

MODERNÍ ŽELEZNICE

ZAJIŠTĚNÉ PENÍZE UMOŽNÍ ZAHÁJIT DALŠÍ KLÍČOVÉ STAVBY

Podle náměštka pro modernizaci dráhy Mojmíra Nejezchleba pomohou úvěry od EIB

02

ZÁSADNÍ VÝLUKY MEZI PRAHOU A BRNEM POSTUPNĚ KONČÍ

Od poloviny prosince se část dálkových vlaků vrátí na trať přes Českou Třebovou

04

POHLED DO HISTORIE VLAKOVÝCH ZABEZPEČOVAČŮ

Již v polovině 19. století vznikl požadavek na vývoj systému, který upozorní na projektí návěstidla

06



Nový most přes Vltavu na pražské Výtoni zná svou možnou podobu

Naše státní organizace představila veřejnosti vítězný návrh budoucí podoby tříkolejného přemostění přes Vltavu v místě stávajícího železničního mostu na pražské Výtoni. Vzešel ze soutěže architektů, které se zúčastnilo celkem 12 přihlášených týmů.

TEXT | **Tomáš Johánek (s využitím TZ)**

Soutěž na budoucí podobu mostu byla vyhlášena 3. května loňského roku. Správa železnic zvolila i na základě konzultace s Českou komorou architektů formu soutěžního dialogu, protože klasická anonymní architektonická soutěž byla vyhodnocena jako riziková z hlediska možného zpochybnění výsledků. Ještě před rozhodnutím vypsat soutěž se totiž veřejnost měla možnost seznámit se třemi možnými řešeními, jejich autoři by se tedy soutěže nemohli zúčastnit, nebo by v opačném případě nebyly dodrženy podmínky anonymity soutěžících. Autorům těchto tří návrhů přitom správce železniční infrastruktury a budoucí investor projektu chtěl umožnit, aby prokázali v soutěži výhody svých navrhovaných řešení. Proto byli k účasti v soutěžním dialogu

vyzváni přímo a zároveň se jej mohl zúčastnit kdokoli další, pokud splnil stanovená kritéria.

POČÍTÁ SE S TŘÍKOLEJNÝM PŘEMOSTĚNÍM

Cílem soutěžního dialogu bylo najít řešení tříkolejného přemostění přes Vltavu v místě stávajících železničních mostů. „Požadavek na rozšíření na tři koleje v tomto traťovém úseku vyplývá z aktualizované studie proveditelnosti řešící zaústění 3. tranzitního koridoru do železničního uzlu Praha, kterou schválilo Ministerstvo dopravy. Ta počítá s výhledovým rozsahem dopravy, pro který není současné dvoukolejné přemostění postačující. Podmínkou bylo respektování požadavků památkové ochrany v největším možném rozsahu,“ říká generální

ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Všechny návrhy posoudila hodnotící komise, kterou tvořilo 11 členů. Vedle zástupců Správy železnic a Magistrátu hl. města Prahy v ní také zasedli nezávislí odborníci na mosty, kteří působí i jako pedagogové na ČVUT, dále členové Klubu Za starou Prahu a architekti. Na samotném vyhodnocení nejlepších řešení spolupracovali rovněž odborníci z Národního památkového ústavu nebo Městských částí Praha 2 a Praha 5.

MOST BUDE I NADÁLE SLOUŽIT PRO PĚŠÍ A CYKLISTY

Navržené řešení mělo respektovat současné technické požadavky s některými výjimkami, které byly stanoveny tak, aby soutěžní návrhy mohly zahrnovat i zachování stávající ocelové konstrukce.

Toto řešení nebylo v rámci zadání vyloučeno a také část posuzovaných soutěžních návrhů s jejím využitím počítala. Z hlediska celoměstského významu bylo v zadání jasně stanoveno, že nový most musí sloužit také pro pěší a cyklistické propojení obou břehů Vltavy. To je totiž jeden z jeho hlavních významů. Na obou březích je pak nutné zajistit návaznost na pěší a cyklistické trasy. Návrhy nového mostu musely rovněž zohlednit požadavky na vznik nové železniční zastávky na Výtoni, která bude sloužit jako přestupní uzel mezi různými druhy hromadné dopravy, zejména mezi vlakem a tramvají. Do prvního kola soutěžního dialogu se přihlásilo 12 týmů, po vyhodnocení se jejich počet snížil na polovinu. Zbylá šestice dostala možnost své návrhy na základě připomínek z prvního kola dopracovat a znovu je představit hodnotící komisi. Na začátku září předložili svá finální řešení formou nabídky. Jako nejlepší vybrala komise návrh od společnosti 2T engineering. Ta nyní zpracuje

OPRAVOU PROJDE CELÝ ÚSEK Z HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ NA SMÍCHOV

Nový most přes Vltavu bude součástí trati z pražského hlavního nádraží na Smíchov, která projde v následujících letech zásadní modernizací. Rekonstrukce čeká jak vínohradské tunely, tak i navazující úsek do výhybny Vyšehrad. Na druhém břehu Vltavy naváže na nový most rozsáhlá přestavba stanice Praha-Smíchov, která se zaměří na kolejistiště a nástupiště. V rámci samostatných projektů zde dojde rovněž k rekonstrukci výpravní budovy a výstavbě moderního dopravního terminálu.

podrobnější studii, která bude sloužit jako podklad pro vytvoření dokumentace pro společné povolení stavby.



DODÁVKA TRAKČNÍ ENERGIE NA PŘÍŠTÍ ROK JE DOMLUVENA

Dodavatelem silové trakční energie, kterou dopravci využívají pro provoz svých elektrických vlaků, bude společnost ČEZ ESCO. Ta uspěla v aukci realizované prostřednictvím komoditní burzy PXE. Současná situace na trhu s elektřinou způsobila, že cena dodávky není zajištěna fixací na velkoobchodní obchodované produkty. Náklady tak nebudou po celý rok konstantní, ale budou se měnit v každém měsíčním zúčtovacím období.

HLEDÁ SE ZPRACOVATEL DOKUMENTACE PRO NOVOU VRT V PRAZE

Naše státní organizace vyhlásila další veřejnou zakázku na dodavatele dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro novou síť vysokorychlostních tratí. Projektant připraví technický návrh v pořadí již osmého úseku sítě, a to mezi pražskými Vršovými a Běchovicemi. Budoucí VRT bude součástí připravovaného ramene RS 1 Praha – Brno – Ostrava. Na úsek s pracovním názvem VRT Praha naváže již projektovaná trať v Polabí, kterou budou v budoucnu využívat také vlaky ve směru na Pardubice, Hradec Králové nebo Wrocław.

VIZUALIZACE archív Správy železnic



O PODOBĚ VÝPRAVNÍ BUDOVY V NYMBURCE ROZHODNE SOUTĚŽ

Novou podobu nádražní budovy v Nymburce pomůže najít otevřená architektonicko-urbanistická soutěž. Záměrem je nalézt optimální řešení pro rekonstrukci stávající budovy, novostavbu nového objektu nádraží a úpravu přednádraží ve vazbě na okolní prostory i navazující dopravní a železniční infrastrukturu. Nový objekt bude disponovat veřejnými i neveřejnými prostory, hygienickým zázemím a komerčními jednotkami určenými k pronájmu.



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.

Zajištěné financování umožní zahájit další klíčové stavby

Zahájení realizace některých staveb v letošním roce bránila nejistota týkající se dostupnosti finančních prostředků. To se však podle náměstka generálního ředitele pro modernizaci dráhy Mojmíra Nejezchleba mění, pomohou úvěry od Evropské investiční banky.

TEXT | Tomáš Johánek

Jak hodnotíte letošní stavební sezónu? Jak ji ovlivnily rostoucí ceny stavebních materiálů či energií?

Myslím si, že letošní stavební sezóna je velmi dobrá, a to jak z hlediska objemu provedených prací, tak i proinvestovaných finančních prostředků. Realizovala se celá řada staveb, které v letošním roce končí. Využívali jsme nově i zdroje z Národního fondu obnovy, což nám umožnilo realizovat i drobnější stavby, jako jsou opravy výpravních budov či rekonstrukce některých železničních stanic. Řada projektů se týkala i zvýšení zabezpečení přejezdů. Pokud jde o vyšší ceny stavebních materiálů a energií, museli jsme to samozřejmě se zhotoviteli řešit. V některých smlouvách máme valorizační doložky, které umožňují legálně využívat vyhlášená procenta inflace v jednotlivých letech stavby. Tam, kde jsme doložku neměli, to řešíme ve spolupráci s Ministerstvem dopravy. V současné době se připravuje metodika valorizací cen způsobených nárůsty externích materiálových nákladů. Momentálně je v meziresortním posuzovacím řízení. Pokud jde o velké stavby, které se nám letos podaří dokončit, je nutné zmínit hned dvě akce na čtvrtém koridoru, konkrétně mezi Soběslaví a Doubím a Sudoměřicemi a Voticemi. Těsně před koncem je také velká stavba v Praze mezi Smíchovem a Radotínem, dokončená je rekonstrukce v úseku Velim – Poříčany, prakticky hotovo je také v případě další etapy modernizace železničního uzlu Píseň. Rád bych také upozornil i na dokončení hned trojice staveb mezi Brnem a Blanskem či modernizace a elektrizace trati Olomouc – Uničov – Šumperk. Některé akce budou pokračovat ještě v příštím roce. To je třeba případ modernizace železničního uzlu Pardubice či stavby Praha – Vysočany – Mstětice.

Co chystáte na příští rok kromě staveb, které budou pokračovat z letošního roku?

Příprava staveb na příští rok byla do značné míry ovlivněna nejistotou rozpočtu Správy železnic na rok 2023, a to jak v části týkající se zajištění provozuschopnosti, tak i v části investiční. Nicméně v některých případech jsme dospěli do fáze, kdy již nic nebrání zahájení prací. Nedávno jsme například předávali staveniště pro realizaci stavby Mstětice – Čelákovice, což je poslední dosud nerekonstruovaný



FOTO Paula Marčová

velkých liniových staveb jsou zdlouhavé, ve většině případů ale nejsou prodlevy na straně Správy železnic či projekčních firem. Největší handicap vidím ve všech schvalovacích a povolovacích procesech, počínaje interními či vnitroresortními schvalovacími procesy přes proces posouzení vlivu staveb na životní prostředí (EIA) až po územní řízení. Na to navazuje majetkové vypořádání, což je složité zejména u staveb, kde vzniká nová stopa. Ani získání stavebního povolení není úplně jednoduchou záležitostí, zejména v případech, kdy je na část našich staveb vydáváno jiným povolovacím orgánem než Drážním úřadem. Momentálně se schvaluje novela stavebního zákona, která pravděpodobně ale celý proces pro velké stavby nijak nezkrátí a nezejednoduší.

Mění se podle vašich zkušeností zájem firem o zakázky na železnici?

Zatím se nám zdá, že účast firem ve vypisovaných tendrech je velmi slušná. Velký zájem byl i o zakázky v řádech stovek milionů korun. Myslím si, že pozitivním signálem pro stavební firmy je to, že díky předpokládaným úvěrům od EIB máme zajištěno financování až na pět let.

Co vám osobně přinesl letošní rok a co očekáváte od roku příštího?

Z letošního roku mám dobrý pocit, daří se nám realizovat a dokončovat řadu velkých staveb, což vyžaduje mnohdy značné úsilí. Všichni víme, jaké byly problémy například s realizací výlukové činnosti, jaká byla zpoždění vlaků. Museli jsme vyvinout maximální snahu, abychom firmy motivovali ke zkrácení termínů. Navíc jsme řešili finanční nejistotu, což komplikovalo zahájení dalších staveb. Dnes je díky zajištěnému financování situace opačná, některé věci se proto snažíme maximálně urychlit. Do příštího roku máme určitě dobře našlápnuto.

Na příští rok máme zajištěné financování a snažíme se maximálně urychlit přípravu dalších staveb.

úsek mezi Prahou a Lysou nad Labem. Ve stejné fázi jsme i v případě elektrizace a zdvoukolejnění trati ze Střelice do Zastávky u Brna. Ještě do konce roku bychom rádi podepsali smlouvu se zhotovitelem projektu modernizace trati z Prahy – Buben do nové zastávky Praha – Výstaviště. U dalších projektů se chystáme v blízké době vypsat tendry na zhotovitele, abychom mohli zahájit jejich realizaci ještě během příštího roku.

Říká se, že peníze jsou vždy na prvním místě. Máme zajištěn dostatek finančních prostředků na všechny plánované investice?

V tuto chvíli to vypadá, že ano. V oblasti investic i na zajištění oprav a údržby bychom měli mít k dispozici více peněz než v letošním roce. U části zdrojů je předpoklad jejich zajištění formou externího financování z úvěru

Evropské investiční banky. Nedávno bylo podepsáno memorandum s EIB právě o financování výstavby železniční infrastruktury. Takto získané finanční prostředky by měly pokrýt výpadky financování ze státního rozpočtu. Díky tomu máme otevřený prostor pro další tendry na realizaci významných staveb. Pokud jde o konkrétní projekty, chystáme se vypsat výběrová řízení na zhotovitele například modernizace stanice Praha – Smíchov, zdvoukolejnění Branického mostu, optimalizace trati Karlštejn – Beroun, modernizace pražského Masarykova nádraží či traťového úseku Praha – Ruzyně – Kladno.

Realizaci projektu často komplikuje zdlouhavá příprava. Podařilo se nějak letos tento proces zkrátit a přípravu zjednodušit?

Řekl bych, že ne. Je to setrvalý stav, jednotlivé kroky v případě

ING. MOJMÍR NEJEZCHLEB Náměstek pro modernizaci dráhy

Narodil se v roce 1963. V roce 1986 ukončil studium na Fakultě stavební VUT v Brně, v oboru Konstrukce a dopravní stavby. Poté pracoval v různých provozních profesích v rámci stavební infrastruktury ČSD a ČD. V letech 2000 až 2008 působil na Generálním ředitelství ČD jako ředitel odboru traťového hospodářství. Po vzniku SŽDC se stal ředitelem odboru strategie. Současnou pozici náměstka zastává od července 2013. Má dvě děti a k jeho koníčkům patří vysokohorská turistika, lyžování a cyklistika.

Nová odbavovací hala ve Vysočanech slouží veřejnosti

Na konci října se ve stanici Praha-Vysočany otevřela pro cestující nová odbavovací hala s pokladnami a potřebným zázemím. Ta nahradila původní nádražní budovu, která byla nevhodně umístěná uprostřed kolejíště.

TEXT Nela Friebová

Nová odbavovací hala vznikla v úrovni původního podchodu z Paříkovy ulice. Právě z něj stavbaři využili v budově řadu fragmentů. Například původní dlažba podchodu posloužila jako obklad laviček, dalším zachovaným prvkem je kamenný portál, který je nově součástí exteriéru objektu. Zajímavou částí odbavovací haly je i její zatravněná střecha, což přináší

řadu ekonomických a ekologických výhod, jako je absorpce škodlivin ze vzduchu, produkce kyslíku, snížení prašnosti a redukce výkyvů teplot.

Letos v září se podařilo uvést do provozu i plně bezbariérové ostrovní nástupiště. Přístup na něj zajišťují eskalátory a výtah. Obdobnou podobu a přístup budou mít i ostrovní a krajní nástupiště, která jsou aktuálně ve výstavbě.

FOTO archiv Správy železnic



Celkově práce na zprovoznění všech tří nástupišť a šesti nových kolejí skončí v květnu příštího roku.

Do té doby se dokončí jak podchod z Paříkovy ulice, umístěný v těsné blízkosti původního kamenného

podchodu, tak i ten, který umožní přístup z Krátkého ulice a ulice bratří Dohalských.

Modernizuje se poslední úsek trati mezi Prahou a Lysou nad Labem

Správa železnic slavnostně zahájila modernizaci železnice mezi Mstěticemi a Čelákovicemi. Jedná se o poslední dosud neopravený úsek velmi vytížené příměstské trati z Prahy do Lysé nad Labem.

TEXT Tomáš Johánek

Základním cílem projektu je zvýšit traťovou rychlost i kapacitu dráhy, zkrátit jízdní doby vlaků a zajistit vyšší bezpečnost a plynulost provozu. „Součástí stavby budou především dvě nové přeložky, které po dokončení umožní zvýšit rychlost vlaků až na 140 km/h, respektive na 160 km/h pro vozy s naklápečí technologií. První v délce 1,9 kilometru napřími trať hned za Čelákovicemi přes částečně zastavěnou místní část Záluží, druhá bude měřit přibližně jeden kilometr a povede mírnějším obloukem volnou

krajinou před stanicí Mstětice,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Na zbývajících částech uvedeného úseku se provede kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku. V Mstěticích vznikne nové ostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami o délce 220 metrů s výškou 550 mm nad kolejí. Přístup cestujících k vlakům zajistí nový bezbariérový podchod pod celým kolejíštěm. V rámci stavby se zruší dva železniční přejezdy a postaví nové přeložky silnic. V celém řešeném úseku bude instalováno nové traťové zabezpečovací zařízení.

V místě budoucího staveniště nových přeložek momentálně probíhá archeologický průzkum, staví se provizorní komunikace. Příští rok se bude pracovat na vybudování náspu pro přeložku trati v oblasti Záluží a na opěrné zdi. Omezení provozu ve stanici Mstětice si vyžádají práce na posunu některých staničních kolejí, aby bylo možné vybudovat pilíře budoucího mostu přes trať, který nahradí zdejší přejezd. Všechny tyto výluky budou buď noční, nebo víkendové, úplně přerušování provozu se zde během příštího roku neplánuje.

Mezi Rosicemi nad Labem a Stéblovou se jezdí po dvou kolejích

V polovině listopadu začaly jezdit vlaky po dvou kolejích mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem a Stéblová. Ke konci se tak blíží modernizace přibližně 7,5 kilometru dlouhého úseku, která začala v květnu minulého roku. Zcela hotovo bude za rok.

TEXT Tomáš Johánek (s využitím TZ)



FOTO archiv Správy železnic

Železniční stanice Pardubice-Rosice nad Labem prošla úpravou kolejových rozvětvení pro napojení nové dvoukolejné traťové úseku. Změnila se rovněž konfigurace kolejíště kvůli vzniku nových nástupišť. K nim nyní cestující začnou využívat mimoúrovňový přístup novým podchodem. Podchod nahradil dřívější přechod přes kolejíště také na zastávce Pardubice-Semtín. Zde v rámci rekonstrukce trati vznikla dvě vnější nástupiště s přístřeškem.

Původní kolej dříve jednokolejného úseku prošla kompletní rekonstrukcí již během čtyřměsíční výluky na přelomu letošního jara a léta. Na zmodernizované trati proběhla také obnova trakčního vedení a mostních objektů. Dokončená je už i výstavba zcela nové zastávky Stéblová obec. „Vznikla u železničního přejezdu a místním

výrazně zkrátí docházkovou vzdálenost na vlak. Do provozu ji uvedeme společně s prosincovou změnou jízdního řádu,“ poznamenává náměstek Stavební správy východ Radomil Novák.

Díky novým kolejím a částečnému napřímení trati na třech místech se může zvýšit i maximální rychlost vlaků. Po zprovoznění zabezpečovacího systému ETCS, plánovaném na rok 2024, zde budou moct jezdit rychlostí až 160 km/h. Mezi pardubickým hlavním nádražím a rosickou stanicí pokračují práce na výstavbě nového dvoukolejného mostu přes Labe, která je rovněž součástí modernizace železnice mezi Pardubicemi a Stéblovou. Momentálně se na obou březích pracuje na opěrách a pilířích a vyrábí se nová nosná ocelová konstrukce, která se v příštím roce nasune nad řeku.



FOTO autor

Zásadní výluky mezi Prahou a Brnem postupně končí

Rozsáhlá modernizace železničního koridoru mezi Prahou a Brnem ovlivňovala v průběhu letošního roku cestování vlakem z Čech na Moravu. Většina klíčových výluk končí teď v prosinci, další potrvají do prvního pololetí příštího roku. Cestujícím děkujeme za trpělivost a zachování přízně železnici.

TEXT **Tomáš Johánek**

Díky modernizaci koridoru se zvýší rychlost vlaků, zajistí se vyšší bezpečnost i plynulost provozu a navýší kapacita trati. To je pozitivní zpráva pro všechny cestující a hlavní cíl, který si Správa železnic před zahájením staveb stanovila. Stavební práce na železnici jsou velmi specifické a přinášejí s sebou výrazná omezení, protože až na výjimky je nezbytné zachovat provoz vlaků. Když je místo dvou kolejí kvůli stavbě k dispozici jedna,

provoz vlaků to vždy výrazně ovlivní. Zcela výjimečná situace nastala v úseku Brno – Blansko, kde se na celý rok přerušil veškerý provoz. „Jsme přesvědčeni, že šlo o správný krok, protože to stavbařům umožnilo provést za rekordně krátkou dobu klíčové stavební práce: výměnu mostů, sanaci tunelů, obnovu kolejí, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Kompletně se také přestavěla stanice Adamov.

Od poloviny prosince se tak na trať vrátí vlaky regionální dopravy a rychlíkové linky R19. Od ledna se bude jezdit bez omezení také mezi Prahou a Kolínem, protože skončí modernizace trati mezi Poříčany a Velimí i opravné práce na navazujícím úseku do Kolína.

DALŠÍ DOKONČENÝ ÚSEK SE OTEVŘE V POLOVINĚ ROKU

V příštím roce také skončí významné stavební akce a výluky

se díky tomu omezí. Polovina roku přinese konec omezení provozu v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí, všechny dálkové vlaky do Brna se tak vrátí na trať přes Českou Třebovou. Bude stále pokračovat modernizace železničního uzlu Pardubice, mírné komplikace se dají očekávat ve špičkových časech, kdy zde jede velké množství vlaků. V samotné stanici bude totiž k dispozici omezený počet nástupních hran. Velké výluky skončí i jinde na síti Správy

železnic. V Praze je ve finále modernizace trati mezi Smíchovem a Radotínem, na vytížené trati směrem na Beroun a Plzeň bude k dispozici čtyřkolejný úsek, což se pozitivně projeví především v příměstské dopravě. Pokračovat budou výluky mezi Vysočany a Horními Počernicemi, kde prochází modernizací frekventovaná trať do Lysé nad Labem. Klíčová stavba – tříkolejný úsek z Vysočan do výhybny Skály – ale už bude k dispozici.



Většina dálkových vlaků do Brna pojede ještě stále přes Vysočinu

Hlavní část modernizace koridoru v úseku Brno – Blansko skončí v prosinci se změnou jízdního řádu, kdy se na trať vrátí vlaky regionální dopravy a linky R19. V polovině příštího roku bude dokončena rekonstrukce úseku mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí. Současně s tím dojde k převedení všech dálkových vlaků z odklonu přes Havlíčkův Brod zpět na koridor přes Českou Třebovou. Do poloviny roku 2024 budou provoz těchto spojů ovlivňovat ještě stavební práce na modernizaci pardubického uzlu.

FOTO archiv Správy železnic (3x)

Den šumavských lokálků prezentoval i činnost Správy železnic

Stovky zájemců navštívily o listopadovém státním svátku nádraží ve Vimperku, kde se uskutečnil Podzimní den šumavských lokálků. Místní Stifterův šumavský železniční spolek zde otevřel svou muzejní expozici, připravena byla i prezentace naší státní organizace.

TEXT **Tomáš Johánek**

Zájem lidí přitáhla nedávno opravená výpravní budova vimperského nádraží, centrem akce ale byl depozitář Lampárna v sousední obnovené dřevěné budově se sbírkami uniforem, pohlednic a jiných předmětů spojených s historií železnice. V nedaleké, rovněž opravené výtopně, která běžně slouží jako depo speciálních vozidel Správy železnic, se pak promítaly filmy pro děti i dospělé. Byly mezi nimi

i bezpečnostní spoty naší státní organizace včetně preventivně-bezpečnostních filmů To nedáš! Před výtopnou se prezentovali místní hasiči a technika správce železniční infrastruktury. Pro zájemce bylo rovněž připraveno svezení motorovým vozem do Čkyně či historickou drezínou po stanici. „Jsme jedním z mála nádraží, které má tři objekty z roku 1893 po rekonstrukci v tom stavu, v jakém byly při počátku železnice

tady u nás na Šumavě,“ uvedl jednatel spolku, vimperský výpravčí Vladislav Šlégr. Vedle staniční budovy jde o výtopnu a bývalé skladiště, ve kterém má spolek depozitář. V něm jsou uloženy předměty spojené s historií dráhy. Listopadová akce byla určitou přípravou na příští rok, kdy se bude slavit 130 let železnice ve Vimperku, chystají se tedy velké oslavy. Stifterův pošumavský železniční spolek je dobrovolným sdružením



FOTO autor

lidí, kteří mají zájem o železnici, uchování historie šumavských tratí a zpříjemnění života lidí pořádáním různých akcí. Jednou z nich je například tradiční silvestrovská jízda na Kubovu Huť, která se letos uskuteční po dvouleté odmlce, byť

v poněkud komornější verzi, než tomu bylo v minulosti. Nepočítá se s vypravením zvláštních vlaků, pouze s posílením kapacity běžných. Jistou zajímavostí je, že mezi nejaktivnější členy spolku patří výpravčí z vimperské stanice.

První zrušená trať u nás zanikla po šesti letech provozu

Sedmdesátá léta 19. století byla neplodnějším obdobím výstavby železnic v našich zemích. Přesto ne všem se v té době dařilo. Ukázkou může být i Plzeňsko-březenská dráha.

TEXT | Marek Binko

Železnice Plzeň – Březno (– Chomutov), jak zněl oficiální název společnosti s německou zkratkou EPPK, byla projektem usnadňujícím zejména přepravu severočeského hnědého uhlí do průmyslově se rozvíjející Plzně a dále do Bavorska. S nápadem přišel Franz Stradal, který již předtím stál u založení velmi úspěšné Ústecko-teplické dráhy (ATE) a také jí konkurenční Duchcovsko-podmokelské dráhy (DBE). Oslovil jím majitele panství v trase železnice v čele s knížetem Richardem Metternich-Winneburg, který vlastnil panství Plasy a byl také synem známého státního kancléře Rakouského císařství z první poloviny 19. století.

Koncese ke stavbě dráhy byla udělena 21. dubna 1870 pro úsek z Plzně do Března u Chomutova a odbočky ze Žaboklik (do roku 1894 nesly název Nové Sedlo-Žabokliky) přes Žatec, Postoloprty, Obrnice a Bílinu do Duchcova a z Obrnic do Mostu. Stavba byla zahájena v červnu následujícího roku firmou Vojtěcha Lanny, avšak nedařilo se. V květnu 1872 přišla v západních Čechách katastrofální povodeň, která smetla část stavby a trať zde musela být za velkých finančních ztrát postavena znovu v jiné trase, neboť v původní stopě vzniklo tzv. Odlezenské jezero. O necelý rok později pak přišel krach na vídeňské burze. To již byly v provozu nespojitě úseky ze Žatce do Mostu a Bíliny

a z Plzně do Plas. Přes všechny těžkosti se 8. srpna 1873 povedlo zprovoznit úsek z Plas do Března na trati Buštěhradské dráhy (BEB) a 7. září téhož roku ze Žaboklik do Žatce, čímž byly jednotlivé části propojeny. Zbývající úsek do Duchcova byl otevřen v dubnu následujícího roku a jižní větev EPPK z Plzně do Železné Rudy na bavorské hranici v letech 1876–1877. Přesto však smůle nebyl konec. Část hlavní trasy ze Žaboklik do Března nespĺnila očekávání v rozsahu přepravy uhlí a také vykazovala

stavební závady. Velký most přes Ohři v Nechranicích o dvou železných polích s délkou 57 m vyžadoval rekonstrukci a navíc došlo 30. června 1879 k sesuvu půdy v zářezu před Březnem. To bylo ale již beztak téměř dva měsíce rozhodnuto o zastavení provozu, které se 1. července 1879 stalo skutečností. Po necelých šesti letech provozu se tento úsek stal první zrušenou železniční tratí v českých zemích. Železniční svršek, zřejmě včetně konstrukcí mostu přes Ohři, byl odstraněn v roce 1882, dva roky

před vykoupením EPPK státem. Po zrušené trati dlouhé 11,4 km dodnes zbyla řada památek. Ve stanici Žabokliky je to ruina impozantní výtopy s vodárnou, zářezy a násypy, částečně dokonce stále v majetku státu, dva kamenné mostky v náspech u Soběsuk a v Nechranicích, obě podpěry a pilíř mostu přes Ohři. Zřetelné je rovněž torzo výpravní budovy EPPK v Březně na opačné straně kolejíště naproti výpravní budově BEB. Drážní těleso před Březnem se částečně využilo pro důlní dráhu do elektrárny Tušimice.



FOTO autor

Moderní železnice

Co se děje v regionech

V KOSTELCI NAD ORLICÍ SE OPRAVILO ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Během podzimu proběhla ve stanici Kostelec nad Orlicí oprava staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ). Reléové zabezpečovací zařízení vzor SSSR sloužilo od roku 1985 a díky své koncepci i technickému provedení, původně vyvinutému pro zabezpečení spádovišť, bylo na konci životnosti. Klíčovým impulsem k opravě byly opotřebovanost funkčních částí, zvýšená poruchovost a chybějící náhradní díly.

Nová technologie je elektronická, ovládaná z jednotného obslužného pracoviště (JOP). Svým provedením a použitými komponenty splňuje všechny požadavky na moderní a dlouhodobě udržitelné zařízení. Její součástí jsou také funkcionality zvyšující bezpečnost a plynulost provozu. Jedná se například o výstrahu při nedovoleném projetí návěstidla, kdy v případě nerespektování návěsti Stůj strojvedoucím je v příslušné oblasti automaticky vyslán Generální stop. Automatická přivolávací návěst je pak na návěstidle rozsvícena při splnění všech podmínek pro znak povolující jízdu, který však není možné z určených důvodů, například přepáleného vlákna žárovky, aktivovat.

Technologie SZZ je umístěna v samostatné místnosti vedle výpravní budovy. JOP pak bylo instalováno do stávající dopravní kanceláře. Prostor pro obsluhu byl upraven a doplněn nábytkem. Nutné opravy se dočkala i návěstidla včetně betonových základů. Na výhybkách byly namontovány nové elektromotorické přestavníky. Úpravou prošlo i hlavní napájení a ve stanici byla uložena nová zabezpečovací kabelizace.



ZAČALA VÝSTAVBA DVOU NOVÝCH VÝPRVNÍCH BUDOV

Dvě města v Karlovarském kraji, konkrétně Aš a Chodov, se brzy budou pyšnit novými výpravními budovami. V nejzápadnějším cípu České republiky, Aši, nahradí novostavba současný nevyhovující objekt. V Chodově pak nová budova vyroste nedaleko vstupu do podchodu vybudovaného v rámci výstavby moderních nástupišť.

V Aši se nová budova posune východním směrem k nástupišti č. 2. Tvořit ji budou dva výškové i materiálně odlišné kvádry. Součástí prací bude renovace zastřešení přilehlého nástupiště, které využívají vlaky ve směru do německého Hofu. Ve spolupráci s městem Aš bude upraven přednádražní prostor, kde se vybuduje malý autobusový terminál v přímé návaznosti na vlakové nástupiště. V sousedství nové výpravní budovy navíc vznikne 22 parkovacích míst pro veřejnost.

V Chodově bude nová výpravní budova jednopodlažní a bude se skládat z veřejné a neveřejné části. Z haly bude přístup na WC pro cestující a do obslužných prostor a také do pokladny se zázemím. Hlavní vstup se předpokládá od dnešní pěší komunikace, další možnost bude od Nádražní ulice. S vybudováním nové výpravní budovy souvisí i úprava přednádražního prostoru.

BUDOVU V KARVINĚ ČEKÁ ŘADA VYLEPŠENÍ

Správa železnic již vybrala zhotovitele rekonstrukce další významné výpravní budovy v Moravskoslezském kraji. Práce na renovaci objektu na hlavním nádraží v Karvině začaly na konci letošního listopadu a potrvají jeden rok. Zaměří se zejména na centrální a severní části výpravní budovy. V severní části dojde k ubourání 2. patra, přízemí pak bude částečně otevřeno směrem k přestupnímu autobusovému terminálu. V těchto prostorech budou zřízena stání pro kola a dobíjecí stojany pro elektroauta.

V centrální části výpravní budovy dojde především k rekonstrukci veřejných toalet a ke zpřístupnění ochozu pomocí vřetenovitého schodiště a výtahu. Na ochozu bude provedena příprava pro jeho komerční využití, současně vznikne prostor pro gastronomický provoz.

Během stavebních prací bude ve výpravní budově pro cestující po celou dobu zachován provoz pokladen a komerčních prostor bez omezení. Dojde pouze k uzavření veřejných toalet v odbavovací hale, k dispozici bude náhradní WC v mobilních buňkách.



FOTO archiv Správy železnic (9x)

ŠTÍTINA – OPAVA-KOMÁROV
7. října

Po poledni se na přejezdu mezi stanicemi Štítina a Opava-Komárov střetl osobní automobil Subaru XV s Os 3416, kterým byla elektrická jednotka řady 471. Při střetnutí byla těžce zraněna řidička automobilu, která po převozu do nemocnice zemřela. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 4,3 milionu Kč.

POŘÍČANY
10. října

V odpoledních hodinách projel v Poříčanech Pn 55098 odjezdové návěstidlo L4 s návěstí Stůj a najel do zarážedla kusé koleje č. 4a, kde následně došlo k vykolejení lokomotivy řady 123 a dvou cisternových vozů ložených benzenem. Lehce zraněni byli dva zaměstnanci dopravce. K úniku nebezpečné látky nedošlo. Škoda byla předběžně vyčíslena na 4 miliony Kč.

**STŘÍTEŽ NAD BEČVOU – VALAŠSKÉ MEZÍŘÍČÍ**
11. října

Na přejezdu mezi stanicemi Střítež nad Bečvou a Valašské Meziříčí se odpoledne střetl nákladní automobil MAN s Os 14342, kterým byla motorová jednotka řady 848. Při střetnutí byli zraněni dva zaměstnanci dopravce, tři cestující a řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 19,8 milionu Kč.

BRANDÝS NAD LABEM – NERATOVICE
20. října

V ranních hodinách došlo na přejezdu mezi Brandýsem nad Labem a Neratovicemi ke střetu dodávky s Os 19406, tvořeným motorovým vozem řady 809. Při střetnutí byli v automobilu usmrceni dva spolucestující, zraněni byli řidič automobilu a strojvedoucí vlaku. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 500 tisíc Kč.

VRCHLABÍ – KUNČICE NAD LABEM
22. října

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Vrchlabí a Kunčice nad Labem střetl elektrobús SOR EBN 11 s Os 25719, kterým byl motorový vůz řady 810. Zraněni byli dva cestující v elektrobúsu, další byl ošetřen na místě, stejně tak strojvedoucí vlaku. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10,6 milionu Kč.



Pohled do historie vlakových zabezpečovačů

Zařízení s mechanickým kontaktem mezi vozidlem a traťovou částí byla prvními vlakovými zabezpečovači na železnici. Již v roce 1850 požadoval vrchní železniční inspektor William Yolland, aby byl vyvinut systém, který upozorní strojvedoucího a zastaví vlak při projetí návěstí Stůj.

TEXT | **Josef Schrötter**

FOTO archiv autora (4x)



V roce 1873 byl ve Velké Británii patentován systém Davisona a Williamse, který pracoval na mechanickém principu. V úrovni koleje byla páka, která ovlivnila páku na lokomotivě, a ta uvedla do činnosti lokomotivní píšťalu, uzavřela přívod páry, spustila brzdou a upozornila posádku na projetí návěstí Stůj. Následovala celá řada podobných patentů, problémem u nich bylo, že při vyšších rychlostech docházelo k poškození mechanismu. Proto k jejich rozšíření nedošlo. V Německu se používal také Koflerův systém, který měl dvě ramena umístěná na návěstních lávkách. Jedno bylo pro výstrahu a druhé pro návěst Stůj. Tato ramena ovládala páky na střeše lokomotivy. Podobné zařízení donedávna používala berlínská podzemní dráha. Při elektrizaci berlínské S-Bahn v roce 1929 byl zaveden zabezpečovací systém s pákou umístěnou na podvozku a později na střeše. Na rozdíl od tratí pojízdných vozidel poměrně vysokými rychlostmi zde, na úsecích s velkou hustotou provozu, nižšími rychlostmi a krátkými mezistaničními vzdálenostmi, tento systém

naprosto vyhovoval. S tímto zabezpečením dokázala berlínská S-Bahn během olympijských her v roce 1936 zajistit bezpečný provoz s intervalem až 90 sekund. Jeho výhodou bylo velmi jednoduché provedení, lehce překonatelné v případě poruchy. Nevýhodou pak to, že byla potřebná příliš velká vzdálenost mezi návěstidlem a obsazeným úsekem. Ta musela odpovídat zábrzdě vzdálenosti. Proto další vývoj pokračoval k zabezpečovacím systémům na principu elektromagnetického přenosu, které kontrolují rychlost vlaku již v dostatečné vzdálenosti před návěstidlem zakazujícím jízdu a v případě potřeby zaúčinkují tak, že vlak zastaví již před tímto návěstidlem, popřípadě v krátkém úseku za ním.

**PRVNÍ POKUSY
S ELEKTROMAGNETICKÝM
ZABEZPEČOVAČEM**

Německé říšské dráhy vyzkoušely ve 20. letech 20. století několik systémů zabezpečení jízdy vlaků. Ze zkoušek vyšel jako nejlepší zabezpečovač založený na přenosu pomocí elektromagnetické indukce

– Indusi. Již tehdy byly použity tři pracovní frekvence, které se používají dosud. Přestože základní princip přenosu zůstává stejný, vozidlová část prošla vývojem, který dal vzniknout novějším typům. První standardní provedení tohoto zabezpečovače vzniklo v roce 1954 u DB jako typ I 54. Zařízení pracuje tak, že po průjezdu nad 1000Hz magnetem musí do 4 sekund strojvedoucí obsloužit tlačítko bdělosti, jinak dojde k zaúčinkování brzd. Zároveň se spustí odpočítávání času, během kterého musí vlak snížit rychlost pod stanovenou hodnotu podle druhu vlaku. Pokud se tak nestane, dojde opět k nouzovému zabrzdění. Československé státní dráhy začaly zavádět liniový vlakový zabezpečovač počátkem 60. let 20. století. Traťová část byla zřizována na elektrifikovaných tratích jako součást autobloku. Zařízení bylo postupně inovováno, jednotlivé verze se dodávaly pod označením LS II, LS III a LS IV. V 80. letech se ČSD rozhodly vozidlovou část zcela přepracovat, aby vše odpovídalo úrovni soudobé techniky. Výsledkem byl zabezpečovač LS 90, který byl zaváděn od počátku 90. let. Traťová část, princip činnosti a počet přenášených znaků zůstaly zachovány. Zároveň byla v roce 1989 vyzkoušena spolupráce s bodovým zabezpečovacím systémem firmy Ericsson, což



by v případě zavedení umožnilo nahradit kontrolu bdělosti strojvedoucího kontrolou rychlosti vlaku. Jelikož se však v té samé době objevily první úvahy o jednotném evropském zabezpečovači ETCS, jehož koncepce v zásadě odpovídala stanoveným cílům, bylo rozhodnuto připojit se k vývoji tohoto zařízení.

Do sbírky NTM zamířily další historické dražní exponáty

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a jeho protějšek z Národního technického muzea Karel Ksandr podepsali smlouvu o převodu nepotřebných historicky cenných vozidel a vybavení tratí do sbírek NTM. Pokračuje tak spolupráce navázaná před dvěma roky.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Národní technické muzeum spravuje a dokumentuje vývoj vědy a techniky v historických českých zemích. Cílem vzájemné smlouvy o spolupráci se Správou železnic uzavřené v roce 2020 je koordinovat přístup k zachování a popularizaci železniční infrastruktury v její současné i historické podobě. Předávané movité věci mají historickou hodnotu, která svým charakterem bude sloužit k plnění úkolů muzea jako národní muzejní instituce.

Do sbírky NTM míří mimo jiné exponáty, které již dosloužily svému původnímu účelu a nahrazují se novými technologiemi či vozidly. Předměty zůstávají v majetku státu, místo Správy železnic se ale o ně postará muzeum. Exponáty se stávají evidovaným sbírkovým předmětem muzea, jejich případný další převod je už plně v gesci NTM.

Mezi letos předávanými exponáty figurují historická speciální vozidla, jako je drezína MUV 69.1-154 se zhutňovačem šterkového



FOTO autor

lože ZŠ 72, přívěsný osobní vůz k této drezíně s označením PV 64 (původně PVO 1) nebo kolejový sněhový pluh KSP411s-137. Dále jde o celou řadu zařízení, která byla z dráhy odstraněna při modernizaci tratí či výstavbě nových železničních koridorů. Jde tak například o mechanická návěstidla a pohon mechanických závor ze zrušené stanice Heřmaničky, sdělovací a staniční zabezpečovací zařízení z nedaleké Střezimíře, světelná návěstidla ze stanic Praha-Radotín, Světec, Bohosudov a Žalhostice nebo součásti přejezdového zabezpečovacího zařízení z revitalizované trati Žalhostice – Litoměřice horní nádraží – Liběšice.

Návštěva pivobraní se změnila v drama se šťastným koncem

Jiří Zima a Jiří Štýbr, dva členové HZS Správy železnic, mají záchranu lidských životů v náplni práce. Tentokrát se ale díky jejich pohotovosti podruhé narodila starší žena v Lysé nad Labem. Po právu za to dostali ocenění Železničář roku 2022.

TEXT Tomáš Johánek

V srpnu loňského roku se konaly v jedné z restaurací v Lysé nad Labem pivní slavnosti. Po náročném společném směně u pražské jednotky drážních hasičů se tady náhodně potkali i oba Jirkové. „Po žertovném úvodu typu to jsme se dlouho neviděli a pár pivech se u vedlejšího stolu ozval hlasitý ruch. Když jsme se otočili, uviděli jsme bezvládné tělo starší ženy. V tu chvíli, jako bychom se snad domluvili, jsme začali reagovat na všem nečekanou situaci,“ popisuje dění v restauraci Jiří Zima. Žena měla nehmatatelný puls, bylo nutné zahájit neodkladnou resuscitaci. Ta byla úspěšná a ve stabilizované poloze žena vyčkala na příjezd zdravotníků.

„V práci se setkáváme s mnoha případy osob, které byly srazeny vlakem. Tyto nehody končívaly přinejmenším těžkými zraněními. O to větší radost jsme měli z toho, že tentokrát vše dopadlo na jedničku,“ pokračuje dnes už nymburský hasič. Jak dodává, díky své profesi a pravidelným školením byli oba perfektně připravení a dokázali zachránit život. Zkrátka: těžko na cvičišti, lehké na bojišti.

Co se týká jejich profesionální dráhy, konkrétně Jiří Zima měl k tomu, aby se stal hasičem, rodinné předpoklady. Řada jeho příbuzných se této činnosti věnovala, on sám také, ale dlouho ji



FOTO Paula Marčová

bral pouze jako koníček. Postupem času se ale z volnočasové aktivity stalo povolání. Dnes jsou to již tři roky, kdy nastoupil k HZS Správy železnic. Začal u pražské jednotky, pak se přesunul do té nymburské. Shoda jména s jejím velitelem není vůbec náhodná, jedná se o otce a syna.

Jiří Štýbr chtěl být hasičem už odmalička. Jelikož je ze železničářské rodiny, byli drážní hasiči jasnou volbou. U pražské jednotky začínal jako hasič-strojník, následoval postup na pozici velitele družstva a v současné době je velitelem směny. „Každý zásah je jiný, stejně jako jeho řešení. To se mi právě nejvíce na mé práci líbí – rychlé řešení krizových situací, improvizace a pomoc ostatním. Právě pomáhání lidem je to, co mě nejvíce osobně naplňuje a má smysl,“ říká.

Startuje nová preventivně-bezpečnostní roadshow

Vlak nezastaví! – to je název nové preventivně-bezpečnostní roadshow, kterou připravila naše státní organizace pro studenty středních škol, se kterými dlouhodobě spolupracuje. Jedná se o společný projekt několika odborů Generálního ředitelství Správy železnic.

TEXT Tomáš Johánek

Na organizaci projektu se podílí konkrétně odbor komunikace, odbor personální a odbor systému bezpečnosti provozování dráhy. Nedílnou součástí prezentace jsou i drážní hasiči. Preventivně-bezpečnostní roadshow kopíruje program Preventivního vlaku, který přeneseme přímo na půdu středních škol (do poslucháren, kinosálů či jiných vhodných prostor). Roadshow postupně proběhne ve 30 spolupracujících středních školách s minimálními finančními náklady, protože využijeme jejich prostory i techniku.

Základním cílem projektu je především posilovat prevenci bezpečnosti na železnici, plánujeme ale také zvýšit povědomí o Správě železnic. Druhotným efektem je přímá komunikace se studenty

a profesory, čímž podpoříme i samotný nábor v regionech. Celodenní program je rozdělený na dva bloky, aby bylo možné oslovit během dne více středoškoláků. Jeden blok trvá přibližně dvě hodiny a začíná promítáním speciálně vytvořeného stříhového filmu Bezpečná železnice, který obsahuje i kvízové otázky. Následuje prezentace pravidel bezpečné železnice drážními vyšetřovateli, kteří jsou připraveni odpovídat i na zvědavé otázky studentů. Ti si po krátké přestávce vyzkouší pod dohledem našich hasičů úkony první pomoci, které mohou zachránit lidský život. A posledním bodem programu je představení stipendijního programu Správy železnic, možnosti stáží či prezentace nejvíce poptávaných profesí.



FOTO archiv Správy železnic

MÁME PODEPSANOU KOLEKTIVNÍ SMLOUVU NA PŘÍŠTÍ ROK

Nárůst tarifních mezd a objemu smluvních mezd o 5,2 %, zvýšení motivační zvláštní odměny pro tarifní zaměstnance, navýšení zvláštní odměny pro držitele licence strojvedoucího a zaměstnance s odbornou zkouškou ND-06 a D-04 či navýšení hodnoty stravenek – to jsou základní parametry nové kolektivní smlouvy u Správy železnic na příští rok.

Dohoda podepsaná vedením naší státní organizace a všemi podnikovými odborovými svazy počítá rovněž se zachováním kondičních pobytů pro vybrané profese i ostatních benefitů. Jako poslední svůj podpis připojili zástupci Aliance drážního provozu, kteří chtějí dále jednat o některých neobjasněných skutečnostech, například v oblasti jízdních výhod. Konečné dohody by se mělo dosáhnout v průběhu prvního pololetí příštího roku.

NOVÁ KNIHA PUTOVÁNÍ PO PRAŽSKÝCH NÁDRAŽÍCH

Letos v říjnu přišla na knižní trh nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner s názvem Putování po pražských nádražích – napojování Prahy do železniční sítě. Kniha popisuje napojení dnešní metropole na železnici, která přinesla obrovský dopravní přelom, a to jak v nákladní, tak i v osobní dopravě. První železnici na jejím území byla koněspřežka z Dejvic do Kladna. Ale první parostrojní železnice do Prahy přišla z Olomouce na tehdejší Státní, dnes Masarykovo nádraží. U jednotlivých nádraží jsou uváděny všechny změny jejich názvu v průběhu času.



Kniha popisuje také klíčové okamžiky historie, jako byla stavba Nového spojení, která významně ovlivnila dopravní propustnost hlavního a Masarykova nádraží. Zrušení seřadovacího nádraží ve Vršovicích pak umožnilo zřízení nových železničních zastávek Praha-Eden a Praha-Zahradní Město. V příloze je řada zajímavostí, mezi kterými je uvedeno například nasazování některých zabezpečovacích zařízení v Praze. V knize jsou opět kouzelné obrázky malíře, železničáře na penzi Bohuslava Fultnera.

Hledáme nové kolegy!



**Staňte se součástí týmu Drážního úřadu!
Podílíme se na fungování kompletního drážního systému v ČR!**

www.ducr.cz

Volná služební místa

- **Ředitel sekce infrastruktury** – nástup možný od 1. 1. 2023
Metodické usměrňování rozvoje drah, provozování drah a drážní dopravy
Koordinace a metodické řízení výkonu speciálního stavebního úřadu
Posuzování infrastruktury po stránce stavební z hlediska bezpečnosti a interoperability
- **Odborný rada oddělení MHD, interoperability a ECM** – nástup možný od 1. 1. 2023
Posuzování technické způsobilosti drážních vozidel pro dráhy tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové
Vyhodnocování zkoušek drážních vozidel prováděných právnickou (notifikovanou) osobou
Vydávání průkazů způsobilosti
- **Odborný rada oddělení železničních vozidel** – nástup možný od 1. 2. 2023
Ověřování typové způsobilosti drážních vozidel a určených technických zařízení
Posuzování a schvalování technické způsobilosti drážních vozidel, vydávání průkazů způsobilosti, kontrolní činnost



Kontakt:
PhDr. Lenka Němečková
+420 602 686 790
nemeckova@ducr.cz

Aktuálně vypsaná výběrová řízení sledujte na www.ducr.cz

Skanzen Solvayovy lomy mapuje těžbu vápence v Českém krasu

Pokud vystoupáte strmý svah ze Svatého Jana pod Skalou nebo použijete příjemnější cestu z Bubovic, uprostřed lesa narazíte na bývalé vápencové lomy a důlní železniční i silniční techniku. Mezi exponáty se proplétají stovky metrů úzkorozchodné železnice. Vítejte ve skanzenu Solvayovy lomy.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO autor (8x)

V katastru obce Svatý Jan pod Skalou nedaleko Berou na se těžil velmi kvalitní vápenc od roku 1918. Vozil se do Neštětíc, které jsou dnes součástí Ústí nad Labem, kde se vyráběla kalcinovaná soda chemickým procesem pojmenovaným podle belgického chemika Ernesta Solvaye. V roce 1953 bylo ložisko vápence vytěženo, dalších deset let se zde získával kámen pro opravy silnic na Berounsku. Veškerá těžba skončila v roce 1963 a lom přestal definitivně sloužit svému účelu. Stal se místem, kde například vznikaly divoké skládky. Až v roce 1993 vzniklo občanské sdružení Barbora, které si dalo za cíl vytvořit expozici historie dobývání těžby vápence v Českém krasu. Pronajalo si část původního objektu z roku 1917, kde byly původně sklady a šatny dělníků. Postupně do svého vlastnictví získalo celý objekt. „Začali jsme shromažďovat různé artefakty či důlní vagonky a z nich vytvářet expozici,“ popisuje počátky skanzenu jednatel Společnosti Barbora z.s. Zdeněk

Hrdina. Jedním z hlavních tahounů se stal Dušan Čapek, původním povoláním průvodčí v Českých drah.

EXPOZICE SE POSTUPNĚ BUDUJE

Postupně se zde vytvořila parta lidí, která měla dostatek potřebného elánu a byla ochotná investovat například do vozidel. V roce 1996 tak skanzen získal z bývalé cihelny v Karlových Varech první lokomotivu. Postupně přibývala další vozidla, dařilo se shromažďovat

kolejnice a exponáty. V létě 1998, tedy přesně 80 let od zahájení provozu zdejších lomů, zahájil skanzen provoz. Od začátku byla jeho prohlídka koncipovaná tak, že se začne prohlídkou muzea a pak se vláčkem přejezdí k podzemní expozici v části bývalého spojovacího tunelu s další částí lomu. Přibývalo lokomotiv i vagonů, i díky grantům Středočeského kraje se podařilo získat finanční prostředky na výrazné rozšíření kolejiště, současně sílil zájem o svezení vlakem. Dnes má trať, po které se běžně jezdí s návštěvníky, délku přibližně dva kilometry, stavební délka kolejí je ale o zhruba kilometr delší, protože jsou zde různé odbočky či výhybny. Úzkorozchodné vlaky jezdí rychlostí 10 až 12 km/h. Do budoucna počítá spolek s postavením odbočné trati k haldě bývalého lomu u Bubovic, musí ale vyřešit problémy s pronájmem potřebných pozemků. Zatím je tímto směrem postaveno jen pár set metrů kolejí, na kterých se plánují jízdy se šlapací drezínou. „Letos jsme měli jednu půjčenou

a setkala se s velkým úspěchem, jeden z našich členů tedy momentálně dává dohromady naši vlastní drezínu,“ pokračuje Zdeněk Hrdina.

SBÍRKA MÁ POMOCI S POŘÍZENÍM PARNÍ LOKOMOTIVY

Společnost Barbora z.s. bude příští rok slavit 30. výročí svého vzniku, uplyne 25 let od zahájení činnosti skanzenu a druhou sobotu v červnu bývá ve skanzenu setkání sběratelů stabilních motorů. To je jistě důvod pro velkou oslavu. Objevit by se tady měl parní automobil, parní válec a možná bude i parní lokomotiva. Společnost totiž pokouje po nákupu „parničky“ ze soukromé sbírky anglického sběratele, který ji chce prodat. Peníze z vybraného vstupného ale nestačí, přispět se tedy chystají členové spolku a prostřednictvím portálu Donio byla vyhlášena veřejná sbírka. Skanzen už jednu parní lokomotivu má, je ale neprovozní a při její opravě se bohužel objevila prasklina v kotli, což znamená výrazně vyšší náklady, než se původně předpokládalo.

Skanzen Solvayovy lomy je otevřen od května do října, v listopadu se ještě jezdí po okruhu vedoucím lomem. Během roku se zde koná celá řada akcí, jako jsou například Čertovské jízdy na počátku prosince, vánoční a silvestrovské jízdy, noční jízdy, setkání sběratelů stabilních motorů či Den techniky.

Křížovka o ceny

Také v poslední letošní křížovce hledáte názvy dvou nádraží na síti Správy železnic. Správná řešení pošlete do 13. prosince na naši adresu redakce@spravazeleznic.cz, tři z vás mohou opět vyhrát knižní

publikaci podle vlastního výběru. V listopadové tajence se ukrývaly názvy Most a Uherský Brod. Cenu od nás dostanou Josef Krejčíř, Lukáš Němec a Radek Feix.

	OBVATEL ŠPANĚLSKA	HLUBOKÉ ŽENSKÉ HLASY	CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO	GIGANT	NEROVNĚ	SPORT. UTKÁNÍ (HOV.)	ŘÍMSKÝ 49	POPĚVEK	MEZINÁRODNÍ KÓD ISLANDU	NÁPADNĚ	DOUFÁNÍ	KÓD LETIŠTĚ ST. TROPEŽ	ARABOVÉ	PODPORA	AMER. REŽISER (OLIVER)
FOTBALISTA Z VIGANTIC						ČÍSLOVKA SE 6 NULAMI					ANGL. KLÍNY				
DŮKAZ NEVINY						NEJVĚTŠÍ STÁT USA (ANGL.) PŘEDLOŽKA S 2. PÁDEM					CHŮZE KONĚ				
1. část tajenky							ATOL V SOU-OSTROVÍ KAROLINY	HARMONIE DAREBÁK (EXPR.)			NA TO MÍSTO (BASN.) KOVBOJSKÁ PODIVANÁ				
POŠTOVNÍ KÓD KENTUCKY			NE PRAVÁ	ŘÍMSKÝCH 1500 POUZE (NÁŘ.)		EDWARD MEGAVOLT		VYLÍHLÉ RYBKY POKRÝVKA			PENĚŽNÍ POUKÁZKA BUNIČINA				
MAZADLO	DOMÁCKÝ LEOS KÓD INDONÉSIE				2. část tajenky TEN I ONEN										
ANGL. VZEZŘENÍ					PROVOLÁVÁNÍ SLÁVY SPZ RYCHOVA NAD KNEŽNOU			DOMÁCKÝ EDUARD ZK. KREVNÍHO TLAKU			SNÍŽENÝ TÓN KÓD LICHTENŠTEJNSKA			ZN. ARSENU	
ANGL. PŘÍSLOVCE						OHLEDUPLNOST					CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO				
OCE						JINAK					ZNÁMÁ ANGLICKÁ ROCKOVÁ SKUPINA				

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Dětský lyžařský pobyt, hotel Albert, Paseky nad Jizerou
termín 28. 1. – 4. 2. 2023
cena 9 100 Kč (před dotací)
Pobyt je určen pro děti ve věku 5 až 15 let.

Cena zahrnuje ubytování, dopravu autobusem z/do Prahy, plnou penzi včetně pitného režimu, skípas na 6 dní, večerní zábavní program a personál (instruktory lyžování, výchovný a zdravotní personál).

Děkujeme za vaši přízeň
ČD Travel – vaše cestovní kancelář



ČD Travel



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Vážení železničáři, s letošním jarem se život prakticky po dvouleté pauze rozjel po nastavených kolejích nečekaně vysokou rychlostí. Všichni jsme naskočili do plného pracovního nasazení, intenzivně se investuje, schvaluje, kontroluje, audituje a certifikuje, zase můžeme cestovat a snažíme se dohnat, co jsme nestihli. Zpomalené tempo posledních dvou let se rázně obrátilo a železniční sektor zaznamenává novou dynamiku rozvoje, který je úzce spojený s Evropou i modernizací v rámci České republiky. Na tempo bohužel neubraly mimořádné události, tedy počty střetů železničních vozidel s automobily nebo s osobami v kolejištích. Proto nám všem do nového roku 2023 přeji mnoho bezpečně najetých drážních kilometrů na modernizovaných tratích bez výluk i na těch opravovaných s výlukami, které jsou daní za naši lepší železnici.

Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu

DŮ