybně jeden z důležitých benefitů, které může moderní firma svým lidem nabídnout. V prostředí Českých drah nic takového dosud nebylo. Byla ale chuť, a především vůle do toho jít. Když jsme zvážili dotační možnosti, neváhali jsme.

## Je projekt Sovička součástí vize či směru, kterým se chce DVI rozvíjet?

Vzdělávání, jakožto hlavní poslání DVI, vnímám jako obor, který má přesah do dalších oblastí. Naše služby chceme doplňovat o další činnosti, k nimž máme jako firma blízko. Ať už se jedná o psychologické služby, firemní dětskou skupinu nebo další rozvojové aktivity jako kurzy měkkých dovedností, tedy například komunikační dovednosti pro pokladníky, jak jednat v krizových situacích pro vlakový doprovod či manažerské vzdělávání.

Dále metody, které slouží ke zmapování kompetencí zaměstnanců, a tvorba následného plánu. Chceme být kvalitním partnerem zákazníků v oblasti kompletní péče o zaměstnance a jejich rozvoj.

## Projekt Sovička už běží?

Ano. O prázdninách jsme přijímali děti v režimu týdenní docházky na příměstské tábory. Chtěli jsme nabídnout pomoc v momentě, kdy jsou školky zavřené nebo fungují v omezeném režimu. Častým problémem je také najít vhodnou formu

zajištění programu pro děti, které se ještě nemohou kvůli nízkému věku účastnit klasických či příměstských táborů. Naše kantorky si připravily zajímavý program i pro tyto děti – každý týden se vydávaly na výlet, zažily spousty zážitků. Velmi nás těší pozitivní zpětná vazba nejen od dětí, ale i rodičů. Je určitým zadostiučiněním, když nám odchází spokojený tatínek z kurzu měkkých dovedností a o prázdninách jeho syn po týdenním příměstském táboře. Od září skupina běží se standardní docházkou.

### **V čem vnímáte největší přínos Sovičky pro zaměstnance a zaměstnavatele?**

Firemní dětská skupina umožňuje přijetí dítěte již od 2,5 roku, a to na plnou či částečnou docházkou jen některé dny v týdnu. Mnoho zaměstnanců zvažuje dřívější návrat z rodičovské dovolené a v situaci, kdy jsou kapacity jiných školek naplněné, se potýkají s problémem, kam dítě umístit. Ve větších kolektivech mohou mít navíc obavy, jak bude probíhat adaptace. Naše dětská skupina pomáhá tyto překážky odstranit flexibilitou docházky a zároveň poskytuje jistotu kvalitní péče a individuálního přístupu ke každému dítěti.

### **Není věk 2,5 roku na docházkou příliš nízký?**

Téma délky rodičovské v ČR a vhodného věku pro přijetí dítěte do školky by vydalo na samostatný rozhovor. A pak by vám určitě ještě chodily desítky souhlasných i nesouhlasných emailů, protože co člověk, to názor a ještě to každý komentuje. Navíc nejsem dětská psychologka, abych se do takových úvah mohla pouštět. Vždycky jsem ale zastávala názor, že nejdůležitější je spokojený rodič. Protože dítě potřebuje spokojenou maminku, která jde třeba párkrát v týdnu do práce, ale která má pak radost ze společných chvil, je veselá a pozitivní. A jestli matka nebo otec chtějí dát dítě do firemní školky třeba i na pár dnů v týdnu a budou spokojeni, tak je to lepší než zůstat doma s dítětem a být frustrován. Opravdu je to strašně individuální.

### **Projekt podpořila i EU. Má DVI více dotovaných projektů?**

Ano, je to tak. V roce 2019 společnost DVI získala také dotaci na vzdělávání vlastních zaměstnanců. Jedná se o rozsáhlý projekt, kdy se na kurzy a školení mohou těšit všichni zaměstnanci DVI. Tímto projektem dáváme najevo, že vzdělání považujeme za důležitou oblast, které je potřeba se věnovat nejen u zákazníků, ale i u nás, na DVI. Budeme se zaměřovat zejména na rozvoj lektorských a prezentačních dovedností u našich lektorů, manažerských dovedností u zaměstnanců na vedoucích pozicích a rozvoj prozákaznického přístupu u provozních profesí. V souvislosti s pandemií jsme však projekt museli odložit a na první kurzy jdou naši zaměstnanci v září.

### **Mnoho firem se potýká s omezeními v souvislosti s onemocněním COVID-19. Jak DVI ovlivnila doba pandemie?**

Výrazně. Stejně jako většinu firem. Postupně jsme museli zrušit většinu prezentačních školení a výuka se opět

rozjížděla jen velmi pomalu. V první řadě jsme ale museli myslet na zdraví našich zaměstnanců a snad to nezakřiknu, protože naši zaměstnanci to velmi ocenili. Chtěla bych vyzdvihnout vysokou loajalitu s firmou.

### **Jak to společnost posunulo?**

Uvědomili jsme si, že je třeba hledat nové cesty a formy vzdělávání. Posílili e-learningové kurzy a zkusit jít i cestou například webinářů a podobně. Do budoucna je nutné počítat s tím, že určitá omezení mohou zase nastat. Zavedli jsme pro naše zaměstnance možnost pracovat z domova, aby se v co největší míře dařilo zachovat chod firmy i při těchto mimořádných situacích.

### **Na co se vzdělávací firmy v současné době, z hlediska lidských zdrojů, připravují?**

Nechci vše hodnotit takhle obecně. Máme už ale zkušenost, co v takových chvílích dělat. Měli bychom být dobře připraveni. Dokázat dobře fungovat na home office tak, aby zaměstnanci měli přístupy do svých počítačů, neměli problémy s přihlašovaním do e-mailů, intranetů atd. Je dobré také připravit nějakou místnost na případné videokonference, které se konkrétně nám velmi osvědčily.

Musím ale připomenout, že zavedení home office není pochopitelně možné v každé profesi. My si to naštěstí nejen počtem zaměstnanců, ale i povahou práce můžeme dovolit. Samozřejmě to s sebou nese i určité zatížení nejen technické, co se týče vybavení, ale i „lidské“. Někomu tento způsob práce nemusí vůbec vyhovovat. Je třeba určité míry sebekázně, ale také dbát například na psychohygienu.

### **Když mluvíte o psychohygieně, DVI záhy po vypuknutí pandemie nabídla psychologickou pomoc zaměstnancům Skupiny ČD.**

Je to tak. DVI již několik let nabízí i psychologickou konzultaci, a tak jsme hledali možnost uživatelsky nenáročnou a co nejvíce dostupnou pomoci v zátěžových situacích, kterých přinesla doba omezení a velké nejistoty celou řadu. Myslím, že se varianta telefonické linky osvědčila a naši psychologové k této službě přistoupili velmi pozitivně.

### **Co zaměstnanci v době pandemie nejvíce řešili?**

Jedním z hlavních smyslů takové služby je zachování anonymity. Já to navíc ani nevím a už vůbec to nejde zobecnovat. To, co je pro jednoho nepřekonatelný problém, může být pro druhého banalita. Každý prožíváme životní situace jinak, každý se nacházíme v jiném životním stadiu.

### **Zaměstnanci se obávají anonymity?**

Ano. Často slyším, že se zaměstnanci obávají posílání informací z rozhovorů jejich nadřízeným. Něco takového ale absolutně nepřipadá v úvahu, nikdy jsme nic takového neudělali a nutno dodat, že to po nás ani nikdy nikdo nechťel. Ráda bych ale v tomto směru důvěru posílila, vidím tu prostor pro zlepšení. Mohou k nám chodit na konzultace a nemusí se bát, že budeme pak vše hlásit jejich nadřízeným.

Vzdělávání,  
jakožto hlavní poslání  
DVI, vnímám jako obor, který  
má přesah do dalších oblastí.  
Naše služby chceme doplňovat  
o další činnosti, k nimž máme jako  
firma blízko. Ať už se jedná  
o psychologické služby, firemní  
dětskou skupinu nebo další  
rozvojové aktivity.







**Rezonuje i téma mimořádných situací. I zde mohou vaši psychologové pomoci?**

Jistě, jsou to profesionálové. Naši psychologové jsou k dispozici i pro krizovou intervenci – pomoc a podporu zaměstnancům, kteří byli účastníky nehody nebo jiné mimořádné situace. I my sami vnímáme toto téma na DVI intenzivně.

**Obraťme list. Chystáte nějaké nové projekty na DVI?**

Máme před sebou hodně práce. Jsem ráda, že se podařilo rozběhnout Sovičku, vyřešit související administrativu a metodické činnosti. Pochopila jsem, že musíme také posílit centrum psychologických služeb. Žádá si to nejen doba, ale i vedení mateřské společnosti. Jsem za to ráda a vím, že podpora psychologů je v dnešní době více než nutná.

Moderní firma musí umět reagovat na výzvy, které každá doba přináší. A to se týká samozřejmě i vzdělávání. S pokorou a veškerou zodpovědností mohu slíbit, že uděláme maximum, abychom klientům, ale i našim lidem dokázali nabízet kvalitní služby v podobě komplexní péče, od výcviku, vzdělávání, kurzů osobního rozvoje, služeb psychologů až po benefity, jako je třeba firemní školka Sovička. ○

**BLANKA HAVELKOVÁ**

Vystudovala Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy v Praze, obor Pedagogika se specializací na sociální pedagogiku a osobnostně sociální rozvoj a pedagogicko-psychologické poradenství. Na vysoké škole získala titul Mgr. Už během studia pracovala pro Výzkumný ústav pedagogický v Praze, kde měla na starosti evropské sociální fondy a osobnostně sociální rozvoj dětí ve škole. V roce 2008 nastoupila do ČD na odbor personální, kde se zaměřovala na vzdělávání zaměstnanců. Později přešla na pozici vedoucí vzdělávání zmíněného odboru, kde působila až do jara 2016. Ve stejném roce se stala předsedkyní představenstva DVI, dceřiné společnosti ČD. Ve volném čase ráda sportuje, aktivně hraje basketbal, v zimě nejraději lyžuje.

# Pendolino obslouží i Karlovy Vary

Pendolino Českých drah nově propojilo Ostravu s Karlovými Vary. Stalo se tak díky společné dohodě představitelů dopravce a Krajského úřadu Karlovarského kraje. Jedná se o prodloužení spojů IC Pendolino 504/505 z Chebu. Inaugurační jízda se uskutečnila v sobotu 29. srpna.

Josef Holec, Gabriela Novotná | Foto: archiv ČD


Karlovarsko se dočkalo nového rychlého spojení s Plzní, Prahou a nádvakem s dalšími krajskými městy na Moravě a Slezsku. České dráhy se totiž s karlovarským krajským úřadem dohodly na protažení spojů IC Pendolino 504/505 z Chebu až do krajské metropole. Premiérovou jízdu si vlak odbyl v sobotu 29. srpna. Pravidelně pak začal jezdit od úterý 1. září.

„Jsem rád, že se nám podařilo společně s Karlovarským krajem najít takový model provozu, který umožní zavedení přímého, velmi rychlého spojení lázeňské metropole nejen s Prahou, ale také s Pardubicemi, Olomoucí a celou hospodářskou oblastí na severní Moravě,“ uvedl Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. „Celou trasu, dlouhou více než 600 kilometrů, nově návštěvníci Karlových Varů urazí bez přestupu na celých sedm hodin,“ dodal náměstek.



## Z Varů už ráno

Elektrické jednotky řady 680 nabídnou cestujícím obvyklý standard, který nabízejí na nejdůležitějších tratích České republiky. Samozřejmostí jsou komfortní polohovatelné sedačky, klimatizovaný

interiér, palubní wi-fi síť a zábavně-informační portál, možnost rezervace míst (v úseku Praha – Ostrava je rezervace míst nutná), nechybí ani nabídka občerstvení, dětské kino pro nejmenší cestující i místa a zázemí pro cestování osob na vozíku. Spoj SC/IC Pendolino 504 vyjede z Ostravy každý den v 15:15 a přes Olomouc, Pardubice, Prahu, Plzeň a několik dalších zastávek dorazí do Chebu ve 21:26, odkud bude nově pokračovat do Sokolova a Karlových Varů, kam přijede krátce po 22. hodině. V opačném směru vlak vyrazí před 6. hodinou ranní. Do Ostravy přijede ve 12:44. 

## Díky spolupráci cestující ve vlacích na Lipensku ušetří

Spolupráce Českých drah se společností Lipno Servis a městem Vyšší Brod se ještě více prohloubí. Nedávno se na tom dohodli zástupci Regionálního obchodního centra (ROC) ČD v Českých Budějovicích se všemi dotčenými subjekty. Lipno Servis se zabývá podporou a rozvojem cestovního ruchu v oblasti Lipenska a díky široké nabídce celoročních aktivit, doprovodného servisu a zázemí se tento region řadí k nejatraktivnějším lokalitám v ČR v oblasti cestovního ruchu.

Dopravce už nyní s Lipnem spolupracuje při nabídce ČD Yetti, kdy je při cestě vlakem do zdejšího lyžařského areálu poskytována

třicetiprocentní sleva na skipas. „Nově zavedeme i další slevu na jízdném z a do stanice Lipno nad Vltavou. Tím podpoříme cestování vlakem nejen z regionu a zacílíme na všechny návštěvníky, respektive cestující,“ vysvětlil Jiří Kafka, ředitel českobudějovického ROC. Flexi zvýhodněná jízdenka by měla být v nabídce od začátku září.

### Komunikace pod Lipnem

Na nádraží v Českých Budějovicích, na vybrané pokladně ČD, bude nově zřízeno i výdejní místo čipové karty LipnoCard. Ta je především nosičem slev na různé aktivity nejen

v regionu. ČD by ji mohly nově umět i aktivovat. „Lipno servis dodá potřebný hardware, proškolí náš personál a zajistí mu informační linku,“ uvedl Kafka s tím, že na kartu by se měl na základě voucheru ČD Yetti nahrávat i skipas včetně slevy. LipnoCard bude ovšem možné vracet na Lipně.

Lipno servis a Vyšší Brod naopak bude zajišťovat marketingovou komunikaci. V ní bude akcentována spolupráce s ČD. Nabídky můžete vidět na plakátech, TV spotech, billboardech a dalších komunikačních kanálech včetně sociálních sítí. První kampaní by měla být akce Podzim na Lipensku. (hol)



České dráhy vypsalý soutěž na dodavatele 160 bezbariérových motorových jednotek pro neelektrifikované tratě, interně označované jako DMU 120. S vítězným uchazečem uzavřou rámcový kontrakt, ze kterého hned objednájí výrobu 33 vozidel. Další soupravy budou objednávány podle požadavků jednotlivých objednatelů dopravy.

## České dráhy pořídí až 160 motorových jednotek



lově písmu a různé reflexní prvky usnadní cestování nevidomým, slabozrakým nebo neslyšícím spoluobčanům,“ vyjmenoval přednosti nových vlaků předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský.

### Místa pro cestující i zavazadla

Moderní motorové jednotky budou mít maximální rychlost 120 km/h a dostatečně vysoký výkon, který umožní zkrácení cestovních časů na neelektrifikovaných tratích oproti starším typům vozidel. Jednotky nabídnou přibližně 120 míst k sezení, místa pro osoby na vozíku a také dostatek prostoru pro umístění kočárků, jízdních kol a dalších objemných zavazadel. U frekventovaných vlaků bude možné spojit až tři jednotky do jednoho vlaku. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským zabezpečovačem ETCS a komunikačním zařízením GSM-R.

Gabriela Novotná | Ilustrace: Shutterstock

Kontrakt firma hodlá pokrýt případné požadavky objednatelů na obnovu motorových jednotek s kapacitou kolem 120 osob, a to jak nyní, tak i v příštích několika letech. „Zákazníkům chceme nabídnout možnost obnovy vlaků v rámci uzavíraných dlouhodobých kontraktů, a cestujícím tak poskytnout vysoký komfort cestování. Vlaky nabídnou klimatizaci, budou bezbariérové a snadno do nich nastoupí lidé na vozíku, rodiče s kočárky a s malými dětmi nebo cyklisté. Audiovizuální informační systém, nápisy v Brail-

### Co nové vozy nabídnou

- moderní a klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými sedačkami v provedení 1. a 2. třídy
- bezbariérový nástup s podlahou vozidla ve výšce moderních nástupišť bez nutnosti překonávat schody, vybavené budou také plošinou
- bezpečné předsvunuté dveře ovládané tlačítky, centrálně uzavírané a blokováné již před rozjezdem vlaku, vybavené dálkovým ovládáním, obsluhované slepečkou vysílačkou
- prostorné bezbariérové WC přístupné také osobám na vozíku s uzavřeným systémem a vybavené sklopným stolem pro přebalování kojenců
- elektrické zásuvky pro napájení přenosné elektroniky cestujících včetně USB portů, wi-fi, sklopné nebo rozkládací stoly či zásuvky 230 V pro dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků
- dostatečně velké prostory pro umístění kočárků a jízdních kol
- moderní audiovizuální informační systém poskytující informace o jízdě vlaku a zastávkách všem cestujícím včetně nevidomých, slabozrakých nebo neslyšících osob

„Poptáváme motorové jednotky, protože naši zákazníci v současnosti žádají obnovu starších souprav moderními, ale stále ještě motorovými jednotkami. Už nyní se ale připravujeme na možnost pořízení bezemisních vlaků. Sledujeme především vývoj a zkušenosti s bateriovými vlaky, které jsou vhodným řešením pro naši železniční síť. Tyto informace využíváme při interní diskusi o parametrech a přípravě podmínek pro provoz těchto nízkoemisních a bezemisních vlaků v Česku. Jakmile budou naši zákazníci připraveni objednat dopravní obslužnost na neelektrifikovaných tratích prostřednictvím bateriových jednotek, vypíšeme soutěž i na pořízení těchto vlaků budoucnosti,“ upozornil na trendy ve vývoji obnovy vlaků Michal Kraus, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro provoz. Budoucí nákup bateriových vlaků však bude podmíněn také zajištěním financování a podpory nákupu ekologických vlaků, například ze strany EU nebo ČR. ○

## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc září zní:

**Pro kterou trať si tehdejší ČSD objednal vagon řady Bmto?**

Své odpovědi nám zasílejte do **do 30. září** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář září“. Tentokrát se hraje o dvojici vagonů řady Bmto v barvách ČD ve velikosti TT.

Správná odpověď z č. 8: Stanice byla vybudována v roce 1870 na základě návrhu architekta Carla Schlimpa. Knihu 150 let železnice v Nymburce od Jana Řehounka získává Josef Soběslav, Poděbrady.



# RegioPanteři získají střídavou výzbroj

České dráhy hodlají zmodernizovat dvanáct jednosystémových jednotek řady 440, známých pod obchodním názvem RegioPanter. Nově budou doplněny o střídavou trakční výzbroj a stanou se z nich jednotky řady 640. Jejich pojmenování zůstane zachováno. Dualizace by měla být hotová do konce roku 2022.

Josef Holek | Foto: archiv ČD

Úpravu jednotek řady 440 pro provoz na střídavém systému provede konsorcium firem Škoda Transportation – Pars Nova za bezmála 290 milionů korun bez daně. ČD budou moci využít dotaci z Operačního programu Doprava 2 na přestavbu ve dvou projektech. Sedm jednotek je určeno pro Ústecký kraj a pět pro Královéhradecký a Pardubický kraj.

„Přestavba bude v případě jednoho hnacího vozu spočívat především v doplnění trakčního transformátoru, kontejneru pulzního usměrňovače, odpojovače, přepojovače systémů, vstupních obvodů a 25 kV svodu. Samozřejmostí je rovněž úprava zapojení příslušných slaboproudých obvodů a chlazení či přestavba skříňně pomocného kompresoru. Počítá se i s doplněním hliníkových střešních návrků v oblasti sběrače, doplnění skříňně silového přepojovače vnějšího napájení, úpravou vypružení podvozků, přenastavením pneumatické brzdy na vyšší hmotnost a instalací nové verze softwaru nadřazeného řízení,“ vyjmenoval změny zástupce ředitele odboru kolejových vozidel Českých drah Jan Plomer.

## Slouží ve třech krajích

Druhý hnací vůz dostane opět transformátor, kontejner pulzního usměrňova-



če a další techniku. Vložený vůz si vyžádá doplnění AC svodu včetně kabelového kanálu, doplnění slaboproudých vodičů propojení kontejnerů pulzního usměrňovače a opět nový software.

Třívozové jednotky řady 440 národní dopravce nasazuje na regionální výkony

v Ústeckém, Pardubickém a Královéhradeckém kraji. Nově budou moci být nasazeny i například na trať z Kadaně-Prunéřova do Kadaně-města nebo na tratě ve východních Čechách poté, co bude přepětováno ze stejnosměrné na střídavou trakční soustavu. Celá Podkrušnohorská magistrála má být na střídavý proud podle dříve schválené studie přepnuta do roku 2035, provoz v Královéhradeckém a Pardubickém kraji zhruba ve stejnou dobu. „Po dobu realizace dualizace nahradíme chybějící jednotky náhradní vratnou soupravou s elektrickou lokomotivou a řídicím vozem,“ doplnil Plomer.

## Na příměstských tratích

Částečně nízkopodlažní RegioPanteři jsou vlaky určené pro příměstský provoz a mohou být sestaveny jako dvou, tří nebo pětivozové jednotky. Vyráběny jsou ve variantách pro napěťové systémy 25 kV 50 Hz i 3 kV DC (označení řad 640, 650) nebo jen pro 3 kV DC (označení řady 440). Skříňně vozů jsou vyrobeny z hliníkových profilů, většina trakční výzbroje je umístěna na střeše. Interiér vozů je plně klimatizovaný, cestující mají k dispozici wi-fi a elektrické zásuvky. První jednotku 440.001 výrobce dokončil v dubnu 2012. Jako první však do provozu v září téhož roku vstoupila jednotka 440.009. ○

## Drážní úřad informuje

### Kontrolované přejezdy

V minulých týdnech jsme kromě jiných provedli státní dozory na železničních přejezdech: P4571 nacházejícího se v km 9,040 mezi zst. Chlumeck nad Cidlinou a Odbočka Obora, P8324 v km 125,250 trati Český Těšín – Frýdek-Místek a P647, který leží v km 1,856 mezi zastávkami Blatnice u Nýřan a Kamenný újezd u Nýřan. Na všech přejezdech se staly střety silničních vozidel s vlaky, které měly fatální následky. Státní dozory prokázaly, že zmíněné přejezdy jsou v pořádku a bez závad. Poněkoličtěk tak apelujeme na řidiče, aby dodržovali zásady bezpečného přejetí přejezdů.

### Podzimní seminář

Po úspěšném konání loňského semináře k IV. železničnímu balíčku chystáme opět ve spolupráci se slovenským Dopravným úřadem další seminář pro železniční dopravce týkající se totožné problematiky. Seminář se uskuteční koncem října tradičně na půdě Ministerstva dopravy ČR. Bližší údaje, jako termín akce, řešená témata i seznam vystupujících, budou dopravcům rozeslány elektronickou pozvánkou. Bližší informace také zveřejníme na webu Drážního úřadu ([www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)).







# První omlazený vůz řady ARmpee<sup>832</sup> je hotov

Dceřiná společnost Českých drah DPOV úspěšně dokončila v polovině srpna ve svém závodě v Nymburce první prototypovou přestavbu bistro vozu řady ARmpee<sup>832</sup>. Modernizace navazuje na již dokončené přestavby osmnácti původních restauračních vozů WRmee<sup>816</sup> na bistro vozy řady ARmpee<sup>829</sup>. Tyto vozy slouží především v dálkové mezinárodní, ale i vnitrostátní přepravě.

Martin Harák | Foto: autor

Koncept první „sady“ restauračních vozů WRmee<sup>816</sup> již přestal vyhovovat obchodní strategii Českých drah jak v závazku veřejné dopravy, tak i v komerčním provozu. Proto byla DPOV zadána přestavba těchto vozů společně s modernizací šesti vozů ARmpee<sup>832</sup>, které nyní nabídnou dostatečný počet míst v první vozové třídě při zachování plnohodnotných cateringových služeb pro cestující. Cestující mohou využít jednotný standard ve větším počtu bistro vozů, který byl poprvé představen v rámci komplexního redesignu interiéru v jednotkách Pendolino, které provozují České dráhy. Vozy řady ARmpee<sup>832</sup> určené k modernizaci prošly před deseti lety komplexní modernizací ve slovenské společnosti ŽOS Vrútky, avšak po-

stupně jejich interiérové členění již bohužel přestalo vyhovovat současným požadavkům.

## Řada komfortnějších doplňků

Modernizace vozů řady ARmpee<sup>832</sup> spočívá v kompletní úpravě interiéru, jejíž součástí je dosažení nové toalety pro obsluhu bistra či revitalizace stávající toalety pro cestující. Jak zdůraznil Radomír Hejzlar z nymburského Provozního střediska oprav DPOV, modernizované vozy budou vybaveny novými rozvody vody, upgradovaným informačním systémem rozšířeným o panely s elektronickým rezervačním systémem, které jsou integrovány do zavazadlových polic. „Cestující určitě ocení nová pohodlná sedadla 1. vozové třídy s praktickými stolkami a také rychlejší připojení k internetu prostřednictvím technologie wi-fi. Interiér vozu je také ob-

ložen podle nového designového konceptu a na oknech jsou umístěny moderní rolety proti slunci s elektrickým pohonem. Obsluha bistra dostává k dispozici upravenou barovou část a kuchyni podle současných požadavků, která navíc bude vybavena novými přístroji k přípravě nápojů a jídel. Služby se tak rozšíří například o možnost vaření v páře. Současně jsou dosaženy elektrické posuvné dveře s automatickým ovládním jak mezi oddíl 1. třídy a prostor bistra, tak i směrem k představku,“ potvrdil Hejzlar.

## Pomohly připomínky cestujících i vlakového personálu

V průběhu přestavby prototypového vozidla řady ARmpee<sup>832</sup> byly zohledněny připomínky zákazníků ČD i zaměstnanců dceřiné společnosti Jídelní a lůžkové vozy, kteří zajišťují v bistro vozech catering. „Připomínky vycházely z konkrétních poznatků u předešle modernizované řady ARmpee<sup>829</sup>. Proti původnímu technickému zadání byla například rozšířena barová část na úkor oddílu pro cestující 1. vozové třídy, kde se snížil počet míst o šest sedadel a současně byly dosaženy elektrické posuvné dveře, oddělující prostor bistra a oddíl první třídy,“ doplnil vedoucí obchodního oddělení DPOV Jiří Tylich.

Nasazení prototypu modernizovaného vozu ARmpee<sup>832</sup> do ostrého provozu s cestujícími je plánováno ještě v průběhu září. Modernizaci zbývajících pěti objednaných vozů zabezpečí nymburské středisko DPOV tak, aby poslední hotový vůz byl předán v první polovině roku 2022. Poté bude u Českých drah v provozu celkem 24 modernizovaných bistro vozů řady ARmpee<sup>829</sup> a ARmpee<sup>832</sup>. ○

# Spolupráce NRZP a ČD pokračuje

Více než šest stovek bezbariérových vozů a jednotek, přes 5 000 bezbariérových spojů každý den, což představuje více než dvě třetiny denně vypravených vlaků Českých drah, či unikátní společně vyvinutý objednávkový systém pro občany se zdravotním handicapem. To jsou jen některé z výsledků mnohaleté úspěšné spolupráce Národní rady zdravotně postižených (NRZP) a ČD.

Ivo Toman | Foto: archiv

NRZP začala s ČD spolupracovat už v roce 2007. Lidé se zdravotním postižením chtěli stále více využívat k cestování železnici, což odhalilo velké nedostatky tehdejších způsobů přepravy. Existovalo totiž jen málo bezbariérových spojů. Lidé naráželi hned na dvojí překážky. Tou první byl přístup na nádraží a nástupiště, druhou pak vlastní vstup do vlaku.

„Nesouhlasili jsme s tím, že převážná část přepravy osob se zdravotním postižením se uskutečňovala prostřednictvím tzv. poštovních vozů, což bylo velmi nedůstojné. Společně jsme vyvinuli zdvihací plošiny, které umožnily nástup do osobních vagonů,“ popsal začátky spolupráce předseda NRZP Václav Krása. Těchto plošin bylo postupně vyrobeno přes sto kusů a byly dostupné na všech větších stanicích. Byl to první výrazný krok ke zpřístupnění železniční dopravy osobám se zdravotním postižením. Efekt byl jednoznačný a poměrně rychle viditelný, což potvrzuje i fakt, že v současné době provozují České dráhy více než 600 bezbariérových vozů a jednotek a denně vypraví přes

5 000 bezbariérových spojů, z celkového počtu 7 000. „V roce 2007 jsme začali spolupracovat také v rámci projektu EURO-KLÍČ, který funguje dodnes,“ upozornil.

## Systém objednávání přeprav

Později se jako problematické ukázalo objednávání bezbariérových vozů. Proto NRZP spolupracovala na vyvinutí elektronického systému objednávání přepravy osob se zdravotním postižením tak, aby ČD mohly cestujícím na vozíku přistavit v určený čas bezbariérový osobní vůz, případně vagon, kde se dala použít zdvihací plošina. Tento systém funguje přes deset

let a znamenal zásadní pokrok ve zpřístupnění železnice handicapovaným. I proto získaly České dráhy v roce 2015 Cenu Mosty, kterou NRZP uděluje za významné činy ve prospěch lidí se zdravotním postižením. Po těchto dvou systémových změnách se výrazně zvýšil počet osob se zdravotním postižením ve vlacích, a to až na dnešních deset tisíc osob ročně.

„S ČD spolupracujeme také v oblasti rekonstrukce vozů. Vagony jsou upravovány tak, aby byly vhodné pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Navrhujeme nezbytné úpravy a kontrolujeme, zda vše odpovídá zadání. Takto jsme již společně rekonstruovali téměř stovku vozových jednotek,“ řekl Krása.

Mezi hlavní pilíře činnosti NRZP patří rovněž informační činnost. „NRZP vydává pětkrát ročně časopis MOSTY. A ČD v každém vydání seznamují čtenáře s novinkami v osobní dopravě,“ upozornil předseda NRZP. Z dalších úspěchů lze jmenovat vypravení vlaku REHA-EXPRESS na veletrh REHAPROTEX do Brna v letech 2017 a 2019 nebo úpravu 63 vozů Bbdgmee pro přepravu handicapovaných a jejich osazení plošinami. ○



## Nadační fond Skupiny ČD rozdělil prvních 400 tisíc korun

Správní rada Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM rozdělila prvních 400 tisíc korun z transparentního účtu. Příjemci jsou zaměstnanci Českých drah, kteří utrpěli zranění při nedávných vážných nehodách u Perninku a u Českého Brodu.

„Zároveň jsme schválili vyplacení finanční podpory rodině našeho strojvedoucího, který při střetu u Českého Brodu zahynul,“ upřesnil předseda správní rady fondu a generální ředitel ČD Václav Nebeský. „Rozdělili jsme všechny prostředky, které dárci poslali pod variabilními symboly právě pro tyto konkrétní případy, a k nim jsme zhruba stejnou částku ještě přidali ze společného účtu. Celkem jsme jako první pomoc pro zmírnění důsledků tragických nehod na naše zaměstnance a jejich rodiny rozdělili 400 tisíc korun,“ řekl.



### Pomoc pro vlakvedoucího

Jedním z nich je i vlakvedoucí Petr Pařha. V péči lékařů bude vzhledem k závažnosti zranění ještě dlouho, už teď se ale těší, až mu dovolí vyrazit alespoň na nemocniční zahradu. Petr žije sám se svou dcerou a železniční neštěstí u Perninku mu obrátilo život naruby. „Budu muset řešit spoustu věcí, včetně

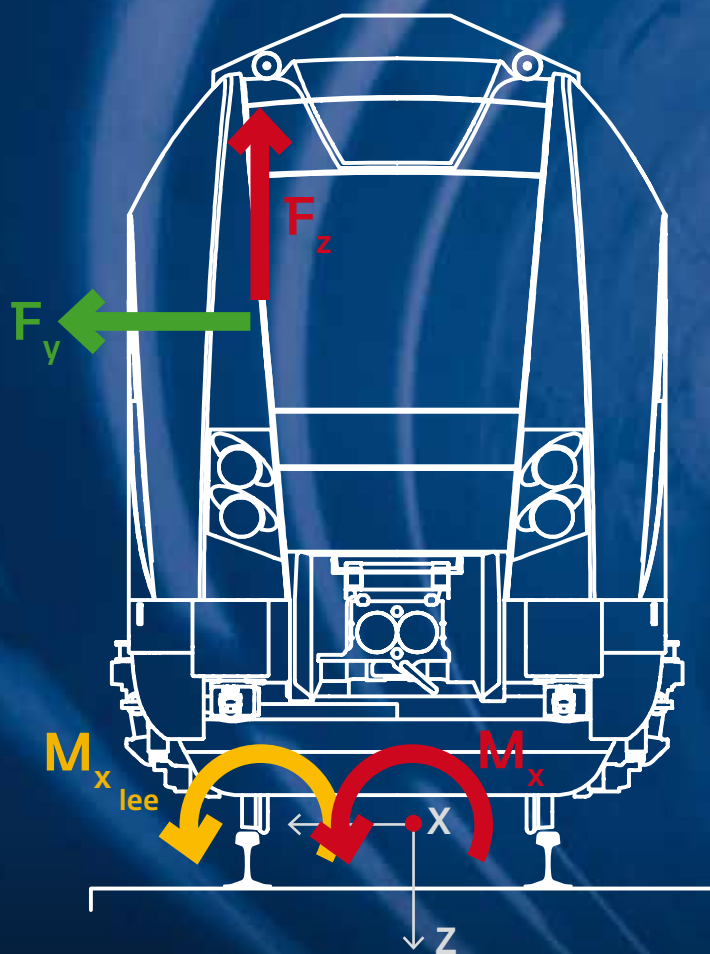
výpadku pravidelného příjmu, bydlení kvůli zvýšení bezbariérovosti a tak dále. Všechno bude nové a složitější. Za jakoukoliv pomoc a podporu jsem všem moc vděčný.“

Právě kvůli podobným osudům Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM vznikl. Založily ho České dráhy a jejich největší dceřiná společnost ČD Cargo. O spolupráci už projevil zájem také další společnost Skupiny ČD.

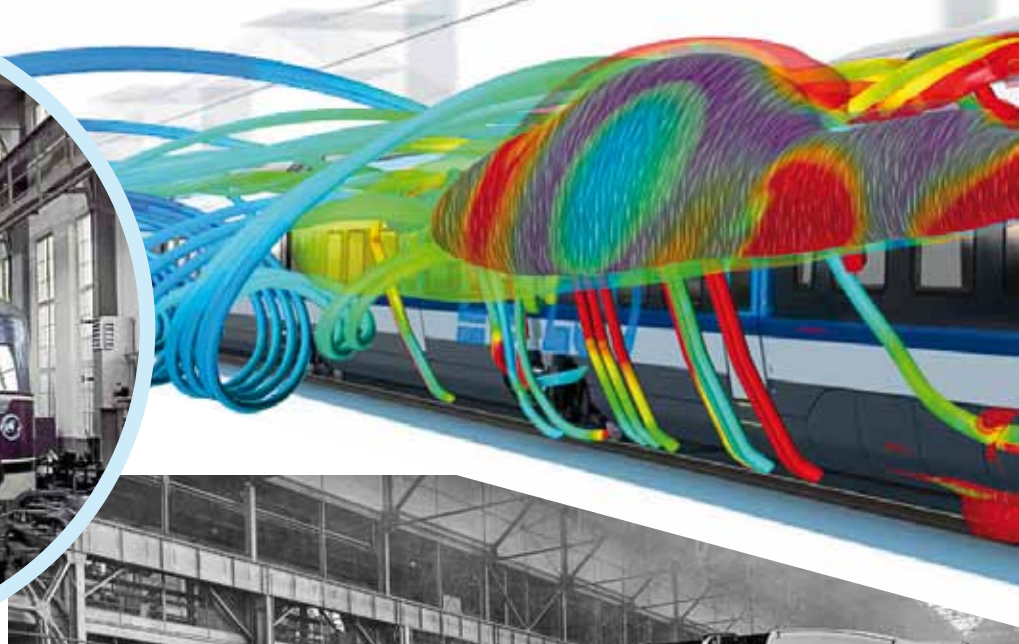
„S panem Nebeským jsme se jednoznačně shodli v tom, že je potřeba jako prvním pomocí zaměstnancům zraněným při nedávných mimořádnostech a rodině zemřelého strojvedoucího. Sbírkou ale běží dál a všechny nashromážděné prostředky rozdělíme na dalším zasedání koncem listopadu,“ dodal místopředseda správní rady nadačního fondu Ivan Bednárik. (red)



# Aerodynamika: neznámá i tajemná



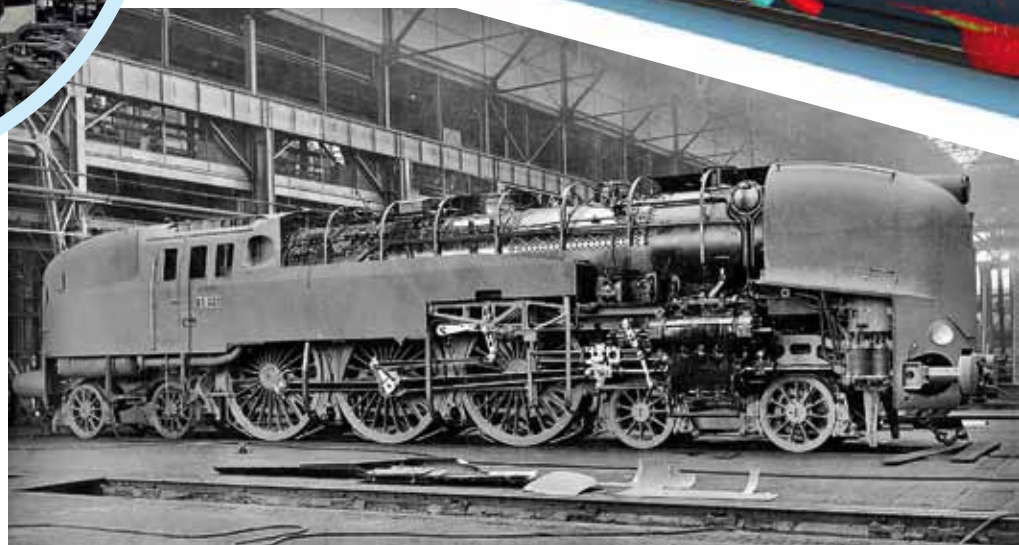
Takřka od začátku 20. století až dodnes můžeme sledovat rychlý rozvoj leteckého průmyslu, doprovázeného širokým spektrem inženýrských oborů. Jednou z hlavních oblastí je aerodynamika, tedy obor zabývající se studiem proudění vzduchu. Ta hrála v rozmachu tohoto průmyslového odvětví klíčovou roli. Zejména teoretické poznatky z vývoje letadel se ale rychle přenášely i do rozvoje a aplikace v dalších dopravních oborech, železnici nevyjímaje. A významnou úlohu zde mají stále.



Jan Lutrýn, Emanuel Mergl  
Foto: VÚKV a.s., Retours, Stadler

Rozsáhlá problematika aerodynamiky v železniční dopravě je poměrně málo známou skutečností. Zajímavé je, že se železnice s aerodynamickými efekty setkávala již od svých počátků, což ukazuje například převrácení vozidla vlivem působení bočního větru na Leven Viaduct ve Spojeném království v roce 1903. Dlouhou dobu se však tyto efekty pohybovaly spíše na okraji zájmu, a to i kvůli relativně nízkým provozním rychlostem. Hlavně s nástupem vysokorychlostní železnice, která se začala ve větší míře prosazovat od šedesátých let minulého století, a s dosažením rychlostí až 300 km/h a více se však pozornost již nutně musela obrátit i tímto směrem. U vysokorychlostní kolejové dopravy totiž vystupují do popředí problémy, které při nižších rychlostech nejsou tolik patrné a nemají příliš velký význam.

V sousedním Německu se věnovala pozornost zvyšování rychlosti na železnici již od 30. let 20. století, kdy se uskutečnily první pokusy s aerodynamicky stříženými parními lokomotivami. Získané zkušenosti se využily také při konstrukci motorových jednotek a elektrických lokomotiv, které již běžně dosahovaly rychlosti 160 km/h. Nejedná se pouze o otázku aerodynamického odporu vozidel, jak se často mylně prezentuje, ale také o efekty související s komfortem cestujících – například tlakové vlny při průjezdu tunely nebo bezpečnosti provozu, kde je mimo jiné důležitá stabilita při bočním větru. Jejich řešení výrazně přispívá k dalšímu rozvoji ještě rychlejších, a především bezpečnějších železničních systémů při splnění nároků na efektivní a konkurenceschopný provoz. To je dů-



V Německu věnují pozornost zvyšování rychlosti na železnici již od třicátých let 20. století, ať už se jednalo o opláštění parních lokomotiv, či motorové jednotky Köln.

vod, proč v řadě zemí, namátkou vzpomeňme Francii, Španělsko, Německo, Japonsko nebo Čínu, již vysokorychlostní železnice tvoří významnou alternativu k ostatním způsobům dopravy.

### Práce se specifickými problémy

Protože se cestou zvyšování rychlosti a obecně modernizace železniční dopravy rozhodla jít i Česká republika, podívejme se, jaké problémy jsou s tím spojené a jaké úkoly čekají na optimální řešení. Aerodynamika přináší do oblasti železnice řadu specifických problémů, které ovlivňují řešení vozidel i infrastruktury nebo mohou zasahovat do provozních podmínek formou různých omezení. Vlak projíždějí otevřeným prostorem kolem sebe vytváří složité proudové pole, které je doprovázeno změnami tlaku v jeho okolí. Tyto tlakové efekty se samozřejmě projeví i na konstrukcích, jež vozidlo při průjezdu májí, a které se v okolí trati vyskytují v nespočetném množství. Mohou jimi být protihlukové stěny, různé přístřešky na nástupištích, ale také odstavená nebo pohybující se protijedoucí vozidla a v neposlední řadě i čekající cestující a pracovníci údržby trati. Hod-



Technici měří aerodynamické účinky jedoucího vlaku na železničním zkušebním okruhu u Velimi.





nocení proudového pole v okolí jedoucího vozidla je jeden ze základních aerodynamických úkolů, ale zároveň i úkol relativně obtížný. V minulosti se k tomu ve značné míře používaly výsledky měření na modelech ve zmenšeném měřítku v aerodynamickém tunelu. Znatelný posun přinesl rozvoj výpočetní techniky, který umožnil matematickou simulaci také takto složitých úloh, i když je stále zatížený mnoha problémy souvisejícími s modelováním reálného proudění.

### Vznik tlakových vln při jízdě tunelem

Vlak jedoucí tunelem představuje pomyslný píst působící proti mase vzduchu před sebou. Při vjezdu čela vozidla do tunelu vzniká přetlaková vlna. Ta se šíří rychlostí rychlosti zvuku k opačnému konci tunelu, kde se odrazí a jako pod-

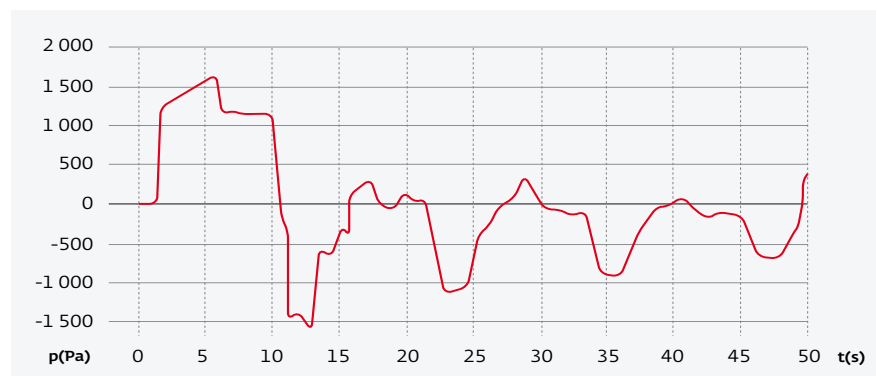
tlaková vlna se vrací zpět. To se opakuje až do jejich úplného utlumení. Důsledkem vzájemného působení vln vzniká složité spektrum tlakových změn, které jsou zdrojem zatížení konstrukce vlaku i tunelu a ovlivňují tlakovou pohodu cestujících. Průjezd vozidla tunelem tedy přináší zcela odlišné efekty než jízda volným prostorem, kde nezanedbatelnou roli hraje samotný tunel, a to jeho průřez, délka nebo tvar portálů. Simulace a měření tlakových změn v tunelu je dnes proto nedílnou součástí při návrhu jak vozidel, tak tunelů.

Běžný člověk je schopen odolávat náhlým tlakovým změnám až 500 pascalů za sekundu. Při vyšších hodnotách již ale pociťuje nepříjemné zaléhání uší a v extrémních případech může dojít až k bo-

### Co řeší aerodynamika na železnici

- proudění vznikající při průjezdu vozidel na širé trati, jež má vliv na bezpečnost osob na nástupištích a kolem kolejí
- tlakové vlny vznikající při průjezdu vozidel tunely projevující se tlakovými změnami a způsobující namáhání konstrukcí nebo ovlivňující komfort cestujících
- mikro-tlakové vlny emitované na konci tunelu a způsobující hlukové znečištění okolí tunelového portálu
- stabilitu vozidel při účincích bočního větru, která může vést až k jejich překlopení, a má tedy přímý vliv na bezpečnost
- nadzvedávání šterku z kolejového lože vlivem proudění pod vozidlem, což způsobuje poškození vagonů či jednotek
- aerodynamický odpor vozidel ovlivňující efektivitu dosažení maximální rychlosti, který má zároveň značný vliv na spotřebu energie

### Průběh tlakových změn na pevné pozici v jednokolejném tunelu o délce 2 km při průjezdu vozidla rychlostí 160 km/h



lestivým pocitům nebo poškození sluchového orgánu. V případě průjezdu tunelem vysokou rychlostí nejsou vysoké hodnoty tlakových změn výjimkou, a tak je třeba hledat vhodná konstrukční řešení vedoucí k jejich redukcí. Železniční vozidla pro vysoké rychlosti se proto konstruují jako tlakotěsná, což zajistí dokonalé utěsnění vozové skříně. To vyžaduje se podrobně věnovat konstrukci dveří, oken a průchodů, kde nesmějí vznikat netěsnosti, a to po celou dobu jejich životnosti nebo do nejbližšího servisního intervalu. V souvislosti s tlakotěsností se často setkáváme se systémem tlakové ochrany u klimatizace a ventilace. Při vjezdu do tunelu dochází k uzavření pří-



Pracovní model jednopodlažní elektrické jednotky Škoda při zkoušce v aerodynamickém tunelu, kterou provedli pracovníci VÚKV v těsné spolupráci s Výzkumným a zkušebním leteckým ústavem v Praze.

vodních vzduchových kanálů tlakovou klapkou, která zabrání vnikání tlakových vln do interiéru vozidla. Zejména u dlouhých tunelů je však nepříjemným důsledkem tohoto uzavření přívodu čerstvého vzduchu postupný nárůst koncentrace oxidu uhličitého, třeba až k limitním hodnotám, a tak tato situace vyžaduje různá kompromisní řešení. Pokud konstruujeme vozidla jako tlakotěsná, změny tlaku uvnitř vlaku se vůči vnějšku projevují s určitým zpožděním. Rozdíl těchto tlaků se projevuje jako tlakové zatížení skříňně vozidla. Zajištění tlakového komfortu cestujících je tedy vykoupeno zvětšenými nároky na správnou konstrukci železničních vozidel.

### Nebezpečný je i boční vítr

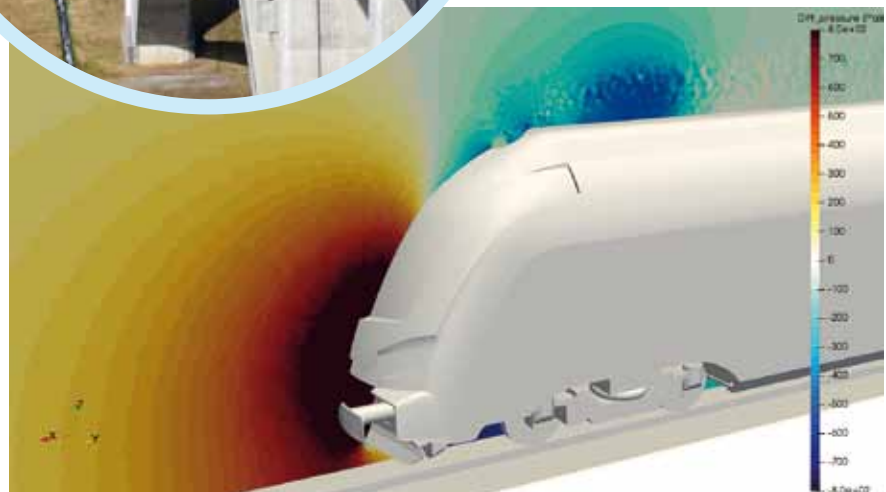
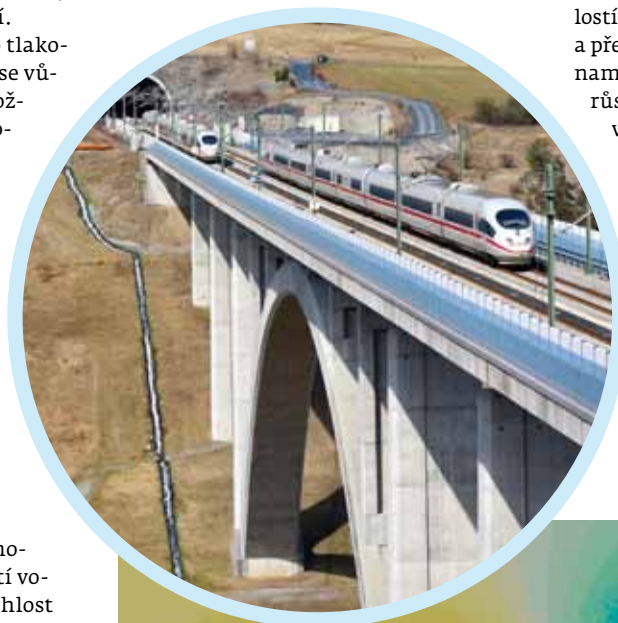
Další z problémů, s nimiž se musí všechny vlaky potýkat, je působení bočního větru, které může ovlivnit jejich stabilitu. Tato problematika se dotýká i pomalu jedoucích souprav či jednotek. Důležitost této otázky se samozřejmě zvyšuje s rostoucí rychlostí vozidla, již významně ovlivňuje rychlost větru, čímž současně narůstají také aerodynamické síly a momenty působící na vozidlo. Nepříznivou roli zde hraje snaha o redukci hmotnosti vozidel, která však vytváří stabilizující moment působící proti převrácení, nebo větší zájem o patrové vozy, jejichž rozměry jsou příčinou větších klopných momentů od působícího větru. Hodnocení stability vozidla při účinku bočního větru se skládá ze dvou odlišných částí. Určení aerodynamických vlastností vozidla se provádí v aerodynamickém tunelu nebo pomocí výpočetních simulací proudění vzduchu kolem vozidla. Druhou částí je pak simulace dynamického chování vozidla

při působení větru a určení jeho kritické rychlosti. Výsledkem jsou takzvané charakteristické křivky větru, které jsou dnes nedílnou součástí dokumentace vozidla. Ty také umožní zhodnotit provozní rizika za konkrétních povětrnostních podmínek.

Porozumění aerodynamickým jevům, které provázejí moderní – a nutno zdůraznit nejen vysokorychlostní kolejovou dopravu – představuje nezbytný základ jejího budoucího rozvoje. Při nižších rychlostech lze některé účinky ještě zanedbat či přehlížet, případně lze související rizika hodnotit jako nízká, ale s rostoucí rychlostí už hrají klíčovou roli pro funkčnost, a především bezpečnost. Význam aerodynamiky na železnici proto postupně narůstá a lze předpokládat, že další rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy bude vyžadovat se tomuto tématu věnovat stále aktivněji a pozorněji. ○

(Autoři jsou pracovníci VÚKV a.s.)

← Vysokorychlostní trať vedoucí členitým terénem se nevyhne tunelům a vysokým mostům. Vystavení vlaku bočnímu větru při jízdě vysoko nad terénem značně ovlivní stabilitu jízdy vlaku, což je jeden ze stěžejních aerodynamických problémů na železnici.



Tlakové pole tvořící se kolem čela rychle jedoucího vlaku: okrové odstíny před čelem značí přetlak, zatímco modré odstíny na střeše podtlak.



# Dny železnice ve znamení oslav tratí

Regionální Dny železnice v Karlových Varech a Olomouci se letos nesly v duchu oslav výročí jednotlivých tratí. Na Moravě slavili 175. výročí železnice z Olomouce do Prahy a 150. let od zahájení provozu z Olomouce do Nezamyslic, na západě Čech to bylo 150. výročí zahájení provozu vlaků mezi stanicemi Cheb a Karlovy Vary. Nechyběly ani jízdy historických souprav.

Martin Harák, Josef Holec | Foto: autoři

První zářijová sobota patřila v Olomouci a Karlových Varech oslavám Dne železnice, který připomíná datum 27. září 1825, kdy byl zahájen provoz s parní lokomotivou konstruktéra Georga Stephensona mezi anglickými městy Stockton a Darlington. Na našem území se první železnice objevila v roce 1832, kdy byla vybudována koněpřežka mezi rakouským Lincem a Českými Budějovicemi. S oslavami se v Čechách i na Moravě spojila další výročí – zahájení provozu na jednotlivých tratích.



V Olomouci se kromě návštěvy železničního muzea Centra historických vozidel ČD mohla veřejnost potěšit řadou jízd historických vlaků. Specialitou se stal zvláštní vlak v čele s elektrickým dvousystémovým strojem 350.002 Železniční společnosti Slovensko. Z Brna do Olomouce přivezl historickou soupravu ze 70. let, která jezdila na expresu Ostravan. Na části této trati v úseku Olomouc – Nezamyslice

jezdila na běžných spojích také historická jednotka EM 475.045/046 a z Olomouce do Prostějova či Hluboček se milovníci parní trakce mohli svézt Velkým bejčkem 423.041. Do okolí Olomouce byly také vypraveny na speciálních spojích populární Hurvínek M 131.101 a Pilštyk T466.0007.

Stovky lidí si nenechaly ujít ani jízdy speciálních parních vlaků z Karlových Varů do Chebu, resp. Mariánských Lázní, tentokrát však v rámci karlovarského regionálního Dne železnice a oslavy 150. výročí zahájení provozu na železnici mezi Chebem a Karlovými Vary. Na trase se blýskla parní Šlechtična 475.179. V nově zrekonstruované stanici se mohli návštěvníci pokochat i Břejlovcem T 478.3001 nebo renovovaným strojem S 458.0059. O zábavu ve stanicích i ve vlaku se postarala kapela Švejk band, na karlovarském nádraží ještě byla připravena výstava fotografií Jindřicha Nového a prezentace půjčovny kol ČD Bike. V Mariánských Lázních byl navíc představen nově zrenovovaný Císařský salonek včetně výstavy fotografií z kalendáře Českých drah pro rok 2020. ○



## Pardubický kraj oslavil dvacetiny, akce vyvrcholila počátkem září

Dvacáté výročí vzniku kraje oslavili v průběhu srpna a září na Pardubicku hned na několika místech. Oslavy začaly v Moravské Třebové a přes Svitavy, Hlinsko a další města doputovaly 4. září do krajského města, kde na historickém náměstí úderem třinácté hodiny začal zábavný program za zvuku špičkového swingového tělesa Banda di Feste. Pardubický kraj připravil pro zájemce přehlídku hudebních kapel, ale i vystoupení slavných osobností jako například Nadi Konvalinkové, Jany Sychrov-



ské nebo Moniky Absolonové a dalších. Po celou dobu akce bylo možné ochutnat regionální potraviny, zhlédnout ukázky práce záchranných složek či vyzkoušet automobilový simulátor. A protože Pardubický kraj je objednatelem regionální železniční a autobusové dopravy, nemohly v krajském městě chybět ani České dráhy. Ve speciálním stánku byly k dispozici informace, rady, návody a také odpovědi od zaměstnanců ČD na četné dotazy na téma železniční doprava a přeprava. (mah)

Josef Holec | Foto: archiv J. Eichlera, VUZ

Po studiích na střední škole začínal Jaroslav Eichler, vedoucí oddělení IT VUZ, u AŽD jako elektrikář slaboproudů, přičemž jeho náplní práce byly stavby železničních zabezpečovacích zařízení. Jako většina kluků i on chtěl být strojevedoucím, kvůli brýlím mu ale dětský sen nevyšel. „Ale už během střední školy jsem se zhlédl v IT technologiích, počítačích, vývoji softwaru a v AŽD jsem se první střetl s realitou. Prostě tahal kabely a zapojoval,“ vzpomíná pan Eichler. Z AŽD odešel do kolínské Tesly, kde se zabýval aplikovanou elektronikou. „Pracoval jsem se systémy, které byly řízeny počítačem. Tou dobou jsem již také programoval. Dělal jsem to s kamarádem, vyráběli jsme různé pomůcky řízené výpočetní technikou. Vše bylo o programování, nejčastěji pak strojů,“ vypráví. Vlákům a železnici však zůstal věrný napořád. Jen jako železniční modelář a fanoušek.

Ani v Tesle nezakotvil na dlouho a jako mladý odborník odešel do soukromého sektoru. Stal se nejdříve IT specialistou v počítačové firmě a po dvou letech IT koordinátorem v české pobočce německé firmy Bayer. Pak pracoval pro americkou firmu Parker Hannifin a nakonec 11 roků působil u energetického koncernu E.ON. „Byl jsem nejdříve konzultant v oblasti ICT infrastruktury a poté jsem z pozice projektového a programového manažera řídil technologické, infrastrukturní a IT projekty. Spadaly sem například stavba datového centra, výstavba telekomunikační sítě nebo aplikační projekty typu migrace a konsolidace mailových systémů,“ podotkl.

### Počítač řídí i závoru

Před více než třemi roky přišel do VUZ. Hledali zde šéfa IT, a tak se přihlásil. Firmu znal odmala. Vždyť pochází z Peček, obce nedaleko cerhenického okruhu. Už v době jeho mládí měla společnost skvělé renomé, vždy patřila mezi nejlepší v oboru. „Ve VUZ mám na starosti veškeré IT aktivity. Je třeba si uvědomit, že IT už nejsou jen notebooky, maily a kancelářské programy. Dnes funguje na IT technologiích prakticky úplně všechno. Pomocí počítačových technologií a programů jsou ovládány i například vjezdové závory do areálu anebo zámky u dveří.“

Ve většině případů se jedná o projekty, které se podařilo zahájit v posledních zhruba dvou letech. V předchozích dobách nebylo IT pro firmu prioritou a tomu odpovídala každodenní realita. Zastaralé vybavení, nespolehlivé a pomalé sítě a nespokojení uživatelé i zákazníci. Dalo by se



# V IT technologiích je VUZ průkopníkem

Informační technologie hýbou světem. Tento fakt si již v mládí uvědomoval i Jaroslav Eichler, vedoucí oddělení IT Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ). Zkušenosti nabíral v řadě nadnárodních firem, aby po letech přešel pod křídla špičkové železniční společnosti. On a jeho kolegové stojí ve firmě za rychlým rozmachem novinek. Oporu má u nejvyššího managementu.

s trochou nadsázky říci, že společnost v IT světě „ustrnula“ v minulém století.

To se naštěstí změnilo. Díky vstřícnosti a podpoře vedení společnosti se povedlo tuto neutěšenou situaci začít řešit a IT krok po kroku posouvat dále, do století současného.

### Nová wi-fi

Například nedávno byl hlavní areál na okruhu pokryt sítí wi-fi. Zákazníci VUZ se tedy mohou bez problému připojit k vysokorychlostnímu internetu prakticky ve všech koutech stanice, v halách, kancelářích a správních budovách. Přístupových bodů této sítě je tu více než padesát.

Bezdrátově je možné připojit notebook i pod vlakem, v kontrolním kanálu. „Sít je robustní a vůbec požadavky na ni jsou ze strany zákazníků hodně vysoké. Chtějí se bezpečně, spolehlivě a rychle spojit se svou firmou a předávat si navzájem obrovská množství dat. Naši zákazníci po nás požadují rychlé a v neposlední řadě bezpečné datové připojení. Vždyť pomocí datového připojení získávají i například aktualizace pro řídicí systémy testovacích vozidel, a výsledky zkoušek a testů předávají opět elektronicky svým vývojovým týmům. A my musíme být připrave-



ni jejich požadavky splnit a tyto služby pro ně zajistit tak, aby byli spokojeni," vysvětlil Jaroslav Eichler.

Jedním z prvních dokončených projektů byla oblast videokonferencí. VUZ má dnes k dispozici profesionální videokonferenční zařízení, které umožňuje vzájemně komunikovat s projektovými týmy, zákazníky a partnery. Vysílání je možné uskutečnit v maximální kvalitě obrazu i zvuku současně k několika desítkám skupin, ale i jedné velké skupině.

### Počítač v kolejišti

Jedním z mnoha dokončených projektů je i na okruhu čerstvě instalovaný indikátor plochých kol. Ten umí dynamicky, za jízdy vlaku, rozpoznat chybu ovality kol vozidel, nerovnoměrné rozložení nápravových tlaků, zobrazit jeho rychlost a další údaje. Na první pohled by se mohlo zdát, že se jedná o zařízení postavené



na snímačích upevněných na kolejnicích, které posílají informace do digitálních převodníků, které je vyhodnocují a nemají s IT nic společného. Ovšem při podrobnějším zkoumání zjistíme, že vyhodnocování provádí počítač, v němž je nahrán program. Ten naměřené údaje zpracovává a předává dalšímu počítači, který zajišťuje ukládání naměřených hodnot a jejich prezentaci koncovým počítačům. Know-how a síla celého řešení je právě v počítačových algoritmech, které naměřené hodnoty vyhodnocují. A všechna tato zařízení spolu komunikují po standardní počítačové síti. Dispečerů a specialistů se k tomuto zařízení připojují běžným počítačem a webovým prohlížečem. Prakticky odkudkoliv.

K dispozici je historie všech měření. IT experti ještě plánují toto řešení propojit

s elektronickým dopravním deníkem, takže informace o vozidlech a jízdách z informačního systému budou předávány rovnou řídicímu programu indikátoru. „Tím ušetříme lidem práci, nutnost dvojího zadávání obdobných dat a budeme mít jistotu, že jsou data v pořádku a dokážeme s nimi dále pracovat.“

### Vznik páteřní datové sítě

Během posledních dvou let se na okruhu udělalo v oblasti IT mnoho práce. Vznikla tu rychlá páteřní datová síť, řešená tak, aby byly klíčové objekty areálu propojené mezi sebou a síť byla schopna přenášet objemy dat a šla členit na oddělené sítě. „Postavili jsme nové serverovny, aby zpracovávaná data, jejich nosiče a technologie byly bezpečně chráněné i fyzicky a vytvořili privátní serverový cloud.“ Velkých plánů ale neubývá. Vedení VUZ je jim nakloněno, technologie přispívají k chodu moderní společnosti a jsou její oporou.

Dalším projektem, který je ve VUZ na spadnutí, je instalace dohledových kamer. „Už máme hotovou pilotní část, kdy na okruhu sledujeme bezpečnost a provoz technologií na napájecí stanici. Kamery jsou i v tomto případě zařízení připojené k síti a budeme je ovládat softwarem. Počítače a software zajistí ukládání dat, popřípadě umožní data ze záznamu analyzovat. Projekt je rozfázován do několika částí, přičemž pokryto bude nejprve vlastní centrum okruhu, areál stanice a následovat budou nejkritičtější místa na okruhu,“ popsal vedoucí IT. Nedílnou součástí je oblast zabezpečení a ochrany zaznamenaných dat i náhledu z kamer v reálném čase.

### Další rozvoj technologií

A jak se může firma ještě více rozvíjet? „Oblast fyzických IT je v současnosti téměř dokončena. Proto se můžeme zaměřit na rozšiřování informačního systému VUZ o další funkcionality, které nám například umožní lépe plánovat obchodní případy, kapacity okruhu, moderněji řešit zákaznické požadavky, komunikovat se zákazníky a další. Doplníme webové rozhraní k částem informačního systému, se kterým pracují uživatelé tak, aby jejich práce s informacemi a daty byla jednodušší, přehlednější a rychlejší. Dalším projektem, který má pro celou společnost



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

## ŘEKLI O JAROSLAVU EICHLEROVI



**Ondřej Fanta**  
technický ředitel, VUZ

Pan Eichler je zkušený IT specialista a nadšený mašinkář i se zájmem o modelářinu. Toto spojení je pro nás výrazný benefit při zavádění nového systému, protože se výborně orientuje i v provozní problematice. Jako projektový manažer úspěšně dokončil implementaci nových technologií, které VUZ neustále posouvají kupředu.



**Radka Pretlová**  
komunikace  
a marketing, VUZ

Jarda je velký srdčák s duší železničáře, a navíc má svou práci rád.



**Daniel Los**  
vedoucí Železničního  
zkušebního okruhu,  
VUZ

Pod Jardovým vedením se oddělení IT dynamicky rozvíjí a já jsem rád, že s ním mohu spolupracovat na zajímavých projektech, ať už jde o aplikaci sběru dat, web a nové technologie pro ZC Velim.

VUZ zásadní význam a bude mít dopad na téměř všechny činnosti, je Document management systém a systém pro elektronický oběh dokumentů. Jedná se o počítačové řešení, jež umožní eliminovat papírování a zdlouhavou administrativu.“

Do několika týdnů chce VUZ na přechodnou dobu spustit systém, kdy dokumenty půjde elektronicky podepsat a dále je distribuovat. „Chceme být moderní, technologicky vyspělou společností, a to ve všech oblastech, nejen v těch, které se týkají naší hlavní činnosti,“ uzavřel Jaroslav Eichler. ○

Společnost ČD Cargo Logistics, stoprocentní dceřiná společnost největšího tuzemského železničního dopravce ČD Cargo, zaznamenává růst poptávky po železniční přepravě zboží mezi Českou republikou a Čínou i v opačném směru po Nové hedvábné stezce. Výhodou je především rychlost přepravy – vlakem je zboží v cíli v polovičním čase než po moři.

# Přeprava s Čínou po Nové hedvábné stezce roste

Michal Roh | Foto: Michal Roh, Ladislav Seidenglanz

Společnost ČD Cargo Logistics mimo jiné úspěšně realizovala přepravu zdravotních pomůcek několika ucelenými vlaky z Číny pro Ministerstva vnitra České republiky a Slovenska a je kapacitně připravená zajistit další dopravu zdravotnického materiálu. Celkem jsme zajistili přepravu tří ucelených vlaků, to znamená 100 kontejnerů se zdravotnickým materiálem. V kontejnerech byly naloženy jednorázové zdravotnické oděvy, rukavice, roušky a další zdravotnické vybavení. Náklad byl vypraven z terminálu ve městě Xi'an (provincie Shaanxi) v centrální Číně a cílovou stanicí vlaků byly Pardubice hlavní nádraží, respektive kontejnerový terminál T-Port, jehož vlečka ve zmíněné stanici odbočuje. Zde byly kontejnery z vlaku vyloženy a postupně odvezeny do skladu. Zajímavostí je, že překládka ze širokých na normálněrozchodné vozy se uskutečnila ve stanici Sławków Piłd. Doba dodání zboží kontejnerovým vlakem z odesílací stanice do Pardubic činila patnáct dní.

## Kalamitní dřevo do Číny putuje vlakem

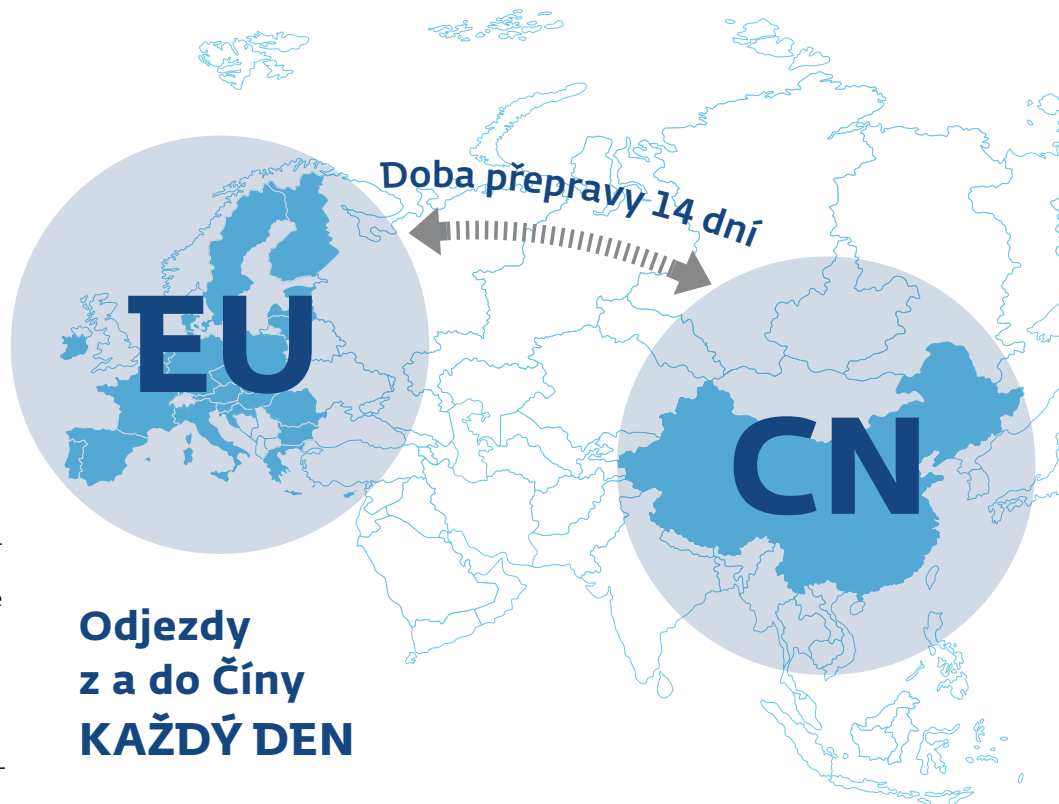
ČD Cargo Logistics zajišťuje železniční přepravu po Nové hedvábné stezce již více než pět let. Železniční spojení s Asií je využíváno zejména pro přepravu elektromotů, automobilových součástí a dalšího spotřebního zboží. V uvedených komoditách se železniční doprava stala rovnocennou konkurencí pomalejší námořní a cenově náročnější letecké dopravě. V posledních měsících ČD Cargo Logistics zaznamenává zvýšenou poptávku zejména po vývozu dřeva v kontejnerech do Číny. „Daří se nám pružně reagovat na poptávku po rychlé přepravě ze strany českých vývozců dřeva a získáváme tím

nové zákazníky, kteří dříve využívali pomalejší loď,“ říká Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo a předseda dozorčí rady ČD Cargo Logistics.

Je potřeba zdůraznit, že kalamitní dřevo je velice zajímavou komoditou. Jedná se řádově o desítky vlaků. To představuje nezanedbatelné objemy a samozřejmě i tržby. První vlak s kalamitním dřevem odjel z Pardubic 4. června, pro odjezd dalšího byl využit terminál v Lovosicích a nyní „dřevo“ realizujeme i z terminálu v Obrnicích. K nakládce dřeva jsou samozřejmě využívány kontejnery po ložném běhu z Číny. Ne vždy se však jedná o kontejnery z terminálů v České republice. Využíváme kontejnery deponované

například v Polsku, v Małaszewicích nebo Łodzi a také v Maďarsku, v Budapešti.

ČD Cargo Logistics ve spolupráci s ruskými a čínskými partnery nabízí přepravu nejen v ucelených kontejnerových vlacích, ale i přepravu jednotlivých kontejnerových zásilek (FCL) a kusových zásilek (LCL). Přeprava po „Nové hedvábné stezce“ trvá 16 až 20 dní, zatímco námořní jednou tak dlouho. „V případě zajišťování přepravy zboží v rámci Nové hedvábné stezky poskytujeme českým vývozcům i importérům širokou škálu logistických služeb. Jmenovat můžeme zajištění kontejnerů, sledování zásilky po dobu přepravy, celní odbavení, svoz a rozvoz zásilky včetně zajištění Door – Door na obou







Expresní  
železniční spojení  
**Čína – Evropa**

koncích přepravy. Vlastní dopravní výkon ČD Cargo totiž představuje jen malou část, proto se touto službou zabývá naše dceřiná společnost ČD Cargo Logistics, která se dlouhodobě specializuje na poskytování kompletního logistického servisu,“ vysvětluje Ivan Bednárik. „Oproti námořní dopravě je nespornou výhodou železnice, že se nesoustředujeme jen na velké přístavy v Číně, ale nabízíme železniční spojení s mnoha dalšími destinacemi v Číně, Kazachstánu, Uzbekistánu nebo Rusku,“ dodává Ivan Bednárik. ○



Renesanční muž či vizionář. Tak bychom mohli označit zkušeného železničáře, starostu Lysé nad Labem, odborného poradce a místopředsedu Výboru pro dopravu Středočeského kraje Karla Otavu. Už jako mladý výpravčí navrhl modernizaci nádraží a v dalších letech přicházel s dalšími nápady, které přiblížily železnici běžným lidem.



# Karel Otava: Odmítám výraz „Nejde to“

Josef Holec | Foto: autor, archiv Karla Otavy

Zkušený regionální politik, ale především železničář srdcař. Karel Otava z Lysé nad Labem začínal na dráze už v sedmdesátých letech. Jeho první stáčí se po absolvování Střední průmyslové školy v České Třebové stala stanice Žďárec u Skutče a postupně se přes Kostomlaty nad Labem dostal až do Lysé. Rodáka z krásné a divoké Vysočiny zlákala nejen blízkost města k Praze, ale i významný železniční uzel s velmi silným provozem, kterým Lysá vždy byla. Od ro-

ku 1981 působil jako náčelník železniční stanice Stará Boleslav a v roce 1989 se vrátil do Lysé jako přednosta stanice. V roce 2000 přešel na další pozice na Generálním ředitelství Českých drah a přes ministerstvo dopravy se nakonec dostal až na Správu železnic, kde zastává pozici odborného poradce a je uvolněn pro výkon funkce starosty města. „Začínal jsem od píky. Už při studiu na střední škole jsem chodil dělat průvodčího anebo na traťovku,“ přibližuje své začátky Karel Otava. Později, při zaměstnání, dále vystudoval Vysokou

školu dopravy a spojů v Žilině. „Srdeční záležitostí však zůstala stanice v Lysé.“

„V počátcích mé práce na dráze jsem si plnil svůj sen. Vysokou školu jsem zakončoval diplomovou prací s názvem Modernizace železniční stanice Lysá nad Labem,“ vzpomíná. Vysnil si tehdy moderní nádraží a myšlenky nakonec proměnil ve skutečnost. V počátcích 90. let projektu navíc pomohla doba plná optimismu. Významnou roli tehdy sehrálo město svojí snahou a nebyvalou finanční podporou. Kolejiště bylo uspořádáno tak, aby provozně vyhovovalo



i v budoucnu, a nové ostrovní nástupiště, moderní zabezpečovací zařízení (počítačem řízené, reléové - pozn. red.) a osmdesát metrů dlouhý a šest metrů široký podchod výrazně přispěly ke zvýšení bezpečnosti obyvatel železnicí rozděleného města.

### Autem jen na nádraží

„Vzorovou spolupráci města s Českými drahami jsem tehdy prezentoval i jinde v republice. Vždy jsem říkal, že nádraží je vstupní bránou do města, a model, kdy se samospráva finančně podílela na rekonstrukci nádraží, se uchytil,“ podotkl Otava. „Když jsem pracoval pro ČD, přišel ostrý dopis, že se sice opravují koridory, ale že na výpravní budovy se nesáhne. Pisatelem byl jeden středočeský starosta. Nakonec jsme se o všem pobavili a doporučil jsem mu svůj postup

rel Otava tabu, kdy se říkalo, že na nástupiště může jen ten, kdo má platnou vstupenku či jízdenku. Od té doby mohli podchod běžně používat i lidé necestující vlakem. Finanční prostředky tehdy nepřitekly jen z ministerstva dopravy, ale i z města. A situace dnes? Rekonstruuje-li se nádraží a existuje možnost, buduje se i průchod. Objekty s moderním vybavením jsou samozřejmostí. To se týká i cyklověží, velmi oblíbené služby poskytované na řadě nádraží. Za velice nízký poplatek můžete bicykl uložit do hlídaného, proskleného tubusu a v klidu odcestovat vlakem. „Nově bude i v Berouně,“ prozradil s tím, že v Lysé, konkrétně v části Litol, zanedlouho vyroste už druhá. Jen na okraj zmíníme, že v případě, že jste držitelé plastových In Karet ČD, máte prvních 24 hodin parkování v biketowerech zdarma.

draží v Lysé, neboť poslední modernizaci si odbylo před čtvrt stoletím. Do jisté míry jde za Karlem Otavou i integrace dopravy ve Středočeském kraji a Praze. „V roce 2002 jsem byl jako zástupce ČD pro Středočeský kraj u zrodu Memoranda o spolupráci, kde základem byla plná integrace. Po letech snažení chybí jen okrajové části regionu. Železnice a vlaky národního dopravce ČD jsou páteří s celosíťovým efektem a mají naši plnou podporu,“ míní Otava.

V současnosti probíhá rozsáhlá rekonstrukce trati Lysá nad Labem – Praha, která je naplánovaná do roku 2024. Přinese nám zvýšení traťové rychlosti z 90 až na 160 km/h, moderní zabezpečovací zařízení včetně automatického traťového zabezpečovacího zařízení a plně peronizace. To umožní patnáctiminutový interval, dnes ve špičkách přeplněných pří-



V Lysé nad Labem bylo v červnu otevřeno parkoviště P+R pro zhruba 160 automobilů. Lidem se tak usnadní dojíždění vlakem za prací či do škol.

se spolu financováním anebo například vybudováním parkovišť. Starosta si rozhovor vzal k srdci a dnes má u nádraží tři plná parkoviště a lidé z jeho města a okolí jezdí do Prahy vlakem,“ doplnil. Zejména ve Středočeském kraji je parkovišť už celá řada. Na jaře se k nim připojilo i to v Lysé nad Labem. „Nápad je starý zhruba deset let. Nezbyvaly ale finanční prostředky a dříve se projekt městu ani příliš nezamlouval. Když jsem přišel na radnici, výstavbu jsem vyjednal.“ Dnes se může parkoviště P+R neboli park and ride pyšnit bezmála 160 parkovacími místy. Vznik přišel na jedenačtyřicet milionů korun, šestatřiceti miliony přispěla EU.

V projektování a péči o majetek bylo ale možné jít ještě dál. Ve světě běžnou stavbou, ale v tuzemsku nepříliš častou, byly podchody spojující dvě, železniční rozdělené, poloviny města. Jako mladý a aktivní přednosta tehdy prolomil Ka-

### Když Milovice ožily

Svých znalostí a schopností využil Karel Otava i při prosazení elektrifikace trati z Lysé do nedalekých Milovic. Po odchodu sovětské armády, která ubytovávala ve zdejších kasárnách desetitisíce vojáků, zbyly z většiny obce jen ruiny. Zůstalo jen pár stovek starousedlíků. Jenže v posledních letech jako by Milovice znovu ožily. „Milovice mělo být druhé, doplňující letiště pro Ruzyni. Obě místa měla být spojená vlaky. Z plánů sešlo, ale nadšení zůstalo a kromě elektrifikace úseku z Lysé se v poslední době řeší i železniční propojení s Mladou Boleslaví přes Čachovice. Příměstské vlaky z Prahy by tedy zajížděly až k automobilce,“ připomíná Otava s tím, že i tento projekt prosazoval několik desítek let. „Loni centrální komise ministerstva dopravy již schválila studii proveditelnosti a Správa železnic dostala pokyn k projektování.“ Rekonstruovat se začne i ná-

městských osobních vlaků. Na spadnutí je léta připravovaná rozsáhlá rekonstrukce pravobřežní trati (Kolín – Nymburk – Děčín), která je zařazená do systému Evropských nákladních koridorů.

### Stačí chtít

Ruku v ruce by měly pokračovat rekonstrukce výpravních budov s moderním odbavením cestujících včetně souvisejících služeb. Novela zákona č. 266 o drahách zavedla pojem Zařízení služeb, který umožňuje financování parkovišť P+R a B+R ze Státního fondu dopravní infrastruktury. „Jen by to po létech chtělo trochu chtít. Všichni přece zajišťujeme službu občanům a určitě se shodneme na tom, že je potřeba dostat co nejvíce zboží a cestujících zpět na železnici, aby se silnice staly bezpečnějšími a ulehčilo se městům a obcím zatíženým nadměrnou automobilovou dopravou. A odmítám argument: Nejde to.“

# V Polsku budují nové tratě a letištní terminál

V sousedním Polsku začala vznikat nová významná evropská letecká křižovatka pro navazující či začínající lety do většiny částí Asie. Stavba velkého letiště nedaleko polské metropole Varšavy zároveň zajistí komfortní dostupnost na letiště ze všech oblastí Polska prostřednictvím vysokorychlostních vlaků. Práce se rozeběhly teprve nedávno.

Martin Hájek, Martin Harák | Foto: Martin Harák

Projekt, který se nazývá Centralny Port Komunikacyjny (CPK), volně přeloženo jako Ústřední dopravní terminál, počítá jak se železniční, tak i leteckou dopravou. Součástí projektu CPK bude nejen obří letiště v blízkosti Varšavy, ale také celá řada nových železničních tratí, respektive jejich přestavba na vysokorychlostní parametry za celkem 20,5 miliardy eur. Na zásadní investice čekají polské tratě již dlouho. Základ současné železniční sítě vznikl jako ve většině ev-

ropských zemí již v 19. století. Dnešní polské území bylo rozděleno mezi Prusko, Rusko a Rakousko-Uhersko, které si své sítě tvořily podle svých zvyklostí. Ty jsou už však dávno překonané a neodpovídají současným požadavkům země. Plány na přestavbu této sítě tak mají i jistou politickou symboliku.

## Dostupnost pro všechny regiony

Projekt CPK představuje propojení všech důležitých míst v Polsku rychlou železniční dopravou s přihlédnutím k současným dopravním požadavkům státu. Zá-

## Volný přístup na železnici

Země, které zavádějí taktovou intervalovou železniční dopravu, společně s rozvojem tratí přizpůsobených požadavkům taktové dopravy, budou v Evropě v nedaleké budoucnosti ve většině. Díky tomu se může postupně od-souvat do pozadí takzvaný Open Acces, což je nesystémový volný přístup na železniční infrastrukturu. Právě ten je brzdou optimálního a ekonomického využití železničních sítí.

kladním výchozím bodem by se měl stát právě Ústřední dopravní terminál s velkým letištěm u Varšavy.

Modernizované nebo nové tratě napojí na zmiňované letiště všechna polská vojvodství včetně přilehlého hlavního města a samozřejmě zrychlí spojení vysokorychlostními vlaky. Poláci počítají i se zrychlením provozu do sousedních zemí, a tak například trasu z Varšavy do Ostravy nově vlaky ujedou za pouhé dvě hodiny a patnáct minut, čímž se ušetří až dvě hodiny čistého času. Z Varšavy do Prahy pak cesta potrvá namísto osmi hodin něco málo přes čtyři hodiny a spojení má být zajištěno každé dvě hodiny. Délka nově postavených polských tratí dosáhne 1 600 kilometrů a zhruba 2 400 kilometrů stávajících tratí se modernizuje na vyšší rychlosti. Moderní tratě mají sloužit jak vysokorychlostním jednotkám, tak i standardním rychlíkům či nákladní dopravě. Předpokládá se běžné využívání rychlosti 250 km/h s výhledovou možností zvýšení až na 350 km/h.

„Letištní projekt“ CPK, který je výchozím bodem rozvoje železniční sítě pro celé Polsko, přináší především jiné pohledy na fungování osobní železniční dopravy, než tomu bylo doposud. Na nové polské sítě, jež bude upravována a budována podle zásad taktového jízdního řádu, vyroste nespočet nových přestupních uzlů. Spolu s německým a českým taktem vznikne provázaná železniční síť s pravidelnými intervaly od východních hranic Polska až do Beneluxu, Rakouska či Švýcarska s přesahy až do Francie či Itálie. EuroTakt se rozšíří, a podpoří se tak myšlenka rozvoje systémové dopravy v zemích Evropské unie. Vzorem pro Polsko se stal jak švýcarský projekt Bahn 2000, tak i připravovaný německý Deutschlandtakt. ○

(Zdroj: Eisenbahn Revue)



Nové nebo modernizované tratě + nové letiště a terminál





# Alstom slaví, může koupit svého rivala

Francouzský výrobce vlaků Alstom koupí svého kanadského rivala, firmu Bombardier Transportation. Firmy informaci potvrdily v tiskové zprávě s tím, že plánovanou transakci již schválila Evropská komise. Spojením obou společností vznikne druhý největší producent kolejových vozidel na světě. Prvenství si dál drží čínský gigant CRRC.



Josef Holek | Foto: Alstom, Bombardier Transportation

Evropská komise v polovině prázdnin posvětila velkou obchodní transakci. Francouzský výrobce vlaků Alstom koupí kanadského konkurenta, společnost Bombardier Transportation. Alstom i Bombardier rozhodnutí Evropské komise vítají.

„Firmy jsou předními poskytovateli nejmodernějších vlaků, které každý den používají miliony cestujících v celé Evropské unii,“ řekla pro web International Railway Journal (IRJ) Margrethe Vestager, výkonná viceprezidentka EU odpovědná za politiku hospodářské soutěže.

## Nakoupit můžete, ale...

Chystanou operaci komise schválila za splnění řady podmínek včetně odprodeje podílu společnosti Bombardier Transportation na vysokorychlostním vlaku V300 Zefiro. Dále musí nabídnout IP licenci společnosti Hitachi na společně vyvinuté vysokorychlostní vlaky pro Velkou Británii, odprodat výrobní závod Alstom Coradia Polyvalent a Reichshofen ve Francii, platformu Bombardier Talent 3 a vyhrazená výrobní zařízení v německém Hennigsdorfu. Zároveň je firma povinná poskytnout přístup ke komponentům pro signalizační, palubní jednotky a systémy řízení vlaků společnosti Bombardier Transportation

(TCMS). Nastolením poslední podmínky chtěla komise především zabránit tomu, aby měl Bombardier možnost a také motivaci ztěžovat ostatním dodavatelům palubních jednotek jednotného evropského zabezpečovače ETCS propojení s již nainstalovanými systémy ve vlacích.

„Díky komplexním opravným prostředkům nabízeným k vyřešení problémů v oblasti hospodářské soutěže v oblastech velmi vysokorychlostních, hlavních vlaků a hlavní signalizace byla komise schopna tuto transakci rychle zkontrolovat a schválit. V budoucnu se objeví silnější kombinovaný subjekt Alstom a Bombardier. Zároveň díky těmto prostředkům bude nová společnost i nadále čelit výzvám na svých hlavních trzích ve prospěch evropských zákazníků a spotřebitelů,“ doplnila Vestager pro IRJ.

## Do roka hotovo

Mluví Alstomu Samuel Miller doplnil, že převod se uskuteční v souladu se všemi platnými sociálními procesy. Vše bude pochopitelně konzultováno i s odbory. „Transakce nadále podléhá dalším regulačním schválením v několika dalších jurisdikcích a podmínkách uzavření.

Alstom očekává, že akvizice bude dokončena v první polovině roku 2021. Výrobce oznámil svůj plán získat v únoru 100 % akcií společnosti Bombardier Transportation za 5,8 až 6,2 miliardy eur. ○

## Největší světoví výrobci železničních vozidel

1. CRRC, Čína
2. Alstom, Francie (po akvizici BT)
3. Transmashholding, Rusko
4. Siemens Mobility, Německo
5. Trinity Industries, USA
6. Stadler, Švýcarsko
7. Hitachi Rail, Velká Británie a Japonsko
8. Greenbrier Companies, USA
9. Wabtec, USA (po koupi GE Transportation)

Zdroj: IRJ

# Knižní novinky

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

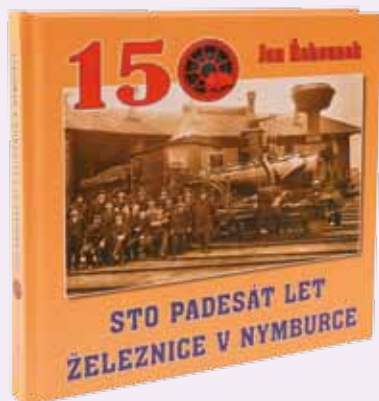


## Elektrické lokomotivy řady E 479.0

V edici RETRO pražského vydavatelství Grada Publishing vychází bohatě ilustrovaná kniha autora Martina Žabky o lokomotivách řady 130, původně označované jako E 479.0. Stroje, které se slangově nazývají Hrboun, slouží na českých kolejích nepřetržitě od roku 1977. Nejprve z větší části v osobní dopravě, v posledních letech pak výhradně v čele nákladních vlaků dceřině společnosti Českých drah ČD Cargo. Řada E 479.0 byla dodána ve dvou provedeních. Především pro bývalé Československé státní dráhy (ČSD), menší série putovala také pro povrchové doly v severozápadních Čechách. V posledních letech se část lokomotiv dostala také do rukou soukromých dopravců, u nichž jezdí v pestrobarevných nátěrech. Ty lákají železniční fotografy k tratím, aby získali zajímavé fotografie. Dodnes jde o jednu z nosných řad zmíněného nákladního dopravce ČD Cargo a o významu této řady svědčí také to, že i přes řadu velkých nehod nebyla žádná z lokomotiv doposud zrušena, přestože jezdí již celých jednačtyřicet let. Kniha podlouhlého formátu o velikosti 220 x 165 mm a 192 stranách je k dostání ve všech dobrých knihkupectvích.



## Sto padesát let železnice v Nymburce



Kniha nymburského spisovatele Jana Řehounka ke stopadesátému výročí železnice v Nymburce je zároveň jubilejní, padesátou vydanou knihou v jeho nakladatelství Kaplanka. Vázaná kniha o 140 stranách obsahuje desítky unikátních dokumentárních záběrů z dění v nymburském železničním uzlu. Ve dvaceti kapitolách se autor věnuje nejen historii Severozápadní dráhy, ale i všemu, co vytvářelo neopakovatelnou atmosféru železničářského Nymburka. Jan Řehounek se vyznává ze své celoživotní posedlosti železnicí, která ho přivedla k sepsání této knihy. Ostatně sám byl nějaký čas železničářem. Dalším důvodem, proč kniha vyšla, je fakt, že o železničářském Nymburce ve všech souvislostech dosud nebylo vydáno žádné dílo. Vyšlo sice několik publikací k předchozím výročím, ale všechny byly významně ovlivněné socialistickou ideologií i literárními ambicemi některých autorů. Kvůli tomu chyběla řada důležitých faktů, což autor ve své nejnovější knize dostatečně napravil. Knihu lze objednat na e-mailové adrese: [jan.rehounek@seznam.cz](mailto:jan.rehounek@seznam.cz).





## Nostalgická železnice na Vysočině

Nakladatelství Tváře ze Žďáru nad Sázavou vydalo poutavou obrazovou publikaci, na které se podílela čtveřice autorů – Martin Navrátil, Karel Černý, Richard Cíla a Roman Jeschke. Fotografická kniha je věnována železnici a dění kolem dráhy na Vysočině v dobách minulých. Celkem 151 stran publikace podlouhlého formátu seznámí čtenáře prostřednictvím originálních fotografií a zajímavých textů s mistrovstvím projektantů, techniků a dělníků, kteří železniční síť a její zázemí na Vysočině v druhé polovině 19. století a na počátku 20. století vybudovali a uvedli do provozu. Kniha je rozdělena do kapitol po jednotlivých tratích postavených v době rakousko-uherské monarchie v letech 1869 až 1906. Rakouská severozápadní dráha (ÖNVB) se jako první objevila na Vysočině a postupně spojila Vídeň s Prahou a tehdejší Německý, dnes Havlíčkův Brod se stal významným železničním uzlem s odbočnou tratí do Pardubic. Pohlednice a dobové fotografie vypovídají mnohé i o místních drahách na Vysočině. Historické záběry pocházejí z let zahájení provozu s kontinuálním přechodem až do doby první republiky.

## Pardubická nádraží a zastávky

(Z historie železničního uzlu Pardubice)

Pardubický spolek historie železniční dopravy letos vydal brožovanou publikaci formátu A5 o 127 stranách, která se velmi erudovaným způsobem věnuje historii v železničním uzlu Pardubice. Autoři – Martin Navrátil a Oldřich Čížek – systematicky utřídili řadu různorodých informací do jednotitého celku s akcentem na poskytnutí méně známých informací o dění na železnici v pardubické aglomeraci. Své místo kromě popisu historie vzniku pardubického hlavního nádraží a jeho postupného vývoje od roku 1845 až do současnosti má například i vlaková pošta, které se věnoval textově Pavel Korbel, a také vlečka do Polabin a Trnové, jejíž historie se zhostil Zdeněk Hrdina. Na své si přijdou nejen příznivci železniční infrastruktury a železničních staveb, ale rovněž ti, kteří sledují statistiky hnacích vozidel. Těm je v publikaci věnován odpovídající prostor. Nedílnou součástí knihy je řada dosud nepublikovaných záběrů jak z nádraží a zastávek, tak i hnacích vozidel a nechybí ani nákresy budov či kolejová schémata z různých období provozu. Publikaci lze zakoupit ve vybraných odborných obchodech s dopravní literaturou.



## Od nepostradatelnosti ke stagnaci

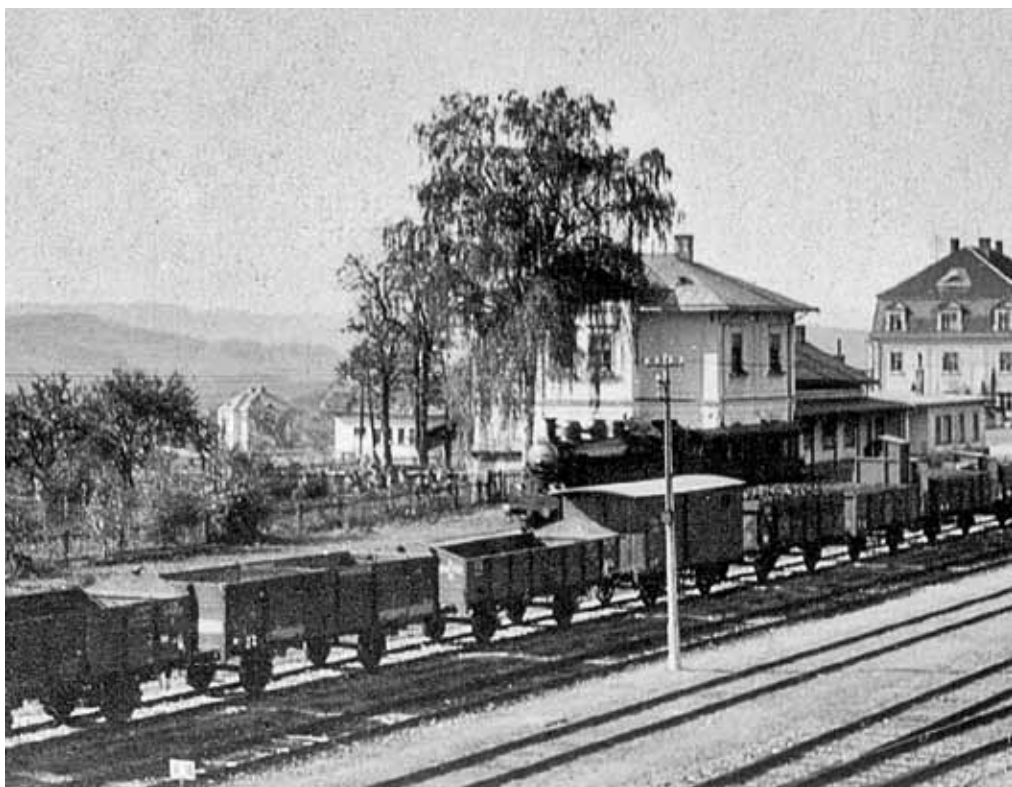
Monografie Tomáše Nigrina s názvem *Od nepostradatelnosti ke stagnaci* vznikla v rámci projektu Grantové agentury České republiky „Role Československých drah v československé dopravní politice 1970 až 1989“. Brožovaná publikace s měkkou vazbou, vydaná nakladatelstvím Dokořán, se na 267 stranách zabývá železniční dopravou ve výše uvedených letech. Železniční doprava patřila na počátku sedmdesátých let 20. století k významným pilířům tuzemské ekonomiky. Nárůst silniční konkurence a těžkosti v československé ekonomice přivedly celé železniční odvětví koncem osmdesátých let do hluboké stagnace. Monografie Tomáše Nigrina podrobně analyzuje tento vývoj pohledem na vnitřní mechanismy odvětví včetně jeho stavu, respektive nejvýznamnějších oblastí, kde se projevovaly slabiny systému. Celý železniční sektor tak byl doveden k ustrnutí a vyprázdňení vnitřních rezerv. Kniha je rozčleněna do šesti samostatných celků s řadou podkapitol, kde je pro dokreslení vysvětlena i role železnice v Československu v letech 1918 až 1970. Více informací na [www.dokoran.cz](http://www.dokoran.cz).

Josef Holec | Foto: archiv ČD a Jiřího Kafky

Obchodní stezky mířily ze severu na jih a naopak. Toto odvěké pravidlo platilo i při vzniku Koněšpřežné dráhy mezi Českými Budějovicemi, Lincem a Gmündem, která světlo světa spatřila mezi lety 1827 a 1836. Šlo o vůbec první koněšpřežku na evropském kontinentu a sloužila především nákladní dopravě soli z Hornorakouska do Čech. Významnou pohraniční stanicí se v roce 1870, po převedení na parostrojní provoz, stalo jihočeské Horní Dvořiště, kde postupem času vznikl poměrně rozsáhlý ranžír. A považte, zboží se tu ve velkém vyváželo do Rakouska i v dobách tuhé totality. Dnes už však význam Dvořiště spíše upadl.

Proč se dříve „živá“ stanice, přes kterou se v prosinci 1918 do nového československého státu vracel z exilu i prezident Tomáš Garrigue Masaryk, dnes stala obyčejnou? Vysvětlení nabízí Lukáš Povolný, železničář z nedalekého Českého Heršláku a toho času pokladní ČD ve stanici Chotěboř. „Bylo to krátce poté, co Česká republika v roce 2004 vstoupila do EU. Trať prakticky ze dne na den umřela, nákladní provoz velice prořídil a lidí osobními vlaky přímo do Dvořiště ve srovnání s dřívějším také mnoho nejezdí. Policie tu zrušila oddělení pohraniční policie, své prostory opustila i Celní správa,“ říká. To potvrzuje i Jiří Kafka, ředitel českobudějovického Regionálního obchodního centra ČD, místní patriot a autor několika knih pojednávajících o regionální historii. „Nákladní doprava v posledních letech upadla. Zboží se vozí na kamionech. Co se týče osobní dopravy, pak v případě přejezdu, nikoliv výstupu cestujících, šla hranice hodně nahoru. Vždyť přes přechod přejíždí 172 tisíc lidí ročně. Začínali jsme na zhruba padesáti tisících lidech. Pomohly zejména Jižní expresy, směle konkurující silniční dopravě, i osobní vlaky spojující České Budějovice s Lincem. Z centra Prahy do středu Lince trvá cesta lehce přes čtyři hodiny,“ konstatoval Kafka.

**Na kopec stačily Bardotky a Sergeje**  
Administrativa nákladní dopravy se přesunula z papírů do počítačů a na internet. Vlak je odbaven za pár minut, přijede cizí lokomotiva a jede se dál. Rychle, účinně, bez zbytečných průtahů. Zkrátka takové jsou moderní trendy. A přitom ještě dnes místní rádi vzpomínají na hluk parních Štokrů (ř. 556.0), dunivý hukot motorových Sergejů (T 679.1), anebo na typický zvuk Bardotek T 478.1 bez tlumiče, která táhnou těžké nákladní vlaky v patnáctipromilovém stoupání do Dvořiště.



Silný provoz v pohraniční stanici byl už za první republiky. Trend kupodivu pokračoval i za komunistů.

## Horní Dvořiště aneb stanice s bohatou historií

Na tuzemské železniční síti snad neexistuje stanice či zastávka, kde by se psaly dějiny země i české železnice tak výrazně jako v Horním Dvořišti na jihu Čech. Přijel tudy do nově vzniklé vlasti i prezident Tomáš Garrigue Masaryk, ale i jednotky Pendolino ČD. Na část historie spojenou s provozem v režii ČSD a později ČD se podíváme podrobněji.

Z Československa se exportovalo především uhlí, uhelný prach a dřevo. „Co se týče nákladní vozby, nejčastěji jezdily trojky. Takže jela souprava s vozy řady Falls loženými uhlím, přičemž vpředu táhli dva Sergejové, vzadu, na postrku, tlačil jeden. Celý vlak vážil i 2 500 tun,“ vzpomíná Kafka. „Když jel uhelný vlak v úseku Rybník – Horní Dvořiště, u hlásky Bludov, kde začíná velmi prudké stoupání, rychlost vlaku klesla ze 70 km/h až na 25 km/h,“ doplňuje Povolný. „A hlavně nezapomenutelný zvuk dvojice Bardotek bez tlumičů výfuku byl slyšet už z velké dálky. Například na okraj Kaplice byla motorová Bardotka slyšet

ve chvíli, kdy se blížila k Omleňovicím. Ty jsou však od kaplického nádraží vzdálené zhruba dalších pět kilometrů.“

### Řízení s důvtipem

Zatímco Čechoslováci těžké nákladní vlaky o více než dvaceti vozech tahali do kopce i se třemi silnými lokomotivami, Rakšané už je s úsměvem takříkajíc pustili ze svahu. „Výškový zlom na trati je mezi Dvořištěm a Summerau. Zpátky z Lince už byly soupravy čtyřicetivozové, prázdné. Nádraží ale u nás nebyla dimenzovaná na tolik vozů, a tak se ve Dvořišti opět dělily na menší soupravy,“ říká Jiří Kafka. Koňka





## Přes Dvořiště přijel i Masaryk

Nejslavnějším okamžikem, kde se hrál hlavní roli vlak, byl příjezd československého prezidenta T. G. Masaryka z exilu zpět do vlasti. V pátek 20. prosince 1918 dorazil krátce po 13. hodině na nádraží jihočeského Horního Dvořiště v sedmnáctivozové soupravě. Stanice byla ozdobena slavobránou. Za zvuků hymny tu prezidenta osvoboditele vítali i vládní představitelé. Hlavní uvítací řeč přednesl ministr železnic Isidor Zahradník. Vlak pak zamířil do Českých Budějovic. Po oficialitách a velkolepém uvítání ve městě se prezident odebral na nádraží a přespal v salonním voze. Druhý den ráno pokračoval přes Tábor a Benešov do Prahy.



← Laminátka 340.055 opouští Českou republiku.

byla určena spíše pro vozbu nákladních vlaků, byť povolání k přepravě osob bylo uděleno už v roce 1836, za komunistů se toho v tomto smyslu moc nezměnilo. Muselo se jen řešit, kde se budou dlouhé a těžké vlaky křížovat, kde odstavovat. Kafka vyzdvihuje těžkou práci železničářů. „Perfektně zvládli neskutečnou logistiku těchto pojízdných skladišť. Výpravčí se museli domluvit, co kdo bere. Komunikovali spolu zejména kolegově z Kaplice a Holkova. Řešilo se, co vlak veze, co Rakousko bere urgentně – nejčastěji šlo o ucelené soupravy. Mišungy (mix nákladních vozů s kusovými zásilkami) zůstávaly spíše upozaděny. Ve Dvořišti se muselo udělat odbavení, a to bylo na čtyři hodiny. Přidělávali jsme nákladní listy, řešili jsme přechodnost do cizí země a jiné.“

Devadesátá léta přinesla v nákladní dopravě novinku – na dlouho neelektrifikované trati jezdily vlaky RoLa (z něm. Rollende Landstraßen, pohybující se silnicí). Pouť do rakouského Villachu začínaly v Nemanicích. Do a ze Summerau soupravu přivázely Bardotky, ve stoupání z Rakouska do Horního Dvořiště pomáhaly v postrkové službě stroje řad

T 669.o. Čmeláci se starali nejen o postrk, ale i posun ve Dvořišti, a pokud nebyly k máni Bardotky, vyjeli i na přetahy. To se dělo mezi roky 1993 a 1998.

## Dráty až po pádu opony

Elektrifikace úseku z Českých Budějovic ke státní hranici začala v roce 1999. První elektrický vlak vyjel z Českých Budějovic do Horního Dvořiště 31. 5. 2001. Dnes se tedy o přetahy mezi Rakouskem a Českem starají Laminátky řady 340 v barvách ČD Cargo anebo rakouské Taurusy řad 1116, resp. 1216.

V dobách budování socialismu, po zadržování hranic, ale téměř odzvonilo osobní dopravě. Slovo téměř je však namístě ne proto, že železná opona nakonec v roce 1989 padla, ale kvůli jednomu, resp. dvěma párům osobních vlaků, které na přeshraničních výkonech jezdily. „Do roku 1954 tu dokonce jezdil expres Praha – Basilej. V roce 1955 se vozil už jen jeden vůz, přičemž v Českých Budějovicích byl přepřažen na osobní vlak do příhraničního Summerau a Rakušané jej stáhli do Lince. Odtud pokračoval dále do Švýcarska. V té době se ale ke slovu dostala především silniční doprava, význam drážní osobní dopravy postupně upadal. Železnice nemohla kvalitou, čistotou a rychlostí konkurovat,“ vysvětluje Kafka.

## Za šilinky bony

Nepříjemné byly navíc hraniční kontroly. Když už byla k máni doložka a dostali jste devizový příslib, museli jste se na Dvořiš-



Vyrazit mezinárodním expresem EC Jože Plečnik za zimními radovánkami nebyl problém. A jde to i dnes.

ti, stejně jako všude jinde, podrobit pečlivé kontrole. Vlaky tu kvůli nim stály hodinu až dvě. Železničáři zajišťující cestu museli být komunistickou stranou prověřeni, přes „čáru“ navíc jezdili se služebními pasy. Pasovka celý vlak prošla, zkontrolovala, co mohla. Když byl provoz, ve Dvořišti hranici přešlo do deseti lidí. Dálková doprava končila v Budějovicích. Službu konající železničáři, kteří mohli přes hranici, si pak na dietách přišli na šilinky, které nejčastěji směňovali za bony (poukázky do Tuzexů).

Mezitím procházeli prostor celníci a samopaly vybavená Pohraniční stráž se psy. Hlíдали, zda se náhodou někdo nerozhodl prchnout z Československa. A že se lidé pokoušeli velmi často. „Ještě na našem území nastupovali agenti StB v civilu a ti měli vytipovat rizikové osoby. Jednou za mnou přišel jeden mladší a ptá se, jestli tu někoho mám, tak jsem řekl, že ne. Přesně věděli, odkud kdo jede, jak se jmenuje, kde bydlí. Přijeli jsme na Dvořiště a jeden za mnou přišel a říká, abych si vzal věci a šel z vagonu pryč. Neptal jsem se a z dopravy jsem koukal, jak se komando deseti příslušníků Pohraniční stráže nahrnulo do vlaku a vyndalo dva pasažéry, kteří se vepali mezi nádrže na vodu ve stropním prostoru. Vůbec jsem o nich nevěděl,“ připomněl Jiří Kafka příběh z osmdesátých let, kdy byl ještě vlakvedoucím. „Dodnes nevím, co se s těmi lidmi stalo.“

### V rytmu parních strojů

Kromě utíkání „za kopečky“ se i pašovalo. „Jeden strojvedoucí chtěl televizi, barevnou. Ale protože pohraničníci záviděli, tak ji musel, byť ji měl dobře na mašině schovanou, vydat. Obvykle se na mašinu nelezlo. Přitom strojvedoucí byl uvědomělý komunist. Alespoň jsme chytali rakouskou televizi a snili o tom, že se třeba někdy pojedeme svézt TGV,“ vypráví Kafka.

Co se týče techniky, pak po válce svůj um na jihočeské dráze s horským charakterem předváděly Šlechtičny řady 475.1. Lokálky ovládly stroje řady 534.0.



Vícesystémový stroj 340.055 byl nasazován na vozbu mezinárodních rychlíků i nákladních vlaků.

V padesátých letech ještě přišly motorové vozy řady M 262.0 (ř. 830) a v sedmdesátých M 152.0 (ř. 810). „Ještě později, na vlcích sloužily Bardotky s osobními vozy řady Bai z Tatry Smíchov. Do Summerau se ale jezdilo jen s jedním vozem řady BDs. Na druhém spoji jezdil motorový vůz řady 810 s přívěsným vozidlem řady BDtax. Tímto ranním vlakem jezdili především kolegové, kteří v Summerau řešili předávku nákladních vlaků,“ vyjmenovává Kafka.

### Po revoluci přijeli Rakušané

Po roce 1990 byl provoz v Horním Dvořišti výrazně veselejší. Jiří Kafka už zastával pozici výpravčího v Českých Budějovicích, začaly jezdit první mezinárodní rychlíky, hranice byly otevřené, Čechoslováci jezdili přes hranice, co jim síly stačily. „V roce 1990 jsem hned vyrazil na Západ. Při soukromé cestě jsme se svezli z Paříže do Lyonu vzpomínaným TGV.“

V témže roce začaly do Lince vyjíždět z Prahy a Českých Budějovic první spěšné vlaky a rychlíky. To se o vozbu staraly opět motorové Bardotky a v Summerau se přepřahalo na elektrickou trakci. Do Budějovic vlak přivezlo elektrické Eso řady 363, odstoupilo a uvolnilo místo Bardotce. Když se elektrifikovalo a spolupracující rakouský dopravce ÖBB ještě nenasazoval

řídící vozy, využívaly ČD do Summerau a zpět služby své Laminátky řady 340. Taurusy řady 1116 se do Česka podívaly až o pár let později s netraktivními jednotkami CityShuttle.

### Dnes už jen moderně

Od roku 2005 přes Horní Dvořiště jezdívaly i mezinárodní expresy Jože Plečnik mířící z Prahy do Lublaně. Rakušané však spoj postupně utlumovali kvůli nezájmu cestujících. Nejdříve jej ukončili v Salcburku, později z jízdního řádu zmizel definitivně. To se psal rok 2009. „Byla to naše ucelená souprava, přičemž na našem území byl vlak expresem a na hranicích se změnil na kategorii EuroCity,“ připomíná ředitel Kafka. Horní Dvořiště bylo i místem, kudy mezi roky 1991 a 1999 projížděl sezonní expres z Prahy do Benátek. S Itálií se pojí ještě jedna zajímavost. Do železniční historie se zapsal i tím, že tudy do ČR přijely jednotky řady 680 Pendolino.

A jak to zde vypadá dnes? Přes hraniční přechod jezdí vlaky z Českých Budějovic do Lince, Jižní expresy s elektrickými lokomotivami řady 380 jsou otázkou posledních let. Spojují Lince nejen s jihočeskou metropolí, ale i Tábořem a Prahou. Na jednom páru vlaků pak ČD připojují lůžkový vůz řady WLABmz mířící přes Lince a Salcburk do Curychu. „Skončily dlouhé přepřahy, kontroly. Vlaky postojí dvě minuty a jede se dál. Jsme přece v Schengenu,“ uzavírá vyprávění. ○



Tak vypadalo nádraží Horní Dvořiště zachycené prostřednictvím kresby na dobové pohlednici.





# Durynsko: nenápadný cíl fanoušků železnice



Před sametovou revolucí se jezdilo do Durynska častěji než dnes, a to je škoda. Tato malá spolková země v centrálním Německu má totiž co nabídnout vášnivým šotoušům, milovníkům památek, historie, kultury i techniky, přírody a turistiky. Při dnešní volbě může být také důležitý fakt, že se jedná o koronavirem jednu z nejméně postižených spolkových zemí. Navíc cesta je tam pohodlná, rychlá a domů to nemáme daleko.



Petr Štáhlavský | Foto: autor

Za socialismu se jezdilo do Durynska třeba za parními lokomotivami. Ty se v pravidelném provozu na místních neelektrifikovaných tratích objevovaly ještě v první polovině 80. let. Mezi železničními fanoušky je třeba známá série fotografií Zdeňka Bauera „Odjezd E 800 s 01.0531 ze Saalfeldu“ v oblacích páry nebo fotografie rychlíku vyjíždějícího s mohutnou 01.0522 ze Saalfledu od Jaroslava Kocourka. Dnes je Durynsko moderní železniční křižovatkou mezi starými a novými spolkovými zeměmi.

### Vzpomínka na NDR

Jako základnu pro výlety po Durynsku jsme zvolili Erfurt, který leží přibližně uprostřed regionu a vychází z něj tratě do všech směrů. Navíc jako zemská metropole nabízí i další program, ať už je to množství kaváren, restaurací, ale také řada historických budov, muzea a galerie nebo třeba obchody. Erfurt se může pochlubit také 45 kilometrů dlouhou tramvajovou sítí o rozchodu 1 000 mm.

Na cestu se vydáváme z moderního hlavního nádraží. První erfurtské nádraží bylo otevřeno 1. dubna 1847, ale současná budova pochází z roku 1893. Celé nádraží prošlo po roce 2000 rozsáhlou modernizací spojenou s výstavbou vysokorychlostní tratě Lipsko/Halle – Erfurt – Norimberk. Co určitě každého zaujme, je široké středové nástupiště se světlíky do obchodní pasáže pod nástupištěm a neobvyklé velké zastřešení připomínající široké křídlo zakrývající všechna nástupiště a koleje. Je přesně v duchu velkých nádražních hal, tak typických pro Německo.

Naše první cesta míří do přibližně 20 kilometrů vzdáleného Arnstadtu, kde se nachází železniční muzeum. Z nádraží do bývalého depa je to přibližně 15 minut pěšky. Muzeum využívá půlkruhovou remízu s točnou. Soustředěny jsou tam parní a motorové lokomotivy charakteristické pro provoz východoněmeckých DR. Pro střední a starší generaci vzpomínka na cesty a dovolené v NDR.

V remíze se vedle sebe nacházejí jak velké parní stroje řad 01, 38, 44 nebo 50, tak jejich motorové protějšky 118, 120 a 131 a také několik menších tendrových párovek a motorových lokomotiv. Najdeme tam i několik starších osobních vozů, zahřívací a vodní jeřáby a další dnes už historické vybavení.

### Pitoreskní horský vláček

Z Arnstadtu se vydáváme dalším spojem po tratích knižního jízdního řádu 561 a 562 do údolí říčky Schwarza v centru po-



Jedním z lákadel Erfurtu je Krämerbrücke – Kramářský most, na kterém stojí staré domy obchodníků.



Klasický vůz lanovky Oberweißbacher Bergbahn...



...a malé elektrické vagonky navazující malodráhy do Cursdorfu.





Největšímu náměstí dominuje erfurtský Dóm a kostel sv. Severa.

hoří Durynský les (Thüringer Wald). V zastávce Obstfelderschmiede je přestup na neobvyklou pozemní lanovku. Jeden vůz je klasický, ale ten druhý představuje vlastně plošinu s kolejiemi, na kterou lze umístit různé vagony a dopravit je mezi železnicí v údolí a na náhorní plošinu. Dříve se tak dopravovaly také nákladní vagony, ale dnes už tu jezdí prakticky jen turisté. V létě v otevřeném voze cabrio a v zimě v klasickém uzavřeném vagoně.

Pozemní lanová dráha s neobvyklým rozchodem 1 800 mm a délkou 1,4 kilometru nabízí neobvyklý zážitek při 18 minut trvající jízdě. Při ní překonáme výškový rozdíl 232 metrů se sklonem až 25 %.

Do provozu byla uvedena oficiálně v roce 1923 a během prvních 15 let se počet



Pod jménem Waldbahn nehledejte lesní dráhu, ale tramvaj.

cestujících vyšplhal až na 123 tisíc osob za rok a 9 188 tun zboží. Zlatou éru zažívala trať v dobách NDR, která nepřála svobodnému cestování, a tak museli východní Němci trávit své volné dny hlavně na pobřeží Baltu, v Harzu, v Krušných horách a také v Durynském lese. V 80. letech se tak vyšplhal roční počet cestu-



K pozemní lanovce cestující dovezou motoráky údolím Schwarzzy.

## POZOR NA DOPRAVCE

V Durynsku je řada soukromých dopravců, u kterých neplatí jízdenky FIP. Některé z těchto spojů jsou však označeny stejně jako vlaky DB, tedy Regional Express (RE) nebo Regional Bahn (RB). Proto je třeba věnovat zvýšenou pozornost dopravci a jízdence, kterou lze ve vlaku použít. Pro místní cesty se hodí „Thüringen-Ticket“, který platí v regionálních vlacích i v tramvajích a v regionálních autobusech, a to nejen v Durynsku, ale v různém rozsahu také v okolních spolkových zemích. V pracovní dny lze jízdenku využít od 9 hodin, o víkendech a svátcích už od půlnoci, a vždy až do třetí hodiny po půlnoci dalšího dne. Jízdenky jsou určeny pro jednu až pět osob (cena od 24 do 52 eur) a navíc vlastní děti do 15 let lze přepravit zdarma (nezapočítají se do počtu osob). Jízdenka ale neplatí na horské trati Oberweißbacher Bergbahn).

jících až na 900 tisíc osob. Dnes míří na dráhu přibližně pětina tohoto počtu.

V horním nádraží Lichtenhain na nás čeká další atrakce. Malá hranatá krabice se středním vstupem a velkým pantografem. Někomu snad trochu připomene staré berlínské jednotky S-Bahn, ne snad svou velikostí, ale mnoha detaily. DR je totiž vyrobila ve svých dílnách a použila čela, dveře, sedačky a mnoho dalších dílů z tehdejších vlaků berlínské městské rychlodráhy. Jejich pohyb po ani ne 3 kilometru dlouhé dráze na náhorní plošinu zajišťuje dvojice stejnosměrných motorů o výkonu 60 kW a místní ani ne 12 metrů dlouhé vagonky pohánějí „tramvajové“ napětí 600 V.

## Tramvaj do lesa

Durynsko je zemí zaslíbenou tramvajím. Přestože je malá a města zde nejsou nijak velká, dodnes tam funguje pětice tramvajových provozů: Erfurt Gotha, Jena, Gera a Nordhausen. Bohužel ve čtyřech dalších městech, Altenburg, Eisenach, Mühlhausen a Weimar, jsou tramvaje minulostí.

Určitě nejatraktivnější jsou provozové ve městech Nordhausen a Gotha. V Nordhausenu je místní tramvajová síť propojená s harzskými úzkokolejkami a nejdelší, skoro 15 kilometrů dlouhá linka 10 míří z města přes 11 kilometrů po železničních kolejích až do zastávky Ilfeld Neanderklunik. Zdejší provoz tak využívá vozidla sys-



## VÝZNAMNÉ HISTORICKÉ ÚZEMÍ

Svobodný stát Durynsko, v originále Freistaat Thüringen, je jednou z menších spolkových zemí sousedního Německa, která leží v centrální části spolkové republiky. Ze šestnácti spolkových zemí je počtem obyvatel na dvanácté a rozlohou na jedenácté příčce. Zaujímá přibližně 16 000 km<sup>2</sup> a má 2,1 milionu obyvatel. Zemským hlavním městem je Erfurt (přibližně 210 000 obyvatel). Místní kraj je velmi rozmanitý a zahrnuje hustě zalesněné horské oblasti i úrodné zemědělské okresy. Významný je místní průmysl, například v oblasti optiky (Jena) nebo automobilů (Eisenach). Region patří mezi významná historická území. První písemné zmínky existují z počátku 8. století a podobně jako Čechy bylo součástí Svaté říše římské. S Durynskem nás spojuje také druhá česká královna Judita, manželka Vladislava I., která podle kronikářů oplývala krásou, duchem, byla smělá a podnikavá a na svou dobu velmi vzdělaná. Její jméno je spojeno s prvním kamenným mostem v Praze. Durynsko pak poskytlo azyl jejímu muži a českému králi Vladislavovi, když se vzdal vlády ve prospěch svého syna. Durynsko patří k významným kulturním oblastem. Na hradě Wartburg a na dalších místech žil reformátor Martin Luther. Ve Výmaru působil Johann Wolfgang von Goethe.







tému Tram-Train a k tomu ještě v duálním systému, protože harzská úzkokolejka není elektrifikována a tramvaj tam musí pohánět dieselový motor BMW M67 s elektrickým přenosem výkonu.

My jsme ale vyrazili na jiný, neméně zajímavý provoz do Gothy. Malebného pětáctyřicetitisícového města asi dvacet minut jízdy vlakem z Erfurtu na západ. Zdejší zámek byl rezidencí vévodského rodu Sachsen-Coburg a Gotha, ze kterého se prostřednictvím prince Alberta, manžela slavné britské královny Viktorie, stal současný britský královský rod. Kvůli válečným událostem však od roku 1917 užívá anglické jméno Windsor. Ale zpět k našemu cíli – místním tramvajím.

Zdejší síť má běžně v provozu pět linek, letos je zde však rozsáhlá výluka mezi hlavním nádražím a Gartenstrasse, a tak zde platí výlukový jízdní řád. Ten se týká také naší linky číslo 4, která mimořádně jezdí na konečnou zastávku Ostbahnhof. Na druhé straně více než 22 kilometrů dlouhé linky s dobou jízdy přibližně jedna hodina je cílovou stanicí Bad Tabarz. Lázně daleko za hranicemi města na úpatí pohoří Durynský les.

Jednokolejná dráha s výhybnami a rozchodem 1 000 mm otevřená v roce 1929 prochází venkovem mezi lukami, poli a lesy na samostatném tělese. Ve Walterhausenu je dva kilometry dlouhá odbočka, kde jezdí obousměrné vozy. V době naší návštěvy jsme potkali pouze samé dvoučlánkové vozy Tatra KT4D, ale v depu byly odstavené také jiné soupravy, například tříčlánkové Be 4/8 se středním nízkopodlažním dílem zakoupené v Basilejském dopravním podniku.

Gotha se nesmazatelně zapsala do tramvajového světa bývalé NDR také místní vagonkou VEB Waggonbau, která v letech 1957 až 1967 produkovala stovky charakteristických hlavně dvounápravových vozů v různém provedení, od motorových přes přípojně až po článkové soupravy.

### Šlapací drezíny, úzkokolejky a romantické tratě

Durynsko nabízí i další železniční zážitky. Na pomezí Durynska a Hesenska se nachází asi 32 kilometrů dlouhá cyklostezka mezi obcemi Dingelstädt a Frieda vedená po tělese bývalé železnice, známé pro svůj strategický význam jako Kanonenbahn. Na trase je i několik tunelů včetně nejdelšího jeden a půl kilometru dlouhého Küllstedter a několik viaduktů. Nejznámější je 244 metrů dlouhý Lengenfelder, který vede vysoko nad okolní zástavbou.

Část trati, souběžná s cyklostezkou, u Langefeldu byla zachována a slouží pro jízdu na drezínách. Po Kanonenbahn lze tedy cestovat nejen na kole, ale také třeba na šlapací drezíně. V nabídce jsou tři různé trasy, nejdelší má 20 kilometrů a několik viaduktů a pět tunelů.

V Nordhausenu se vedle tramvajů dá přestoupit na vlaky harzských úzkokolejek a za svezení stojí i mnoho běžných železničních tratí v Durynsku. Třeba horská železnice z Erfurtu do Meiningenu, která překonává hřeben Durynského lesa tři kilometry dlouhým tunelem. Nejvýše položenou zastávku má Oberhof ve výšce 640 m n. m. Za návštěvu stojí také výmarské železniční muzeum s velkou sbírkou bývalých východoněmeckých drážních vozidel. Tohle muzeum je však přístupné jen několikrát do roka. ○

← Plošina pozemní lanovky Oberweißbacher Bergbahn dnes slouží turistům a v létě nabízí svezení v otevřeném voze cabrio.



## Napsali o nás...

### Chybujícím strojvedoucím se mají v budoucnu odebírat licence

Ministerstvo dopravy připraví novou zákonu o drahách, která to umožní. Po jednání skupiny, která řeší bezpečnost na železnici, to uvedl ministr dopravy Karel Havlíček. „Licence bude pozastavena nebo odebrána, když například strojvedoucí opakovaně nebude respektovat návěstidlo,“ řekl s tím, že chyba se musí stát opakovaně. Šéf Drážního úřadu Jiří Kolář dodal, že strojvedoucí přijde o licenci například i v případě požití alkoholu. „Dnes je licence majetkem strojvedoucího a lze ji odebrat jen ve specifických případech,“ upozornil. Tyto případy jsou dva: zdravotní nezpůsobilost a odsouzení za úmyslný trestný čin. Nově by to mělo u strojvedoucích fungovat podobně jako u řidičů. Termín zavedení není znám. Mnohem dříve má být zaveden systém Monitoringu licence strojvedoucích (MLS), který už je v novele zákona ve sněmovně. **zpravdy.cz 14. 8. 2020**



### ČD plánují téměř za miliardu vybavit až 65 vozů ETCS

České dráhy plánují téměř za miliardu korun vybavit až 65 vozů mobilním systémem zabezpečovacího zařízení ETCS. Systém chtějí nainstalovat do vozů řad 961 a 844, na což nyní vypsalý zakázka. Vyplývá to z informací uveřejněných ve věstníku veřejných zakázek. ČD v minulosti už několik tenderů na vybavení vozů systémem ETCS, který umožňuje zastavení vlaků na dálku, kvůli vysokým cenám zrušily. Zakázky počítají s rámcovými dohodami na vybavení 34 vozů řady 961, což by mělo vyjít na 507 milionů korun, a 31 vozů řady 844 za přibližně 458 milionů korun. Mluvčí ČD Vanda Rajnochová řekla, že ve druhé polovině roku by měly následovat tendry na vybavení vozů systémem ETCS. Mělo by jít například o vozy řad 841 nebo 680. ČD postupně chtějí vybavit systémem ETCS stovky svých vozů. Kromě toho vyřazují starší lokomotivy a vozy, do kterých se už nevyplatí zabezpečovací systém instalovat. **ČTK 10. 8. 2020**

### České dráhy chtějí prvně koupit lokomotivy s pohonem i na baterie

ČD chtějí modernizovat svůj lokomotivní park o nová diesellová hnací vozidla a poprvé i o duální lokomotivy. Ty mají kombinovat provoz na elektřinu, a buď na naftu, nebo na baterie. Plán na pořízení nových lokomotiv vyplývá z předběžných tržních konzultací, které zveřejnily ČD na profilu zadavatele. V nich oslovily výrobce, dopravce i leasingové firmy s poptávkou, zda jsou schopni dodat lokomotivy, jaké poptávají. Podle zadávací dokumentace chtějí ČD až třicet nových strojů: deset motorových lokomotiv a dvacet duálních. Jezdit s nimi mají nejen po ČR, na Slovensku, v Rakousku, Polsku, Německu a Maďarsku. ČD zatím neví, zda lokomotivy koupí, nebo si je pronajmou na deset let. U duálních lokomotiv chtějí stroje na rychlost 160 km/h v elektrické trakci a 140 km/h v nezávislé trakci buď na naftu, nebo baterie. **denik.cz 7. 8. 2020**

### Jednotka poškozená v Uhřetěvesi poslouží na díly

České dráhy se rozhodly neopravovat elektrickou jednotku 471.065, kterou loni v září vážně poškodil při dopravní nehodě na železničním přejezdu v Praze-Uhřetěvesi srbský řidič kamionu. ČD ukončily soutěž na její opravu, což vyplývá z písemné zprávy zadavatele. Firmě se tak sníží počet aktuálně provozuschopných jednotek 471 na 81. Původně jich měly 83, nejasný je ještě osud jednotky z červencové nehody u Českého Brodu. Každopádně je mimo provoz. ČD odhadly cenu opravy na 50 milionů korun, přišla jediná nabídka, která výrazně převýšila zůstatkovou hodnotu jednotky. Od koho a za kolik dopravce nevedl. ČD v písemné zprávě zadavatele vysvětlují, že za zrušením je i jiná nehoda jiné jednotky 471. „Z ekonomických důvodů je nutné použít vozy k výzisku náhradních dílů a rozšíření výměnného systému,“ vysvětlili ČD. **zpravdy.cz 26. 8. 2020**

### Českým drahám ubylo za první pololetí 31 milionů cestujících

České dráhy během první půlky letošního roku přepravily o zhruba třetinu lidí méně. Celkem vlaky národního dopravce cestovalo 59,8 milionu cestujících. Epidemie koronaviru tak ČD po letech pozvolného nárůstu připravila o více než 30 milionů prodaných jízdenek. „Důvodem poklesu zájmu o cestování na železnici je pandemie koronaviru a bezpečnostní epidemiologická opatření, která byla v souvislosti s jeho šířením přijata. V době nejpřísnějších opatření klesl počet cestujících pouze na 10 procent obvyklé poptávky a návrat cestujících po rozvolnění opatření postupoval velmi pozvolna,“ řekla mluvčí ČD Gabriela Novotná. Zatímco vnitrostátní doprava se pozvolna začíná vracet k normálu, přeshraniční spoje se z krize budou vzpamatoávat ještě dlouho. Na jaře útlum způsobilo uzavření škol spolu s přerušením výroby v řadě podniků. **iDNES.cz 12. 8. 2020**

## Železničář

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

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





# Řecko / Kréta

## Doprava:

Letecky z Prahy, odlety ve středu a v sobotu

## Ubytování:

Apartmenty a hotely

## Strava:

Bez stravy nebo polopenze

Více informací na

[www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)

Tel. 972 243 051 (R. Hořejší)



**CD Travel**  
Člen Skupiny ČD

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



**CD-TELEMATIKA**

**LOGISTIK  
ETCS**

## VAŠÍ PRACOVNÍ NÁPLŇ BUDE

- přejímání zboží a kontrola dokumentů doprovázející zboží
- rozvoz technologií ETCS k montážním partnerům
- účast na ožívání a servisu technologie ETCS
- komunikace se zákazníky a dodavateli
- spolupráce při přejímkách hnacích vozidel, kontrola a evidence předávaných podkladů

Zajímáte se o železniční dopravu? Baví Vás technologie vlaků? Máte jedinečnou možnost být u nové unikátní technologie ETCS (European Train Control System) v ČR. Jedná se o evropský vlakový zabezpečovací systém, který je součástí evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS (European Rail Traffic Management System). ETCS bude postupně nahrazovat všechny stávající národní systémy na celém území Evropy.

## BUDEME OD VÁS POŽADOVAT

- SŠ technického nebo logistického zaměření
- mírně pokročilou znalost AJ, ŘP skup. B
- zájem o sdělovací a zabezpečovací techniku a o železniční dopravu

## JAKO NÁŠ NOVÝ KOLEGA ZÍSKÁTE

- pružnou pracovní dobu (bez víkendů)
- práci na jedinečném projektu v ČR
- zázemí a podporu zkušených odborníků
- rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem
- pestrý benefitní program – 25 dnů dovolené, stravenky v hodnotě 100 Kč, příspěvek na životní pojištění i penzijní připojištění, poukázky FlexiPass pro volný čas, čerpání benefitů na nákupy, na dovolenou, stravenky, levné mobilní volání a další

Nástup je možný ihned nebo dohodou, pracoviště se nachází v Olomouci. Životopis zasílejte na [kariera@cdt.cz](mailto:kariera@cdt.cz). | [www.cdt.cz/kariera](http://www.cdt.cz/kariera)



20. září 2020

## Parními legendami na výlet po kolejích i na vodě

Nenechte si ujít výlet s dvojitou dávkou nostalgie. V neděli 20. září se můžete svézt historickým vlakem a kolesovým parníkem z Prahy do Davle a zpět. Parní vlak i parník vyjedou z Prahy a ve městečku Davle si cestující přestoupí mezi oběma historickými dopravními prostředky. Ten, kdo přijede do Davle parníkem, pojedje zpět parním vlakem a naopak. Parní vlak odjíždí z pražského Masarykova nádraží v 9:36 a 15:16, parník odplouvá z Rašínova nábřeží v 8:30 a 14:25 hodin. Plánovaný odjezd parního vlaku z Davle je v 11:57 a 17:35, parníku v 11:45 a 17:30 hodin. Do vlaku i na loď lze nastoupit jen s předem zakoupenou jízdenkou. Ta stojí 590 Kč, pro děti od 3 do 11 let 390 Kč. Jízdné zahrnuje jízdenku a rezervaci k sezení do parního vlaku a přepravu parníkem Vltava. Jízdenky koupíte ve všech pokladnách ČD (nikoliv v e-shopu ČD). U pokladní přepážky si vyberete, jak chcete cestovat z Prahy do Davle (parní vlak nebo parník). Nostalgická akce se koná u příležitosti dvou výročí – 80 let od spuštění kolesového parníku Vltava na vodu a 120 let Posázavského pacifiku.

**Nejbližší železniční stanice:** Praha Masarykovo nádr./Praha-Braník/Davle



Celoročně

## Království železnic najdete i ve Vídni

Vídeňský Prater se pyšní další atrakcí. Na adrese Prater 119 najdete nový výletní cíl fanoušků železnic a rodinné zábavy – Königreich der Eisenbahnen. Jde o sesterskou expozici pražského Království železnic, největšího modelového kolejiště ve střední Evropě. Na obřím kolejišti prezentujícím model Vídně v měřítku H0 (1:87) se nachází přes 70 městských dominant, stovky domů a tisíce figurek. Pro expozici Königreich der Eisenbahnen byla postavena nová, energeticky soběstačná dvoupatrová budova. Potřebnou energii zajišťují solární panely na střeše.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Wien Praterstern



11. až 19. září 2020

## Vyrazte do Litoměřic na podzimní Zahradu Čech

Výstaviště v Litoměřicích se od 11. do 19. září opět promění v ráj všech zahrádkářů, kutilů a milovníků květin. Koná se tu totiž jedna z největších výstav svého druhu u nás – Zahrada Čech 2020. Kromě bohatého sortimentu potřeb pro zahradu a chalupaření najdete na veletrhu nepřeberné množství květin i různých okrasných dřevin a stromků, ovocných stromků, zeleniny a ovoce a mnoho dalšího. Každý den zpříjemní prohlídku výstavy pestrý doprovodný kulturní program včetně koncertů skupiny No Name, Dalibora Jandy, Heidi Janků nebo Petra Koláře.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Litoměřice město



do 28. listopadu 2020

## Před 150 lety přijel do Chomutova první vlak

V hlavní budově Oblastního muzea v Chomutově je k vidění výstava s názvem Prvním vlakem do Chomutova. Koná se u příležitosti výročí 150 let od prvního příjezdu vlaku do města. A co na ní uvidíte? Například sto let starou telefonní ústřednu, signalizační lampy na výhybky a návěstidla, dobové jízdenky, velký model lokomotivy Němky, tabulky lokomotiv působících v regionu nebo železničářské uniformy. K hlavním atrakcím patří sedm metrů velký železniční model. Z informačních panelů se také dozvíte spoustu zajímavostí z historie železnice.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Chomutov

