

## MODERNÍ ŽELEZNICE

### PROJEKTOVÁNÍ STAVEB VLASTNÍMI SILAMI JE SNADNĚJŠÍ

Ředitelky odboru projektování staveb Aleny Heinišové jsme se ptali na výhody tohoto způsobu přípravy

02

### PŘESTAVBA DALŠÍ ČÁSTI PLZEŇSKÉHO UZLU JE V PLNÉM PROUDU

Mezi hlavním nádražím a Koterovem se aktivně pracuje nejen na modernizaci kolejíště

06

### DO ZBÝŠOVA ZA NEJVĚTŠÍ SBÍRKOU ÚZKOROZCHODNÝCH VOZIDEL

Areál bývalé uhelné vlečky obsadilo muzeum průmyslových lokomotiv

12



FOTO Marek Ondráček

# Vypravte se za rekordy české železniční sítě!

Víte, kde se nachází nejvýše položené nádraží u nás nebo na které trati leží nejdelší tunel? Chcete se podívat na místo, kde se provoz řídí s pomocí ojedinělých zařízení? Letní měsíce jsou ideální i pro poznávání českých železničních rekordů.

TEXT **Tomáš Johánek**

Naše cestování za rekordy české železniční sítě začneme na jihu Čech. Přímo v Bechyni se totiž nachází nejdelší železniční přejezd, který měří 310 metrů. Oba břehy řeky Lužnice zde spojuje bechyňský most Duha (na snímku), který je unikátní i tím, že ho mohou využívat auta i vlaky zároveň. Díky tomuto souběhu silnice a železnice tak vznikl nejdelší železniční přejezd. Další kroky míří na Šumavu, kde se ve výšce 995 m n. m. nachází nejvýše položená železniční stanice v Česku – Kubova Huť. Leží na trati 198 spojující Strakonice a Volary. Historie nádraží sahá až do roku 1900, kdy byl jako poslední uveden do provozu úsek z Vimperka do Lenory, čímž došlo k propojení již dokončených úseků Strakonice – Vimperk a Lenora – Volary.

#### NEJDELŠÍ TUNEL JE U PLZNĚ, NEJVYŠŠÍ MOST U PRAHY

Na okraji Plzně se můžete podívat na jednu z nejnovějších a největších

staveb na české železniční síti. Jedná se o Ejpovický tunel dlouhý 4150 metrů, nejdelší v České republice. Jeho výstavba začala v roce 2013 a do pravidelného provozu s cestujícími byl uveden v prosinci 2018. Z tunelu míříme na most, konkrétně na nejvyšší kamenný železniční most v ČR, který se nachází na trati 210 z Prahy do Čerčan, konkrétně v úseku mezi zastávkou Luka pod Medníkem a stanicí Jílové u Prahy. Je vysoký 41,73 metru a jeho celková délka přesahuje 109 metrů. Most tvoří sedm žulových oblouků s rozpětím 12 metrů, které spojují svahy údolí zvaného Kocour. Výstavba mostu začala v roce 1898, první cestující se po něm svezli 1. května 1900. Ve východních Čechách, konkrétně v Martinicích v Krkonoších, se zase nachází stanice s nejrozsáhlejším funkčním celkem původních zabezpečovacích a technických zařízení na naší železniční síti. Soubor unikátních budov sahá až do 70. let

19. století, dodnes je v provozu plně funkční původní elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení a traťové zabezpečovací zařízení s dnes již ojedinělými mechanickými návěstidly z poloviny 20. století. Komplex historických budov a původního technického zařízení byl v roce 2015 prohlášen za kulturní památku.

#### NEJNIŽŠÍ STANICE JE V ÚDOLÍ LABE U DĚČINA

V údolí Labe u Děčína se nachází nejnižší položená stanice na české železniční síti, Dolní Žleb. Leží ve výšce pouhých 127 m n. m. Stanici najdete na trati 083 spojující Děčín s německými Drážďany. Trať byla uvedena do provozu v roce 1851 a v převážné části je vedena malebným údolím řeky Labe. V severních Čechách je také nejnovější zastávka na české železniční síti, konkrétně Jeníkov-Oldřichov. Leží na trati z Ústí nad Labem do Chomutova a první vlaky zde zastavily letošní



FOTO archiv Správy železnic

poslední dubnový den. Také Morava má jeden unikát. Nedaleko Přerova najdete výhybky pro nejvyšší rychlost do odbočky na české železniční síti. Tyto tzv. štíhlé výhybky se nachází v železniční stanici Prosenice a byly instalovány v loňském

roce. Jsou součástí kolejové spojky, která se při jejich instalaci prodloužila ze 157 na stávajících 307 metrů. Díky tomu se zvýšila rychlost průjezdu vlaků od Hranic na Moravě ve směru do Olomouce ze 100 až na 160 km/h.

#### NEJSTARŠÍ PRAŽSKÉ NÁDRAŽÍ ČEKÁ MODERNIZACE

Jedním z nejstarších železničních nádraží je i nejstarší pražské parostrojní nádraží. Tím je dnešní stanice Praha Masarykovo nádraží, která ale během příštích let projde rozsáhlou přestavbou. První vlak sem přijel v roce 1845 z Olomouce. Samotnou výpravní budovu momentálně opravuje její vlastník, České dráhy. Období vzniku tohoto nádraží v polovině 19. století pamatují i objekty bývalého depa, kde má vzniknout nové železniční muzeum.

### NA NÁDRAŽÍCH PŮJDE VYZVEDNOUT BALÍK

Vyzvednout si objednávku z e-shopu snadno a bez čekání, například cestou na vlak nebo bez obsluhy na poště. Právě to umožní výdejní boxy, které budou instalovány na českých nádražích a poštách. Služba, na které spolupracuje naše organizace s Českou poštou, bude k dispozici dohromady na téměř třech stovkách míst. V následujících letech se předpokládá zřízení boxů i v dalších lokalitách. Boxy bude provozovat vysoutěžená zásilková firma a k dispozici budou ve 144 stanicích.

### SPECIÁLNÍ VOZIDLA DOSTANOU MOBILNÍ JEDNOTKU ETCS

Dalších 44 speciálních drážních vozidel v majetku Správy železnic bude vybaveno mobilní částí evropského zabezpečovacího systému ETCS. Konkrétně půjde o motorové univerzální vozíky MUV 75 určené na opravu a údržbu tratí. První dvě vozidla vybavená systémem ETCS se objeví v prosinci příštího roku na trati Olomouc – Uničov, dokončení celé zakázky na zbylých 42 vozidel se plánuje v závěru roku 2024. Už v květnu Správa železnic uzavřela smlouvu s AŽD Praha na instalaci mobilní části systému ETCS do 54 vozidel.



FOTO archiv Správy železnic

### O PŘÍPRAVÁCH VRT DISKUTUJEME PŘÍMO V REGIONECH

Tým odboru přípravy vysokorychlostních tratí Správy železnic vyrazil letos v květnu do zhruba dvacítky obcí a měst po celém Česku. Jeho zástupci diskutovali nejen s představiteli samospráv, ale také se zájmovými spolky a veřejností. Budoucí VRT prezentovali například na jižní Moravě, ve středních Čechách či na Ústecku. Aktuální projektová příprava VRT v tuto chvíli umožňuje zpracování připomínek. V další přípravné fázi se pak počítá s otevřením diskuze nad klíčovými tématy, která vyplývají ze setkání.

# Projektování staveb vlastními silami ušetří čas i práci

**Naše organizace začala před několika měsíci sama projektovat některé stavby na železnici. Podle ředitelky odboru projektování staveb Aleny Heinišové je výhodou tohoto způsobu přípravy také jistá flexibilita a možnost lépe se přizpůsobit aktuálním úkolům.**

TEXT | Tomáš Johánek



FOTO archiv Správy železnic

### Jste ředitelkou ještě poměrně nového odboru na Správě železnic. Můžete prosím představit, co je náplní jeho práce?

V názvu našeho odboru, který vznikl 1. ledna 2020, je projektování staveb a v organizační struktuře generálního ředitelství spadáme pod úsek modernizace. Náplní naší práce je vytváření dokumentací investičních akcí, a to staveb železniční dopravní infrastruktury a pozemních staveb. Zaměřujeme se na předprojektovou fázi přípravy, tedy na záměry projektu. Ty jsou velmi důležité pro stanovení koncepce řešení, kdy se navrhnou a posoudí různé varianty technického řešení a vyhodnotí se mimo jiné jejich potřebnost a efektivnost v rámci ekonomického hodnocení. Dalším naším důležitým úkolem je zpracování samostatných ekonomických hodnocení staveb jiných projektantů a jejich aktualizace.

### Správa železnic začala sama připravovat některé projekty staveb. Jaké to má výhody a podle jakého klíče se vybírají?

Pro přípravu staveb se ukazuje jako přínosné, pokud si vybrané koncepční dokumentace ve stupni záměru projektu zpracováváme interně sami na Správě železnic. Výhodou je nejen znalost našeho železničního prostředí, ale i procesního nastavení schvalování staveb na Ministerstvu dopravy. Externí projektanti jsou často při zpracování záměru projektu příliš upnutí na detaily, které jsou standardně řešeny až v navazujících dokumentacích, a chybí jim

tedy odstup potřebný pro hledání optimálního řešení. Velkým kladem je také jistá flexibilita a možnost přizpůsobit se aktuálním prioritám v přípravě staveb. Interně nejsme vázáni žádným smluvním vztahem, a je tedy možné na základě potřeby přizpůsobit naši činnost aktuálním úkolům a ušetřit se čas potřebný pro zadávací řízení nezbytné u externě zadávaných dokumentací.

### Je nějaký zásadní rozdíl mezi externí a interní přípravou projektu?

Vlastní projekční práce prováděné u nás se od externích firem prakticky neliší. V našem týmu pracují odborníci na různé technické obory a také specialisté na ekonomické hodnocení.

### Na jakých projektech váš odbor momentálně pracuje? Můžete je stručně představit?

Mezi nejvýznamnější námi připravované infrastrukturní železniční projekty určitě patří výstavba Všejsanské spojky, což je nová dvoukolejná elektrizovaná trať z Lysé nad Labem přes Milovice do Čachovic, dále návrh nových odstavných kapacit v železničním uzlu Praha, konkrétně v lokalitě Malletova a dále ve Strašnicích, Slatině a v Trnkově, kde by se měly v budoucnu odstavovat vlaky konvenční sítě i VRT. Aktuálně zahajujeme práci na záměru projektu železničního uzlu Brno, což je technicky i procesně velmi složitá stavba. Zabýváme se také náhradami železničních přejezdů mezi Chocní a Uherškem. U pozemních staveb řešíme především rekonstrukce výpravních budov, například v Karvině,

## Z řady důvodů je užitečné, aby se ženy více zapojovaly do procesu přípravy staveb a aby tak ve stavbách byl zohledněn i jejich ženský pohled.

Kopřivnici, Lovosicích, Brandýse nad Orlicí, Hodoníně, Novém Strašecí, Hlinsku v Čechách, Martinicích v Krkonoších a další. Zajímavé určitě bylo také zpracování záměru projektu nové centrály Správy železnic v Praze na Smíchově. Naši ekonomové nyní pracují na aktualizaci příloh Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, takže jak vidíte, portfolio naší práce je pestré.

### Jste jedna z mála žen ve vysoké funkci na Správě železnic. Proč jich je tak málo na technických pozicích a co dělat pro to, aby jich přibývalo?

Ženy jsou u nás sice zastoupeny v menšině, ale myslím si, že se to postupně zlepšuje a ve vyšších pozicích jich přibývá.

### Liší se nějak pohled mužů a žen na řešené projekty?

Ano, liší, ale spíše v detailech. Vychází to z trochu jiných potřeb

a nároků na to, jak má vypadat prostředí, ve kterém se muži a ženy cítí komfortně a bezpečně. Z tohoto důvodu je užitečné, aby se ženy více zapojovaly do procesu přípravy a aby tak ve stavbách byl zohledněn i jejich pohled na věc.

### Co vás vůbec přivedlo na železnici? Čím vás přitahuje?

Železnice mě provází už od dětství, protože jsem dcera železničářky a většina výletů i cest na dovolenou u nás probíhala vlakem. Jako studentka jsem s velkou oblibou využívala režijní výhody a procotovala vlakem nejen Českou republiku, ale i část Evropy. Po odborné stránce je pro mě železnice multioborová disciplína a neustále mi nabízí možnost učit se novým věcem.

### Na dráze nejen pracujete, ale každý den ji využíváte jako cestující. Jak vnímáte českou železnici a její proměny v poslední době?

Ukazuje se, že tam, kde železnice nabízí spolehlivou a rychlou dopravu, je silně využívána, a to jak pro regionální, tak i dálkové cesty. Pro cestující je však neméně důležitá také nabídka služeb a úroveň prostředí ve stanicích a zastávkách. V tomto směru se určitě musíme ještě zlepšovat.

### Využíváte železnici i ve svém volnu?

Svůj volný čas věnuji především rodině, a přestože nejedeme na výlety a dovolenou vlakem tak často, jako si to pamatují z dětství, tak jím cestujeme rádi.

### ING. ALENA HEINIŠOVÁ

Ředitelka odboru

projektování staveb

Narodila se v roce 1975.

Po absolvování Střední průmyslové školy elektrotechnické v Pardubicích vystudovala Stavební fakultu ČVUT v Praze, konkrétně obor Pozemní stavby. V roce 2001 nastoupila k Českým drahám na investiční odbor. Od roku 2008 začala působit u SŽDC, nejprve na odboru investičním a následně na odboru přípravy staveb. V pozici ředitelky odboru přípravy staveb byla od května 2018. K 1. lednu 2020 byla jmenována do funkce ředitelky odboru projektování staveb. Ve volném čase se věnuje zejména rodině a sportu.



MODERNÍ ŽELEZNICE, Interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace  
Adresa redakce Dlážděná 1003/7,  
110 00 Praha 1

E-mail redakce@spravazeleznic.cz  
Šéfredaktor Tomáš Johánek  
Vedoucí projektu Kateřina Šubová  
Grafická úprava, výroba a distribuce  
Sevenart, s.r.o.

Náklad 6500 výtisků měsíčně  
Evidenční číslo MK ČR E 20966  
Nevyžádané texty a fotografie  
se nevracejí.

## Pražské hlavní nádraží zdobí historická drezína

V dolní části nové výpravní budovy pražského hlavního nádraží mohou zájemci obdivovat novou multifunkční expozici s historickou drezínou Tatra. Exponát ze sbírek NTM doplňují informace o tomto unikátním vozidle. „Otevření expozice s historickou drezínou navazuje na podpis memoranda o spolupráci, které jsme podepsali s Národním technickým muzeem v loňském roce. Jde o konkrétní příspěvek obou organizací k zachování kulturního dědictví na české železnici,“ uvedl generální ředitel Správy železnic

Jiří Svoboda. „V rámci naší vzájemné spolupráce jsme poskytli zápujčku velmi cenného exponátu drezíny Tatra. Zajistili jsme také odbornou manipulaci a dopravu vozidla z depozitáře NTM v Chomutově na pražské hlavní nádraží,“ sdělil generální ředitel Národního technického muzea Karel Ksandr.

Bližší informace o vystavené historické drezíně Tatra se zájemci dozví z multimediálního zařízení, které bude současně sloužit i jako možnost pro komerční subjekty, aby celý projekt finančně i nefinančně podpořily.

FOTO archiv Správy železnic



Moderní železnice

## Optimalizace tratě ze Smíchova do Radotína je v poslední třetině

Již skoro dva roky probíhá optimalizace železniční tratě mezi Prahou-Smíchovem a Prahou-Radotínem. Stavební práce běží na plné obrátky, letos se pracuje například na přestavbě radotínského nádraží či výstavbě nové zastávky ve Velké Chuchli.

TEXT Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Stanice Praha-Radotín se během příštích měsíců změní k nepoznání. Kromě modernizovaných nástupišť s normovou výškou 550 mm nad kolejí získá i nové výtahy, které zajistí bezbariérový přístup do rekonstruovaného a hlavně prodlouženého podchodu. Naše státní organizace zde také připravuje výstavbu nové výpravní budovy, která bude umístěna jižně od stávajícího objektu. Bude se jednat o jednopodlažní stavbu, která poskytne zázemí pro halu pro cestující, pokladny, veřejné toalety a doplňkové komerční prostory. O současnou výpravní budovu má zájem Městská část Praha 16, chce zde zřídit služebnu městské policie.

V současné době probíhá také sanace zárubních zdí v úseku Praha-Radotín – Praha-Velká Chuchle, staví se nová protihluková stěna v Radotíně (ul. Ke Zděři) a pracuje se na rekonstrukci technologické přístavby výpravní budovy v Radotíně. Svou budoucí podobu postupně získává i přemístěná zastávka Praha-Velká Chuchle, která bude v těsné blízkosti dnešního přejezdu ve Starochuchelské ulici. Na čtyřkolejném úseku mezi Radotínem a odbočkou Tunel se modernizují

první dvě koleje, dále v úseku k nové odbočce Barrandov se pak pracuje na výměně železničního spodku i svršku v první koleji, následovat budou stejné práce na druhé koleji.

Realizace této stavby, která potrvá do příštího roku, bude mít značný dopad zejména na zlepšení dopravní situace v okolí velmi vytížené železniční tratě na hranicích Prahy. Dojde k navýšení kapacity dráhy a zvýšení traťové rychlosti i bezpečnosti železničního provozu. Klasické soupravy zde budou moci po dobudování dálkového zabezpečovacího zařízení jezdit až 130 km/h, soupravy s naklápacími skříněmi ještě o 10 km/h rychleji.

Stavba zahrnuje především rekonstrukci železničního spodku a svršku, mostů, propustků i nástupišť, proběhne také modernizace technologických zařízení v celém úseku a dalších částí železniční infrastruktury. Kvůli požadavku na zvýšení kapacity dráhy vznikla nová odbočka Závodiště, a to v prostoru severně od stávajícího železničního přejezdu ve Velké Chuchli. Tato doprava do sebe zahrne i Odbočku Tunel, která mění na výjezdu z tunelu jednokolejnou trať z Vršovic na dvoukolejnou.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

## O výzdobu podchodu v Pačejevě se postaraly místní děti

Rekonstrukce stanice Pačejev na Klatovsku je téměř u konce. Stavba, která začala v červnu 2019, zahrnovala optimalizaci celkem 4,6 kilometru tratě, kompletní rekonstrukci zastávky Kovčín a stanice Pačejev. Ta je díky novému podchodu bezbariérová. Podchod zdobí kresby dětí z místní základní a mateřské školy.

TEXT Tomáš Johánek (s využitím TZ)



FOTO Vojtěch Kužel

Kresby, které jsou k vidění v podchodu, vybrala naše organizace společně se zhotovitelem z více než 140 návrhů dětí z pačejevských škol. Výtvarník je pak během tří dní „přenesl“ na stěny podchodu a šikmých přístupových chodníků. Bezbariérový podchod zde vznikl v rámci modernizace celé stanice. Ta vedle vybudování nového podchodu zahrnovala ještě například náhradu stávajících úrovnových nástupišť novými s normovou výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Stanice má jedno vnější a jedno



jednostranné nástupiště o délce 120 metrů.

Před realizací stavby zde musely rychlíky zpomalovat až na 65 km/h, nyní mohou jet až 100 km/h. Odstranění propadu rychlosti přinese zkrácení jízdních dob vlaků na důležité spojnice Českých Budějovic a Plzně. Kromě samotné stanice

Pačejev se renovovaly také části obou navazujících dvoukolejných úseků do Horaždovic předměstí a do Nepomuku. Součástí projektu byla i výstavba dvou nástupišť a přístřešku na zastávce Kovčín. V celém úseku proběhla rekonstrukce trakčního vedení, čtyř mostů, 10 propustků a stavba opěrné zdi. Po demolici původního silničního nadjezdu v blízkosti zastávky Kovčín se začíná stavět nový. Rekonstrukcí prochází také výpravní budova, stavební práce budou hotové do konce letošního roku.



# Část pražského železničního uzlu opravují unikátní stroje

Na části nejvytíženějších tratí v pražském železničním uzlu probíhají od poloviny dubna údržbové práce. Aby byly co nejrychleji hotové, jsou na ně nasazeny nejmodernější pracovní stroje. Práce probíhají během nočních výluk, hotovo bude do konce července.

TEXT **Tomáš Johánek**

Oprava se týká oblasti Nového spojení a navazujících úseků na hlavní nádraží, do Libně a do Holešovic i výjezdu z Libně do Běchovic. „Dojde ke komplexní úpravě geometrické polohy koleje na řádově 80 kilometrech kolejí a zhruba 117 výhybkách,“ říká ředitel Oblastního ředitelství Praha Vladimír Filip. Aby byl dopad na dopravu co nejmenší, probíhají opravné práce v nočních hodinách a společnost SWIETELSKY Rail CZ na ně nasadila nejmodernější techniku. „Organizačně i technicky jde o ojedinělou

akci, při které jsou nasazeny v některých nočních směnách současně až tři strojní linky. Využíváme své nejvýkonnější a zároveň nejmodernější dostupné technologie,“ říká Lukáš Vostrý, ředitel závodu Stroje a mechanizace SWIETELSKY Rail CZ. Nasažena je zde například čtyřpražcová kontinuální traťová podběječka, která zvládne za hodinu upravit až 2,5 kilometru kolejí. Ve srovnání s běžně dostupnou podběječkou je to zhruba o dvě třetiny vyšší rychlost. Jednoznačně se tak jedná o nejrychlejší takový stroj na světě. Další unikátní

technika slouží na úpravu výhybek, je schopna najednou upravit jak geometrickou polohu výhybky, tak i štěrkové lože. „Špičkové stroje a technologie šetří čas a peníze. Jsou mnohem efektivnější než ty klasické. Cítíme velký tlak na rychlost oprav a zkrácení výluk a maximálně se tomu snažíme vyhovět,“ dodává Lukáš Vostrý.

## PROBÍHAJÍ I DALŠÍ ÚDRŽBOVÉ PRÁCE

Práce za celkem 92 milionů korun zahrnují také údržbu vegetace a pročištění odvodnění. K cyklické

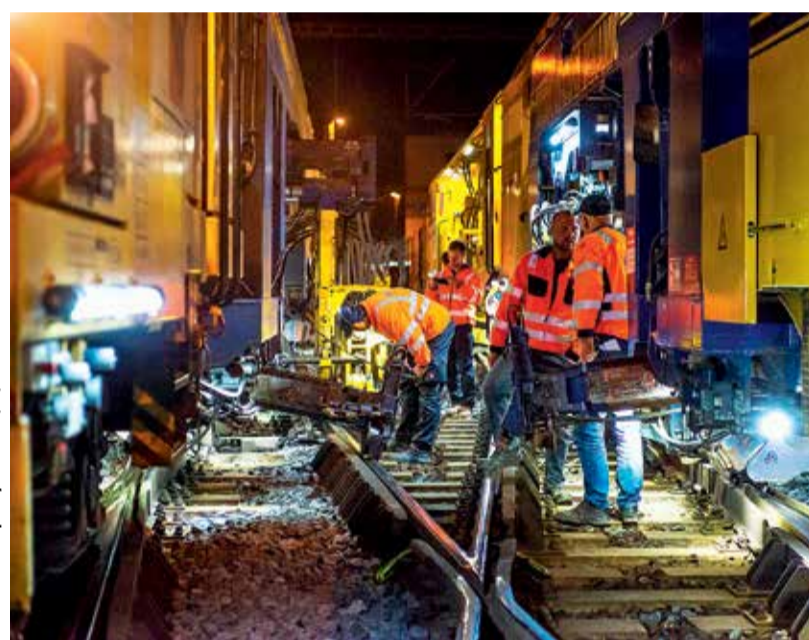


FOTO archiv Správy železnic (2x)

úpravě geometrické polohy koleje a výhybek v tomto rozsahu dochází poprvé od zprovoznění nových úseků. Plánování opravných prací na takto vytížených tratích bylo složité i v tom, že je bylo nutné koordinovat s dalšími investičními akcemi v pražském železničním uzlu. „Proto jsou také práce rozdělené do několika etap a jejich dokončení trvá relativně dlouho,“ vysvětluje Vladimír Filip. Pokud by

bylo možno práce provádět za standardního vyloučení provozu, mohlo by být hotovo třeba za tři týdny. Na Novém spojení a dalších navazujících tratích je však nemyslitelné jakékoli přerušení provozu, proto stroje vyráží na koleje až po deváté hodině večer a jejich směna končí před výjezdem ranních vlaků. Pro techniku ani obslužný personál to neznamená žádný problém, vše je připraveno na noční práce.

# Nepozornost zabíjí! Je nutné si to stále připomínat

Namísto silnice sledoval mobilní telefon, fotil se se spolujezdcí a natáčel videa na sociální síť. Výsledkem chování mladého řidiče je srážka na přejezdu s vlakem, následný požár automobilu a především jeden mrtvý a tři zranění.

TEXT **Nela Friebová**



FOTO Paula Marová (2x)

Tento hrozivý scénář se naštěstí nyní nenaplnil, byl pouze tématem simulace v rámci preventivní kampaně k Mezinárodnímu dni bezpečnosti na železničních přejezdech ILCAD 2021. Běžně se ale stává i v reálném životě. Proto se letošní téma bezpečnosti preventivní akce Nepozornost zabíjí! Správa železnic rozhodla směřovat právě na mladé řidiče. „Na železnici se ročně střetne s vlakem zhruba 45 osob mladších 26 let, většina zraněním podlehne. Jedním z nejčastějších důvodů, proč k těmto nehodám dochází, je právě nedostatečná pozornost, u mladých lidí často vyvolaná používáním mobilního telefonu a jiné osobní elektroniky,“ vysvětluje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a dodává: „I kdyby tato preventivní kampaň zachránila byť jen jediný život, má smysl.“

ILCAD (International Level Crossing Awareness Day) vznikl v roce 2009 z iniciativy Mezinárodní

železniční unie UIC. Smyslem celé kampaně je minimalizovat nehody s fatálními důsledky. Střetu s autem nebo jinou překážkou na přejezdu totiž strojvedoucí nemá šanci zabránit. Například rychlík jedoucí na koridoru rychlostí 160 km/h po spuštění všech brzdových systémů ujede až do úplného zastavení dalších 1600 metrů. Pokud se řidič rozhodne nerespektovat výstražné zařízení přejezdu a pokusí se projet těsně před příjíždějícím vlakem, nedává strojvedoucímu fakticky žádnou možnost zastavit před blížícím se nebezpečím a srážku odvrátit.

Naše státní organizace investuje do modernizace a zvýšení zabezpečení přejezdů částky přesahující miliardu korun ročně, což se projevuje i v počtu nehod. V loňském roce došlo ke 143 střetnutím, což je o 22 méně než v předchozím roce a nejméně od vzniku Správy železnic v roce 2003. Za drtivou většinou případů stojí právě řidiči osobních automobilů.

## První část nového mostu v Čelákovících je už na svém místě

Rekonstrukce dvoukolejného mezistaničního úseku mezi Lysou nad Labem a Čelákovicemi dospěla do klíčové fáze, kterou je výměna mostu převádějícího železniční trať přes řeku Labe. Vysouvání první části nové mostní konstrukce s délkou 103 metrů začalo ve středu 16. června. Most byl vysouván ve vodorovné poloze postupnou metodou s rychlostí výsuvu zhruba tři metry za hodinu.

„Po vysunutí první části konstrukce do koncové polohy se na montážní základnu začala navážet druhá část mostu s celkovou délkou 57 metrů, která se nejprve svaří. Samotné

vysouvání začne v polovině letních prázdnin,“ upřesňuje Ondřej Göpfert, náměstek ředitele Stavební správy západ. Nový most bude splňovat podjezdovou výšku minimálně 5,25 metru (oproti stávající výšce 4,7 metru), stavebně přitom bude připraven na výhledový zdvih se zajištěním podplavné výšky sedmi metrů.

Most bude uveden do zkušebního provozu 15. září, kdy by zároveň mělo dojít ke zprovoznění 1. koleje v úseku Káraný – Čelákovice a k vyloučení druhé koleje, na které se následně začne pracovat. Rekonstrukce zahrne železniční svršek, spodek, mosty a podchod.



FOTO: Josef Novotný

## Podchody na hlavním nádraží čeká komplexní rekonstrukce

Trojice podchodů propojujících na pražském hlavním nádraží odbavovací halu s nástupištěm získá nový vzhled, který vychází z vítězného návrhu soutěže na jejich architektonické a designové řešení. Stavba by měla odstartovat na začátku příštího roku a potrvá dvanáct měsíců.

TEXT Tomáš Johánek

Architektonické soutěže na nové designové pojetí podchodů se účastnilo pět týmů, vítězný návrh předložil Atelier bod architekti zastoupený Vojtěchem Sosnou, Jakubem Strakou a Jáchymem Svobodou. V navrhovaném řešení podchodů používají identické materiály, jako jsou v odbavovací hale, motivem navíc je podsvícená stěna, kterou tvoří bezpečnostní mléčné sklo vsazené do svařovaných ocelových rámců. Řešení umožňuje snadný servis a eventuelní výměnu poškozených prvků, výhodou je také jednoduché odstranění graffiti. Na zemi bude použita žulová dlažba kladená do tmavých a světlých pásů, čímž se podpoří linearita pohybu cestujících. Nyní dojde k dopracování vítězného návrhu na základě připomínek a požadavků Správy železnic. Kromě rekonstrukce podchodů dojde současně ve stanici také k přestavbě informačního a orientačního systému.

### PRODLUŽUJE SE SEVERNÍ PODCHOD

Letos v srpnu se otevře prodloužená část severního podchodu. Umožní lepší spojení hlavního nádraží s nově vzniklými budovami

na rohu Seifertovy a Italské ulice a dále směrem na Prahu 3. Dojde k podstatnému zkrácení docházkové vzdálenosti mezi městskými částmi. Prodloužený podchod zamezí možným střetům chodců a vlaků. Projekt, jehož realizace si vyžádala 220 milionů korun, počítá s možností budoucího rozšíření nádraží o další ostrovní nástupiště.

Už také začaly práce na rekonstrukci interiérů secesní Fantovy budovy. V rámci první etapy budou řešeny velké historické sály a jejich zázemí v severní části Fantovy budovy, díky tomu získají svoji původní podobu. Prostory v 1. podlaží se po rekonstrukci otevrou pro veřejnost, budou zde zprovozněny kavárny, restaurace, čekárna a dětský koutek. Ve sloupovém sále vznikne VIP čekárna, velký sál se pak využije jako multifunkční prostor pro pořádání kulturních a společenských akcí. Nový stav bude zahrnovat také doplňující propojení Fantovy budovy s úrovní podchodů, a to formou eskalátorů umístěných v levé části severního podchodu. Dokončení této etapy prací se předpokládá v polovině příštího roku.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic (2x)

## Ve Vsetíně se ještě letos začne modernizovat nádraží

Již v září by měla začít modernizace stanice Vsetín. Součástí prací budou změny v konfiguraci kolejí. Nová výpravní budova, která nahradí stávající, bude zároveň sloužit jako společný odbavovací terminál pro drážní i pro autobusovou dopravu.

TEXT Pavel Tesař



Rekonstruovaná železniční stanice Vsetín se stane součástí společného terminálu železniční a autobusové dopravy. Ve spolupráci s městem dojde k výstavbě parkovacího domu, který bude sloužit pro potřeby cestujících a zároveň bude řešit parkování v centru Vsetína. V prostoru novostavby budoucího dopravního terminálu se nyní nachází výpravní budova, která je v nevyhovujícím dispozičním a technickém stavu, a proto bude odstraněna. Nová budova bude mít dvě nadzemní podlaží a jedno podzemní, komunikačně propojené s navazujícím podchodem.

Hlavní čekací plochy pro cestující budou umístěny v odjezdové hale v prvním podlaží. Navazovat budou přímo na pokladny. V samostatné části budovy nad pokladnami vznikne zázemí zaměstnanců včetně šaten a denní

místnosti. V suterénu objektu pak bude umístěno technické zázemí včetně technologických místností a hygienického zařízení pro cestující. Prostory budou vertikálně propojeny otevřeným schodištěm s výtahem a eskalátory a služebním schodištěm.

V rámci kolejových úprav se změní nejen samotné kolejíště železniční stanice, ale také napojení na trať do Velkých Karlovic. Ve stanici se momentálně nachází osm úrovnových oboustranných sypaných nástupišť s panelovým krytem. Nově je navrženo jedno vnější nástupiště dlouhé 350 metrů s proměnnou

šířkou, které se ve směru na Horní Lideč změní na jazykové. Dále je navrženo ostrovní nástupiště o stejné délce, na které bude přístup po schodišti a výtahem.

Během stavby budou zřízeny dva nové podchody. Jeden bude sloužit jako přístup k nástupištěm a současně jako propojení centra města s městskou částí Na Lapači. Druhý nahradí dosavadní nebezpečné a nevyhovující úrovně křížení ulice s kolejovým rozvětvením. Díky tomu bude moci dojít ke zrušení stávajícího přechodu ve Štěpánské ulici a přejezdu v ulici U Křivačkárn.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic (3x)

# Přestavba další části plzeňského uzlu je v plném proudu

Již více než půl roku probíhá realizace dalšího projektu v plzeňském železničním uzlu, konkrétně rekonstrukce dvoukolejného traťového úseku mezi hlavním nádražím a Koterovem. Hotovo bude přibližně za dva roky. Pojďme se podívat, jak to na stavbě vypadalo v polovině června.

TEXT **Tomáš Johánek**

**S**tavba, která začala v listopadu loňského roku a potrvá přibližně do poloviny roku 2023, zahrnuje rekonstrukci železničního spodku a svršku v celé délce. Ze stanice Plzeň-Koterov zmizí nástupiště, vlaky budou zastavovat v nové zastávce Plzeň-Slovany. Kolejističtve v Koterově se zredukuje a připraví na budoucí dvoukolejné pokračování tratě směrem na Starý Plzenec. V ose ulice K Dráze bude vybudována nová lávka pro pěší, která nahradí stávající čtyřkolejný přechod do ulice Na Lipce. Tolik základní data.

Aktuálně se v celém rekonstruovaném úseku jezdí po jedné koleji, druhá postupně mizí, probíhá těžba kolejového lože, demontáž kolejových polí a jejich odvoz na deponii. Momentálně velmi sledovanou akcí je výstavba takzvaných milánských stěn jako zárodku tunelu pro křížení železniční tratě a budoucí silnice I/20 (investice ŘSD) tak, aby při další stavbě nemusel být opět omezen provoz vlaků. O co konkrétně jde? „Jedná se o podzemní stěny, které budou při výstavbě silničního tunelu v příštích letech sloužit jako obvodové zdi. Nebude už tedy nutné žádným způsobem narušit provoz

vlaků po rekonstruované trati,“ popisuje zástupce naší organizace Miloš Vyhnálek, který je správcem této stavby. V akci už je unikátní hydrofréza, která připravuje terén pro instalaci vlastních milánských stěn.

## NOVÁ LÁVKA BUDE ARCHITEKTONICKÝM SKVOSTEM

O kus dále na zhlaví koterovské stanice se momentálně buduje nový podchod, vlastně spíše podjezd. Město Plzeň zde v budoucnu chystá novou obslužnou komunikaci. Ve stanici Plzeň-Koterov pak probíhá demolice nástupiště a ramp, rozebírání přechodu a odvoz vytěženého odpadu. Postupně zde mizí tři stávající úrovňová nástupiště a následně se změní konfigurace kolejiště, které budou tvořit dvě hlavní a dvě předjízdny koleje. Provoz v této stanici se bude nově řídit dálkově z plzeňského hlavního nádraží. V polovině června začala montáž nové lávky pro pěší, která nahradí jednak čtyřkolejný přechod do ulice Na Lipce, a jednak bude dále pokračovat přes čtyřproutou silniční komunikaci U seřadiště, proto se na jejím financování bude podílet město Plzeň. Hlavní



FOTO Josef Novotný

práce na montáži lávky budou probíhat během letních měsíců. Na druhé straně rekonstruovaného úseku směrem do centra Plzně se staví zárodny budoucí zastávky Plzeň-Slovany, která nabídne lepší návaznost na linky MHD a regionální autobusy. Vzniknou zde dvě

nástupiště s délkou 120 metrů a nástupními hranami v normové výšce 550 milimetrů nad kolejí. Přístup k vlakům bude bezbariérový z ulic Lobežská a Sušická.

Stavební práce mají samozřejmě dopad na železniční provoz po vytěžené trati spojující Plzeň

s Českými Budějovicemi. Už nyní je v úseku jednokolejný provoz, v pátek 2. července se železniční doprava zcela zastavila a začala výluka, která potrvá do 5. srpna. Náhradní autobusová doprava jezdí mezi plzeňským hlavním nádražím a Starým Plzencem.

FOTO autor (4x)



Výstavba budoucí lávky přes silnici a železnici



Nevyhovující podchod nahradí nový, o něco širší.



Speciální stroje připravují půdu pro nasazení hydrofrézy



V Koterově se usazuje první nová kolej

# Most přes Labe v krajském městě prošel omlazovací kúrou

K nedílnému obrazu labského údolí v Ústí nad Labem patří mohutný železniční most postavený v letech 1957 až 1958. Od svého uvedení do provozu neprošel žádnou obnovou, ta začala teprve v roce 2014 a skončila letos.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO archiv OR Ústí nad Labem

**V** první etapě mezi roky 2014 a 2015 byly na mostě odstraněny závady na ocelové konstrukci, byla provedena komplexní obnova nátěru mostu o celkové ploše 30 tisíc metrů čtverečních, vyměnil se železniční svršek. Zvolený nátěrový systém byl proveden tak, aby zaručoval životnost protikorozní ochrany na 20 let. K druhé etapě bylo přikročeno v roce 2019 poté, co byl připraven projekt na sanaci betonů a provedení nejen nové izolace proti vodě, ale také odvodnění, opravu říms a zábradlí. Tato etapa byla velice náročná z hlediska organizace výstavby s ohledem na výluky tratí jak na mostě, tak na trati Praha – Děčín ležící pod ním, kde se mohlo pracovat jen od půlnoci do čtyř hodin ráno, kdy muselo být vždy vše uklizeno pro průjezd vlaků.

Další velké komplikace byly při pracích nad silnicí Lovosice – Ústí

nad Labem; při uzavírce komunikace bylo třeba koordinovat práce probíhající na železničním mostě a na silnici. Na mostě byl odstraněn veškerý narušený beton, byla ošetřena výztuž proti korozi a provedena sanace povrchů betonu. Původní, místy poškozené římsy byly odbourány a nahrazeny novými, stejně jako zábradlí. Pro obnovu izolace byla zvolena z důvodu malé tloušťky stěrkového lože stříkaná bezešvá izolace Eliminátor zaručující v těchto podmínkách vysokou životnost.

Kromě železniční dopravy slouží most i pěším, lávka navazujících schodišť je v majetku a správě města – zatím byla opravena jen částečně. V konstrukci je dále uloženo množství inženýrských sítí (vodovod SETUZY, kabely ČEZ a Správy železnic) a na mostních pilířích a konstrukci jsou uloženy plavební znaky.

# Viadukt v Dolní Lomné

Košicko-bohumínská dráha (maďarsky Ks-Od, německy KOB, česky KBD, slovensky KBŽ) patřila mezi nejvýznamnější železniční společnosti na našem území. Její vznik usnadnilo rakousko-uherské vyrovnání v roce 1867, které mj. oživilo hospodářský rozvoj Uher, tedy i dnešního Slovenska.

TEXT | Marek Binko

Smyslem dráhy bylo především usnadnit přepravu železné rudy a železných polotovarů ze Spiše a Gemeru do Železáren v Třinci a Vítkovicích a přepravu uhlí a koksu ve zpátečním směru. Ostatně stejné komodity se tu vozí dodnes. Se stavbou tratě mezi Bohumínem a Těšínem se začalo koncem roku 1867, z Těšína na zemskou hranici následující rok. Vrcholový úsek mezi Těšínem a Žilinou byl hotov před koncem roku 1870, celá trať do Košic o souhrnné délce 350 kilometrů pak v roce 1872. Železnice byla postavena jako jednokolejná s možností zdvoukolejnění, pokud hrubý roční zisk na jednu rakouskou míli (7,585 km) po dobu dvou následujících let přesáhne 150 tisíc zlatých.

Úsek z Těšína, stoupající údolím řeky Olše do Jablunkovského průsmyku nejvyšším sklonem 16 promile, si vyžádal kromě náročité stavby Jablunkovského tunelu i dva velké viadukty. Dvoupolový přes řeku Olši v Jablunkově a pak přes řeku Lomnou v Dolní Lomné. Ten byl vybudován se třemi poli, dva krajní kamenné oblouky mají světlost

FOTO autor

7,58 metru, střední pole o délce 31 metrů bylo postaveno jako dřevěné příhradové systému Howe. Mosty na rakouském úseku KBD byly postaveny ze dřeva, přestože rakouské ministerstvo obchodu v dubnu 1869 nařídilo použití mostů železných. Nařízení ale přišlo v době, kdy stavba mostů již byla zahájena, a tak bylo splněno až v uherském úseku, který se stavěl později. K náhradě železnými mosty došlo postupně po roce 1874. V roce 1898 dostala

KBD povolení ke zdvoukolejnění úseku Čadca – Jablunkov, které se, vyjma Jablunkovského tunelu a mostu v Jablunkově, realizovalo ještě týž rok. Viadukt v Lomné tak dostal novou příhradovou konstrukci pro druhou kolej.

V dubnu 1945 byla nosná konstrukce 2. koleje velmi poškozena ustupující německou armádou, avšak záhy po konci války se opravila. V roce 1963, současně s elektrizací tratě, byla vyměněna příhradová konstrukce

první koleje za novou plnostěnnou. Kompletní rekonstrukce mostu, kdy byly dosavadní ocelové konstrukce různých provedení vyměněny za ocelobetonovou spřaženou konstrukci s průběžným šterkovým ložem a opravena spodní stavba, proběhla v roce 2009 při modernizaci této části 3. tranzitního koridoru. Viadukt je nyní i pohledově důstojnou branou do přírodně i etnograficky zajímavého údolí Lomné.

## Co se děje v regionech



### MEZI ÚSTÍM NAD LABEM A DĚČÍNEM SE ZMODERNIZOVALO ŠEST PŘEJEZDŮ

Naše státní organizace dokončila opravy přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Ústí nad Labem–Střekov – zastávka Svádov na pravobřežní železnici do Děčína. Šestice přejezdů v zastavěné části krajského města obdržela moderní zabezpečovací zařízení, které nahradilo původní z let 1976 až 1977. Čtveřice přejezdů byla navíc vybavena závorami. Přejezd v ulici K Loděnici závorami z prostorových důvodů zatím vybaven není. Pokud město zajistí úpravu přilehlých komunikací, dostane závoru i on.

Šest přejezdových zabezpečovacích zařízení je plně automatických, ovládaných jízdou vlaku pomocí počítačů náprav, vyjma přejezdu v Žukovově ulici (u Setuzy), kde je přejezdové zabezpečovací zařízení ovládáno staničním zabezpečovacím zařízením z Ústí nad Labem–Střekova. Na dvou přejezdech v Žukovově ulici a v ulici Olšinky jsou navíc použita moderní kompozitní závorová břevna s výstražnými LED svítilnami. Dohled nad přejezdovými zařízeními je umístěn ve stanici Ústí nad Labem–Střekov.

V minulosti na této skupině železničních přejezdů docházelo ke střetům s osobami nebo silničními vozidly většinou s tragickými následky. Vždy se však jednalo o pochybení na straně uživatelů pozemní komunikace.

### MOST PŘES ORLÍK POSTAVÍ METROSTAV

Nové železniční přemostění u Červené nad Vltavou vybuduje společnost Metrostav. Zvítězila v tendru na výstavbu nového a odstranění stávajícího, technicky nevyhovujícího mostu přes Orlickou přehradu. Realizace začne letos v létě, skončit by měla do října 2024.

Původní ocelová konstrukce z roku 1889 je již v nevyhovujícím stavu a limituje nasazení některých typů vozidel na celé trati Tábor – Písek. Dnes je na mostě významně omezena rychlost a jeho nosnost prakticky vylučuje provoz nákladních vlaků. Provedený statický výpočet a ověřovací statické a dynamické zkoušky potvrdily, že konstrukce železničního mostu má nedostatky dané rokem výstavby a jejich úprava podle dnes platných norem není konstrukčně možná. Nahrazena proto bude zcela novým mostem.

Pro nové řešení mostu byla navržena železobetonová oblouková nosná konstrukce. S rozpětím oblouku 156 metrů a se vzepětím 34,7 metru se nový most po svém dokončení zařadí mezi největší oblouková mostní díla v České republice. Celková délka mostu přitom dosáhne 316,3 metru. V těsném sousedství stávajícího přemostění bude nejprve postaven nový, železobetonový most, na který se poté převede doprava. Původní konstrukce bude po celou dobu výstavby zachována pro provoz. Tím dojde ke snížení potřebných výluk na trati na nezbytné minimum.



### TŘEBÍČ MÁ OPRAVENOU VÝPRVNÍ BUDOVU

Známé turistické centrum Kraje Vysočina, město Třebíč, se může pyšnit nově opravenou výpravní budovou. Náplní celkové rekonstrukce objektu osobního nádraží bylo smysluplnější propojení výpravní budovy s nástupištěm, zvětšení prostorů čekárny a vybudování zázemí pro zaměstnance dopravní kanceláře. V rámci dispozičních změn došlo k přesunutí odbavovací haly a prostoru prodeje jízdenek do východního křídla tak, aby se zkrátila vzdálenost mezi nástupištěm, zastávkami autobusů a zmíněnými prostory pro cestující.

V Třebíči došlo v roce 2016 k revitalizaci veřejného prostoru v okolí nádraží, vznikl zde terminál pro linkové autobusy a parkoviště. Následovala rekonstrukce trebičské železniční stanice, přístup na vybudované ostrovní nástupiště je novým podchodem. Výpravní budova pochází z přelomu 19. a 20. století. Její stavebně-technický stav byl nevyhovující, stejně jako dispoziční uspořádání. Ve střední části budovy se vybuvovala veřejná WC a prostory pro zaměstnance. V pravé části byly úpravy minimální, postavilo se zde pouze nové zázemí pro zaměstnance dopravní kanceláře. Ve druhém patře vznikl nový byt a zvětšily se prostory nocležny. Celý objekt dostal nové inženýrské sítě, zateplila se fasáda, opravila střecha a vyměnila střešní krytina. Pro optimalizaci hospodaření s energiemi se vyměnili okna i dveře. Cestující ocení nový informační a orientační systém, na jejich bezpečnost budou dohlížet kamery.

FOTO (2x) A VIZUALIZACE archiv Správy železnic

## PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ 10. května

V ranních hodinách projel ve stanici Praha Masarykovo nádraží vlak Os 9608 návěstidlo Sc7 s návěstí Stůj, řízil výhybku č. 10 a ohrozil jízdu vjíždějícího vlaku Os 6903. Obě soupravy zastavily od sebe na vzdálenost čtyř metrů. Nikdo nebyl zraněn, hmotná škoda nevznikla.

## BĚŠINY – NEMILKOV 12. května

Na železničním přejezdu mezi stanicemi Běšiny a Nemilko se střetl osobní automobil Volkswagen Multivan s vlakem Os 17517, kterým byl motorový vůz 842.029. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo silně poškozeno. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,75 milionu korun.

## SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU – LEŠTINA U SVĚTLÉ 15. května

V podvečerních hodinách najel mezi stanicemi Světlá nad Sázavou a Leština u Světlé vlak Ex 1050 do poškozeného trakčního vedení. Došlo k poškození lokomotivy Vectron 383.065 a osobního vozu řady ABmz. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,76 milionu korun.



## NERATOVICE 27. května

Před polednem vykolejila ve stanici Neratovice při posunu lokomotiva 742.188 na výhybce číslo 29. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 240 tisíc korun.

## VELKÝ OSEK 2. června

V ranních hodinách se na železničním přejezdu u obvodu stanice Velký Osek střetl osobní automobil Fiat Punto s rychlíkem 921, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 162.036. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 280 tisíc korun.



FOTO: archiv O18 GŘ Správy železnic (Gz)

## HRADEC KRÁLOVÉ – OPATOVICE NAD LABEM-POHŘEBAČKA 8. června

Na přejezdu mezi Hradcem Králové a Opatovicemi nad Labem-Pohřebačkou se srazil osobní automobil BMW 318D se spěšným vlakem 1467, kterým byla elektrická jednotka 440.008. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 673 tisíc korun.

# Lokálka do Humpolce dostane nové zabezpečovací zařízení

**Už na konci srpna bude zhruba 25 kilometrů tratě mezi Havlíčkovým Brodem a Humpolcem nejlépe zabezpečenou regionální dráhou z těch, na kterých se dosud provoz řídí podle předpisu D3. Momentálně tady probíhá výstavba nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení.**

TEXT | Tomáš Johánek



FOTO autor (Gz)

Po loňské tragické srážce vlaků u Perninku na Karlovarsku bylo rozhodnuto výrazně investovat do zabezpečení regionálních tratí, na kterých se dosud jezdí podle předpisu D3. Na velké většině z nich se doplní zabezpečovací zařízení a provoz se bude nově řídit podle předpisu D1. Jednou z nich je lokálka mezi Havlíčkovým Brodem a Humpolcem. Dosud se zde provoz řídí z havlíčkobrodského nádraží, a to pouze po telefonu. Strojvedoucí se musí hlásit z Lípy, Herálce a Humpolce, dispečer má přehled o jízdě vlaku pouze díky těmto hlášením. Momentálně se zde buduje nové zabezpečovací zařízení, vše bude ovládané z pracoviště dispečera z JOP. „Bude vidět každé návěstidlo, bude vidět poloha vlaku, jestli je ve stanici, na které stojí koleji. Kontrolní prvky přejezdových zabezpečovacích zařízení budou umístěny na pracovišti dispečera,“ říká přednosta Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Jiří Václav Mrtka.

### MOMENTÁLNĚ SE POKLÁDAJÍ KABELY

Aby se dalo instalovat nejmodernější zabezpečovací zařízení z produkce firmy Starmon, je nutné nejprve kolem celé tratě položit trubky pro optické kabely a metalický kabel. Technologické skříně budou umístěny ve stávajících objektech v Lípě, Herálci a Humpolci. V tuto chvíli se provádí oprava místností, aby byly ve vyhovujícím prostředí. Budují se tam kanály pro přívod kabelů. Ve Starmonu v Chocni se již pracuje na nových elektronických skříních, které budou umístěny do připravených prostor. V nejbližší době se začnou montovat nové vnější technologie, jako jsou počítače náprav, návěstidla, kabelizace ve stanicích, elektromotorické přestavníky, sdělovací zařízení či kamerové systémy. Dálkově se budou v budoucnu ovládat nejen návěstidla, ale také například výhybky. „Je to první trať u nás, která se takto přebudovává. Začalo se

na začátku letošního roku, kdy se rozběhla projektová příprava, následně přišly na řadu vlastní stavební práce. V polovině srpna by měla proběhnout aktivace zařízení,“ pokračuje Václav Mrtka. Do konce platnosti současného grafikonu, tedy do poloviny prosince, zde bude probíhat zkušební provoz, vlaky se ale dále budou provozovat podle předpisu D3. Následně se přejde na nový systém.

### DOKONALÝ PŘEHLED

#### O VŠEM Z JEDNOHO MÍSTA

Co vše se tedy změní? Především dispečer v Havlíčkově Brodě bude ovládat provoz na trati z pracoviště JOP, díky kamerovým systémům ve stanicích bude sledovat vše, co se na trati děje. Z tohoto místa bude ovládat nová návěstidla i výhybky, strojvedoucí se už nebude muset hlásit telefonicky. Odpadne také nutnost ručního přehazování výhybek v případě potřeby křížování vlaků. Všechny stanice na trati jsou momentálně neobsazené, a tak to zůstane i do budoucna. Po dokončení prací dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti železničního provozu na této trati a též zvýšení komfortu pro cestující veřejnost.



# Společné akce mají odhalit případné nelegální migranty

**Policisté cizinecké policie Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje, pracovníci ČD Cargo, Generálního ředitelství Správy železnic a Hasičského záchranného sboru Správy železnic se při společné akci zaměřili zejména na nelegální migraci.**

TEXT | Radek Novotný

V polovině března krátce po jedné hodině v noci se uskutečnila kontrola nákladního vlaku, při které se policisté Odboru cizinecké policie Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje ve spolupráci i s regionálními manažery O30 ze Skupiny regionální bezpečnosti GŘ zaměřili na pátrání po osobách hledaných nebo protiprávně se zdržujících na území České republiky, dále na pátrání po zbraních, střelivu, výbušninách, omamných prostředcích nebo odcizených věcech. Cílem součinnosti kontrolní akce bylo zejména efektivní odhalování nelegální migrace a přeshraniční trestné činnosti. Ke kontrole byla vytipována vlaková souprava, která byla odstavena v železniční stanici Vejprnice.

Jednalo se o mezinárodní nákladní kontejnerový vlak jedoucí z východní Evropy. Kromě šesti policistů cizinecké policie se akce zúčastnili také tři policejní psůvodi se služebními psy. Policisté společně s dalšími spolupracujícími složkami zkontrolovali všechny kontejnery nákladní soupravy, kde se zaměřili zejména na to, zda není porušen jejich povrch či zda se ve vytipovaných místech soupravy někdo nenachází. Prohlídku jednotlivých kontejnerů provedli také policejní psůvodi se služebními psy. K dispozici bylo vozidlo policie s termovizí, které po celou dobu monitorovalo okolí.

Po provedené kontrole, kdy policisté nezjistili narušení žádného z kontejnerů a v soupravě



FOTO: archiv Správy železnic

nebyl nalezen žádný nelegální pasažér, byla akce ukončena. Souprava tak mohla pokračovat dál v jízdě. Policisté plánují v obdobných součinnostních akcích s dalšími subjekty pokračovat i nadále.



# Odborný seminář pro učitele

**Jak získat talentované a motivované absolventy středních a vysokých škol? Častá otázka v oblasti vyhledávání externích lidských zdrojů do velkých firem. Odpověď na ni není jednoduchá.**

TEXT **Eva Rubešová**

Takových studentů bychom našli poměrně málo, a poptávka je přítom velká. Správa železnic se rozhodla jít cestou odborné podpory, kterou nabízí jak studentům během studia, aby jejich rozhodování o budoucím zaměstnavateli bylo snazší, tak i středoškolským a vysokoškolským učitelům. Také pro ně je naše organizace už několik let významným partnerem při výměně dobrých zkušeností z praxe. V rámci toho jsme v loňském srpnu uspořádali první odborný seminář na téma řízení provozu v železniční dopravě, který sklídl mezi třináctkou pedagogů ohromný úspěch. Zasluhu na tom měli zejména přednášející kolegové z odboru řízení provozu, kteří postupně představili novinky ve vybraných předpisech.

Také letos organizujeme 23. a 24. srpna odborný seminář, tentokrát pro 60 vyučujících a na témata přípravy a výstavby vysokorychlostních tratí, ETCS a BIM. Během toho se společně



FOTO archiv Správy železnic

podíváme na CDP Praha. Účastníci semináře budou mít jedinečnou možnost setkat se se špičkovými odborníky Správy železnic, navštívit technologicky nabitě

pracoviště a nahlédnout pod pokličku centrálního řízení provozu na železnici. Věříme, že popularizaci železniční dopravy, činností a profesí Správy železnic, výměnou

informací a vzájemnou spoluprací mezi teorií a praxí se nám podaří získat potřebný počet odborníků pro stávající projekty i zcela nové výzvy.

## Pozor, přichází velká výměna In Karet!

**Vlastníte In Kartu? Pak si zkontrolujte její platnost. Výměna In Karet se totiž týká všech držitelů jízdních výhod, jejichž karta má v daný okamžik platnost kratší než 62 dní.**

TEXT **Eva Rubešová**

Platnost si můžete jednoduše zkontrolovat na lící straně In Karty, v pravém dolním rohu je uvedené datum platnosti. Počítejte s tím, že nová karta bude k vyzvednutí za 3 až 4 týdny po podání žádosti. Z tohoto

důvodu vám doporučujeme zkontrolovat si platnost karty a naplánovat si zažádání o duplikát alespoň měsíc před tímto datem. Pozor jen na to, že o duplikát můžete žádat nejdříve 62 dní před koncem platnosti karty.

O duplikát můžete jednoduše požádat buď přes e-shop ČD, nebo na některé ze stanic s pokladní přepážkou ČD, případně u vaší personalistky. Při žádosti o duplikát přes pokladní přepážku ČD v příslušné stanici je

potřeba počítat s uhrazením poplatku 100 korun. Potvrzení o podané žádosti, na kterém bude také uveden termín, kdy si máte novou kartu vyzvednout, vám vytiskne pokladní. Pokud chcete na In Kartu novou fotografii, připravte si předem vyplněný formulář s názvem Žádost o vydání a používání In Karty spolu s fotografií, kterou nalepíte do levého horního rohu. Tento formulář si můžete opatřit také na pokladní přepážce ČD. Po vyzvednutí nové In Karty si na ni nezapomeňte nahrát i další aplikace či oprávnění.



Protože se ve škole nemohl učit jen na moderních zařízeních (první tři ročníky byly věnovány zejména mechanice, hradlovým přístrojům, PZZ vzor SSSR a VÚD, k moderní stavědlové ústředně typu ESA se dostal také), své teoretické znalosti si doplňoval sám. Měl to štěstí, že hned na začátku profesní dráhy se v jeho domovské stanici dokončovalo nejmodernější elektronické stavědlo řízené počítači. Nezaněvřel však ani na zabezpečovací klasiku, na které se učil ve škole.

Hrdý železničář považuje za největší přínos Správy železnic jistotu stabilního zaměstnání, což v dnešní době není málo. „K zahazení nejsou ani firemní benefity, kterých je víc než dost,“ podotýká. Svým entuziasmem nakazil i několik lidí, kteří za ním přišli do Správy železnic a přesto, že je svou práci nijak zvlášť nezažíval. „Pravděpodobně by naši hantýrce stejně nerozuměli. Technické věci probíráme s dědou nebo s kolegy,“ říká Tomáš Blahynka.

Jeho práce se mu stala i díky krásným vzpomínkám na dětství koníčkem.

**Eva Rubešová**

Znáte příběh někoho z vašeho okolí, o tom, jak se dostal/a na dráhu? Napište nám na e-mail [tym@spravazeleznic.cz](mailto:tym@spravazeleznic.cz).

## LETNÍ POHODA S INTERNETEM VPN FAMILY 3 GB dat na měsíc zdarma

**Nemáte ještě v mobilním telefonu, tabletu či notebooku datové připojení a nebaví vás hledat v okolí Wi-Fi sítě? Právě teď je ta nejlepší příležitost si ve VPN Family pořídit rychlý mobilní internet.**

Objednejte sobě nebo svým blízkým ve VPN Family – 02 datový tarif s 1,5 GB nebo 3 GB a ve VPN Family – Vodafone tarif se 3 GB dat. V červenci získáte zvolená data zdarma a poplatek zaplatíte až za měsíc srpen. Akcí mohou využít všichni, kteří nemají na svém telefonním čísle aktivní internet minimálně v květnu. Akce platí i pro mobilní internet do tabletů či notebooků. Díky datům můžete nejenom využít přehled o dopravě při navigaci na dovolenou, ale třeba i sdílet fotografie s vašimi blízkými nebo si oprášit slovíčka pomocí některé z mobilních

aplikací. Tak neváhejte a objednejte si datový tarif co nejdříve. Čím dříve tarif objednáte, tím více ušetříte.

### NOVINKA:

#### VOLEJ NONSTOP VE VPN FAMILY – 02

Nová služba Volej NONSTOP ve VPN vám za 30 Kč měsíčně umožní neomezené volání v síti VPN Family – 02 a do VPN skupiny ČD (972 xxx). Pokud máte příbuzné nebo známé s VPN Family – 02, můžete výrazně ušetřit. Službu si můžete aktivovat k tarifu „VÍM“ nebo pro „7kačku“.

#### Stále také můžete využít Volej NONSTOP v síti O<sub>2</sub> nebo Vodafone.

S touto službou voláte neomezeně v síti vašeho operátora za 70 Kč měsíčně. Ideální kombinace je s tarifem 7kačka, s kterým můžete celý měsíc volat neomezeně v síti operátora pouze za 77 Kč. Výhodné tarify ve VPN Family – 02 nebo ve VPN Family – Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portále <https://family.cdt.cz> nebo na telefonním čísle 972 111 333. Na portále je umístěna také kalkulačka pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.



**Už 15 tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!**

# Smělé plány železnice na slovenském Horehroní

Každý pravověrný příznivec železniční nostalgie dobře zná Čiernohronskou železnici, zkráceně ČHŽ, která je živým dokladem unikátního systému lesních drah na středním Slovensku. Od minulého roku se můžeme setkat také se zkratkou ČHEŽ. Ta je předzvěstí elektrické budoucnosti dráhy podél toku Čierného Hronu.

TEXT **Pavel Tesar**

Úzkorozchodné lesní železnice byly od počátku minulého století velkým pomocníkem při svozu dřeva z často špatně dostupných lokalit do údolí potoků a říček. V oblasti dnešního Čierného Balogu tak vznikl během několika desetiletí unikátní systém o rozchodu 760 mm dlouhý více než 130 km. Význam jednotlivých traťových úseků však v průběhu století postupně upadal, vláda tehdejší Slovenské socialistické republiky proto rozhodla o jejich likvidaci do roku 1985.

Na konci roku 1982 byl definitivně zastaven provoz na zbývajících 36 km tratí, veškeré zařízení, tedy kolejnice, lokomotivy a vozy, v té době už poslední lesní železnice na Slovensku bylo určeno k sešrotování. V tom samém roce se však z podnětu posledního výpravčího lesní železnice Klementa Auxta podařilo místním aktivistům v Hronci protlačit zápis ČHŽ do Ústředního státního seznamu kulturních památek. Současně vznikla tradice bezplatných pracovních táborů Stromu života, což byla slovenská obdoba v české části federace velmi populárního hnutí Brontosaurus.

## NADĚJE V PODOBĚ ELEKTRIFIKACE

Dlouho očekávaným dnem obnovení provozu ČHŽ se stal 1. květen 1992, kdy vyjel první parní vlak pro turisty po opravené trati do Vydrovské doliny. O rok později už se jezdilo po celém hlavním úseku z Čierného Balogu do Hronce. Dráha v údolí Čierného Hronu přepraví ročně 70 000 cestujících, a stala se tak jednou z nejnavštěvovanějších atrakcí na středním Slovensku.

## Překládka jednoho z vozidel v bratislavském přístavu



Električky ve svém původním působišti.

Více než sto let prakticky nepřetržitého provozu se bohužel podepsalo na stavu infrastruktury. V roce 2017 musela být kvůli zetlelým dřevěným pražcům přerušena doprava na sedmikilometrovém úseku ze Šánského do Chvatimechu, kde je přímé napojení na železniční trať ZSR. Dlouholetý ředitel Čiernohronské železnice Aleš Bílek přišel s vizí modernizace veřejné dopravy na Horehroní. Nezisková organizace, která ČHŽ provozuje, vypracovala na své náklady projektovou dokumentaci pro obnovu a elektrifikaci tratě Čierný Balog – Hronec – Valaská – Podbrezová. V ní se jako následovníhodné příklady uvádějí také úspěšné projekty Správy železnic, v první řadě obnovení provozu a elektrifikace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice.

S obnovou tratě pomůže Banskobystrický kraj, jehož zastupitelstvo schválilo v srpnu 2019 záměr

nazvaný Revitalizace Čiernohronské doliny. Cílem je zavést celoroční provoz regionálních vlaků a zapojit ČHŽ do Plánu udržitelné mobility a Integrovaného dopravního systému kraje. Předpokládá se, že trať by mohlo v budoucnu využívat přibližně tisíc cestujících denně. Její opravu tak bude možné financovat z fondů EU a občané okolních obcí budou mít k dispozici dotovanou ekologickou železniční dopravu. Hlavní trať z Čierného Balogu do Chvatimechu by měla být prodloužena až k areálu Železáren Podbrezová. Poslouží tak i místním obyvatelům k pravidelnému dojíždění do práce.

## ELEKTRIČKY UŽ JSOU NA HOREHRONÍ

Shodou okolností právě v té době vyhlásila švýcarská společnost Baselland Transport (BLT) nabídku na prodej 17 zachovalých „električek“ o rozchodu 750 mm, které



FOTO ČHŽ

Celá flotila vozidel na kolejích ČHŽ



FOTO ČHŽ

FOTO Dávid Bozseký

Poslední část cesty se odehrála po železnici.

jezdily na dráze Walderburgerbahn. Ta prochází v současnosti přestavbou na metrový rozchod, a dopravce si proto pořídí zcela nová vozidla. ČHŽ uspěla se svým projektem v konkurenci šesti dalších zájemců z Německa, Rakouska, Rumunska nebo Madagaskaru. Získala tak sedm motorových vozů s 33 místy k sezení a deset řídících vozů s kapacitou ještě o 16 sedadel vyšší, které byly vyrobeny v letech 1985 až 1993.

„Nabídka kolejových vozidel s atypickým rozchodem je v Evropě limitovaná. Jejich získáním za 80 000 švýcarských franků (v přepočtu 1,86 milionu korun, pozn. red.) jsme ušetřili 51 milionů eur (1,3 miliardy korun), které bychom museli vynaložit, kdybychom kupovali nové vozy,“ objasňuje Aleš Bílek. Zmíněná výhodná cena přitom zahrnuje i potřebné náhradní díly.

Přeprava nově získaných vozidel z Basileje na Horehroní se uskutečnila letos na jaře. Všechna byla nejprve přepravena silničními trajery do přístavu v Basileji,

následně plula tři týdny lodí po kanálu Rýn – Mohan – Dunaj do bratislavského přístavu, odkud putovala na vagonech do svého nového působiště. Jak podotýká Aleš Bílek, právě doprava byla na celé transakci nejdražší položkou. Vyšla na 250 000 eur, tedy v přepočtu na 6,38 milionu korun. „Co se týče časového odhadu, za ideálního stavu očekáváme realizaci a dokončení celého projektu do roku 2025,“ dodává.

## PŘÍŠTÍ ZASTÁVKA BREZNO

Plány na zavedení elektrického provozu jsou však ještě smělejší. Pokud by se je podařilo zrealizovat, nové úzkorozchodné tratě by v budoucnosti mohly pokračovat do okresního města Brezna a do lyžařských středisek na jižní straně Chopku, tedy do oblastí přetížených automobilovou dopravou. Do té doby se mohou zájemci svést vlakem po kolejích z Čierného Balogu do Vydrova, Dobroče nebo Šánského. Jinak nesjízdňný úsek do Hronce lze od letošního roku projet na unikátní cyklodrožině.



FOTO Ondřej Mlýnka

# Muzeum lokálky v Rokytnici v Orlických horách láká nejen na parní lokomotivu

V podhůří Orlických hor v koncové stanici místní lokální dráhy, se nachází malé a útulné muzeum. Je jako stvořené pro vhodný začátek volnočasových aktivit v této přírodní lokalitě se zajímavými turistickými cíli.

TEXT Tomáš Johánek

Do brány Orlických hor, jak se také Rokytnici říká, se dostanete lokálkou ze stanice Doudleby nad Orlicí. Koleje se vinou údolím Divoké Orlice a za pomoci mostů a dvou tunelů po nich vlak vystoupá o plných 277 metrů. V cílové stanici pak najdete bývalou výtopnu, kde se nyní nachází Muzeum lokálky. Budova výtopny zahájila svoji činnost v roce 1906. Při oslavách 100 let tratě Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách přišli organizátoři akce s myšlenkou opuštěnou a nevyužívanou budovu nějak smysluplně využít. Po dlouhém jednání s vedením města a vyjasnění majetkového uspořádání se po následných přípravách v roce 2010 otevřela jako muzejní železniční expozice, která mapuje historii zdejší tratě. Díky skutečnosti, že během své existence budova neprošla zásadní rekonstrukcí, byla vyhlášena kulturní památkou. Dokonce jedna modelářská firma si ji vybrala jako vzor pro svoji stavebnici. Návštěvníci tak mohou obdivovat více než stoletou původní dřevěnou střešní konstrukci. V expozici umístěné v několika objektech jsou k vidění různé předměty jak z dob minulých, tak i téměř

současných. Jsou jimi například nejstarší kolejnice z roku 1874, mechanická návěstidla či stavědlový přístroj. V hlavní expozici jsou popsány všechny stanice a zastávky lokálky, seznámíte se s detaily výstavby tratě a nechybí ani replika pamětní desky, která byla původně jako připomínka zahájení provozu v roce 1906 umístěna na jednom z tunelů. Venkovní expozici tvoří mechanická návěstidla, dvojkolí parní lokomotivy, část parního lokomotivního kotle v řezu nebo skříň nákladního vozu z roku 1872. Prezentována je také obnova samotné budovy. Každý rok jsou renovovány další části muzea a stejně tak se částečně obměňuje jeho expozice. Příjemným překvapením je vstupenka v podobě původní papírové kartonové jízdenky. Pro malé i velké návštěvníky jsou k vidění různá modelová kolejiště.

## HLAVNÍ DOMINANTOU EXPOZICE JE PARNÍ LOKOMOTIVA

Největším lákadlem muzea je parní lokomotiva 328.011 z roku 1956, která má velmi osobní vztah ke zdejší lokalitě. Proč právě ona? Parní stroje vyráběné pro průmysl stály dříve ve stínu svých slavnějších

kolegyn z veřejných drah. Jejich tratě byly často za zdmi továren, hutí a dolů. Pro své určení měly jasně dané vlastnosti: jednoduchost, výkon a snadnou údržbu v náročném provozu. Některé z nich se tak dočkaly v provozním stavu počátku 80. let. A tehdy se začal psát nový příběh lokomotivy typu CP600, vyrobené roku 1956 v továrně ČKD pod číslem 3704. Nečekalo ji sešrotování jako mnohé další, ale byla prodána do zemědělského družstva v Orlických horách, které shánělo vytápěcí kotel pro své budovy. Tam na kusu kolejí, jako by zabloudila z pohádky o mašinkách, trpělivě přečkala další roky. To už se o ní vědělo a skupina fandů z depa ČSD Letohrad se rozhodla lokomotivu zachránit a vrátit ji na koleje. To se podařilo na sklonku roku 1992. Následovaly roky oprav, až konečně 2. července 1996 se opět po letech lokomotiva rozjela vlastní silou. Následně rozdávala radost při jízdách nostalgických vlaků až do 2. prosince 2000, kdy odjela svoji poslední jízdu a následně byla odstavena kvůli uplynutí lhůty provozuschopnosti kotle. Právě nutnost jeho opravy, finanční náročnost a průmyslový původ

FOTO archiv muzea (4x)



tehdy odsunul tuto lokomotivu do pozadí. Její zachránci se ale nevzdali. Letohradský železniční klub společně s městem Rokytnice v Orlických horách založil Muzeum lokálky a v místní historické výtopně lokomotivě vytvořil nový stálý domov. Zbývá poslední krok – lokomotivě po dvaceti letech odstavení vrátit život a oheň do topeniště. Jejím srdcem je kotel, který bude vyžadovat finančně náročnou odbornou opravu od specializované firmy. Pomoci může i veřejnost, neboť aktuálně probíhá

veřejná sbírka na její opětovné zprovoznění. Podrobnosti najdete na webových stránkách muzea. Mašinka si to rozhodně zaslouží, neboť byla poslední provozuschopnou lokomotivou ze stokusové výrobní série a je zapsaná na seznamu kulturních technických památek. Všechny aktivity dobrovolníků mají jediný cíl. Tím bude sezonní provoz zvláštních zážitkových vlaků na zdejší podhorské trati či v přílehlém regionu na pomezí Královéhradeckého a Pardubického kraje. Všichni se na vás moc těší.



## Od modelové železnice za regulátor parní lokomotivy

Tomáš Nachtman pracuje na železnici už od roku 1987, momentálně působí ve funkci vedoucího oddělení mechanizace na odboru provozuschopnosti. Na dráze však zůstává i ve volném čase, kancelář vymění za výtopnu a podílí se na záchraně železniční historie.

TEXT Tomáš Johánek

Za více než 30 let strávených na dráze vystřídal Tomáš Nachtman celou řadu profesí. Nastoupil na ni hned po absolvování VŠE v Praze a postupně působil jako vedoucí MTZ, ekonomický náměstek lokomotivního depa, přednosta depa, vedoucí oddělení zásobování, ředitel odboru zásobování, vrchní přednosta uzlové stanice, ředitel regionálního centra nebo odboru řízení provozu. „Současná pozice mi dovoluje zúročit zkušenosti z celého mého dosavadního působení na železnici. Mám na starosti vozidla, která udržují infrastrukturu

a kterých máme kolem 700. Rekonstruujeme starší typy, ale hlavně vybíráme a nakupujeme nové stroje, které musí být schopné udržovat modernizované tratě v odpovídajícím technickém stavu,“ říká Tomáš Nachtman. Důležité je podle jeho slov také pravidelné důkladné školení všech zhruba 600 strojvedoucích těchto vozidel.

## PARNÍ LOKOMOTIVY HO TÁHLY UŽ OD DĚTSTVÍ

Ve volném čase lze Tomáše Nachtmana potkat také mezi stroji, ale těmi podstatně staršími,

konkrétně parními lokomotivami. Už na základní škole začal chodit do kroužku železničních modelářů v pražském Karlíně, kde měli svého času největší modelové kolejiště velikosti H0 v republice. Zde se také vytvořila parta lidí, kterou zaujaly tehdy ještě běžně provozované parní lokomotivy. „Jezdili jsme je fotit, pucovat, natírat, občas nás někdo vzal nahoru, kde jsme si mohli všechno osahat. Po skončení parního provozu se povedlo tu a tam nějaký funkční stroj dobře schovat a následně třeba i opravit, a hlavně zachránit,“ vzpomíná Tomáš

FOTO archiv Tomáše Nachtmana



Nachtman. Kolem zachráněné parní lokomotivy pak vznikla parta starších „firů“ a mladších „šotoušů“, kteří se postupně vypracovali přes čističe kol a kotle až třeba na topiče. Stejnou cestou šel i kolega z naší státní organizace. Ten momentálně svůj veškerý volný čas tráví s „děčínskou Lízou“, parní lokomotivou 475.179, která patří mezi poslední provozuschopné velké parní stroje v parku Českých drah. Dotáhl to až na jejího strojvedoucího. Za regulátorem parního stroje to ale nekončí, hlavní náplní práce je jeho komplikovaná údržba. Dílny na opravu parních lokomotiv u nás už nejsou, řada věcí se dá udělat svépomocí, na další se musí najít firmy, které to ještě dokážou. Také příprava lokomotivy na jízdu není tak jednoduchá jako u moderních strojů a zabere pár hodin času. „Je to ale krásná práce, jen člověku nesmí vadit špína. Po návratu z akce je každému na první pohled jasné, kde jsem byl,“ dodává Tomáš Nachtman.

# Muzeum ve Zbýšově nabízí největší sbírku úzkorozchodných vozidel

Nedaleko Brna, konkrétně ve Zbýšově, působí Muzeum průmyslových železnic. Bývalou uhelnou vlečku přestavělo z normálního na úzký rozchod, což je samo o sobě unikátní. Nadšenci zde opatrují rozsáhlou sbírku historických vozidel i dalších exponátů.

TEXT Tomáš Johánek



FOTO archiv MPZ

Spolek Muzeum průmyslových železnic vznikl na podzim roku 1991. První předváděcí trať se nacházela na jedné zahradě v Brně-Černovicích a její délka byla zhruba 150 metrů. Brzy však přestala stačit svým rozsahem, protože vozidel přibývalo, následovalo stěhování do Mladějova na Moravě, kde si spolek pronajal prostory i trať. Po uplynutí 10 let byl nájem ukončen a muzeum se opět stěhovalo. Tentokrát do vlastního, na bývalou normálně rozchodnou vlečku ze Zastávky u Brna do Zbýšova. Postupem času se celá trať zrekonstruovala na rozchod 600 mm, byl zrekonstruován bývalý strážní domek ve stanici Zbýšov-Důl Jindřich z roku 1862 a postavena nová výtopna a depo.

Původní vlečka na přepravu uhlí byla postavena roku 1862. Po ukončení těžby v roce 1991 ji o 14 let později převzalo Muzeum průmyslových železnic za účelem jejího přerostochodování a pořádání prezentačních jízd svých vozidel. Dnes zde najdete parní lokomotivy z let 1913 až 1951, motorové z let 1940 až 1981, a dokonce i přes sto let starou

elektrickou lokomotivu Siemens z roku 1905. Historické lokomotivy úzkorozchodných drah vypadají mnohdy jako model či hračka, přesto jde o desítky let staré stroje trávící celé 20.

## Úzkorozchodným vlakem od nádraží v Zastávce u Brna

Zájemci mohou navštívit muzeum každou prázdninovou sobotu a svézt se do Zastávky u Brna a zpět buďto parním, nebo motorovým vlakem. V Zastávce je přestupní místo z běžných a parních vlaků na turistické úzkorozchodné a také přestupní stanoviště autobusů IDS Jiho-moravského kraje. Během letních měsíců, konkrétně 17. 7. a 14. 8. se zde bude pořádat akce S párou za horníky, při které bude ve Zbýšově otevřen bývalý důl Simson a na trať vyjede i důlní vlak.

století těžkou službou v lomech, dolech, cihelnách, hutích a jiných průmyslových objektech, tehdy vesměs veřejně nepřístupných. Nadšenci pro železniční historii zachránili před sešrotováním také stovky osobních i nákladních vagonů s úzkým rozchodem kol z doby od počátku 20. století. A to z likvidací vleček mnoha bouraných průmyslových závodů, z rušených dolů, kamenolomů, cukrovarů, cihelen, lesních svážnic dřeva aj. Technické unikáty tím dochovali do dneška. Brigádníci je v železničním muzeu postupně konstrukčně omlazují do původního stavu.

## PŘIPRAVUJE SE VÝSTAVBA NOVÉHO DEPA

Kvůli sbírce, která se stále rozrůstá, už přestávají stačit dosavadní kryté prostory a mnoho již i zrenovovaných exponátů musí stát pod širým nebem vystavených větru a dešti, což se projevuje na jejich technickém stavu. Proto se muzejníci rozhodli, že bude nutné postavit nové depo neboli vozovnu, jak se tento projekt oficiálně nazývá. Bude to ocelová hala o půdorysném rozměru 6 x 18 metrů na betonových základech, ve které budou dvě koleje o délce 18 metrů. „Tuto stavbu financujeme z více zdrojů. Část rozpočtu tvoří naše vlastní prostředky, další pak dotace od Jiho-moravského kraje. Z těchto prostředků vybudujeme svépomocí příjezdové a vnitřní kolejiště a základy,“ říká zástupce spolku provozujícího muzeum Filip Kaněk. Bohužel se v rozpočtu nedostává financí na stavbu vrchní ocelové opláštěné konstrukce. „Proto jsme se rozhodli požádat o pomoc veřejnost a vyhlásili jsme veřejnou sbírku pomocí crowdfundingové kampaně na portále startovac.cz. Doufáme, že nám naši příznivci pomohou formou příspěvku pečovat o naše kulturní technické dědictví,“ dodal Filip Kaněk.

## Křížovka o ceny

V prázdninové křížovce hledáme názvy dvou již zrušených nádraží. Své odpovědi pošlete do 30. července na adresu: [redakce@spravazeznic.cz](mailto:redakce@spravazeznic.cz). Knižní odměnu jsme tentokrát připravili

pro pět odesílatelů správných řešení. Červnová tajenka zněla: Břeclav, Jeníkov-Oldřichov. Na publikaci podle vlastního výběru se mohou těšit Stanislava Červenková, Vít Šmejkal a Jan Lisý.

	SLOVEN. POLIBEK	DRUH DOUTNIKU	STARORÍMSKÝ ÚŘEDNÍK	ČÁST KAMEN	NEPODDAJNÉ	OZNAČENÍ LETADEL IRAKU	NAHÝ LIDSKÝ MODEL	HLT	RUSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO	HLOUPÁ ŽENA (HANL.)	MEGAVOLT	EL. NABITÁ ČÁSTICE	JE MOŽNO	BÁJNÝ STARORÉCKÝ PASTÝR	OROČOVÉ
SPZ OKRESU BLANSKO			ENZYM ŠTĚPÍČÍ ŠKROB							MUŽSKÉ JMÉNO (18. 6.)					
NOHA (ZAST.)			ESTONSKÁ SPISOVATELKA							KOČI					
			ROZPIS							ČAJ					
1. část tajenky						ZHOTOVENÁ TKANIN					NĚM. ZÁPOR				
						ZKR. NAŠÍ TELEVIZE					OBĚTNÍ DARY				
POUŤOVÁ ATRAKCE							ODPORNOST	OVIDIOVO JMÉNO				PRUH PŮDY U RĚKY	ZN. KŘEMÍKU		
								LEČKA				JEDNA Z BOHYŇ OSUDU			
	BÁJNÝ PTÁK	AMATÉRSKÁ VOLEJBA-LOVÁ LIGA	ZN. ZINKU	ČIN. DRAMATIK A NOVELISTA (1940)	TECHNICKO-HOSPODÁŘSKÝ PRACOVNÍK (ZKR.)	TISÍCI CITOSLOVCE			ČÁSTEČNÁ TMA (KNÍŽ.)	ŠVĚD. SKUPINA			BÝVALÝ RUSKÝ PANOVIK	ZN. ELEKTROSPOTŘEBIČŮ	
NARYCHLO							2. část tajenky								
							ZN. OERSTEDU								
ZABLJAČKOVÁ POCHOUTKA				ČLOVĚK ODVEDLE							OSEKÁVAT				
TRNITÁ DŘEVINA				PŘÍBUZNÁ							JAPONSKÝ BASNIK A SPISOVATEL				

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

## Cestování se zjednodušuje

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

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

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

Kdo ví, co nám přinese podzim...

Vaše ČD Travel garant spokojeného návratu



## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

### Provozně-technická sekce má nového ředitele

K 1. červnu byl ředitelem provozně-technické sekce Drážního úřadu jmenován Ing. Radek Šafránek, který uspěl ve výběrovém řízení. Radek Šafránek je zkušeným odborníkem v oblasti kolejových vozidel. Přichází ze společnosti Stadler Praha a v minulosti působil ve Škodě Transportation.

Zaměřit se chce na intenzivnější komunikaci související se zaváděním evropské legislativy do schvalovacích procesů.

S touto legislativou přicházejí i nová velká témata, jako je zavádění systému ETCS do provozu a s tím související úkony pro školení strojvedoucích za pomoci simulátorů.

### Letní fotosoutěž

Drážní úřad vyhlašuje další ročník oblíbené fotografické soutěže pro fanoušky drážní dopravy! Třináct vybraných fotografií se objeví v nástěnném kalendáři Drážního úřadu na rok 2022. Soutěž probíhá v termínu od 8. 6. do 31. 7. 2021.

Soutěžící si mohou tentokrát vybrat ze dvou témat:

1. Moderní technologie a moderní vozidla v drážní dopravě,
2. Malujeme drážní motivy na kamínky.

Zapojit do soutěže se může každý zasláním fotografie na e-mail:

[foto@ducr.cz](mailto:foto@ducr.cz).

Detailní pokyny najdete na našich webových stránkách

<https://ducr.cz/cs/o-nas/soutez-2021>.

