

# Železničář

3. ŘÍJNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



20

ROČNÍK XXVI



## 6–7 ROZHOVOR

Novým ředitelem veselského Provozního střediska oprav dceřině společnosti Českých drah DPOV se stal **Zdeněk Studnička**. Prozradil, jak se zabezpečují opravy motorových vozidel ČD.

## 8 ZPRAVODAJSTVÍ

Oslavy svátku železnice vyvrcholily o víkend 20. až 21. září **Dnem železnice**, jehož dějištěm se stalo ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka. To zároveň oslavilo výročí 20 let od svého vzniku.

## 11–14 TĚMA

Moderní, původní konstrukcí **regionální nízkopodlažní vlaky** se stále více prosazují v rychlíkové dopravě. Pro skalní železničáře něco neobvyklého je k vidění napříč celou Evropou.

## 15 PROVOZ A TECHNIKA

**Obnova vozidlového parku** patří k dlouhodobým cílům dceřině společnosti ČD Cargo. Vše zahájilo rozhodnutí o nákupu interoperabilních lokomotiv Vectron, kterých má ČDC k dispozici již dvanáct.

## 16–17 TVĚŘE VUZ

Na zkušební okruhu VUZ v Cerhenicích si výrobci kolejové techniky podávají dveře. Za velkým zájmem stojí komplexnost nabízených služeb VUZ a do jisté míry i práce obchodního oddělení zkušebnictví, v jehož čele stojí **Ondřej Machálek**.

## 18–19 CESTOPIS

Jednou z největších atrakcí Slovácka je **Batův kanál** – historická vodní cesta ze 30. let minulého století. Po kanálu se dá v létě plout pronajatými loděmi či motorovými čluny, daleko atraktivnější je však jízda podél kanálu na kole.

## 20–21 HISTORIE

Na konci srpna to bylo již 150 let, které uplynuly od chvíle, kdy byla slavnostně otevřena **železniční trať Brno – Přerov**. Co předcházelo její stavbě, jaký byl její další vývoj a jaké vlaky jsou na ní k vidění dnes?

## TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Letošnímu Dni železnice v Lužné u Rakovníka přálo počasí a i díky tomu dorazilo značné množství malých i velkých fanoušků drážní historie.

Bee<sup>272</sup>

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Vozy řady Bee<sup>272</sup> vznikly modernizací ze starších vozů řad B a Bc, kterou uskutečnila společnost ŽOS České Velenice v letech 1992 až 1999. Jde o vagon 2. třídy s kupé a s velkoprostorovým oddílem určený pro dálkovou vnitrostátní dopravu.

Bývalé ČSD nechaly v roce 1992 zkušebně zmodernizovat pět různých vozů včetně jednoho vagonu řady B, původně vyrobeného ve Waggonbau Bautzen. Technici ve Velenicích renovovali jeho interiér a nezbytnými úpravami zvýšili komfort pro cestující. Podářilo se jim také snížit náklady na údržbu. Vznikl prototyp řady Bee<sup>272</sup> a společně s dalším prototypem řady Bee<sup>273</sup> se jako jediný dočkal sériového pokračování rekonstrukce. Ačkoliv kom-

pletní oprava prototypu vozu Bee<sup>273</sup> byla finančně nákladnější a nezahrnovala částečnou rekonstrukci podvozku, nakonec dostala přednost právě tato řada a sériové vozy řady Bee<sup>272</sup> vznikly až v letech 1996–1999.

Jsou to neklimatizované vozy s maximální rychlostí 140 km/h s upravenými podvozky Görlitz. Uspořádání sedadel je 3 + 0 (kupé) a 2 + 1 (velkoprostor). Vstupní dveře do vozu jsou otočné skládací ovládané klikou.

Vagony byly původně společně s vozy Bee<sup>273</sup> nasazovány na elitní výkony na expresech a vlacích IC a EC. Před rokem 2010 se objevovaly na vlacích vyšších kategorií, například na EC Praha – Ostrava – Žilina/Krakov nebo IC Praha – Brno.

V aktuálním jízdním řádu jsou nasazeny v dálkové dopravě na linkách Ex4, R8 a R9. ○

Číselná řada	50 54 20-38 0xx-x
Počet vozů	29
Nejvyšší dovolená rychlost	140 km/h
Rok výroby (modernizace)	1969–1973 (1997–1999)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	Waggonbau Bautzen (ŽOS České Velenice)
Míst k sezení (pevná + sklopná)	58
Oddílů	6 + 1
Hmotnost prázdný/obsazený	39 t/44 t
Délka vozu přes nárazníky	24 500 mm





Vážení kolegové a čtenáři,

železnice je od začátku součástí mého profesního života. České dráhy byly mým prvním zaměstnavatelem, pracoval jsem v provozu, na generálním ředitelství a později také v jedné z dceřiných společností. Nepřicházím tedy zvenčí. Měl jsem příležitost podrobně poznat vnitřní procesy, starosti lidí v provozu a jako člen nejvyššího orgánu, kterým je řídicí výbor, i kroky bývalých managementů.

Do představenstva přicházím s tím, že to, co dobře funguje, chci dál rozvíjet. Zároveň bych ale rád přinesl nové myšlenky a hlavně změnil přístup vedení k dalšímu rozvoji Českých drah. Jsme respektovaná společnost se silnou značkou, přesto máme své slabinu, s nimiž je potřeba pracovat. Z defenzivní pozice se musíme dostat do pozice proaktivní. Znamená to nejen udržet maximální část stávajícího trhu, ale rozvíjet se, sázet na digitalizaci, dál modernizovat vozidlový park i pracovní postupy, investovat a dostávat se na nové trhy.

K tomu potřebujeme širokou veřejnou podporu a pochopitelně souhlas a pomoc našeho vlastníka. Díky svému působení ve státní správě a zároveň v řídicím výboru jsem měl příležitost diskutovat problematiku státního dopravního s dopravními odborníky, se zástupci krajů i s politiky od komunální až po vládní úroveň. Je potřeba všem jasně a srozumitelně doložit a vysvětlit, že jsme prozákaznický orientovaná a standardně manažersky řízená korporace s jasnou vizí. Brzy nás proto čeká příprava nové strategie, aby každý věděl, kam směřujeme a čeho chceme dosáhnout. Na ní budeme spolupracovat napříč firmou, chceme s vámi o ní komunikovat. Každou oblast je potřeba pečlivě naplánovat a brát ohledy na zkušenosti. Nová strategie bude vypracována nejen pro mateřské České dráhy, ale i pro každou dceřinou společnost.

V tuto chvíli je pro nás prioritou číslo 1 zabezpečit plynulý a bezchybný přechod na nové smlouvy s objednateli osobní železniční dopravy. Jedna věc byla kontrakty podepsat, druhá je dodržet všechna smluvní ujednání. Kolegů z managementu se proto budu ptát, jak jsme na datum 15. prosince reálně připraveni. A to včetně komunikace s provozními zaměstnanci, kteří jsou v první linii.

Za nejdůležitější úkoly tedy považuji revidovat strategii společností Skupiny ČD s cílem jejich aktualizace a vzájemné koordinace, nadefinovat korporátní řízení a stanovit jasnou metodiku sledování výkonu jednotlivých společností i konkrétních zaměstnanců. Ve vztahu k posílení pozice největšího železničního dopravce v zemi chci intenzivněji komunikovat s orgány v Bruselu, mnohem aktivněji se účastnit tvorby legislativy na národní i evropské úrovni a prosadit jasnou definici postavení státem vlastněného dopravce v rámci liberalizovaného trhu.

Věcí, na které je potřeba se zaměřit, je přirozeně mnohem více. A já věřím, že i díky personální stabilizaci a posílení představenstva se otevírá nová cesta pro sebevědomé, hrdé a silné České dráhy.



**Václav Nebeský**

Předseda představenstva  
a generální ředitel ČD



## V barvách Pardubického kraje vyjedou další motorové vozy

V rámci probíhajících modernizací motorových vozů řady 810 společnosti České dráhy vyjede v krátké době na koleje první vůz ve speciálním nátěru, který je určen pouze pro Pardubický kraj. Kombinace žluté, modré a červené reflektuje barvy loga Pardubického kraje, jehož samotný emblém na čelech a bocích vozidel symbolizuje region, protknutý dopravními tepnami s akcentem na červenou linii. Ta představuje hlavní krajské železniční trasy. Malé motoráčky kromě redesignu, jenž vznikl na základě objednávky Pardubického kraje, procházejí významnou modernizací v dceřiné společnosti Českých drah DPOV, kde se dosazují například sedáky s větší roztečí, informační systém, wi-fi či zásuvky USB. V novém nátěrovém schématu jezdí na Pardubicku v současné době již většina motorových jednotek řady 814 RegioNova.

(mah)



## Dozorčí rada zvolila nové vedení ČD

Dozorčí rada ČD zvolila dva nové členy představenstva společnosti – Václava Nebeského a Michala Krause. Oba splnili požadavky výběrového řízení a komise je 25. září spolu s dalšími třemi kandidáty představila členům dozorčí rady. „Výběrová komise obdržela celkem 32 přihlášek, z nichž postupně vzešlo pět nejlepších kandidátů,“ upřesnil postup výběru předseda Dozorčí rady ČD Pavel Kysilka. „Vybrali jsme kvalitní manažery s jasnou vizí dalšího rozvoje společnosti. Úroveň všech uchazečů byla obecně vysoká. Dozorčí rada ocenila rozsáhlé manažerské zkušenosti obou vítězných kandidátů, znalost drážního prostředí a veřejné dopravy,“ uvedl. Po doplnění představenstva dozorčí rada zvolila jejího nového předsedu a generálního ředitele. Tím se stal Václav Nebeský. Rozdělení konkrétních úseků je v kompetenci představenstva. Po volbě nových členů představenstva se Dozorčí rada ČD zabývala další personální změnou. Vzala na vědomí rezignaci Michala Vereše na funkci člena představenstva a náměstka generálního ředitele pro provoz, a to k 30. 9. 2019. Učinil tak z osobních důvodů a o svém kroku informoval ministra dopravy zhruba před třemi týdny. Dozorčí rada o jeho nástupci rozhodne v nejbližších týdnech.

Václav Nebeský

(red)

Michal Kraus



## Spojení Znojma a Prahy se od prosince zjednoduší

Spěšný vlak s poetickým názvem Veltlínské zelené, vedený nízkopodlažním moderním motorovým vozem řady 841 známým cestujícím jako RegioSpider, bude po dlouhých letech prvním rychlým spojením Znojma, Jihlavy a Havlíčkova Brodu, respektive s jedním přestupem i Prahy. Ten, kdo nehodlá riskovat mnohaminutové zpoždění zaviněné jízdou po naší nejproblematičtější dálnici D1, bude moci využívat od poloviny prosince, respektive od nového jízdného řádu, každý pracovní den poměrně rychlé a spolehlivé železniční spojení Znojma a Prahy, které zabezpečí České dráhy. Ze Znojma má spěšný vlak stanoven odjezd pár minut před pátou ranní a s přestupem v Havlíčkově Brodě budou cestující již osm minut před devátou na pražském hlavním nádraží. Zpět je zajištěno podobné spojení s tím, že z Prahy vyjede „brněnský“ rychlík lehce po třetí hodině odpolední a po přestupu v Havlíčkově Brodě lze dorazit do Znojma okolo sedmé večerní. Oproti současné době cestování, které trvá až pět a půl hodiny, a navíc se třemi přestupy, půjde o kvalitativní skok vpřed.

(mah)







## Ve vlacích ČD se opět předčítalo

Příměstské vlaky v okolí Prahy se v polovině září staly dějištěm literárního festivalu Čtení ve vlaku. Cestující se opět mohli při už šestém ročníku akce setkat s řadou zajímavých českých autorů a autorek, kteří během jízdy představili ukázky ze svých děl. Hlavním cílem festivalu je rozvíjet čtenářskou gramotnost žáků a studentů ve spojení s jízdou vlakem. Autorská čtení si mohli vyslechnout lidé, kteří cestovali zhruba ve třicítce regionálních spojů ČD směrem do Berouna, Benešova, Nymburka, Kolína nebo Kralup nad Vltavou. Čekala na ně pestrá paleta literárních žánrů, na své si přišli i fanoušci fantastické literatury, kteří měli příležitost poslechnout si přední zástupce tohoto žánru Pavla

Renčína a Františka Kotletu. Dále se například prezentovali Josef Formánek, Halína Pawlowská, Blanka Hošková, Lidmila Kábrtová, Emil Hakl, Simona Votývová, Michala Jendruchová a další. Festival pořádala škola Michael ve spolupráci s Vysokou školou kreativní komunikace a Českými drahami. (hol)



## Významná regionální trať projde obnovou

Během dvou let by se měla zmodernizovat více než padesátikilometrová regionální dráha z Kostelce u Jihlavy do Slavonic, kde provoz zabezpečují České dráhy především moderními motorovými vlaky RegioSpider řady 841, případně i RegioNovami řady 814. Cestující by se měli dočkat především zrychlení dopravy, neboť správce infrastruktury slibuje zvýšení maximální rychlosti v některých úsecích z dnešních padesáti až na osmdesát kilometrů v hodině. Celková doba jízdy se má podle předpokladů zkrátit až o patnáct minut, což uvítají nejen místní, ale i turisté, kteří míří kromě Slavonic například také do Telče, Třeště nebo Dačic. Vzhledem k připravované revitalizaci jsou naplánovány na této trati průběžné výluky. V současné době probíhají stavební práce mezi Telčí a Slavonicemi, následovat bude úsek z Telče do Kostelce u Jihlavy. Mezi Dačicemi a Slavonicemi se mimo jiné opraví pět železničních přejezdů či zpevní most, vylepšení by se měla dočkat také železniční zastávka Dačice-město. (mah)

## Policisté trénovali zásah proti chuligánům

Zhruba 150 policistů pořádkových jednotek Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje cvičilo v prostorech pražského Oblastního centra údržby Střed, střediska údržby Jih ČD. Pro potřeby policistů oděných v černých kombinézách a s plnou výstrojí a výzbrojí České dráhy přistavily čtyři vyřazené vozy řad B, Bdmtee a Bmz. Během celodenního cvičení si strážci zákona trénovali taktiku postupu proti agresivním sportovním fanouškům. Do vagonů vstupovali klasicky dveřmi, anebo okny pomocí žebříků. Nezřídká museli muži zákona využít i gumové projektily anebo teleskopické obušky. Policie necvičila v odstavených vozech ČD poprvé. Pravidelně se podobná cvičení uskutečňují i v plzeňském OCÚ Západ ČD. Tady jsou do akce zapojené i další záchranné složky, například hasiči SŽDC. (hol)



## Konference o elektronickém zadávání veřejných zakázek

V Praze se během září uskutečnila konference společnosti Tender systems, jejíž produkt TENDER ARENA, elektronický nástroj pro zadávání veřejných zakázek, používají od roku 2011 i České dráhy. Druhý ročník konference, pojaté jako zákaznický den, se zúčastnili uživatelé více než 70 aktivních zadavatelů. V rámci celodenního programu dostaly prostor rovněž České dráhy, které zastupoval Milan Babica, zástupce ředitele odboru centrálního nákupu a logistiky. Zaujal přednáškou na téma procesního workflow a praktického využití manažerských reportů coby cenných informací získávaných z nástroje TENDER ARENA. Závěrem zodpovídal dotazy týkající se například tvorby plánu zakázek, dělení zakázek nebo realizace zakázek v hodnotě do 100 tisíc korun. Výměna zkušeností či diskuze o problematice a problémech nákupu se ukázaly jako praktické i z hlediska zpětné vazby pro pracovníky vývoje zmíněného nástroje, přičemž České dráhy, jako největší uživatel, mají v této diskuzi významné postavení. (red)



# Poradíme si s opravami téměř všech motorových vozů

Novým ředitelem veselského Provozního střediska oprav (PSO) dceřiné společnosti Českých drah DPOV se letos stal Zdeněk Studnička, který vede bezmála stopadesátičlenný kolektiv dělníků a techniků. Ti zabezpečují opravy a údržbu celé řady vozidel národního dopravce. Ve Veselí nad Moravou působí specialisté na vyvazovací opravy motorových vozů, motorových jednotek a opravy vznětových motorů.

Martin Harák | Foto: autor

## Můžete představit veselské Provozní středisko oprav, které je v pořadí druhým závodem DPOV na Moravě?

Vzniku veselského střediska oprav předcházela organizační změna dřívější Provozní jednotky Veselí nad Moravou, spadající pod Depo kolejových vozidel Českých drah ve Valašském Meziříčí. V červenci roku 2004 byla velká část opravárenských kapacit začleněna do nově vzniklých Dílen pro opravy vozidel Přerov, což se dotklo i výkonné jednotky ve Veselí nad Moravou, která navázala na zkušenosti s údržbou motorové trakce. Zejména šlo o soustředěné opravy motorových vozů řady 810, které se u nás prováděly prakticky od počátku jejich provozu. Během následujících let se rozšířilo portfolio i opravárenské prostory. Konkrétně jsme zrušili přístřešek na opravy nákladních vozů a postavili moderní halu, nejprve o délce šedesát, později devadesát metrů. Naposledy jsme přistavěli další, stodvacetimetrovou kolej pro potřeby oprav motorových jednotek. V rozšiřování prostor budeme pokračovat i v dalších letech. Od března loňského roku jsme navíc převzali od mateřské firmy České dráhy její veselskou Provozní jednotku, čímž se nám podařilo navýšit kapacitu opravárenských prostor a rozsah naší činnosti. V současné době máme k dispozici dvaadvacet opravárenských kanálů v původní půlkruhové rotundě a ve zmíněné nově postavené opravárenské hale disponujeme dvěma kanály o délce osmdesát metrů, a navíc jedním, jenž dosahuje délky dokonce sto deset metrů. S opravárenskými prostory jde ruku v ruce personální obsazení všech potřebných pracovních pozic, a tak v současnosti zaměstnáváme přes dvacet techniků a takřka sto třicet dílenských pracovníků. U dílenských profesí převažují mechanici, elektromechanici, svářeči, dále pak lakýrníci, defektoskopaři a také soustružníci.

## Když už jsme u vašeho pracovního týmu, jak se vyvíjíte s případnými nedostatky kvalifikovaných pracovních sil? Máte například nějaké smlouvy s odbornými učilišti či školami?

V minulém roce jsme se potýkali s problémem obsazení klíčových dílenských pozic zejména na pozici elektromechanik, svářeč a lakýrník. Díky personální strategii – například náborovým příspěvkům nebo inzerci – se dařilo tyto klíčové pozice obsadit. Letos je situace o poznání lepší, daří se nám obsazovat všechny potřebné pozice. Značný vliv na zlepšení stavu má i počet pracovních míst v našem regionu. Lidé často nemají práci a my jim nabízíme jistoty, které jinde nenajdou. Co se týká spolupráce se

školami, oslovili jsme řadu středních odborných učilišť a odborných škol, které se zabývají výukou oborů blízkých opravárenskému řemeslu, a nabídli jim součinnost. Některé školy zareagovaly pozitivně, jejich žáci absolvovali smlouvenou praxi, ale bohužel zájem o práci po ukončení studia projevili během dvou let pouze dva absolventi...

## V poslední době je veselské středisko nejvíce známé vyvazovacími opravami moderních motorových jednotek řady 844, které jsou cestujícím známé spíše jako RegioShark. Opravujete i jiná vozidla?

Vyvazovací opravy motorových vozů a jednotek jsou nosnou a stěžejní činností našeho Provozního střediska. Tento druh oprav provádíme u motorových vozů řad 842 a 843, řídicích a vložených vozů 943 (80-29) a 043 (29-29), a také motorových jednotek řad 814 a 814.2, známé spíše jako RegioNovy. Od roku 2016 se navíc zabýváme kompletně i RegioSharky řady 844 od polského výrobce PESA Bydgoszcz. Dříve jsme prováděli vyvazovací opravy i na přípojných vozech řad 010, 012 a 042, ale to je již minulostí. Významnou zakázkou byly původem slovenské vozy řady 810 od společnosti ZSSK. Ty jsme rozsáhle modernizovali pro dopravce GW Train Regio. Zaměříme-li se na konkrétní vozidla, tak nejvíce vyvazovacích oprav provádíme od roku 2009 u RegioNov obou zmiňovaných řad. V roce 2014 se už první RegioNovy s najetými kilometry začaly vracet do druhé vyvazovačky se širším rozsahem oprav a úprav. Jen letos máme v plánu u těchto jednotek provést celkem dvacet vyvazovacích oprav.

## Ruku v ruce s vyvazovacími opravami jde i provozní údržba hnacích vozidel. Na co se ve Veselí nad Moravou specializujete?

Jak už jsem zmínil v úvodu našeho rozhovoru, po převedení provozní údržby z brněnského Depa kolejových vozidel do veselského Provozního střediska oprav se naše činnost rozšířila. Pro Oblastní centrum údržby Východ Českých drah provádíme veškerou základní provozní údržbu u motorových vozů řad 809 a 810, či již zmiňovaných dvou a tříčlánkových RegioNov, ale i diesellových lokomotiv 714, 742 a 799. Údržbu uskutečňujeme v rozsahu provozního ošetření, malých periodických prohlídek a neplánovaných oprav. Další naší činností je provozní údržba a neplánované

Vyvazovací opravy jsou nosnou a stěžejní činností našeho Provozního střediska. Provádíme je u motorových vozů řad 842 a 843, řídicích a vložených vozů 943 a 043, a také u jednotek řad 814 a 814.2.





## ZDENĚK STUDNÍČKA

V roce 1994 absolvoval Střední odbornou školu ve Strážnici a o rok později Střední odborné učiliště automobilní v Kyjově. Roku 2005 začal studovat na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích, obor Dopravní prostředky. Po ukončení studia nastoupil do jedné z privátních logistických společností, kde působil jako vedoucí dopravy. V květnu roku 2011 změnil zaměstnání a přestoupil k Českým drahám do bývalého Depa kolejových vozidel Brno na pozici strojvedoucí. Od března roku 2013 začal působit ve společnosti DPOV jako systémový specialista a od 1. ledna 2019 pracuje jako ředitel Provozního střediska oprav DPOV ve Veselí nad Moravou.

opravy pro dceřinou společnost ČD Cargo a v neposlední řadě i pro Centrum historických vozidel, kde umíme opravit řadu historických exponátů. Za všechny zmíním třeba prototypový stroj T 478.1002, který je patrně většině čtenářů známý pod přezdívkou Bardotka. Naše pracoviště „motorová dílna“ se současně specializuje na opravy vznětových motorů značek TEDOM, dříve známé jako LIAZ. Všechny motory, které procházejí generální opravou, záběhem a odzkoušením na specializovaném pracovišti, jdou ruku v ruce s vyvazovacími opravami, jejichž jsou nedílnou součástí. Ještě bych rád zmínil provádění oprav točivých strojů, tedy trakčních motorů a alternátorů pro motorové vozy řady 843, které byly vyrobeny v druhé polovině devadesátých let.

### **Předpokládám, že váš závod provádí i modernizace na různých vozidlech. Můžete říci, o které řady vozidel jde a co na nich konkrétně provádíte?**

Začal bych modernizací malých motorových vozů řady 810, kterými se zabýváme od roku 2011. Do dnešního dne bylo revitalizováno šedesát osm vozidel. Obměnou prochází především vznětový motor, ale i okna, která se mění z původních nevyhovujících odklápěcích na polospuštěcí. Vyměňujeme nejen sedačky v interiérech s případnou větší roztečí sedáků, ale také obložení interiéru či celé prostory toalet. V závěru prací pak přelakujeme vozy do požadovaného barevného řešení podle přání objednatele. Začátkem letošního roku jsme například obdrželi požadavek od Moravskoslezského kraje na modernizaci devatenácti osmsetdesítek ve výrazně širším rozsahu, než je běžné. Konkrétně se jedná o dosazení klimatizací jak pro oddíl cestujících, tak i stanoviště strojvedoucího. Součástí této modernizace by mělo být dosazení i celé řady bezpečnostních prvků či wi-fi síť. Tímto projektem se velmi intenzivně zabýváme a již vyvíjíme dva prototypy. Tato vozidla by měla mít přiděleno i nové řadové označení 811. Obdrželi jsme i požadavky od mateřské společnosti České dráhy pro další kraje, které se týkají například modernizací jednotek řad 814 a 814.2. Kraje požadují dosazení wi-fi sítě, zásuvek 230 V a USB portů či nový informační systém a GPS/GSM modul. Také na těchto projektech intenzivně pracujeme.

### **Zabýváte se i nějakými zcela neobvyklými činnostmi mimo standardní opravy a údržbu?**

V říjnu minulého roku jsme obnovili rozsáhlé opravy montážních vozidel pro trakční vedení MVTV 2 pro Správu železniční dopravní cesty. Tato vozidla jsou k nám do oprav pravidelně přistavována i během letošního roku. Rozsah práce spočívá mimo jiné v remotorizaci, opravy montážní plošiny, repasi trakčního sběrače, dosazení LED osvětlení, modernizaci dílenského prostoru a provedení požadovaného laku.

### **Co máte v plánu na příští rok?**

V příštím roce nás čekají dva velké projekty – konkrétně zahájení vyvazovacích oprav na motorových vozech řady 841 RegioSpider a současně plánovaná montáž systému ETCS jak do zmíněných RegioSpiderů, tak i motorových jednotek RegioShark řady 844. Na obou plánovaných projektech už začaly přípravné práce. ○



# Oslavy v Lužné přilákaly tisíce lidí



ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka oslavilo dvacáté výročí velkolepou akcí. Ta byla zároveň i Dnem železnice. O víkendu 20. až 21. září se zde představila čerstvě zrekonstruovaná parní lokomotiva 414.096 anebo historický parní vůz Komarek. Zavzpomínat na železniční historii přišlo zhruba šest tisíc lidí. Areál muzea a přilehlého nádraží byl rozdělen, jak je na Dnech železnice zvykem, do tří světů: historie, změny a zábavy. A zatímco ve světě historie při několika přehlídkách defilovala vozidla píšící dějiny české železnice, ve světě změny byl k vidění modernizovaný vůz řady ARmpee a nákladní Hbbillns od ČD Cargo, či nová posunovací lokomotiva ČD řady 794 s názvem EffiShunter 300. Svět zábavy pak patřil dětem. Oslavy, rozdělené do dvou dnů, na točně zakončily noční show. Pokaždě si ji přišly prohlédnout stovky milovníků stříbrných stuzek. (hol)



Foto: Michal Málek, Václav Rubeš, Josef Holec





# Svátek železnice završila souběžná jízda Pantografů

Jízdy zvláštních vlaků mezi stanicí a lokomotivním depem, výstava kolejových vozidel a hasičské techniky a také speciální jízdy po železničním uzlu. Tak vypadal vydařený Regionální den železnice v České Třebové, který přinesl speciální bonus v podobě souběžné jízdy historického Pantografu řady 451 a jeho nejmodernějšího nástupce – jednotky InterPanter řady 660. Slavilo se však i v Trutnově.

Martin Harák, Josef Holec | Foto: Martin Harák, archiv ČD

V sobotu 14. září se otevřely brány železničního depa v České Třebové, kde železničáři oslavili Regionální den železnice. ČD připravily bohatý doprovodný program nejen v areálu depa, ale i v podobě jízd zdarma ve zvláštních vlacích vedených jednotkami RegioNova po českotřebovském železničním uzlu. Po okolních tratích se rozjel oblíbený Pantograf řady 451, který je jinak v deponii v Šumperku a je majetkem Centra historických vozidel Českých drah. V areálu depa si děti mohly zkusit si trenážer pro strojvedoucí z lokomotivy řady 181 nebo obdivovat šest modelových kolejíšť. Připraveny byly jízdy na elektrické lokomotivě přezdívané Žehlička. Velkou radost všem přítomným udělala malá motorová lokomotiva řady 701 zvaná

Prasátko, která vozila po depu v závěsu plošinový vůz plný nadšenců železniční techniky.

## Bodoval Sergej i Kafemlejnek

První návštěvníci se do českotřebovského depa začali sjíždět po osmé hodině ranní díky pendlům, které zabezpečovaly dvě RegioNovy v nové barevné kombinaci Pardubického kraje, jenž je současně objednatel závazkové regionální železniční dopravy. Po příjezdu na severní kolej v železničním depu si návštěvníci mohli projít vyčleněné opravárenské haly s výkladem tamních zaměstnanců nebo se kochat výstavou historických a současných vozidel. Znalce na točně rotundy určitě zaujal mohutný motorový diesellový stroj řady 781 (dříve T 679.1) ruské výroby, kterému se přezdívalo Sergej, nebo maličká parní lokomotiva řady 310 Kafemlejnek. Nechyběla ani současná hnací vozidla a jednotky jako například Peršing řady 163 nebo RegioSpider řady 841.

## Jízda dvou Pantografů

Kromě jízdy po českotřebovském uzlu se nadšenci dočkali historické elektrické jednotky řady 451, která vyjela ráno ze šumperské deponie a přes Českou Třebovou a Ústí nad Orlicí směřovala až do pohraniční stanice v Lichkově. Odtud se vlak, vedený zkušenou rukou Jana Chrousta, vydal zpět do České Třebové a Svitav, kde chvíli před polednem čekal InterPanter. S nepatrným zpožděním se vlaky lehce po dvanácté vydaly na souběžnou jízdu ze Svitav do Opatova. Oba vlaky se k velkému potěšení cestujících paralelně „stíhaly“ až k výhybně Zádulka na vjezd do českotřebovského uzlu.

## Slavilo se i v Trutnově

V rámci zářijových oslav Dne železnice a Dně evropského dědictví se o den později veřejnosti otevřelo i trutnovské depo ČD. Navíc sem z Hradce Králové přijela historická souprava s parní lokomotivou 423.009. Vedle Velkého bejčka, jak se jí přezdívá, se předvedl i motorový vůz M 131.1541. A zatímco Hurvínek brázdil koleje stanice a depa, retro souprava se vydala na výlet do Vrchlabí.

Vedle zážitkových jízd návštěvníky potěšily i doprovodné akce. „K prohlídce byla určena vozidla ČD a speciální drážní vozidla SŽDC, funkční modelová kolejíšť a modely klubu železničních modelářů Trutnov. V rámci prevence mimořádných událostí byla předvedena simulace střetnutí vlaku s osobním automobilem,“ vyjmenoval Roman Moravčík, ředitel Regionálního obchodního centra ČD v Hradci Králové, s tím, že návštěvníci si mohli prohlédnout lokomotivy 150.205, 750.703, 794.003, T 458.1141, T 669.1069, motorové vozy 854.225 a 810.124 či vozy řad ARmpee a Ampz. „Vše dopadlo tak, jak jsme si přáli. Počasí bylo příjemné a přišlo více než pět tisíc lidí. Pozitivní ohlasy jsem zaznamenal i z krajského úřadu anebo města,“ zhodnotil Moravčík.

„Železnice v našem kraji má velký význam jako alternativa k individuální automobilové dopravě. Pokud chceme mít bezpečnější silnice, musíme rozvíjet a modernizovat železniční infrastrukturu a nabídnout cestujícím moderní komfortní vozy a služby. K tomu nepochybně přispěje i soutěž na zajištění železniční dopravy od 1. 1. 2022. Neméně důležitý je vstřícný přístup dopravce, v našem případě Českých drah, a propagace tohoto způsobu dopravy, k níž přispívají i akce, jako je tato,“ zmínil první náměstek hejtmana odpovědný za oblast dopravy Martin Červíček. ○





# Masarykův vůz si vzali do parády restaurátoři

Jedinečný technický a historický skvost – Masarykův salonní vůz z roku 1930 – je v současné době v péči restaurátorů a techniků. Ti této památce od začátku června v luženském ČD Muzeu vracejí původní lesk a zároveň opravují opotřebené či poškozené díly. České dráhy, které péči o své historické vozy věnují patřičnou pozornost, do renovace salonu investují více než půl milionu korun.



Josef Holek | Foto: archiv ČD

Masarykův salonní vůz řady Aza 080, který je součástí sbírek ČD Muzea v Lužné u Rakovníka, právě prochází kompletní revitalizací. Do opravy oken, rozvodů vody a elektrické energie dopravce investuje více než půl milionu korun. Jelikož jde o jedinečnou národní kulturní památku, musela na částečnou rekonstrukci nastoupit specializovaná restaurátorská firma. Hotovo by měla mít ještě letos na podzim.

„Opravují okna, která měla nefunkční otevírací mechanismy a deformované dřevěné části rámců. Skla jsou v mosazných rámech, které technici museli také očistit,“ připomněl jednu z etap oprav František Kaplan z oddělení muzejních sbírek Centra historických vozidel ČD v Lužné. „Rekonstruována byla rovněž elektroinstalace, respektive napájení. Měli jsme problémy s osvětlením nikoli jen v expozici, ale i při prezentacích vozu mimo areál muzea. Část napájení je nyní upravená tak, že půjde kdekoliv připojit na běžné napětí 230 V. Při provozu samotného vozu pak bude možné měnit napájení, a to z cizího zdroje, anebo z vlastních baterií.“

## Kotel zatím s otazníkem

Připomeňme, že se elektrikáři museli potýkat s rozvody, které jsou téměř 90 let staré. Přemýšleli hlavně nad tím, jak vše zapojit tak, aby rozvod elektrické energie stále fungoval a současně bylo možné bezpečně přepínat mezi bateriemi a běžnou sítí. „Dále jsme zjistili, že zdroj energie, což je trafo a usměrňovač pro rozvod 24 V, byl v případě zapnutí některých spotřebičů, například hlavního lustru v salonu, slabý. Museli jsme proto instalovat jiný zdroj o dvojnásobném výkonu,“ uvedl Kaplan.

Opraváři se pustili i do rozvodu vody. Původní pocházel z počátku 90. let, kdy byl instalován při velké rekonstrukci. Zapojen však byl provizorně, přičemž technici demontovali i původní vodojemy z třicátých let. Místo nich byl do vozu dosazen vodojem používaný v tehdy běžně provozovaných osobních vozech. „Nyní jsme měli obavu, že po letech využívání jsou v rozvodech netěsnosti. Proto jsme měli už řadu let vodu vypuštěnou, aby neprosakovala do skříně a nepoškodila salonní vůz ještě více,“ vysvětlil František Kaplan. „Budeme řešit i nový kotel. Až obnášíme vodovody, ukáže se, v jaké kondici je

i topení. Zatím nevíme, jestli kotel vyměníme, anebo jej ponecháme.“ Závěrečným krokem rekonstrukce je i čištění koberců, čalounění a ostění. Na koberece ještě přijdou běhouny, které zabrání jejich nadměrnému opotřebování.

## Až na Riviéře

Salonní celokovový vůz s pensylvánskými podvozky, označený Aza 1-0080, vyrobili ve smíchovské firmě Ringhoffer pod číslem 123648. Do provozu zamířil 7. března 1930, v den prezidentových narozenin. Zejména interiér je na špičkové úrovni – stěny jsou obložené dřevem z australské třešně, do té je vložena řezba z pařeného dřeva hrušky. Salon se stolem pro šest osob osvětluje velký skleněný lustr s 86 žárovkami. Ve voze vedle ústředního salonu jsou dvě umývárny, tři toalety, malá a velká ložnice a čtyři oddíly pro doprovod. Cestovní rychlost 56 tun těžkého vozu byla už tehdy velice solidních 140 kilometrů v hodině. Masaryk tímto vozem podnikal nejen četné státnické cesty po Československu i po zahraničí, ale rovněž jím jezdil na dovolené. Nejdlejší výlet salon Aza 080 uskutečnil na francouzskou Riviéru. Loni se stal nedílnou součástí projektu Prezidentský vlak, vyjel i v rámci prosincové rekonstrukce příjezdu TGM do vlasti. ○





# Z regionálních vlaků se rodí nové rychlíky

Moderní, původní konstrukcí regionální nízkopodlažní vlaky se stále více prosazují v rychlíkové dopravě. Pro skální železničáře něco neobvyklého je k vidění stále více napříč celou Evropou. V současné ekonomické situaci na otevřeném dopravním trhu je to však logický krok dopravců, kteří chtějí uspět v konkurenci s jinými dopravními prostředky. Ty na sto let trvající monopol železnice útočí ze všech stran.



Petr Štáhlavský | Foto: autor, Wikipedia, Vladimír Fišar, archiv ČD

V mnoha státech západní Evropy včetně Německa nebo Francie měla ještě před relativně krátkou dobou železniční doprava monopol na provoz dálkových linek. Nesměly jí konkurovat žádné autobusové spoje. Dokonce i v bývalém Československu si člověk mohl vybrat, zda z Prahy do Brna, Bratislavy, a dokonce i do Košic vyrazí vlakem, nebo autobusem. Ty tehdy jezdily i na dnes tak typické železniční trase, jako je Praha – Ostrava.

Nasadit původně regionální typ vlaku místo klasických souprav sestavených z jednotlivých vozů nebo jednotek speciálně konstruovaných pro dálkové linky představuje pro provozovatele rychlíků a expresů logické řešení. Velké série regionálních vlaků snižují náklady na vývoj a produkci. Přitom jsou moderní regionální vlaky vyvíjeny pro rychlost nejméně do 160 km/h a mnohdy i pro vyšší. Pro mnoho dálkových linek však postačuje i oněch 160 km/h.

### Válcují klasické rychlíky

Velkosériová produkce takových vlaků pak umožňuje nabídnout příznivou cenu a relativně krátké dodací lhůty. Dopravci tak mohou poměrně rychle reagovat na vývoj na trhu. Většina provozuje také regionální vlaky, a tak unifikace vozidlového parku pro dálkovou a regionální dopravu usnadňuje a zlevňuje údržbu, provoz i školení personálu.

V neposlední řadě nabízejí jednotky vybavené automatickými spřáhly jednoduché a rychlé řešení při posilování špičkových vlaků bez nutnosti zaměstnávat posunovače a provozovat pomocné posunovací lokomotivy, které jsou při nasazení klasických souprav sestavených z osobních vozů potřeba. To jsou další provozní náklady, které lze uspořit, nehledě na problémy s nedostatkem zaměstnanců, s nimiž se potýkají železnice v celé Evropě.

Mezi další nesporné přednosti pro provozovatele patří nízkopodlažní řešení příměstských vlaků. Současná legislativa nutí dopravce zajišťovat přepravu imobilních osob na vozíku. U klasických souprav je to spojeno s náročným řešením vyžadujícím instalaci speciálního výtahu do vlaku nebo mobilního zdvihacího zařízení na nástupišti. Obojí je finančně nákladné a navíc vyžaduje obsluhu dalšími odborně vyškolenými zaměstnanci. Nízkopodlažní vlak však nabízí jednodušší a levnější řešení i v podobě mechanické rampy, kterou snadno obslouží prakticky jakýkoliv zaměstnanec dopravce, nebo jsou vybaveny vysouvacími elektricky ovládanými rampami.

Také nástup a výstup je u nízkopodlažních vlaků jednodušší a rychlejší než u vlaků s klasickou výškou podlahy nad kolejnicí. Při snaze zkracovat cestovní doby a dosahovat vysoké přesnosti provozu je snadný a rychlý nástup a výstup, a tedy dodržení krátkých pobytů v nácestných stanicích důležitý faktor.

### Flirtující rychlíky ve Švýcarsku

Úpravu regionálních vlaků pro dálkovou dopravu nabízejí prakticky všichni významní výrobci. Jeden z posledních příkladů objednávky takového vlaku je nákup původně regionální jednotky Flirt 3 společnosti Stadler ze strany švýcarských SBB pro provoz na lince IR 66 Bern – La Chaux-de-Fonds.

Tato ani ne sto kilometrů dlouhá linka s jízdní dobou 1 hodina 4 minuty byla v souvislosti s novým koncesním řízením na dálkovou dopravu převedena z kategorie regionálních dotovaných tratí do dálkové komerční dopravy. Vlaky RegionalExpres společnosti BLS zde nahradí „rychlíky“ InterRegio státní SBB.

Ta si pořídí nové nízkopodlažní elektrické jednotky, které zde nahradí dosavadní vratné soupravy s klasickými vozy typu EW III (rok výroby 1972 až 1975). Volba padla na typ Flirt společnosti Stadler řady RABe 523. V roce 2017 si SBB objednala 14 těchto jednotek pro provoz v síti regionálních vlaků S-Bahn Waadt. Současná objednávka je na sedm jednotek s pořadovým označením 501 až 507 s odlišným uspořádáním pro dálkovou dopravu.

Čtyřvozové jednotky s délkou 73,5 metru a hmotností 130 tun budou mít v každém voze pouze jediné dvoukřídle dveře se světlou šířkou 1 300 mm. Kapacita vlaku čítá 27 míst v 1. třídě s uspořádáním 1 + 2 a 154 míst ve 2. třídě s klasickým uspořádáním 2 + 2. V obou třídách pro Švýcarsko v charakteristickém uspořádání vis-a-vis ve fiktivních oddílech. Obě třídy budou mít také stejnou rozteč sedáček 1,8 metru, což je v 1. třídě o 20 centimetrů méně než u obdobných „rychlíkových“ Flirtů pro společnost SOB. To jen ilustruje značnou přizpůsobivost v současnosti projektovaných regionálních vlaků pro různé účely.

Na 181 míst k sezení připadne v celé jednotce pouze jediná toaleta přístupná také osobám na vozíku. Tito cestující budou mít vyhrazena místa pro dva vozíky v sousedním oddíle, zatímco prostor pro uložení kočárků a jízdních kol bude v dalších dvou vozech. Samozřejmě mají být elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky, ovšem u nás dnes již obvyklá wi-fi zde nebude. Švýcarské dráhy jdou v současnosti cestou zlepšení dostupnosti mobilního signálu veřejných operátorů ve vlacích, ale obvykle ne nabízejí bezplatné připojení k internetu přes palubní wi-fi. „Data“ si musí obstarat každý cestující sám. Nové vlaky mají být uvedeny do provozu už od prosince 2020 a SBB za ně zaplatí 65 milionů CHF, tedy přibližně 1,5 miliardy Kč.

Větší množství Flirtů určených pro dálkovou dopravu objednala další švýcarská společnost SOB. Pořídí nejméně 24 osmivozových jednotek označených jako „Traverso“ určených pro provoz dálkových vlaků „Voralpen-Express“ St. Gallen – Luzern a v kooperaci s SBB pro spoje „Treno Gottardo“ Zürich/Basel – Locarno/Lugano po staré horské trati přes Gotthard a pro vlaky Bern – Zürich – Chur. Také v tomto případě se jedná o ukázkou snižování pořizovacích a provozních nákladů, když SOB nakoupila stejný typ vlaku, jen s méně komfortním vybavením, také pro provoz regionálních spojů S-Bahn. Ty mohou být navíc použity jako posilové u dálkových spojů.

Vlaky Flirt Traverso jsou osmivozové. Prakticky se jedná o dva pevně spojené půvlaky, které nabízejí 359 míst 2. třídy, 68 míst 1. třídy, elektrické zásuvky pro napájení elektroniky, klidový



Alstom Coradia Liner



MTR Express





Stadler Flirt



nebo dětský oddíl, místa pro osoby na vozíku včetně bezbariérové toalety a místa pro kočárky nebo jízdní kola. Jednotky mají maximální rychlost 160 km/h a trvalý výkon 4 000 kW, takže bez problémů zdolají až 50pro- milová stoupání na síti SOB.



Alstom Coradia Stream



### Regionální vlaky na dlouhé linky

Odpůrci využití konceptu regionálních vlaků v dálkové dopravě ovšem mohou argumentovat, že Švýcarsko je malé a tamní linky relativně krátké. Cestující tak použitím regionálních vlaků v dálkové dopravě tolik netrpí jako v zemích s velkými vzdálenostmi. Koncept Flirt společnosti Stadler a především třetí generace těchto vlaků se prosadily i v dálkové dopravě velkých zemí se skutečně dlouhými přepravními rameny.

Celkem 20 podobných přibližně 150 metrů dlouhých osmivozových vlaků si objednala společnost PKP InterCity. V současnosti je nasazuje na své dálkové spoje od Štětína a Troj- městí u Baltského moře přes Poznaň, Bydgo- szcz nebo Varšavu až po jihopolská vojvodství do cílových stanic v Katovicích, Krakově nebo v Zakopaném. Jedná se tedy o velmi dlouhé, stovky kilometrů měřící linky. Například spoj z Krakova přes Varšavu do Olsztyna má cestov- ní dobu 7 hodin. Jednotky jsou proto vybavené komfortnějšími sedadly pro dálkovou dopravu či malým bistro s několika místy k sezení.

Výhodné řešení v nákupu jednotného typu vlaku s různým uspořádáním využili také No- rové a Bělorusové. Obě tyto země nakoupily nové jednotky Flirt 3 a v objednávce spojily vla- ky pro příměstskou dopravu typu S-Bahn a pro spoje na střední vzdálenosti, resp. pro dálkové meziměstské vlaky charakteru InterRegio ne- bo InterCity. Tyto jednotky mohou jezdit rych- lostí až 200 km/h. Podstatný rozdíl je však v komfortnějším vybavení vlaků pro dálkové spoje. Volba na Flirt 3 padla také u jednoho pri- vátního dopravce ve Švédsku, který zavedl pod značkou MTR Expres spojení Stockholmu a Gö- teborgu. To má konkurovat tradičnímu národ- nímu dopravci SJ s jeho rychlovlakem X 2000.



InterPanter České dráhy



### Francie sází na Coradii

Další rodinu regionálních vlaků, která se uplatňuje ve verzi dálkových vlaků charakteru InterCity, představují jednotky Alstom Cora- dia. Jedná se podobně jako u Flirtů o moderní nízkopodlažní vlak modulární stavby původně určený především pro příměstskou a regionál- ní dopravu. Proto uzavřely francouzské národ- ní železnice SNCF s Alstmem rámcový kon- trakt na tisíc vlaků, ze kterých je zatím objed- náno pro různé regiony více než 300 jednotek různého provedení.

Vlaky označené jako Alstom Coradia Polyva- lent jsou díky své modulární koncepci dodávány na míru různým oblastem Francie a v souča- snosti zahrnují většinou čtyř nebo šestivozové jednotky o délce 72 nebo 110 metrů s kapacitou přibližně 220 nebo 350 míst k sezení. Kvůli dvě- ma trakčním soustavám používaným ve Francii, a to 1,5 kV DC a 25 kV 50 Hz AC, jsou všechny jed- notky dodávány jako dvousystémové. Několik je jich určeno pro zajíždění do Švýcarska a je dopl- něno o třetí systém 15 kV 16,7 Hz. Množství jed- notek je pak dodáno jako bimotoční, to zname- ná, že jsou vedle provozu v elektrické trakci vy-





bavené také spalovacím motorem a mohou jezdit na neelektrifikovaných tratích. Díky tomu odpadl nutný přestup nebo výměna hnacího vozidla, což umožnilo nahradit klasické soupravy na mnoha linkách na konci elektrifikované sítě.

V rámci reformy drážní dopravy ve Francii byly v uplynulých letech některé komerční dálkové linky přesunuty do objednávky regionů a u těch zbývajících hledal dopravce způsob, jak provoz vlaků zlevnit a zároveň díky novým soupravám pro cestující zatraktivnit. Volba v tomto případě padla na regionální jednotky Coradia Polyvalent, z nichž byla odvozena komfortnější verze pro vlaky InterCity s označením Coradia Liner. U SNCF dostalo zatím více než 30 jednotek tohoto provedení řadu B 85000. Písmeno B zde znamená bimodální jednotku s elektrickým i motorovým pohonem.

Moderní vícezdrojové jednotky nahradily soupravy klasických rychlíků sestavených z osobních vozů typu Corrail, vyráběných v letech 1975 až 1979 a vedených elektrickými nebo motorovými lokomotivami. Ty v čele některých vlaků zajížděly i na elektrifikované trati. Konkrétním příkladem byly největší francouzské dieselelektrické lokomotivy řady CC 72100 s výkonem 2 650 kW a rychlostí až 160 km/h. Tato řada stála v čele expresů z Paříže do Culmont-Chalindrey až do léta 2017, kdy ji nahradily nové bimodální jednotky Coradia Liner.

### Místo rychlovlaku regionální jednotka

Další železnici, která vsadila na koncept původně regionálních a příměstských vlaků rodiny Coradia, jsou nizozemské NS. Použití elektrických jednotek má v Nizozemí velkou tradici. Už ve 20. letech minulého století byla zahájena elektrifikace frekventovaných tratí soustavou 1,5 kV DC, kterou až do poloviny 40. let využívaly pouze osobní vlaky vedené elektrickými vozy nebo jednotkami.

Aktuální obnovu vlaků a posílení kapacity spojů se NS rozhodla řešit prostřednictvím verze Coradia Stream s maximální rychlostí 200 km/h. Dopravce pak nová vozidla označuje jako ICNG – Intercity Nieuwe Generatie. Překlad je jistě zbytečný. Poněkud absurdním se pak může zdát, že tyto rychlé nízkopodlažní vlaky mají kompenzovat neúspěšný projekt rychlovlaků V 250 Fyra od italské společnosti AnsaldoBreda. Na rozdíl od konceptu Coradia šlo o tradiční rychlovlak. Holandské železnice tak názorně ilustrují, jak je dnes blízko v kategorii dálkových vlaků typu InterCity od vysokorychlostní jednotky k rodině regionálních souprav a jak univerzální je modulární stavba regionálních vlaků.

NS si objednala 49 pětivozových a 30 osmivozových vlaků s délkou 110 nebo 165 metrů s kapacitou 256 nebo 417 míst k sezení. Hodnota kontraktu je 800 milionů eur, tedy v průměru 10 milionů eur na vlak, resp. 1,65 milionu eur za jeden vůz. To je při současných cenách přibližně 42 milionů korun za vůz včetně čelních motorových. Původní projekt s rychlovlakem V 250 Fyra počítal s více než 2,2 miliony eur na vůz, ovšem v cenách roku 2004. Přepočteno dnešním kurzem to je přes 56 milionů korun na vůz. Úprava regionální jednotky pro vlaky InterCity tak vyjde NS nejméně o 14 milionů korun méně.

Jednotky jsou vybavené pro provoz na tradiční síti 1,5 kV DC i na vysokorychlostní trati HSL Zuid napájené systémem 25 kV 50 Hz AC. Přesto-

že nové jednotky řady 6000 a 6100 budou mít charakteristické prvky regionálních vlaků, např. velkoprostorový interiér včetně širokých mezivozových přechodů, budou s ohledem k provozu na vysokorychlostní trati do 200 km/h také tlakotěsné. Interiér bude rozdělen na vozy 1. a 2. třídy a podle charakteru činnosti na palubě jednotlivých vozů na tiché oddíly, oddíly pro práci nebo pro „setkání a přátelské debaty“. NS je nasadí na spoje InterCity Amsterdam – Rotterdam – Breda a Den Haag – Eindhoven.

### Jedno patro nestačí

V dálkové dopravě se poslední dobou uplatňují nejen koncepce nízkopodlažních regionálních vlaků, ale dokonce i řešení vysokokapacitních příměstských patrových jednotek. V tomto případě je možné zmínit koncept OMNEO společnosti Bombardier pro francouzské dráhy. Jedná se o nový typ patrového vysokokapacitního vlaku, který využívá kombinaci patrových a jednopatrových článků, ze kterých lze skládat různé dlouhé vlaky podle potřeb provozovatele. Jejich kapacita se může pohybovat mezi 360 a 780 místy k sezení. Pro zvláště frekventované příměstské spoje charakteru S-Bahn využívá u míst k sezení i velmi úsporné uspořádání 2+3.

I v tomto případě využívá SNCF hlavně úspory při pořízení a provozu. SNCF uzavřela s Bombardierem rámcový kontrakt na více než 900 vlaků, ze kterých je už více než 400 objednáno. Náklady na vývoj platformy se tak rozmělní v mnohem větší dodávce než u rychlovlaků nebo tradičních konceptů dálkové dopravy, kde nelze očekávat tak velké objednávky. Podobné to je u vlaků rodiny Coradia od Alstomu, kdy výrobce uvádí v provozu více než 2 200 jednotek různého provedení po celé Evropě, ale



Pro patrové vozy Twindexx Vario je typická červená barva regionální dopravy. Dnes však jezdí i „rychlíková“ verze v bílé.

také v Africe, nebo u rodiny Flirt společnosti Stadler. Ta má již třetí generaci a uvádí více než 1 600 prodaných jednotek do 18 zemí světa.

Z objednaných více než 400 vlaků si SNCF zamluvila 91 jednotek v řešení OMNEO Premium pro dálkové vlaky typu InterCity. Určeny jsou například pro spojení Paříže a Le Havre nebo Chebourg v Normandii, kde nahradí klasické rychlíkové soupravy sestavené z vozů Corail a vedené lokomotivou. Komfortní verze OMNEA nabízí 427 míst k sezení, z toho 59 v 1. třídě.

Podobné rozhodnutí učinili také Němci při obnově své flotily vlaků InterCity na vedlejších linkách. I oni vsadili na patrové jednotky, ovšem v netraktivní koncepci push-pull typické pro německé dráhy. Pro objednávku souprav InterCity využily DB rámcový kontrakt uzavřený v roce 2009 na soupravy typu Twindexx Vario, označované také jako DOSTO 2010. V jeho

rámcu mohou DB odebrat 800 patrových vozů různého uspořádání a vybavení od vložených přes řídicí až po motorové. Původně byl koncept patrových vozů využíván pouze v regionální a příměstské dopravě.

V případě DB šlo o logické a efektivní řešení pro méně frekventované linky provozované v minulosti jako spoje InterRegio. Ty nejsou v Německu v závazku veřejné služby, a proto jezdí na komerční riziko. V minulosti byly tyto vlaky chráněny alespoň absolutním monopolem. V žádném případě jim nemohly konkurovat třeba dálkové autobusy. To se však na konci roku 2012 změnilo a trh byl otevřen i pro ně. Segment dálkových autobusů pak začal velmi dynamicky růst a odkrajoval i z železničního talíře. Zatímco v roce 2013 bylo přepraveno dálkovými autobusy jen osm milionu cestujících, v roce 2016 to bylo už více než 3x tolik – přes 25 milionů lidí. Tehdy křížovalo Německo už skoro 300 dálkových autobusových linek.

Za této situace byla volba modernizovat vedlejší linky InterCity, využívající stále ještě většinou staré soupravy InterRegio s vozy dodanými v 70. letech bez klimatizace, za přiměřenou cenu zcela logické. Do vyvinuté a sériově vyráběné platformy příměstských a regionálních vlaků byly instalovány komfortnější sedačky nebo wi-fi připojení k internetu.

Standardní 5vozové soupravy push-pull IC2 nabízejí 468 míst k sezení, z toho 70 míst v 1. třídě. Jejich maximální rychlost je 160 km/h. Řídicí vůz je řešen jako multifunkční a nízkopodlažní s místy pro cestující na vozíku a s jízdními koly. Občerstvení je nabízeno ve vybraných úsecích formou roznášky. DB dnes provozuje několik desítek souprav IC 2 na několika linkách, například z Drážďan přes Lipsko, Hannover do Kolína nad

Rýnem. Cestovní doba mezi oběma cílovými stanicemi této linky je 7 a půl hodiny a vzdálenost je kolem 700 kilometrů.

Současný tlak na efektivitu, snižování nákladů a ostrý konkurenční boj ve veřejné dopravě nutí dopravce napříč Evropou hledat v dálkové dopravě taková řešení, která jim umožní nejen přežít, ale i dále rozvíjet železniční dopravu. I když to mnozí železniční fanoušci nevidí rádi a mají pocit, že jde o „zradu“ klasické železnice, zdá se, že odpovědí na tyto nové podmínky je uplatnění konceptů regionálních vozidel s pohodlnějším interiérem a dalšími službami také na kratších a středně dlouhých expresních linkách. Zcela se tak otočila v minulosti hojně využívaná praxe, kdy dálková vozidla byla postupně vytlačována novou technikou na méně významné výkony, až nakonec dojezdila i na ryze regionálních výkonech. ●





Jedna ze zkušebních jízd lokomotivy 744.110 mezi Havlíčkovým Brodem a Jihlavou

# ČD Cargo obnovuje vozidlový park

Obnova vozidlového parku je jedním z dlouhodobých cílů ČD Cargo. Proces obnovy byl nastartován rozhodnutím o nákupu interoperabilních lokomotiv Vectron, kterých má dceřiná společnost Českých drah k dispozici již 12. Tyto lokomotivy umožnily ve větší míře rozjet zahraniční expanzi naší společnosti, a tak není divu, že se s nimi dnes setkáme nejen na tratích v ČR, ale především v Německu, Rakousku a dalších zemích.

Milan Neumann, Michal Roh | Foto: Michal Roh ml. Bombardier, CZ Loko

Loň v srpnu podepsal management společnosti ČD Cargo smlouvu se společností Bombardier Transportation GmbH o dodávce deseti nových lokomotiv Traxx MS3. Počet těchto lokomotiv bude možné na základě smluvní opce s využitelností do roku 2022 rozšířit o dodávku až dalších 40 kusů. Interoperabilní lokomotivy budou provozuschopné v tuzemsku a dále ve všech okolních státech a v Maďarsku, přičemž tento paket zemí lze ještě rozšířit o Slovinsko a Chorvatsko.

První lokomotiva by měla být dodána na přelomu roku, zbylých devět na jaře 2020. Nákup těchto lokomotiv opět posílí pozici ČD Cargo na středoevropském dopravním trhu.

## Nové lokomotivy nezávislé trakce

Hlavním důvodem obnovy parku motorových lokomotiv je jejich zastaralost. Udržet lokomotivy řady 742 v provozovatelné kondici je stále složitější. Příčinou je jak nedostatek náhradních dílů, tak stále rostoucí cena za prováděné opravy.

Dlouhodobě nevyhovující situace v této řadě je řešena dvěma způsoby – nákupem nových lokomotiv řady 744 (obchodní označení EffiShunter 1000) a modernizací lokomotiv 742 na lokomotivy s označením 742.7. Lokomotivy EffiShunter 1000 (744) jsou nové lokomotivy českého výrobce CZ LOKO. V současné době je podepsaná smlouva na nákup pěti těchto strojů s opcí na dalších pět vozidel. Lokomotivy 744.110 jsme mohli poprvé vidět na veletrhu Czech Raildays v Ostravě. Na tratích SŽDC je možné se s touto lokomotivou setkat od srpna letošního roku v rámci ověřova-



Firmou CZ LOKO jsou vyráběny lokomotivy EffiLiner 1600 (řada 753.6), známé pod přezdívkou Bizon.

cího provozu, a pokud vše dobře dopadne, koncem roku je převezmeme všechny do rutinního provozu. Jedná se o čtyřnápravové stroje určené pro posunovací a traťovou službu. Lokomotivu je možné provozovat ve vícenásobném řízení (i s řadami 742.71X a 753.7). Je vybavena elektrodynamickou brzdou, protismykovým zařízením a skluzovou ochranou. Součástí je i zabezpečovač ETCS. Lokomotiva o délce 16,4 metru je poháněna motorem CAT C32 s výkonem 895 kW. Pro dieselelektrické lokomotivy v naší flotile bude novinkou pohon asynchronními motory TAM 1084 a užití celistvých kol, tzv. monobloků.

## Pokračujeme v modernizacích

Na druhý zmíněný způsob obnovy lokomotivního parku, modernizaci lokomotiv 742, je již

také podepsaná rámcová smlouva, taktéž s CZ LOKO. Jejím předmětem je dodání 30 lokomotiv řady 742.7 s opcí na dalších 20 kusů. Zatímco u předchozích lokomotiv 744 se jedná o přímý nákup, u této vlny modernizovaných lokomotiv se jedná nejprve o dodání prototypu s následným pětiměsíčním zkušebním provozem. Po vyhodnocení zkušebního provozu bude následovat sériová výroba dalších 29 lokomotiv. Pokud se lokomotivy osvědčí, využijeme opce a pořídíme dalších 20 vozidel. Lokomotivy jsou obdobné koncepce jako zmíněné 744. Součástí lokomotivy je i zabezpečovač ETCS s pozdějším oživením. Opět doplníme několik technických údajů: Délka lokomotivy je 14,2 metru, je poháněna motorem CAT 3508C o výkonu 1 000 kW a může dosáhnout rychlosti 100 km/h. Strojvedoucím opět při jejich náročném práci nabízí veškerý komfort. V současné době je lokomotiva 742.711 ve zkušebním provozu na vlečce přístavu v Mělníku, kde je mimo jiné testována její hlučnost.

V rámci modernizace lokomotivního parku se již v CZ LOKO vyrábí také první ze čtyř Bizonů neboli lokomotiv řady 753.6. Věříme, že všechny výše uvedené lokomotivy budou spolehlivé a budou sloužit minimálně stejnou dobu jako předchozí generace lokomotiv z produkce bývalého ČKD. ○



Výroba lokomotiv Traxx MS3 ČD Cargo v Kasselu



# Kvalita je největší konkurenční výhodou VUZ

Na Železničním zkušebním okruhu Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) v Cerhenicích si výrobci kolejové techniky podávají dveře. Fixní rezervaci na testování může dceřiná společnost Českých drah nyní nabídnout nejdříve na začátku roku 2022. A to si ještě budou muset výrobci pospíšet. Stojí za tím unikátní komplexnost nabízených služeb VUZ, nesporná vysoká kvalita odvedených činností a do jisté míry i práce obchodního oddělení zkušebnictví, v jehož čele stojí Ondřej Machálek.

Josef Holek | Foto: autor a archiv Ondřeje Machálka

S vlaky a železnicí se Ondřej Machálek, vedoucí oddělení obchodu zkušebnictví Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ), seznámil už v útlém věku. Z rodného Zlína totiž často vlakem cestoval za příbuznými po celém kraji. Železnice se mu pak stala neodmyslitelným společníkem při cestách za studiem i za dobrodružstvím. „Často jsme s kamarády vyráželi na čundry po okolí Zlína, nejčastěji do Hostýnsko-vsetínských vrchů. Z Hulína do Bystřice pod Hostýnem vede malebná trať a my jsme ze zastávky Hlinsko pod Hostýnem pochodovali na Rusavu, což je zdejší výletní oblast,“ vzpomíná. „Zejména z nocí máme mnoho zážitků. V Hlinsku byly na noc odstavovány motorové vozy řady 810, a obecně se vědělo, že je drážní personál nezamyká. Když došly peníze, přišlo anebo nebylo kde přespat, motorák na odstavné koleji byl jistotou. Ráno jsme v čundru vesele pokračovali,“ přidává s úsměvem.

Po státnicích na pražské Zemědělské univerzitě ale přišla v cestování vlakem pauza. Ondřeje Machálka zlákal rodinný podnik, a tak se stal kolegou otce v rodinné projekční kanceláři. V Praze ale zůstal kvůli ženě. „Při-



## JAK PRACUJÍ S NOVÁČKY

Řadový obchodník VUZ má přidělenou oblast zákazníků, ovšem podle svých zkušeností v oboru. Nováček začne spolupracovat se zaběhlým kolegou, připravuje nejjednodušší nabídky či smluvní dokumenty na nejnižší finanční objemy tak, aby se pomalu dostal do problematiky a pochopil proces fungování ve VUZ. Musí se také naučit komunikovat se zákazníkem. Pokud získá vedoucí jistotu, že je nový „obchodák“ schopen vystupovat sám vůči zákazníkům, přiděluje mu vedoucí stále významnější zákazníky. Pak už také nesmí čekat jen na poptávku, ale musí se s zákazníky aktivně komunikovat, setkávat se s nimi na různých prezentačních akcích. A to alespoň jednou za rok a zjistit výhledy do budoucna a jejich možné budoucí potřeby. Zkoumá vývoj trhu i potřeb zákazníků, predikuje vývojové scénáře u jednotlivých klientů v krátkodobém a střednědobém horizon-

tu. K tomu náleží kontrola a nastavování podmínek bonity podle množství finančních objemů, které zákazník historicky zobchoval. Na základě bonity má oprávnění navrhnout příslušné obchodní podmínky. A vedoucí? Není jen kontrolorem, schvalovatelem a osobou přidávající práci. I on má na starosti své portfolio – největší a nejvýznamnější hráče.

### System práce

Obchodníci přijmou poptávku, ať už mailem, anebo při osobním jednání na veletrzích či výstavách. Pokud dojde k obchodnímu setkání, zpravídla jej iniciuje obchodník VUZ. Zákazník vysvětlí svůj záměr a VUZ řekne, zda je schopen vyhovět či nikoliv. Nabídka musí být konkretizována přesně podle poptávky zákazníka. Pokud si není jistý, využívá firma svých techniků, kteří dokáží fundo-

vaně doporučit, co bude s největší pravděpodobností potřeba udělat. Shodnou-li se obě strany na rozsahu zkoušek a certifikací, technické oddělení VUZ připraví kalkulace s rozvrhem času a list s obecným popisem prací. Obchodník jej následně převezme a do standardizovaného formuláře vtělí dokument z hlediska časového, technického a finančního a přidá podle bonity a dalších zvyklostí obchodní podmínky, nechá si vše odsouhlasit vedoucím útvaru. Nabídka či smlouva odchází k zákazníkovi na připomínky. K ní se poté vyjadřuje zákazník – řeší se obchodní a další podmínky. Zpravidla je vše během dvou až tří výměn dokumentu vyřešeno. Pokud vše běží hladce, může VUZ začít testovat za pár měsíců od podpisu smlouvy, v závislosti na zaplněnosti okruhu. Obvykle se však největší kontrakty podepisují rok před zahájením zakázky.



šla a řekla: vyber si. Morava, anebo já. Vyhrála ona a vzali jsme se,“ směje se.

Vstup na VUZ a opětovný návrat k železnici už byl bez ultimát. „Potkal jsem se s kamarádem a jeho manželkou, která pracovala ve VUZ. Slovo dalo slovo a bylo mi řečeno, že VUZ hledá obchodníka. Na personálním oddělení jsme si padli do oka a za pár týdnů jsem nastupoval,“ vypráví. Psal se březen 2012.

### Smysluplné rozdělení

Pravomoci se přerozdělovaly podle velikosti zákazníka, takže každý měl své portfolio. „Staral jsem se, stejně jako ostatní, o udržování vztahů s klienty, zjišťování jejich potřeb, přípravu nabídek, smluvních dokumentů a vůbec celou komunikaci včetně zajišťování schůzek. V té době se VUZ dynamicky rozvíjelo, nabíralo nové zákazníky,“ připomíná. Jenže po roce jeho působení ve VUZ odcházela kolegyně k jinému zaměstnavateli a šéf obchodníků si vybíral nového zástupce. Od ledna 2013 se jím nakonec stal právě Ondřej Machálek. Po dalších čtyřech letech, když jeho šéf dosáhl důchodového věku, převzal vedení oddělení právě on.

Celý obchodní tým VUZ nyní čítá osm lidí. Z organizačních důvodů ale bylo letos rozděleno na dvě stejně velké části. Jedno oddělení se zabývá sekci zkušebnictví, přičemž v jeho čele sedí právě Ondřej Machálek. Druhé se zabývá výhradně hodnotitelstvím. „My máme na starosti Železniční zkušební okruh, Dynamický zkušební stav a Zkušební laboratoř. Kolegové z hodnotitelství pod sebou mají například certifikace,“ vysvětluje.

Tým obchodníků se činí. Dokládá to například zaplněnost zkušební okruhu VUZ v Cerhenicích. „Máme tolik zakázek, že fixní rezervaci můžeme nabídnout nejdříve na začátku roku 2022. Na dva roky máme většinu pokrytou smluvně. Zbytek sice není vyřešen, ale je ve fázi finalizace smluvních dokumentů. Do konce roku bychom měli mít hotovo,“ podotýká Ondřej Machálek. Na stole už ale má plány na rok 2022. Zákazníci, kteří jsou nezřídkou velcí evropští výrobci, už totiž poptávají další a další kapacity. Machálek tak předpokládá, že kromě zakázek na roky 2020 a 2021 bude letos „pod smlouvou“ i část roku 2022.

### Okruh se vším všudy

VUZ požívá v Evropě velmi dobrého renomé. Ať už jde o vertikálu zkušební, či hodnotitelskou. „Hodnotitelství funguje v silném, celoevropském konkurenčním prostředí a renomé jednotlivých Notifikovaných osob se velmi tříští. Nicméně my ji máme na velmi vysoké úrovni. U zkušebnictví je ale situace odlišná. Naší obrovskou konkurenční výhodou je cerhenický okruh splňující nejvyšší standardy a předpisy. Zde mohou zákazníci zkusit opravdu cokoliv, co může v Evropě jezdit. Ostatní evropská zařízení podobného typu mají vždy nějaká omezení. Chybí jim napájecí systémy anebo nemají doprovodnou infrastrukturu, ať už jde o haly, či kanceláře. Komplexnost služeb, kterou nabízíme, je tedy unikátní a logicky tak požívá maximálního renomé.“ VUZ se tedy dokáže o zákazníka postarat, nejen co se týče zkou-



Výzkumný  
Ústav  
Železniční, a.s.  
Člen Skupiny ČD

šek, ale i komfortu a pohodlí během zkoušek. „Když vezmeme v potaz, že některé zkušební aktivity probíhají řadu měsíců, a řadu měsíců jsou technici z řad zákazníků odtrženi od svých rodin, logicky je jim příjemnější fungovat v zahraničí, kde je postaráno o jejich potřeby,“ míní vedoucí obchodního oddělení zkušebnictví.



Za výborným hodnocením ze strany zákazníků zároveň stojí maximálně zodpovědný přístup VUZ ke svým aktivitám. „Vždy a za všech okolností si stojíme a budeme vždy stát za svými výsledky, které si dovedeme zároveň obhájit. Výstupy naší práce jsou nezpochybnitelné, jsou v plném souladu se všemi předpisy. Jsme ochotni vše kdykoliv a předkýmkoliv dokázat. Na kvalitě služeb si zakládáme,“ má jasno Ondřej Machálek.

### Kompletní péče zajištěna

Nyní se VUZ snaží stále více nabízet svým obchodním partnerům veškeré služby na klíč. „Přesvědčujeme zákazníky kvalitou naší práce, neustálou komunikací i výbornou pověstí, že jsme pro ně nejlepší možným partnerem.



## ŘEKLI O ONDŘEJI MACHÁLKOVÍ

### Martin Bělčík

generální ředitel  
a předseda představenstva VUZ



S Ondřejem spolupracuji přesně rok a oceňuji, jak se během tak krátké doby profesně posunul.

### Rostislav Novák

ředitel odboru kolejových vozidel ČD



Ondřeje Machálka jsem poznal teprve před třemi roky, kdy se stal vedoucím obchodního oddělení VUZ. Je velice dobře jazykově vybaven, znalý všech obchodních aktivit, které VUZ může zákazníkům nabízet. Jeho vedení obchodních jednání je na velice vysoké profesní úrovni. Vystupování vůči zákazníkovi je velmi slušné a zdvořilé. Jeho působení ve vedení obchodního oddělení je pro VUZ velkým přínosem.

### Miloš Klofanda

provozní ředitel zkušebnictví VUZ



Ondřeje Machálka jsem poznal v roce 2012 po jeho nástupu do VUZ. Zná celou hlavní činnost firmy a to dobře využívá při obchodních jednáních se zákazníky, kteří nabízené komplexní služby hodnotí kladně. Velmi dobře se umí také orientovat v oblasti ekonomické, která je na hlavní činnosti úzce navázána. Vážím si jeho odpovědného přístupu k plnění pracovních povinností i flexibility. V roce 2017 jsem ho doporučil do funkce vedoucího obchodního oddělení, nyní se zpětně potvrzuje, že to bylo správné.

### Daniel Los

vedoucí Železničního zkušebního okruhu VUZ, Cerhenice

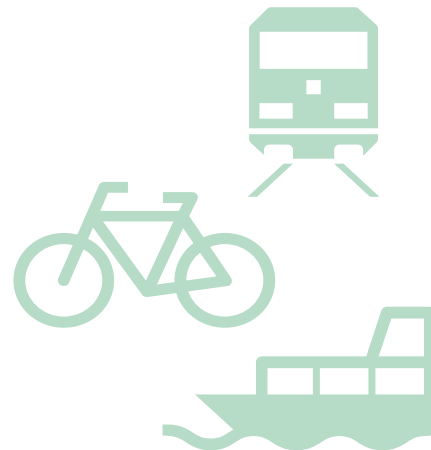


Ondru jsem poznal až po jeho nástupu k VUZ a mohl tak sledovat celou jeho kariéru, kdy se vypracoval od obchodního referenta až na vedoucího obchodního oddělení. Co se týče přístupu k zákazníkům, tak jsme na stejné vlně. Zúčastňuje se plánování směn na okruhu a je tak v srdci core businessu. I díky tomu má Zkušební centrum poptávky již na 2 až 3 roky dopředu.

Mohou nám svěřit kterýkoliv výrobek na zkoušky, na certifikace, ke schválení a pro zajištění povolení k provozu ve vybraných státech. Ideální cílový stav je nastaven tak, že zákazník vyrobí vozidlo, všechny komponenty vozidla vyzkouší na našem Dynamickém zkušebním stavu, a jakmile budou vyzkoušeny, namontuje je a rozjede se testovat na okruh. My navíc poskytneme infrastrukturu a Laboratoř se svým know-how. Následně klient nechá vozidlo na certifikaci u Notifikované osoby VUZ. A jak se obchodníkům daří tuto jednoduchou vizi naplňovat? „Číslo se nám daří zvyšovat,“ vyčetl ze statistik pan Machálek. ○



# Vlakem i na kole kolem Baťova kanálu



Na Slovácku najdeme různá kouzelná místa, ale jednou z největších atrakcí je Baťův kanál – historická vodní cesta postavená v třicátých letech minulého století, která dnes představuje zajímavou technickou památku. Po kanálu se dá v létě plout pronajatými loděmi či motorovými čluny, daleko atraktivnější je však jízda podél kanálu na kole. Ostatně podél vody zčásti vede asi osmdesát kilometrů dlouhá cyklostezka opatřená číslem 47, na níž se dá najet v řadě měst či vesnic po trase. A právě tam se dá pohodlně dojet řadou vlaků Českých drah.

Martin Harák | Foto: autor

Pokud mohu doporučit, tak nejvýhodnější je začít jízdu v Otrokovicích nebo až ve Veselí nad Moravou. To záleží na tom, na kolik kilometrů se kdo fyzicky cítí. Do obou míst jezdí v pravidelných intervalech vlaky Českých drah a nabídka je opravdu bohatá. Důležité je, že většina vlakových spojů nabízí možnost přepravy jízdních kol. Já jsem se svým kolegou zvolil kratší trasu a na cestu jsme se vydali z Moravského Písku. Využili jsme jeden z nízkopodlažních rychlíků linky R13 Brno – Olomouc a do nedalekého Veselí nad Moravou, začátku naší anabáze, jsme si šlápli několik kilometrů po rovině a zčásti i po pěkné cyklostezce. A protože i kolega je železničář, tak jsme si ve Veselí nad Moravou nejprve zdokumentovali tamní nádraží a všechny vlaky, které odsud jezdí do Brna, Uherského Hradiště, Hodonína či do slovenské pohraniční stanice Vrbovce. Zastavili jsme se i v tamní dopravní kanceláři a po krátké přátelské besedě s personálem se vydáváme na túru.

## Ruiny renesančního zámku

Nejprve jsme se zastavili v místním informačním centru nedaleko nádraží, kde mi velice ochotná a milá paní vedoucí dala řadu map a prospektů, které se nám cestou budou velmi hodit. To ale v té chvíli samozřejmě ještě netušíme. V městě samotném je zajímavé snad jen nejstar-



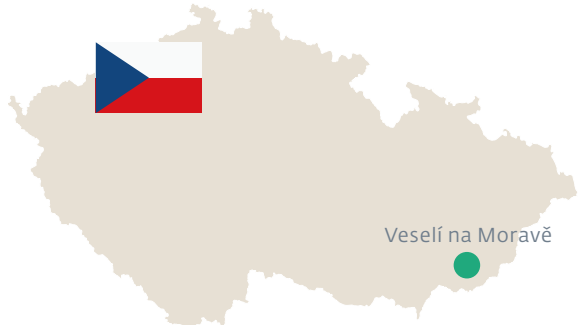
Plavební komora Vnorovy I s čilým lodním provozem



Veselská brána ve Strážnici

ší Bartolomějské náměstí se stejnojmenným kostelem z 18. století a barokním sousoším Panny Marie s Ježíškem. Nacházejí se asi pět minut jízdy od novodobé části města, v níž najdete jak nádraží, tak i turistické centrum. V těsné blízkosti Bartolomějského náměstí, dá se říct takřka přes ulici, objevujeme ale mnohem větší atrakci, a sice nádherný anglický zámecký park. Šokem je ale pro nás stav tamního zámku, který naopak připomíná spíše zříceninu. Renesanční památka, pocházející z 16. století a přestavěná v polovině 19. století, je v soukromých rukou a jeho „kondice“ je opravdu tristní. Raději se projíždíme krásným parkem s řadou dřevěných artefaktů a také několika objektů, které se váží k bývalé úzkokolejné dráze. Po krátkém občerstvení se podle mapy vydáváme k nedalekému přístavu, kde nejprve ob-





Veselí nad Moravě

ří plavci mají zapůjčené motorové čluny, jiní i hausbóty, na něž se dá upevnit až osm jízdnicích kol. Jde o skvělou kombinaci vodního a cyklistického sportu. Cesta nám vesele ubíhá a po několika kilometrech míváme v dáli obec Vnorovy. Na křižovatce prašných cest nás zvládně a humorně vybavená cedule směr Plavební komora Vnorovy I, kam neprodleně stáčíme naše kola, a po pár kilometrech dojíždíme k přístavišti. V občerstvení, stylově nazvaném Pod majákem, si kupujeme nanuk a pozorujeme poměrně čilý ruch při průjezdu několika lodí. Pan majitel je zřejmě velký šprýmař, neboť svoji živnost, opatřenou například starou zastávkovou cedulí autobusů ČSAD, opatřil i jasným nápisem „Pivo, limo, uzenky, nebereme stravenky“, takže je hned jasné, na čem člověk je.



Veselí nad Moravou koly přímo žije...



Stanice Moravský Písek, kde se často potkává InterPanter s RegioMousem.



Technická památka Výklopník nedaleko Sudoměřic

divujeme různé lodě a čluny a po krátké zastávce se konečně vydáváme na vlastní jízdu podél kanálu.

### Symbióza cyklistů a lodních výletníků

Ač mapa nabádá jet po oficiální cyklostezce mimo kanál, my toho nedbáme a vydáváme se po souběžné komunikaci, dále po polní cestě v těsné blízkosti vody. A dobře jsme udělali. Stále je co pozorovat, vesele se zdravíme s „námořníky“ a některým posloužíme jako informační zdroj, kde se nachází třeba nejbližší hospoda. Rádi odpovídáme a užíváme si příjemnou symbiózu „suché a mokré dopravní cesty“. Někte-

Po krátké pauze odvázně převedeme kola přes plavební komoru a vydáváme se podél řeky Moravy k vnorovskému jezu, ale ouha. Jsme v koncích. Přečhod přes jez je uzavřený, a tak se radíme s mapou a dáváme zpětný chod. Chceme totiž pokračovat podél kanálu. Proto ostatně tento výlet podnikáme. A tak zase zpět na rozcestí, a navíc do obce Vnorovy, které jsme se chtěli vyhnout. Řada čtenářů si při ná-

zvu Vnorovy určitě vzpomene na kuriózní nehodu železničního vyprošťovacího jeřábu ze září 2016. Tehdy došlo k tragické srážce vaku s traktorem a k vyproštění byl povolán železniční jeřáb. Ten ale vykolejil kilometr před místem nehody. Míváme nádraží a mírným stoupáním dojíždíme na vnorovské náměstí, kde si fotografuji krásný novobarokní kostel sv. Alžběty Durynské s prvky secese z roku 1909. Pohlédnutím do mapy, která nám zachránila už jednou spoustu času, se vydáváme přes místní část Lidéřovice po velmi pěkné cyklistické trase směrem do Strážnice.

### Petrov zlatým hřebem výletu

Zanedlouho se ocitáme u strážnického přístavu, u kterého kola obracíme směrem do parku a kolem amfiteátru zvaného Bludník dojíždíme stinnou alejí do centra města. Patrně největší atrakcí, pochoptelně kromě slavné Strážnické folklórní slavnosti a vinobraní, jsou tamní dvě brány. Jedná se o pozůstatky ze starobylého opevnění města. Brány mají název Skalická a Veselská a původně zajišťovaly vjezd do města pomocí padacích mostů. Ty jsou ale již jen minulostí... Nezbývá než obhlédnout strážnické nádraží, jež se ale zrovna opravuje, takže se nemůžeme pokochat krásnou stylovou výzdobou, proto ujíždíme

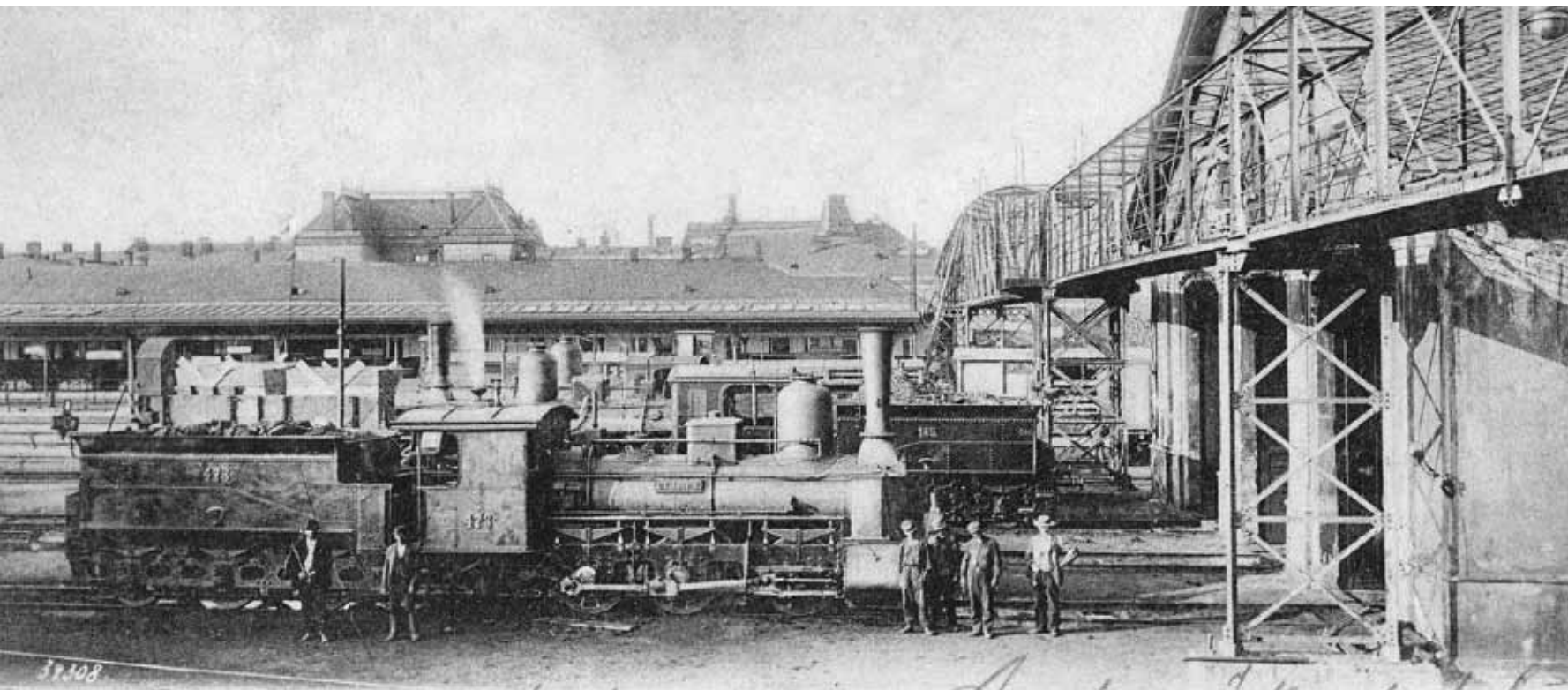
směrem na Petrov u Strážnice. Kdo má rád víno a neopakovatelnou romantiku jihomoravských sklípků, tak právě zde si přijde na své. Hned vedle nádraží se nachází soubor vinných sklípků s názvem Plže, který byl dokonce v roce 1983 vyhlášen památkovou rezervací lidové architektury. Na první pohled sklípky zaujmou svou modrou barvou na soklech. Hlavně v létě si milovníci vinného moku přijdou na své, neboť každý den je v areálu otevřena vinotéka, kde se pořádají ochutnávky různých ušlechtilých odrůd tamních vín. Z tak úžasného prostředí se nám nechce a opojení pouze nealkoholickým pivem a pozdním obědem v nedalekém motorestu se vydáváme na závěrečnou část cesty.

Po krátkém, ale vydatném stoupání se dostáváme po místní komunikaci nad obec Sudoměřice, kam za chvíli sjíždíme z táhlého kopce. Známa vinařská obec, ležící přímo na česko-slovenské hranici, má například dochovaný Panský dvůr z 18. století, ale i zajímavý funkcionalistický kostel Krista Krále z třicátých let 20. století. Kousek od centra obce se nachází areál vinných sklepů Starý potok. Sběratele kuriozit určitě zaujme, že tyto sklepy za socialismu sloužily jako protiatomové kryty. Nezbývá než dodat, že s dostatkem zásob vína by se tu dalo asi dobře přežít... My se ale chystáme na závěr naší cesty navštívit velmi neobvyklou technickou památku. A tou není nic menšího než Výklopník. Sloužil v letech 1939 až 1945 k překládání lignitového uhlí z železničních vagonů na lodě. Dnes funguje jako vyhlídková věž a je u něj vybudováno přístaviště lodí. To se ale již nachyluje den ke konci a naši cestu ukončujeme „naloděním“ kol na sudoměřickém nádraží do RegioNovy. Ta nás odváží do Hodonína, odkud se vydáváme dalšími spoji do svých domovů. ○



Petrov a jeho vinné sklípky zvané Plže





Pohled na přerovské nádraží s lokomotivou 473 Fulnek z roku 1904

## Z Brna do Přerova se jezdí už 150 let

Po prohrané válce Rakouska s Pruskem v roce 1866 se císař František Josef I. pokusil zmírnit utrpení a nouzi obyvatelstva podporou nových pracovních míst například při výstavbě nových železničních tratí. Výsledkem jeho snahy byl dopis ministerskému předsedovi Belcredimu, v němž nařídil urychlenou výstavbu moravských zemských drah. Rozsáhlý program měl zpřístupnit regiony a města ležící mimo hlavní trasy. Mezi tyto dráhy patřila i trať Brno – Nezamyslice – Olomouc – Šternberk, s odbočkou Nezamyslice – Přerov. Rozvětvení, včetně úseku Brno – Nezamyslice, bylo uvedeno do provozu již v roce 1869.

Martin Harák | Foto: autor, sbírka Romana Jeschkeho a Luďka Čady

Roku 1866 požádalo o koncesi na trať Brno – Šternberk s odbočkou Nezamyslice – Přerov konsorcium moravských průmyslníků a velko-  
statkářů v čele s knížetem Liechtensteinem a také významným železničním podnikatelem Františkem rytířem Kleinem. O toto spojení však usilovala i Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB), která si nemohla nechat ujít tak velkou příležitost v podobě dopravy nákladů a cestujících na nově zamýšlené trati z Brna na Olomouc, potažmo Přerov. Ta umožňovala kratší cestu ostravského uhlí do průmyslového Brna. Vedení Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) požádalo o povolení ke stavbě a již 6. května 1867 sám císař podepsal koncesní listinu, kterou schválilo mimořádné shromáždění akcionářů stavby. Udělení koncese pro KFNB bylo i jistou satisfakcí ze strany státu za prolomení jejího privilegia z roku 1836 na výhradní železniční spojení Vídně s Brnem. To bylo porušení vydáním koncese Společnosti státní dráhy (StEG) na stavbu trati z Vídně přes Hrušovany nad Jevišovkou do Střelice na tehdy ještě Brněn-

sko-rosické dráze (otevřena v roce 1870). Podmínkou koncese na dráhu o celkové délce 141 kilometrů (souhrnně počítán úsek Brno – Olomouc – Šternberk a Nezamyslice – Přerov) bylo prodloužení železnice ze Šternberka k rakousko-pruské hranici, a navíc musela administrativně vzniknout nová samostatná společnost, aby mohla být osvobozena od daní. Vzniká tak společnost Moravsko-slezské severní dráhy s koncesí na 99 let. Drážní společnost se nakonec vymanila ze závazku vést železnici až k Prusku a začala úspěšně podnikat.

### Z Horních Heršpic do Přerova

Stavební práce na dráze začaly v září 1867 v dnešní brněnské městské části Horní Heršpice. Traťový úsek z Brna do Sokolnic se začal stavět pod vedením podnikatele J. Prasche, úsek Sokolnice – Holubice vysoutěžil František Soukup, další část do Luleč inženýr Budiner a úsek Luleč – Chvalkovice vídeňská firma Neisser & Schnirch. Stavba pokračovala z Chvalkovic do Přerova pod taktovkou ostravské společnosti Knauer & Böhm. Hlavní dohled nad stavbou celé dráhy měl vrchní inženýr Lessle. Trať vycházející

z dnešního brněnského hlavního nádraží se za řekou Svratkou odklonila od břeclavské trati východním směrem, přešla nadjezdem Brněnsko-rosickou dráhu a u Komárova zamířila na Chrlice, kde byla společná stanice jak pro Chrlice, tak i Tuřany se společným názvem Tuřany. Odtud směřovala stoupáním na Sokolnici a dále na Luleč, kde překonala Nosálovický potok a přimkla se k brněnské silnici. Podél ní dospěla k Vyškovu, kde byla železniční stanice umístěna tehdy ještě před vlastním městem. Za Vyškovem u Nemojan vlaky Moravsko-slezské severní dráhy přejely po sto devadesát metrů dlouhém viaduktu řeku Hanou a dorazily do stanice Ivanovic na Hané. Dále trať pokračovala do Nezamyslic, kde se rozdvojovala na Olomouc a přes Kojetín a řeku Moravu do Přerova. Poloměr směrových oblouků na trati neklesl pod tři sta metrů a sklon nepřesáhl pět promile.

První vlak se vydal na novou trať o délce devadesát kilometrů 16. dubna 1868. Tehdy šlo jen o zkušební jízdu po části rozestavěné železnice. V létě téhož roku vyvolaly velké lijáky sesuvy půdy u Luleče a Ivanovic na Hané, což stavbu poněkud přibrzdilo, a tak první zkušební jízda se



komisionálně uskutečnila až 5. srpna roku 1869 za účasti řady významných osob. Pravidelný provoz na trati z Brna do Přerova byl zahájen 30. srpna 1869, společně s novým jízdním řádem platným pro všechny tratě KFNB. V té době již existoval dokonce jízdní řád pro hlavní trať, která pokračovala z Nezamyslic přes Prostějov a Olomouc do Šternberka, zprovozněna byla až o rok později – v roce 1870. Vlastní zahájení provozu bylo poněkud ve stínu slavnosti orby ve Slavíkovicích o den dříve, jíž se zúčastnil i císař. Při této příležitosti se na trati sjely do Rousínova zvláštní vlaky od Přerova a Brna.

Nová trať byla technicky vybavena například telegrafními přístroji či elektrickým zvonovým návěstním zařízením. Kromě koncových stanic Brno/Brünn a Přerov/Prerau bylo k dispozici devět mezilehlých stanic: Tuřany/Turas (dnes Brno-Chrlice), Sokolnice/Zokolnitz, Křenovice/Krenowitz, Rousínov/Neuraussnitz, Vyškov/Wischau, Ivanovice/Eiwanowitz, Nezamyslice/Nesamislitz, Kojetín/Kojetin a Chropyně/Chropin. Další stanice a zastávky, jako například Holubice, Luleč, Komořany či Hoštice-Heroltice, vznikaly postupně během dalších let. V souvislosti s výstavbou této trati odkoupila KFNB od Brněnsko-rosické dráhy heršpickou výhybnu, sloužící do té doby pro úrovněvé křížení tratí Brno – Břeclav a Brno – Zastávka u Brna, a přestavěla ji na stanici Horní Heršpice s velkou výtopnou.

### Pro osobní i nákladní dopravu

Podél trati byla vybudována řada cukrovarů, a tak se trati někdy přezdívalo řepařka nebo řepná dráha, neboť v době sklizně nabývala železnice velkého významu při dopravě cukrové řepy. Mimo cukrovary vznikla více než padesátka průmyslových podniků, které zčásti využívaly služeb železnice. Od ledna 1886 nastala v majetkovém vlastnictví dráhy zásadní změna, kdy se Moravsko-slezská severní dráha stala součástí Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) a na brněnsko-přerovskou trať se začaly „nabalovat“ další tratě. Konkrétně v říjnu 1887 byla uvedena do provozu spojovací trať Holubice – Blažovice, postavená společností StEG jako spojka s nově postavenou Vlárskou dráhou (Brno – Veselí nad Moravou – Trenčianská Teplá). O rok později KFNB otevřela odbočnou trasu z Kojetína do Kroměříže, která byla součástí



V Nezamyslicích se na chvíli objevily i legendární Pantografy, které jezdily zejména v pražské aglomeraci.

Dráhy moravských měst z Kojetína přes Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek a Český Těšín do dnešní polské Bielsko-Biala. Roku 1895 navíc byla zprovozněna trať KFNB z Kojetína do Tovačova a roku 1909 byla otevřena soukromá lokálka z Nezamyslic do Morkovic. Roku 1906 se trať Brno – Přerov spolu s celou sítí KFNB stala součástí rakouských státních drah.

Další významným milníkem byla elektrizace, která započala začátkem devadesátých let 20. století. Na části tratě je zavedená střídavá napěťová soustava 25 kV, 50 Hz, a to v úseku Brno – Nezamyslice, a dále do Přerova je zaveden stejnosměrný systém 3 kV, přičemž místo styku obou soustav je na širé trati v km 60,5 mezi Nezamyslicemi a Chvalkovicemi na Hané. První elektrický vlak jel 17. prosince 1993 v čele s Esem 363.023 mezi Nezamyslicemi a Přerovem, do Brna se elektrické lokomotivy přes Sokolnici a Chrlice podívaly až v roce 1995. Nakonec byl zatrolejován i úsek z Holubic přes Blažovice do Brna hlavního nádraží, jenž byl uveden do provozu v prosinci 1996.

Na brněnsko-přerovské trati se během 150leté historie vystřídala celá plejáda lokomotiv. V začátcích to bylo sedmáct parních třinápravových strojů ze Sieglovy strojírny ve Vídeňském Novém Městě, které byly doplněny později párami řady IIIb 1 a 2 s uspořádáním 1 B. Později následovaly parní lokomotivy skupiny Vd a další stroje. Po vzniku Československa se na trati etablovala celá řada parních lokomotiv, v posledních letech parního provozu duněly na trase Papoušci řady 477.0 nebo Šlechtičny řady 475.1, které byly v průběhu sedmdesátých let vystřídá-

ny motorovými Břejlovci původní řady T 478.3. Vzhledem k tehdejší velké poruchovosti Břejlovců se parní lokomotivy přechodně objevily ještě v roce 1978. Vedle „obyčejných“ Šlechtičen na trati jezdily i barevné muzejní lokomotivy – zelená 475.1142 a modrý Albatros 498.106. Po elektrizaci tratě se na úseku Přerov – Nezamyslice začaly objevovat Peršingy řady 163 a poněkud atypicky kratší dobu i pražské Pantografy. Ty však obsluhovaly rameno Nezamyslice – Olomouc. Na střídavé sekci se objevovaly Laminátky řady 230, ale především Esa řad 362 a 363, která jsou dodnes v čele rychlíků a nákladních vlaků. ○

(Pozn. Autor děkuje za cenné informace a podklady Jiřímu Kotrmanovi, Mojmírovi Krejčířkovi a Luďkovi Čadovi.)

## NĚKTERÉ ZAJÍMAVÉ ŽELEZNIČNÍ BUDOVY

### Holubice

Výpravní budova v Holubicích představuje výjimku z typových budov Moravsko-slezské severní dráhy. Postavila ji roku 1888 Společnost státní dráhy podle upraveného vlastního plánu výpravní budovy I. třídy místních drah současně s novou stanicí pro spojku Blažovice – Holubice.

### Luleč

V roce 1893 změnila KFNB dosavadní zastávku v Lučči (otevřenou roku 1873) na stanici a postavila přízemní výpravní budovu z režného cihelného zdiva, stejného typu jako ve Všetulech a Hlinsku pod Hostýnem na Dráze měst (autor architekt Dachler). Již o pět let později, roku 1898, ji zvětšila symetrickou přístavbou na brněnské straně.



### Němčice nad Hanou

1. října 1881 otevřela Severní dráha zastávku a nákladní Němčice (později s přídomkem „na Hané“, dnes „nad Hanou“), ale teprve v roce 1889 za finančního přispění obce dostavěla přízemní hrázdnou budovu s čekárnou a osobní pokladnou. Roku 1925 byla zadána stavba nové výpravní Aloisovi Benešovi z Kojetína, který ji dokončil v květnu 1926. Budova je jednopatrová, s prostředními rizality, vysokou valbovou střechou a mansardovým patrem. Oproti původnímu projektu byla rozšířena přízemní pětibokou přístavbou na brněnské straně.



Na trati se objevovaly parní krasavice řady 475.1 zvané Šlechtičny.



# Těžký život průvodčího

František Tylšar

V knize Literáti na trati III se můžete dočíst, že průvodčí je jedinec libovolného pohlaví, oděný do modro-bílé uniformy, vybavený elektronickou čtečkou jízdenek a značnou trpělivostí, s níž je schopen při mimořádných událostech opakovaně odpovídat na dotěrné dotazy cestujících typu: „Proč stojíme?“ „Kdy už konečně pojedeme?“ „Nešlo by trochu přitopit?“ nebo „Proč ve vlaku není jídelní vůz?“ Ojedinele se lze setkat také s optimistickým jezdincem, který ve shodě s politickým principem Slibem nezarmoutíš uklidňuje cestující prohlášením „Však my to zpoždění stáhneme!“ nebo „Nebojte, nezabloudíme! Stále přesně víme, kam jedeme!“ Takto, trochu s nadsázkou, vidí práci člena vlakového doprovodu známá česká spisovatelka Daniela Kovářová.

Ze seriózní definice se dovíme, že „Průvodčí je pověřený pracovník dopravce, který doprovází vozidlo nebo vlak na jeho cestě“.

Práce průvodčího je náročná. Dobrý průvodčí zná předpisy, dodržuje je a vždy jedná s cestujícími jako profesionál. O tom, že to není vždy snadné, svědčí následující příhody, které umí vymyslet a zrežimovat pouze sám největší režisér – život, život železničáře. Mohly se stát každému, kdo někdy držel v ruce kleště na dírkování jízdenek. Mně, tobě, prostě komukoli.

\*\*\*

Vstoupí průvodčí do velkoprostorového oddílu a jako obvykle říká svoji dobře naučenou větu: „Dobrý den, jízdenky prosím.“ A zhruba v polovině vozu se ozve: „Děkuji, nechci.“

Po příjezdu na plzeňské nádraží pak hlásí ve vlaku cílovou stanicí: „Plzeň!“ A cestující, který se právě probral ze spánku, ihned reaguje: „Ano, jednu mi přineste sem!“

\*\*\*

Další cestující se již delší dobu, na první pohled zbytečně, snaží najít jízdenku. Snad podesáté prohlíží peněženku, převrací kapsy, kouká se pod sedadlo... Po deseti minutách je již průvodčímu jasné, že ji nenajde a že hraje jen o čas, proto prohlásí: „Pane, nejedete vy tak nějak načerno!“ A cestující mu s klidným úsměvem odpoví: „A víte, že je to docela možné? Já jsem totiž barvoslepy!“

\*\*\*



Jindy zase při opakované kontrole jízdenek cestujících, kteří přistoupili v nácestné stanici, mívá průvodčí kupě Elfíkova vozu. V oddíle sedí maminka a dva kluci – dvojčata. Najednou zaslechne hlasitý, radostný smích: „Nepoznal to, nepoznal to. Hurá, hurá, hurá!!!“ Přestože si pamatuje jejich skupinovou víkendovou jízdenku, kterou označil kleštěmi, nedá mu to a jde se zeptat, co že to vlastně nepoznal. Kluci jsou z kontroly zaražení, ale ma-

minka to hned vysvětluje: „Promiňte, oni si jenom prohodili místa“.

\*\*\*

Někdy je ale opravdu těžké se nezačít smát. Často nám situace cuká koutky úst, ale profesionální přístup je prostě profesionální přístup. Jenže zkuste si to sami například v situaci, kterou jsem zažil osobně...

V rychlíku do Prahy cestoval tatínek s asi tříletou holčičkou, která měla očividně ráda televizní reklamy. Pozorovala krajinu ubíhající za oknem a sem tam si lžičkou „uždíbla“ z jogurtu, který stál před ní na stolečku.

Příchod průvodčího ji tak zaujal, že se prudce otočila a rukou zavadila o kelímek s jogurtem. Stalo se to, co se stát muselo... Jogurt putoval na podlahu a z ní do odpadkového koše. Nazlobený tatínek se holčičky ptá: No, co teď s tím mám, Kristýnko, dělat. Lžičku přece nevyhodím?“

A Kristýnka mu pohotově odpověděla: „Vhoď to do myčky!“ „A kde ji mám ve vlaku vzít?“ nedal se otec.

Ale ani Kristýnku jeho reakce nezaskočila. Tentokrát si vybavila hned dvě reklamy současně a rozesmála celé kupě: „Tak víš co? Zkus vložky Always. Ty vyčistí a nepoškrábou!“

To už jsem rychle vrátil zkontrolovanou jízdenku a raději spěchal dál...

\*\*\*

Nebo minulý týden... Na zastávce ve Veselí nad Lužnicí nastoupil do vlaku kamarád. Táhnul se s těžkým kufrem a hned na chodbičce mi říká: „Fando, asi se už nevidíme. Doma to není k vydržení, tak odcházím od manželky. Navždycky!“

„Snad to nebude tak zlé,“ snažím se kamaráda alespoň trochu povzbudit v těžké situaci. A on na to: „Bude, už se k ní nikdy nevrátím. Dej mi lístek do Tábora... Zpáteční!“

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Rychlovlak pojedou na Brno severní variantou, je totiž levnější

Ze zvažovaných variant vedení vysokorychlostní trati (VRT) mezi Prahou a Brnem vychází podle SŽDC na Vysočině nejlépe trasa severním směrem. Její stavba má být až o třetinu levnější než vedení dráhy přes Pelhřimovsko, kde je navíc vodárenská nádrž Švihov. Trať pro vlaky s rychlostí až 320 kilometrů v hodině by tak Vysočinou mohla vést přes Světlu nad Sázavou, Jihlavu a Velké Meziříčí. „Celá VRT mezi Prahou a Brnem by mohla být rozestavěna v roce 2030,“ řekl v Jihlavě ředitel odboru strategie SŽDC Radek Čech. Zástupci SŽDC v Jihlavě představili první výstupy ze studie proveditelnosti VRT mezi Prahou a Brnem. „Varianta severní, to znamená varianta přes Poříčany a Světlu nad Sázavou, při výrazně nižších nákladech plní úplně stejné cíle jako varianta přes Benešov,“ uvedl Čech. S návrhem SŽDC byl spokojený radní Kraje Vysočina Jan Hyliš (ČSSD). Požaduje napojení VRT na krajskou Jihlavu. V Jihlavě by mohl vzniknout terminál v části Pávov. **ČTK 18. 9. 2019**

### Do čela dozorcí rady Českých drah byl zvolen bankéř Pavel Kysilka

Předsedou dozorcí rady Českých drah se stal bankéř Pavel Kysilka. Do funkce ho ve čtvrtek 19. září zvolili ostatní členové rady. Kysilka ve funkci nahradil akademika Karla Pospíšila, který kandiduje do představenstva firmy. Jedním z prvních úkolů dozorcí rady pod Kysilkovým vedením byla volba členů představenstva skupiny. Kysilku do dozorcí rady jmenoval v průběhu září Řídicí výbor podniku, který ho zároveň navrhl na předsedu kontrolního orgánu dopravce. Výbor při řízení podniku zastupuje ministerstvo dopravy. Kysilku na post předsedy rady už dříve doporučil i ministr dopravy Vladimír Kremlík (ANO), který vyzdvihl jeho ekonomické zkušenosti. Kysilka v minulosti působil jako člen rady centrální banky a později i jako viceguvernér ČNB. Od prosince 1997 do července 1998 byl pověřen zastupováním guvernéra. „Přesvědčila politická vůle rozvíjet České dráhy jako silného národního přepravce. Aby jak občané, tak firmy na prvním místě uvažovali o vlakové dopravě a ČD,“ řekl Kysilka. **ČTK, Ekonom 19. 9. 2019**

### Železniční tunel pod Prahou pro S-Bahn? SŽDC chystá studii

Správa železniční dopravní cesty se po letech příslibů přiblížila ke zpracování studie proveditelnosti železničního uzlu Praha. Studie má odpovědět na otázku, zda existují dopravně, technicky, ekonomicky a ekologicky přijatelná řešení pro zvýšení kapacity pražské železnice. A jaká to jsou? SŽDC oznámila, že k zázkaze na studii proveditelnosti chystá na říjen předběžnou tržní konzultaci. Pokud jde o samotné řešení uzlu Praha, mluví se především o Novém spojení II. To naposledy před dvěma lety opráškilo město a ROPID, když označily stanici metra Karlovo náměstí za stanici příměstských vlaků S. Plán na Nové spojení II spočívá právě v přesunutí městských a příměstských vlaků pod zem a jejich propojení s metrem. Propojení metra s vlaky v přestupních stanicích dalo projektu i druhý název Metro S. Tunely by vedly ze Smíchova do Karlína a z Nuslí na Bubny. Centrální stanice by byla Opera u hlavního nádraží. Vznikly by i další nové stanice - Karlovo náměstí, Florenc a Bratří Synků. **zdroj: zdopravy.cz 25. 9. 2019**



## Poslední dotek léta

### Řecko, Kréta

9. 10.–19. 10. 2019, 11 dní, odlet z Prahy

Hotel Marilisa\*\*\* s polopenzí, cena po dotaci 6 500 Kč/os.  
Apartmány Mari, bez stravy, cena po dotaci 5 100 Kč/os.,  
lze za příplatek dokoupit stravu (polopenzí nebo  
all inclusive)



### Turecko, Alanya

8. 10.–18. 10. 2019 (11 dní),  
11. 10.–18. 10. 2019 (8 dní)

Hotel Kleopatra Micador\*\*\*\*, all inclusive, cena po  
dotaci 8 500 Kč/os. na 11 dní, 7 500 Kč/os. na 8 dní



Více info na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz) nebo na tel. 723 811 984

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



**DVI**  
Člen Skupiny ČD

#### KURZ OSOBNOSTNÍ TYPOLOGIE

říjen 2019 4 250 Kč

Chcete si osvojit techniky efektivního jednání s lidmi kolem Vás? Chcete být úspěšný při budování a řízení týmu a vytváření dobrých vztahů s klienty? Přijďte k nám na kurz Osobnostní typologie a zjistěte proč si my lidé někdy nerozumíme a kudy z toho vede cesta ven.

#### KURZ PREZENTAČNÍCH DOVEDNOSTÍ

říjen 2019 3 790 Kč

Chcete prezentovat jako profesionál? Chcete zaujmout a získat si každé publikum? Potřebujete se zbavit trémy a ovládnout svou řeč těla? Nabízíme Vám možnost vyzkoušet si návody a triky pro úspěšné prezentování na kurzu Prezentačních dovedností.

#### KURZ TIME MANAGEMENT A STRESS MANAGEMENT

říjen a listopad 2019 7 580 Kč | 2 dny

Chcete mít svůj čas pod kontrolou? Potřebujete se efektivněji přibližovat svým cílům? Nedaří se Vám efektivně hospodařit se svou energií? Chtěli byste se dostávat do psychické pohody bez ohledu na vnější okolnosti? Vyzkoušejte si techniky na posílení stresové odolnosti a naučte se řídit svůj čas na našem kurzu Time managementu a Stress managementu.

#### KURZ PREZENTAČNÍCH DOVEDNOSTÍ PRO POKROČILÉ

listopad 2019 3 790 Kč

Chcete získat zpětnou vazbu ke konkrétním prezentacím? Potřebujete rozebrat strukturu prezentace vzhledem k potřebám publika? Nabízíme Vám kurz Prezentačních dovedností pro pokročilé, po jehož absolvování budou vaše prezentace sebevědomé a osobité a diváci si dobře zapamatují předávané informace.

#### KURZ VEDENÍ PORAD

listopad 2019 4 500 Kč

Chcete, aby porady nebyly ztrátou času, ale pevným základem pro další spolupráci? Chcete se dozvědět, které faktory ovlivňují průběh porady a jak můžete její výsledek ovlivnit? Přijďte si prakticky vyzkoušet, jak poradu připravit a efektivně vést tak, aby se maximalizoval její užitek na kurz Vedení porad.

#### KURZ BYZNYS ETIKETY

prosinec 2019 4 250 Kč

Chcete se zdokonalit ve zvládnání složitých situací v pracovním i společenském styku? Chcete se naučit využívat společenské příležitosti k podpoře budování nadstandardních vztahů s obchodními partnery? Přijďte se dozvědět, jak zvýšit přirozenost a profesionalitu vašeho společenského chování na kurz Byznys etikety.

**VYBERTE SI Z NAŠÍ  
PODZIMNÍ NABÍDKY  
OTEVŘENÝCH KURZŮ  
SOFT SKILLS**

**RÁDI BYSTE  
ROZVÍJELI  
SVŮJ  
POTENCIÁL?**

**HLEDÁTE KURZ,  
KDE SE DOZVÍTE  
PRAKTICKÉ  
INFORMACE,  
A JEŠTĚ K TOMU  
SI HO UŽIJETE?**

Více informací o kurzech se dozvíte na [www.dvi.cz](http://www.dvi.cz) nebo u Mgr. Veroniky Feixové: tel.: +420 601 374 272, email: [veronika.feixova@dvi.cz](mailto:veronika.feixova@dvi.cz)  
Při objednání 3 a více účastníků sleva 5 až 10 %. Ceny uvedeny bez DPH. Objednávka je závazná po uhrazení zálohové faktury.





13. října 2019

## Pojďte s námi na Velkou pardubickou

Rok co rok se druhou říjnovou nedělí koná nejstarší a nejtěžší dostih kontinentální Evropy – Velká pardubická. Letošní 129. ročník se poběží 13. října a bude vrcholem víkendového festivalu. Už v sobotu se totiž uskuteční první překážkové dostihy. V neděli bude dostihový den slavnostně zahájen v 11 hodin a o půl hodiny později odstartuje první z osmi dostihů. Na trať legendárního závodu s jednatřiceti překážkami se koně a jezdci vydají v 16:40 hod. Přenos z Pardubice můžete sledovat v televizi, ale pravou dostihovou atmosféru zažijete jen na závoděšti. A tak nasedněte do vlaku a přijďte. Zastávka Pardubice závoděštes se nachází jen pár kroků od bran dostihového areálu. Pro cestu do Pardubic můžete v neděli 13. října využít i zvláštní vlak, který pojedje z Prahy a doveze vás bez přestupu až k dostihovému závoděšti a pak samozřejmě i zpět do Prahy a měst na jeho trase. Vlak odjíždí z pražského hlavního nádraží v 8:41 hodin a na zastávku Pardubice závoděštes přijede v 10:27 hodin. Na zpáteční jízdu se vydá v 17:30. Ve vlaku platí běžný tarif ČD, místenky se neprodávají. Vstupenky na Velkou pardubickou koupíte i on-line na [www.zavodistepardubice.cz](http://www.zavodistepardubice.cz).

**Nejblíže železniční stanice:** Pardubice závoděštes



19. října 2019

## Parním vlakem po metropoli

Chcete se vrátit v čase a projet se po Praze parním vlakem? Máte příležitost. V sobotu 19. října se konají dvě nostalgické jízdy. Historickým vlakem se můžete svést z Prahy-Smíchova do Hostovic nebo absolvovat okružní jízdu ze Smíchova na Smíchov. Z pražského smíchovského nádraží odjíždí parní vlak v 10:25 a 14:16 hod. Jízdenka na okružní jízdu stojí 250 Kč, pro děti a seniory 150 Kč. Za jízdenku pro úsek Praha-Smíchov – Hostovice nebo naopak zaplatíte 140 Kč, děti a seniory jen 80 Kč. Více informací včetně jízdního řádu na [www.cd.cz/vlakemnavylet](http://www.cd.cz/vlakemnavylet).

**Nejblíže železniční stanice:**  
Praha-Smíchov/Rudná u Prahy/Hostovice ad.



12., 13., 19., 20., 26., 27. a 28. října 2019

## Zámek Žleby v podzimních barvách

Na zámku Žleby se natáčely pohádky Kouzla králů, Nejkrásnější hádanka, Královský slib nebo třeba Tři bratři. O víkendech od 12. do 27. října a ve svátek 28. října máte možnost si prohlédnout zámecké interiéry vyzdobené podzimními dekoracemi. Květinová aranžmá a barevné podzimní plody najdete v nejkrásnějších sálech, které jsou přístupné v rámci prvního prohlídkového okruhu s názvem Kouzlo romantického zámku. Poslední říjnový víkend a ve svátek 28. října bude součástí prohlídky také návštěva plně zprovozněné a provoněné zámecké kuchyně.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Žleby



19. a 20. října 2019

## Do Ostravy na výstavu mašinek

Vlaky, vláčky, modely. Takový je název výstavy, kterou pořádají Železniční Modeláři Ostrava o víkend 19. a 20. října. V pořadí druhý ročník výstavy se koná v Základní škole Jugoslávská 23 v Ostravě-Zábřehu (vchod přes hřiště do tělocvičny). Co vás čeká? Na 80 metrů modelové železnice. Prohlédnout si můžete modelová kolejiště různých měřítek, na nichž se budou prohánět lokomotivy parní i motorové, vlaky osobní i nákladní. Chybět nebude ani zahradní železnice a nejmenší si mohou vyhrát s dřevěnými a plastovými vláčky. Vstupné stojí 40 Kč.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Ostrava-Svinov

Foto: Tomáš Kubelka, Železniční Modeláři Ostrava, Dreamstime.com, Miloš Krátký

## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek 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, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)  
web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz) | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://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., ZČ Česká Třebová, PJ Praha, Tiskárna Olomouc | Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002

