

Železničář

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



- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S výkonným ředitelem sdružení ŽESNAD Oldřichem Sládkem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Od příjezdu prvního Pendolina do ČR uplynulo 20 let. Jednotky dodnes neztratily svůj punc výjimečnosti.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Firma VUZ vnímá ESG jako příležitost ke zlepšení svého businessu.
- 22 **Provoz a technika**
V libereckém depu vyrůstá pracoviště pro opravy vozidel Regio-Shuttle RS1.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Členové rosického Muzea MHD a žel. se snaží o popularizaci drážní dopravy.
- 26 **Zahraničí**
Dopravce ÖBB si vyzkoušel prototypy vodíkových vozidel. S jakým výsledkem?
- 28–29 **Recenze**
Jak se povedl nový model legendárního Albatrose 498.1 ve velikosti H0?
- 30–32 **Historie**
Stroj řady E 499.0, kterému se přezdívá nulková Bobina, spatřil světlo světa před 70 lety. Znamenal velký technický pokrok.
- 33–37 **Cestopis**
Vojenský prostor v Brdech jsme léta mohli obdivovat maximálně ve filmu. Dnes je tato krajina již volně přístupná.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Jan Chaloupka

Jihočeský RegioPanter na estakádě přes rybník Kamenný u Myslčovic


 **SBB CFF FFS**
SBB

Petr Slonek | foto: SBB

Historie švýcarských federálních drah SBB coby národního dopravce se začala psát v roce 1902. Ačkoli vlaky Schweizerische Centralbahn (SCB) jezdily z pověření spolkové vlády již od 1. ledna 1901, zákonné podmínky na zřízení SBB musely být teprve vytvořeny. Po schválení příslušného zákona v únoru roku 1898 bylo v říjnu 1900 ustaveno představenstvo SBB a v listopadu téhož roku podepsána smlouva o odkoupení SCB. Tu Spolkový sněm posvětil v prosinci 1900 a právně závaznou se stala na Nový rok 1901. Protože pod křídla SBB 1. ledna 1902 přešla i Švýcarská severovýchodní dráha (NOB), je toto datum považováno za oficiální den zrodu Švýcarských spolkových drah.

Železniční síť ve Švýcarsku má délku více než 5 200 km. SBB jsou jejím hlavním provozovatelem, kromě nich však v zemi funguje i několik menších soukromých společností, jejichž vlaky jezdí po přibližně 40 procentech sítě. Národní dopravce zajišťuje provoz mezi největšími městy ve Švýcarsku, jako je Curych, Bern, Basilej a Ženeva, což představuje 3 069 km tratí.

Od 1. ledna 1999 byly spolkové dráhy přeměněny zvláštním zákonem na akciovou společnost. SBB jsou plně ve vlastnictví švýcarské konfederace, ale v rámci švýcarského práva se považují za soukromou společnost. Každý den převezou do cíle více než 1,16 milionu cestujících a 180 000 tun zboží. O bezpečnost a pohodlí cestujících se stará přes 34 tisíc zaměstnanců, z toho zhruba 14 tisíc v osobní dopravě.

Síť SBB je téměř celá elektrifikovaná. Brünigbahn byla do roku 2005 jedinou úzkorozchodnou tratí SBB. Po spojení s Luzern-Stans-Engelberg-Bahn však byla zahrnuta do nové společnosti Zentralbahn. ○



Jiří Jeřeta

člen Představenstva ČD
a náměstek generálního ředitele
ČD odpovědný za osobní dopravu

Vážení čtenáři,

v rámci pokračující modernizace našeho vozového parku věnujeme velkou pozornost i regionálním tratím a vozidlům. Například pro Pardubický kraj pořídíme osm nových elektrických jednotek. V regionu by se měly objevit na konci roku 2025, a to konkrétně na trati Kolín – Pardubice – Choceň – Česká Třebová. Jejich nákup nám umožní uzavřená smlouva s Pardubickým krajem.

Zvolené řešení nabídne obyvatelům regionu revoluční změnu ve veřejné dopravě. Třicet let staré vagony nahradí úplně nové elektrické jednotky, které budou nízkopodlažní, bezbariérové a klimatizované. Vytvoříme tak podmínky pro pohodlné cestování všem lidem se sníženou schopností pohybu a orientace, ať jsou to osoby na vozíku, rodiče s malými dětmi v kočárku, senioři, nebo lidé, kteří mají dočasně sníženou mobilitu. Při cestě bude možné využít přístup k internetu přes palubní wi-fi nebo si dobít mobilní telefon či notebook.

V Pardubickém kraji navíc nepůjde o jediné nové vlaky. Aktuálně se pro region vyrábí sedm moderních motorových jednotek RegioFox, které nabídnou cestujícím podobný komfort jako nové elektrické jednotky.

A modernizace vozidel v regionech bude pokračovat i nadále. Do roku 2026 se uskuteční dodávka moderních elektrických jednotek RegioPanter od Škoda Group a RegioFoxů od společnosti Pesa. U obou dodavatelů ČD objednal celkem 186 moderních bezbariérových jednotek. Část z nich už byla uvedena do provozu.

Nové dvou- a třívozové RegioPantery míří na Vysočinu, do Olomouckého a Moravskoslezského kraje. V letech 2023 až 2026 uvedeme do provozu celkem 159 nových regionálních vlaků. To představuje 378 jednotlivých vozů s kapacitou zhruba 26 tisíc komfortních míst k sezení. Jedná se o investici ve výši zhruba 20 miliard korun.

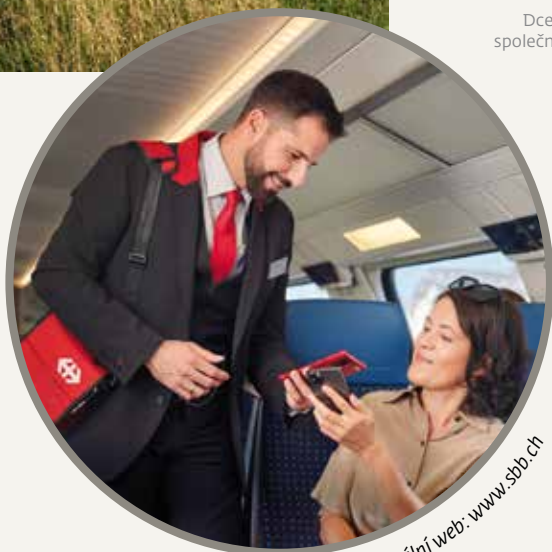
Kromě toho v letech 2024 a 2025 hodláme pokračovat v obnově elektrických vlaků v Jihočeském, Středočeském, Královéhradeckém, Moravskoslezském a Zlínském kraji. RegioFox budeme uvádět do provozu od letoška do roku 2026 a postupně zamíří na linky v Jihočeském, Středočeském, zmíněném Pardubickém a Královéhradeckém kraji, na Vysočině a v Plzeňském kraji.

Pochopitelně nezapomínáme ani na obnovu parku v dálkové dopravě. V současné době se vyrábí 180 vozů, které vytvoří 20 netrakovních devítivozových jednotek Comfort Jet. První mají být uvedeny příští rok. Objednáno je také 50 lokomotiv Siemens Vectron pro maximální rychlost 230 km/h.

Jen během letoška investujeme do obnovy vozidlového parku zhruba 11,5 miliard korun.

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	1. ledna 1902
Předchůdci	Schweizerische Centralbahn Schweizerische Nordostbahn Vereinigte Schweizerbahnen Jura-Simplon-Bahn Gotthardbahn Bötzberg Railway Wald-Rüti-Bahn Aargauische Südbahn Chemin de fer Vevey-Chexbres
Adresa sídla	Bern
Obrat	10,73 mld. CHF (2022)
Zaměstnanci	34 227 (2022)
Majitel	Švýcarsko (100%)
Dceřiné společnosti	SBB Cargo SBB GmbH THURBO RegionAlps



České dráhy převzaly další lokomotivu Vectron

České dráhy převzaly 2. května do nájmu od společnosti RSL první z letošních 12 lokomotiv Siemens Vectron. Jde o stroj s označením 193.566. Lokomotiva byla nasazena do provozu hned následující den a už 4. května vykonala svůj první mezinárodní výkon pro zvláštní vlak do německého Heidenau. Poté ji mohli cestující spatřit v čele rychlíků a spojů InterCity mezi Prahou a Českými Budějovicemi. České dráhy v letošním roce převezmou od firmy RSL do nájmu 12 lokomotiv a v roce 2024 dalších 22 strojů. Celkem tak budou mít v nájmu 50 lokomotiv Siemens Vectron od RSL a dalších deset stejného typu mají pronajatých od společnosti ELL. Maximální rychlost lokomotiv je 200 km/h a výkon skoro 9 000 koní. České dráhy je nasazují například na vlaky EC/IC/R z Prahy do Berlína a Hamburku, z Prahy přes Plzeň do Chebu nebo z Chebu do Ústí nad Labem a také z Prahy do Starého Města u UH. Dalších 50 strojů pro maximální rychlost 230 km/h si ČD objednaly přímo do svého majetku.



ČD nabídnou místenky k jízdenkám zdarma

České dráhy zavedly novinku v online odbavení, jež má podpořit cestování do zahraničí. Cestujícím, kteří si pořizují jízdní doklady v předprodeji v e-shopu a v aplikaci Můj vlak, nově nabízejí při nákupu mezinárodní jízdenky bezplatnou místenku pro vlaky bez povinné rezervace míst. Nabídka platí ve vlacích překračujících hranici České republiky a při včasné nákupu nejméně 14 dní před cestou. Bezplatné místenky je takto možné využít jak ve směru z ČR, tak ve směru ze zahraničí. Dopravce chce tímto krokem nabídnout cestujícím při cestách na delší vzdálenosti po Evropě větší komfort a ještě více podpořit včasný nákup jízdenek pro cestování v mezistátních vlacích, kde jsou rezervace míst velice žádané. Bezplatné místenky již řadu let nabízejí České dráhy také ke vnitrostátním jízdenkám zakoupeným v e-shopu a v aplikaci Můj vlak. Bližší podmínky jsou uvedené na webových stránkách ČD.



ČD vrátily do provozu push-pull po nehodě

České dráhy vrátily na konci května po opravě ve výrobním závodě do provozu přes devět měsíců odstavenou třívozovou patrovou soupravu push-pull s číslem 002. Ta nyní opět jezdí na kmenové trati Ostrava – Frýdlant nad Ostravicí / Frenštát pod Radhoštěm. Vlak byl poškozen loni 10. srpna při střetu s nákladním automobilem na železničním přejezdu ve Frýdku-Místku, a to ještě v době svého zkušebního provozu. ČD zde pak musely nasazovat původní staré vlaky. Při nárazu do kamionu, jehož řidič nerespektoval výstražná světla na přejezdu a vjel přímo do cesty příjezdějící soupravě, byly tehdy poničeny všechny tři vozy, tedy jak nová třívozová jednotka, tak lokomotiva. V provozu je tak nyní znovu všech pět objednaných jednotek push-pull. České dráhy soupravy nasadily do provozu v prosinci 2021.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Správa železnic



Zástupci železničního průmyslu debatovali o budoucnosti

Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) pořádala 11. května moderovanou diskuzi, která se věnovala nejpalčivějším problémům a výzvám tuzemské i světové železnice. Cílem mezioborového setkání bylo prohloubit vzájemnou komunikaci a spolupráci. Účastníci zároveň chtěli předestřít, jak se dá nejlépe čelit například důsledkům nedávné celosvětové pandemie covidu a ruské agrese na Ukrajině v opravárenství a výrobě nových drážních vozidel, nedostatku pracovníků v oboru, ale i vysvětlit si vzájemné postoje mezi jednotlivými obory zejména s ohledem na budoucnost. Kromě ministra dopravy Martina Kupky, zástupců Správy železnic, Drážního úřadu nebo výrobců vozidel se akce za České dráhy zúčastnil též místopředseda představenstva a náměstek pro servis Michal Kraus, který do debaty vnesl pohled národního dopravce.



Do Karlových Varů vyjel zvláštní cyklovlak

ČD vypravily první květnovou sobotu z plzeňského hlavního nádraží zvláštní cyklovlak do Karlových Varů, kde si zájemci mohli v rámci celodenního výletu projet oblíbenou a nenáročnou cyklotrasu podél Ohře. Po výstupu se cyklisté vydali z nádraží k Ohři a dále proti proudu, kde po několika kilometrech dorazili k nádherné přírodní památce – Svatošským skalám. Dále pokračovali kolem historického města s hradem Loket do Sokolova, Kynšperka nad Ohří s ojedinělou krytou dřevěnou lávkou a ti nejzdatnější dojeli až do 62 km vzdáleného Chebu. Ve všech stanicích byl při zpáteční cestě možný nástup pro cestu do Plzně. I když podle předpovědi mělo být deštivo, nezaváhali ti, kteří se na výlet vydali, protože nakonec počasí vyšlo na cyklistický výlet úplně ideálně a předpokládané přeháňky se celé trase vyhnuly. Souprava byla sestavená z klasických osobních vozů včetně oblíbeného bufetového vozu, jenž byl po celou cestu hojně využíván. Pro přepravu kol ČD vyhradily speciální vozy, díky nimž byla kapacita spoje více než 150 bicyklů.



Dopravní výbor cestoval vlakem

V úterý 2. května se uskutečnilo výjezdní zasedání dopravního a hospodářského výboru Jihočeského kraje, jehož součástí byla mimo jiné prohlídka stavby nového železničního mostu u Červené nad Vltavou. Zájemci si tak mohli mimořádně prohlédnout místo, ke kterému se jinak než vlakem nebo pěšky nedá dostat. Stavba nového mostu je zhruba v polovině. Největší obloukové přemostění v Česku by mělo být hotové příští rok. Kromě členů dopravního výboru se zástupci ČD ve vlaku cestoval i hospodářský výbor, představitelé Jihočeského koordinátora dopravy (JIKORD), náměstek hejtmana pro dopravu či hosté ze Správy železnic. Účastníci na místo akce v části trasy (Č. Budějovice – Písek) dopravila elektrická jednotka RegioPanter, na stavbu mostu pak motorový vůz řady 842.



Roztoky u Prahy se staly cílem železniční nostalgie

V rámci pražských parních jízd se letos poprvé vydala historická vlaková souprava v čele s plzeňskou pětasedmou z Vršovíc přes Malešice, Libeň a Holešovice do Roztok, aby se následně vrátila přes Nové spojení do výchozí stanice. Polookružní trasu s pěti tunely a netradičními výhledy na hlavní město zvládla v sobotu 6. května dvakrát za velkého zájmu cestujících. Pokud vám termín nevyhovoval či jste si již nestihli opatřit jízdenku, nezužefte – na tuto trasu se vydá parní vlak ještě zkraje podzimu, konkrétně v sobotu 30. září. Není to však jediná parní akce v Praze, hned několik letních víkendů bude patřit páře v Posázaví. Konkrétně se historický vlak vydá 22. července a 19. srpna do města Sázavy, 23. července, 20. srpna a 1. října pak vyrazí dolním Posázavím do Týnce nad Sázavou.

Tiskárna ČD v Olomouci uspořádala zákaznický den



V duchu pohodového rodinného odpoledne se nesla akce v areálu železničního muzea a Tiskárny ČD v Olomouci. Organizátoři připravili bohatý program pro děti i dospělé. V rámci zákaznického dne, který se konal ve čtvrtek 4. května, mohli zájemci zavítat na exkurzi provozu tiskárny, kde se mimo jiné tiskne i časopisy Železničář a Můj vláček, a seznámit se s nejnovějšími technologiemi a výrobou. Zároveň bylo možné prohlédnout si nedaleké depo muzea s historickými vozidly a vyslechnout zajímavý výklad o jednotlivých exponátech. Nechybělo pochopitelně občerstvení za hudebního doprovodu dobových flašinetářů či ochutnávka piva z místního minipivovaru. Připraveny byly rovněž zábavné atrakce pro děti, jízdy historických vozidel a první živý koncert v areálu točny muzea, kdy zahrála kapela D.U.Bmusic.



Další nástupiště ve Vysočanech slouží cestujícím

Práce na přestavbě nádraží Praha-Vysočany pokračují, hotová jsou i zbývající dvě nástupiště. Bezbariérový přístup z nového podchodu zajišťují stejně jako v případě prvního zprovozněného nástupiště výtahy. Stavbařům zbývá ve Vysočanech dokončit ještě druhý podchod spojující všechna nástupiště s ulicemi Bra-tří Dohalských a U Vinných sklepů. V provozu jsou rovněž toalety pro veřejnost umístěné u nové odbavovací haly. Modernizace stanice je součástí rekonstrukce 15 km dlouhého úseku do Mstětic, která začala před třemi lety. Ve Vysočanech se loni na podzim otevřela nová odbavovací hala a první nástupiště s bezbariérovým přístupem. Současně se zde zruší stávající pracoviště výpravčích, provoz budou dálkově řídit dispečeri z pražské Balabenky. Naplno běží také práce ve stanici Praha-Horní Počernice, která získá nové nástupiště a zre-konstruovanou nádražní budovu. K úplnému dokončení akce s celkovými investičními náklady ve výši 4,5 miliardy korun dojde na začátku příštího roku.



Lidé zamířili vlakem na Aviatickou pouť

Poslední květnový víkend se na pardubickém le-tišti uskutečnil už 31. ročník oblíbené letecké show Aviatická pouť. České dráhy na tuto ak-ci podporovanou Pardubickým krajem opět zajistily dopravu návštěvníků přímo až do areálu. Posilové vlaky mezi pardubic-kým hlavním nádražím a závodistištěm obstaraly historické motoráčky M 131.1 zvané Hurvínek a dopravu po vojenské vlečce mezi závodistištěm a letištem pak dvě RegioNovy. Za oba dny přepravily necelé tři tisíce návštěvníků. Těm se na nebi nabízela úchvatná podívaná na nejrůznější letadla a vr-tulníky a především na umění pilotů, kteří s nimi předváděli obdivuhodné manévry. Lidé mohli po-zorovat lety historických dvouplátníků i moderních akrobatických speciálů. Tahákem bylo vystoupení polského pilota Lukasse Czepiely s lehkým sportovním letadlem Carbon Cup. Pilot se proslavil tím, že s letounem dosedl na přistávací plochu určenou pro vrtulníky na dubajském mrakodrapu. Zajímavostí akce byl závod vozu Ferrari 458 Italia s letadlem. Ke spokojenosti návštěvníků pak bezesporu přispělo i ideální slunečné počasí.



Preventivní vlak vyjel již popatnácté

Hned tři místa objel v průběhu května Preventivní vlak bezpečné železnice. Nejprve zastavil v Brně, kde byl veřejnosti přístupný vů-bec poprvé, poté zamířil do České Třebové a Hradce Králové. Školáky po-učuje o rizikových situacích na železnici. Jedná se o společný projekt Správy železnic a Českých drah. Vlak za-stavuje v českých a moravských městech od roku 2007, od začátku projektu tak vyjel již popatnácté. Určený je pro žáky vyšších tříd základních škol a studenty středních škol ve věku 12 až 18 let, kterým představuje napří-klad následky hazardování či nepozornosti v blízkosti kolejí nebo na nich. Jde třeba o rizika zasažení elektric-kým proudem z trolejí, riskantní přecházení přes koleje či naskakování a vyskakování z jedoucího vlaku. Žáci a studenti procházejí postupně třemi stanovišti Preventivního vlaku. Prvním je speciální kinovůz, v němž se promítá hraný dokument To nedáš! Konferenční vůz je připravený pro diskuzi školáků s odborníky, kteří šetří nehody na železnici. Na třetím stanovišti se pak odehrává nácvik život zachraňujících úkonů.





Železnice reálně přispívá k ekologizaci dopravy

Kvalitu železniční dopravy často poměříme jako její uživatelé optikou osobní dopravy, už méně si ale uvědomujeme, jaký přínos pro nás má železniční doprava nákladní. Problémem je, že její největší výhody nejsou vidět – nevidíme emise, které se díky ní podařilo nevyprodukovat, nevidíme celkový objem kamionů, jenž díky ní nevyjel na silnice... A možná i proto na její přínos trochu zapomínáme. Změnit se to dlouhodobě snaží Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD, jehož výkonným ředitelem je Oldřich Sládek. „Dokud nebudeme více řešit propustnost tratí, těžko změníme, že má kamion navrch,“ upozorňuje.

Vít Čepický | Foto: autor, archiv O. Sládka

Začneme obecně – jak na tom tuzemská nákladní železniční doprava je?

Nechci tradičně brečet, takže ani dobře, ale ani špatně. Samozřejmě bychom chtěli, aby byl podíl železnice daleko větší, ale proti tomu stojí kombinace především ceny, propustnosti sítě a rozsáhlé výlukové činnosti. Železniční doprava je obecně velmi drahá a povinnosti, které na nás jsou v podobě ETCS, tichých špalků nebo digitálního automatického spřáhla a mnoho dalších kladených, železniční nákladní dopravu zatěžují na-

tolik, že má problém konkurovat silničním dopravcům. Tyto finanční náklady prostě nelze převést na zákazníky.

A pokud se podíváme z druhé strany, jaké má naopak železniční nákladní doprava výhody?

Je kapacitní, v přepočtu na jakoukoliv jednotku nákladu je výrazně menší na počet nutných pracovních sil, je environmentálně příznivá. Pár čísel – za rok 2022 činil podíl členů sdružení ŽESNAD.CZ na dopravním trhu 96,3 %, členové realizovali přepravní výkon 33,9 mld. hrtkm, což nahra-

dilo jízdu přibližně pěti milionů kamionů. K ochraně životního prostředí tak členové ŽESNAD.CZ přispěli úsporou 628 tisíc tun emisí CO₂. Jestli někdo opravdu reálně přispívá k ekologizaci dopravy, pak je to právě železnice.

Správa železnic nastiňuje možnosti proste elektrizace tratí. S touto myšlenkou přišel právě ŽESNAD, které tratě považujete v tomto ohledu za prioritní?

Naše původní idea byla, že náklady na prostou elektrizaci budou financovány z prostředků ministerstva životního prostředí, konkrétně z výnosů

emisních povolenek. Uvidíme, zdali to bude po právě oznámených ekonomických opatření možné. Každopádně si myslím, že je to cesta vpřed. Kde je traťový spodek a svršek v pořádku, je to násobně levnější než klasická modernizace. My jsme vytipovali několik tratí, které nás v první fázi eminentně zajímají. Jde o Jaroměř – Trutnov, Havlíčkův Brod – Ždírec a dále ve spolupráci s Krajem Vysočina do Hlinska, a především Kralupy nad Vltavou – Kladno – Ostrovec včetně odbočky Jeneček – Středokluky. A to proto, aby na letiště Praha a na Kladensko mohly s nákladními vlaky zajíždět elektrické lokomotivy. Byla by to významná provozní úspora, o dopadech na životní prostředí v okolí tratí nemluvě.

Zásadním problémem nákladní železniční dopravy je kapacita sítě. Jak na tom jsme?

Za posledních třicet let se prakticky žádná nová kapacita pro železniční nákladní dopravu nevytvořila. Všechny do dráhy investované miliardy jsou fakticky generální opravou tratí. Nic proti tomu, my jsme rádi, třeba ve srovnání se Slovenskem máme tratě ze zlata. Problém je ale v tom, že zatímco vznikají nové dálnice a třeba i silnice první třídy, na železnici se nic takového neděje.

V jakých konkrétních případech tlačíte právě na řešení problémů s kapacitou?

V Brně jsme byli dlouhodobě nespokojení s plány na přebudování železničního uzlu. Byla tam řada konfliktních míst mezi osobní a nákladní dopravou, nemluvě o propustnosti. To se však už našťastí podařilo vyřešit inovativním přístupem Správy železnic, takzvaným podsmykem v Židenicích. Přestože je zatím jen na papíře, jsme rádi, že se jím problém nákladní dopravy v brněnském uzlu značně zmenšil. Další naší prioritou je Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. Pomůžeme nám odklonit nákladní dopravu z hlavního koridoru. Velmi důležitá je pro nás samozřejmě ale také rekonstrukce pravobřežky z Kolína do Děčína a zmínit musím i spojovací trať Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Všetaty včetně Tišické spojky, jež pomůže řadu nákladních vlaků trasovat mimo Prahu.

Často se hovoří o nedostatečné kapacitě tratí do Německa. Zlepší se situace?

Do Německa funguje pouze jeden pro nákladní dopravu použitelný železniční hraniční přechod, a to Děčín – Bad Schandau. My už od roku 2016 tlačíme na všechny světové strany, aby se vybudoval další kapacitní přechod do Německa použitelný pro nákladní dopravu, čímž myslím trať Domažlice – Furth im Wald, což se na české straně víceméně podařilo, nicméně na německé to jde o něco více ztuhla. Německé spolkové ministerstvo do-

pravy tomu dlouhá léta nevěnovalo pozornost, nebyl to pro ně prioritní směr. Ledy se lámou až v posledních letech, každopádně v tomhle ohledu je Správa železnic oproti DB Netz o parník napřed. Poznatky máme i k Rakousku. Ač se to nezdá, důležitá je i trať Veselí nad Lužnicí – České Velenice, po rekonstrukci tratě na rakouské straně půjde o výbornou tranzitní spojnici ze severoněmeckých přístavů na Balkán, což vyřeší využití 4. koridoru a navíc nebudeme muset jezdit ani přes Českou Třebovou, ani přes kopce, tedy Havlíčkův Brod.

Pomůžou nákladní dopravě vysokorychlostní tratě?

V tomto ohledu zastávám menšinové odborné názory, a to i v rámci ŽESNADu. Vůbec si totiž nemyslím, že je správný francouzský směr budování vysokorychlostních tratí, tedy izolovaná síť pro separátní vlaky.

Považuji to pro zemi naší velikosti za nešťastné. Troufám si tvrdit, že jedinou vysokorychlostní trať, která bude do budoucna úspěšná a zisková, bude para-

doxně ta, která není na žádných mapách. Tedy RS3: Praha – Plzeň – Domažlice (– Mnichov) po dobudování berounského tunelu. Její síla bude právě ve smíšeném provozu, protože bez nákladní dopravy ekonomicky nevychází žádná nová nebo rekonstruovaná trať. Úplně nejvíce by nám však v současné době pomohla naprostá prioritní úseku VRT Přerov – Ostrava-Svinov, a to pro nutnou rekonstrukci Ferdinandky. Vybudování dalších dvou kolejí na Ostravu by přispělo jak ke stabilitě osobní, tak propustnosti nákladní dopravy bez stresů, které přinese plánovaná oprava s jednokolejným provozem. Vysokorychlostní tratě dle současných plánů budou díky větším navrhovaným sklonům, které osobní dopravě stačí, sice při výstavbě levnější, ale univerzálně provozně nevyužitelné. Myslím si, že do budoucna se nám tato izolovaná síť vymstí. Domnívám se, že rakouský model by pro nás byl daleko přínosnější, nicméně rozhodnuto už bylo.

Vraťme se domů – přímo do hlavního města.

O nedostatečné železniční infrastruktuře v Praze se hovoří desítky let...

Dohání nás minulost. Dávno jsme měli mít v Libni přesmyk, tam se setkává silná osobní doprava s nákladní a obě trasy se dlouhodobě blokují, v případě nákladů to jsou i hodiny, než se dostanou vlaky na druhou stranu nádraží. Přesmyk nám ale chybí i v Malešicích na severním zhlaví. Dále tu máme mizející kolejiště na Smíchově – dalo se udržet v podzemí, respektive domy mohly vyrůst nad kolejištěm, které se místo toho ruší, zatímco Praze zoufale chybí odstavné kapacity pro vlakové soupravy. A pak tu máme mosty. Opravdu se nechceme dostat do situace, kdy budou uzavřené dva jižní mosty přes Vltavu, tedy Branický a na Výtoni. Pokud by

Za posledních třicet let se žádná nová kapacita pro nákladní dopravu nevytvořila. Všechny do dráhy investované miliardy jsou fakticky generální opravou tratí. Nic proti tomu. Problém je ale v tom, že zatímco vznikají nové dálnice a třeba i silnice první třídy, na železnici se nic takového neděje.





byly uzavřené oba zároveň, pro nákladní vlaky to znamená objízdné trasy z Prahy do Prahy přes České Budějovice nebo Ústí nad Labem, což je pro nás naprostá katastrofa. Dohodli jsme se se Správou železnic, na prověření možnosti přetahovat nákladní vlaky z Kralup do Berouna po částech přes Podlešín, Hostivici a Rudnou, ale to je fakticky horská dráha se třemi úvratěmi a nedostatečnou propustností. Úplně si to neumím představit.

Ve světle řečeného – obstojí nákladní železniční doprava i do budoucna?

Začnu trochu sci-fi myšlenkou. Pokud se chceme zbavovat závislosti na Číně a podobných státech, kvůli které jsme velmi zranitelní, musíme začít řadu věcí opět vyrábět v Evropě a být více soběstační. A stav průmyslu se přímo bude odrážet v objemech přeprav zboží po železnici, v tomhle ohledu o budoucnost strach nemám. Je třeba ale zároveň konstatovat, že slibovaný přesun zboží na železnici se zatím nedaří, nepřihlíží se k realitě a ve většině států Evropy je skrytě či otevřeně preferovaná silniční doprava. V dnešní době kamion vyhrává cenou a včasností, bohužel i na delší vzdálenosti. A dokud nebudeme více řešit propustnost tratí včetně jejich alternativ na objety, tak se to těžko změní.

Vy jste na rozhovor přijel vlakem a je znát, že k dráze skutečně máte vztah, k tomu jste dospěl časem, nebo jste se s tím už narodil?

Železnici miluju od malička, vystudoval jsem střední i vysokou školu dopravní. Dělal jsem hradlaře, signalistu, výpravčího, obchodníka na železnici... Mimochodem k tomu mému úvodnímu hradlu Tetín u Berouna mám výbornou příhodu. Když jsem tam jako osmnáctiletý poprvé nastoupil, tak mi tehdejší náčelník stanice říkal, ať si tu elektromechaniku pořádně vyzkouším, že tu za dva, tři roky bude autoblok. Dnes mi je 59 a hradlo tam je pořád... No, dráha mě provází celý život, baví mě, koleje mně učarovaly. Železničářem jsem vlastně celý život. A jiný už nebudu. ○

Oldřich Sládek

Vystudoval Střední průmyslovou školu dopravní v Praze v Masné ulici, posléze dálkově při zaměstnání Vysokou školu dopravy a spojů – dnešní Žilinskou univerzitu. K tehdejšímu Československým drahám nastoupil v roce 1982 a ještě ke konci jejich existence v roce 1992 pracoval v prvním porevolučním zakládajícím obchodním oddělení. Obchod na železnici měl na starost i při vzniku ČD Cargo v roce 2007, po roce 2012 se stal obchodníkem na železnici na volné noze. To se změnilo v roce 2016, kdy byl zvolen výkonným ředitelem tehdy vzniklého ŽESNAD.CZ. V roce 2022 se stal prezidentem Svazu dopravy ČR.



Regionální dopravu posílí nová vozidla

České dráhy nasadí do regionů v letech 2023 až 2026 celkem 159 jednotek RegioPanter a RegioFox. Všechny jsou již objednané a vyrábí se. Část z nich už navíc byla uvedena do provozu a jejich dodávka bude pokračovat i během letošního roku. RegioPantery zamíří například na Vysočinu a do Olomouckého a Moravskoslezského kraje.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Vozový park ČD se do roku 2026 rozrostle o nové elektrické jednotky RegioPanter ze Škody Group a motorové vlaky RegioFox z Pesy. Dopravce u obou výrobců objednal celkem 186 moderních bezbariérových jednotek. Část z nich už byla uvedena do provozu.

„Nové dvou- a třívozové elektrické jednotky RegioPanter míří na Vysočinu, do Olomouckého a Moravskoslezského kraje. Začnou i dodávky motorových jednotek RegioFox. V letech 2023 až 2026 uvedeme do provozu celkem 159 nových regionálních vlaků. Půjde o ekvivalent 378 osobních vozů s kapacitou zhruba 26 000 moderních komfortních míst sezení. Představuje to investici ve výši

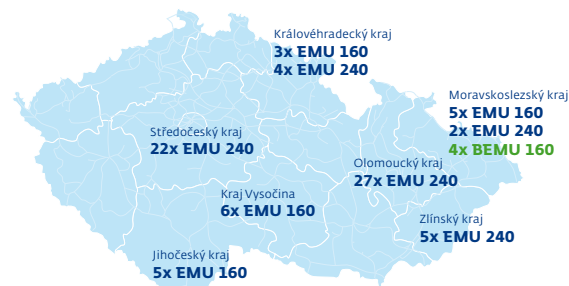
zhruba 20 miliard korun,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Jednotky jsou bezbariérové, klimatizované a cestující v nich mohou během jízdy nabíjet mobilní telefony, tablety či notebooky. Samozřejmostí je wi-fi. Vozidla jsou přizpůsobená pro cestování osob na vozíku, nevidomých nebo cestujícím s dětmi. Vybavená jsou moderním audiovizuálním informačním systémem či dveřmi, které se ovládají tlačítky a za jízdy jsou blokovány proti otevření.

Konec starých souprav

„Většina krajů přijala naši nabídku na náhradu dosluhujících souprav moderními vlaky, které přinášejí podstatné zvýšení kvality při cestování. Během roku 2024 a 2025 budeme pokračovat v obnově elektrických vlaků v Jihočeském, Středočeském, Královéhradeckém, Moravskoslezském a Zlínském kraji. Motorové jednotky RegioFox budeme uvádět do provozu od letoška do roku 2026 a postupně zamíří na linky v Jihočeském, Středočeském, Pardubickém a Královéhradeckém kraji, na Vysočině a také v Plzeňském kraji,“ představil novinky člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Park dvouvozových RegioPanterů doplní dalších pět jednotek v Jihočeském kra-

Plánované pořízení RegioPanterů v letech 2023–2026



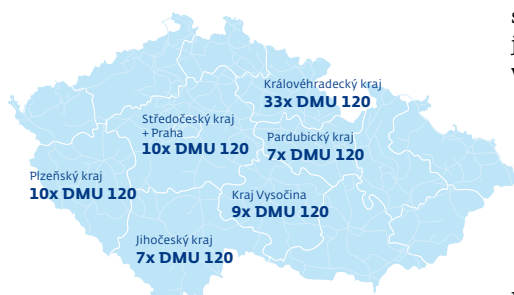
ji. Další zajistí spoje na trati z Českých Budějovic do Horního Dvoriště a do Lipna nad Vltavou. Stejný počet třívozových Panterů obslouží v závazku Zlínského kraje páteřní trať z Přerova přes Otrokovic do Hodonína a Břeclavi. ČD nasadí nové třívozové jednotky také na regionální vlaky z Prahy do Ústí nad Labem a do Čáslavi. RegioPantery se objeví i na tratích z Hradce Králové do Chlumce nad Cidlinou, Týniště nad Orlicí a Chocně a posílí regionální vlaky na tratích v Moravskoslezském kraji. Tam rovněž zamíří první čtyři elektrické jednotky doplněné o trakční baterie. To umožní zavést přímé vlaky Veřovice – Ostrava v bezemisním módu v elektrické trakci, přestože se jedná z části o neelektrifikovanou trať.

Na osobní i spěšné vlaky

Motorové jednotky RegioFox postupně převezmou vozbu osobních a spěšných vlaků na tratích z Berouna do Rakovníka a Prahy, na Písecku, z Havlíčkova Brodu do Jihlavy, Telče, Slavonic či na sever do Chrudimi a Pardubic nebo na mnoha neelektrifikovaných tratích Královéhradeckého kraje a na Plzeňsku.

Kromě toho ČD pokračují v obnově vozidlového parku v dálkové dopravě. Vyrábí se 180 vozů, které vytvoří 20 netrakovních devítivozových jednotek ComfortJet. První by se měly objevit příští rok. Objednáno je i 50 elektrických lokomotiv Siemens Vectron pro maximální rychlost 230 km/h. Kromě toho pokračuje modernizace regionální dopravy prostřednictvím nákupu bezbariérových motorových vozů ze zahraničí, Regio-Shuttle RS 1. Jen v letošním roce dopravce do obnovy vozidlového parku investuje zhruba 11,5 miliardy korun. ○

Plánované pořízení RegioFoxů v letech 2023–2026



ČD chystají moderní vlaky pro PID

Stále komplikovanější je pro řidiče příjezd autem do hlavního města. Prakticky všechny hlavní tahy bývají pravidelně ucpané a lidé postávají v kolonách až půl hodiny. Na železnici za stejnou dobu cestující dojedou do centra Prahy třeba z Říčán, Černošic, Úval, Čelákovic nebo z Kralup nad Vltavou. Proto stoupá obliba vlaků při dojíždění do metropole i dalších aglomerací. České dráhy na to reagují pořizováním nových vozidel.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Moderní příměstské vlaky jsou vybavené palubní sítí wi-fi a elektrickými zásuvkami 230 V, případně USB porty pro napájení notebooků a mobilních telefonů. Čas na cestě je tak možné využít pro vyřízení e-mailů, zhlédnutí filmů nebo přečtení novin a časopisů a knih.

Vlaky pro PID už letos

Dlouhodobě rostoucí zájem o cestování v příměstské dopravě vyžaduje pořízení dalších vlaků. „Počet moderních souprav v Pražské integrované dopravě doplníme už letos o motorové jednotky Regio-Fox. Těch bude v regionu jezdit deset. V příštím roce nasadíme také 22 třívozových jednotek RegioPanter. Nové motoráky se objeví na lince S6 z Berouna a Nučic do stanice Praha-Smíchov,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Význam a obliba vlaků na této lince podle něj v posledních letech podstatně vzrostly. Jezdí zde téměř třikrát více cestujících než před deseti lety. „Postupně jsme museli navyšovat počet spojů a jejich kapacitu. Původně stačily motoráky řady 810, které jsme nahradili RegioNovami a nyní zde nasadíme nová vozidla Regio-Fox. To podpoří další zájem o spoje linky S6 při dojíždění do Prahy i mezi obcemi ve Středočeském kraji,“ dodal náměstek.

Elektrické vlaky RegioPanter dodá Škoda Group do Prahy a Středočeského kraje v roce 2024. „Nové vlaky nasadíme na linku S4/U4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem. Mezi Prahou a Kralupami navýšíme kapacitu spojů ve špičce téměř o 50 %. Další linkou, kde nabídneme vyšší komfort, budou spěšné vlaky Čáslav – Praha. Ty dovezou obyvatele Kutnohorska do centra Prahy za hodinu, z Kolínska jim cesta potrvá přibližně tři čtvrtě hodiny a z Českého Brodu jen něco málo přes 20 minut. Zároveň se díky novým jednotkám uvolní část CityElefantů pro posílení ostatních linek PID,“ doplnil Jakub Goliáš, ředi-



tel Oblastního centra obchodu Střed Českých drah, který má na starosti osobní vlaky v Praze a Středočeském kraji.

Rychleji v kraji i v Praze

Vlaky PID, tedy linky S, nabízejí rychlou cestu do Prahy. Kolem půl hodiny jedou do centra osobní vlaky z Říčán, Černošic, Úval, Čelákovic nebo z Kralup nad

Vltavou. Spěšné vlaky a rychlíky zapojené do PID dorazí do centra Prahy za 30 až 40 minut z Peček, Mnichovic, Nymburka nebo z Berouna. Rychlé cestování nabízejí vlaky i přímo po Praze. Z Uhřetěvsi na hlavní nádraží trvá cesta 20 minut, ze zastávky Praha-Zahradní Město 11 minut. Podobné atraktivní dojezdové časy platí i pro další linky S na území Prahy. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc červen zní: **Kdy a kde byla uvedena do provozu první veřejná železniční trať pro dopravu osob na světě a kdo ji projektoval?**

Své odpovědi nám zasílejte do **26. června** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář červen“. Tentokrát se hraje o knihu *Gastronomie na kolejích*.

Správná odpověď z č. 5: Společnost Severní dráha císaře Ferdinanda (KFN) byla založena v roce 1836 a její první a hlavní trať byla mezi Vídní a Bochní. Publikaci Příběhy z dějin našich drah získává Jaroslav Kolář, Mělník.



Do Pardubického kraje zamíří osm nových jednotek

Cestující v Pardubickém kraji se dočkají nových elektrických jednotek. Ty v regionu začnou jezdit od prosince 2025 a objeví se na trati Kolín – Pardubice – Choceň – Česká Třebová. České dráhy je pořídí v rámci uzavřené smlouvy s Pardubickým krajem. Půjde o osm bezbariérových vlaků, které budou vybaveny klimatizací, wi-fi nebo zásuvkami 230 V a USB.



Redakce | Foto: archiv ČD

České dráhy zakoupí pro Pardubický kraj osm nových elektrických jednotek. Prvně by se v regionu měly objevit na konci roku 2025. „Zvolené řešení nabídne obyvatelům tohoto kraje revoluční změnu ve veřejné dopravě. Již třicet let staré vagony nahradí úplně nové elektrické jednotky. Všechny vozy v nich budou

pochopitelně nízkopodlažní, bezbariérové a klimatizované. Díky tomu vytvoříme podmínky pro pohodlné cestování všem lidem se sníženou schopností pohybu a orientace, ať jsou to osoby na vozíku, rodiče s malými dětmi v kočárku, senioři nebo lidé, kteří mají dočasně sníženou mobilitu třeba kvůli léčení úrazu. Při cestě do zaměstnání nebo do školy bude možné využít snadný přístup k internetu

přes palubní wi-fi síť nebo si dobít mobilní telefon, tablet či notebook,“ zdůraznil pozitivně člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřábek.

Nové elektrické jednotky budou moderní, klimatizované, nízkopodlažní, s 1. a 2. vozovou třídou a s kapacitou minimálně 140 míst k sezení. Vlak budou určené pro obě hlavní trakční soustavy v České republice (3 kV DC a 25 kV / 50 Hz AC).

Ve vlaku budou k dispozici také zásuvky na dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků nebo elektrokol. Samozřejmostí je prostor pro umístění kočárků nebo jízdních kol a moderní audiovizuální informační systém. Jednotky budou vybaveny nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a komunikačním systémem GSM-R, které zajistí vysokou bezpečnost provozu.

Přijedou i RegioFoxy

V Pardubickém kraji to však nebudou jediné nové vlaky Českých drah. V současnosti se vyrábí pro region sedm moderních motorových jednotek RegioFox, které nabídnou cestujícím podobný komfort jako nové elektrické vlaky.

České dráhy plánují v rámci Strategie 2030 investovat do obnovy vlaků do roku 2030 až 100 miliard korun. V současné době mají objednáno 110 elektrických jednotek RegioPanter, 76 motorových jednotek RegioFox, 20 devítivozových expresních souprav ComfortJet a 50 elektrických lokomotiv Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h. Vypsány byly také soutěže na dodávku 15 jednotek napájených z trakčního vedení a baterií pro Moravskoslezský kraj, 90 elektrických jednotek pro pražskou aglomeraci a 60 jednotek pro vnitrostátní rychlíkové linky konstruovaných na rychlost až 200 km/h. ○

Drážní úřad informuje

Změna práv pro cestující v železniční dopravě

Od 7. června 2023 vstupuje v platnost nové evropské nařízení, které upravuje práva cestujících v evropské železniční dopravě. Nové nařízení přináší posílení práv všech cestujících, zejména však osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace. Zároveň se usnadní přeprava jízdních kol ve vlacích.

Právo na pomoc při nastupování a vystupování z vlaků pro postižené osoby se nově vztahuje na všechny regionální a dálkové vlaky v EU. Výjimky se ruší. Minimální lhůta pro předběžné oznámení, jež mají učinit osoby, které potřebují pomoc, se zkracuje ze 48 na 24 hodin.

Novou povinností dopravců je poskytnout místa vyhrazená pro jízdní kola a informovat o dostupné kapacitě. Obecným pravidlem jsou alespoň čtyři místa pro jízdní kola v každém vlaku. Minimální odškodnění při zpoždění se nemění.

Cestující má právo podat stížnost na porušení svých práv. Nejprve zašle stížnost dopravci, který musí zareagovat ve lhůtě 1 měsíce. Pokud neobdrží odpověď nebo není s odpovědí spokojen, může si stěžovat u příslušného vnitrostátního orgánu, kterým je v České republice Drážní úřad.



ČD zacílily na boj s graffiti

České dráhy se stále potýkají s útoky vandalů, nejčastěji sprejerů, kteří svými výtvary poškozují vlaky. Odstraňování graffiti dopravce stojí miliony korun ročně, kromě toho navíc kvůli čištění vozů dočasně musí omezit přepravní kapacity spojů. Proto se ČD kromě intenzivního čištění věnují i aktivnějšímu hlídání odstavených souprav a jednotek.

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Jedná se o první kroky, jež mají přispět k lepší kultuře cestování. České dráhy v loňském roce napočítaly více než 400 případů, což je asi o pět procent meziročně méně. Náklady na odstraňování přesáhly 5 milionů korun, skutečná škoda je však zhruba dvojnásobná.

„Graffiti je velký problém zejména ve velkých aglomeracích, jako je Praha a střední Čechy nebo Brno a okolí. Proto jsme se společně s objednavateli dopravy rozhodli intenzivně pracovat na jeho odstraňování. Připravujeme také další opatření, jak znečišťování našich vlaků zabránit. Jeden z prvních kroků je rozšířené čištění jednotek CityElefant,“ řekl



člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Ješeta. „Dalším důležitým počinem je aktivnější střežení míst, kde k útokům nejčastěji dochází. K dispozici máme nově i hlídky se psy,“ doplnil.

O víkendu na přelomu dubna a května vyčistili provozní zaměstnanci od graffiti celkem sedm jednotek CityElefant, které patří v tomto ohledu k nejvíce postiženým. V podobném tempu čištění pokračovalo i během dalších květnových víkendů. Kvůli čištění se musí vlaky dočasně stáhnout z oběhu. V pro-

vozu se to pak projeví například nasazením jedné soupravy CityElefant místo dvou spojených. České dráhy však připravují společně s objednavateli dopravy i další kroky, jako je obnovení a rozšíření antigraffiti nátěrů nebo polepů. Příměstské vlaky plánují rovněž dovybavit vnitřním a vnějším kamerovým systémem.

Nejohroženější jsou vlaky odstavené v zázemích na velkých odstavných nádražích. Nejvíce útoků vandalů dopravce eviduje v Praze, v Jihočeském kraji a v Bohumíně. 

Parní víkend v Lužné připomněl největší skvosty ČD Muzea

Druhý květnový víkend se v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka konalo první letošní setkání parních lokomotiv. Zájemce o drážní nostalgii dovezly z Prahy po oba dny historické vlaky tažené parní lokomotivou 475.111, která se návštěvníkům představila spolu s dalšími unikáty též na tamější točně během komentovaných přehlídek.

Spolu se Šlechtičnou mohli fanoušci dráhy vidět i další roztopené parní lokomotivy - 310.093, 354.195, 534.0323 nebo EP 1000, jež se vystřídaly na celkem šesti speciálních jízdách do Rakovníka a Řevničova. Samozřejmostí byl i bohatý doplňkový program, techniku prezentovali například hasiči Správy železnic, popularitě se u návštěvníků těšil i poštovní vlak.



Již v pátek před vypuknutím akce byl symbolicky předán šek na výstavbu nového dětského hřiště v areálu ČD Muzea, které částkou 1,5 milionu podpoří dceřiná firma ČD – Výzkumný Ústav Železniční (VUZ). „Projekt výstavby nového hřiště nás zaujal myšlenkou rozšíření edukačního charakteru expozic muzea pro nejmenší a současně možností vytvořit malý obraz VUZ. Věřím, že moderní a bezpečný herní koutek atraktivitu areálu CHV v Lužné u Rakovníka pro rodiny s dětmi ještě zvýší,“ řekl generální ředitel VUZ Martin Bělčík. „VUZ jsme vděční za jeho podporu. Těšíme se na shledání příští rok na jaře, kdy výsledek této společné investice představíme,“ dodal náměstek generálního ředitele ČD Jiří Ješeta, který šek převzal. (čep)

Nová myčka je šetrnější k přírodě i vozidlům

České dráhy na začátku května zprovoznilly novou mycí linku železničních vozidel v Havlíčkově Brodě, která oproti zavedeným technologiím přináší řadu inovací. Tou nejpodstatnější je větší ohled na životní prostředí a náter vlaků, navíc se zvýšila kapacita mytí. Snazší obsluhu pak ocení i samotní zaměstnanci Oblastního centra údržby Východ, pod které havlíkobrodská myčka spadá.



Redakce s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Zatímco se dříve vozy v havlíkobrodském depu myly v nevyhovujících prostorách z roku 1870, nová myčka přináší zásadní zlepšení nejen technických parametrů, ale zejména také pracovních podmínek. „Nová myčka umožní celoroční provoz a navýší denní kapacitu



mytí, která zohledňuje i potřeby dané smluvními závazky. Kapacita myčky je 25 vozidel za 24 hodin,“ popisuje Michal Kraus, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro servis.

Provoz myčky, jejíž výstavba trvala rok a čtvrt, bude navíc ekologicky šetrnější. „Mycí linka dokáže v maximální míře

spořit vodu, protože bude až z 80 procent využívat vodu recyklovanou. Její výstavba tak výrazně přispěje ke zlepšení ekologických aspektů údržby vozidel v regionu použitím moderního zařízení, technologií a postupů s minimalizací dopadů na životní prostředí,“ dodal Kraus.

Hala nové myčky je dlouhá 67 metrů a na šířku má více než osm a půl metru. Současně s tímto zařízením vznikl i technologický objekt o rozměrech 15,7 × 5,6 metru, který ukrývá například zásobníky na recyklovanou vodu.

Dva způsoby mytí

Nová, plně automatická mycí linka umožní dva způsoby mytí vozidel. Při stacionárním mytí vozidlo nebo souprava (s maximální délkou 55 metrů) stojí a v pohybu je mycí portál, který čistí na základě nastaveného mycího programu. Takové mytí trvá déle a je důkladnější. Během průjezdného mytí vlak projíždí skrz halu, zatímco mycí portál stojí a pracující kartáče čistí projíždějící vozidlo – výhodou je rychlejší základní umytí běžných nečistot vzniklých provozem vlaků.

Celkové náklady na výstavbu nové havlíkobrodské myčky včetně přípravných prací činily zhruba 86,5 milionu korun bez DPH. Novou mycí linku v Havlíčkově Brodě dopravce vybudoval i v souvislosti s tím, že v tomto a příštím roce se chystá velká modernizace vozidlového parku v havlíkobrodském středisku údržby Českých drah. Dvě moderní dvouvozové elektrické jednotky RegioPanter už v Kraji Vysočina vyjely a další čtyři tyto vlaky by měly do regionu dorazit během letních měsíců. Cestující se mohou těšit i na devět motorových jednotek RegioFox. 

ČD - Telematika dosáhla za loňský rok historicky rekordních tržeb

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika v loňském roce dosáhla nejlepšího hospodářského výsledku ve své historii. Tržby z prodeje výrobků, zboží a služeb dosáhly rekordní výše 2 398 mil. Kč oproti 2 033 mil. Kč v roce 2021. Meziročně tak narostly o 18 %, a to především zásluhou realizace zakázek v oblasti výstavby telekomunikační sítě dopravní infrastruktury a instalací evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS.

Zisk před odečtením úroků, daní, odpisů a amortizace (EBITDA) za rok 2022 dosáhl 210 milionů Kč, zatímco předchozí rok to bylo 205 mil. Kč, a vzrostl tak o 2,5 %. Vyšší je i zisk před zdaněním (EBT), jenž se z hodnoty 109,7 mil. Kč v roce 2021 zvýšil na 125,5 mil. Kč, což představuje nárůst o více než 14 %.

Historicky nejlepšího hospodářského výsledku dosáhla ČD - Telematika vlivem odlišné struktury tržeb a úsporami jak variabilních, tak fixních nákladů. Právě u nich přitom společnost musela již nést některé náklady inflačního charakteru, se kterými v původním plánu nepočítala. I přesto byly výsledky mimořádné a jeden z hlavních výkonových ukazatelů – tržby na zaměstnance – narostl z hodnoty 3,73 mil. Kč na 4,39 mil. korun.

Z obchodního pohledu je klíčová i pro následujících několik let pokračující dodávka mobilní části evropského vlakového zabezpečovače ETCS pro České dráhy a ČD Cargo, a to na nově vysoutěžených řadách elektric-

kých lokomotiv. ČD - Telematika se ale soustředí i na své další prioritní oblasti, kterými jsou poskytování služeb servisu, údržby a výstavby telekomunikačních infrastruktur a velkoobchodní telekomunikační služby se zajištěním kybernetické bezpečnosti.

I v loňském roce společnost ČD - Telematika hospodařila bez dluhu a udržela své finance v kondici. To jí umožňuje investovat do dalšího rozvoje a růstu.

ČD - Telematika je významným poskytovatelem v oblasti drážních technologií pro zabezpečení a komunikace a dodavatelem velkoobchodních telekomunikačních služeb a služeb v oblasti správy, údržby i výstavby optických infrastruktur. Provozuje vlastní optickou síť v ČR, která je součástí klíčové infrastruktury státu. 

Dvacet let Pendolina na kolejích v Česku



Psal se červen roku 2003, když do České republiky dorazila první jednotka řady 680. Začal se psát prozatím dvě dekády dlouhý příběh prvních tuzemských rychlovlaků. Přestože jejich pořízení, schvalování a zprovoznování provázela řada nejrůznějších problémů, Pendolina dnes prokazují vysokou míru spolehlivosti i popularity u cestujících – a dodnes neztratila punc výjimečnosti.

Vít Čepický | Foto: Michal Málek, Petr Kaván, archiv ČD

Pokud však chceme vzpomenout celý příběh českých Pendolin, musíme se ponořit do hlubokých 90. let. Tuzemská železnice si z předrevolučních dob sice přinesla rozsáhlou síť kolejí i spojů, celý systém si ale nesl obrovský vnitřní dluh a byl mimořádně neefektivní. Zcela zásadním úkolem tedy bylo co nejdříve zrekonstruovat alespoň základní přepravní tahy, které byly v žalostném technickém stavu, zvýšit komfort cestujících a zkrátit cestovní doby – to vše v ekonomické realitě transformujícího se státu.

Jednou z cest měla být rekonstrukce páteřních železničních koridorů na rychlost do 160 kilometrů v hodině, mnohdy ve velmi kompromisní podobě. Druhou pak nákup expresních elektrických tří-systémových jednotek s naklápěcí skříní pro trasu Berlín – Praha – Vídeň, jež by přece jen nepřilíhla vysokou maximální rychlost železniční infrastruktury částečně kompenzovaly možnosti projíždět oblouky vyšší rychlostí, a tím by se zkrátila cestovní doba na přijatelnou úroveň. Zrodila se idea českého Pendolina.

Již v roce 1994 byla v České republice prezentována italská jednotka ETR 460, která se vracela ze zkoušek v Polsku. Přestože si tuzemský průmysl tehdy troufal na vlastní řešení a ETR 460 měla být pouze ideovou inspirací a technologickým prázákem, shodou pozdějšího vývoje se stala jasným předobrazem budoucí podoby českých jednotek. Ale to trochu předbíháme.

České dráhy vypsal veřejnou soutěž na 10 nových sedmivozových elektrických naklápěcích jednotek řady 680 v roce 1995. Vítězem se stalo konsorcium ČKD Praha Holding, Moravskoslezská vagonka Studénka, Fiat Ferroviaria a Siemens AG, přičemž italská firma měla zajistit podvozky a systém naklápění, výzbroj měla být od Siemensu, zbytek ale závisel na českém průmyslu. Termíny byly velmi optimistické – první jednotka měla být dodána v roce 1997 a s plným provozem se počítalo od roku 2000 společně s dokončením rekonstrukce 1. tranzitního koridoru.

To se ale nestalo. Tuzemské firmy, jež nabídkovou cenu v soutěži značně podhodnotily, dospěly v závěru 90. let do termínálních problémů bez toho, že by dokázaly reálně vyprodukovat více než rozpracované vozové skříně. Situaci se podařilo vyřešit dohodou se společnos-



První české Pendolino během dokončovacích prací na kolejích v italském Saviglianu



Úplně první nehodu utrpělo Pendolino už během přepravy z Itálie do Česka. Na slavnostní prezentaci na pražském hlavním nádraží už ale bylo vše v pořádku.



tí Fiat Ferroviaria (později Alstom), která nabídla za původní cenu sedm vlastních jednotek vycházejících z osvědčené řady ETR 470. Výroba v italském Saviglianu mohla začít, byť se tak stalo až zkraje nového tisíciletí, tedy v době, kdy mělo být deset původních jednotek již v provozu...

Přepisuje české rekordy

První vyrobená souprava 680.001 byla v saviglianském závodě Alstomu slavnostně prezentována 26. března 2003, po nezbytných dokončovacích pracích a ožívování zamířila do Prahy 19. června 2003. O pět dní později si ji poprvé mohli prohlédnout budoucí cestující, když byla prezentována na pražském hlavním nádraží. Ještě týž den byla následně převezena do Velimi na zkušební okruh, aby se podrobila rozsáhlému schvalovacímu procesu a dalším zkouš-

kám na všech třech napájecích systémech, jimiž disponuje.

Na zkušební okruh strávila více než rok – do standardní tuzemské železniční sítě se vydala až v létě 2004 a začala ji zevrubně objevovat. Zaznamenáníhodný milník české železnice vsadila do historie 18. listopadu 2004, kdy na trati Brno – Břeclav, konkrétně mezi Zaječím a Rakvicemi, za speciálních bezpečnostních i provozních podmínek dosáhla rychlosti 237 km/h, čímž výrazně překonala tehdejší 32 let starý rekord lokomotivy řady 124 – a to o 18 kilometrů za hodinu.

Běžní cestující se Pendolinem poprvé svezli 23. prosince 2004, čtyři dny po vykonání technicko-bezpečnostní zkoušky na stejnosměrném systému. Třetí vyrobená jednotka byla od tohoto data v rámci zkušebního provozu téměř rok nasazená na rychlíky Praha Masarykovo nádraží –



Trasy jednotek 680 na území ČR



Během prototypových zkoušek v Cerhenicích neunikla jednotka 680 řádění tvůrců graffiti.



Během zkušebního provozu zajišťovala Pendolina vozbu rychlíků mezi Prahou a Děčínem.

Technické parametry

Jednotky vyrobené / ve stavu:	7 / 6
Maximální rychlost:	230 km/h
Trakční systém:	3 kV=
	25 kV-50 Hz
	15 kV-16 2/3 Hz
Trvalý výkon:	4 000 kW
Míst k sezení:	331

Děčín, přičemž nebyly za celou dobu shledány žádné podstatné závady ani provozní problémy, pokud ovšem pomineme hojně medializované najetí do nastražených předmětů na kolejích u Povrlů, které před projíždějí soupravu umístili dva nezletilí výtečníci a způsobili tím škodu téměř pět milionů korun.

Zatímco na stejnosměrném napájecím systému tedy probíhal zkušební provoz velmi uspokojivě, zásadní problémy se



Pendolino na nyní již neexistujícím vídeňském jižním nádraží. Dnes zde stojí stanice Wien Hauptbahnhof a z Prahy sem zajiždí jednotky railjet.



Provoz vlaků SC Pendolino byl od počátku podpořen intenzivní marketingovou kampaní, u ČD vlastně první takového rozsahu.

vyskytly na střídavé soustavě s elektromagnetickou kompatibilitou – v krajním případě mohly rušivé zpětné trakční proudy ovlivnit zabezpečovací zařízení. Celou záležitost se výrobcí a dalším zapojeným subjektům podařilo vyřešit až v závěru roku 2005, kdy jednotky řady 680 konečně získaly od Drážního úřadu schválení i pro střídavou soustavu.

Start pravidelného provozu

I z výše uvedených důvodů se plánované nasazení Pendolin z Berlína přes Prahu do Vídně a z Prahy do Bratislavy od jízdního řádu 2004/2005 nezdařilo uskutečnit, přičemž do Německa se Pendolina v pravidelném provozu již nikdy nepodívala. Jejich provozní koncept byl přepracován a pravidelný provoz odstartoval až s následující změnou jízdních řádů, tedy 11. prosince 2005, kdy vyjely jako SC Pendolino na trať z Prahy do Ostravy



Slavné osobnosti na palubě Pendolina



Křest polepu Pendolina s portrétem Richarda Krajča, vytvořeným fotografem Antonínem Kratochvílem



Herec Saša Rašilov si během cesty do Ostravy vyzkoušel práci průvodčího.



Jednou z tváří Pendolina se stala i Miss ČR 2004 Jana Doleželová.



Tváří vlaků SC Pendolino se stala Jana Havranová, členka týmu stevardů vybraných pro novou kategorii vlaků ČD.



Do kokpitu Pendolina nahlédl slavný pilot formule 1 Emerson Fittipaldi.



Herec John Malkovich na cestě z Ostravy na karlovarský filmový festival



Cestou do Vídně se Pendolino proměnilo v jedoucí autogramiádu Karla Gotta.



Zpěvačka Lucie Bílá na návštěvě stanoviště strojvedoucího, kterým v tomto případě byl Jaroslav Měšťan - muž, přezdívaný jako „táta Pendolin“.



První jízdy zvláštní linky SC Sprinter v roce 2009 se účastnil tehdy nejmladší strojvedoucí Tomáš Poláček a nejmladší strojvůdkyně DB Vera Boden.



Tenista Tomáš Berdych byl během cest na daviscupové turnaje v Ostravě častým pasažérem spojů SuperCity.

Kromě rodiště Pendolin, Itálie, jezdily či jezdí tyto jednotky ještě na území Švýcarska, Španělska, Portugalska, Velké Británie, Česka, Slovenska, Polska, Řecka, Finska a Ruska.



a z Prahy do Břeclavi (a po schválení dále do Bratislavy, respektive Vídně).

Záhy, hned v lednu 2006, se však u jednotek projeví zásadní problémy softwaru, které znemožňovaly jejich provoz. Ačkoliv výrobce závadu poměrně rychle odstranil, v začátcích provozu řady 680 přispěla její mohutná medializace k nepříliš dobré pověsti jednotek. Toto období je kvůli těšinskému písničkáři Jaromíru Nohavicovi zachováno i pro budoucí generace, přestože si Pendolina po počátečních problémech i přes svou konstrukční složitost poměrně rychle vydobyla pověst velice spolehlivých vlaků.

Postupem let se rovněž ustálil jejich provozní koncept. Zatímco trať přes Brno do Vídně a Bratislavy časem Pendolina opustila, větev na Ostravu se stala jejich domovskou do dnešních dnů. Od roku 2014 je navíc jeden pár protažen až do Košic, v současnosti se pak Pendolinem svezeme i na západ do Františkových Lázní. Paradoxně se tak řada 680 nakonec usídlila nikoliv v plánované severojižní ose, ale naopak na západovýchodní, a propojuje tak skoro celé bývalé Československo.

Netradiční role pro netradiční vlak

Pendolino bylo od počátku pravidelného provozu bráno jako prémiový vlak. Tomu odpovídal i přístup Českých drah k jeho provozu. Poprvé se například na českých kolejích objevili stevardi, zvláště vybraní zaměstnanci pro kategorii vlaků SuperCity, kteří měli na palubě na starost výhradně komfort cestujících. Od vlakvedoucích je odlišovala nejen náplň práce, ale též například speciální uniformy, které je ne náhodou vizuálně přibližovaly zaměstnancům leteckých společností.

Interiér oddílu 2. třídy před a po modernizaci



A nebyla to jediná spojnice Pendolina k aviatice. Od prosince 2005 dráhy navázaly úzkou spoluprací s tehdy ještě stabilními a funkčními Českými aeroliniemi a tuzemský rychlovlak se na nějakou dobu stal letadlem na kolejích. Alespoň tedy papírově – cestující si například mohl koupit letenku z Pardubic do New Yorku. Z Pardubic do Prahy vyrazil sice vlakem a na letiště ho dovezl přistavený autobus, prokazoval se ale letenkou, měl rezervované místo v první třídě, SC Pendolino bylo zároveň vedeno pod Českými aeroliniemi s označením OK.

Přestože je Pendolino nyní opět ryzím vlakem, punc výjimečnosti neztratilo. Jeho seznam významných cestujících je sáhodlouhý, České dráhy na jeho provoz ostatně od začátku poutaly první marketingovou kampaň s využitím známých osobností. A ti jej vyhledávají dodnes. Ostatně – i samo Pendolino má ve svém repertoáru pár uměleckých zářezů, z nichž nejblyštivější je bezesporu účinkování v bondovce Casino Royale.

Budoucnost Pendolin

Do provozu Pendolin bohužel výrazně promluví i dvě fatální nehody. 22. července 2015 došlo na přejezdu ve Studénce ke srážce jednotky 680.003 s kamionem, jehož řidič nerespektoval výstražné zařízení a zůstal stát na kolejích. Následky

byly tragické, tři lidé zemřeli, 25 lidí bylo zraněno – včetně strojvůdce, který ještě stihl aktivovat rychlobrzdu a částečně tak zmírnil dopady srážky. Přesto utrpěl těžké zranění s trvalými následky. Čelní vůz 682.003 byl nehodou zcela zdemolován a musel být znovu vyroben.

Tragicky skončila i nehoda jednotky 680.006 s posunovací lokomotivou 742 v obvodu bohumínské stanice. Zranilo se pět lidí, strojvůdce Pendolina srážku nepřežil. Celá souprava již po nehodě nebyla zkompletována – pět vozů jednotky bude sloužit ve výměnném údržbovém programu s ostatními soupravami tak, aby se minimalizovala doba jejich odstavení během periodických prohlídek.

Během dvaceti let se i změnila vizáž a vybavení jednotek. Nejprve bylo změněno uspořádání jednotek, původně čelní vůz první třídy byl přeznačen na tiichý oddíl druhé třídy, rozsáhlejší obnova interiéru pak přišla v roce 2017. Barevné řešení interiéru designově odpovídající přelomu tisíciletí bylo notně zelegantněno novým obložením, modernějšími sedadly, vylepšen byl informační systém či palubní wi-fi síť, doplněny zásuvky pro elektroniku a malí cestující se dočkali oddílu s dětským kinem. A jelikož před sebou mají Pendolina ještě mnoho kilometrů na tuzemských hlavních tratích, jsou aktuálně dovybavována vlakovým zabezpečovačem ETCS, a to včetně zbytku jednotky 680.006. ○

Pendolina během zkoušek na cerhenickém zkušebním okruhu



E jako Environment 	S jako Social 	G jako Governance 
Klimatická změna - emise skleníkových plynů (uhlíková stopa) - efektivní využívání energií - čisté energie (energetický mix) Znečištění a odpady - emise toxických plynů a dalších látek - odpadová politika - nakládání a likvidace obalových materiálů Recyklace a principy cirkulární ekonomiky Kvalita vody a vodní zdroje Biodiverzita a ráz krajiny Příležitost pro životní prostředí - čisté technologie - zelené budovy - inovace a digitalizace Politika na ochranu životního prostředí	Lidské zdroje - péče o zaměstnance a náborová politika - zdraví a bezpečnost na pracovišti - rovné příležitosti – diverzita a inkluze - lidská práva - dětská a nucená práce - vzdělávání a rozvoj zaměstnanců - well being a work-life balance - zabezpečení osobních údajů Další zúčastněné strany, tzv. stakeholders - kontroverzní zdroje - vztahy s komunitami - charita a filantropie - dodavatelско-odběratelské vztahy - osvěta veřejnosti - ochrana spotřebitelů - bezpečnost výrobků	Řízení a management - nezávislost vedení - odměňování vedení - práva akcionářů - firemní kultura - obchodní etika a etický kodex - daňová transparentnost - boj proti korupci a úplatkářství - whistleblowing - řízení rizik - interní kontroly a audit - struktura auditní komise - compliance 

Zdroj: CSRD



ESG je příležitost ke zlepšení businessu aneb bez měření to prostě nefunguje

Mnohé firmy se od roku 2022 setkávají s požadavky nejenom od finančních institucí, ale také v rámci žádosti o dotační tituly, od svých odběratelů nebo v rámci veřejných zakázek s požadavky na doložení udržitelnosti svého podnikání. Tyto a mnohé další požadavky jsou součástí uceleného pohledu na společnost, skrytého pod zkratkou ESG (Environmental, social and corporate governance). Postupně od roku 2025 budou firmy reportovat svou udržitelnost povinně.

Martin Bělčík, Jaroslav Brabec, Norbert Wagner | Foto: VUZ

Proč celý koncept ESG a proč ne jenom třeba filantropie?

Třeba proto, že cílem není kupovat nové odpustky, ale dosáhnout změny chování firem a jejich dopadů. ESG je založené na principu dvojí materiality, který zahrnuje jak vnitřní pohled na společnost, tak vnější perspektivu a klade důraz na propojení finančních a nefinančních faktorů podnikání. Vychází z principu, že finanční výkonnost firmy nemůže být posuzována pouze podle finančních ukazatelů, ale

také podle toho, jak těchto finančních výsledků dosahuje – na úkor čeho, na úkor koho, nebo naopak jak respektuje životní prostředí, etiku podnikání a v neposlední řadě své zaměstnance.

Může to být konkurenční výhoda?

Pokud znáte jméno Baťa, nebo jste byli někdy ve Zlíně, pak odpověď je zřejmá – ESG vytváří konkurenční výhodu nejenom pro společnost, ale také pro jednotlivé produkty. Správně implementované ESG je a bude konkurenční výhodou pro všechny firmy, jejichž cílem je dlouhodobá exis-

tence na trhu. Zcela zásadní vliv bude mít na malé a střední firmy, které jsou dodavateli velkých korporací. Právě velké korporace, například Skupina ČD, budou muset již za rok 2024 zveřejnit výroční zprávy včetně nefinančního reportingu a budou postupně více a více vyžadovat od svých dodavatelů odpovědné a udržitelné podnikání v souladu s principy ESG.

Jak správně zavést ESG?

Kupodivu ne tak, že vytvoříte bezhlavě ESG strategii – je to sice rychlé, z hlediska PR zajímavé, ale cesta k cíli to rozhodně

nemusí být, nebo povede oklikou. Každá firma je jiná a každá je zapojená do jiného dodavatelsko-odběratelského řetězce. Co platí v jedné firmě neplatí v jiné firmě, a dokonce dvě firmy v příbuzném oboru zpravidla mají odlišné potřeby a jinou významnost, tedy i to, jaké opatření v rámci ESG implementovat. Klíčové pro správnou implementaci je pochopit, co chci dosáhnout a jak to měřím.

Stačí uhlíková kalkulačka z webu?

Nestačí, umožní rychle se zorientovat, ale pro důvěryhodné doložení, jak jsou sbírána data, jak jsou validní, se bude jednat jenom o laciný PR efekt, který v konečném důsledku bude nedůvěryhodný. Bez správného

sběru dat, jejich validace, uceleného věrohodného reportingu, GAP analýzy založené na pochopení dvojí materiality, nastavení relevantních opatření atd. bude cesta ke správnému zavedení ESG trnitá a zcela jistě povede mnoha oklikami.

Proč VUZ sustainability?

VUZ je firmou, kterou lze charakterizovat jako střední firmu. Byť v pozici certifikační autority, jsme dodavatel všech velkých výrobců železničních kolejových vozidel v Evropě – tedy střetává se u nás poptávka z celé Evropy. Jako firma jsme součástí dodavatelsko-odběratelského řetězce, kdy každý zákazník má jiné potřeby. Jedno mají společné, vyžadují informace o na-

šem podnikání nikoliv z hlediska finančních výsledků, ale z pohledu nefinančních dopadů našeho podnikání.

Co umíme?

Provedeme vás celým procesem, jak ESG implementovat, jak vyhovět požadavkům velkých korporací, pomůžeme vám stanovit významnost v principu dvojí materiality, sestavit GAP analýzu, co již máte a co bude nutné změnit či dodělat, pomůžeme vybudovat reporting, navrhnout vhodná opatření a hlavně dosáhnout zlepšení. ○

Kontakt:

Jaroslav Brabec – BrabecJ@cdivuz.cz,

Norbert Wagner – WagnerN@cdivuz.cz.



Nepřinášíme poradenské papíry – přinášíme změnu

ESG reporting a zprávy

- Analýza stávajících dat s možností rekonstrukce dat od roku 2021
- Podpora při sestavení a vypracování reportů
- Výpočet uhlíkové stopy společnosti podle GHG protokolu
- Výpočet uhlíkové stopy výrobku a poskytovaných služeb
- Sestavení zpráv podle potřeb klíčových odběratelů
- Vytvoření metodik a šablon pro interní a externí reporting

ESG analýza a hodnocení

- Provedení komplexní GAP analýzy stavu a výkonnosti (kde se nacházíme a kam míříme)
- Identifikace silných a slabých stránek a oblastí pro zlepšení v rámci ESG faktorů
- Doporučení a strategie pro zvýšení výkonnosti ESG a dosažení lepších výsledků

ESG strategie

- Odborné poradenství při implementaci principů do podnikové strategie
- Pomoc při stanovení politik a standardů
- Identifikace klíčových ESG faktorů a vytvoření cílů a opatření pro zlepšení v dosahování ESG cílů
- Identifikace a hodnocení environmentálních, sociálních a správních rizik a příležitostí

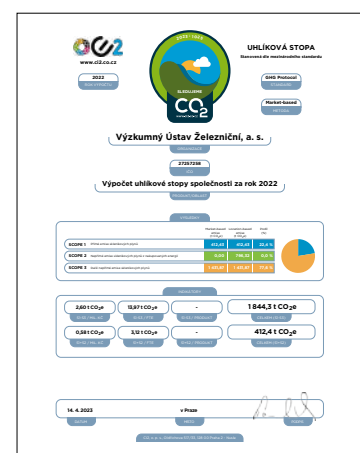
ESG vzdělávání

- Pořádání workshopů pro zaměstnance a management
- Pořádání školení pro zaměstnance a zainteresované strany o významu a implementaci ESG

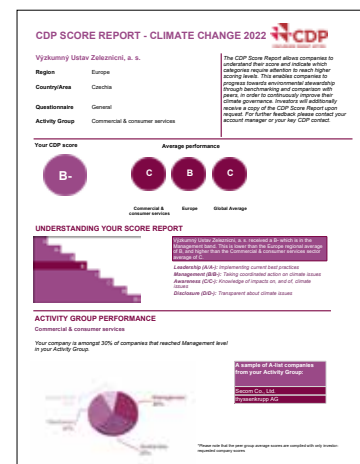
Dotační a investiční poradenství

- Podpora pro získání dotačních titulů k podpoře firemních opatření a projektů v oblasti ESG
- Hodnocení a analýza ESG faktorů při investičních rozhodnutích

Naším cílem v celém spektru služeb je vytvořit znalost ve firmě. Implementace ESG za naší podpory probíhá zejména prostřednictvím workshopů pro zaměstnance a management.



VUZ snížil svou uhlíkovou stopu od roku 2019 o 63 %.



VUZ získal ratingové hodnocení „score CDP“ na úrovni B- v rámci celosvětového ratingu Carbon Disclosure Project.



V Liberci vzniká centrum pro vozy Regio-Shuttle RS1

V libereckém depu vyrůstá specializované pracoviště pro opravy a údržbu motorových vozů vyrobených firmou Stadler Rail. Je určené k vyšším stupňům obnov pro všechny motorové vozy Regio-Shuttle RS1 v provozu dopravce i dalších železničních společností. České dráhy tak v Libereckém kraji nabízejí perspektivní zaměstnání v technických oborech zaměřených na údržbu a opravy moderní drážní techniky.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

ČD se podle svého místopředsedy představenstva a náměstka pro servis Michala Krause rozhodly vybudovat kompetenční centrum pro údržbu motorových vozů Stadler pro celou ČR v Liberci proto, že zde mají velké zkušenosti s jejich provozem a opravami od jejich pořízení na Jizerskou dráhu

v roce 2011. „V současné době máme celkem 67 vozů tohoto typu v několika provedeních a předpokládáme, že se jejich počet v souvislosti s náhradou motoráčků řady 810 na lokálkách ještě zvýší. Zároveň je provozují i další dopravci v Česku a v Německu, kterým naše dílny v Liberci nabízejí svou kapacitu v jejich údržbě. V neposlední řadě pak vnímám jako velmi důležité, že zřízením kompetenčního centra v Libereckém kraji nabízíme stabilní zaměstnání desítkám odborníků v technických oborech na severu Čech,“ řekl Michal Kraus.

Náhrada vozů řady 810

Motorové vozy Regio-Shuttle RS1 vyráběla v letech 1996 až 2013 berlínská továrna, která dnes patří výrobci vlaků Stadler Rail. Vyrobeno bylo téměř 500 vozů. Jezdí v Německu a v Česku a v současnosti představují nejdostupnější náhradu malých motorových vozů řady 810 pro regionální tratě. Vozy jsou



bezbariérové, nízkopodlažní s kapacitou okolo 70 míst k sezení a maximální rychlostí 120 km/h. U Českých drah dostaly obchodní název RegioSpider.

Kompetenční centrum Českých drah v Liberci provádí provozní údržbu na motorových vozech provozního souboru Jizerskohorské železnice a obnovy vyšších stupňů i pro ostatní vozidla Regio-Shuttle RS1 provozovaná ČD a dalšími externími dopravci, například GW Train. Obnovy označené jako R1 se musí provést po ujetí 640 000 km a obnovy R3 je nezbytné uskutečnit po ujetí 1 280 000 km. Při těchto obnovách se například kompletně zrepasují pohonné jednotky, tzv. powerpacky, jejichž hlavními součástmi jsou spalovací motor, trakční a vratná převodovka. Důkladnou kontrolou projdou podvozky a uskuteční se oprava dvojkolí a nápravových převodovek včetně výměny obroucí a brzdových kotoučů. Prohlídka včetně odstranění zjištěných závad se provádí také v interiéru vozidla. Specializovaný opravce pak má na starosti revizi komponentů brzdového systému. Navíc v rámci obnovy R3 se přetěsňují všechny lepené spoje oken a skříň motorového vozu.

„V kompetenčním centru údržby Českých drah v Liberci zajišťujeme péči i o další motorové vozy v majetku dopravce, například řadu 814

RegioNova, a poskytujeme servis i dalším společnostem v česko-německém pohraničí. Splňujeme všechny požadavky kladené na dodavatele pro firmu Die Länderbahn, která v regionu zajišťuje provoz spojů Trilex. V této souvislosti musely naše provozy projít rozsáhlým a náročným auditem zahraničního partnera. V dílnách se udržují rovněž lokomotivy dceřiné společnosti ČD Cargo nebo motorové jednotky Arrivy,“ řekl Martin Čepelák, vedoucí odboru správy a údržby kolejových vozidel Oblastního centra údržby Střed, pod které kompetenční centrum v Liberci spadá.

Díky činnosti kompetenčního centra pro údržbu motorových vozů Stadler a péči o další vozidla, včetně vlaků privátních dopravců, má Středisko údržby Českých drah v Liberci velkou budoucnost a nabízí uchazečům o technické obory zajímavou a perspektivní práci v oblasti údržby moderní techniky. ○

MIGHTY Sounds

23.-25. 6. 2023 AIRPORT TÁBOR / CZECH REPUBLIC



RANCID

ENTER: SHIKARI

Hatebreed

THE INTERRUPTERS

BLACK FLAG

DUB FX

FRANK TURNER & THE SLEEPING SOULS

LIONHEART ★ COMEBACK KID ★ MOSCOW DEATH BRIGADE

IGNITE ★ THE DREADNOUGHTS ★ DOG EAT DOG ★ TALCO

DWARVES ★ BOOZE & GLORY ★ WOLFBRIGADE ★ MAL ÉLEVÉ ★ THE BRONX

FAST FOOD ORCHESTRA ★ PADDY AND THE RATS ★ POLEMIC

ROGERS ★ BOB VYLAN ★ THE TOASTERS ★ HENTAI CORPORATION

SKYWALKER ★ BOB WAYNE & THE OUTLAW CARNIES ★ S.P.S.

BUSTER SHUFFLE ★ LOIKAEMIE ★ FISHBONE ★ STARÉ PUŠKY

RANDOM HAND ★ NEŽFALEŠ ★ RABIES ★ STRAIGHTLINE

CF 98 ★ PETRO GIRLS ★ ONE STEP CLOSER

FVCK KVLIT AND MANY MORE

JAMESON
IRISH WHISKEY

tábor

Jihočeský kraj

RADEBART

WWW.MIGHTYSOUNDS.CZ

ČESKÁ REPUBLIKA

Triall

pepsi

Za finanční podpory
Ministerstva kultury

Vít Čepický | Foto: autor

Jak říká, spolek je dílo kolektivu. „To je třeba zdůraznit,“ upozorňuje. Jak se ale do takového spolku vůbec dá probouzet? Stačí nepřijít s prázdnou. Oldřich Čížek do PSHŽD například dorazil s motorákem...

„V první polovině 80. let vznikla v Pardubicích skupina dějin dopravy ČSVTS, tedy jakási odnož Československé vědecko-technické společnosti, v rámci které fungovala i část věnující se historii železnice. Tam jsem chodil už jako malý kluk a potkal se tam se spoustou lidí, kteří se tomu věnují dodnes. No a v roce 1986 jsme si s mým kamarádem vyhlédli v Agrochemickém podniku v Sadové u Hradce Králové motorový vůz M 131, který tam byl odstavený se zadřeným motorem na rozebírání, což nám přišlo jako škoda. S tehdejšími vedením podniku jsme se dohodli, že ho amatérsky budeme dávat do kupy, a to se o dva roky později skutečně povedlo. V roce 1988 jsme tedy byli na první výstavě – v Dobrušce v rámci oslav 80 let tamější dráhy,“ vzpomíná na první zachráněné vozidlo.

Do spolku to pak už nebylo daleko. „Těsně po revoluci vznikl Pardubický spolek historie železniční dopravy, do kterého jsem přišel v roce 1992. Tehdy se totiž dohodlo, že se bude věnovat pouze motorové trakci, zatímco Jaroměř, kde jsem do té doby působil, se začala orientovat na parní trakci a trochu jiné období. Začalo to tedy dvěma motoráčky, Pardubáci zde již jeden měli, já přišel s druhým, dali jsme se do kupy a jezdilo se s nimi,“ vzpomíná.

„Začaly se nám však hromadit různé exponáty od modelů po různé drážní artefakty – a teď co s tím. Koncem 90. let jsme to vystavovali v dílnách pro opravu mechanismů, ale to bylo přece jen poněkud nedůstojné. Logicky nás napadlo, že by bylo dobré zařídit vlastní muzeum. Nějakou dobu jsme hledali vhodný objekt, až nám přednosta z Rosic nad Labem doporučil tamější vodárnu – že je obydlená bezdomovci a určená k demolici.“ Volba to byla jasná.

K samotnému muzeu ale ještě chyběla spousta práce. „Vystěhovali jsme nezvané nájemníky, odvezlo se několik nákladáků odpadků a domeček jsme si postupně opravili. Samozřejmě – kdo má jakýkoliv dům, ví, že jde o tovarnu na neustálou práci. Z jedné strany to opravíte a z druhé již musíte podpírat, aby to nespadlo... To prostě tak je, je to staré, ostatně naše vodárna pochází z roku 1871, vznikla při stavbě trati z Pardubic do Havlíčkova Brodu, a dodnes se do-

Snažíme se probouzet v dětech vztah ke dráze

Ačkoliv ukrojila rozsáhlá rekonstrukce trati z Pardubic do Hradce Králové rosickému Muzeu MHD a železnice podstatný kus životního prostoru, členové Pardubického spolku historie železniční dopravy nic nevzdávají a nadále se snaží o popularizaci drážní dopravy. Jedním z nich je Oldřich Čížek, profesně zaměstnanec Českých drah v oblasti bezpečnosti práce, zároveň ale též průvodce v muzeu, strojívedce historického motoráku nebo renovátor drážních i silničních vozidel.



chovala v relativně původním stavu,“ oceňuje. „Muzeum jsme pak začali budovat na přelomu let 1999/2000, poprvé se otevřelo v roce 2001.“

K vlakům i trolejbusy

PSHŽD se však nevěnuje pouze železnici, ale též trolejbusům. „Za vše může letité kamarádství s Jirkou Reitmayerem, známe se odmala, vždy jsme tíhli k trolejbusům, byť on přece jen více. V roce 1997 jsme pak adoptovali vyřazený pardubický trolejbus 9TrHT26 číslo 353, kterému jsme prakticky na koleně udělali generální opravu. Tím to tedy začalo. Gará-

žovali jsme jej chvíli v bezprizorních garážích Českých drah z laskavosti tehdejšího vedení depa. Dnes již stojí v trolejbusové vozovně,“ zmiňuje začátky trolejbusové části spolku.

„Devítkou“ to neskončilo. „V roce 2003 nás oslovil zlínský dopravní podnik, jestli nechceme za cenu šrotu poslední Sanos. Ono to mimochodem nebylo žádných pár korun, tehdejších 30 000 korun bylo dost peněz mimo možnosti spolku. Nakonec se ale složili členové spolku i fanoušci dopravy a trolejbus se koupil. Jednu zimu přežil na zahradě sestry již zmíněného kamaráda a už druhý rok jezdil.“



Přestože se Sanos rozjezdil záhy, léta provozu na něm samozřejmě byla a jsou znát. „Ano, potřeboval by nasypat peníze, ostatně jako všechna naše vozidla. I když něco opravíte, dvacet let pravidelného muzejního provozu je znát. Drážní vozidla obecně potřebují finance v řádu milionů, to jsou věci, které prostě doma neopravíte. Nedávno jsme třeba dělali generálku motoru v M 131, která stála půl milionu – a stále jej ladíme,“ říká Čížek.

Tatra a Věžák

Ačkoliv je ve spolku stále co dělat, přibral si ještě kus historie nádvkem. „Pro sebe jsem si pořídil dvě hračky. Nákladní vůz Tatra 111 a Věžák – motorový vůz M 120.324, který kdysi stál jako torzo ve Skalsku. Kupředu to jde pomalinku, rodinný rozpočet je omezený, času ještě míň, ale do konce života bych to rád dodělal. Společně se spolkovou M 130.104 – tak, aby jezdila. Jsou to vozidla, která sem do regionu patří, a my bychom mu je rádi vrátili,“ doufá.

Taková renovace samozřejmě neujídá jen rodinný rozpočet, ale i čas. Mnoho dílů se musí vyrobit zcela znova, případně je třeba zvážit mnohá náhradní řešení. „Na to není nic. Ale vůbec. Takže máte část výkresové dokumentace a u zbytku vycházíte z toho, co se sehnat dá a jde přizpůsobit. Kolečka z něčeho jiného, motor z něčeho jiného... Bylo by dobré, kdyby se někdo plácl přes kapsu, položil před nás 50 milionů a řekl: ‚Kluci, splňte si své sny!‘, ale to se samozřejmě neděje.“

Samotnou kapitolou je snaha o udržení muzea jako takového. „Modernizace dráhy Pardubice – Hradec Králové nás těžce

poznamenala, v podstatě vytlačila muzeum na malou část původního rozsahu, a my jsme o 15 let zpět. Tehdy tu nic nebylo a vše jsme museli budovat od začátku, což nás nyní čeká znovu. Správa železnic se nám trochu snaží vyjít vstříc, ale když máme tři metry před muzeem doprav-



Oldřich Čížek

Přestože nepochází z železničářské rodiny, dráha jej zajímala od dětství. Vystudoval dopravní školu v České Třebové a v roce 1988 nastoupil jako výpravčí ve Velebitech. Vyzkoušel si též funkci signalisty, výpravčího, výhybkáře, přivydělával si také jako pomocník strojvedoucího, aby nakonec zakotvil v oblasti bezpečnosti práce a tvorby jejích systémů. Zároveň se odmala věnuje historii převážně drážní dopravy, spolupracuje na obnově historických vozidel a je dlouholetým jednatelem PSHŽD.

ní kolej, je to těžké. Problém je zejména s vystavováním vozidel – rádi bychom šli cestou vlastní vlečky, ale takové prostředky spolek prostě hned nemá. Snad se její realizace ještě dožijeme,“ přeje si.

Hlavní je, aby chodili návštěvníci. A že se občas zjeví leccaj. „Když jsme v roce 2001 otevřeli, chodil sem pravidelně starý pán. Vypadal minimálně na osmdesát let. A každou návštěvu nám dal dvě stovky dobrovolného vstupného. Podotýkám, že to tehdy taky byly jiné peníze, navíc mnozí byli schopni dávat padesátníky, protože nižší mince nebyla. Oproti tomu pán přišel třikrát, čtyřikrát do roka a po každé nám zde nechal ty dvě stovky. Říkali jsme mu tehdy ‚dvoustovkový dědek‘ – byl to úžasný návštěvník...“

V muzejnictví vidí smysl, který přesahuje samotnou prezentaci drážních vozidel a artefaktů. „Snažíme se dělat historii s přidanou hodnotou. Aby to návštěvníkům něco dalo a vzbudilo to v nich zájem. Dospělé už nezachráníme, ale budovat v dětech vztah k dráze je potřeba opravdu od mala. Uсадit jim v hlavě myšlenku, že tu dráha vůbec je a nemusí se všude jezdit jen autem. Proto tu veřejnou dopravu všichni děláme – chceme, aby byly méně přečpané silnice, méně nehod, aby doprava fungovala a ideálně přispěla aspoň částečně k ekologizaci dopravy a její lepší ekonomice... Příkladem se snažíme jít i doma, auto řadu let nemám, a i když je manželka na vozíku, tak to nějak dáváme.“

ÖBB o vodíkovém pohonu neuvažují

Vodík, baterie či elektřina? Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) v tom mají jasno. Po nedávných testech prototypů vodíkových vozidel si o alternativních pohonech udělaly konkrétní představu a rozhodly se od této technologie prozatím upustit. Důvod? Je příliš nákladná, nevyzkoušená a nijak zvlášť šetrná k životnímu prostředí.

Martin Hájek s využitím Schienenverkehr aktuell | Foto: archiv ČD

Při hledání bezemisních pohonů na železnici je nyní k dispozici vedle obvyklé elektrizace tratí pohon bateriový nebo vodíkový. Bateriový na železnici má již více než stoletou historii, zatímco vodíková technologie se zkouší teprve několik let. Mnozí politici i zástupci průmyslu sázejí na nové technologie a vkládána jsou do nich velká očekávání. Výrobci kolejových vozidel předvídají velký obchod, vyrobili prototypy a nedávno i sériové vozy.

Také ÖBB vyzkoušely prototypová vodíková vozidla, nicméně po krátkých zkouškách tuto technologii přestaly dále sledovat. Považují ji za příliš drahou, nevyzkoušenou a mnohem méně šetrnou k životnímu prostředí, než se uvádí.



Pro získání poznatků z vodíkového provozu podnikaly ÖBB zkušební jízdy s přestavěnou posunovací lokomotivou řady 1063 a jednotkou Coradia iLint. Zkoušky sice dopadly kladně, ale ÖBB nepřesvědčily o vhodnosti nastoupit na cestu vodíkového pohonu. Podle zástupců dopravce proti němu hovoří hospodářské a technické důvody. Drahá by například byla výstavba síťového logistického systému pro zabezpečení provozu vozidel. K tomu je nutno přičíst fakt, že přeměna elektrické energie na vodík do palivových článků není ani hospodárná, ani šetrná k životnímu prostředí. Zohlednit se musí i nízká úroveň účinnosti kvůli dvojí přeměně energie, přičemž případný nákup proudu z atomových elektráren ze zahraničí není v Rakousku politicky žádoucí. K tomu by zůstala otevřená otázka trakce u nákladních vlaků na neelektrizovaných tratích, kde by jezdily vodíkem poháněné osobní vlaky.

ÖBB se proto rozhodly vodíkový pohon na železnici dále nesledovat a nerozvíjet a v rámci snižování emisí oxidu uhličitého se raději zaměřit na nasazení bateriových vozidel a především na elektrizaci tratí. Ta podle expertů představuje skutečně trvalou investici do dlouhodobě zavedené technologie pro bezemisní pohon vlaků.

Rozčarování v Německu

Poněkud odlišná je situace v Německu, kde se spolkové země Hesensko a Dolní Sasko rozhodly pořídit větší počet vodíkových vlaků typu Alstom Coradia iLint 54 pro Hesenskou zemskou dráhu a Zemskou dopravní společnost Dolní Sasko pro regionální dopravu. Již krátce po uvedení nových vozidel do provozu však přišlo velké rozčarování. Mnoho vodíkových vozidel muselo být v důsledku různých technických a provozních problémů, především při nízkých teplotách, odstaveno a nahrazeno pronajatými dieslovými jednotkami Talent řady 644 nebo Lint. Očekávaný větší akční rádius – proběh mezi plněními – vodíkových vlaků proti bateriovým díky vyšší úložné kapacitě palivových článků na vozidle se zatím neprokázal. V Německu si také stále více kladou otázkou, jak dalece je vodíkový pohon na železnici použitelný v každodenním provozu a zda jsou podstatně vyšší výdaje ve vztahu k potenciálu ochrany životního prostředí ospravedlnitelné. ○

Škoda zmodernizuje lůžkové vozy pro dopravce ÖBB

Přízeňská Škoda Group zmodernizuje lůžkové železniční vozy pro rakouského dopravce ÖBB. Smlouva zahrnuje modernizaci šesti vozů z flotily Nightjet do roku 2024 s opcí na dalších 28 vozidel. Práce se uskuteční ve výrobním závodě Škoda Group v Šumperku. Hodnotu zakázky firma neuvedla.

Pro skupinu to představuje významný milník, neboť se jedná o další významnou zakázku v regionu West, kde chce Škoda Group dále posilovat svou pozici. „Tato zakázka dále posiluje náš závazek vůči regionu, pro nějž už vyrábíme moderní tramvaje do několika německých měst,“ uvedl prezident regionu West ve Škoda Group Jan Christoph Harder s tím, že letos Škoda Group založila ve Vídni dceřinou společnost Škoda Group Austria GmbH s týmem technických inženýrů a designérů a zís-

kala tak příležitost k dalšímu růstu. Zároveň převzala 40 zaměstnanců a část aktiv společnosti Molinari Rail GmbH Austria, jež se loni v listopadu dostala do insolvence.

Dopravce ÖBB si u Škoda Group objednal modernizaci šesti lůžkových vozů s opcí na dalších 28 vozů. Modernizaci provedou pracovníci ve výrobním závodě Škoda Group v Šumperku, který má dlouholeté zkušenosti s modernizacemi a opravami různých typů vozidel. Modernizované vozy budou vybaveny pohodlnými lůžky, moder-

ním osvětlením, zrekonstruovanými koupelnami a novým bezbariérovým oddílem.

Hotelový pokoj na kolejích

Škoda má s výrobou lůžkových vozů zkušenosti, její vlastní vozy jezdí nyní ve Finsku a modernizované vagony jsou v provozu i v dalších zemích. Navíc finský státní železniční dopravce VR Group si u Škodovky objednal dalších devět lůžkových vozů a osm nákladních vozů pro přepravu automobilů. Tyto vlaky budou vyrobeny ve finském výrobním závodě Škoda Group v Otanmäki. Do provozu zamíří do konce roku 2025. Jednotlivé kabiny jsou navrženy tak, aby připomínaly hotelové pokoje, díky čemuž budou moci cestující během své jízdy pohodlně pracovat i odpočívat. (pes)





Alstom představil maketu nové Coradie

Zástupci výrobce kolejových vozidel Alstom a Dánských státních drah (Danske Statsbaner – DSB) představili veřejnosti model nových vlaků IC5 Coradia Stream v reálné velikosti. Maketa části jednotky v měřítku 1 : 1 je prvním konkrétním výstupem spolupráce obou stran, která začala v dubnu 2021 podpisem rámcové smlouvy v hodnotě 2,6 miliardy eur na dodávku 100 vlaků Coradia Stream pro rychlost 200 km/h.

Petr Slonek | Foto: Alstom

Součástí největší zakázky v historii DSB je i servis na dobu patnácti let. Jednotky dostanou označení IC5 a DSB už potvrdily zájem o další vlaky. Vytvoření makety má cestujícím i samotnému dopravci pomoci udělat si představu o tom, jak přesně bude vypadat interiér vozu po dokončení. Ověřit se má i funkčnost a design vlaku pro různé skupiny lidí, například pro pasažéry se sníženou pohyblivostí. Podle výkonného ředitele Alstomu v Dánsku Emmanuela Henryho se zákazníci dočkají pohodlnějšího cestování než doposud, a to díky větším sedáčkům, sklápěcím stolům či zásuvkám na dobíjení drobné elektroniky.

I model vagonu IC5 je vybavený sedadly, stoly a dalšími prvky, jež poslouží k ověření funkčnosti vlaku zákazníky i zaměstnanci DSB. Nový design nabízí vylepšené funkce pro cestující, jako je větší prostor u stolu, samostatné područky, světlo na čtení a nabíjecí zařízení na každém sedadle. Kromě toho bude



mít IC5 více obrazovek, než mají současné vlaky DSB, což cestujícím poskytne dostupnější informace o cestě. Alstom očekává, že na základě připomínek ještě přistoupí k drobným úpravám interiéru.

Do provozu v roce 2024

Výhodou nových souprav je i jejich zrychlení, které bylo jedním z kritérií. Součástí kontraktu je vybudování nových dep na údržbu v Kodani a Aarhusu. První vlaky mají začít jezdit v roce 2024 a všechny budou dodány do roku 2029. Dánské dráhy jejich prostřed-

nictvím nahradí dieselové jednotky IC3 a IC4. Ty budou provozovány jako mezi-městské a regionální vlaky.

IC5 jsou přizpůsobeny aktuálním požadavkům dánské železniční sítě a jejich maximální rychlost činí 200 km/h. To umožní využití velkých infrastrukturálních projektů na tamní železnici, na nichž se nyní pracuje, jako je elektrifikace. IC5 má pět vagonů s 300 místy k sezení. Samozřejmostí je nízkopodlažnost, dostatek míst pro kola a kočárky. Nabídne rovněž více prostoru pro uložení zavazadel než stávající vlaky.

„Společně se společností Alstom jsme dosáhli důležitého milníku. Vlaky IC5 budou za několik let páteří klimaticky příznivé, pohodlné a efektivní dopravy v Dánsku,“ prohlásil generální ředitel dánských státních drah Flemming Jensen.

„Po dokončení makety IC5 v reálné velikosti s finálním designem se nyní můžeme těšit na výrobu a dodávku jednotek, které vychá-

zejí z naší osvědčené rodiny vlaků Coradia Stream. Ty kombinují inovace a skvělý komfort cestujících tím nejlepším možným způsobem. Vlaky byly vyvinuty přímo pro Dánsko, takže jinde takové nenajdete,“ dodal Henry.

Alstom působí v Dánsku již dvacet let, přičemž v zemi prodal více než 500 regionálních vlaků a také signalizační zařízení. Současně zde dodává evropský systém řízení železniční dopravy (ERTMS) pro tratě ve východní části země a také technologie pro palubní zařízení. ○



Albatros 498.1 ve velikosti H0

Čeští a slovenští modeláři si pomalu zvykají na fakt, že zahraniční výrobci železničních modelů se v posledních letech zaměřují i na vozidla, která jezdila výhradně na našich tratích. Zářným příkladem tohoto trendu je firma Piko, která nám naservírovala ve velikostech H0 a TT Laminátku a nyní (zatím jen v H0) Plecháče. Pro nás je to jediné dobře, protože zpracování těchto modelů je špičkové. Pozadu nezůstala ani firma Trix. Z její lokomotivy vyjela nejrychlejší československá parní lokomotiva řady 498.1 zvaná Albatros.

Michal Bednář | Foto: autor

Na zkušebním okruhu v Cerhenicích dne 27. srpna 1964 dosáhl Albatros hodnoty 162 km/h. Předlohou modelu se stal stroj 498.104, který je jako provozuschopný v majetku Múzejno-dokumentáčného centra ŽSR a v péči Albatros klubu v Bratislavě. Před několika lety bychom si o těchto velkosériově vyráběných modelech mohli nechat jen zdát, dnes je to realita. Němečtí výrobci jsou si dozajista vědomi jisté unikátnosti československých vozidel, ale i toho, že jsou díky svému designu zajímavá též pro velké množství modelářů vně českých a slovenských hranic. Model zapůjčil pan Martin Stejskal.

Vzhled a vybavení

Balení modelu je podobné jako u výrobků firmy Piko, lokomotiva je uložena v rozkládacím plastovém blistru, k němuž jsou přiložené ještě boční díly. Tento celek je zasunutý v dalším plastovém pouzdra a to se vkládá do robustní kartonové

krabíčky. Ochrana je dostatečná. Přiložené jsou doplňky, dokumentace a pipetka na doplňování média do kouřového generátoru. Albatros je zabalený vcelku, tendr s lokomotivou jsou nedělitelně spojené pevnou, i když rozpojitelnou spojkou a kabely.

Při pohledu na lokomotivu srdce železničního modeláře zaplesá. Provedení je výborné, povrchová úprava bez kazů, čistá, nápisy ostré, čitelné. Nechybí plastická rudá hvězda na čele ani typický vrchní reflektor s prosvětleným číslem lokomotivy. Kotel je plný detailů včetně těch mosazných, perfektně je zpracované i stanoviště strojvedoucího, ačkoli do něho není moc dobře vidět. Evidentně si dali konstruktéři záležet.

Pro sejmutí kotle stačí vyšroubovat tři šroubky zespodu modelu. Pozor na propojovací kablík uvnitř a žebříky před ochozem. V kotli před budkou je uložený motor se setrvačником. Hlavní DPS s rozhraním MTC21 je ukrytá v tendru, stejně tak dva reproduktory.

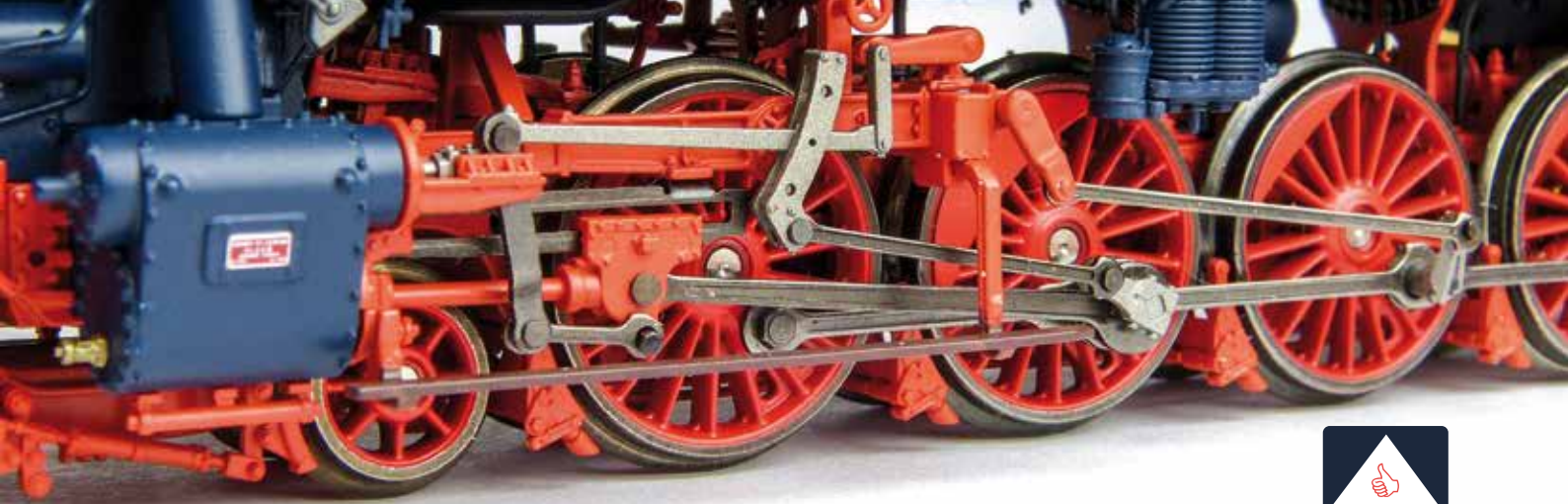
Na čele lokomotivy není příprava pro spřáhlo, vzadu na tendru je kinematika s normovanou šachtou. Spřáhlo Trix/Märklin je přibaleno. Spojení mezi tendrem a lokomotivou je rovněž kinematické. Pro zaručení průjezdu oblouků menších poloměrů je mezera mezi lo-



- vysoká hmotnost
- jízdní vlastnosti
- povrchová úprava
- možnost zkrácení spoje loko vs. tendr



- staniční hlášení



Hodnocení

Co dodat? Jen více takových modelů. Cena kolem 17 000 Kč sice není z nejnižších, ovšem i navzdory tomu je zájem veliký a první várka modelů byla vyprodána snad ještě dříve, než se vyrobila. I v tomto případě se najdou kompromisy, ale aby výrobce zasáhl co nejširší okruh zájemců, bylo nutno se k nim uchýlit. Pod drobnohledem by se jistě leccos našlo, ať už z hlediska věrnosti předloze, nebo z hlediska digitálního, to už ale není předmětem této recenze. I přes určité ústupky se jedná o špičkový model a jeho majitelé se mohou pyšnit opravdu nádherným kouskem ve své sbírce.

komotivou a tendrem poněkud větší, ale je zde možnost spojení zkrátit zatlačením dílů k sobě. Spojka se zaklesne „o zub“ dále, spojení je pak o 3,3 mm kratší a prakticky bez mezery. To je však použitelné pouze pro vystavení modelu ve vitríně, případně na větších poloměrech. Pro průjezd oblouky jsou i napaječe mírně odstáté kvůli místu pro pohyb běhounu. Spolu s předním podvozkem mají dostatečné vůle pro kopírování přírodních nerovností trati.

Při pozornějším pohledu si lze všimnout mírně zvlněných ochozů podél kotle. Avšak nikoli výrazně, na zapůjčeném exempláři to nepůsobí nijak rušivě a málokdo si toho všimne.

Osvětlení zajišťují vpředu tři a vzadu dva reflektory s teple bílými SMD ledkami (Fo), horní reflektor lze samostatně zhasnout (F12). Osvětleno je rovněž stanoviště (F6) a funkční klávesou F7 „zapálíme“ oheň v topeništi. Osvětlení pojezdu zde není. Model je vybavený dynamickým kouřovým generátorem (F1). Zásobník pojme 0,5 ml média, což by mělo stačit cca na 3 cykly po pěti minutách. Příbalená pipetka má přesně uvedený objem. Pět minut je rovněž limit, po němž se generátor z bezpečnostních důvodů automaticky vypíná.

Model měří přes nárazníky 299 mm ve stavu s mezerou mezi lokomotivou a tendrem, po zkrácení měří 295,7 mm. Výrobce uvádí 293 mm. Ze skutečných 25 569 mm přepočtem získáme 293,9 mm, Albatros je tedy ve zkráceném stavu delší vůči přepočtu o 1,8 mm.

Model je vybavený zvukovým dekodérem a zmíněnými dvěma reproduktory v tendru. Nejsem úplně zvukově zaměřený, sám mám v TT jen pár ozvučených strojů, ale asi by se daly některé věci udělat lépe. Samozřejmě záleží na nárocích konkrétního uživatele. Především se nepovedlo staniční hlášení. Je nahrané lámanou češtinou jakousi cizinkou a opravdu to působí hrozně. Něco ve stylu „Ja byt spravná Cecha“. To se výrobci opravdu poněkud vymklo z rukou. Pro fajnšme-

kry se samozřejmě nabízí ryze české řešení problému známé pod pojmem Jacek (ovšem jde nejen o investici do zvuku, ale i do nového zvukového dekodéru).

U modelu se nikoli ojediněle vyskytuje jev samovolného náhodného rozjezdu. Lokomotiva se po zapnutí centrály (zřejmě se tak děje jen u Roco Z21/Z21) sama rozjede. Asi ne vždy, asi ne každému. Mně se to na zapůjčeném modelu nestalo ani jednou, nicméně opět lze dohledat na síti modeláře, kteří se s tím potýkali, někteří tímto incidentem bohužel neprošli



bez následků v podobě škody na modelu. Doporučenou prevencí před tímto nežádoucím jevem by mělo být zakázání analogového provozu v dekodéru, případně i ostatních protokolů kromě DCC.

Pohon a jízdní vlastnosti

Sběr proudu zajišťují čtyři dvojkolí tendru (A B, D, E) a dvě spřažená dvojkolí (B, C). Sběrače přiléhají na kola zezadu. Pohon je veden na čtvrté spřažené dvojkolí, které je opatřeno na obou kolech bandážemi. Ostatní dvojkolí jsou poháněna přes

kovové rozvody. Jízdní vlastnosti jsou výborné. Výrobce deklaruje průjezdnost oblouků o poloměru 437,5 mm. Zkoušel jsem na Roco Geoline R3, tedy 434,5 mm, a průjezd byl hladký. V diskuzním fóru jsem však našel informace o bezproblémovém průjezdu oblouků o poloměru dokonce jen 358, resp. 360 mm.

Pojezd tendru je řešený tak, že první dvě dvojkolí jsou v pohyblivém podvozků, poslední tři napevno v rámu s tím, že dvojkolí C má oproti D a E výraznější boční vůli. Pro dosažení dostatečné vůle proto není opatřené sběrači proudu. Stejně tak jsou značně stranově posuvná i spřažená dvojkolí včetně čtvrtého, opatřeného ozubeným kolem pro přenos výkonu z převodovky.

Díky faktu, že je velká část dílů modelu kovová, činí hmotnost lokomotivy úctyhodných 613 g. To už by mohlo při pádu modelu na palec celkem bolet, pomenu-li bolest duševní při takové nehodě.

Nastavení rozjezdu je na můj vkus moc rychlé, lokomotiva se rozjždí během krátké chvíle, což vypadá především při zapnutí zvuku nepřirozeně. Řešením je upravení patřičných CV. ○



Nulkové Bobiny se staly výkladní skříní socialismu

Prvními domácími elektrickými lokomotivami v tehdejší Československu, které byly konstruovány pro provoz na stejnosměrný napájecí systém 3 000 V, se stala řada E 499.0. Tyto robustní stroje vyrobily tehdejší plzeňské Škodovy závody jako tovární typ 12E na základě objednávky ČSD z roku 1946. Dodnes se jim přezdívá nulková Bobina. Lokomotivy byly vyvíjeny ve spolupráci se švýcarskými výrobci a znamenaly obrovský technologický pokrok. Technicky se daly srovnat se stroji ze západní Evropy. Prototyp opustil brány výrobního závodu před 70 lety.



Přerovské nádraží v říjnu 1988. Lokomotiva je označená jak původní řadou E499.0, tak nově řadou 140.



Výroba prvního prototypu ve Škodovce v roce 1953

Martin Harák

Foto: autor a Státní oblastní archiv v Plzni (Fond Škoda Plzeň)

Řada technických řešení nové lokomotivní řady E499.0 byla konzultována s techniky švýcarských firem Schweizerische Lokomotiv-und Maschinenfabrik (SLM) z Winterhuru a Sociéte Anonyme des Ateliérs de Sécheron (SAAS) ze Ženevy. V rámci urychlení vývoje této nové české mašiny se využila i celá řada licenčních prvků. A tak například v únoru 1949 byla se ženevskou společností Sécheron podepsána licenční úmluva na výrobu lamelové spojky pro přenos kroutícího momentu z trakčních motorů na nápravy a na některé další komponenty trakční výzbroje. A se společností SLM z Winterhuru se podepsal kontrakt

o spolupráci při konstrukci pojezdu nové lokomotivy.

Vzorem švýcarský stroj

Plzeňským konstruktérům se stala inspirací pro konstrukci stroje E499.0 švýcarská lokomotiva řady Ae 4/4 (vyráběná v letech 1944 až 1954), od které byly odvozeny některé prvky české nulkové Bobiny, a to zejména v mechanické části. Stavba prototypu nového stroje byla v Plzni dokončena v roce 1953 a ještě téhož roku se, a to paralelně s probíhající výrobou parních lokomotiv (!), už rozeběhla sériová výroba. Nulkové Bobiny se pak kontinuálně vyráběly až do roku 1958. Určitě není bez zajímavosti, kolik taková robustní elektrická lokomotiva stála peněz. Její cena začínala na třech milionech tehdejších

československých korun (u první výrobní série), pátá, čili poslední série, byla již jen za „pouhý“ 1 milion 800 tisíc korun.

Koncepčně je lokomotiva E 499.0 skříňového provedení se dvěma stanovišti na čele pro obsluhu, mezi kterými je umístěna strojovna se šesti kruhovými okny na každé straně. Kabiny jsou zvenčí přístupné dveřmi pouze z levé strany. Svařovaná ocelová skříň lokomotivy je přes centrální čepy, uchycené pevně ve středových příčných podvozků, uložena na dvou dvounápravových podvozcích. Podvozky jsou vybavené zařízením pro vyrovnávání nápravových tlaků a kvůli snížení účinků kvazistatických sil při průjezdu oblouky jsou vzájemně spojené mezipodvozkovou vazbou. V rámu každého z obou podvozků jsou pevně uloženy vždy dva stejnosměr-



Polovina 80. let se strojem E499.070, který právě dorazil na dnešní Masarykovo nádraží. Tehdy se nazývalo Praha-střed.

né trakční motory o celkovém trvalém výkonu 2 032 kW, z nichž se točivý moment na nápravu přenáší přes lamelové spojky a jednoduchý ozubený převod.

Lokomotiva je napájena stejnosměrným napětím 3 000 voltů přes dva pneumaticky ovládané trolejové sběrače. Řídicí obvody zásobuje akumulátorová baterie stejnosměrným napětím 48 voltů. Dvě motorové skupiny s dvojicí trakčních motorů v podvozku trvale spojených do série mohou být řídicími obvody zapojeny buďto do série, nebo paralelně – z pohledu všech motorů tedy sérioparalelně. Hlavní kontrolér disponuje celkem 48 jízdními stupni, z nichž je deset stupňů šun-

tovacích. Lokomotiva má tlakovou samočinnou, přímočinnou a přidavnou brzdu. Z výroby byla také vybavena brzdovým rozvaděčem Škoda-Božič, který byl později nahrazován rozvaděčem typu DAKO.

Prototyp z roku 1953

První prototyp, z výroby označený jako E 499.001, byl dokončen v plzeňské Škodovce v květnu roku 1953 a obdržel výro-



← Švýcarská lokomotiva Ae 4/4, která stála vzorem české nulkové Bobině.

Základní technické údaje

Uspořádání pojezdu:	Bo' Bo'
Napájecí soustava:	3 000 V DC
Trvalý výkon:	2 032 kW
Maximální rychlost:	120 km/h
Délka přes nárazníky:	15 600 mm (1) 15 800 mm (2) 15 740 mm (3) 16 400 mm (4)
Výška:	4 500 mm
Šířka:	2 950 mm

Poznámky

1 – stroje čísel 001 až 017, 2 – stroje čísel 018 až 040, 3 – stroje čísel 041 až 100, 4 – stroj E499.0073

ní číslo 3067. O měsíc později byl stroj vyzkoušen na podnikové vlece v Plzni a poté přímo předán zástupcům Československých státních drah a umístěn do depa Praha hlavní nádraží. Technicko-bezpečnostní zkoušku prototypy vykonal ještě na trakční napětí 1 500 V, které se tehdy na pražských spojkách používalo. Mezi pražskou Libní a Hrabovkou dosáhl maximální rychlosti 90 km/h a poté najezdil pod „dráty“ na pražských tratích více než dva tisíce kilometrů. A protože v té době jezdila lokomotiva na poloviční napětí, než na které byla konstruována, dosahovala na zkušebních jízdách také jen polovičního výkonu. Z Prahy byl stroj předispónován na konci léta 1953 do Žiliny na Slovensku, kde již byl zaveden stejnosměrný systém 3 000 voltů, a tak mohla Bobina využít naplno svůj výkon. Historicky první vlak na trakčním napětí 3 000 voltů odvezla lokomotiva 29. srpna 1953 v traťovém úseku ze Žiliny do Vrútek.

Prototyp se pak vrátil do Prahy a na začátku ledna 1954 zamířil do plzeňské Škodovky. V té době byl hotový první sériový stroj E 499.002, se kterým se společně v druhé polovině února předvedl i v sousedním Polsku. Jaký byl další osud prvního prototypu? V létě 1956 byl zařazen do působnosti žilinského depa, kde v počátcích provozu hned dvakrát vyhořel vinou rozdílné doby vypnutí obou hlavních vypínačů a následného přetížení. Neměl velké štěstí, a tak byl v zimě roku 1967 dlouhodobě odstaven po násilném poškození. Další odstáv-





Stroj již s nepřilíživě pěkným bezpečnostním nátěrem dorazil v únoru 1991 na pražské hlavní nádraží.

ka nastala v roce 1976 po další mimořádné události, kdy mu byl po opravě pozměněn tvar čelních oken. Začátkem devadesátých let lokomotiva již nesla nové označení 140.001 a po důkladné generální opravě byla jako historické vozidlo umístěna v Púchově a vypravována byla jen občas na nenáročné výkony, aby se zamezilo jejímu případnému poškození. V lednu 2005 se stala majitelem stroje „dceřinka“ Železniční společnosti Slovensko ZSSK Cargo Slovakia a po dlouhých letech nečinnosti byla mašina převedena do působnosti Železničního muzea Slovenské republiky.

Po celé stejnosměrné síti

V letech 1953 až 1958 bylo vyrobeno 99 sériových nulkových Bobin, všechny pro potřeby Československých státních drah, a dodávány byly nejprve na Slovensko z důvodu tamní prioritní elektrizace. Stroje E499.0 tak byly k vidění v depech v Žilíně, Spišské Nové Vsi a také Košicích. Později se tyto elegantní stroje dostávaly, jak pokračovala elektrizace stejnosměrným systémem 3 000 voltů, do Ostravy, Olomouce, České Třebové, Nymburka, a nakonec do Prahy a Ústí nad Labem. Za své provozní éry byly jednotlivé loko-

motivy mezi depy různě vyměňovány a od osmdesátých let už byly soustředěny pouze v moravských depech a na Slovensku. Bývaly převážně řazeny do osobní vozby v čele regionálních vlaků, ale i rychlíků a k vidění na přímých spojích z východního Slovenska do Prahy a zpět.

Zcela neobvyklou vozbu zabezpečovaly žilinské stroje na pravidelných spojích sovětských okupačních vojsk a jejich vlastních expresů Milovice – Moskva, sestavených z ruských lůžkových vozů. Bobiny vedly vlaky na traťovém úseku Lysá nad Labem – Čierna nad Tisou, kde si je přebírala sovětská železnice SŽD. Stroje E 499.0 dráhy zařazovaly i na vozbu poštovních rychlíků, které jsou dnes už jenom vzpomínkou. Po nehodě lokomotivy 140.057 na Slovensku v roce 1994, kterou zavinil lom nápravy, začaly být tyto stroje postupně vyřazovány z provozu, protože u řady z nich byly diagnostikovány různé defektoskopické vady. Poslední tři nulkové Bobiny bývaly k vidění v pravidelné osobní dopravě v tuzemsku až do roku 2011, kdy z olomouckého depa zajišťovaly vozbu tamních regionálních vlaků například na spojích do Prostějova a Nezamyslic. Na Slovensku skončily pravidelný provoz o tři roky dříve. Některé slovenské lokomotivy byly dokonce upraveny pro rychlíkový provoz na polském území, kam zajišťovaly ze Žiliny přes Skalité a Žwardoň až do slezské metropole Katovice. Několik strojů E 499.0 bylo po vyřazení u českého a slovenského dopravce prodáno privátním firmám na Slovensku, v Česku a Polsku a mnohé z nich jsou provozovány v nákladní dopravě do současnosti. Celkem šest lokomotiv je určeno pro muzejní účely u nás i na Slovensku. ○

Historický stroj E499.004 zapózoval při prezentaci rakouského railjetu společnosti ÖBB v červnu 2009 ve stanici Ostrava-Svinov.



Od důlní dráhy k polním trolejbusům

Brdy, letitý vojenský prostor, jehož krásy jsme ještě donedávna obdivovali maximálně ve filmu *Obecná škola* či z vyprávění odvážnějších přátel ignorujících zákaz vstupu, se v roce 2016 staly chráněnou krajinnou oblastí a postupně se otevřely turistům. Punc jedinečnosti a neprostupnosti si dodnes trochu udržují, většina brdských zajímavostí je totiž přístupná pouze pěším a cyklistům a jejich zdolání vyžaduje o něco více než jen zaparkovat vůz u vyhlídky. V tom jsou Brdy mezi českými chráněnými oblastmi jedinečné. Jejich okolí navíc nabízí řadu technických památek. Cíl pro naši rubriku je to tedy jako stvořený.



Příbram



Vít Čepický | Foto: autor

Pohoří Brd se táhne prakticky od jihozápadního cípu Prahy až po Rokycany, vystihnout jejich rozmanitost jediným textem, respektive jediným výletem, není v lidských silách, a pokud ano, rozhodně není v silách mých. Tentokrát se tedy vydáváme do centrální oblasti Brd, kterou protne a hřeben překonáme spojnici mezi Příbramí a Rokycany přes vrch Tok.

Varianty jsou dvě, milovníci bicyklů jistě ocení spíše přibližně pětáctýřicetkilometrový přejezd kompletní trasy od nádraží k nádraží, pěším bych spíše doporučil utnout cestu již ve Strašicích, kde se nachází dopravní hřeb celého výletu a odkud je dobré autobusové spojení. Po necelých třiceti kilometrech v nohách jistě přijde sedadlo autobusu více než vhod.

Začínáme tedy v Příbrami na hlavním nádraží. Dostanete se sem rychlíkem Praha – Písek – České Budějovice, který většina milovníků dobrého čtiva identifikuje jako Švejka, staví zde rovněž osobní vlaky z Berouna do Blatné. Drážní fajnšmekři cestující o víkendů či ve svátek od hlavního města či Berouna ale těžko mohou pohrdnout spěšným vlakem Českých drah Cyklo Brdy (z Prahy hl. n. v 8:35), jenž v sezoně mezi koncem března a října nabízí rozšířenou přepravu jízdních kol, netypickou soupravu a povětšinou i Bardotku v čele.

Příbramské kutání

Do Příbrami vlak dorazí v deset dopoledne, což stále znamená celý den před sebou. Ideální příležitost prozkoumat technické zajímavosti Příbrami – a že jich není málo. Přímo od cesty na zelené turistické značce leží jednotlivá zastavení Hornického skanzenu Březové hory. Nabídka zdejšího muzejního vyžití by vydala na samostatný výlet, a tak se zaměříme zejména na zajímavosti nám tematicky nejbližší.

V rámci prohlídky Prokopské štolý přístupné od dolu Anna se můžete svést příbramským metrem. Tedy pokud to hodně nadneseme. V této dopravní štolě totiž funguje důlní vlak. Byť je současná trať torzem původní sítě a vozidla jsou upravena ke svému současnému účelu, i tak se jedná vskutku o atraktivní zážitek. V současnosti nás navíc poveze už pouze akumulátorová lokomotiva, pozornější návštěvník si ale jistě všimne zbytků po původním trakčním vedení pod stropem šachty.

Není to ovšem jediná technická zajímavost dolu Anna. Kromě skvělých příkladů průmyslové architektury, kterými



V dole Anna zaujme kromě důlního vláčku zejména původní parní důlní stroj.



Ševčinský důl prezentuje razicí stroje...



... i důlní vlaky na odvoz rubaniny.

je ostatně protkaná celá Příbram a současník si může jen postesknout, že jsme na takovou kvalitu nedokázali navázat, zaujme též strojovna dolu s velkolepým parním těžním strojem z roku 1914. Prohlédnout si jej navíc může nejen ze všech stran, ale i zespodu. Krásná práce...

Nádherným příkladem hornické architektury je i nedaleký Ševčinský důl. Zdejší expozice je ještě rozsáhlejší – a i zde funguje důlní dráha. Téměř půlkilome-

trová trasa po příkladné rekonstrukci vede k Vojtěšské úpravně a zejména její trasování skrz vilovou čtvrt je skutečně nevšední. Pokud předchozí drážka při troše imaginace mohla připomenout metro, tak zde se nevyhneme srovnání s tramvají. Kdo by to do Příbrami, třicetitisícového města v podhůří Brd, řekl...

Pokud by vás důlní program nečekaně uvrhl do stavu zízlně ještě před výšlapem do Brd, je třeba právě v tuto chvíli zareago-

Důlní vláček vede štolou od dolu Anna k ústí jámy Prokop, jedné z nejhlubších jam ve střední Evropě.



vat a stočit bicykl či kroky k nedalekému Podlesí, kde si můžete požehnat ve stejnojmenném pivovaru. Ještě jedna stravovací možnost je pak v Orlově, ale dále se již musíte spolehnout na vlastní tornu.

Vzhůru do kopců

Z Orlova již ve velkém nabíráme výškové metry. V sedmi stech metrech můžeme doplnit vodu ve velmi pěkné a vydatné Pílské studánce, osvěžení se bude ostatně hodit, protože následuje další solidní výšlap pod vrchol Toku do poctivých osmi set padesáti metrů. Samotná kóta ale výhled nenabízí, takže na kole ani nemá příliš smysl samotný vrchol zdolávat.

Výrazně zajímavější je 794 metrů vysoký Houpák, pravé srdce Brd. Část bývalé dopadové plochy Jordán dodnes nezarostla lesem, a tak nabízí velmi pěkný výhled do širého okolí. Zejména ale zaujmou zkušební a cvičební realizace československého opevnění, z nichž je nejpůsobivější pěchotní srub Jordán.

Ač posetý nesčetnými památkami na střelbu, stále je výmluvným důkazem předválečného odhodlání, které nikdy nemohlo být naplněno. Mimochodem, pokud vám, přestože jste zdejší kraj nikdy nenavštívili, bude místo povědomé, smysly vás nešálí – právě zde odpaloval tatínek Edy Součka z Obecné školy obávaný Panzerfaust. „Skupina A – k zemi!“

Po dostatečném nabrání sil vzhůru dolů, dopravní hřeb výletu čeká. Gratulovat si nyní bude ten, kdo zvolil kolo, jelikož sjezd tří set výškových metrů zvládne zakrátko a odpočatý stane ve Strašicích. Na jejich okraji se dá tušit těleso Strousbergovy železnice, původně velkoryse plánované sítě drah v Podbrdsku, které měly spojuvat průmyslové podniky v širém okolí od Zbirohu přes Strašice až po Mirošov. Přestože se téměř celou síť podařilo postavit, skutečného, pouze čtyřletého provozu (1871–1875) se dočkal jen izolovaný úsek spojující strašické železářny a nákladíště železné rudy v Horním Zaječově. Po krachu barona Henryho Bethelma von Strousberga však byl úsek snesen a celý projekt upadl téměř do zapomnění.

Nejkratší trolejbusová dráha

Strašice ale o dráhu nepřišly. V areálu tamějšího Muzea dopravy se nachází patrně nejkratší tuzemská trolejbusová dráha, díky které mohou zdejší muzejní trolejbusy vyrazit alespoň na pár metrů z vrat haly muzea k bráně areálu. Trasa to není dlouhá, ale i tak dává návštěvníkovi možnost vidět zdejší exponáty oživlé a alespoň částečně v pohybu.

A že je na co koukat! Tamější hala je plná unikátů – vidět zde můžete bývalý



Autobus Karosa ŠL 11 původem z Plzně



Tramvaj Škoda 03T (Astra)



Trolejbus Škoda 14Tr vlastní silou vyjel po krátké trati ze strašické muzejní haly k polím u hlavní brány.

včelín v podobě neprovozní Škody 7Tr, která zahajovala provoz v Mariánských Lázních, Škodu 9Tr v náleзовém stavu, pojízdné trolejbusy 14Tr, 15Tr, unikátního zástupce pokusu o unifikaci trolejbusů Škoda a autobusů Karosa v podobě jednoho ze tří prototypů Škody 17Tr, první český nízkopodlažní trolejbus 21Tr – a zástupce až ze zámoří, Škodu 14TrE původem z Daytonu.

Díky tramvajím pak nechybí ani vozidla kolejová. Hned u vstupu vás přivítá zástupce prvních škodovských tramvají, tedy Astra 03T, chybět nemůže ani Tatra T3, poněkud vzdálenější historii pak připomíná skříň tramvaje Křižík-Brožík původně z roku 1899, jež později sloužila jako vlečný vůz, do jehož podoby je prozatím opravená. Najdete zde ale i řadu autobusů od populárního ertáka po sed-

Otevírací dny muzea

10. června – Strašická muzejní noc

24. a 25. června – II. Víkend otevřených vrat se zaměřením na vozidla el. trakce

8. a 9. července – III. Víkend otevřených vrat – víkend s plzeňskými autobusy

29. a 30. července – IV. Víkend otevřených vrat

12. a 13. srpna – V. Víkend otevřených vrat

9. a 10. září – VI. Víkend otevřených vrat

7. a 8. října – VII. Víkend otevřených vrat, zakončení sezony

29. října – Mimořádný den otevřených vrat ke vzniku ČSR (za příznivého počasí)

Více na skodabuskclub.cz

CESTOPIS





Vodní hamr v půvabné vsi Dobřív

mistovkové Karosy či nízkopodlažní autobus Škoda 21Ab. A sbírku brzy doplní i první vlak v podobě „místního“ motorového vozu 810.368, který poslouží jako přednášková místnost a zázemí pro modelové kolejiště.

Pěší turista po prohlídce muzea sedne do autobusu již ve Strašicích, cyklista ale před sebou má ještě závěrečný kus cesty do Rokycan. Minout by neměl rekonstruovaný vodní hamr v Dobřívě, konkrétně pod Huťským rybníkem, jehož okolí, jakož i většina vesnické památkové zóny Dobříva, stojí za vidění.

Do Rokycan je to již jen kousek. Cestu podél říčky Klabavy si lze zpříjemnit ještě návštěvou malého koupaliště v Kamenném Újezdu u železniční zastávky, příjemné svlažení však nabídne i městské koupaliště přímo v bývalém okresním městě. Cestou na nádraží si zaslouží krátkou návštěvu též střed Rokycan, chráněný jako městská památková zóna.

Výhodou je výborné vlakové spojení z Rokycan do všech směrů, které dává cykloturistovi bohatě možnosti mávnout nad nejbližším spojem rukou a ještě o chvíli protáhnout výlet. Kromě Plzně jste odsud zanedlouho osobákem v Berouně (50 minut), rychlík do Prahy jede hodinu a čtvrt. To je za pár. A pak že to vlakem nejde... 🟢



Na nádraží v Rokycanech se setkává regionální doprava s dálkovou.

← Bývalá dopadová plocha Jordán je dnes jednou z nejpůvabnějších částí Brd.

Napsali o nás...

VUZ loni vykázal zisk 273 milionů korun, je to meziročně méně

Firma Výzkumný Ústav Železniční (VUZ), dceřiná společnost Českých drah, za loňský rok vykázala zisk 273 milionů korun po zdanění. Je to zhruba o sedm milionů korun meziročně méně. Společnost loni utržila 691 milionů korun, což je zhruba stejně jako v roce 2021. Vyplyvá to ze zveřejněné výroční zprávy společnosti. Podle předsedy představenstva společnosti Martina Bělčíka lze považovat výsledky za loňský rok za excelentní, a to i přes nejistotu, kterou na trh vnesla válka na Ukrajině. Negativní vliv na hospodářský výsledek měla podle VUZ naopak nestabilita cen na trhu s energiemi. Ve výhledu na letošní rok plánuje společnost investovat bezmála 120 milionů korun, což by znamenalo nárůst na zhruba dvojnásobek investovaných peněz za loňský rok, kdy investovala 58 milionů Kč. Mezi investiční akce bude patřit posílení kapacit. **ČTK 18. 5. 2023**



Středočeský kraj a Praha připraví soutěž na dopravce za 60 miliard Kč

Středočeský kraj připraví spolu s Prahou soutěž na nové železniční dopravce. Půjde o největší tendr týkající se dopravní obslužnosti mezi kraji. „Hodnota zakázky by měla být kolem 60 miliard korun, nový kontrakt bude uzavřen na 15 let. Dosavadní smlouva s Českými drahami o zajištění drážní obslužnosti v kraji vyprší v roce 2029. Soutěž na nové dopravce má být vyhlášena už příští rok na jaře, aby se jí mohlo zúčastnit co nejvíce výrobců i dopravců,“ řekl středočeský radní pro veřejnou dopravu Petr Borecký (STAN). „Předpokládáme, že by výběrové řízení mělo trvat zhruba rok, to znamená do jara 2025. Pak necháme nějaký časový prostor pro případné námítky, odvolání a dotazy uchazečů a podobně, aby nejpозději od roku 2026 dopravce věděl, že roku 2029 vyjždí, a měl dostatek času spolu s vybraným výrobcem dotáhnout svůj kontrakt tak, aby nová vozidla měl od roku 2029 k dispozici,“ uvedl Borecký. Vítězem může být jeden nebo více dopravců, soutěžit se bude podobně jako v případě nynějšího tendru na autobusové dopravce po jednotlivých oblastech. **ČTK 23. 5. 2023**

České dráhy zvažují nákup bateriových a vodíkových vlaků

České dráhy znovu řeší nákup vozidel s alternativními pohony v podobě baterie (BEMU) nebo vodíku (HMU). Vypsaly předběžné tržní konzultace, které jsou prvním krokem pro vypsaní soutěže na pořízení takových vozidel. Dopravce má aktuálně zaslíbený nákup čtyř bateriových jednotek bez soutěže od Škody Transportation, běží soutěž na další podobné jednotky. Dopravce v dokumentaci uvádí, že chystá nákup 100–200 kusů takových vozidel. Po výrobcích chce, aby vlaky byly schválené i pro provoz v Německu, Rakousku a Polsku. ČD se zajímají o čtyři typy vozidel podle počtu míst, od 50 až do 240 sedících. Po výrobcích chce vědět, jaká jsou schopni nabídnout vozidla například podle dojezdu. Poptávána jsou nejen vozidla vícečlanková od 120 do 240 míst, ale také s kapacitou v rozmezí jen 50–70 míst. **Zdopravy 9. 5. 2023**

První kvatro má ETCS. Nového zabezpečovače se dočkala další řada

Motorový vůz 842.034 se stal prvním z řady 842 v majetku Českých drah, který je vybavený zabezpečovačem ETCS. Dokončení prototypového vozu oznámila společnost ČMŽO-elektronika. Společnost je dodavatelem AŽD Praha, která získala zakázku na modernizaci 37 vozů 842 přezdívaných také jako kvatro a 34 řídicích vozů řady 954. První prototyp je předpokladem pro zahájení sériové výroby celé řady. Souprava složená z vozů 842.034 a 954.206 (80–29 206) absolvovala úspěšně i na trati z Hranic na Moravě do Olomouce technicko-bezpečnostní zkoušku. ČD uzavřely smlouvu na instalaci ETCS do těchto vozů v závěru roku 2021. Šlo o jednu z mála zakázek na instalaci mobilní části ETCS, ve které byla konečná cena výrazně nižší než odhad. Namísto odhadovaných 1,032 miliardy korun vyšla na 780 milionů. **Zdopravy.cz 6. 5. 2023**

ČD spustí e-shop s propagačními a reklamními předměty

České dráhy během letoška rozšíří svoji nabídku služeb, které nesouvisí se samotnou dopravou. Plánují vznik ČD Fanshopu, ve kterém si budou moci zájemci koupit různé propagační předměty národního dopravce. Dosud jsou reklamní a propagační předměty v prodeji jen ve vybraných stanicích. „Připravujeme rozšíření a možnost nákupu online s novou službou ČD Fanshop. Nabídku zajímavých reklamních předmětů, hraček a oblečení s železniční tematikou tak budeme moci výrazně rozšířit,“ uvedl dopravce. Podle mluvčí ČD Vandy Rajnochové by mělo dojít ke spuštění v posledním čtvrtletí letošního roku. Už nyní mají ČD na svých stránkách sekci s reklamními předměty, jde ale jen o přehled, nikoliv e-shop. Dopravci v Česku dosud možnost vlastního merchandisingu příliš neřeší. Výjimkou jsou jen některé dopravní podniky. **Zdopravy.cz 3. 5. 2023**

Železničář

Vydavatel: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Petr Horálek
Grafická úprava: Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 122/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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

Turecko / Kleopatřina pláž

**7/11/12denní pobyty
v oblíbeném hotelu KAHYA**

Odlet z Prahy, all inclusive

Cena od 10 300 Kč po dotaci

Kréta / Stalida

**11/12denní pobyty
v oblíbeném hotelu NIKO ELEN**

Odlet z Prahy, snídaně

(možnost dokoupení polopenze)

Cena od 9 300 Kč po dotaci



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

Hledáme
**STROJVEDOUČÍ
VEDOUČÍ POSUNU
POSUNOVAČE
MECHANIKY
ZÁMEČNÍKY
VLAKVEDOUČÍ**

**Zaměstnání
s nejlepšími
vyhlídkami**

**Dejte se na dráhu, která
dává smysl.**

**Pracujte pro největšího českého
železničního dopravce.**

NABÍZÍME:

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

POŽADUJEME:

- odpovídající vzdělání dle pracovní pozice
- velmi dobrý zdravotní stav

www.cd.cz/kariera



České dráhy
Národní dopravec



24. června 2023

František, Elinka a Bechyňka aneb 120 let Křižíkovy elektrické dráhy

Lokálka mezi Tábořem a Bechyní patří k jihočeským unikátům. Před 120 lety se stala první železnicí u nás, po níž jezdily vlaky poháněné elektřinou. Přijďte si do Táboře prohlédnout výstavu, která připomíná toto výročí. Jako pocta slavnému vynálezci Františku Křižíkovi se v Táboře uskuteční také dvě akce – přednáška a koncert v Křižíkově elektrárně a slavnostní odjezd Elinky s doprovodným programem. Elektrická dráha mezi Tábořem a Bechyní se měla stát prvním Křižíkovým počinem na železnici. Práce začaly v dubnu 1902 a v červnu následujícího roku byl slavnostně zahájen pravidelný provoz. V Táboře si toto výročí připomínají výstavou s interaktivními prvky nazvanou František, Elinka a Bechyňka. Najdete ji od 19. května do 25. června v galerii Staré radnice na Žižkově náměstí. Pokud sem přijedete 21. června, můžete si v Křižíkově elektrárně v ulici Na Bydžově poslechnout přednášku o historii této elektrické dráhy a večer koncert Táborského symfonického orchestru Bolech. A ještě jedna akce se v Táboře koná jako pocta Křižíkovi – v sobotu 24. června se na tábořském nádraží uskuteční slavnostní odjezd Elinky s doprovodným programem. Nebude chybět ani sám František Křižík.

Nejbližší železniční stanice: Tábor



10. června až 2. září 2023

Zažijte bezva jízdu s rodinným festivalem Bezva Fest

Letos se největší rodinný festival v Česku koná na několika místech. Na Bezva Fest s bohatým programem a nespočtem zážitků se můžete vypravit ještě do Slavkova u Brna (10. 6.), Litoměřic (24. 6.) nebo do Ostravy (2. 9.). Hudební program je nabitý hvězdami, pro fanoušky sociálních sítí je připravena youtuberská stage s předními youtubery a influencery, malé i velké hráče potěší game zóna se simulátory, počítačovou hrou a herními konzolami a milovníci atrakcí ocení nejdelší nafukovací překážkovou dráhu v Česku a dalších 30 atrakcí zdarma.

Nejbližší železniční stanice:

Slavkov u Brna / Litoměřice město / Ostrava hl. n.



10. až 11. června 2023

Na hrnčířské trhy do Berouna se vyplatí přijet vlakem

Sháníte něco originálního domů, nebo na chalupu? Pak berounské hrnčířské trhy s nabídkou jedinečných užitečných a okrasných rukodělných výrobků jsou ideálním místem, kam se vypravit. Na stáncích na Husově náměstí bude tradičně dominovat keramika – hrnky, džbány, talíře, květináče, misky a misky, vázy či sochy. Protože tématem trhu bude tentokrát dřevěná zbroj, na trzích pořídíte i dřevěné sochy a jiné dekorace z tohoto materiálu, vhodné do interiéru i na zahradu. Přijďte vlakem. Od berounského nádraží je to na Husovo náměstí kousek.

Nejbližší železniční stanice:

Beroun



17. června 2023

Bílý kámen aneb Vlakem do vojenského prostoru Libavá

Třetí červnovou sobotu se můžete svést cyklovlakem za poznáním zajímavých míst do blízkosti jinak celoročně uzavřeného vojenského prostoru Libavá. Z olomouckého hlavního nádraží odjíždí v 8:35 hod. speciálně vypravený vlak na tradiční cyklo-turistickou akci Bílý kámen. Souprava nabízí pohodlnou přepravu jak pěším turistům, tak i vyznavačům cykloturistiky. Platí v něm tarif Českých drah a tarif IDSOK. Pokud vystoupíte na zastávce Hrubá Voda-Smilov nebo ve stanici Domašov nad Bystřicí, máte povolené vstupy do vojenského újezdu na dosah ruky.

Nejbližší železniční stanice:

Olomouc hl. n. / Moravský Beroun

