

Železničář

30. KVĚTNA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



6

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
Se šéfem Oblastního ředitelství osobní dopravy Východ Radkem Steigerem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**
První modrý railjet ČD vyrazil do zkušební provozu před deseti lety.
- 20 **Dceřiné společnosti**
ČD - Telematika loni opět dosáhla historicky rekordních tržeb.
- 22–23 **Provoz a technika**
ČD investují do rozvoje servisního zázemí přes 12 miliard korun.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Vlaky Aleše Nováka zajímaly odmala, cesta k nim však vedla od hasičů.
- 27 **Zahraničí**
Dopravce ÖBB si kupuje 21 jednotek Desiro ML od společnosti Siemens.
- 28–29 **Recenze**
Které zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihupectví?
- 30–32 **Historie**
Choceňský železniční tunel patřil kdysi spolu s Třebovickým a Tatenickým tunelem k nejstarším stavbám svého druhu u nás.
- 33–37 **Cestopis**
Švýcarsko je ráj na zemi a jeho srdce se ukrývá v Bernských Alpách. Vypravili jsme se do míst štítů, jezer a údolí s lesy.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Další evoluce v podobě jednotek RegioPanter, tentokrát s hybridním napájením z troleje či baterií, se již prohání po cerhenickém zkušebním okruhu.



Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine

Petr Slonek | Foto: ŽFBH, Wikipedia

Železniční dopravu v Bosně a Hercegovině zajišťují dvě společnosti, které představují dřívější etnické rozdělení Bosny a Hercegoviny. První je Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine (Željeznice Federacije Bosny a Hercegoviny - ŽFBH), která spravuje linii Sever – Jih (Rjačka – Čapljina) a krátký úsek tahu Západ – Východ (Petrovo Novo – Capečice). Podnik vlastní bosenská vláda a vznikl v roce 2001 sloučením veřejných firem se společností ŽHB (Željeznice Herceg-Bosne).

Pod správu druhého dopravce, společnosti Željeznice Republike Srpske (Željeznice Republiky Srbské - ŽRS), spadá linie Západ – Východ a její severní odbočky k chorvatským hranicím. ŽRS sídlí ve městě Doboj a ŽFBH v Sarajevu. Hlavními zákazníky ŽFBH jsou průmyslové podniky, například chemický závod v Tuzle. Mezi významné tratě patří úsek z Bosanského Šamacu do Sarajeva nebo ze Zvorniku přes Tuzlu a Dobo do Bihaće. Složení vozového parku se výrazně neliší od jiných nástupnických států bývalé Jugoslávie.

ŽFBH zajišťuje přepravu cestujících ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě a transport nákladů. Stará se rovněž o opravy a modernizaci vozového parku a o údržbu a rozvoj infrastruktury.

Síť Bosny a Hercegoviny tvoří 1 031 km tratí. Většina je jednokolejných, pouze úsek Doboj – Jelina dvoukolejný. Síť není hustá a skládá se ze dvou hlavních linií. Linie Západ – Východ je tvořená tratí mezi městy Dobriljn (hr. přechod s Chorvatskem) či Bihać a městem Zvornik (hranice se Srbskem). Linie Sever – Jih pak vede od Bosanského Šamacu do města Čapljina. Linie se kříží ve městě Doboj. V první polovině 90. let byla infrastruktura poničena při válce v bývalé Jugoslávii. ○



Michal Kraus

Místopředseda představenstva
Českých drah, náměstek
generálního ředitele pro servis

Vážení čtenáři,

servis a péče o železniční kolejová vozidla je třetím pilířem našeho podnikání vedle osobní a nákladní dopravy. Cílem Českých drah je zajistit ve spolupráci s vhodnými partnery komplexní péči o naše vozidla a nabídnout provozní údržbu i periodické obnovy také dalším vlastníkům vozidel v tuzemsku a v zahraničí. První zakázky na servisování vozidel v našich provozech jsme už získali. Jsou to například elektrické jednotky Moravia Jihomoravského kraje nebo se staráme o motorové jednotky hned několika dopravců na Liberecku. Tento segment podnikání máme zájem dále rozšiřovat a podporovat.

České dráhy proto hodlají do roku 2031 investovat do rozvoje svého servisního zájmu přes 12 miliard korun. Z toho více než šest miliard zamíří do nových opravárenských hal a do jejich zásadních rekonstrukcí. Chystá se výstavba čtyř úplně nových objektů údržby a dalších šest stávajících se rozšíří a zmodernizuje. Více než miliarda korun poputuje do výstavby nových hygienických kolejí a zdvoukolejné spojení Střediska údržby Praha jih se síťí Správy železnic.

Dalších přibližně 3,5 miliardy Kč by mělo směřovat do obnovy a zřízení odstavných kolejíšť, prohlížecích kanálů, zřízení nového podúrovňového soustruhu na Moravě pro provoz ve východní části republiky, konverze trakce a dalších stavebních úprav ve střediscích údržby po celé republice. Zhruba 1,5 miliardy pak půjde na pořízení strojních investic, což jsou například zvedáky, mobilní zvedací plošiny, vysoko- napěťové zkušebny, zařízení nebo sondy defektoskopie.

V průběhu května jsme už zahájili výstavbu nové opravárenské haly ve Středisku údržby v Chebu. V moderním objektu se dopravce postará o dálkové jednotky InterJet i regionální vlaky RegioPanter a RegioShark. Toto nové moderní servisní centrum umožní rozšíření údržby, a to jak co se týče stupňů údržby, tak řad vozidel. Péče o vozidla bude koncentrována do jednoho místa, čímž se výrazně zefektivní údržbový proces a sníží náklady.

A to není vše. V Praze se pracuje na obnově vjezdové skupiny Centra údržby Praha jih a ve stejném místě by měla do konce roku začít modernizace technologie myčky. Ve fázi realizace je rozšíření haly v Šumperku a letos by měla začít také stavba nové haly v Havlíčkově Brodě.

Základní údaje společnosti

Právní forma	státní společnost
Datum založení	2001
Předchůdci	Željeznice Herceg-Bosne
Adresa sídla	Sarajevo
Obrat	60,36 milionu eur (2017)
Zaměstnanci	3 269 (2017)
Majitel	Bosna a Hercegovina
Oficiální web	www.zfbh.ba



Na trati z Brna do Střelic už jezdí RegioPantery

České dráhy ve spolupráci s Jihomoravským krajem nasadily od konce dubna na linku S4 z Brna do Střelic bezbariérové vlaky RegioPanter. Moderní klimatizované jednotky nahradily starší motorové vlaky. Podstatně se tak zvýšil komfort, zavedly nové služby a zjednodušilo cestování pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, jako jsou nevidomí, osoby na vozíku, senioři či děti. Díky vyšší akceleraci elektrických vlaků se zároveň zlepšil dopravní obslužnost. Spoje nyní obsluhují více zastávek než motorové soupravy, a to při téměř shodné jízdní době v tomto desetikilometrovém úseku. Aktuálně budou na lince jezdit dva RegioPantery, po dokončení elektrizace až do Zastávky u Brna se jejich počet zvýší na čtyři. Další jednotka bude sloužit jako záložní. Vlaky mají klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými čalouněnými sedačkami ve 2. a v 1. třídě. Samozřejmostí je wi-fi, bezbariérový nástup s podlahou vozidla ve výšce nástupišť bez nutnosti překonávat schody, doplňkové služby, jako jsou elektrické zásuvky pro napájení mobilních telefonů či tabletů, dostatečně velké prostory pro přepravu osob na invalidním vozíku, umístění kočárků, jízdních kol nebo moderní audiovizuální informační systém.



Budoucí železničáři úspěšně absolvovali zkoušky dospělosti

Studenti oboru Provoz a ekonomika dopravy SŠES Praha 10 absolvovali 14. května praktické maturitní zkoušky, přičemž jedna z částí se konala i v prostorech OCÚ Střed ve Vršovicích. Žáci znalosti předvedli na čtveřici hnacích vozidel Českých drah. Uspěli všichni. Studenti na lokomotivách 162.225, 193.902, 714.230 a 754.040 prokázali, že rozumí elektrickým strojům, spalovacím motorům a dlouhé řadě dalších komponentů. Všechny 15 jedinců v pětičlenných skupinách postupně procházelo jednotlivé stroje a se zkoušejícím probrali důležité prvky, jejich obsluhu a údržbu. Další část maturity se týkala práce vlakvedoucích, studenti v POP sestavovali zprávy o brzdění a vydávali jízdní doklady. Poslední z dílčích částí zkoušky prověřila studenty co by výpravčí řízením provozu se skutečným zabezpečovacím zařízením v dopravním sálu školy a rozbořem součástí dopravní cesty tak studenti zakončili i poslední část své přípravy na budoucí profesní život na železnici. Nové kolegy budete moci potkat na kolejích po celé republice už příští měsíc.



Do Polska pohodlně vlaky Českých drah

Podle statistik je Polsko jednou z nejvíce navštěvovaných zemí v Evropě. Tomuto trendu jdou České dráhy vstříc kampaní Polsko je IN, která má upozornit právě na největší turistické taháky od historických památek přes přírodní krásy až po Baltské moře. A právě vlak je pro poznání Polska ideální. Kampaň nasazená od 15. května v printu, OOH a online má za cíl zvýšit povědomí o cestování vlakem do země našich severních sousedů. V první fázi se zaměřuje na obecnou prezentaci Polska jako trendy destinace. V druhé fázi se chystá nová linka Praha – Vratislav – Gdaňsk – Gdyně, která umožní ještě pohodlnější cestování do Slezska, západní části Polska a dál až k moři. ČD v kooperaci s PKP Intercity vypravují přímé denní spoje EuroCity z Prahy přes Pardubice a Olomouc a na druhé lince z jižní Moravy do Krakova, Varšavy, Gdaňska nebo Přemyšlu. Denně míří do Polska až 14 přímých dálkových spojů, které jezdí přes Ostravu.

Příroda si může pískat
Výroční zprávu
už vydáváme pouze
online.

ČD České dráhy



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: archiv ČD, SŽ, Filip Novotný

Pendolino s ETCS vyrazilo do provozu

Do první sériové jednotky řady 680-005 Pendolino byla úspěšně nainstalována palubní jednotka ETCS. Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika ji 7. května vrátila dopravci k opětovnému užívání do provozu. Tedy právě včas, aby mohla být nasazována na fanouškovské spoje v rámci Mistrovství světa IIHF v ledním hokeji 2024. Jednotka začala jezdit ve zkušebním provozu Switch-OFF, tedy s ETCS v izolaci. Bez cestujících vyrazila do Bohumína a následně do Ostravy, kde byla 10. května slavnostně přistavena na první fanouškovský spoj SC 508 MS HOKEJ 2024 s odjezdem v 11:10 z Ostravy do Prahy. „Jsme rádi, že jsme splněním všech požadavků zákazníka a dokončením prací dle harmonogramu mohli přispět k hladkému průběhu vypravení speciálních spojů pro fanoušky,“ řekl zástupce společnosti ČD - Telematika. Česko hostilo MS v ledním hokeji znovu po devíti letech. České dráhy se staly oficiálním dopravcem šampionátu a zajistily přepravu hokejových týmů, rozhodčích, organizátorů i fanoušků mezi místy konání zápasů v Praze a v Ostravě.



V Bohumíně skončila obnova vagonu řady Aee¹⁴⁰

Ve Středisku údržby Bohumín byla nedávno úspěšně dokončena obnova vagonu řady Aee¹⁴⁰, konkrétně vozu 61 54 19-70 013-8. Jedná se o první případ takto vysokého stupně údržby vozidel v OCÚ Východ. V interiéru byly obnoveny toalety, což zahrnovalo i celkové vyčištění potrubí kyselinou citronovou či rozebrání a přezkoušení mechanismů klozetů a celkovou obnovu vzhledu WC buněk. Kromě zvýšení komfortu cestujících se tím zároveň usnadní také běžná údržba a čištění. Kompletně přečalouněna byla sedadla, což uvítají zejména cestující. Uskutečnila se rovněž obnova laku na rámech oken a dalších kovových prvcích v interiéru. V rámci součinnosti s dodavatelem brzdových komponent byly v SÚ Olomouc renovovány podvozky vagonu. Oprava a modernizace podvozků jsou klíčové pro zajištění bezpečnosti a plynulosti jízdy. České dráhy postupně zkracují nutnou odstavnou dobu vozů. Optimalizací prochází například proces postupné demontáže, kontroly a montáže vybraných celků, který je nyní efektivnější. Schopnost zkrátit dobu odstávky je pro ČD zásadní, neboť do Bohumína má zamířit na obnovu typu R2 přibližně dalších 15 vozů.

Výroční zpráva jen online

Výroční zpráva Skupiny ČD, ve které České dráhy zveřejňují hospodaření za uplynulý rok, přichází tradičně na jaře – tentokrát 25. dubna. Loňský rok se přitom zapsal svým ziskem do historie Skupiny jako rekordní. Nově výroční zpráva už nešla do tisku, tak jako tomu dosud bylo zvykem, ale je dostupná pouze online. Symbolem této novinky se stala písťalka vytištěná na 3D tiskárně z kukuřičného škrobu s QR kódem, odkazujícím na samotnou výroční zprávu. Ta přináší informace o výsledcích hospodaření a dalších skutečnostech souvisejících s podnikáním Skupiny ČD. Obsahuje jak všechna ekonomická data, tak také celou řadu dalších informací o každé firmě v rámci Skupiny ČD. Její součástí jsou desítky doprovodných fotografií.



ČD spustily kampaň na ekologické cestování

Víte, jak ušetřit 44,68 kg CO₂? Stačí si pro cestu mezi Prahou a Ostravou vybrat vlak místo automobilu. Právě na zdůraznění ekologického aspektu cestování vlakem se zaměřila nová marketingová kampaň Českých drah, se kterou se od začátku května setkáte v outdooru, onlinu a na sociálních sítích. Součástí je i speciální webová stránka cd.cz/vlakemEKO. Nová kampaň je výsledkem národního kola soutěže Creative Express, kdy deset týmů mladých profesionálů podniklo cestu vlakem na trase Praha – Bratislava a zpět, aby vytvořili kreativní návrhy na zadání ekologického cestování vlakem. Vznikl tak koncept „Myslete na sebe, na planetu za vás myslíme my“ z dílny Kristýny Schönové a Adriána Kachmana. České dráhy novou kampaní chtějí zvýšit povědomí veřejnosti o problematice, protože jde o neudržitelnější způsob dopravy, a navazují tak na ekologickou kampaň auta versus vlak. V rámci kampaně se lidé dozví, o kolik menší je jejich uhlíková stopa při cestování vlakem mezi velkými českými městy ve srovnání s využitím automobilu.

Lužná plnohodnotně rozjela parní sezonu



O víkendu 11. a 12. května se v Lužné u Rakovníka uskutečnil letošní první parní víkend. Po oba dny se konalo tradiční komentované představení nejzajímavějších strojů na tamější točně, představil se například slovenský Papoušek 477.013, tradiční ozdobou byla plzeňská Šlechtična 475.111, ukázal se také vršovický Čtyřkolák 434.2186, žamberská Ventilovka 431.032 a chybět nemohly ani Kafemlejnek 310.072 nebo místní VŠUdybylka 354.195. Parní lokomotivy se v rámci víkendu vydaly též „za vrata“ do Krupé, Rakovníka nebo Nového Strašecí, zajely i do Kolečovic a speciální vlaky byly vypraveny i pro návštěvníky z Prahy. Další tematický víkend se v Lužné chystá na 21. a 22. července, kdy zde budou mít setkání drezíny. Dále 17. a 18. srpna bude připraven Modelvíkend, kde se budou prezentovat nejen železniční modeláři, a 5. a 6. října si na své přijdou příznivci motorových lokomotiv Hektor.

Rekonstrukcí projde poslední část Fantovy budovy

Správa železnic hodlá na konci roku zahájit druhou část rekonstrukce interiéru ve Fantově budově na pražském hlavním nádraží. Důležitou podmínkou k zahájení stavby je právě vypsání výběrové řízení na zhotovitele prací. Jeho vítěz uskuteční obnovu zbývajících částí historického objektu, mimo jiné prostor, které nyní využívá Drážní úřad nebo Policie ČR. Nejvyšší přípustná nabídková cena je 570 milionů korun. Více než stoletá historická budova pražského hlavního nádraží už má zrekonstruovanou střešku a fasádu, v letech 2021 až 2023 přišly na řadu kulturní sály v její severní části, které jsou unikátní ukázkou secesní architektury. Nyní stavbaři udělají úpravy zbývajících částí památkově chráněného objektu. Obnovou projdou vyšší patra v severní části, prakticky celá jižní část a další prostory včetně populárního Vládního salonku. Do své původní podoby se vrátí příjezdový, tedy jižní podchod. Hotovo by mělo být v první polovině roku 2028.



Správa železnic vybere projektanta mostu na Výtoni

Správa železnic začala vybírat projektanta stavby nového tříkolejného mostu na Výtoni. Jedná se o další klíčový krok pro zajištění kapacitní železnice nejen na území hlavního města Prahy, ale i na páteřní trati směrem na Německo, na níž přemostění leží. Práce by se měly uskutečnit v letech 2027 až 2029, předpokládané celkové náklady stavby dosahují 3,4 miliardy korun. Most na Výtoni je součástí frekventovaného železničního spojení hlavního a smíchovského nádraží. Důležitou roli hraje jak v pražské příměstské dopravě, tak i pro dálkové vlaky mířící po koridoru na západ Čech. V současnosti je na mostě výrazně snižena traťová rychlost, kvůli snížení nosnosti po něm není možný současný průjezd více vlaků. Samotné vybudování tříkolejného mostu přinese nejen zvýšení jeho kapacity, ale také opětovně zavedení traťové rychlosti 60 km/h. Pro chodce vznikne další bezbariérové přemostění Vltavy, současně dojde k propojení hned několika cyklotras napříč Prahou.



Popradský Papagáj byl hlavním tahounem jízd kolem České Lípy

Česká Lípa hostila první květnovou sobotu za mimořádného zájmu návštěvníků sraz historických vozidel v tamějším depu. Největší hvězda na něj dorazila dokonce až ze slovenského Popradu, pečlivě opečovávaná parní lokomotiva 477.013 přitom měla v minulosti k severním Čechám přímý vztah, v závěru své provozní kariéry sem totiž pravidelně zajišťovala z nymburského depa. V rámci akce vozila speciální vlaky z České Lípy do Blíževedel, Mimoně, Doks a Nového Boru, po českolipském trianglu neúnavně jezdil Hurvínek M 131.1130, kyvadlovou dopravu zástupců milovníků železnice z hlavního nádraží k doprovodnému programu v depu pak srdatě zajišťovala čerstvě historická souprava vozů 810.640 s přípojným vozem BDtax.





Kolegům z Jihomoravského kraje hledáme uplatnění, kde můžeme

I při letmém průjezdu olomouckým hlavním nádražím je vidět výrazná změna. Postarší elektrické jednotky a vlakové soupravy nahrazují moderní vozidla převážně z rodiny RegioPanterů. O tom, co tak markantní zásah do vozového parku v provozu znamená, jsme si povídali s ředitelem Oblastního ředitelství osobní dopavy (OŘOD) Východ Radkem Steigerem. Řeč ale přišla i na velké personální změny na jihu Moravy.

Vít Čepický | Foto: autor

Pokud jsem se dobře díval, neviděl jsem dnes na olomouckém hlavním nádraží a v jeho okolí v provozu na regionálních spojích vysokopodlažní vozidlo...

Změna je to obrovská. Když si to srovnáte s dožívajícími jednotkami řady 460 a klasickými soupravami, tak to je obrovský pokrok. Viditelná změna nastala se spuštěním provozu na rekonstruované Uničovce, s tím se výrazně změnil koncept dopavy. Začaly jezdit přímé vlaky z Šumperka přes Uničov a Olomouc do Přerova, Nezamyslic a Vyškova, druhou větví je trasa Kouty nad Desnou – Šumperk – Zábřeh na Mora-

vě – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice. Tím vlastně vznikla taková „osmička“. Nyní finišují dodávky nových Panterů pro okolí Olomouce, k původním třem Panterům první generace přibude 27 nových třívozových souprav druhé generace. Zbývá dodat poslední dvě jednotky a budeme mít veškerou elektrickou vozbu v Olomouckém kraji pokrytu novými vlaky. Dalších pět pak očekáváme na přelomu roku na trať Přerov – Břeclav.

Taková změna se jistě výrazně propíše i do fungování provozního zázemí.

Má to dvě roviny – z hlediska údržby a odstavení. Začneme údržbou – přestavba haly B olomouckého

depa je ve fázi příprav, jedná se opravdu o velkou investiční akci, která by měla začít už letos. Její dokončení situaci výrazně zlepší, původní zázemí je koncipováno na jednotlivé lokomotivy a vozy, haly jsou krátké, takže se do nich Panter nevejde a během údržby se s ním musí popojíždět. Po rekonstrukci haly B bude možné demolovat staré depo, na jeho místě vyroste nový areál technicko-hygienické údržby vozů (THÚ), tam je to však teprve ve fázi projektové přípravy a povolování stavby. Druhou rovínou je množství nově dodaných vozidel v kombinaci s těmi již nepotřebnými, kdy nám to kompliku-

je odstavování na našich kolejích v depech v neproduktivních časech nebo do údržby, a musíme je odstavit i na kolejích Správy železnic. Staré jednotky a vozy ještě nejsou kompletně zlikvidovány a přechodně zde máme opravdu plno. Obdobné problémy řešíme na mnoha místech, aktuálně například v Havlíčkově Brodě v souvislosti s dodávkou nových vozidel RegioFox, ale je to pochopitelné, nacházíme se uprostřed opravdu bezprecedentní obnovy vozového parku. Dříve jsme to též řešili i s Moravci v Brně, ale tam už se nám staré vozy podařilo odvézt k likvidaci do České Třebové.

Když už jsme u Moravci, musíme zmínit bezpochyby největší událost celého OŘOD Východ, totiž faktický konec vlakvedoucích a pokladních na jižní Moravě. Jak velké změny naše kolegy čekají?

Týká se to vlastně všech regionálních vlaků v Jihomoravském kraji kromě linky do Veselí nad Moravou a Starého Města u Uherského Hradiště (S6, R56) a víkendových spěšných vlaků na Valašské Meziříčí a Tišnov a dále Žďár nad Sázavou. Přicházíme tím nejen o vlakvedoucí, ale také o pokladní. To je velký zásah do zaměstnanosti. Řešíme to teď prakticky neustále, našim lidem se snažíme vysvětlit, proč se to stalo, koho se to týká a co se s tím snažíme dělat. V rámci možností hledáme alternativy v podobě jiné práce, rekvalifikací, faktem ale je, že u takového počtu bezmála 250 lidí těžko najdeme vhodnou novou pozici pro každého. Ale hledáme, kde můžeme – u dceřiných firem, máme výrazný podstavec u strojvedoucích, s kolegy z OŘOD Střed a Západ vymýšlíme propojení oběhů tak, aby mohli například vlakvedoucí vypomáhat v místech, kde je momentálně nedostatek, třeba v oblasti pražského příměstí, převést některé rychlíkové výkony z jiných regionů pod Brno, prostě snažíme se, aby dopad byl co nejmenší. I tak je ale jasné, že se nám to nepodaří u všech, což platí zejména pro stacionární zaměstnance.

Podstatnou součástí mé práce zůstává neustálá komunikace s lidmi, kterou mám vůbec nejradši. Mám radost, že mám kolem sebe plno lidí se zájmem o práci, o to, aby to vše fungovalo a kola se točila správným směrem. České dráhy na tomto typu lidí stojí.

Změna to ovšem bude i pro strojvedoucí?

Je to tak, to je druhá stránka věci. My teď musíme zabezpečit technologie tak, abychom kolegy strojvedoucí co nejvíce ochránili, aby se v klidu mohli věnovat bezpečné jízdě vlaku. Prodávát jízdenky nikdy nebudou, ale nějakým způsobem se musí zabezpečit ztráty a nálezy, zranění ve vozidle a obecně řešení mimořádných událostí, výprava vlaku, výměna cestujících ve stanicích... Snažíme se přímo s nimi hledat nejslabší místa tohoto rozhodnutí Jihomoravského kraje a najít řešení tak, aby byli strojvedoucí co nejvíce kryti. A to nejen z hlediska zákona, ale i ve vztahu k našim interním předpisům.

Dokážu si představit, že nejvíce strojvedoucí řeší výhled z vlaku během výměny cestujících a bezpečné ukončení nástupu a odjezd vlaku ze stanice...

Ano, na to padají dotazy nejčastěji. Je ale třeba říct, že nové Moravie na to jsou technologicky přece jen lépe připravené než standardní verze RegioPanterů – kamerový systém je v nich komplexněji řešený, je detail-

nější, jednotky mají v interiéru více kamer, Intercom, automatické spojení na dispečink. Dveře jimi kontrolovat lze. Samozřejmě komplikovanější je to při zhoršených klimatických podmínkách, v noci nebo u dvou spojených jednotek dohromady, to už se bavíme o nějakých sto padesáti metrech, jež je nutné kontrolovat z jednoho stanoviště. Komunikujeme i se Správou železnic ohledně technického vybavení stanic, na mysli mám například lepší osvětlení nástupišť, nová zrcadla, aby měl strojvedoucí přehled co nejlepší.

Přesto – jak se bude postupovat například v případě mimořádné události?

Kraj jakožto objednatel sám říká, že strojvedoucí nebude muset opustit stanoviště. Jeho primárním úkolem je bezpečná jízda vlaku. Logicky pak ale přichází otázka na řešení situací typu kolaps cestujícího v soupravě, vandalismus... Dle dřívějších vyjádření objednatele to má řešit pomocí vlakového rozhlasu, případně přivoláním policie. I kdyby to ale takto fungovalo, stále je to pro strojvedoucího starost navíc, teď na těchto situacích spolupracují s vlakovou četou. Nebude to nic jednoduchého, to je nám jasné.

Pojďme ještě zpět k vozovému parku. Na okruhu ve Velimi v současné době krouží první bateriový RegioPanter řady 690, tedy standardní elektrická jednotka, jež navíc může určitou část trasy jet na baterie. Už se na něj chystáte?

Měli bychom se s nimi setkat na tratích do Štramberku a Veřovic. Pro nás to bude znamenat proškolení našich zaměstnanců, nový dopravní model – na tratích v ryzé diesellové trakci se na jednu objeví moderní elektrická vozidla, která budou zajíždět až do centra jednotlivých oblastí, nikoliv jen k nejbližší hlavní trati... Vyžádá si to také investice do infrastruktury a re-agovat na to bude muset i údržbové zázemí včetně našich zaměstnanců. Hlavní benefit je pak jasný – cestující se dočkají moderních, ekologických vozidel, která je zavazou bez přestupu dále až do krajského města.

Schyluje se už ke stavbě nabíjecích stání v koncových stanicích, která má realizovat Správa železnic?

Je to pro Správu železnic nákladné a administrativně složitější a dle mých informací se to rozbíhá pomaleji, než si objednatel představuje.

Kdy bateriové Pantery uvidíme v provozu?

Jak jsme již zmínili, první krouží po zkušebním okruhu, Škoda Transportation by chtěla na podzim získat povolení ke zkušebnímu provozu s cestujícími, od nového jízdního řádu bychom se měli dočkat rozšíření jejich počtu postupně na cílový stav, tedy čty-



ři jednotky z první objednávky. Zároveň se vyhláší výběrové řízení na dalších patnáct elektrických bateriových jednotek, se kterými Moravskoslezský kraj ve svých dopravních modelech počítá.

Evidujete zájem i u ostatních krajů?

Řekněme, že trochu vyčkávají, jak se to podaří na Ostravsku, ale obecně ano. Například Jihomoravský kraj se k tomu již přihlásil otevřeně, i jiné ale tuší jejich potenciál.

Jak jsou na tom dvoupatrové push-pully na trati z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm?

Včera a dnes (rozhovor vznikl v polovině května, pozn. red.) jely dvě jednotky z pěti. Úspěchem je, když jedou tři. Jedna jednotka je odstavena s dlouhodobější závadou, další se většinou přidává – ať už jde o drobnější závady, čištění, nebo běžnou údržbu. Dopravní model na trati do Frýdlantu nad Ostravicí je postavený poměrně osvědčeně, turnus počítá se všemi pěti vozidly, takže je vždy zálohuje jiná souprava. Aktuálně to jsou tři spojené RegioNovy, tam je zřejmé, že pro cestující znamenají značné snížení komfortu. Zvažovala se tam alespoň souprava Bymáků, tedy vagonů Bdmtee, spolu s řídicím vozem řady Bfhpvee²⁹⁵, ale to by zase znamenalo další provozní změny z hlediska nasazení, školení strojvedoucích i údržby.

Jak na problémy reaguje výrobce?

Měli jsme s jednotkami push-pull dvě větší nehody, jednu naší vinou, jednu na přejezdu, po kterých se složitěji řešily náhradní díly. Obecně spolupráce se Škodou funguje dobře, jen dodání náhradních dílů někdy trvá déle, u některých i víc než 12 měsíců. To nejhorší je, že jde vlastně v rámci našeho vozového parku o atypické vozidlo.

No a pak tu máme „nešťastnou“ řadu 848...

Jsme v prakticky neustálém kontaktu s firmou ŽOS Zvolen, která tyto jednotky rekonstruovala. Bohužel nevyhovující situace s kvalitou prací pokračuje, mnohdy se stane, že vozidlo vyjede po opravě závady a na zhlaví olomoucké stanice skončí s tou samou závadou. Ano, některé stroje jsou spolehlivější, jiné méně. Některé nevyjely vůbec. Pracovníky ze Zvolena máme přítomné i na místě v depu, s kolegy ze správkárny se snaží situaci řešit, ale do ideálu to má stále daleko a situace se už řeší na úrovni představenstev Českých drah a ŽOS Zvolen. My ale primárně ta vozidla potřebujeme v provozu. Naštvaní jsme všichni, jak provozní zaměstnanci – vlakové čety, strojvedoucí, dílna, tak hlavně cestující a objednavatel v podobě kraje.

Co vás na práci nejvíc baví?

Podstatnou součástí mé práce zůstává neustálá komunikace s lidmi, kterou mám vůbec nejradši. Mám radost, že mám kolem sebe plno lidí se zájmem o práci, o to, aby to vše fungovalo a kola se točila správným směrem. České dráhy na tomto typu lidí stojí. ○

Radek Steiger

Vystudoval obor Technologie a řízení dopravy na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice. K ČD nastoupil na pozici staničního dozorce do Štěpánova, později pracoval jako výpravčí ve stanicích Osíčko, Ivanovice na Hané či Vyškov na Moravě. V letech 2007 až 2014 byl vedoucím Regionálního centra vlakového doprovodu nejdříve ve Valašském Meziříčí, poté v Olomouci, kde setrval i po vzniku organizační jednotky Zákaznický personál a stal se manažerem tamějšího regionálního pracoviště. V současné době působí jako ředitel Oblastního ředitelství osobní dopravy Východ.



V Chebu vyroste moderní opravárenská hala

Zázemí pro údržbu a servis vozidel Českých drah se v dohledné době rozroste o novou opravárenskou halu ve Středisku údržby v Chebu. V moderním objektu se ČD postarají o dálkové jednotky InterJet i regionální vlaky RegioPanter a RegioShark. Jedná se o další krok ve strategii opravárenství dopravce, která se zaměřuje na modernizaci servisního zázemí a zvýšení kvality servisu kolejových vozidel.

Redakce | Foto: Michal Málek

Stavba nového objektu oficiálně odstartovala 20. května. Průjezdná tříkolejná hala pro údržbu vlaků o celkové délce 176 metrů vyroste v místech severní rotundy depa, jejíž demolice začala současně.

„Nejen nové moderní vlaky, ale i tomu odpovídající servisní zázemí. Na to se České dráhy v následujících letech zaměřují a do roku 2031 budou investovat

do rozvoje servisního zázemí přes 12 miliard korun, z toho více než šest miliard do výstavby nových opravárenských hal. Vnímám to jako důležitou pozitivní zprávu nejen pro zaměstnance, ale i pro všechny, kteří uvažují o dalších profesních krocích a chtěli by začít pracovat u ČD,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka.



Co přinese nový objekt

- tři koleje, každou o užité délce 165 metrů pro možnost údržby ucelených souprav
- montážní kanály ve všech kolejích
- portálový jeřáb s nosností min. 12,5 tuny po celé délce haly, který umožní výměnu komponentů umístěných na střeše vozidel
- montážní lávky pro přístup na střechy vozidel
- zařízení pro vyprazdňování uzavřených WC kolejových vozidel
- rozvod stlačeného vzduchu
- rozvod vody pro zbrojení vozidel
- dílny, sociální zázemí, skladové prostory

Snazší manipulace s vozidly

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec upozornil, že Cheb aktuálně představuje jediné Středisko údržby ČD v Karlovarském kraji. „Nová moderní hala umožní jednodušší manipulaci s vozidly bez nutnosti rozpojení ucelených souprav. To výrazně sníží časovou náročnost oprav a umožní vozidla vracet rychleji zpět do provozu. Hala bude vybavena jeřábem s nosností 12,5 tuny, servisní lávkou pro bezpečný vstup na střechu vozidel a montážními kanály ve všech kolejích,“ popsal vybavení nové haly předseda představenstva.

„Výstavba moderního servisního centra umožní rozšíření údržby, a to jak o se týče stupňů údržby, tak řad vozidel. Péče o vozidla bude koncentrována do jednoho místa, čímž dojde k výraznému zefektivnění údržbového procesu a snížení nákladů,“ doplnil jej místopředseda představenstva Českých drah a náměstek pro servis Michal Kraus.

Vznik prostor uvítal i Karlovarský kraj. „Snažíme se pravidelně obměňovat a modernizovat vozidla, proto považujeme vznik nové opravárenské haly za krok správným směrem. Vybavení jistě bude odpovídat požadavkům moderních vozů a může tak dojít ke zvýše-



Slavnostní zahájení demolice stávající rotundy a současné symbolické poklepání na základní kámen nové haly

ní kvality servisních služeb," uvedl hejman Karlovarského kraje Petr Kulhánek.

Stavbu zajistí konsorcium firem TSS GRADE a BERGER BOHEMIA, nová hala by měla být dokončena a předána v polovině roku 2026. Vysoutěžena byla za cenu více než 755 milionů Kč bez DPH.

Starosta Chebu Jan Vrba řekl, že město dlouhodobě usiluje o to, aby se z Chebu stal důležitý železniční uzel. „Snažíme se přimět německou stranu k tomu, aby konečně zrealizovala dlouho slibovanou a odkládanou elektrifikaci železniční trati na Norimberk, a přes Cheb tak opět mohly začít jezdit mezinárodní dálkové spoje, jako tomu bývalo v minulosti. Nová opravárenská hala, jejíž výstavba začíná, je přesně tím, co by mohlo význam chebského nádraží posílit. Velmi ji proto vítáme,“ řekl při slavnostním zahájení stavby starosta.

Moderní technologie

Hala bude vybavena moderními technologiemi, které pomohou snižovat její energetickou náročnost. Na střeše se počítá s instalací fotovoltaických panelů a technologie ke sběru a dalšímu využití dešťové vody. Vytápění haly bude zajištěno efektivní kombinací plynové kotelny a tepelných čerpadel. Kromě samotné části pro servis vozidel se zaměstnanci údržbového střediska mohou těšit například na nové důstojné sociální zázemí nebo dílny mechaniků a elektromechaniků.

Ve Středisku údržby Cheb je zajišťována údržba vlakových souprav pro dálko-

vou dopravu na ramenech Cheb – Plzeň – Praha a Cheb – Ústí nad Labem – Praha, dále jsou zde udržována železniční kolejová vozidla pro regionální dopravu Karlovarského a část Ústeckého kraje, o které pečuje celkem 64 zaměstnanců. Je součástí Oblastního centra údržby (OCÚ) Západ se sídlem v Plzni. Kromě vlastních vozidel zajišťují zaměstnanci OCÚ Západ údržbu vozidel i dopravců Die Länderbahn CZ, ARRIVA vlaky a GW Train Regio.

ČD budou v modernizaci servisní infrastruktury pokračovat i na dalších

místech. Jedná se především o výstavbu hal údržby, myčky nebo sanitární koleje. „Další podobné stavby chystáme třeba v Českých Budějovicích nebo v Havlíčkově Brodě. Aktuálně se pracuje také na velké obnově vjezdové části Centra údržby Praha jih,“ uzavírá Kraus.

České dráhy plánují do roku 2031 investovat do rozvoje svého servisního zázemia přes 12 miliard korun. V tomto období vybudují čtyři nové haly údržby, dalších šest hal rozšíří a zmodernizují. Více o tom si přečtete na stranách 22–23. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc červen zní: **Kdo vynalezl první parní stroj v českých zemích a kdy byl sestrojen? Kdo jej financoval?**

Své odpovědi nám zašlete do **25. června** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář červen“. Tentokrát se hraje o knihu *Železniční trať Německý Brod – Pardubice*.

Správná odpověď z č. 5: Autorem designu lokomotivy řady 478 Bardotka je konstruktér Zdeněk Klézl. Prototyp pod označením T 478.1001 vyjel z továrny v listopadu 1964. Publikaci Malý atlas získává Vladislav Červenka, Prostějov.



První Panter v barvách PID vyjel na linku do Kralup

Poprvé do zkušebního provozu s cestujícími vyrazil 13. května RegioPanter v barvách Pražské integrované dopravy. Konkrétně se jednalo o jednotku 640.234, jež se po malé slavnosti vydala do Kralup nad Vltavou. RegioPantery by do zimy měly přebírat všechny výkony linky S4 a provázané U4 do Kralup, respektive Ústí nad Labem.



Vít Čepický s využitím TZ | Foto: autor, Jan Chaloupka

RegioPantery oficiálně od změny jízdního řádu v prosinci 2024, postupně však v průběhu letošního roku převezmou na trati do Kralup nad Vltavou a Ústí nad Labem štafetu od CityElefantů, stálic pražské příměstské dopravy. Ty se díky tomu uvolní jak pro posílení ostatních příměstských linek, tak obecně

pro stabilizaci celého systému vlakové dopravy v Praze a okolí. V rámci nového dopravního konceptu linky R41 se pak Pantery v barvách PID vydají se změnou jízdního řádu také z Prahy přes Český Brod a Kolín do Kutné Hory.

Do Ústí n. Labem se nové vlaky budou ještě nějakou dobu probojovávat. Aktuálně je k dispozici první jednotka z dvaadvaceti objednaných, jež kromě zku-

šebního provozu s cestujícími slouží též zaškolení provozního personálu. Prozatím se mezi Prahou a Kralupy objevuje převážně mimo špičku – v dobách zvýšených přepravních nároků je třeba stále nasazovat kapacitnější CityElefanty. Teprve s dodávkou dalších jednotek je bude možné v úseku Praha – Kralupy ve špičkovém období pracovních dnů zdvojit, a tedy až poté budou moci postupně přebírat kompletní oběhy řady 471.

Jednotka 640.234 z technického hlediska sdílí vlastnosti se svými druhogeneračními soukmenovci z rodu Panterů. Vychází z kontraktu na celkem 60 třívozových jednotek pro České dráhy, stejně jako ony má maximální rychlost 160 km/h, výkon 2 040 kW a délku necelých 80 metrů. Od souprav mířících do Olomouckého, Královéhradeckého a Zlínského kraje se ty středočeské ale přece jen částečně liší.

Nejmarkantnějším rozdílem je na první pohled nátěr Pražské integrované dopravy, změn ale doznal také interiér. Odíl první třídy je v této variantě na obou koncích jednotky místo jednoho, červená barva čalounění sedadel dává interiéru poněkud jiný nádech a zkušené oko si povšimne i dalších, již méně patrných rozdílů. Jinak ale nabízí i uvnitř tradiční komfort – klimatizaci, zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky včetně USB konektorů, nízkopodlažní nástup, moderní toalety nebo třeba možnost třídít odpad.

Z aut na železnici

„RegioPantery budou představovat novou páteř regionální flotily Českých drah. Jsem rád, že velké množství těchto moderních vozidel míří na tratě v Praze a ve Středočeském kraji, kde posílí kapacitu elektrických příměstských vlaků. Celkový počet moderních elek-

Drážní úřad informuje

Drážní úřad schválil názvy nových železničních zastávek

Zatímco železniční přejezdy v rámci modernizací tratí mizí, železniční zastávky na nich naopak vznikají nebo jsou přejmenovány. Letos už Drážní úřad schválil názvy dvou nových zastávek. Jedna vznikne v Plzeňském kraji, druhá v Praze. Na Plzeňsku bude v rámci modernizace regionální tratě vybudována nová zastávka „Heřmanova Huť-Vlkýš“. V Praze vyrůstá nová zastávka „Praha-Výstaviště“. Názvy nových zastávek budou platné ode dne jejich uvedení do provozu.

Ve druhé polovině loňského roku schválil Drážní úřad názvy dalších tří železničních zastávek. Všechny už můžete od prosince vidat v jízdních řádech. Nově byla vybudována zastávka Teplička v Karlovarském kraji a přejmenovány dvě další zastávky. Dobratice pod Prašivkou v Moravskoslezském kraji změnila název na „Dobratice-Vojkovice“ a zastávka Pernek na Šumavě v Jihočeském kraji byla přejmenována na „Pernek-Hory“.





trických jednotek CityElefant a RegioPanter v PID tak překročí 90 kusů," řekl Michal Krapinec, generální ředitel Českých drah, a dodal, že letos bude do provozu v podobě nových jednotek nasazen ekvivalent 440 vagonů.

„Pro hlavní město je klíčové, aby co nejvíce lidí, kteří sem denně dojíždí, využívalo kolejovou dopravu, což uleví přetíženým pražským silnicím. Zá-

sadní je tedy zvyšovat komfort cestujících v hromadné dopravě a průběžně modernizovat vozový park. Každá taková investice zvyšuje atraktivitu veřejné dopravy pro cestující. Proto chceme v Praze pokračovat v nákupu moderních dopravních prostředků, ale také ve výstavbě nové dopravní infrastruktury," uvedl pražský náměstek pro dopravu Zdeněk Hřib.

To potvrdil i ředitel organizátora ROPID Petr Tomčík. „Nové RegioPantery budou od letošního prosince doménou linky S4 z Prahy do Kralup nad Vltavou a dál na sever do Ústí v rámci linky U4. Nabídka více míst ve špičkách a zároveň špičkové kvality by mohla přilákat do vlaků další cestující z řad řidičů aut, kteří každý den bojují o místo na dálnici či na silnicích z Roztok a Horoměřic do Dejvic," doufá. ○

Seznamte se s další evolucí Panterů – bateriovou

Další velkou Panteří novinkou na tuzemských kolejích je dvouvozová jednotka 690.247. I ta se od dosud vyrobených na první pohled odlišuje, byť tentokrát vedle nátěru zaujmou i technické novinky. Na základě objednávky Moravskoslezského kraje totiž jako první dodávaný vlak od plzeňské Škody pro České dráhy obdržel trakční baterie, což značně rozšiřuje jeho kolejiště působnosti.

Dojezd 80 kilometrů na baterie rychlostí do 120 km/h této a dalším třem vyráběným jednotkám totiž umožní krom standardního elektrického provozu zajíždět i na úseky bez trolejového vedení. „České dráhy uvedou do provozu osobní vlaky na bateriový pohon jako první v České republice. Zároveň probíhá soutěž na dalších 15 bateriových jednotek. Investice do celkem 26 nových vlaků v Moravskoslezském kraji má hodnotu téměř čtyři miliardy korun," řekl již dříve náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Kraj s novými stroji počítá na tratích z moravskoslezské metropole do Veřovic, Nového Jičína nebo z Krnova do Českého Těšína.

A také ostatní kraje bedlivě sledují, jak si hybridní vlaky povedou, jasně podobné ambice formuloval například Jihomoravský kraj. Je to logické, bateriové vlaky by mohly



řadu odbočných neelektrifikovaných tratí napojit za rozumných nákladů na ekologickou elektrickou vozbu a tím mnohdy cestujícím ušetřit přestup z diesellového motoráku na elektrickou jednotku.

Jak si řada 690 povede, se každopádně dozvíme již velmi brzy. Už nyní první jednot-

ka podstupuje zevrubné testy na zkušebním okruhu ve Velimi, následně ji čeká zkušební provoz a poté postupné zařazení do provozu. Všechny čtyři jednotky by se v Moravskoslezském kraji měly v pravidelném provozu objevit taktě se změnou jízdního řádu v prosinci 2024.

České dráhy kupují deset lokomotiv Vectron

ČD se rozhodly od leasingové společnosti RSL koupit deset lokomotiv Siemens Vectron. Dosud pronajaté lokomotivy budou v průběhu letošního roku postupně přebírat do svého majetku. V provozu se objeví na všech obvyklých výkonech společně s ostatními lokomotivami Siemens Vectron, které má dopravce pronajaté od společností ELL a RSL.

Redakce | Foto: archiv ČD

Letošní rok je v historii Českých drah rekordní v objemu financí investovaných do nových vozidel a také v počtu vozidel, která dopravce nasadí do provozu. „Flotilu moderních vozidel rozšiřují také lokomotivy Siemens Vectron. Na konci roku jich budeme provozovat celkem jednašedesát. Většina je v nájmu od leasingových firem, ale letos poprvé uplatňujeme možnost pronajaté lokomotivy od leasingové firmy RSL odkoupit. Do našeho majetku tak přebíráme 10 lokomotiv této řady,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Díky Vectronům budou ČD včas připraveny na zavedení provozu pod dohledem ETCS na vybraných koridorových tratích a na zavedení rychlosti 200 km/h na tuzemské železnici. „Zároveň podstatně omladíme náš lokomotivní park



a můžeme vyřadit lokomotivy řad 150.2 a 151 vyrobené v roce 1978. Nové lokomotivy zásadním způsobem zlepší pracovní podmínky pro naše strojvedoucí, díky moderní konstrukci a vybavení přispějí k vyšší bezpečnosti železničního provozu i k jeho větší spolehlivosti. K vyšší přesnosti vlaků a zkracování cestovních časů přispěje i velký výkon lokomotiv, který znamená vysokou dynamiku při rozjezdech,“ vyjmenovává přínos nových

lokomotiv Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Zatím ve vlastnictví jedna

České dráhy dosud vlastnily jednu lokomotivu Siemens Vectron, která je upravená také pro zkušební jízdy na železničním okruhu u Velimi rychlostí více než 200 km/h. Deset lokomotiv mají v pronájmu od firmy ELL a celkem 50 Vectronů dopravci do konce roku pronajme leasingová společnost RSL. Z nich je nyní deset lokomotiv odkoupeno přímo do majetku Českých drah. Úplně první převzatou lokomotivou se stal stroj 193.566-7 dne 3. května 2024. Přebírání dalších bude pokračovat v příštích měsících. Další 50 lokomotiv Siemens Vectron v úpravě pro rychlost 230 km/h České dráhy přímo zakoupily u výrobce a jejich dodání je plánované od konce roku 2025.

Lokomotivy Vectron jsou nejmodernější elektrické lokomotivy z produkce společnosti Siemens Mobility. České dráhy provozují stroje s maximální rychlostí 200 km/h a objednaly lokomotivy s rychlostí 230 km/h. Jejich výkon je 6 400 kW a jsou vybaveny pro provoz na napájecí soustavě 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz AC. Schváleny jsou nebo budou pro provoz v Česku, na Slovensku, v Polsku, Maďarsku, Rakousku, Německu a v Dánsku. Vybaveny jsou komunikačními technologiemi GSM-R a evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. České dráhy je využívají pro dopravu mezistátních i vnitrostátních expresů, například Berliner, Západní expres, Krušnohor, Metropolitan, Slovácký expres a nasadí je také na Ostravany a další vlaky. ○

ČD udržely rating Baa2 v investičním pásmu se stabilním výhledem

Mezinárodní ratingová agentura Moody's potvrdila rating Českých drah, a to na úrovni Baa2 v investičním pásmu, se stabilním výhledem. Renomovaná firma ocenila především silné postavení společnosti na tuzemském železničním trhu a zdravou finanční kondici celé skupiny, a to i v současném období rekordních investic do obnovy vozidlového parku.

„Agentura Moody's patří mezi tři nejrenomovanější ratingové agentury na světě a každou posuzovanou firmu ‚vysvléká do naha‘, takže měla k dispozici všechny klíčové informace o našem hospodaření, rizicích i rozvojových plánech. Mám radost, že se nám podařilo rating udržet na hodnotě Baa2, tedy v investičním pásmu, a to i v době, kdy masivně investujeme do vozového

parku. Na část těchto investic si musíme půjčovat u bank a investorů, což zvyšuje objem našeho dluhu. Díky investicím ale úměrně roste i náš provozní zisk, což je pro udržení ratingu klíčové,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Moody's ocenila silné strategické postavení dopravce na tuzemském železničním trhu, a to jak v dálkové, tak v regionální dopravě. „Nacházíme se v období rekordních investic do flotily Českých drah. Letos budeme investovat necelých 20 miliard korun. V následujících 10 letech pak plánujeme ve vazbě na požadavky objednatelů pořídit nové vlaky za více než 160 miliard. Na nové vlaky si samozřejmě budeme muset půjčit, protože vlastní zdroje v takovém objemu

přirozeně nebudou k dispozici. Považuji ale za klíčové, že půjčené prostředky využíváme a budeme využívat výhradně na investice do dlouhodobého majetku, který nám bude generovat dodatečný zisk, čímž bude zachováno dobré finanční zdraví. Jiným způsobem se rozvoj kvality služeb i s ohledem na historický dluh ani řešit nedá,“ dodává Krapinec.

Skupina České dráhy loni hospodařila s rekordním ziskem 3,8 miliardy Kč. Jedná se o historicky nejvyšší zisk vykazovaný podle Mezinárodních standardů IFRS. Hospodaření se tak meziročně zlepšilo o 3,4 miliardy korun. Svůj podíl na tom měly všechny společnosti Skupiny ČD včetně segmentu osobní dopravy, která také dosáhla historicky rekordních výsledků. (red)



10 let od startu modrých railjetů

První modrá jednotka railjet Českých drah vyrazila do zkušebního provozu s cestujícími přesně před deseti lety, 6. května roku 2014. Předmětným spojem, jenž měl tu čest, byl EC 571 Zdeněk Fibich z Prahy hlavního nádraží do Břeclavi. Ačkoliv se o nákupu railjetů dlouho a vášnivě debatovalo a málem z něj sešlo, nakonec jednoznačně určil dlouhodobý směr, kterým se České dráhy v dálkové dopravě vydaly.



Návoz ještě nedokončené jednotky railjet ve vídeňském výrobním závodě Siemens Mobility v roce 2014, kdy se poprvé představila novinářům.

Vít Čepický | Foto: archiv ČD, Wikipedia, Tomáš Fongus

D o dnešního stavu, tedy k sedmi sedmivozovým netrakovým jednotkám s řídicím vozem railjet (49 vozů), deseti pětivozovým InterJetům (50 vozů) a aktuálně dodávaným dvaceti devětivozovým ComfortJetům (180 vozů) vycházejícím z jedné rodiny vozů Siemens Viaggio Comfort vedla poměrně složitá cesta. Její správnost potvrdil právě úspěšná a takřka bezproblémový provoz průkopnických railjetů, byť původně plánovaného počtu nikdy nedosáhly. Otevřely ale bránu k jejich evoluci a zásadní proměně dálkové flotily Českých drah.

Začít ale musíme u drah rakouských, tedy ÖBB. Právě jejich rozhodnutí o změně konceptu dálkové osobní dopravy z klasických souprav na netrakové jednotky s řídicími vozy vše odstartovalo. Konkrétně v roce 2006, kdy ÖBB uzavřely kontrakt na dodávku celkem 67 jednotek Viaggio Comfort. Jednalo se o sedmivozové, 185 metrů dlouhé soupravy s maximální rychlostí 230 km/h, tlakotěsnou skříň, trvale otevřenými přechody mezi vozy krytými měchy a standardním UIC rozhraním na obou koncích včetně standardního narážecího ústrojí. Trakci měly zajistit elektrické lokomotivy Taurus řad 1016/1116/1216.

Poprvé na českých kolejkách: 2009

Rakouský railjet se poprvé objevil na českých kolejkách v roce 2009. Nejprve v květnu v rámci zkoušek na zkušebním okruhu ve Velimí, následně také o měsíc pozdě-



První zkušební jízdy po rakouských tratích ve zkrácené sestavě

ji během prezentace na veletrhu v Ostravě. Elegantní červená jednotka budila zaslouženou pozornost, stejně jako celý provozní koncept, jenž počítal s postupnou dominancí railjetů na rakouských domácích i přeshraničních trasách.

V té době se ještě nezdálo, že by railjety měly na tuzemské koleje zajíždět pravidelně, o rok a půl později však už byla situace jiná. Rakouské dráhy se rozhodly plně nevyužít opce na nákup všech 67 objednaných jednotek, přičemž velmi výhodnou nabídku na odkup zbývajících 16 opčních jednotek dostaly České dráhy. To dalo šanci zvážit provázání rakouského a německého vozebního ramena a nabídnout na stěžejní trase Hamburk – Berlín – Praha – Vídeň – Graz sjednocený koncept vozby provázaný s tím rakouským.

Kontrakt byl podepsán v září 2011 a České dráhy následně uzavřely memorandum o spolupráci na trase Praha – Vídeň – Graz s ÖBB. Jednání s Deutsche Bahn ovšem byla složitější. Předmětem dohadů byla zejména kapacita jednotek. České dráhy se snažily najít řešení a navrhly modifikovat dodávku tak, že bude místo 16 sedmivozových jednotek dodáno osm osmivozových a sedm sedmivozových, další konfigurační úpravy se měly odehrát v interiéru. Ani to ale k dohodě nevedlo.

V srpnu 2012 byla nakonec uzavřena smlouva na dodávku sedmi sedmivozových jednotek určených ke společnému provozu s ÖBB na trase Praha – Brno – Vídeň – Graz s tím, že je doplní tři rakouské jednotky a o jejich vozbu se budou starat rakouské lokomotivy řady 1216



Služeb railjetu využil během své cesty do Rakouska i prezident republiky Petr Pavel.



Railjet ČD na vídeňském hlavním nádraží

Taurus. Původní plány na odkup dalších opčních jednotek však byly později opuštěny, a tak se počet modrých railjetů definitivně ustálil na sedmi.

Railjety Českých drah přece jen doznaly oproti rakouskému vzoru některých změn. Tou zřejmě nejpodstatnější bylo rozvržení jednotlivých tříd. Zatímco původní ÖBB railjety mají čtyři vagony druhé třídy, multifunkční vůz první třídy s restaurační částí, vůz první třídy a řídicí vůz s první třídou a business class, v modrém railjetu se vůz první třídy přesunul až za bistrovůz a změnil na druhou třídu. Jinak jsou ale rakouské a české railjety až na drobné rozdíly prakticky totožné.

První jednotka v předstihu

Firmě Siemens se podařilo dodat první railjet Českých drah dokonce v mírném předstihu, a tak se na svou první zkušební jízdu mohl vydat, jak již zaznělo, před deseti lety – 6. května 2014. „Cestujícím jsme dnes předali do užívání první zcela nový vlak pro dálkovou dopravu, který představuje vedle mnoha technických novinek především novou kvalitu cestování. Klimatizace, informační systém, restaurace, bezbariérové úpravy pro vozíčkáře, to jsou již automatické součásti mnoha našich vlaků, ale zde nabízíme zákazníkům i další nové služby a vylepšení,“ řekl tehdejší generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz ve slavnostní den.

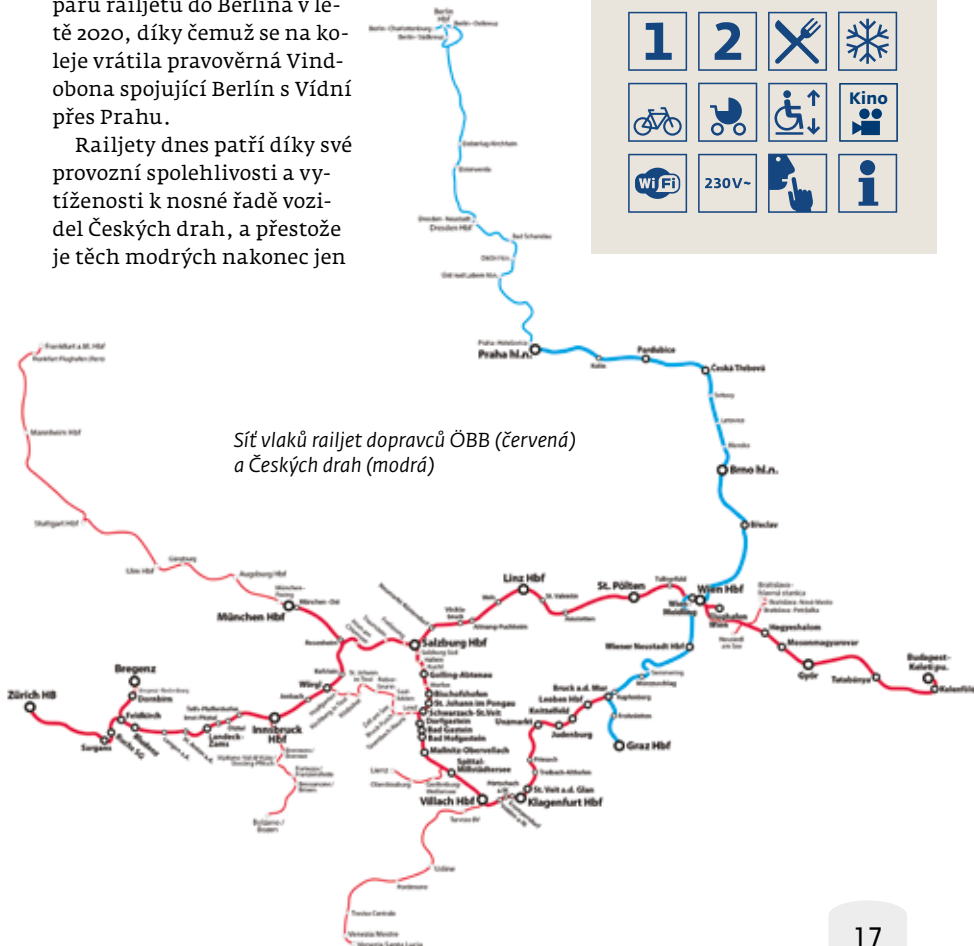
Od té doby uplynula celá jedna dekáda, příliš témat k popisu však nenabíd-

la – railjety od té doby jezdí ve dvouhodinovém taktu mezi Prahou, Vídní a Grazem dle původního plánu a prakticky bezproblémově. Jedinou podstatnější změnou v nasazení bylo protažení jednoho páru railjetů do Berlína v létě 2020, díky čemuž se na koleje vrátila pravověrná Vindobona spojující Berlín s Vídní přes Prahu.

Railjety dnes patří díky své provozní spolehlivosti a vytíženosti k nosné řadě vozidel Českých drah, a přestože je těch modrých nakonec jen

Technické údaje

Max. rychlost:	230 km/h
Délka:	185 metrů
Hmotnost:	355/394 tun (prázdný/obsazený)
Počet jednotek:	7
Počet vozů v jednotce:	7 (Afmmpz ⁸⁹⁰ , ARbmpz ⁸⁹² , 4x Bmpz ⁸⁹¹ , Bmpz ⁸⁹³)
Míst k sezení:	442
Rok výroby:	2014



sedm, na kolejích jsou vidět. Každá jednotka denně najede v průměru přes tisíc kilometrů a i jejich údržba dokládá sepětí se sousedními rakouskými drahami. Vyšší stupně oprav se totiž provádí společně s rakouskými jednotkami v závoďě ÖBB Technische Services GmbH ve vídeňském Simmeringu. A v provázanosti s ÖBB bude probíhat i instalace vlakového zabezpečovače ETCS.

Následovníci

Provozní úspěch railjetů vedl v průběhu let k oživení úvah nad nákupem dalších netrakových jednotek podobného konceptu. Prvním takovým projektem byl nákup deseti ucelených pětivozových souprav bez řídi-

cího vozu, o jejichž výrobu se Siemens postaral v konsorciu se Škodou Transportation. Pod názvem InterJet byly nasazeny na trasu Praha – Cheb oběma větvemi, tedy jak přes Plzeň, tak severně přes Ústí nad Labem, a stejně jako u railjetů u nich cestující na dotčených spojích oceňují zejména vysokou míru komfortu a stálost nasazovaných souprav.

Jejich nasazení se mimochodem prakticky obratem odrazilo v pozitivním hodnocení spojů, na které jsou nasazeny. Cestující prostřednictvím aplikace Můj vlak dokonce vyšvihli rychlíkovou linku R15 (Krušnohor) i díky přechodu na InterJety na pozici vůbec nejlépe hodnocené dálkové linky Českých drah, kvalita souprav se zároveň odrazi-

la i v celkově rostoucím počtu přepravených cestujících.

Za přímého nástupce railjetů ale můžeme plnohodnotně označit až ComfortJety. Netrakovní jednotky dodávané opět sdružením Siemens – Škoda Transportation tentokrát budou znamenat kvalitativní revoluci na mnohem větším počtu linek. Stejně jako railjety a InterJety vychází z koncepce Viaggio Comfort, v konečné podobě budou mít s řídicím vozem celkem devět vozů, tedy o dva více než railjet.

Změny budou patrné i v interiéru, ComfortJet bude mít dva plnohodnotné vagony první třídy (a naopak ubude business oddíl), restaurační vůz doplní oddíl druhé třídy místo první, multifunkční část s infopointem a místy pro rodiny s dětmi a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace se přesunou do následujícího vagonu druhé třídy. A inovací se dočkají i technologické celky cestujícímu ukryté – právě na základě zkušeností s provozem railjetů.

Celkem dvacet nových devětivozových souprav ComfortJet tak pomůže scelit vysokou úroveň služeb na palubách dálkových linek Českých drah. V průběhu následujících let se kromě území naší republiky vydají též do Německa, Dánska, Maďarska, na Slovensko a právě i do Rakouska, kde by měly jezdit v provázanosti právě s railjety. Pevně věříme, že budou mít v provozu stejný úspěch jako nynější modří oslavenci. ○

← Zatímco ComfortJety ještě krouží po zkušebním okruhu, railjety a InterJety jsou již nedílnou součástí dálkové vozby Českých drah. ↓



ČD podepsaly smlouvu s krajem na provoz Moravií

ČD budou i nadále zajišťovat provoz na regionálních linkách S2 (Křenovice – Brno – Letovice) a S3 (Hustopeče/Židlochovice – Brno – Tišnov – Křižanov) a dále na linkách S9 (Břeclav – Hodonín) a S51 (Břeclav – Šakvice). O provozovateli vlaků Moravia na příštích deset let rozhodli krajszí radní letos 6. března. Nedávno zástupci úřadu s ČD podepsali smlouvu.

Redakce | Foto: Jihomoravský kraj

České dráhy tak navážou na své dosavadní působení v regionu. „O veřejnou zakázku projevili zájem tři dopravci, přičemž nejnižší cenu nabídly právě České dráhy. Provozované jednotky ujedou zhruba 4, 5 mil. vlakových kilometrů ročně. Cena za jeden kilometr jízdy jednou jednotkou vychází na 44,60 Kč. Oproti původním předpokladům tak Jihomoravský kraj výrazně ušetří,“ řekl náměstek hejtmana pro dopravu Jiří Crha, který za kraj smlouvu ve čtvrtek 16. května podepsal.

České dráhy, které v nabídkovém řízení uspěly proti RegioJetu a Arrivě, na sebe berou roli dopravce, což znamená, že zajistí provoz jednotek podle krajem nastaveného jízdního řádu.

„Těší nás další vítězství v takto velké a specifické soutěži a rádi zajistíme provoz elektrických vlaků Moravia i v dal-




ších deseti letech. Smlouva na provoz jihomoravských příměstských vlaků z naší strany počítá zejména se strojvedoucími a dispečery, ale zajistíme také další služby související například s plánováním jízdního řádu, zásobením jednotek vodou, čištěním vlaků, navazující údržbou nebo náhradní dopravou, a to přesně tak, jak požaduje Jihomoravský kraj,“ uvedl člen představenstva

a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Bez vlakového doprovodu

„Zároveň ale tento kontrakt pro nás představuje úplně novou výzvu na železnici v České republice, protože u nás poprvé budou tak dlouhé a kapacitní vlaky na frekventovaných tratích operované zcela bez vlakového doprovodu. Znamená to nastavit řadu nových pravidel pro zajištění bezpečnosti a informovanosti cestujících a zároveň se postarat o stovky současných zaměstnanců, kteří o cestující ve vlacích a na stanicích dosud pečovali. Všem chceme pomoci novou náročnou situaci vyřešit a připravujeme pro každého z nich nabídku nového uplatnění na jiných vlacích ČD mimo Moravie nebo v jiných nedostatkových profesích ve společnosti, například jako strojvedoucí nebo opraváři kolejových vozidel. I proto jsme připravili pro tyto zaměstnance speciální rekvalifikační kurzy a také nabídku volných míst v regionu v rámci Skupiny ČD. V krajním případě vypomůžeme našim zkušeným a kvalifikovaným pracovníkům s hledáním nového zaměstnání mimo České dráhy,“ řekl u příležitosti podpisu smlouvy náměstek Jeřeta.

Opravy, údržbu a čištění jednotek Moravia bude zajišťovat v rámci full servisu jejich výrobce Škoda Transportation, smlouvu se společností má kraj na 30 let.

Celkem 37 elektrických jednotek Moravia pořídil Jihomoravský kraj za 6,5 miliardy Kč. Šest jednotek je dvouvozových, 31 čtyřvozových. V provozu jsou všechny od loňského léta. Na páteřních linkách IDS JMK převezou 10 milionů cestujících ročně. 

Preventivní vlak opět vyjel, představil zásady bezpečného chování

Ve spolupráci Správy železnic a Českých drah se už po šestnácté vydal na cestu po republice Preventivní vlak bezpečné železnice. Jeho cílem je přiblížit mladým lidem, jak se chovat v okolí tratí. Interaktivní lekce se tentokrát odehrály na hlavních nádražích v Olomouci, Pardubicích a Plzni. „Prevence je klíčová. Každý rok nám to potvrzují statistiky nehod s tragickými následky. Naše mise proto začíná u mladých, které netradiční formou učíme rozpoznat rizika a chránit jejich životy,“ řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Preventivní vlak je určený žákům ve věku 12 až 18 let. Letos přivezl vzdělávací zážitek na hlavní nádraží v Olomouci, kam dorazil 27. až 28. května. Následovalo zastavení v Pardubicích 29. až 30. května a v Plzni.

Poslední zastávkou jsou České Budějovice. I letos se výuka uskutečnila se zapojením studentů. Nechyběly rovněž osobní zkušenosti ani příběhy tragických nehod, ke kterým na železnici došlo právě kvůli zanedbání základních bezpečnostních pravidel.

„O Preventivní vlak je mezi školami každoročně zájem a je to dobře. Mladí lidé jsou



přímo konfrontováni s událostmi, které se na železnici odehrály a neměly dobrý konec. Zároveň se potkají s vyšetřovateli, kteří u těchto případů zasahují,“ připomněl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Svou naučnou cestu začali studenti ve speciálním kinovozu, kde byl pro ně připravený hraný dokument s názvem „To nedáš!“ Film vychází z reálných událostí s tragickými následky. Diskuzní vůz potom poskytl prostor pro setkání se zkušenými vyšetřovateli nehod, kteří hovořili o nebezpečných situacích a vysvětlovali, jak jim předcházet. Na závěr pak měli všichni účastníci pod vedením držáků hasičů možnost prakticky si vyzkoušet základy první pomoci. (red)

Redakce | Foto: archiv ČD-T, Pexel

Společnost, která je významným poskytovatelem v oblasti drážních technologií pro zabezpečení a komunikaci, zveřejnila své auditované hospodářské výsledky za rok 2023 na konci května.

Zisk před odečtením úroků, daní, odpisů a amortizace (EBITDA) dosáhl za rok 2023 hodnoty 244 milionů korun, oproti předcházejícímu roku tak z 210 milionů Kč vzrostl o 16 %. Vzrostl i zisk před zdaněním (EBT), a to z hodnoty 125,5 mil. Kč v roce 2022 na 169,6 mil. Kč, tedy o více než 35 %.

„Již druhý rok po sobě dosahujeme rekordních hospodářských výsledků. Těší mě, že ČD - Telematika je ve skvělé kondici, zvláště když letos slavíme třicet let od založení. Zároveň tyto úspěchy bereme s pokorou, protože ne vše můžeme sami ovlivnit. Do lepších než plánovaných výsledků se pozitivně promítly nižší tržní ceny energií, naopak mezi nepříznivé vnější okolnosti patřily bezprecedentní nárůsty cen vstupů z pohledu dodavatelско-odběratelských vztahů kvůli inflaci – ty se nám za poslední dvě hospodářská období zvedly o čtvrtinu. Přesto jsme překonali očekávání a věřím, že i do budoucna se nám podaří udržet firmu stabilní a úspěšnou,“ řekl předseda představenstva společnosti ČD - Telematika Jan Hobza.

Pomohly i nižší náklady

Historicky nejlepšího hospodářského výsledku dosáhla ČD - Telematika vlivem vyšších než plánovaných tržeb, významnými úsporami převážně v oblasti fixních nákladů a lepšími maržemi u některých zakázek. Mimořádné výsledky podtrhuje i jeden z hlavních výkonových ukazatelů – tržby na zaměstnance, který za rok 2023 narostl z loňské hodnoty 4,39 mil. Kč na 5,19 mil. Kč. Auditovaná výroční zpráva za rok 2023 bude na www.cdt.cz zveřejněna v průběhu června.

Jedním ze současných stěžejních pilířů poskytovaných služeb je dodávka mobilní části evropského vlakového zabezpečovače ETCS pro České dráhy a ČD Cargo. ČD - Telematika ale rozvíjí i své další prioritní oblasti, kterými jsou poskytování služeb servisu, údržby a výstavby telekomunikačních infrastruktur a velkoobchodní telekomunikační služby se zajištěním kybernetické bezpečnosti. Právě tuto oblast již v loňském roce ČD - Telematika zásadním způsobem rozšířila s cílem výrazně posílit ochranu zákazníků před neustále narůstajícími kybernetickými hrozbami. Pod názvem ČDT-NET nově nabízí komplexní bezpečnostní řešení sítové



ČD - Telematice v loňském roce rekordně vzrostly tržby

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika hospodařila i v loňském roce se skvělými výsledky. Tržby z prodeje výrobků, zboží a služeb dosáhly historicky rekordní výše 2 860 mil. Kč, zatímco v roce 2022 to bylo 2 398 mil. Kč. Meziročně tak narostly o více než 19 procent, a to především zásluhou zakázek v oblasti instalací evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS a výstavby infrastruktury.



a serverové infrastruktury ve formě služby (IaaS) a bezpečnostního dohledu. Firma v listopadu spustila i vlastní bezpečnostní dohledové centrum (SOC). Cílem je také rozšířit portfolio poskytovaných služeb nejen v rámci Skupiny Českých drah a resortu dopravy, ale zásadním způsobem i u dalších subjektů státní správy.

ČD - Telematika je významným poskytovatelem v oblasti drážních technologií pro zabezpečení a komunikaci, působí i jako dodavatel velkoobchodních telekomunikačních služeb. Provozuje vlastní optickou síť napříč Českou republikou, která je součástí kritické infrastruktury státu. Nabízí i služby v oblasti správy, údržby a výstavby optických infrastruktur. Portfolio svých činností doplňuje oblastí kybernetické bezpečnosti. Na trhu působí od roku 1994 a má více než 500 zaměstnanců. ○

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: MD ČR, Správa železnic

Na stavbě se v půlce května uskutečnil kontrolní den, v rámci něhož si ji prohlédl ministr dopravy Martin Kupka v doprovodu generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody. „Oproti minulému roku je vidět obrovský pokrok a není pochyb, že se vše stihne dokončit v příštím roce,“ prohlásil při prohlídce Kupka. „Nová stanice Praha-Bubny je součástí aktuálně jedné z nejvýznamnějších investic na české železnici, moderního spojení mezi centrem Prahy, Letištěm Václava Havla a Kladnem. Cestujícím umožní přímý přestup na metro linky C a pohodlný přestup na tramvaje. Důležité také je, že nádraží je součástí plánů na vybudování budoucí nové čtvrti Bubny-Zátory.“

V objektu s celkovými rozměry 250 × 50 metrů se nyní odehrává betonáž pohledových sloupů a stropů. Stavbaři při ní používají speciální příměsi, které zesvětlují klasický beton. Obdobná technologie se využije například i při stavbě Dvoreckého mostu v pražském Podolí. Při betonáži stropní desky v každé z pěti úrovní uloží dělníci do bednění 1 450 krychlových metrů betonu.

Tři dvoukolejné estakády

Na novou budovu, umístěnou několik set metrů od té původní, navážou tři dvoukolejné estakády. Na dvou menších s délkou 197 metrů je kompletně dokončená spodní stavba a nosná konstrukce včetně předepnutí. Probíhají práce na izolacích a římsách. Největší estakáda měří téměř 559 metrů. Také zde je již kompletně dokončená spodní stavba. Stavbaři budují nosné konstrukce na jejích jednotlivých částech.

„Kompletní rekonstrukcí prochází Bubenská ulice, do které se o prázdninách vrátí automobilový provoz. Železniční přejezd s identifikačním číslem 1 nahradí mostní estakáda. Její dokončení umožní plynulejší a bezpečnější průjezd touto částí Prahy,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Na budoucí zastávce u Výstaviště se pracuje na výstavbě nástupiště a zastřešení a také na železničním spodku a opěrných a zárubních zdech. Součástí stavby je rovněž lávka pro pěší, která umožní snazší přístup obyvatel Letné na budoucí zastávku Praha-Výstaviště, zároveň se zkrátí cesta do Stromovky. Zde je dokončená kompletní spodní stavba. Nosná ocelová konstrukce je ve výrobě, její instalace by se měla uskutečnit do konce června.

Ve spolupráci s pražským magistrátem a městskou částí Praha 7 pak vzniká



Nová stanice v Bubnech už pomalu získává podobu

Už více než rok trvá kompletní rekonstrukce úseku železniční trati mezi pražskými Bubny a Výstavištěm. Letos výrazně pokročila především výstavba čtyřkolejné stanice v Bubnech, včetně navazujících estakád. Ty nahradí jak přejezd v Bubenské ulici, tak i železniční násypy, které dosud rozdělovaly velkou část Holešovic.

asfaltová cesta pro pěší a cyklisty, která po dlouhých letech propojí Holešovice a tzv. Malý Berlín v místě Veletržní a Dělnické ulice. Pro veřejnost se otevře na konci září.

Zhotoviteli prací jsou společnosti Metrostav TBR, OHLA ŽS a Elektrizace železnic Praha. Předpokládané celkové náklady stavby dosahují 4,679 miliardy korun, její celkové dokončení se plánuje v červenci 2026. Zkušební provoz vlaků na rekonstruovaném úseku začne příští rok v srpnu. Celý projekt modernizace železnice

z Prahy do Kladna s připojením Letiště Václava Havla je rozdělen na víc než desítku staveb. V letech 2017 až 2020 prošel rekonstrukcí Negrelliho viadukt. V roce 2022 začala přestavba trati mezi stanicemi Kladno a Kladno-Ostrovec, loni na ni navázala rekonstrukce úseku mezi Bubny a Výstavištěm. Rozběhla se rovněž modernizace Masarykova nádraží. SŽ hledá zhotovitele prací mezi Prahou-Ruzyní a Kladnem, těsně před vyhlášením vítěze je tendr na projektanta úseku z Výstaviště do Dejvic. ○



ČD investují do rozvoje servisu přes 12 miliard

Největší tuzemský železniční dopravce České dráhy plánuje do roku 2031 investovat do rozvoje servisního zázemí přes 12 miliard korun. Více než šest miliard Kč poputuje do nových opravárenských hal a do jejich kompletních rekonstrukcí. Chystá se výstavba čtyř úplně nových hal údržby a dalších šest objektů se rozšíří a zmodernizuje.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD, Shutterstock

Více než miliarda korun je určena na výstavbu nových hygienických kolejí a zdvoukolejnění spojení Střediska údržby Praha jih se sítí Správy železnic. Zhruba 3,5 miliardy Kč zamíří do obnovy a zřízení odstavných kolejíšť, prohlížečích kanálů, zřízení nového podúrovňového soustruhu na Moravě

pro provoz ve východní části republiky, konverze trakce a dalších stavebních úprav ve střediscích údržby po celé České republice. Zhruba 1,5 miliardy Kč pak půjde na pořízení strojních investic, což jsou například zvedáky, mobilní zvedací plošiny, vysokonapěťové zkušebny, zařízení nebo sondy defektoskopie.

„Servis a péče o železniční kolejová vozidla je třetí pilíř našeho podnikání vedle osobní a nákladní dopravy. Naším cílem je zajistit ve spolupráci s vhodnými partnery komplexní péči o naše vozidla a nabídnout provozní údržbu i periodické obnovy také dalším vlastníkům vozidel v Česku a zahraničí,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „První zakázky na servisování vozidel v našich provozech už máme. Jsou to například elektrické jednotky Moravia Jihomoravského kraje nebo se staráme o motorové jednotky hned několika dopravců na Liberecku. Tento segment podnikání máme zájem dále rozšiřovat a podporovat, proto chceme investovat do jeho rozvoje do roku 2031 víc než 12 miliard korun,“ doplnil ředitel.



Tisíce vozidel v provozu

České dráhy v současnosti provozují zhruba dva tisíce hnacích vozidel a skoro 1 800 osobních vozů. Díky rozsáhlému programu modernizace, který počítá s investicemi v příštích 10 letech v objemu přes 160 miliard Kč, nahradí množství dříve tradičních vozidel nové jednotky. Další desítky až stovky vozidel





v osobní i nákladní dopravě provozují v Česku ostatní dopravci.

„Nová vozidla potřebují moderní zázemí pro údržbu. Proto musíme s obnovou vlaků investovat do servisního zázemí a technologií, které nám umožní naplno využívat výhody jejich konstrukce, jako jsou například výměnný systém komponentů nebo vzdálená diagnostika

a přenos dat o závadách mezi vozidly a depem,“ vysvětlil místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus. „Musíme se přizpůsobit také jinému charakteru vozidel a organizaci provozu. Jednotlivé vozy nahrazují ucelené jednotky a také při údržbě souprav sestavených z konvenčních vozů se postupně prosazují postupy obvyklé právě pro ucelené jednotky. Budeme stále méně pracovat s jednotlivými vozy, pro které jsme mohli použít původní haly nebo rotundy. Nyní budeme potřebovat více dlouhých průjezdných hal, ve kterých uděláme servisní prohlídky i větší opravy najednou na celé několikavozové jednotce,“ upozornil náměstek Kraus.

Lepší zázemí pro zaměstnance

České dráhy se zaměří na stavbu nových hal tam, kde nejsou vhodné prostory pro modernizaci. V lokalitách již vybavených vhodnými halami se uskuteční jejich rozsáhlá modernizace a rozšíření pro současné potřeby provozu. Investice budou směřovat také do stavby a modernizace myček železničních vozidel, hygienických kolejí a technologického zázemí.

„Všechny investice se budou vyznačovat přísnou ochranou životního prostředí a trendy v oblasti uhlíkové neutrality. Objekty osadíme fotovoltaickými články a vodní hospodářství bude využívat dešťovou vodu. U myček počítáme s technologií recyklace vody, díky které budou tato zařízení šetrná k vodním zdrojům. Vhodná konstrukce objektů omezí tepelné úniky a k jejich vytápění využijeme

tepelná čerpadla. Cílem Českých drah je získat energeticky úsporné opravárenské haly s nízkými náklady na provoz a s vysokým přínosem pro ochranu našeho životního prostředí a klimatu. Zároveň hodláme nabídnout našim zaměstnancům špičkově vybavená pracoviště a moderně řešené sociální zázemí,“ představil společné prvky chystaných servisních objektů Michal Kraus.

Vedle stavebních investic jsou v letech 2024 až 2031 v plánu investice do strojního zařízení a technologií ve výši zhruba 1,5 miliardy Kč. Jedná se například o konverze napájecí soustavy z 3 kV DC na 25 kV 50 Hz AC, výstavbu vysokonapěťové zkušebny v Bohumíně a její modernizaci v Praze, pořízení moderních zvedáků a mobilních plošin pro přístup k zařízením na střeších vozidel, měřicí přístroje kol a zařízení defektoskopie, například speciální sondy a další vybavení.

Už letos v květnu začne stavba nové haly údržby v Chebu, v Praze už odstartovala obnova vjezdové skupiny Centra údržby Praha jih a ve stejném místě by měla do konce roku začít modernizace technologie myčky. Ve fázi realizace je rozšíření haly v Šumperku a letos by měla začít také stavba nové haly v Havlíčkově Brodě.

Některé nové objekty již byly v nedávné době uvedeny do provozu. Například v roce 2021 byla dokončena moderní hala údržby v Brně-Maloměřicích, v roce 2022 hala v Plzni a v roce 2023 dopravce zprovoznil novou železniční myčku v Havlíčkově Brodě. ○



Vít Čepický | Foto: autor, archiv Aleše Nováka

S etkáváme se – jak jinak – na kolejích. Ač Moravan, čeká Aleš Novák v pondělním odpolední uprostřed května na začátek další jízdy až ve středočeském Berouně, kde trůní na taktěz vyčkávajícím Vectronu ČD Cargo 383.006. „Nástup jsem měl v 18:10 v Brně-Maloměřicích, výkon Beroun je pro nás jedinou ‚spací směnou, vozíme cement z Mokré (na severovýchodě Brna) ucelenou soupravou do Berouna. Zde je souprava rozposunována jak do cementárny, tak výroby betonových tašek v Berouně-Závodí. Konkrétně jsem vezl 2 200 tun, zpátky se pak následující den vracím s prázdnou soupravou,“ popisuje.

A jak šla cesta, následuje zdvořilostní dotaz. „Tím, že se jede převážně v nočních hodinách v rámci naší ‚netopýří letky‘, jak se někdy nákladním strojvedoucím říká, probíhala cesta klidně, jen jsem chvíli v Řečanech nad Labem pouštěl vlaky vyšší priority. Dokonce i v současnosti rekonstruovaný úsek Karlštejn – Beroun se mi podařilo projet bez problémů, bez zastavení.“

Na pro běžného smrtelníka velmi netypickou skladbu směn si nestěžuje, naopak. „Mě to baví a nepravidelný režim mi vyhovuje. Nejsem ani zařazený v žádném turnusu, jezdím takzvaně ‚letmo‘, směny získávám dle toho, jak se vyskytnou ‚ad hoc‘ vlaky, tedy pevně nestanovené, případně jak kdo onemocní. Ta pestrost se mi líbí.“

Nejprve v hasičském

Ačkoliv si povídáme na lokomotivě, původně Aleš Novák sedával na jiných, neméně zajímavých strojích. „Původně jsem měl dva dětské sny: být hasičem a strojvedoucím. No a oba se mi podařilo realizovat. Vybral jsem si po gymnáziu Vysokou školu báňskou – Technickou univerzitu v Ostravě, konkrétně Katedru techniky požární ochrany. Nakonec jsem v oboru pracovní vydržel 20 let a vypracoval se až na velitele směny na centrální hasičské stanici v Brně. Tam jsem odevzdal část psychických sil,“ směje se. „Abych nakonec jedno stresující povolání opustil a vybral si jiné. Předtím jsem řídil kolektiv lidí, to je vždy náročné, teď jsem na lokomotivě naopak sám za sebe.“

Ve výjezdové jednotce sloužil už během studií, po ní nastoupil do Brna – chtěl k velkému útvaru i zajímavým záležitostem. Těch se dočkal. „Byla toho za ta léta opravdu spousta. Z pohledu veřejné dopravy si pamatuju tragickou srážku tramvaje s autobusem v brněnských

Začínal jako hasič, teď vozí náklady

Láká vás dráha? Strojvedoucího Aleše Nováka přitahovala odmala. Nejprve si ale splnil jiný sen – vystudoval a stal se profesionálním hasičem. Přestože se vždy věnoval modelové železnici, nakonec ho přece jen přitáhly i skutečné koleje. Dlouholetou touhu usednout do lokomotivy převedl ve skutečnost až ve třiačtyřiceti letech. A jak říká, bylo to skvělé rozhodnutí. „Jezdím už pár let, ale stále se do práce těším. Nejvíce na to, že každá směna je jiná.“



Obřanech někdy v roce 2002, tam tehdy bylo hodně zraněných a řidičů tramvaje nehodu nepřežil. To byl jediný zásah, kde se drážní doprava výrazněji prolнула do mé předchozí práce. Většina nehod, ke kterým jsme vyjížděli, byla samozřejmě silničních,“ říká.

S podobnou pracovní náplní se každý nesrovná. „Já jsem s tím naštěstí nikdy příliš problém neměl, i tak ale samozřejmě přišly těžké okamžiky, například když přímo během zásahu, kterého jsem se zúčastnil, zemřeli dva mí kolegové. To jsou těžké chvíle, ale s tím jsem do toho šel,“ konstatuje.

Definitivně na železnici

Přesto ho nakonec definitivně zlákala dráha. „O železnici jsem se zajímal odmala, byl jsem modelář, sbíral jsem literatu-

ru, snažil jsem se mít přehled. Nicméně musím přiznat, že to svým způsobem bylo i kontraproduktivní. Praxe je něco výrazně jiného než zájem, člověk se musí oprostit od svých domnělých poznatků a začít od základu a jít výrazně do hloubky.“

Za nejsložitější při profesním střídání nakonec označuje rozsáhlost předpisové soustavy. „Přestože jsem vysokoškolák z technického směru a i ve svém předchozím zaměstnání jsem řešil různé bojové řady, předpisy a podobně, musím přiznat, že drážní předpisy mi dávají zabrat. Myslel jsem si, že zrovna v předpisech nebudu mít problém, ale je třeba říct, že to je velmi náročné,“ uznává.

Rozhodnutí, jestli osobní, nebo nákladní doprava, u něj nikdy nebylo složité, jasno měl od začátku. „Pro svou pestrost mě to vždy táhlo k nákladům. Navíc



jsem chtěl vždy jezdit s lokomotivami, nikoliv s jednotkami nebo motoráky, takže volba byla zřejmá.

Dělal jsem zácvek na manipulačních vlcích v motorové trakci, posléze jsem nastoupil na staniční zálohu v Maloměřicích, kde jsem strávil více než rok, dodnes se tam rád vracím, pak přišly manipulační vlaky v motorové trakci, elektrická trakce střídavá, po další době vícesystémové lokomotivy – Esa a následně Traxxy a Vectrony. Takový postup mi přijde správný a vyhovující, vždy jsem stihl získat alespoň základní praxi, na kterou bylo možné navazovat. Pamatuju, že zácvek na střídavé lokomotivy, to pro mě byly vyčerpávající šichty. Po nějaké době už jsem ale fungoval automaticky a při rozšíření na vícesystémové stroje jsem se měl o co opřít,“ oceňuje.

Nakonec se usídlil převážně, byť ne výhradně, na Vectronech, se kterými je velmi spokojený. „Ještě jsem s ním viset nezůstal. Konkrétně tato mašina minulý týden neschopnost měla, nešel nahodit hlavní vypínač, ale mně se naštěstí, musím zaklepat, vyhýbají. Dokonce mě mívá i klasické mimořádné události. Snažím se tomu tedy teď naproti, tro-

chu nad jízdou přemýšlet a všechno dělat s rozvahou tak, abych rychle nepřecházel z jednoho režimu jízdy do jiného, využívat setrvačnosti, předvídat.“

Na dráze je od roku 2018 a říká, že je stále na začátku, stále se učí. „Člověk musí znát trať i svůj stroj, vědět, co mašina umí a neumí. Byli kolegové z řad starších, kteří určité úseky dokázali projet zcela bez zásahů do řízení pouze setrvačností, přesně věděli, kde mít s jakým nákladem jakou rychlost, kam až to vyjde, kde je třeba přidat... To je zkušenost, která přichází časem, uspěchat se to nedá,“ uvědomuje si.

Blízko problému už také byl, společně s kolegou se z něj ale dokázali dostat. „Jednou jsem uvázl a neuvázl. Před Boskovicemi s manipulačním vlakem, padla mrznoucí mlha, měli jsme normu zátěže, táhli jsme se oblouky ve stoupání, mašina pískovala na opačnou stranu, už jsme jeli vyloženě krokem, naštěstí se mnou byl kolega na seznání, tak jsem ho poslal ven, aby na kolej dostal písek ručně. To pak počítáte každý pražec, naštěstí se to pak přehouplo a my to zvládli.“

Obchod s modely

Kromě skutečné železnice zůstává věrný i té modelové. Konkrétně v podobě vlastní prodejny ve středomoravských Boskovicích. „Mám ji už od roku 2009, je to vlastně další takové splněné přání. Mám radost, když se návštěvníci vrací, obchod nabízí zajímavé věci a lidé odchází spokojení. Boskovice nejsou Prahou, většinu samozřejmě táhne e-shop, ale i do Boskovic se spousta lidí sjede osobně. Najdou tam klasický pult, vitríny, vše si mohou pořádně a naživo prohlédnout... V našem odvětví je to, myslím a doufám, stále nezastupitelné.“

Ale to už se začínalo pomalu schylovat k další večerní a následně i noční jízdě zpět na východ. „Teď si ještě zajdu koupit něco dobrého, po osmnácté hodině se nahlásím, najedu na soupravu nějakých třiceti prázdných vozů a můžu vyrazit. Když to dobře půjde, kolem druhý, třetí hodiny ranní budu doma. Je hezky, tak už se zase těším na cestu,“ usmíval se Aleš Novák na „svém“ modrém Vectronu na zhlaví berounské nákladní stanice, ze kterého ve skutečnosti následně dojel pouze pod Vyšehrad. A tam se své první závady dočkal. Provoz má občas zvláštní smysl pro ironii... ○



Aleš Novák

Po základní škole a Gymnáziu L. Jaroše v Holešově vystudoval Vysokou školu báňskou – Technickou univerzitu Ostrava, obor Technika požární ochrany se zaměřením na požární represí. Po studiu byl 20 let příslušníkem Hasičského záchranného sboru ČR, pracoval jako velitel čety na požární stanici Brno Lidická. Jeho koníčkem je železniční literatura a modely. Je majitelem prodejny a internetového obchodu TTmodelář Boskovice. Nyní pracuje jako strojvedoucí motorové a elektrické trakce u ČD Cargo.



Eurostar koupí 50 nových vlaků

Provozovatel vysokorychlostní železnice Eurostar oznámil, že hodlá koupit až 50 nových vlaků a zároveň zvažuje spuštění dalších mezinárodních linek z Londýna. Pořízení nových vozidel mu umožní úspěšné hospodaření v roce 2023 včetně refinancování svých dluhů. Chce tak uspokojit rostoucí poptávku po železniční dopravě v celé Evropě.

Petr Slonek | Foto: Wikipedia

Eurostar provozující spojení mezi Francií, Belgií a Nizozemskem se v roce 2022 sloučil s firmou Thalys, společností obsluhující Francii, Belgií, Nizozemsko a Německo, a vytvořil Eurostar Group. Je jedním z největších evropských provozovatelů vysokorychlostních železnic.

Nyní plánuje objednat až 50 nových vlaků. Jejich počet se tak zvýší o třetinu ze stávajících 51 na 67, protože většina z nákupů nahradí starší vozidla – především jednotky Thalys. Nová flotila bude nakonec fungovat vedle stávající flotily Eu-

rostaru, jednotek e320 Velaros. Společnost očekává, že první nové vlaky vyjedou na koleje v roce 2030. Investice má zajistit dostatečnou kapacitu pro pokrytí 30 milionů cestujících ročně, které Eurostar očekává ještě do konce této dekády.

Rostoucí poptávka po službách

Podle generální ředitelky Eurostaru Gwendoline Cazenave je po službách dopravce enormní poptávka. Nezbytné proto bude i zajištění dostatečných míst na některých stanicích. Eurostar uvažuje o otevření nových linek do Evropy, které doplní současné služby mezi Londýnem, Paříží, Amsterdamem a Bruslem. Rozšiřuje se

už proto terminál Eurostaru v Amsterdamu a upraví se i stanice St. Pancras v Londýně a Gare du Nord v Paříži.

„V roce našich 30. narozenin jsme stanovili ambiciózní plány přepravit 30 milionů cestujících do roku 2030 a stát se páteří udržitelného cestování v Evropě. Pouhých sedm měsíců po spuštění nového Eurostaru jsme na dobré cestě a v roce 2023 jsme překonali rekordy z hlediska počtu cestujících a příjmů. Investice až do 50 nových vlaků poskytne větší kapacitu a zákazníkům nabídne špičkový komfort,“ dodala s tím, že jedním z nejdůležitějších faktorů při výběru výrobce bude rychlost dodání nových vlaků.

Počet cestujících Eurostar Group v loňském roce vzrostl na necelých 19 milionů zákazníků, zatímco v roce 2022 činil 14,8 milionu. To představuje i nárůst tržeb o 26 procent na 2 miliardy eur. Zisk před úroky, daněmi, odpisy a amortizací se vyšplhal o 8 procent na 423 milionů eur. Dopravce rovněž úspěšně refinancoval stávající dluh ve výši 963,7 milionu eur v dubnu 2024. Celkový dluh nyní činí 650 milionů eur díky využití pětiletého „zeleného“ úvěru.

Eurostar v současnosti provozuje 51 vlaků – 17 jednotek Velaro e320, osm TGV Eurostar e300, 17 souprav Thalys PBKA a devět Thalys PBA získaných při fúzi. Kapacita sedadel je 894 míst v případě Velaro e320, 750 míst u Eurostar e300, mezi 371 až 399 sedadel u Thalys PBKA a 371 v Thalys PBA. Vlaky třídy Velaro e320 a Eurostar e300 jezdí na trasách skrz kanál La Manche, Thalys pak na kontinentálních linkách. V budoucnu s novou investicí do vozového parku bude mít Eurostar 67 vlaků, tedy o 16 více než nyní. ○

ÖBB otestovaly nový most na trati Marchtrenk – Wels

Rakouské spolkové dráhy ÖBB nedávno dokončily první železniční most na trati Marchtrenk – Wels západní dráhy, jedné z nejdůležitějších dopravních tepen v Rakousku spojující Vídeň a Salcburk. Společnost v rámci projektu čtyřkolejného rozšíření západní trati staví čtyři mosty mezi Marchtrenkem a Welsem přes dálnici A25.

V květnu byl podle plánu dokončen první nový most, jenž podstoupil zátěžové zkoušky s využitím až čtyř lokomotiv, z nichž každá váží přibližně 80 tun. Tímto způsobem lze odhalit případné deformace nosné konstrukce a poté je porovnat s dříve vypočtenými hodnotami. Pro co nejpřesnější měření musely stroje zaujmout celkem deset různých poloh.

První most na trati Marchtrenk – Wels by měl být uveden do provozu letos v červnu

a vlaky na západní trati budou poté přesměrovány přes nový, aby bylo možné demontovat a znovu postavit stávající mostní konstrukci. ÖBB hodlá všechny práce vykonávat za provozu na západní trati a na dálnici A25. V úseku Linec – Wels projede denně až 450 vlaků. „Výstavba trati se zachováním nepřetržitého železničního provozu je vrcholem rozšiřování západní trasy mezi Lincem a Welsem,“ řekl koordinátor projektu společnosti ÖBB-Infrastructure AG Heinz Dudek.



Modernizace západní trati Vídeň – Salcburk zahrnuje dohromady 11 dílčích projektů a ÖBB pracuje paralelně na čtyřech projektech jejího rozšíření. Staví se na západní straně hlavního nádraží v Linci, kde se trať rozšíří na čtyři koleje. Hotovo by mělo být v roce 2026 a zajistí se tak dostatečná kapacita pro osobní a nákladní dopravu na západní trati.

Stavba západní strany hlavního nádraží v Linci a úseku Marchtrenk – Wels se uskuteční dle plánu, celý 24 km dlouhý úsek od západního sjezdu Linz do Welsu bude ve výstavbě od poloviny roku 2024. Jen letos se mezi Lincem a Welsem investuje přibližně 110 milionů eur. Díky tomu se podaří modernizovat a rozšířit stávající dvoukolejnou trať na čtyřkolejnou a vyhoví se tak dalším požadavkům železniční dopravy. (pes)

ÖBB pořizují dalších 21 CityJetů

Vozidlový park Rakouských spolkových drah (ÖBB) se rozroste o další jednotky Desiro ML. Dopravce se rozhodl využít opce u smlouvy se společností Siemens a závazně jich jednadvacet objednal. Tím se zvýší jejich počet ve flotile ÖBB na celkový počet 294 kusů.



Petr Slonek | Foto: Siemens/ÖBB

Jednotky Desiro ML jezdí v Rakousku pod značkou CityJet. Od roku 2026 budou s novými vlaky obsluhovány linky ve východní části země, zejména hlavní trať mezi vídeňským Meidlingem a Floridsdorfem a linky v Dolním Rakousku.


Vozidla jsou oceňována pro svou pokročilou technologii a cestujícím zajišťují vysoký komfort. Splňují nejvyšší standardy pro dopravu a jsou zcela bezbariérová. Atraktivní a esteticky řešený interiér je z velké části dílem konstruktérů z pražského pracoviště Engineeringu Siemens Mobility.

V rámci výroby jednotek pro ÖBB opět zanechal výraznou stopu český tým konstruktérů. „Pod našima rukama vznikala podoba interiéru vozidel. Řešili jsme designovou stránku vozidel s ohledem na funkčnost i pohodlí pro cestující. Ve spolupráci se zákazníkem byly například navrženy některé úpravy, které dále usnadňují cestování osobám se sníženou mobilitou,“ řekl vedoucí Engineeringu Siemens Mobility v České republice Roman Prell.

Bezbariérový přístup

Mezi klíčové prvky nových Desir ML patří 217 pohodlných sedadel, bezbarié-

rový úroňový nástup a výstup pomocí výsuvných prahů u všech dveří, optimalizované vysokopodlažní prostory pro provoz v síti S-Bahn, automatické vytápění a klimatizace pro udržení příjemné teploty v interiéru. Vozidla mají pohodlná, nastavitelná, ergonomická sedadla s dostatečným prostorem pro nohy, kombinované elektrické zásuvky s USB porty ve vysokopodlažní části, vyklápěcí stolky pro notebooky a opěrky nohou, prostor pro dětské kočárky v prostředním vloženém voze, prostor pro jízdní kola ve víceúčelovém oddíle a optimalizovaný prostor pro osoby se sníženou schopností pohybu a pro invalidní vozíky. Jednotky jsou rovněž vybaveny moderními informačními displeji, wi-fi, palubním portálem a dvěma toaletami, z nichž jedna je bezbariérová a s přebalovacím pultem.

„Desiro ML je mezinárodně osvědčené vozidlo pro regionální dopravu, které získává nejvyšší hodnocení spokojenosti od cestujících. Tyto elektrické jednotky se vyznačují použitím moderních technologií a maximálním komfortem. Splňují nejvyšší standardy, včetně podmínek pro cestující se sníženou schopností pohybu, a to díky optimalizovaným nástupním prostorům. Cestující mají k dispozici také čtecí lampičky a USB porty u svých sedadel,“ uvedl k zakázce Albrecht Neumann, CEO pro oblast kolejových vozidel v rámci koncernu Siemens Mobility. 

Bezpečnost personálu ve vlacích ZSSK mají zvýšit kamery

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) se rozhodla zvýšit bezpečnost svých cestujících. Vlakvedoucí budou postupně vybaveni osobními kamerami, které jim umožní zaznamenávat zvuk a video během jízdy. V rámci pilotního projektu dostanou v první etapě zařízení čtyři ve spojích na západním Slovensku. Postupně je budou mít vlakvedoucí připnutou na uniformě na celém území země.

„Cílem projektu je ochránit cestující i vlakový personál před případnými konfliktními situacemi a zvýšit kvalitu cestování vlaky ZSSK,“ vysvětlil důvody nasazení generální ředitel ZSSK Peter Helexa. „Za poslední rok nám sice ve vlacích počet incidentů mírně klesl, musíme však nadále pracovat na tom, aby cestování vlaky bylo komfortní a bezpečné.“

Státní tajemnice ministerstva dopravy Denisa Žiláková poukázala na nutnost zvyšování bezpečnosti ve vlacích. „Je důležité, abychom uměli předcházet různým incidentům, případně, pokud už se stanou, je snadněji řešit,“ uvedla s tím, že vlakvedoucí se často stávají oběťmi různých verbálních, ale i fyzických útoků.

I když statistiky ZSSK ukazují mírný pokles počtu incidentů ve vlacích o necelých 4,8 procenta v roce 2023 ve srovnání s ro-

kem 2022, stále jde o značný počet. Dopravce eviduje celkem 1 119 incidentů při 71,7 milionu přepravených cestujících. Jedná se o incidenty různé závažnosti – od nejzávažnějších s fyzickými útoky na personál a fyzickými konflikty mezi cestujícími po méně závažné, například znečištěný interiér, nezletilé děti cestující bez doprovodu či kouření na WC.

Nové kamery jsou vybaveny technologií bufferovaného nahrávání, která umožňuje automatické uchování obrazového materiálu z posledních 30 vteřin před aktivací nahrávání. Tato funkce poskytuje možnost „vrátit čas“ a analyzovat situaci před začátkem trvalé registrace obrazu. Záznamy se automaticky mažou, pokud nejsou určeny pro vyšetřování. (pes)



Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například na historii Pardubicko-liberecké dráhy, představíme zajímavost pro milovníky parních lokomotiv od dvojice historiků Johann Blieberger a Josef Pospichal či publikaci s názvem Parní lokomotivy v analogových časech.

Pavel Nový | Foto: autor

Auf den Spuren von Franz Kraus (Die ÖBB-Reihe 77)

Osvědčené duo vídeňských železničních historiků Johann Blieberger a Josef Pospichal z vydavatelství Bahnmedien připravilo další knižní lahůdku pro milovníky parních lokomotiv. V obrazové edici Bildband se věnují parním strojům rakouských spolkových drah (ÖBB) řady 77, které vyfotil excelentní fotograf Franz Kraus. Tomu se podařilo vyfotit všechny lokomotivy této řady na různých místech u našich jižních sousedů. Specialitou pro fajnšmekry jsou fotografie z padesátých let, na kterých jsou soupravy s provizorními osobními vozy MCI a s oddílovými vozy německé Länderbahn. Rakouská jižní dráha (Südbahngesellschaft) si pořídila v letech 1913 až 1915 parní stroje řady 629 jako nástupce přeředělé řady 229. Inspirována dobrými výsledky převzala firma Karla Gölsdorfa konstrukci téměř beze změny pro rakouské státní dráhy kkStB, které odebraly větší množství těchto lokomotiv. Po první světové válce se pořídily další, nepatrně upravené. Zvětšily se tendry a stroje byly vybaveny ventilovým řízením. Určitě není bez zajímavosti, že se patnáct strojů společnosti kkStB dostalo po roce 1918 do správy ČSD, kde byly přeznačeny na 354.121 až 354.135. Po skončení druhé světové války zařadily ÖBB zbývající lokomotivy do svého vozového parku a ponechaly si označení řady 77 od německých říšských drah (DRB), které je provozovaly ve válečných letech pod svou správou. Z provozu byly vyřazeny až v 70. letech 20. století. Některé lokomotivy se dochovaly v provozuschopném stavu dodnes a slouží jako historická vozidla. Na 144 stranách knihy podléhého formátu 240 × 205 mm je uveřejněno 140 černobílých celostránkových fotografií s minimalistickými popisky, proto je kniha vhodná i pro německy nehovořící čtenáře.



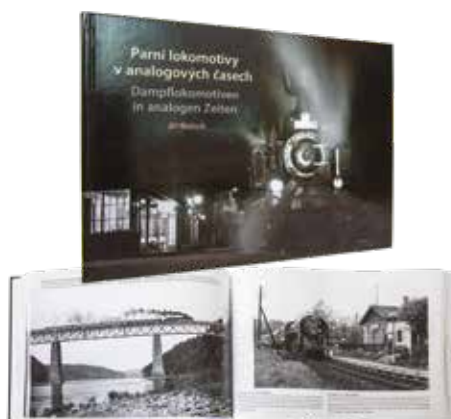
Jihoseveroněmecká spojovací dráha (Pardubicko-liberecká dráha)

Národní památkový ústav vydal v edici Průmyslové dědictví obsáhlou publikaci známé historičky Aleny Borovcové, která se věnuje historii Pardubicko-liberecké dráhy. Na 350 stranách formátu A5 se autorka zaměřuje na dochovaný stavební a technický fond na tratích postavených společností Jihoseveroněmecká spojovací dráha (Südnorddeutsche Verbindungsbahn). V části typologie je sledován architektonický vývoj jednotlivých funkčních typů ve vývojových etapách, které představují podobu prvních stanic, dále nové stavby a rozšíření vzniklé činnosti společné projekční kanceláře se společností Rakouské severní dráhy, a nakonec individuální projekty z období 20. století. Na základě terénní dokumentace a studia archivních fondů lze identifikovat památkově hodnotné pozemní objekty, mosty a tunely, které by pro svou vysokou vypovídací hodnotu a míru autenticity měly zůstat zachovány. Navazující „katalog“, uveřejněný v závěru knihy, obsahuje kulturní památky i objekty, které byly vytipovány pro podání návrhu na prohlášení za kulturní památku. Dobové fotografie, pohlednice a kresby čtenářům představují historickou podobu stanic i specifika trati, která po cestě z Pardubic Labskou nížinou vstupuje do malebného podhůří Krkonoš a Jizerských hor, kde v četných zákrutách, zářezích, tunelech a na vysokých viaduktech překračujících údolí získává horský charakter.



Rund um Selzthal 1989–2003

Rakouské dopravní vydavatelství Bahnmedien přišlo na přelomu roku s novou fotografickou knihou, která je zaměřená na hnací vozidla a vlakové soupravy zobrazované analogovým fotoaparátem v letech 1989 až 2003. Autorem knihy formátu 240 × 205 mm o 144 stranách je Wolfgang Siegl, narozený v roce 1967. Ten začal fotografovat železniční vozidla a tramvajové dráhy po celém světě od roku 1985. Od poloviny devadesátých let pracuje v dceřiné společnosti správce infrastruktury Rakouských spolkových drah (ÖBB Infrastruktur) v oddělení řídicí a systémové techniky. Wolfgang Siegl tráví již od mládí svůj volný čas v krásné přírodě v okolí důležitého železničního uzlu Selzthal ve spolkové zemi Štýrsko. Právě ze Selzthalu jezdí vlaky několika směry – do Vídně, Salcburku, Lince a v neposlední řadě do Štýrského Hradce. Výhradně barevné záběry zobrazují nejen regionální, dálkové, ale i nákladní vlaky. Určitou exotiku představují předválečné elektrické stroje řady 1245, které ještě začátkem devadesátých let byly v čele nejen ranních legendárních mlékárenských spojů ze Stainach-Irdningu. Sto čtyřicet pečlivě vybraných záběrů představuje pestrou paletu zdařilých kompozic, doplněných úspornými popisky, proto si kniha najde určitě i české čtenáře.



Parní lokomotivy v analogových časech

Fotograf Jiří Woitsch vydal vlastním nákladem objemnou fotografickou publikaci s názvem Parní lokomotivy v analogových časech. Kniha podélného formátu 300 × 215 mm obsahuje výhradně černobílé záběry parních lokomotiv, které Jiřího Woitsche upoutaly již ve školních letech – ostatně jeho první záběr pochází z roku 1959! Železnice se stala nejen jeho hobby, ale i celoživotním povoláním. Fotograf a nadšenec v jedné osobě vyrážel vybaven fotoaparáty na velkoformátový svitkový film 6 × 6 cm, po jehož vyvolání si z něho sám vyráběl kvalitní fotografie. Již dávno ho upoutaly japonské dvouoké zrcadlovky Yashica a těm zůstal věrný dodnes. Kniha není, jak by se možná na první pohled mohlo zdát, průřezem celé jeho tvorby, ale zaměřuje se na dobu posledních let pravidelného provozu parních lokomotiv na našich tratích i na muzejní a příležitostně jízdy do roku 2000, kdy začala éra digitální fotografie. Mimo lokomotivy Jiří často zobrazoval dobové vodní jeřáby, návštěvníka, lokomotivní depa, ale i silniční vozidla. Kniha o 340 stranách v česko-německé mutaci je ryze fotografická s velkoformátovými celostránkovými záběry s úspornými popisky s krátkými příběhy, kde samozřejmě nechybí ani datum a místo pořízení záběru.

Kam všude vedly koleje 1894–1972

Ke 130. výročí MHD v Ostravě vydal Dopravní podnik Ostrava obsáhlou publikaci, která se věnuje méně obvyklému fenoménu městských kolejových systémů – nákladní dopravě. Nákladní tramvaje a vozy se pravidelně pohybovaly po ostravské kolejové infrastruktuře až do roku 1972, paralelně s osobní dopravou. Nákladní kolejová vozidla plnila nezastupitelnou roli například při budování satelitní ostravské městské části Poruba v padesátých letech, avšak základem byla vlečková doprava do různých firem a podniků. Původní neelektrizované vlečky byly postupně opatřeny trolejovým vedením a parní lokomotivy vystřídaly nákladní elektrické tramvaje, jež byly typické svým ojedinělým provedením. Na tratích se případně pohybovaly i speciálně konstruované elektrické lokomotivy. Nákladní motorové vozy se navíc používaly při traťové údržbě na celé tramvajové infrastruktuře. Autoři Jiří Boháček a Rudolf Pavel věnovali v knize o 216 stranách formátu A4 i velkou část řadě dobových černobílých a barevných fotografií, mnohdy zcela neznámých, které jsou doplněny plánky sítí a jednotlivých vleček včetně napojení na železniční síť ČSD.



Choceňský tunel v proměnách času

Choceňský železniční tunel patřil spolu s Třebovickým a Tatenickým k nejstarším stavbám svého druhu u nás. Kromě jednoho dosud zcela nevyjasněného tajemství se do historie a povědomí veřejnosti zapsal především tím, že při jeho budování tragicky zahynul jeden z prvních stavitelů českých železnic.

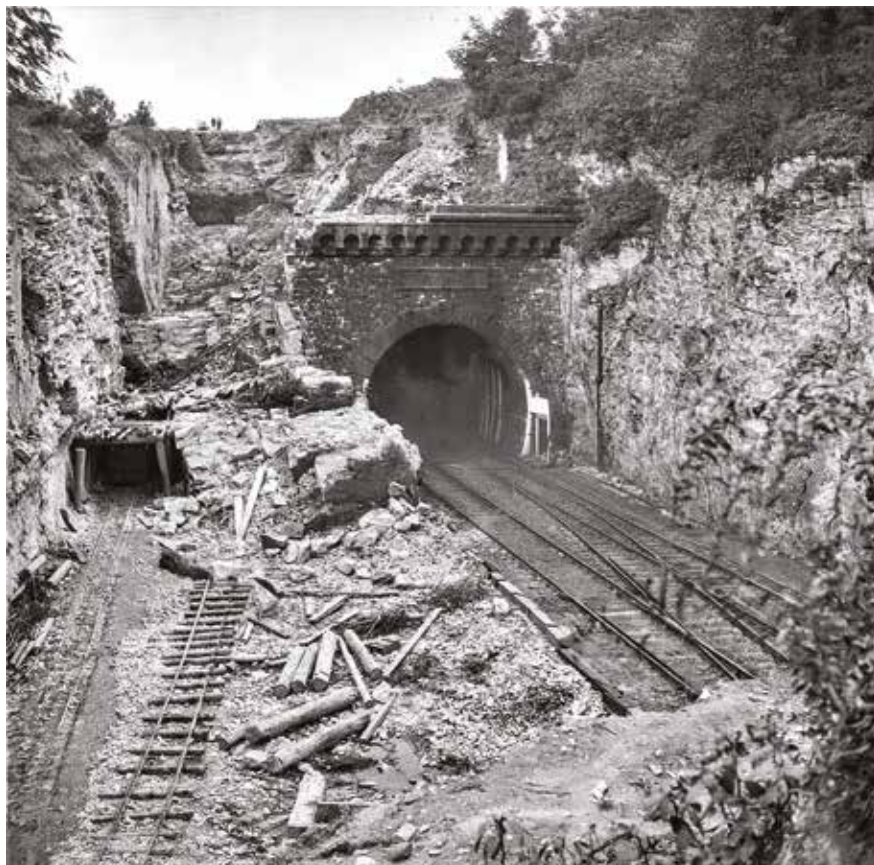
Michal Hofman | Foto: archiv Orlického muzea v Chocni a autora

Při plánování nové železniční tratě Olomouc - Praha, jinak též stavby c. k. Olomoucko-pražské státní dráhy, bylo nutné u Chocně prorazit úzký hřbet opukového masivu v délce 248 metrů, který stál v cestě plánované dráze. Projekt tunelu vypracoval vrchní inženýr Jan Perner (1815-1845) a vedením stavby byl pověřen inženýr Karl Keissler (1808-1879). Na stavbě se podílely firmy Vojtěcha Lanny staršího a bratří Kleinových. Najato bylo mnoho dělníků různých národností, zejména Italů. Pomocných strojů ještě nevyužívali, veškerý vytěžený materiál sváželi na ručních kolečkách. O vážné úrazy při náročné práci nebyla nouze, a proto se v Chocni postavila zvláštní nemocnice pro zraněné dělníky. Samotné prolamování tunelu začalo 27. března 1843 a ražba byla ukončena 4. března 1844. Protože vedl nestabilní skálou, bylo nutné jej vzdít a překlenout. První kamen klenby byl položen 23. července 1844 a klenba samotná byla dokončena 17. července následujícího roku. Dva jeho vzdušníky byly později zasypany. Celkem bylo z tunelu vyvezeno na 14 300 m³ suti.

Západní portál tunelu směrem k Praze nesl letopočet s římskými číslicemi MDCCCXXXV a východní fasáda vedoucí k Olomouci byla osazena jménem panovníka, za kterého byl tunel vystavěn - Ferdinand I., tedy český král Ferdinand V. zvaný Dobrotivý.

Tajuplné úlomky

Při stavbě choceňského tunelu v srpnu 1844 narazili dělníci uprostřed opukové skály v hloubce asi 34 až 38 metrů pod jejím povrchem na podivné úlomky, které

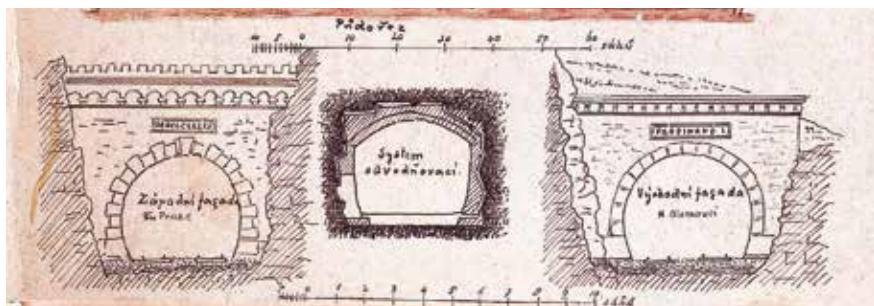


Unikátní fotografie bourání tunelu v Chocni. Vlevo je vidět vybudovaný pomocný tunel pro odvoz materiálu, konec 40. let 20. století, foto František Anton.

vypadaly jako železo. Fragmenty v odvalovém materiálu zaujaly guberniálního radu Karla Augusta Neumanna, který byl tehdy na inspekci stavby tunelu. Nechal je prozkoumat předními odborníky své doby. Česká geologická obec o nález dlouho diskutovala, uskutečnila se i řada analýz, a to jak u nás, tak i v zahraničí. Později byla potvrzena vysoká ryzost

železa, nicméně názory na původ úlomků se stále různí. Vyskytly se hypotézy o jejich přirozeném vzniku, hovořilo se také o tom, že jde o železný meteorit. Situaci navíc zkomplikoval fakt, že úlomky se liší od běžně vyráběného železa. Dosud se nepodařilo tuto záhadu věrohodně vysvětlit.

Budování železnice nicméně pokračovalo rychle, a tak první zkušební vlak



Kresba choceňského tunelu, autor MUDr. Vincenc Tomek, rok 1915



Kolorovaná pohlednice choceňského tunelu, kolem roku 1910

z Olomouce do Pardubic projel choceňským tunelem 26. června roku 1845 ve tři hodiny odpoledne a téhož dne se vrátil do Olomouce. Choceňský tunel sloužil Železnici více než sto let a během existence zažil i několik dramatických chvil. Hned ve svých počátcích se stal svědkem tragického okamžiku slavného budovatele Jana Pernera. Ten se 9. září 1845 vracel z inspekční cesty z Moravy. Po projetí choceňským tunelem sestoupil na poslední schůdek vagonu a ohlédl se, aby si prohlédl portál tunelu. Přitom však narazil hlavou o návěsní sloupek – označník. Se silným otřesem mozku a pohmožděnou pravou paží ještě nastoupil do vlaku a pokračoval do Pardubic. Zde vystoupil, ale po několika kro-

cích se zhroutil. Byl odvezen do otcova domu, kde následující den zemřel. Nadějný inženýr tragicky skončil v pouhých třiceti letech.

Tunel zažil i rozsáhlé transporty válečných uprchlíků z Haliče během první světové války. Ti našli v Choceňské přechodné pobyt v rámci narychlo vybudované uprchlické barákové kolonie v letech 1914 až 1918. První, co při příjezdu viděli, byl právě zdejší tunel. Vůbec nejvíce jich bylo na počátku roku 1917, a to přes 22 tisíc. Choceň tehdy měla jen něco málo přes pět tisíc obyvatel.

Dalším osudným okamžikem, nejen pro tunel, ale pro celé choceňské nádraží, se stal 9. květen 1945. Odehrála se tu rozsáhlá detonace devíti vagonů muni-

ce. Prostor nádraží a přilehlého okolí přitom byl silně poničen. Zraněno bylo celkem 70 lidí a dle dobových pamětníků tuto explozi měli na svědomí příslušníci Hitlerjugend.

Rychlý konec po válce

Po válce se osud tunelu začal pomalu naplňovat. Důvodů k jeho zrušení se objevilo hned několik. Především to byl jeho špatný technický stav. Postupem času opukový masiv nad tunelem klesal (sedal) a tlačil na klenbu tunelu. Oprávněné ani izolační práce již nepostačovaly a hrozilo zavalení stavby. V havarijním stavu byla i jeho obezdívka. Dalším pádným argumentem byly zvyšující se nároky na železniční dopravu,



Východní portál tunelu po roce 1945



Západní portál tunelu, leden 1929



Vznikající zářez v opukovém masivu a stavba silničního mostu nad tunelem, počátek 50. let 20. století. Foto František Anton



Detail budování silničního mostu nad ještě fungujícím tunelem



Pohled na výsypku materiálu z choceňského tunelu za řekou Orlicí v Pelinách. Foto František Anton

tedy modernizace a elektrifikace trati. Tunel nevyhovoval svým malým profilem, byl zkrátka příliš úzký. Proto v roce 1947 zástupci vlády a ministerstva definitivně rozhodli o jeho konci a vydali souhlas k likvidaci. Práce na bourání tunelu byly svěřeny podniku Konstruktiva Praha. Protože se jednalo o technicky i personálně složitý proces, zřídila se pro tyto účely i náborová kancelář, která sídlila v hotelu Kislinger naproti choceňskému nádraží.

Náročná demolicí tunelu si vyžádala vytvoření vhodného zázemí pro zajištění bezpečné práce na bourání tunelu. Tak se nejprve v Pelinách, za ohbím řeky Tiché Orlice, na svahu, který se táhl až k opuštěnému lomu, vybudovaly dřevěné stavby pro zajištění samotné práce na tunelu. Jednalo se o administrativní budovu a ubytovnu pro přespolní pracovníky, dále tu byla zřízena jídelna s kantýnou, ošetrovna, dílny či sklady. V lomu rovněž vznikly dva prostorné sklady, kde byly uskladněny trhaviny. Funkci skladníka zde zastával jistý pan Lochman z Chocně.

Počátek bouracích prací začal na podzim roku 1947, jak o tom hovoří místní tisk Stráž východu, vydání 21. listopadu 1947: „Práce na odkopu tunelu byly zahájeny. Oznámilo tak ředitelství státních drah. Se skutečným odkopem se započalo 15. listopadu. Však již v pondělí dne 17. t. m. se ozývaly výbuchy odstřelů skal.“

Zajímavé informace o choceňském tunelu poskytl pamětník Jan Třasák z Pardubic. Sám měl první informace od svého otce, který již před první světovou válkou prováděl na klenbě tunelu opravy izolace pomocí roztaveného dehtu. Při budování v letech 1843 až 1845 se v opukové skále vytvořil nad tunelem větší prostor určený pro jeho údržbu. V celé jeho délce tak mohl projít člověk o výšce přibližně 180 cm.

Pomocný tunel pro demolicí

A jak se vlastně choceňský tunel se boural? Nejprve byl prorazen v celé délce původního tunelu pomocný tunel menšího průřezu (vlevo ve směru na Českou Třebovou), neboť pro odvoz materiálu byly používány důlní vozíky. Dnem i nocí tady zněly pneumatické vrtačky a výbuchy odstřelovaných skal. Vytěžený materiál se vyvážel do prostoru zámeckého parku blízko nádraží, kde se rozšiřoval prostor pro budoucí kolejiště dráhy.

Do tohoto pomocného tunelu dělníci prorazili komíny (otvory) asi 15 metrů od sebe. Odtěžená hornina se těmito otvory seshora sypala do vozíků. Pro odvoz vytěženého materiálu byla položena pomocná kolej, která se zvýšila tak, aby vytěžený materiál mohl být sypán do velkoplošných vagonů. Následně byl tento materiál odvážen do Pardubic, kde se využil pro budování nového nádraží (zásyp zdejších bažin) a také do Stěblové. Značné množství vytěženého materiálu bylo vyvezeno i na druhou stranu tunelu za řeku, do prostoru naproti textilní továrny Josefa Jehničky v Pelinách (pozdější Hedvy). Pro tuto výsypku byl přes řeku postaven dřevěný most, který byl vůči hlavní trati výše o 1,5 metru. Kolejnice



pro důlní vozíky zřízené na tomto mostě byly využívány pro odvoz zeminy.

Veškeré práce se prováděly za plného provozu železnice a častého přerušování při průjezdu vlaku po jedné koleji. Pracovalo se až 12 hodin denně a zaměstnáno tu bylo hodně přespolních dělníků, zejména ze Slovenska. Vážné úrazy opět nebyly výjimkou. Známý je i šťastný případ, kdy se pod jedním pracovníkem, který sypal odtěžený materiál do těžní jámy, utrhla část opukového materiálu. Padal z výšky asi 20 metrů. Spolupracovníci mu rychle přispěchali na pomoc v očekávání nejhoršího. O to víc se podivili, že jim dělník přišel naproti bez známek vážnějšího poranění.

Při odstřelování tunelu bylo kvůli bezpečnosti celé stanoviště hlídáno. Místní tisk v květnu 1948 varoval před nebdalým chováním pozorovatelů bourání tunelu. Bylo jich dokonce tolik, že tvořili celé hloučky. Aby se předešlo neštěstí, vydaly úřady přísný zákaz pohybovat se v okolí stavby.

Před úplnou likvidací tunelu byl postaven silniční most ve směru Choceň – Ústí nad Orlicí, který překlenul vybouraný prostor nad železniční tratí. Klenba mostu se betonovala v červnu 1950. Na betonáži se pracovalo nepřetržitě ve dne i v noci. Zvláštností této stavby je spád 7,7 % směrem k Chocni. Vzniklý zářez byl v letech 1950 až 1953 vyzděn betonovými obkladními zdmi s galeriemi vysokými šest metrů s odvodňovacími kanály, které zpevňují opukovou stěnu a chrání trať před další skalní erozí.

Choceňský tunel sloužil přes sto let a byl jedním ze symbolů zdejší krajiny. Bezesporně patřil k nejvýznamnějším zbouraným tunelem v Čechách. ○

← Pohled na zářez po choceňském tunelu se silničním mostem, jak ho známe i dnes, v květnu 1960.

Pod dohledem Mnicha a Panny

Švýcarsko je ráj na zemi a jeho srdce se ukrývá v Bernských Alpách. Přijměte pozvání do kraje, kde poznáte hluboká jezera, vysoké skalnaté štíty pokryté ledovci a zelená údolí plná lesů a luk, malebné vesnice a města, a to všechno zahrnuté tisíci turisty z celého světa. Pro majitele mezinárodních zaměstnaneckých jízdních výhod je tento kraj snadno dostupný také díky slevě ve výši 50 % poskytované železnici Berner Oberland-Bahn a volné jízdence na ZentralBahn.



Jungfrauoch



Petr Štáhlavský | Foto: autor

Do kraje pod majestátní trojicí štítů Eiger, Mönch a Jungfrau, tedy Eiger, Mnich a Panna, se dá dostat vlakem přes Bern nebo od Lucernu přes sedlo Brünig. Zatímco od švýcarské metropole vede až do Interlaken normálně rozchodná železnice a míří tam přímé spoje InterCity z Basileje, Curychu, a dokonce rychlovlaky ICE až z Hamburku nebo z Berlína, od Lucernu sem vede pouze metrová úzkokolejka ZentralBahn, která přes Brünigpass funguje navíc jako ozubnicová dráha. Její spoje jsou však součástí produktu nazvaného Panoramic Express Montreux - Interlaken - Luzern a nabízejí jedinečné výhledy na alpskou krajinu.

V minulosti to byla jediná úzkokolejka a zubačka v provozu SBB. Otevřena byla v roce 1888 a zajistila přes hory spojení Interlaken a Lucernu. V roce 1942 byl zahájen elektrický provoz a v roce 2005 se sloučila s další železniční společností v regionu LSE a vznikla firma Zentralbahn. Státní SBB si v ní ponechaly 66% podíl. Dalšími akcionáři jsou švýcarský stát, kantony Nidwalden a Obwalden a obec Engelberg.

Současná Zentralbah provozuje 102,7 km tratí, z toho je 12,9 km vybaveno ozubnicí typu Riggenbach. Největší stoupaní na trati přes Brünigpass, kde dráha vystoupá do nadmořské výšky 1 002 metrů, je 128 ‰. Železnice dnes využívá hlavně moderní jednotky s panoramatickými okny přezdívané Spatz (vrabec), Fink (pěnkava) a Adler (orel). Ve stanici Meiringen se nachází úvrať a lokálka do Innertkirchenu. Od roku 2021 ji převzala také Zentralbahn a platí tam jízdenky FIP SP. My přeseďme do zdejší jednotky Stadler GTW, které zde říkají Falke (sokol), a jedeme do unikátní tunelové zastávky Aareschlucht Ost.

Tato krátká, asi pět kilometrů dlouhá lokálka má celkem sedm zastávek a dva tunely, z toho ten delší podél Aareschlucht měří 1,5 kilometru a kousek od jeho východního portálu se nachází přímo v tunelu zastávka, kde vystoupíme a zamíříme do divoké soutěsky vytvořené řekou Aare. Ta odvodňuje celou severní stranu Bernských Alp. Se svými 288 kilometry je nejdelší řekou, která pramení i ústí na území Švýcarska. Její povodí má rozlohu 17 555 km², což představuje přes 40% švýcarského území. Pramení ve výšce 2 000 metrů pod ledovcem Unteraar.

Majestátní vodopády

Přes visutý most a po několika schodech se dostáváme k východnímu vstupu do soutěsky, kde koupíme dvoustupenku



Podél Thunského jezera vede trať z Bernu do Interlakenu i do Itálie.



Vodopád Reichenbachfall, místo tragické smrti Sherlocka Holmesa

do Aareschlucht a k vodopádu Reichenbachfall. Aareschlucht představuje 1 400 metrů dlouhou cestu pro vodní masy skrze zdejší vápencový masiv. Za miliony let tam voda vytvořila fascinující a těžko přístupnou scenérii. Lidé do ní pronikli v roce 1888, kdy byla vybudována turistická stezka. Do kolmých skalních stěn jsou vetknuty kovové konzole a na ně položeny dřevěné lávky nad divokou vodou, která v nejužších místech nabere rychlost až 12 km/h. Kde nebylo možné vybudovat zavěšené chodníky, tam prochází stezka tunely s okny otevřenými k valící se vodní mase. V nejužším místě má soutěska jen jediný metr na šířku a v nejhlubším se voda žene kolem paty 180 metrů vysoké kolmé skalní stěny.

Na jejím konci se nachází zákaznické centrum a po silnici se dostáváme ke druhé atrakci. K vodopádu Reichenbachfall. Ten by neměl minout žádný milovník napínavých příběhů Arthura Conana Doyle o geniálním detektivu Sherlocku Holmesovi. V povídce Poslední případ u Reichenbachfallu se odehraje poslední souboj mezi Holmesem a zlosynem Profe-

sorem Moriartyem, při kterém obě postavy zahynou při zřícení se do vodopádu.

Reichenbachfall je vlastně soustava několika vodopádů se spádem 250 metrů. V jejich horní části padá voda do hloubky zhruba sta metrů a právě tam se literární tragédie udála. Vysoko nad vodopádem se nachází pěší lávka přes řeku a na protější straně vodopádu je pamětní deska s nápisem „Na tomhle strašném místě přemohl čtvrtého května 1891 Sherlock Holmes Profesora Moriartyho.“

Ale než si můžeme horní část vodopádu prohlédnout, musíme pořádný kus cesty vystoupat po zdejších stráních anebo se svézt pozemní lanovkou. Právě na ní platí druhá polovina naší vstupenky. Reichenbachfall-Bahn přibližuje turistům k vodopádům od roku 1899. Současné otevřené dřevěné vozy se třemi oddíly pro 24 osob byly vyrobeny podle původních vozů a navozují atmosféru cestování na začátku 20. století. Cesta 714 metrů dlouhou úzkorozchodnou dráhou (1 000 mm) s převýšením 244 metrů trvá zhruba sedm minut. Po návštěvě vodopádů jsme se vrátili do Meiringenu,



Vstup do Aareschlucht

kde v místní kapli můžete navštívit také muzeum Sherlocka Holmese.

Jediná parní zubačka

Z Meiringenu do Interlakenu jezdí vlaky Zentralbahn každou půlhodinu. V obci Brienz se dá přestoupit na další dopravní atrakce. Jednou z nich je BrienzRothorn-Bahn, jediná švýcarská zubačka s každodenním parním provozem. Je to jedna z mála neelektrifikovaných tratí v celém Švýcarsku. Dráha byla otevřena v roce 1892 a investory stála včetně lokomotiv, vozů a potřebného zázemí 2,2 milionu franků. Trať měří 7,6 kilometru a parní vlak ji urazí za hodinu. Přitom překoná skoro 1 700 výškových metrů a poradí si s maximálním sklonem 250 ‰. Dráha má k dispozici 11 parních strojů, z toho je osm provozních, a ještě tři motorové lokomotivy. Stále provozované lokomotivy číslo 2 a 5 pocházejí z počátku provozu v roce 1892.

Druhou atrakcí je cesta do Interlakenu po jezeru Brienzsee jednou ze



Místní skot je přátelský.

čtyř lodi společnosti BLS. Tu nejstarší představuje kolesový parník Lötschberg z roku 1914. Na lodích BLS na Brienzsee i na Thunersee platí jízdenky FIP BLS. Cesta napříč celým Brienzsee trvá zhruba hodinu a čtvrt a přes větší Thunersee je to přes dvě hodiny. Z Interlakenu na Thunersee vyplouvají lodě po zhruba 2,5 kilometru dlouhém kanálu, po kterém musejí po celou dobu couvat. Na větším jezeře slouží osm lodí BLS. Jednou z nich je velký kolesový parník Blümlisalp z roku 1906 pro 750 osob a dalším parníkem je menší loď Spiez z roku 1901 pro 100 lidí.

Oběma jezery protéká řeka Aare a jsou to největší jezera pod Bernskými Alpami. Menší Brienzsee má s délkou 14 a šířkou 2,5 kilometru celkovou rozlohu 29,2 km². Větší Thunersee má na délku 17,5 a šířku 3,5 kilometru a rozlohu 48,3 km². Slušná je i hloubka obou jezer: 259 a 217 metrů. Dá se v nich také dobře koupat a provozovat další vodní sporty.



Jedna z lodí na Thunersee



Reichenbachfall-Bahn



Brána k masivu Jungfrau

Naší další zastávkou je turistické středisko Interlaken. Ve své době jezdil až sem přímý vlak EuroCity Albert Einstein z Prahy. Právě toto místo je branou k masivu Jungfrau. Na popularitě začalo získávat už na přelomu 18. a 19. století, kdy tento kraj navštívili Johann Wolfgang von Goethe, lord Byron nebo Felix Mendelssohn Bartholdy. Rozvoj turistiky pak podpořilo na přelomu 19. a 20. století otevření železničních tratí pod horský masiv. Ve městečku, kde žije něco přes 5 000 obyvatel, se nachází desítky hotelů, hostelů a dalších ubytovacích kapacit nabízejících návštěvníkům více postelí, než je obyvatel. Uprostřed města na půl cesty mezi východním a západním nádražím se rozkládá rozlehlá louka s výhledem skrze údolí říčky Lütschine na horský masiv čtyřtisícovek.

Tím směrem míří naše další cesta. Naplánovali jsme si okruh pod masiv Jungfrau s trojicí slavných hor Eiger (3 970 m n. m.), Mönch (4 107 m n. m.) a Jungfrau (4 158 m n. m.) doplněnou mnoha dalšími dvou- a třítisícovkami a ledovými poli na jejich úbočích a v sedlech mezi nimi. Nejdřív však kupujeme jízdenku na Kleine Scheideg a zpět z Grindelwaldu. Díky FIP průkazu je se slevou 50 %. Při výletu si užijeme jak jízdu horskými vlaky, tak turistiku vysoko v Alpách.

Z Interlakenu do Lauterbrunnenu a Grindelwaldu jezdí vlaky společnosti Berner Oberland-Bahn (BOB). Její síť s rozchodem 1 000 mm a napájená 1 500 V DC měří jen 24 kilometrů, ale na čtyřech strmých úsecích se sklony až 120 ‰ je vybavená ozubnicí Riggenbach. Doprava začala v roce 1890 a od roku 1914 je na dráze zajištěn elektrický provoz. Spolu s dalšími soukromými železnicemi v regionu je dnes součástí společnosti Jungfraubahn AG.

Na BOB navazuje mnoho dalších tratí a lanovek, díky kterým je možné cestovat do dalších horských středisek a k alpským turistickým stezkám. Ve stanici Wilderswil začíná pitoreskní sedm kilometrů dlouhá trať na Shynige Platte otevřená v roce 1893 a v roce 1914 elektrifikovaná. Má atypický rozchod 800 mm a obvykle dvojicí malých vozů tlačí dvounápravové minilokomotivy řady He 2/2 vyrobené ještě před 1. světovou válkou. Měří méně než osm metrů a maximální rychlost mají pouze 12 km/h. V Lauterbrunnenu, Wengenu a Grindelwaldu lze přestoupit na některou z mnoha zdejších lanovek.

Lauterbrunnen a Grindelwald v různých údolích jsou také přestupní stanice

← Falke na trati do Innertkirchen





na zeleno-žluté zubačky Wengernalpbahn do vrcholové zastávky Kleine Scheidegg v nadmořské výšce 2 061 metrů. Tam už jsme nad pásmem smrkových lesů a kolem se rozkládají jen alpské louky a nad nimi skalnaté štíty. Dráha funguje od roku 1893 a má rozchod 800mm. Její celková délka je 19 kilometrů a největší sklon má 250 ‰. Po celé trati je umístěna ozubnice typu Rigenbach-Pauli/von Roll. Ve vrcholové stanici Kleine Scheidegg je odbočka na poslední úsek železnice na „střechu Evropy“ do sedla Jungfrau. Až tam jsme se ale nevydali. Hlavně proto, že z devítikilometrové tratě je sedm kilometrů v tunelu. Vrcholová stanice Jungfrauoch leží ve výšce 3 455 m n. m. a po vystoupení z tunelové stanice na povrch vysoko v horách nabízí za pěkného počasí výhled na největší alpský ledovec Aletschgletscher a na okolní hory. Výletníci tam mají k dispozici restaurace a prodej suvenýrů, ale i možnost výstupu na ledovec nebo procházku ledovcovým sálem, ve kterém jsou umístěny plastiky vytvořené z ledu.

Drsný sestup do cíle

Naším cílem byl sestup do údolí pěkně po svých. Naši metou byla vesnice Grindwald o víc než tisíc výškových metrů níž. I když člověk umí číst v mapách dobře a je mu jasné, že celá cesta bude ve znamení velkého klesání, přece jen je realita mnohem barvitější než barvy a čáry na plochých mapách. Desetikilometrová trasa znamená průměrné klesání více než 10 ‰, ale protože některé části jsou po rovině a sem tam jdeme i pár metrů do kopce, jsou místa, kde je klesání mnohem ostřejší. V kombinaci s šotolinou na jinak dobře udržovaných cestách to občas pěkně klouže a mnohokrát jsme měli co dělat, abychom udrželi balanc a neskončili na zemi.

Pěší túra v téměř panenské krajině však stojí za to. Kolem jsou zelené louky se zvonky, alpskými orchiděmi a další barevnou květenou. S klesající výškou se začínají přidávat nejprve jednotlivé stromy, často pod náporom sněhu, větru a vůbec vysokohorského počasí různě pokroucené a zdeformované, které postupně přecházejí v souvislý vysokohorský les. Nad tím vším se tyčí horské štíty a celé scenérii dominuje černá neslavně proslulá severní stěna Eigeru. Je považována za největší výzvu horolezců.

Na samotný Eiger se podařilo vystoupit poprvé v roce 1858, ale severní stěna odolávala dalších 80 let. Po několika tragických pokusech a řadě mrtvých horolezců se jí poprvé podařilo zdolat až v roce 1938. I po tomto úspěchu se však stávají na této stěně smrtelné tragédie. V němčině tak přezdívají Nordwand - severní stěnu - na Mordwand - vražednou stěnu.

Z Grindwaldu jsme se vrátili vlakem do Interlakuenu a další cestu jsme absolvovali jednou z velkých motorových lodí po jezeře do Thunu. Po cestě se nacházejí další možné cíle. U Sundlauenu je to třeba přístupná jeskyně svatého Beatuse. Podle legendy žil v jeskyni drak chrlící oheň. Svatý muž ho křížem a vzýváním Nejsvětější trojice zahnal do jezera a sám si v jeskyni vytvořil poustevnu. V Beatenbuchtu u vesničky Merligen lze přestoupit na lanovku na Niederhorn (1 963 m n. m.). Zastavit se lze také ve městech Spiez a Thun, ve kterých se nacházejí bývalé hrady. V Thunu příplouvá loď po kanálu na Aare až do těsné blízkosti železniční stanice, ze které lze směřovat domů anebo za poznáním dalších koutů Švýcarska. ○

← Kleine Scheidegg je výchozí stanicí vlaků do sedla Jungfrauoch. V pozadí se vypíná smrtelná severní stěna Eigeru.

Napsali o nás...

Téměř šest miliard na šest let. Soutěž na Jižní expresy a rychlíky

Ministerstvo dopravy vypsaló tendr na zajištění provozu Jižních expresů a rychlíků obsluhujících jih Čech. Hledá dopravce na šest let, přičemž nepožaduje zásadní proměnu vozového parku. Lhůta pro podání nabídek je 14. srpna. Vítěz získá smlouvu na období od prosince 2025 do prosince 2031. Předpokládaná hodnota kompenzace ze strany státu je 5,74 miliardy korun, za což by měl dopravce odjet 33,78 milionu kilometrů. Odhad ceny za vlakový kilometr tak vychází zhruba na 170 korun. Půjde o netto smlouvu, tedy riziko tržeb ponese dopravce. Včetně příjmů z jízdného by si měl za dobu trvání smlouvy přijít na více než 10 miliard. Soutěží se o linky Ex7 Praha – České Budějovice – Summerau / Český Krumlov, R11 Brno – Jihlava – Č. Budějovice, R17 Praha – Tábor – Č. Budějovice / Č. Velenice a R31 Č. Budějovice – Plzeň. **Zdopravy 16. 5. 2024**



V Česku testují nové dálkové vlaky pro Francii

Další velký evropský výrobce kolejových vozidel se potýká s velkým zpožděním dodávek nových vlaků. Francouzské státní dráhy SNCF oznámily, že nové jednotky Oxygene (Kyslík) od společnosti CAF budou jezdit s cestujícími až v roce 2027 namísto plánovaného roku 2025. Na sociální síti X to oznámil po prezentaci vlaků na železničním zkušebním okruhu ve Velimě šéf SNCF Intercités Alain Krakovitch. „Zpoždění dodavatele je špatnou zprávou pro regiony, kam tyto nové jednotky mají jezdit. Testování a zkoušky ale běží,“ řekl Krakovitch. První jednotka je v Česku na zkouškách od loňského července. Nové desetivozové jednotky nabídnou kapacitu 420 míst (317 míst ve 2. třídě a 103 v 1. třídě), tedy o 20 míst více než dosud, kdy na těchto spojích jezdí klasické soupravy lokomotiv a vozů typu Corail. Jezdit mají na spojích Paříž – Orléans – Limoges – Toulouse a Paříž – Clermont-Ferrand. Dodávka 28 souprav má hodnotu 700 milionů eur. Součástí zakázky je opce na dalších 75 jednotek. Budou jezdit až 200 kilometrů v hodině, v každé bude místo pro deset jízdních kol. CAF vlaky vyrábí ve svém francouzském závodě v Bagnères-de-Bigorre a ve španělském Besainu. **Zdopravy 15. 5. 2024**

ČD Cargo si půjčilo v přepočtu miliardu korun na nové lokomotivy

Největší tuzemský nákladní dopravce ČD Cargo se dohodl s ING Bank na sedmiletém investičním úvěru v eurech v objemu odpovídajícím zhruba jedné miliardě korun. Jde o úvěr, který firma použije hlavně na nákup nových lokomotiv. „Prostřednictvím úvěru budou kryty investice do kolejových vozidel v tomto roce,“ řekl předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Z půjčky ČD Cargo zaplatí nákup lokomotiv Siemens Vectron (typ A54), které má firma převzít ve druhé polovině roku. Jde o lokomotivy Vectron MS se schválením k provozu i v Belgii a Nizozemsku. Podle Tótha jde o klasický investiční úvěr s průběžnou formou splácení. „Nová kolejová vozidla si na své splátky budou každý měsíc vydělávat,“ dodal Tóth. Firma letos využije i úvěr od Evropské investiční banky a zpětný leasing na lokomotivy 742.7. **Zdopravy.cz 17. 5. 2024**

Sedmdesát miliard není konečná. ČD si chtějí na nové vlaky půjčovat dál

Generální ředitel ČD Michal Krapinec věří, že díky omlazování vozového parku železnice přitáhne další cestující. ČD ohlásily rekordní zisk – skoro čtyři miliardy. Za optimistickou zprávou se ale skrývá především prodej pozemků i výsledky dceřiných firem. Samotná osobní doprava skončila v zisku 623 milionů. A to všechno v situaci, kdy ČD dluží hlavně za nákupy nových vozidel 70 miliard korun. Krapinec počítá s tím, že několik let ještě bude firma do obměny flotily masivně investovat. Dráhy chtějí nakoupit další vozidla hlavně pro dálkovou dopravu, podle výsledku tendrů v regionech pak i vlaky pro ně. Asi nejvíc bude v brzké době znát nákup 20 souprav ComfortJet pro linku do Berlína za 12,5 miliardy, což uvolní solidní soupravy pro rychlost 200 km/h pro jiné trasy, kde už ministerstvo první zavedení této rychlosti chystá. **Hospodářské noviny 3. 5. 2024**

České dráhy se dokázaly zbavit veškerých ztrát z minulosti

České dráhy loni dosáhly historicky nejvyššího zisku. Pomohly si odprodejem části majetku, po třech letech ztrát nicméně spoluvytvořil zisk i segment osobní dopavy. ČD se podařilo přilákat o sedm milionů cestujících více, celkem jich svezly přes 164 milionů. „Za lepší výsledky vděčíme nárůstu počtu cestujících, který si vysvětlujeme tím, že je lákají nově nakupované vlaky,“ říká generální ředitel ČD Michal Krapinec. I proto bude směřovat významná část zisků do další obnovy vozového parku. Celá Skupina ČD ohlásila zisk před zdaněním na úrovni 3,8 miliardy korun. Je vůbec nejvyšší od roku 2008, kdy dráhy začaly účtovat formou mezinárodních standardů (IFRS). Výdělek vzrostl o 3,4 miliardy. Osobní doprava k zisku přispěla 623 miliony a na jízdném cestující utratili o 1,3 miliardy více než o rok dříve, zhruba deset miliard. **e15-premium.cz 20. 5. 2024**

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, nář. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

Uzávěrka inzerce je dva týdny před vydáním | **Honoráře dopisovatelům** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **Vydavatelský servis 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



LETNÍ DOVOLENÁ NA SLOVENSKU S DĚTMI DO 12 LET ZDARMA

Nízké Tatry

- Hotel GRAND Jasná v období 22. 6. až 31. 10. 2024
- Hotel SKI Zahrádky v období 28. 6. až 1. 9. 2024
- Hotel LIPTOV v období do 21. 6. 2024
- Hotel SRDIEČKO, zatím neomezené období
V hotelu Srdiečko platí i pro 3. osobu na pokoji (bez omezení věku)

Podmínkou uplatnění slevy jsou 2 plně platící osoby na pokoji.
Dítě má nárok na bezplatné ubytování a stravu stejnou jako platící osoby.

Dále mají všichni ubytovaní hosté jako bonus:

- lístky na lanovky ve středisku Jasná-Chopok
- lístky na lanovky ve středisku Vysoké Tatry- Tatranská Lomnica, Starý Smokovec a Štrbské Pleso
- celodenní vstup do vodního parku Tatralandia
- celodenní vstup do vodního parku Bešeňová

Tyto benefity může čerpat každý klient, 1x denně lístek na lanovku a 1 vstup do vodního parku.
Počet nocí = počet vstupů/lístků.

Délka pobytu je od 2 nocí, nástupní den je libovolný, další info a info o ceně v CK, pí. Jana Handrejchová, tel. 723 811 984.



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 síťového
DISPEČERA
osobní dopravy



**Zaměstnání
s nejlepšími
vyhlídkami**

Dejte se na dráhu, která dává smysl. Pracujte v Praze pro největšího českého železničního dopravce.

CO BUDE NÁPLNÍ VAŠÍ PRÁCE:

- řešení nepravidelností a mimořádností v provozu vlaků dálkové dopravy
- komunikace s provozními zaměstnanci a externími partnery
- obsluha provozních informačních systémů a systémů pro informování veřejnosti

CO NABÍZÍME:

- zajímavou a pestrou práci
- přátelský kolektiv a osobní přístup vedení
- pracovní dobu jen 36 hodin týdně bez snížení mzdy
- nepřetržitý provoz a práci v turnusu

Rukou psané přihlášky se strukturovaným životopisem a motivačním dopisem pošlete do 30. 6. poštou na adresu České dráhy, a.s., Lukáš Zástěra, Odbor provozu osobní dopravy GŘ O18, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 00 Praha 1 (obálku označit: výběrové řízení – dispečer).

CO POŽADUJEME:

- středoškolské vzdělání s maturitou (obor železniční dopravy výhodou)
- odbornou praxi 2 roky v provozních profesích v ČD, případně SŽ (dozorčí provozu, výpravčí, strojník, komandující, strojvedoucí, vlakvedoucí)
- znalost práce se služebními pomůckami a provozními informačními systémy
- orientaci v organizaci provozu
- znalost kolejových vozidel a železničního zeměpisu
- uživatelskou znalost práce na PC
- kombinační a komunikační schopnosti, asertivitu, odolnost vůči stresu, rychlé rozhodování a zodpovědnost
- schopnost pracovat v kolektivu, schopnost a vůli učit se nové věci
- znalost německého jazyka výhodou



www.cd.cz/kariera

ČD České dráhy
Moderně a spolehlivě

TIP NA VÝLET



22. až 23. června 2024

Vydejte se retro expresem Vindobona na výlet do minulosti

Vraťte se v čase a pojedte si užít dvoudenní retro jízdu expresním vlakem Vindobona v autentické soupravě vozů z 80. let minulého století. Ten tentokrát pojedje v celé trase z Berlína do Vídně a zpět. Těšit se můžete i na doprovodný program na palubě vlaku včetně inscenované celní a pasové kontroly. Souprava napodobující řazení vlaku Ex 374/375 Vindobona z poloviny 80. let bude složená z vozů DR, ČSD a také jídelních vozů JLV a Mitropa. Na palubě retro expresu nebudou chybět tehdejší bezpečnostní složky a na hranicích vás čeká pasová a celní kontrola z doby železné opony. Součástí akce je také návštěva železničního muzea v dolnorakouském Sigmundsherbergu, kde je k vidění expozice o vlaku Vindobona. Cestující z retro expresu mají zvýhodněné vstupné. Retro expres Vindobona vyrazí v sobotu 22. června v 6 hodin z nádraží Berlin-Lichtenberg. Přes Drážďany, Bad Schandau, Děčín a Ústí n. L. dojde na pražské hlavní nádraží krátce po poledni. Ve 12:23 odjíždí a pokračuje přes Tábor, Veselí n. L., Třeboň a České Velenice. V Rakousku pojedje přes Gmünd a Sigmundsherberg do cílové stanice Wien Franz-Josefs-Bahnhof, kam dorazí ve 20:23. Na zpáteční jízdu po stejné trase se vydá 23. června v 9:30.

Nejblíže železniční stanice: Děčín hl. n., Ústí n. L. hl. n., Praha hl. n., Praha-Holešovice, Tábor, Veselí n. L.



15. června 2024

Františkánská zahrada v Kadani se změní v pivnici

Rádi ochutnáte dobré pivo a zábavu? Pak se vypravte do Kadaně, kde se ve františkánské zahradě konají od 13 do 19 hodin pivní slavnosti. Na slavnostech se bude prezentovat 12 lokálních pivovarů. Zlatistý mok se bude čepovat do vratných zálohovaných kelímků a sklenic, které si pak můžete před ochutnávkou dalších chmelových nápojů sami umýt v mycí stanici. U vstupu každý návštěvník obdrží hlasovací zátku. Tu pak můžete vhodit do krabice s názvem pivovaru, jehož produkce vám nejvíce chutnala. Kdo získá nejvíce zátek, stane se vítězem soutěže O kadaňský korbek.

Nejblíže železniční stanice:
Kadaň



28. až 30. června 2024

Na festival Mighty Sounds vyrazte vlakem do Tábora

Už poosmnácté se skuteční legendární festival Mighty Sounds na letišti Aeroklubu Tábor. To nejlepší z žánrové hudby máte vlakem nadosah: do areálu pohodlně dojdete ze zastávky Tábor-Čápův Dvůr, kde budou v době konání festivalu mimořádně zastavovat všechny vlaky. Každý rok se v Táboře představí na pěti živých a čtyřech DJ Stage více než stovka interpretů. I letošní ročník nabídne to nejlepší z rokenrolu, ska, punku, reggae a spřízněných žánrů. Vystoupí Bad Religion, The Hives, Cock Sparrer, Dubiozo Kolektiv nebo domácí Sto zvířat, Fast Food Orchestra.

Nejblíže železniční stanice:
Tábor-Čápův Dvůr



11. až 13. června 2024

V Ostravě nahlédnete do budoucnosti železnice

Patříte mezi příznivce světa na kolejkách? Pak si nenechte ujít další ročník prestižního mezinárodního veletrhu Rail Business Days v Trojhalí Karolina v Ostravě. Pro letošní rok je partnerskou zemí veletrhu Polsko. O letošní ročník veletrhu Rail Business Days projevila zájem nebyvalý počet vystavovatelů z různých zemí Evropy. Organizátoři tak otevřou i druhou výstavní halu. Těšit se můžete jak na jednotky určené pro osobní přepravu, tak pro nákladní dopravu. Letos nabídne veletrh také tři premiérové kousky, které se veřejnosti představí úplně poprvé.

Nejblíže železniční stanice:
Ostrava střed