

Železničář

27. ČERVNA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



7

- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem kolejového provozu společnosti JLV Petrem Pospíšilem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–17 **Téma**
České dráhy i letos přichystaly na léto řadu různých akcí a nostalgických jízd.
- 20 **Provoz a technika**
Už více než 1 600 vozů či jednotek ČD je aktuálně vybaveno klimatizací.
- 26 **Zahraničí**
SBB investují miliardy do obnovy parku vozidel příměstské dopravy u Curychu.
- 28–29 **Recenze**
Navštívili jsme dvě netypické nádražky, či spíše kavárny – v Kamenickém Šenově a na nádraží Opava východ. Co nabízejí?
- 30–32 **Historie**
V létě roku 1974 vznikl první ze dvou prototypů lokomotivy řady T 499.0 zvané Kyklop. Sériová výroba ale nikdy nezačala.

Poděkování

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dopravu na hlavním železničním koridoru ve středu 5. června večer poznamenala tragická srážka vlaku soukromého dopravce s nákladním vlakem v Pardubicích. Ačkoliv ČD nebyly přímým účastníkem této nehody, chtěl bych vám touto cestou poděkovat za vaše mimořádné nasazení v hodinách následujících po nehodě. Vaše rychlá reakce, flexibilita a profesionalita pomohly dopady této události na provoz našich vlaků zmírnit.

Ať už jste se podíleli na organizaci náhradní dopravy, pomáhali našim zákazníkům přímo v provozu, nebo jste se podíleli na odklizení havarované soupravy pomocí nehodových prostředků, vaše obětavost a ochota jít nad rámec vašich běžných povinností si zaslouží naše upřímné uznání. Děkujeme vám, že jste v této náročné situaci dokázali spojit síly a pracovali s maximálním nasazením.

S úctou
Michal Krapinec



TITULNÍ FOTO

Autor: Jan Chaloupka



Makedonski železnici

Petr Slonek | Foto: Wikipedia, MTZ

Makedonski železnici (Makedonské železnice) je státní provozovatel dopravy v Severní Makedonii. Vlaky v této balkánské zemi jezdí po trati měřící 925 km, z čehož je 315 km elektrizováno střídavou napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz. Makedonie je připojena k síti řeckých a srbských železnic a ke Kosovu, tato trať ale byla od válečného konfliktu v Kosovu v roce 1999 až do roku 2005 uzavřená.

Celá síť je jednokolejná, vozidla pocházející ještě z parku bývalých jugoslávských železnic jsou zastaralá, v jízdním řádu mnoho spojů nenalezneme a ve špatném stavu je rovněž infrastruktura. Jízdenky jsou sice levné, cestující vlaky přesto příliš nevyužívají. Společnost má sídlo v hlavním městě Skopje, odkud také směřují všechny spoje do okolí. Nové nádraží stojí nedaleko centra, zatímco staré je od roku 1980 mimo provoz a částečně přeměno na muzeum.

Od srbských hranic k řeckým (Tabanovce – Gevgelija) prochází Panevropský železniční koridor (Salcburk – Soluň). Makedonií projížděly mezinárodní rychlíky s přímými lůžkovými a lehátkovými vozy.

Vnitrostátní spoje mířily ze Skopje do Tetova, Gostivaru, Volkova a Kumanova k srbské hranici, dále do Sveti Nikole, Štipu a Kocani až do měst Veles, Negotino a Gevgelija a do Bogomily, Prilepu a Bitoly.

V řádu platném od prosince 2023 se výrazně škrtalo. Letos už nejedí mezinárodní vlaky (rychlíky ze Skopje do Bělehradu a Soluně skončily už před několika lety) a prvně chybí i spoje do Kičeva, Tabanovce, Kočani a Prištiny. V provozu je nyní šest párů vlaků, tři ze Skopje do Veles, jeden do Bitoly a dva do Gevgelije. Méně vlaků jezdí už pouze v Albánii – dva denně a v Kosovu čtyři denně. ○

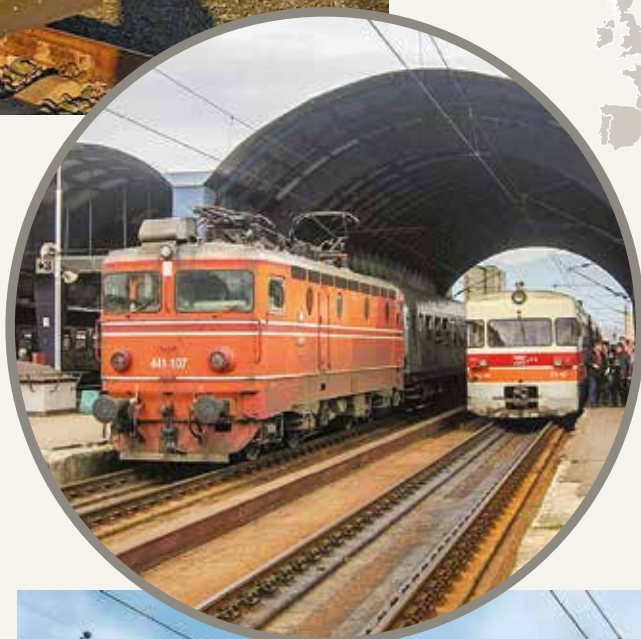


Petr Vondráček

ředitel odboru obchodu
osobní dopravy

Základní údaje společnosti

Právní forma	státní společnost
Datum založení	1873 (1991)
Předchůdci	Jugoslávské železnice
Adresa sídla	Skopje
Obrat	26 milionů eur (2022)
Zaměstnanci	920 (2023)
Majitel	Severní Makedonie
Oficiální web	https://mzt.mk



Vážení čtenáři,

léto je opět tady a s ním i prázdniny, doba dovolených, výletů a také festivalů. Pro všechny tyto aktivity lze samozřejmě využít některý z našich vlaků.

Už v červnu se na letišti v Hradci Králové uskutečnil festival Rock for People, na kterém s organizátorem dlouhodobě spolupracujeme. A to nejen nabídkou Vlak+, díky níž mají návštěvníci festivalu slevu na jízdenku, ale například i posilováním vlaků.

Slevu na jízdném Vlak+ mohou naši zákazníci už tradičně využít pro cestu do Brna na festival POP MESSE, který se koná od 25. do 27. července a nově také návštěvníci výstavy Země živitelka od 22. do 27. srpna v Českých Budějovicích. Po celý rok máme pro naše zákazníky nabídku Vlak+ ZOO, tedy slevu na jízdném do Prahy v kombinaci se slevou 20% na vstupné do pražské zoologické zahrady, a to se už vyplatí.

I letos vypravíme oblíbené vlaky Colours expres do Ostravy na renomovaný festival Colours of Ostrava. První speciální spoj pojede ve středu 17. července. Na palubě vlaku opět zajistíme hudební program, „páskování“ – tedy výměnu vstupenky za festivalové identifikační náramky a občerstvení formou minibaru. Festival tak tradičně začne již ve vlaku. Pro cestu zpět budou v neděli 21. července vypraveny dva vlaky. Jeden noční s odjezdem přímo ze stanice Ostrava střed, která je přímo před areálem Dolní Vítkovice, kde se festival koná, a dopolední, jenž pojede na pravidelném vlaku EC 116.

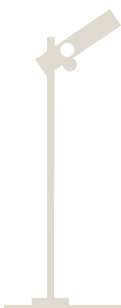
Zvláštní vlaky vypravíme také na koncerty Eda Sheerana, které se konají 27. a 28. července v multifunkčním Parku 360 v Hradci Králové. Spoje vyjedou z Prahy, jižní, střední a severní Moravy a dovezou návštěvníky nejen na koncert, ale i po koncertě zpátky domů. Posílíme i pravidelné linky a zavedeme kyvadlovou dopravu Hradec Králové – Pardubice.

Mnoho dalších festivalů a tipů na výlet, na které se dá pohodlně dojet vlakem a vyhnout se tak kolonám na silnicích nebo komplikacím spojeným s parkováním, naleznete v naší aplikaci Vlakem na výlet. Bonusem vám bude i dobrý pocit, že jste využili ekologickou dopravu a snížili svou uhlíkovou stopu.

Opomenout nesmím ani nabídku akcí v rámci nostalgických jízd. Svězt se jako každý rok můžete historickými vlaky po celé republice. Navštívit lze rovněž největší železniční muzeum v ČR v Lužné u Rakovníka či depozitář v Olomouci. Více se dozvíte na webu www.cdnostalgie.cz.

Mezi Prahou a Bohumínem jezdí nová souprava ČD ComfortJet

České dráhy nasadily první z nových souprav pro dálkovou dopravu ComfortJet do zkušebního provozu s cestujícími. První jednotka vyjela ve středu 12. června odpoledne na vlaku IC 511 z Prahy do Bohumína, o den později se do Prahy vrátila jako spoj IC 510. Do konce roku dopravce plánuje převzít osm ComfortJetů. Nové soupravy jsou zatím v provozu v dočasném řazení bez řídicího vozu a s restauračním vozem klasické stavby ze stávajícího vozového parku ČD. „Aktuálně chceme otestovat plnou funkčnost všech systémů pro cestující a také poskytnout další prostor našemu vlakovému personálu k podrobnějšímu seznámení s novými vlaky. Ostravany mezi Prahou a Bohumínem pro to představují ideální spoje,“ řekl generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. Po otestování v tuzemsku budou ComfortJety nasazeny v dočasném řazení na vlaky Berliner do německé metropole. Postupně se objeví i na spojích Víndobona nebo Metropolitan. Svou maximální rychlost 230 km/h budou po zavedení ETCS v Německu využívat například mezi Berlínem a Hamburkem a v budoucnosti ji budou moci využívat i na dalších tratích například na nové rakouské trati Koralmbahn nebo na prvních úsecích vysokorychlostních tratí v Česku.



Na Masarykově nádraží začnou první omezení

Rekonstrukce pražského Masarykova nádraží pokračuje další etapou. V souvislosti s tím dojde ke změnám tras některých vlaků. Po dobu letních prázdnin, od 1. července do 31. srpna, bude Správa železnic pracovat na obnově trati v karlínské lokalitě Sluncová. Na samotné Masaryčce začne demontáž zastřešení na nástupišti mezi 6. a 7. kolejí. Linky S2 a S22 (Praha – Lysá nad Labem – Kolín/Milovice) tak nebudou zajíždět na Masarykovo nádraží, ale budou odkloněny na hlavní nádraží. Linka S34 (Praha Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice) bude ukončena ve Vysočanech. Práce by měly mít co nejmenší dopad na denní provoz. Proto jsou výluky celé stanice naplánovány pouze na noční hodiny, usku-teční se od 1. do 27. července, a to vždy v době od 23:40 do 4:00. Celková přestavba Masarykova nádraží začala na počátku letošního roku. Dělníci odstranili část kolejí a pokračují v překládce sítí a kabelů. Rekonstrukcí projdou kromě nástupišť také koleje, jejich počet se zvýší ze sedmi na devět. Kolejiště překlene nová platforma, která propojí dosud rozdělené lokality v sousedství Masarykova nádraží. Dokončení všech prací se plánuje na rok 2027.



Na Děčínsku vyrazila první zelená Desira do provozu

Do zkušebního provozu s cestujícími vyrazily v druhé polovině května první jednotky Siemens Desiro Classic, jež ČD nakoupily pro provoz na severu Čech. Šest jednotek původem od Hessische Landesbahn bude sloužit na lince U8, tedy z Děčína do Rumburku jižní větví přes Českou Kamenici a Jedlovou. Jednotky prozatím vyjely v zeleném polepu Ústeckého kraje a s původním interiérem, jejich modernizace je ve fázi výběru zhotovitele. Desira už nyní nabízí oproti současným vozidlům na trati zvýšení komfortu. Jednotky jsou nízkopodlažní, vybavené klimatizací a s prostorem pro jízdní kola. V rámci modernizace pak dojde k dalšímu zhodnocení jednotek, přičemž úpravy se budou týkat zejména interiéru – instalovány budou chybějící stolký, přibudou zásuvky k nabíjení drobné elektroniky, palubní wi-fi, na standardy ČD bude upraven také informační systém.



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

Pendolino otevírá dveře rychlosti 200 km/h na tuzemské síti

Správa železnic začala v polovině června se zkouškami, jež by měly vést k pilotnímu schválení rychlosti 200 km/h na prvních úsecích české železniční sítě, pokud tedy pomíne zkušební okruh ve Velimí. Od Českých drah si pro tyto účely zapůjčila jednotku Pendolino, konkrétně stroj 680.004, s níž nejprve mezi Voticemi a Sudoměřicemi u Tábora a později i mezi Doubím u Tábora a Soběslaví testuje rychlost 200 km/h. Pro schválení tratě pro rychlost 200 km/h je třeba dosáhnout plánované rychlosti + 10% a tak Pendolina jezdí dokonce rychlostí až 220 km/h. Na zkušebních jízdách se dále podílí technici a vybavení DB Systemtechnik, Výzkumného Ústavu Železničního a Elektrizace železnic Praha, kteří sledují interakce sběrače a troleje, dynamické účinky jízd i hlukovou zátěž. Po schválení zde budou moci jezdit rychlostí 200 km/h pouze vozidla s naklápečím skříním, jimiž v současnosti v tuzemsku disponují právě jen ČD díky Pendolinům.



Elfík opět naděloval radost a dárky v nemocnicích

Maskot Českých drah Elfík v podání síťového dispečera ČD Petra Šolty se na konci května ve spolupráci s Okresním sdružením hasičů (OSH) Praha-západ opět vydal do nemocnic v Čáslavi a Kolíně a také do Dětského centra Kolín a léčebny Dr. Filipa v Poděbradech. Společně s koordinátorkou projektu „Rozdej radost dětem v nemocnicích“ Andreou Vancovou z OSH Praha-západ a zástupci národního dopravce rozdával hospitalizovaným dětem drobné dárky a předměty, letos mimo jiné i věci uvolněné z ČD Fanshopu. Mezi další letošní sponzory patří Pražská integrovaná doprava (PID), SDH Libčice nad Vltavou II. – Letky, vlakvedoucí Českých drah Blanka Bubancová, finanční poradce Ondřej Veszele, firma DE-DOLES a mnoho dalších včetně spousty dobrovolníků a pomocníků, kteří obětavě pomáhají s přípravou dárkových balíčků a nezbytnými úkony celého projektu. Stejná akce se s úspěchem uskutečnila ve vybraných středoevropských nemocnicích už loni.



Pantografy čeká poslední měsíc

Velké rozloučení s elektrickými jednotkami řady 460 se sice uskutečnilo už letos v dubnu, poslední provozní nasazení své kariéry však zažívají teprve nyní v souvislosti s rekonstrukcí trati mezi Opavou a Krnovem. Právě mezi těmito dvěma stanicemi operuje náhradní autobusová doprava, díky čemuž bylo možné na jedno ze zbývajících ramen motorových rychlíků z Olomouce do Ostravy v úseku Opava východ – Ostrava střed nasadit elektrická vozidla. A volba padla právě na řadu 460, která zde prostřednictvím tří jednotek 460.027+028, 059+060 a 069+070 (dvě v turnusu a jedna na záloze) zažívá po půlstoletí provozu svou skutečnou derniéru. Poslední šance se svést by tedy měla trvat do 26. července letošního roku.



Vršovické nádraží hostilo Regionální den železnice

Nádraží a depo ČD v pražských Vršovících se 1. června stalo dějištěm Regionálního dne železnice. Návštěvníci, které neodradil ani hustý a trvalý déšť, si během této akce mohli prohlédnout nejnovější vozidla, která České dráhy v následujících měsících nasadí na vybrané tratě v Praze a Středočeském kraji včetně nejnovější soupravy ComfortJet, dále vršovické depo a opravný vozidel. Připraveny byly i nostalgické jízdy historických vlaků, prohlídky depa a opravných vozidel ČD, zábavní program u příležitosti Dne dětí a ve spolupráci s Pražskou integrovanou dopravou také jízdy historických tramvají a autobusů. Přístup do depa zajistily zdarma kyvadlové vlaky CityElefant a zvláštní autobusová linka, která do areálu zajížděla z vršovického nádraží. V depu se zájemci mohli také zúčastnit komentované prezentace lokomotiv na točně, prohlédnout si ukázky práce nehodového vlaku či prezentaci vysokorychlostních tratí, případně se svést po depu motorovým vláčkem či na pákové drezině. Z Vršovíc do Roztok u Prahy a také do Čakovic a zpět vyrazila parní lokomotiva Šlechtična 475.111, respektive Čtyřkolák 434.2186.

Online nákup jízdenek na noční vlaky je snazší



Nákup jízdenek na noční vlaky je v aplikaci Můj vlak a v e-shopu Českých drah přehlednější. ČD upravily v online prodejních kanálech zobrazení jednotlivých variant jízdenek, které si cestující mohou do lůžkových a lehátkových vlaků zakoupit. Cestujícím se při vyhledání nočního spojení nově hned v prvním kroku zobrazuje, zda je v lůžkových či lehátkových vozech volná kapacita. Zvláště je uveden zbývající počet míst k sezení, lůžek a lehátek, a to včetně aktuálně dostupné nejnižší ceny jízdenky za tyto služby. Při pokračování v nákupu si pak zájemci mohou vybrat z nabídky dostupných ubytovacích služeb, u kterých se zobrazuje také počet zbývajících volných míst a cena jízdenky včetně rezervace. Cestující si tak mohou v lehátkovém voze jednoduše vybrat, zda chtějí cestovat ve čtyřlehátkovém, či šestilehátkovém oddílu. V lůžkovém voze si pak vyberou z kategorie single, double či T3, a v běžném (s umyvadlem) či deluxe provedení (s vlastní toaletou a sprchou). ČD rozšířily nabídku i o prodej jízdenek a rezervací do privátního nočního vlaku European Sleeper.

ČD kvůli nehodě zkontrolovaly lehátkové vozy Bcmz

V návaznosti na následky tragické nehody v Pardubicích přistoupily České dráhy k mimořádným prohlídkám lehátkových vozů řady Bcmz⁸³⁴. V rámci těchto kontrol byla u vozu provedena i stlačovací zkouška ve zkušebně kolejových vozidel Výzkumného ústavu kolejových vozidel, která neodhalila žádný konstrukční problém rámu ani skříně vozu. Mimořádnou kontrolou podstoupilo všech devět vozů ve vlastnictví ČD. Dopravce investoval do těchto prohlídek několik milionů korun. Při stlačovací zkoušce dle mezinárodního předpisu UIC 566 pro nové a právě schvalované osobní vozy byl vůz Bcmz⁸³⁴ 61 54 59 – 71 002-1 vystaven opakovanému tlaku 1 000 kilonewtonů (kN) na každý nárazník, tedy 2 000 kN na rám. „Výsledky stlačovací zkoušky nám potvrdily, že řada Bcmz při dodržení správných postupů údržby nevykazuje stopy konstrukční chyby. Podrobili jsme ji přitom tomu nejsilnějšímu zatížení, které je platnými normami předepsané,“ řekl ředitel odboru servisu kolejových vozidel ČD Jiří Ota.



Railjet oslavil 10 let na trase z Prahy do Vídně

Až osmkrát denně ve dvouhodinovém intervalu jezdí červené railjety ÖBB a modré railjety Českých drah z Prahy do Vídně. Jeden z těchto vlaků je denně prodloužen až do Drážďan a Berlína. Od zavedení v roce 2014 na trati Praha – Vídeň – Graz představuje toto spojení úspěšnou spolupráci ČD a rakouských drah ÖBB. Jednotky railjet nabídlý podstatně vyšší kvalitu cestování také mezi Prahou a Brnem. „Za deset let jsme jimi v ČR přepravili už více než 22 milionů cestujících a zájem o cestování na trase Praha – Pardubice – Brno – Břeclav vzrostl o víc než 40 %,“ zdůraznil náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. V pondělí 24. června se uskutečnila slavnostní jubilejní jízda z Prahy do Vídně. „Jsem přesvědčen, že se nám v příštích letech podaří rozšířit nabídku přímých spojení mezi Českem a Rakouskem a vytvořit podmínky pro intenzivnější hospodářskou, kulturní a turistickou spolupráci obou zemí,“ řekl generální ředitel ČD Michal Krapinec.



Hokejový triumf připomíná zlatý Vectron Českých drah

Speciální překvapení nachystaly České dráhy pro fanoušky železnice a hokeje. Na počest světových šampionů ČD polepily lokomotivu Vectron, která se oblékla do mistrovského zlatého nátěru s nápisem „Hoši, děkujem!“. „České dráhy jsou hrdé, že se jako oficiální dopravce mohly podílet na organizaci světového šampionátu, který se díky úspěchu našich reprezentantů stal pro nás všechny nezapomenutelným zážitkem. Nyní bude jejich triumf připomínat na železnici zlatá lokomotiva Vectron,“ řekl Michal Krapinec, generální ředitel ČD. Zlatý Vectron se poprvé představil veřejnosti na pražském Regionálním dni železnice v depu Vršovice. Křtu se ujali světový hokejový šampion Lukáš Sedlák, ministr dopravy Martin Kupka a šéf ČD Michal Krapinec. Poté byl stroj 193.031 nasazen do běžného provozu a k vidění je například na spojích Slovácký expres nebo Zlínský expres. 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 soustavy 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz AC.



Jídelní vůz dokáže rozhodnout, zda zákazník pojedě vlakem

Jízda vlakem není promarněným časem. Cestující může pohodlně pracovat, odpočívat, sledovat ubíhající krajinu... Nejlepší benefitem ale bývá na dlouhých trasách návštěva jídelního vozu. Dobré jídlo na palubě dokáže z běžné cesty udělat zážitek, na který se mnozí těší dlouho dopředu. Udržet současnou vysokou úroveň stravování ve vlacích a neustále cestující něčím příjemně překvapovat si přeje Petr Pospíšil, ředitel kolejového provozu společnosti JLV, sám velký propagátor cestování po železnici.

Vít Čepický | Foto: autor

Je jídelní vůz archaismem?

Naštěstí není. Jídelní vůz je nedílnou součástí dálkových vlaků, na trasách nad čtyři hodiny jde z mého pohledu o nezbytnost. Samozřejmě je třeba dodat, že současným trendem je příklon k bistro vozům, ale snad nebude vadit, když to pro přehlednost v tomto případě zmíníme dohromady. Velmi oblíbeným je například na trase mezi Prahou a Hamburkem. Člověk může ráno nastoupit v Praze, dát si snídani, později

cestou oběd a po lehké svačině vystoupit sytý a připravený na další program. Je to svým způsobem takový malý luxus na kolejích, cítíte se pohodlně, opečovávaný, užíváte si ubíhající krajinu za oknem, není to promarněný čas.

Občas se probírá ekonomika jídelních vozů. Proč je tak složité ji exaktně stanovit? Jaká je jejich přidaná hodnota?

Jídelní vůz nemá na ekonomiku provozu přímý vliv a velmi těžko se stanovuje, jestli je ziskový, či nikoliv. Těžko u jednotlivých cestujících zároveň ur-

čit, zdali by vlakem jeli tak jako tak, nebo pro ně možnost kvalitně se občerstvit během cesty byla tím rozhodujícím faktorem, proč se rozhodli pro vlak. Z mého pohledu má velkou přidanou hodnotu, je příležitostí nejen efektivně nakládat s časem, ale zejména si cestu užít. Naším oblíbeným heslem je, že s námi cesta chutná, což i naznačuje filozofii, se kterou k jídelním vozům přistupujeme. Přejeme si, aby pro naše cestující byla cesta zážitkem. Vezměme si například cestu z Prahy do Vídně, vozem to reálně trvá kolem

čtyř hodin, vlakem podobně (Vindobona aktuálně jede 4 hodiny a 5 minut, pozn. aut.). Jenže ve vlaku máte klid na práci, připojíte se k wi-fi, případně jen odpočíváte, dáte si něco dobrého k jídlu – a myslím si, že právě onen jídelní vůz, možnost se v klidu a kvalitně najíst během cesty, může o cestě vlakem rozhodnout. Jinými slovy: jídelní vůz není jen nákladová položka, ale má i přímý vliv na počet zákazníků ve vlacích.

Jste i vy jedním z nich?

Ano, sám na drtivou většinu služebních cest vyrážíme vlakem, například trasa mezi Prahou a Vídní je pro mě při volbě vlaku získaný jeden, jeden a půl pracovního dne navíc oproti autu. Můžu se soustředit přímo na práci, kterou mám před sebou, a samozřejmě si také rád dám něco dobrého k jídlu. Mohu to vřele doporučit.

Jaké jsou naše jídelní vozy v evropském srovnání?

Jsou velmi dobře hodnocené. V rámci Evropy existuje sdružení International Rail Catering Group, jehož členy je více než dvacet různých cateringových společností zabývajících se občerstvením na palubě vlaků, jeden člen je též z Maroka a jeden z Ameriky, a já bych si dovolil říct, že jsme na špičce. Ať už čerstvou kuchyní, kvalitou pokrmů nebo zaměřením na tradiční českou kuchyni. Mimochodem, řada turistů se poprvé s ČR setkává právě prostřednictvím naší gastronomie na palubě českých jídelních vozů. Velmi oblíbení jsme díky mezinárodním spojkům Českých drah zejména v okolních zemích. Speciálně bych zmínil Německo, kde nám s věhlasem velmi pomáhá pan Jaroslav Rudiš, jehož knihy a články jsou nám tou nejlepší reklamou. Tam už se dá hovořit svým způsobem o fenoménu.

Liší se svým charakterem jednotlivé linky?

Určitě. Liší se typem zákazníků, nasazovaných vozů i délkou jízdy. Například do Hamburku jedeme přes šest hodin, s cestujícími, kteří jedou celou cestu, máme spoustu času si „hrát“, nabídnout jim tříhodové menu a vůbec pro každého z nich mít dost prostoru. Když se naopak podíváme na trasu mezi Prahou a Ostravou, která trvá tři hodiny, musí být servis výrazně rychlejší. Obrat cestujících je velký, je tam velký tlak na čas, abychom dokázali obsloužit všechny, kteří o to stojí. V bistro vozech za námi navíc většina zákazníků nepřijde, musíme my za nimi. Ať už přímo na místo v rámci první třídy, nebo s minibarem, případně prostřednictvím prodejní aplikace či s nákupem jídelníky, to je budoucnost, na niž se musíme soustředit.

Cesta jídla z jídelního vozu před cestujícího je až poslední část celého logistického cyklu. Co jí předchází?

Proces je to hodně zajímavý. V rámci jednoho roku máme několik sezonních nabídek, které doplňují prakticky neměnné základní menu. Jejich příprava startuje už tři měsíce před nasazením, kdy ve spolupráci s Asociací kuchařů a cukrářů začneme připravovat

koncept. Pak jej zkušebně navaříme a testujeme. V rámci našeho sídla v Praze na Chodovské máme vybudovanou centrální výrobu, jež nám vyrábí většinu produkce pro jídelní a bistro vozy – hlavní jídla, sendviče, saláty... Pokrmy se u nás uvaří dle schválených receptur, zchladí se, zabalí, na vozy se pak dostávají čerstvé, pro zajímavost mají trvanlivost přibližně deset dní. Náš personál je pak regeneruje a připravuje přímo na vozech. Velkou výhodou tohoto systému je, že máme veškeré kvalitativní parametry jídel pod kontrolou a můžeme garantovat jejich stálost. Jsme také jedni z mála, kdo na vybraných typech vozů jídla přímo připravuje. Díky tomu si na nich můžete dát hmenex, čerstvé řízky, takže se po jídelním voze line typické klepání řízeků z kuchyně, a pár dalších jídel. V poslední době se pak zaměřujeme na další typy zákazníků, nedávno jsme například zavedli veganské pokrmy, které si poměrně rychle získaly značnou oblibu. Máme samozřejmě i bezlepková jídla, snažíme se, aby si u nás mohl vybrat opravdu každý.

Je nejoblíbenějším jídlem svíčková?

Nikoliv – je to řízek. Okřídlené: „Když nevíš co, dej si řízek“ na našich vozech určitě platí. Je to univerzální pokrm, což vidíme i na prodejích. Pro část turistů je těžko představitelné, co taková svíčková vlastně je, řízek je jistá volba. Na druhou stranu mnozí rádi experimentují a seznamují se s naší kuchyní, i díky tomu je svíčková hned na druhém místě.

Součástí celého řetězce jsou lidé, kteří jídl přímo na palubě nabízí, do určité míry rozhodují o tom, s jakým pocitem zákazník odejde a kolik se toho prodá. Jak je složité je najít, vyvíjet a hlavně udržet?

Máte pravdu, že jejich práce je stěžejní. Covid s celou situací značně zamíchal, cena na trhu práce se velmi změnila, většina příchozích nemívá vyučení v gastronomii, takže na trénink i následnou supervizi velmi dbáme. A ačkoliv se situace na trhu práce v posledním roce trochu zklidnila, stále je obtížné zaměstnance najít a vycvičit, i proto se snažíme se co nejvíce starat o naše stávající kolegy.

Stálíci v pivní nabídce je čepovaná Plzeň, před lety jste ale do nabídky zařadili i pivní speciály, jež pro vás vaří létající pivovar Chroust. Bylo to odvážné rozhodnutí?

Ta cesta byla velmi dlouhá. První úvahy přišly už kolem roku 2014. Bylo ale důležité trefit vhodný okamžik – a v rozhodnou chvíli nám do toho několikrát vstoupily okolnosti, které konečné rozhodnutí oddálily. Nakonec se jako ideální ukázal rok 2019, kdy společnost JLV slavila 60 let, a v rámci oslav jsme na doprovodné akci nabídli vlastní pivo. Zároveň jsme začali pracovat na speciálu pro vlaky. Pozvali jsme deset minipivovarů a nakonec vybrali k jejich překvapení manžele Chroustovské. Bylo vidět, že pivo vaří srdcem, navíc nám jako jediní byli ochotni vyjít plně vstříc v našich představách. Chtěli jsme mít možnost různorodé nabídky a produktu

Naše jídelní vozy jsou velmi dobře hodnocené. V rámci Evropy existuje sdružení International Rail Catering Group, jehož členy je více než dvacet různých cateringových společností, jeden člen je též z Maroka a jeden z Ameriky, a já bych si dovolil říct, že jsme na špičce.



na míru, a to se nám s nimi daří. A jejich nadšení a um nám neustále potvrzují, že jsme si vybrali dobře. Začátky ale nebyly jednoduché. Část zákazníků jsme museli trochu přesvědčit, na druhou stranu přišli i noví – speciálně kvůli pivu z malého pivovaru. Za těch pět let se ale pivní speciál pevně usadil v naší nabídce. Dnes si troufnu říct, že mnozí zákazníci už tolik neřeší, jaký speciál momentálně máme, a rádi se nechají překvapit. Což se nám povedlo i se současným sourem, tedy kyseláčem. Dlouho jsme o něm debatovali, ale ohlasy jsou nakonec velmi pozitivní a jsem moc rád, že jsme do toho šli.

Evropa zažívá renesanci lůžkových vozů, jdeme s trendem?

Ten boom je obrovský. Mám z toho radost, pro mě je noční doprava srdeční záležitostí, do společnosti JLV jsem nastupoval na pozici lůžkového průvodce a za rok a půl jsem toho spoustu zažil, mám na to ty nejlepší vzpomínky. Jezdil jsem do Krakova, Budapešti, ale i do Mnichova, Frankfurtu a Stuttgartu, díky spolupráci s DB jsem se dostal i do Amsterdamu nebo Basileje. V době, kdy jsme začali jezdit i Curych, jsem již přešel na pozici produktového manažera noční dopravy. Mám k tomu tedy opravdu blízko. Od roku 2015 přitom zažívala velmi těžké časy, nevědělo se, co s ní bude, DB ji opustily a chvíli to vypadalo na úplný zánik. Díky ÖBB a obecnému zvýšení ekologického uvažování cestujících se tak nakonec nestalo a trend naopak obrátil, noční doprava neskutečně nabírá na popularitě. České dráhy nyní s námi jezdí do okolních států, Švýcarska, díky zájmu se investovalo do vozů WLAB-mee, modernizační prošly i lehátkové vozy, tak uvidíme, zda-li se dočkáme dalšího rozvoje. Osobně bych byl velmi rád.

Jak se vám líbí hra ústeckého Činoheráku Jídelní vůz?

S režisérem hry Davidem Šiktancem jsme se seznámili prostřednictvím Pavla Peterky, našeho legendárního kolegy číšníka, již v době, kdy hru psal. My jsme mu pomáhali ve formě konzultací, ve spolupráci s ČD jsme pak souboru umožnili cestu mezi Prahou a Hamburkem, aby načerpali skutečnou realitu jídelního vozu, a byla to skvělá spolupráce. Finální dílo pak předčilo všechna má očekávání, je to velká reklama na cestování jídelním vozem i železnici obecně. Půvabně tragikomické, hra obsahuje spousty okamžiků, které z dráhy velmi dobře známe, a když jsem to viděl poprvé, okamžitě mě to vrátilo do dob, kdy jsem pracoval na palubě nočních vlaků. Velmi mě těší, kolik ocenění se hrou Činoherák získal, je to naprosto zasloužené. ○

Petr Pospíšil

Narodil se v roce 1981 v Praze. Vystudoval finance a účetnictví na VOŠ Podskalská a v roce 2020 získal titul MBA strategický management na Cambridge Business School. V říjnu 2005 nastoupil do JLV na pozici lůžkového průvodčího. Od července 2007 zastával pozici produktového manažera pro lůžkové a lehátkové vozy, od roku 2014 působil jako vedoucí odboru kolejových aktivit a od 1. 1. 2017 působí na pozici ředitele pro kolejový provoz. Od roku 2017 je také ve sdružení International Rail Catering Group (IRCG). V letech 2017 až 2019 byl na pozici viceprezidenta, od září 2019 do září 2023 na pozici prezidenta a od září 2023 působí jako Chairman (předseda) sdružení. Petr Pospíšil je ženatý, má tři děti. Jeho největším koníčkem je fotbal a sport obecně.

Hvězdou veletrhu se stal zelený Panter

Hlavním železničním městem Česka se od 11. do 13. června stala bezpochyby Ostrava. V areálu Karoliny se totiž konal veletrh Rail Business Days, jenž přilákal všechny důležité zástupce nejen tuzemského železničního průmyslu. Chybět tedy nemohly ani České dráhy, které společně s plzeňskou Škodou představily první elektrickou jednotku RegioPanter vybavenou trakčními bateriemi.

Vít Čepický | Foto: autor

Z exteriérových exponátů nejvíce zaujalo premiérové představení dvouvozové elektrické jednotky RegioPanter vybavené trakčními bateriemi pro dojezd na tratích nevybavených trolejovým vedením. Představit ji v Ostravě přitom bylo symbolické, jelikož právě v okolí třetího největšího českého města se budou duální Panteři zjevovat nejčastěji. První čtyři jednotky pro Moravskoslezský kraj jsou již ve výrobě, následovat je bude dalších 15 z další objednávky, jíž se v tomto čísle šířeji věnujeme zvláště na straně 14 – včetně plánovaného nasazení.

Mnoho zdaru jednotce na místě popřál generální ředitel Českých drah Michal Krapinec společně s ministrem dopravy Martinem Kupkou i Tomášem Ignačákem ze Škody Transportation, poté si ji prohlédli i s prvními návštěvníky veletrhu. V interiéru však jednotka změny oproti standardu běžných elektrických jednotek RegioPanter nepřináší, je maximálně unifikovaná a budoucí cestující při přechodu z elektrifikované na neelektrifikovanou trať ani nebudou mít šanci postřehnout změnu – tedy pomineme-li největší výhodu jednotek, odpadnuvší přestup na vozidlo nezávislé trakce.

Další slavnostní křest se první den veletrhu konal záhy a hned vedle, kde stála lokomotiva Siemens Vectron dceřiné firmy ČD Cargo. Z laického pohledu se stroj označení 383.013 od ostatních Vectronů lišil výrazným polepem, jenž vzpomíná jednoho z nejvýznamnějších železničářů naší historie, geniálního stavitele Jana Pernera. Mimochodem, i další nové Vectrony pro ČD Cargo se budou pyšnit polepem připomínajícím velké drážní osobnosti.

Pozornější příznivci železnice si pak na novém Vectronu, prvním z druhé, desetitisíce série pro Cargo, mohli všimnout jedné důležité inovace. Na rozdíl od předchozích dvanácti Vectronů bude totiž nová dodávka vybavena k provozu také v Belgii a Nizozemsku – vedle Rakouska, Německa, Maďarska, Polska, Slovenska a samozřejmě České republiky. Opodál mu pak sekundoval taktéž cargováký Bombardier Traxx 388.010.

Srbský Flirt nebo česká duální lokomotiva

Novinkou pro návštěvníky z České republiky byla také jednotka Stadler Flirt pro Železnice Srbijske, čtyřvozová elektrická jednotka osvědčené koncepce a s poněkud sterilním interiérem. Velký zájem byl rovněž o novinku Správy železnic v podobě vozu pro údržbu trakčního vedení MTW 100 od firmy Plasser & Theurer, možnost podívat se na zdvihnutou plošinu budila neutuchající pozornost. Podbíječku od stejné firmy ukázala také Subterra nebo polský Budimex.





Hned dvě lokomotivy představila také česká firma CZ LOKO. Diesellový Effi-Shunter 1000 zaujal zejména nápaditou stylizací společnosti Hrochostroj, jež se specializuje na údržbu a rekonstrukci železničních tratí, DualShunter 2000 pro italskou společnost Mercitalia pak představoval druhého zástupce duálních strojů, tentokrát v podobě lokomotivy s plnohodnotným elektrickým i diesellovým pohonem.

Zajímavým pohledem do historie a kontrast moderním vozidlům poskytla Slovenská strela, tedy předválečný motorový vůz Tatra 68, dle Kryšpínova označení Československých státních drah M 290.0, v době výroby nesmírně progresivní a stále mimořádně elegantní stroj, jenž však neměl štěstí na dobu vzniku a sériové výroby se nikdy nedočkal.

No a pro úplnost ještě dodejme, že před karolinským trojhalím zastupoval nekolejová vozidla zcela nový autobus Iveco Evadys 13M pro dceřinou firmu ČD Bus, což díky výraznému polepu připomínajícímu letošní výročí souprav railjet nebylo možné přehlédnout.

Více než 11 tisíc návštěvníků

Neméně důležitý program se ale odehrával i v interiéru. Kromě řady konferencí se zde hlavně na kryté ploše 4 800 m² prezentovalo více než 120 vystavovatelů z tuzemska i zahraničí. Skupina České dráhy byla zastoupená hned na několika z nich. Samotné ČD se představily jak hlavním stánkem, tak náborovým pod patronací Dopravního vzdělávacího

institutu, nechyběl ani ČD Bus, ČD - Informační systémy, jako dravec v evropském prostoru se na výrazném stánku titulovalo ČD Cargo, které navíc do druhého stánku ještě přivedlo svůj náborový tým.

Dorazily prakticky všechny důležité tuzemské firmy operující v železniční dopravě. Své zastoupení tak měly kupříkladu výrobce zabezpečovacích a řídicích systémů AŽD, stálce na poli zobrazování času a informací na nádražích Elektročas, samozřejmě Škoda Group, výrobce pohonů a převodovek Wikov, výrazný venkovní stánek připra-

vila Správa železnic, vyjmenovat všechny zúčastněné však je nad možnosti našeho periodika.

Závěrem se pak sluší dodat, že výrazný vliv na dobrý pocit z veletrhu má též prostředí, ve kterém se koná. Trojhalí Karolina, nádherná industriální stavba odkazující na velkolepou průmyslovou historii ostravského regionu a jeden ze symbolů jeho postupného přerodu je více než důstojným prostorem pro prezentaci toho nejmodernějšího, co nejen český železniční průmysl produkuje. Cestu si sem mimochodem našlo během tří dní více než 11 tisíc návštěvníků. O



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc červenec zní: **Jaké maximální rychlosti dosáhl při testech první prototyp lokomotivy řady 759? Ve kterém roce?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. července** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář červenec“. Tentokrát se hraje o knihu *Železnice Českobudějovicka*.

*Správná odpověď z č. 6: V Čechách sestavil první parní stroj František Gerstner díky financím hraběte Rudolfa z Vrby, majitele železáren v Komárově u Hořovic. Stroj vznikl v letech 1806–1807. Publikaci *Železniční trať Německý Brod – Pardubice* získává Jan Matějka, Soběslav.*





Na Hradecku vyjede 40 nových jednotek

V Královéhradeckém kraji vyjede 40 zcela nových jednotek za čtyři miliardy korun. České dráhy mohly investovat do moderních vlaků jen díky podpoře Královéhradeckého kraje a uzavření dlouhodobé smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti v regionu. První přírůstek v podobě RegioPantera převzali zástupci regionu na konci června.

Redakce | Foto: Jan Chaloupka

Cestující v regionu se mohou těšit na nové komfortní vlaky, v nichž nechybí klimatizace, wi-fi, zásuvky 230 V a USB pro dobíjení cestovní elektroniky, velké prostory pro kočárky a jízdní kola nebo audiovizuální informační systém.

„Před několika lety jsme stáli před rozhodnutím, jestli budeme osobní vlakovou dopravu v kraji rozvíjet, či omezovat. Rozhodli jsme se pro její rozvoj, a to jak do počtu objednávaných kilometrů, tak i do kvality nabízených služeb pro cestující. Součástí nové smlouvy s Českými drahami z roku 2021 je tak i doho-

da na obnovu 70 % vozového parku. Dlouhá léta náš kraj nepožadoval nové vlaky, a mám proto velkou radost, že můžeme představit první ze 40 moderních jednotek, které budou během dvou let nasazeny na naše regionální linky. Už teď u nás jezdí vlakem o 10 % cestujících víc než před covidem a my je chceme dále motivovat a zajistit jim větší komfort a bezpečí při cestování. Rozšiřujeme služby a nyní budeme mít i jeden z nejmodernějších železničních vozových parků v celém Česku,“ řekl hejtman Královéhradeckého kraje Martin Červíček.

„Předáním prvního RegioPantera pro Královéhradecký kraj startujeme největ-

ší výměnu vlaků v historii regionu. Letos zde uvedeme do provozu sedm elektrických vlaků, 16 motorových jednotek a v dalším roce k nim přibudou další RegioFoxy. V součtu to je 84 jednotlivých vozů, které cestujícím nabídnou přes 5 000 sedaček v moderních, klimatizovaných a bezbariérových vlacích s wi-fi nebo s možností dobíjet cestovní elektroniku,“ uvedl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Kromě Panterů i Foxy

ČD na tratích Královéhradeckého kraje letos nasadí do provozu tři dvouvozové a čtyři třívozové jednotky RegioPanter. Obsluhovat budou osobní spoje na tratích z krajské metropole do Chlumce nad Cidlinou a do Týniště nad Orlicí. Moderní vlaky nahradí klasické soupravy s nepopulárními vagony přezdívanými Honeckery, odkud byly importovány na začátku 90. let 20. století. Vlaky operované RegioPantery by měly na těchto dvou tratích ročně najet kolem půl milionu kilometrů.

Letos zamíří na tratě v kraji i další nový typ vlaků RegioFox. Lišky obslouží neelektrifikované tratě a nahradí motorové vozy z přelomu 60. a 70. let zvané Hydry, a také motorové jednotky RegioNova. V kraji bude jezdit 33 nových motorových jednotek.

RegioFoxy postupně převezmou provoz na tratích Kolín – Chlumeck nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov, Hradec Králové – Letohrad, Choceň – Týniště nad Orlicí – Náchod – Hronov, Hradec Králové – Meziměstí – Broumov a Hradec Králové – Trutnov – Svoboda nad Úpou. Vlaky obsluhované RegioFoxy by měly v Královéhradeckém kraji ročně ujet přibližně dva miliony kilometrů. ○

Drážní úřad informuje

Jednala expertní skupina k zavádění ETCS

V polovině června již popáté zasedla expertní skupina k zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS. Kromě tratě Olomouc – Uničov, kde je zaveden výhradní provoz ETCS, proběhlo dalších šest zátěžových testů. Sedmý, nejnáročnější, je naplánovaný na konec července na trati Praha – Česká Třebová. Zátěžové testy simulující výhradní provoz testují funkčnost systému ETCS v úsecích, kde bude od 1. 1. 2025 výhradní provoz spuštěn.

K identifikaci a odstranění všech problematických míst je však potřeba, aby veškeré vlaky, které mají splněné tři základní podmínky, tedy nacházejí se v úseku tratě se zapnutým ETCS, lokomotiva je vybavená mobilní částí a strojvedoucí je řádně proškolený, jely se zapnutým ETCS. To bude předmětem opatření, kterým od 1. 8. 2024 uloží Drážní úřad dopravcům zapínat ETCS ve vyjmenovaných úsecích.

Správa železnic zároveň oznámila zavedení zjednodušeného zabezpečovacího systému ETCS STOP, který bude nasažen na úseky s výlukou trvající déle než půl roku a deaktivovaným klasickým zabezpečením. Systém bude využívat mobilní část ETCS instalovanou na vozidlech a v případě projetí návěsti STŮJ vlak okamžitě zastaví.



Obnova vozidlového parku v Olomouckém kraji

České dráhy dokončily v Olomouckém kraji historickou obměnu vozidlového parku. Na elektrizované tratě dopravce díky tomu nasadil desítky nejnovějších jednotek RegioPanter. Bezbariérové vlaky mají vše, co cestující od regionální dopravy v 21. století očekávají, ať už je to klimatizace, palubní wi-fi, elektrické zásuvky, USB nebo informační monitory.



Redakce | Foto: archiv ČD

U příležitosti dokončení největší obnovy vlaků v Olomouckém kraji se na začátku června uskutečnila slavnostní prezentační jízda mezi městy Olomouc a Uničov. Ta spojuje v současnosti nejmodernější regionální trať u nás, kde už vlaky jezdí výhradně pod dohledem evropského zabezpečovacího systému ETCS.

„Kvalita cestování díky nasazení nových regionálních vlaků poskočila v Olo-

mouckém kraji znatelně dopředu. RegioPantery navíc České dráhy nasadily i na trať z Olomouce do Šumperka, kde po modernizaci, elektrizaci a instalaci evropského zabezpečovače ETCS mohou jezdit rychlostí až 160 km/h. V Olomouci tak můžete i díky novým spěšným vlakům být z Šumperka už za 50 minut, z Uničova za 18 minut a z 16 kilometrů vzdáleného Šternberka dokonce za osm minut, což je znatelná úspora času oproti dřívějšíku,“ zdůraznil ministr dopravy Martin Kupka.



Cestujících v kraji přibývá

Zájem o železnici se po nasazení nových vlaků zvýšil, například na tratích Olomouc – Uničov nebo Olomouc – Přerov narostl počet cestujících o více než 30 %.

„Regionální doprava zažívá revoluční proměnu v rámci celé republiky a Olomoucký kraj je regionem, kde jsme během dvanácti měsíců na koleje nasadili nejvíce nových vlaků. V příštích dnech do Olomouce dorazí poslední z plánované dodávky 27 nejnovějších RegioPanterů. Díky tomu nabídneme zdejším obyvatelům a návštěvníkům regionu více než 7 tisíc míst v nových elektrických jednotkách,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Nejnovější elektrické jednotky RegioPanter vozí cestující na linkách Šumperk – Uničov – Olomouc – Přerov – Vyškov na Moravě, Kouty nad Desnou – Zábřeh na Moravě – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice a Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín.

„Rychlá, pohodlná a bezpečná veřejná doprava je klíčovou součástí celého dopravního systému Olomouckého kraje. Jsem velmi rád, že právě v našem regionu se podařilo dosáhnout toho, že u nás jezdí už jenom moderní vlaky. Jejich cestujícím přeji příjemnou jízdu za rodinnou návštěvou, na výlet nebo třeba do školy i zaměstnání,“ uvedl Josef Suchánek, hejtman Olomouckého kraje.

Třívozové jednotky RegioPanter řady 640.2 jsou bezbariérové a jejich kapacita je 234 míst k sezení. Na trati z Olomouce do Uničova se po jejich nasazení zvýšila kapacita vlaků v průměru o 50 míst na spoj.

„Poslední RegioPanter pro Olomoucký kraj, vyrobený v našem šumperském závodě, je připravený k dodání. Tyto moderní soupravy nové generace již dnes úspěšně slouží obyvatelům, a to včetně mnoha našich vlastních zaměstnanců, kteří si je v podstatě sami vyrobili. Jejich atraktivní vzhled a pohodlí budou lákat dál k cestování vlakem, ať už se jedná o cesty za prací, studiem či zábavou,“ dodal Tomáš Ignačák, místopředseda představenstva a President regionů CZ&SK a Central East ve Škoda Group.

Vedle RegioPanterů druhé generace jezdí v Olomouckém kraji ještě další tři RegioPantery z předchozí dodávky moderních vlaků. Celkem tak jezdí v regionu na 30 bezbariérových a klimatizovaných RegioPanterů, které kompletně nahradily starší elektrické jednotky řady 560 Tornádo a klasické osobní vozy s lokomotivami. ○

ČD objednaly první bateriové vlaky

České dráhy a tuzemská společnost Škoda Group uzavřely kontrakt na dodání nových duálních elektricko-bateriových jednotek určených pro českou železnici. Patnáct nových vlaků z této objednávky se objeví na tratích Moravskoslezského kraje. Výrobce byl vybrán v otevřeném tendru.

Redakce | Foto: Michal Málek

Podle předsedy představenstva a generálního ředitele ČD Michala Krapince se doprava díky kooperaci s regiony stal lídrem v inovacích regionální železniční dopravy. „Spolupráce s Moravskoslezským krajem nám umožnila stát se prvním dopravcem v Česku, který objednal a nasadí do provozu duální elektrické jednotky, které jsou poháněné elektrinou buď z trakčního vedení, anebo z trakční baterie. Nasazení duálních vlaků snižuje emise uhlíkových plynů při provozu na neelektrizovaných tratích a cestujícím nabídnou více přímých spojení, kombinujících jízdu například na hlavních elektrizovaných tratích a vedlejších tratích bez elektrizace,“ řekl Krapinec.

Nové duální jednotky nabídnou komfort, který je u moderních vlaků běžný. „Půjde o bezbariérová, nízkopodlažní vozidla s klimatizovanými oddíly pro 150 sedících cestujících. Ti budou moci využít také oddíl 1. třídy, prostor pro přepravu osob na vozíku, místa pro kočárky a jízdní kola. Vybaveny budou moderním audiovizuálním informačním systémem, elektrickými zásuvkami a USB pro napájení cestovní elektroniky a samozřejmostí je palubní wi-fi síť. Také počítáme s chystanou konverzí, proto jednotky vybavíme pro provoz jak pod soustavou 3 kV DC, tak 25 kV 50 Hz AC. Samozřejmostí je moderní zabezpečovač a radiokomunikace ETCS a GSM-R,“ popsal výstavbu člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

„Uzavření kontraktu je znamením, že ČD zůstávají spolehlivým obchodním partnerem Moravskoslezského kraje. Věřím, že se Českým drahám podaří nabídnout profesionální spolupráci i do bu-



Kam duální jednotky v Moravskoslezském kraji vyrazí

doučna. Nasazení jednotek BEMU můžeme považovat za další velký krok směrem ke kvalitnějšímu a modernějšímu cestování u nás,“ řekl hejtman Moravskoslezského kraje Josef Běllica.

První koncem roku 2026

Výrobce má zhruba polovinu nových jednotek dodat nejpozději do 29 měsíců od podpisu kontraktu a další pak v následujících měsících. Nejméně sedm vlaků dopravce obdrží v listopadu 2026. To je umožní nasadit v rámci platné smlouvy s Moravskoslezským krajem v přechodném roce, se kterým smlouva počítá, pokud by se prodloužilo výběrového řízení. Jeho délku nemůže dopravce zásadně ovlivnit, protože se musí řídit zákonnými lhůtami.

Hodnota kontraktu za dodání všech 15 dvouvozových jednotek, za sady vybraných komponentů výměnného systému, například kompletní podvozky na jednotku, školení personálu a zajiště-

ní servisu na dobu až 15 let je 3,5 miliardy Kč. Z toho připadá zhruba jedna čtvrtina na údržbu a sadu náhradních dílů výměnného systému.

Elektrické jednotky umožní zavedení přímých vlaků bez přestupu z krajské metropole Ostravy do nejrůznějších míst kraje, kam nevedou elektrizované tratě, jako jsou Krnov, Nový Jičín nebo Budišov nad Budišovkou. Na elektrizovaných tratích budou napájeny přímo z trakčního vedení a budou na nich dobíjeny také trakční baterie. Jejich dobíjení je možné také při rekuperaci na neelektrizovaných tratích při jízdě po spádu nebo při brzdění do stanic a zastávek. ○



Léto na kolejích aneb kam vlakem Českých drah

Léto patří tradičně výletům – a výlety začínají ideálně na kolejích. Proto i letos přichází České dráhy s řadou speciálních akcí a nostalgických jízd, které vás dovezou vstříc rozličným prázdninovým zážitkům. Vyrazit s námi můžete do historie parním vlakem, moderní soupravou za poznáním evropských metropolí nebo třeba nočním vlakem za ochlazením pod štíty velehor. Nabídka je široká a fantazie nezná omezení...

Čestmír Vítecký | Foto: archiv ČD

Základní výbavou každého železničnického cestovatele se během léta stává oblíbená Jízdenka na léto. Týdenní či čtrnáctidenní varianty letní síťové jízdenky nabízí během července a srpna jedinečnou možnost neomezeně objevovat naši republiku z paluby modrých vlaků. Ať už s pečlivě připraveným plánem, nebo naopak tím prvním vlakem Českých drah, který přijede.

Nemusíte počítat kilometry, řešit kategorii vlaku, můžete se vydat, kam jen budete chtít. A když během svého putování zahlédnete za oknem u trati něco zajímavého, není nic jednoduššího než vystoupit na nejbližší zastávce a prostě se jít podívat, kam vás to od kolejí zavane, abyste se následně mohli kdykoliv zase nalodit.

Základní varianty Jízdenky na léto pro 2. třídu stojí 1 390 Kč na sedm dní, 1 990 pak na dva týdny. Držitelé In Karty mohou využít zvýhodněných variant za 1 190, respektive 1 690 korun, nejvýhodněji se pak svezou děti, studenti do 26 let a senioři nad 65 let, kteří za kratší variantu zaplatí 695 a delší 995 Kč. Přičemž je vždy možné pořídit si doplatek do 1. třídy.

Pokud vás více láká zahraničí, můžete využít také Včasné jízdenky Evropa nebo síťové Interrail. Ta je k dispozici v řadě variant podle délky platnosti, věku cestujícího či navštívených zemí, kompletní

nabídku s podmínkami využití najdete tradičně na webových stránkách www.cd.cz, www.interrail.eu, a samozřejmě v aplikaci Můj vlak. Téměř 40 tisíc evropských železničních stanic čeká.

Bicykl vlastní i z půjčovny

Už naprosto standardní možností je využít při cykloturistice v rámci přiblížení se k těm nejatraktivnějším místům Česka právě některý z našich spojů. Na což České dráhy reagují stále rostoucí možností využít, samozřejmě s ohledem na kapacitu souprav, osobních i dálkových vlaků vybačených speciálními místy pro bezpečnou přepravu kol, v těch dálkových je navíc možné si místo na kolo rezervovat. Do těch nejoblíbenějších destinací se pak pravidelně vydávají speciální cyklovlaky.

Pokud ale nechcete být závislí na kapacitních možnostech vlaků, není nic snazšího než využít služby ČD Bike. Díky síti 69 půjčoven prověřených a kvalitních kol přímo na nádražích si nemusíte s přepravou kola vůbec dělat starosti, vypůjčíte si je přímo po výstupu z vlaku. Již ve třiatřiceti půjčovnách jsou navíc k dispozici i elektrokola, 18 z nich nabízí i koloběžky.

Výhodou navíc je, že kolo můžete většinou vrátit i na jiné pobočce, než jste si jej půjčili, můžete si ho předem rezervovat a po vybraných tratích jej navíc svezete zdarma. Více informací tradičně naleznete na webových stránkách Českých

Léto s párou na Příbramsku

Kdy: 27. července

Kde: Příbram – Březnice – Blatná – Rožmitál pod Třemšínem

Čím: 354.195

Šumavské léto s párou na Volarsku

Kdy: 6., 7., 13., 14. a 20. července

Kde: Volary – Nové Údolí, 20. července
Volary – Lenora a Volary – Kubova Huť

Čím: 354.195

Parním vlakem k Berounce

Kdy: 6. července, 3. srpna

Kde: Lužná u Rakovníka – Křivoklát – Nížbor

Čím: 434.2186, Bai

Historickým motoráčkem do Mariánské Týnice

Kdy: 9., 23. července, 6. a 20. srpna

Kde: Lužná u Rakovníka – Kralovice u Rakovníka a ČD Busem do Mariánské Týnice

Čím: M 240.0100



Párou podél Volyňky

Kdy: 21. července
Kde: Vimperk – Strakonice – Blatná
Čím: 354.195

Rožnovské parní léto

Kdy: 6. července a 10. srpna
Kde: Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
Čím: 423.041

Parním vlakem do Kolečovic

Kdy: 7. července a 4. srpna
Kde: Lužná u Rakovníka – Krupá – Kolečovice
Čím: 434.2186, Bai

Léto na Bechyňce

Kdy: O sobotách do 31. srpna
Kde: Tábor – Bechyňe
Čím: E 422.001 / E 422.003, Bnp

Léto s Párou na Blatensku

Kdy: 28. července
Kde: Blatná – Nepomuk, Blatná – Strakonice
Čím: 354.195

Historickým vlakem do Lednice

Kdy: Každou sobotu, neděli a svátek až do 29. září
Kde: Břeclav – Lednice
Čím: M 131.1448, 7. září parní vlak

Historickým vlakem z muzea do depozitáře

Kdy: Každou středu do 21. srpna
Kde: Lužná u Rakovníka – Chomutov
Čím: M 262.1011 či motorová lokomotiva + Balm, BFalm

Setkání drezín v Lužné u Rakovníka

Kdy: 20. a 21. července

Modelvíkend v Lužné u Rakovníka

Kdy: 17. a 18. srpna



drah, kde jsou uvedeny všechny potřebné podrobnosti včetně ceníku. A mimochodem – pokud chcete mít jistotu, je možné si kolo rezervovat v e-shopu či aplikaci Můj vlak, což zejména v letních měsících vřele doporučujeme.

Na výlet do historie

Od 1. června do 31. srpna se rozšířila otevírací doba železničního muzea v Lužné u Rakovníka, které se těší na návštěvníky denně kromě pondělků. Můžete zde obdivovat nejen řadu statických exponátů v podobě těch nejzajímavějších drážních vozidel, která jezdila po tuzemských kolejích, s řadou z nich se můžete v rámci četných jízd i svézt.

Hned několikrát například vyrazí Hurvínek či Singrovka z ČD muzea vstříc Rakovníku a Kralovicím, kde lze u pokračování do Mladotic nahlédnout, jak vypadá trať 27 let ve výluce, nebo si optimističtěji prohlédnout klášter Mariánská Týnice, kam podél bývalé trati místo vlaku vyrazí návazný ČD Bus.

Rovněž Hurvínek se lze svézt v rámci tradičních jízd z Břeclavi do Lednice jedinečným Lednicko-valtickým areálem, parní lokomotiva Všudybylka svezde milovníky historie v rámci Šumavského léta Volarskem, tentýž stroj vyrazí rovněž v rámci speciálních jízd na Blatensko, Rožnovské parní léto pak nabízí svezení s Velkým bejkem.



Klasikou pak zůstávají například jízdy „z muzea do depozitáře“, tedy z Lužné do Chomutova, pára pak vyrazí z Lužné také do Kolečovic nebo Nižboru. A tradicí jsou i letní jízdy na Bechyňce, jež letos musí obstarat prozatím pouze Bobinka se soupravou historických osobních vozů.



Kompletní výčet a informace o nostalgických akcích můžete čerpat ze stránek cdnostalgie.cz, na řadu zejména parních jízd pak lze koupit jízdenky s rezervací místa předem.

Cestujte s aplikací

Výbornou inspirací vám může být aplikace či stránky Vlakem na výlet (www.cd.cz/vlakem-na-vylet). Nabídnou nejen řadu tipů na železniční akce, ale vhodně poradí i s nedrážní náplní volného času od městských výletů, zdolávání kopců, prohlídek významných památek po čím dál oblíbenější gastrotipy. Samozřejmostí je roztřídění dle náročnosti časové i kilometrické.

Hlavní výhodou všech nabízených výletů je ovšem fakt, že můžete nechat starosti s provozem na silnicích a parkováním za hlavou, dostanete se na ně pohodlně našimi vlaky, s aplikací Vlakem na výlet navíc můžete jejich zdoláním sbírat ČD Body do věrnostního programu a vychodit si třeba jízdenku zdarma na další výlet. Tak vzhůru do léta. Ideálně vlaky Českých drah! ○



Zdravotně postižení otestovali jednotky ComfortJet

V rámci přípravy ComfortJetů do zkušebního provozu se na konci května s novými vlaky seznámili také zástupci Národní rady osob se zdravotním postižením a Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých. Během prohlídky oceňovali zejména plně průchozí interiéry a řadu doplňků, jež jim mají cestování po železnici co nejvíce zjednodušit.

Vít Čepický | Foto: autor

Cílem celé akce bylo seznámit budoucí uživatele s řešením interiéru nové soupravy, která sice vychází z railjetu a Interjetu, ale přišla též s některými novými řešeními. Zároveň představitelé dopravy a výrobce chtěli vyslechnout jejich připomínky a pokusit se na ně před ostrým nasazením souprav do provozu

reagovat. Přítomni tedy byli jak zástupci Českých drah, tak samozřejmě rovněž tvůrce ComfortJetů.

V současnosti se nabízí dvě koncepce vlaků, které mají zjednodušit cestování vlakem lidem se závažným pohybovým postižením. V regionální dopravě se prosazují spíše soupravy s nízkopodlažními částmi, naopak v dálkové dopravě České dráhy preferují ucelené a plně

průchozí soupravy s uličkou v jedné rovině a s elektrickou zvedací plošinou. To umožňuje například osobám na vozíčku využívat celé soupravy. A právě široké a volně průchozí mezivozové přechody zástupci obou organizací kvitovali nejvíce.

Spokojenost s místem

Všimli si ovšem i dalších podstatných úprav odstraňujících bariéry. Například prostorné toalety přímo u vstupu se zvedací plošinou, dobíjecích zásuvek pro elektrické vozíky, audiovizuálního informačního systému se světelnou a zvukovou navigací nebo haptických prvků a nápisů v Braillově písmu.

„Oproti starším soupravám hodnotím ComfortJety velmi pozitivně,“ řekl předseda Národní rady osob se zdravotním postižením Václav Krása. „Mají více míst pro vozíčkáře, perfektně je udělaná toaleta pro hendikepované, která je téměř jako v bytě. Velmi také oceňuji, že se dá projet z jednoho vagonu do druhého. Těch věcí, které jsou v tomto vlaku vylepšeny, je hodně a já jsem rád, že se nám daří jak s Českými drahami, tak se Siemensem a Škodou spolupracovat na zlepšení kvality dopravy na železnici pro lidi se zdravotním postižením,“ ocenil Krása.

Našly se nicméně také drobné nedostatky. Zástupci nevidomých a slabozrakých si například všimli chybějících popisek v Braillově písmu na některých prvcích, například u rozlišení košů na tříděný odpad na představicích, obecně se ale shodovali v pozitivním hodnocení soupravy s tím, že už se těší na jejich postupné nasazování do běžného provozu. ○

Vlaky ČD během šampionátu dopravily desítky tisíc fanoušků k arénám

České dráhy, které byly oficiálním dopravcem květnového mistrovství světa v ledním hokeji, zajistily během šampionátu přepravu týmů, rozhodčích, organizátorů i fanoušků mezi místy konání zápasů v Praze a v Ostravě. Hokejové speciály ČD dovezly na zápasy v Praze a Ostravě téměř 12 tisíc fanoušků ze všech účastnických zemí, dalších více než 80 tisíc lidí pak cestovalo v pravidelných spojích.

„Pro České dráhy bylo ctí, že mohly po celou dobu konání světového šampionátu zabezpečovat přepravu pro týmy, funkcionáře i fanoušky. Během základních skupin jsme vypravili sedm párů mimořádných spojů SC Pendolino mezi Prahou a Ostravou a zvláštní speciál vyjel i na náš čtvrtfinálový zápas. Ve spolupráci s kolegy ze Slo-

venska dorazily do Ostravy i speciální hokejové vlaky z Košic. O všechny tyto vlaky byl mezi fanoušky velký zájem, využilo je skoro 12 tisíc cestujících,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „Na běžných spojích jsme také pocítili vyšší zájem o cestování, na relacích do Prahy a Ostravy to bylo v průměru denně přibližně o 6 000 cestujících více oproti běžným dnům. Chci poděkovat všem kolegům z provozu, že tento nápor skvěle

zvládli a všechny fanoušky jsme v pořádku dovezli,“ dodal předseda.

Kromě fanoušků se České dráhy postaraly také o komfortní dopravu pro rozhodčí a organizátory mistrovství, kteří během příprav i samotného šampionátu najezdili mezi Prahou a Ostravou více než 180 tisíc kilometrů.

České dráhy zajistily kromě vlakové přepravy fanoušků a týmů i transfery hokejistů mezi hotely a stadiony. Dceřiná společnost ČD Bus a její moderní autobusy značky Iveco zajišťovaly každý den přepravu týmů i novinářů na tréninky a zápasy. ČD Bus nasadil celkem 18 autobusů a 36 řidičů. Během posledních měsíců mohli cestující na nádražích vidat speciálně polepenou lokomotivu Siemens Vectron, která na sobě nese logo šampionátu a hlavní motto „Heart Of The Game“. (red)



Na mašinky do Království železnic

Co dělat s dětmi v Praze? Na tuto otázku si obyvatelé a návštěvníci Prahy mohou už patnáct let odpovědět: Pojedeme do Království na mašinky. Populární expozice sídlí pod administrativním centrem Anděl City a rozkládá se ve dvou podlažích na ploše 3 500 m². Přesto bývá během víkendů a svátků docela plno. Chcete-li si v klidu užít všechny atrakce, doporučujeme se těmto termínům vyhnout a vyrazit sem ve všední den odpoledne. Stojí to za to.



Advertorial | Foto: Království železnic

Hlavní atrakcí Království jsou obří modelová kolejiště na ploše téměř 600 m², na kterých se v každý okamžik prohání přibližně osmdesát vlakových souprav, pojízdňá auta, tramvaje i lanovka a metro. Kolejiště v Království železnic se navíc aktuálně opět rozšiřuje. V červnu započala stavba dvou nových krajů, a to konkrétně kraje Pardubického a Královéhradeckého. Pokud vás tedy zajímá, jak tento úžasný malý svět vzniká, doporučujeme návštěvu právě v nejbližším období.

Populární centrum rodinné zábavy však nabízí mnohem více. V ceně vstupenky si s dětmi vyzkoušíte také RC modely na závodní dráze, dvě velké autodráhy, herní koutky Igráčka, dřevěné vláčky Woody, dětskou „řádírnu“ pro nejmenší na téma třídění odpadů, opravdovou tramvaj, řídicí vůz metra, motorák a autobus s projekcí průjezdů tratí, hry, nebo skutečné železniční návštěvnické stánky.

Čtyři stanoviště virtuální reality

Pro mladé i starší příznivce moderních technologií jsou k dispozici čtyři stano-



viště virtuální reality s nabídkou zábavných, ale i vzdělávacích programů. Tuto základní nabídku pak dále ještě rozšiřuje široká škála prémiových titulů, ze kterých si může každý návštěvník vybrat a vyzkoušet dle vlastních preferencí.

Ze žhavé současnosti se můžete jen o kousek dál přesunout zpět v čase. V díl-



ně věnované stavebnici MERKUR nejen den rodící zavzpomíná na svá mladá léta. Věděli jste, že výroba této stavebnice byla zahájena před více než 120 lety? Přesto je stále oblíbená a skvěle procvičuje jemnou motoriku dětských prstíků. Mimo stavebnici MERKUR najdete v dílně i spoustu dalších stavebnic pro malé i velké návštěvníky.

V rámci partnerství s ČD můžete také navštívit bistro se širokou nabídkou teplého i studeného občerstvení stylizované právě do vizuálu Českých drah. Máte tak možnost si vychutnat kávu nebo jiné dobrotu v jídelním voze ČD s projekcí, tak jako byste seděli ve skutečném vlaku. To se hodí, neboť průměrná délka návštěvy s dětmi zabere 3-4 hodiny.

Za zmínku stojí také mobilní aplikace, kde najdete zážitkové mapy, které vám návštěvu Království železnic zpevní. Za vyplnění zážitkových map můžete získat body, které následně proměníte za atraktivní odměny, jako jsou slevy na občerstvení, vstupné, nebo dárky od partnerů spojené právě s vyplňovacím pracovním listů a zážitkových map.

Novinkou online vstupenky

Od nového roku je novinkou také online prodej vstupenek. Pokud chcete ušetřit až 30 % na vstupném, doporučujeme naplánovat si návštěvu včas a využít online nákup z pohodlí domova na adrese www.eshop.kralovstvi-zeleznic.cz. Při správném výběru termínu můžete ušetřit až 480 Kč za čtyřčlennou rodinu. Pokud nemůžete dorazit na rezervovaný termín, nemusíte se bát. O své peníze nepřijedete. Na pokladně doplatíte pouze rozdíl v ceně vstupenky.

Expozice je dobře dostupná všemi prostředky MHD, jen 150 metrů od stanice metra Anděl. Nabízí zajímavé slevy pro cestující vlakem i držitele karty Lítačka. Podrobný popis expozice i nabízených slev na www.strankach.kralovstvi-zeleznic.cz.

Rádi bychom také připomněli, že zákazníci ČD s platnou In Kartou mohou po jejím předložení získat slevu 15 % na vstupné. ○

Polovina vozidel ČD je klimatizovaná

Už více než 1 600 osobních vozů nebo jednotlivých článků elektrických a motorových jednotek Českých drah je na počátku léta vybaveno klimatizací. Klimatizované vozy a jednotky aktuálně obsluhují nejfrekventovanější spoje na páteřních dálkových i regionálních linkách v celém Česku. Díky tomu dnes cestuje většina našich zákazníků na tuzemské železnici pohodlně i v horkých letních dnech.



Petr Štáhlavský | Ilustrační foto: Dioss.cz

Klimatizace je dnes samozřejmě součástí všech moderních vlaků Českých drah. „Je to už více než polovina všech vozidel, jimiž cestují naši zákazníci. Díky tomu, že jsou takto vybavené soupravy nasazovány na nejfrekventovanějších linkách, například na příměstských spojích v okolí Prahy, Brna nebo Ostravy, ale také na páteřních tratích v dalších krajích, cestuje v současné době drtivá většina našich zákazníků v klimatizovaných vlacích,“ řekl místopředseda představenstva Českých drah a náměstek generálního ředitele pro servis Michal Kraus.

„Údržbě klimatizace proto věnujeme velkou pozornost. Vedle pravidelných prohlídek procházejí před hlavní letní sezonou rovněž mimořádnou kontrolou, která se zaměřuje na kontrolu neporušenosti chladicího okruhu, správné množství chladicího média a na ověření funkčnosti celého systému. Klimatizační jednotka je však pouze technika a ani tyto preventivní kontroly stoprocentně nevyloučí přetížení nebo nějakou poruchu v době plného provozu,“ vysvětlil náměstek.

Základem je 22 stupňů

Základní nastavení interiérové teploty ve vlacích je od výrobců na 22 °C. Ve velkoprostorových vozech může tuto teplotu o +/- 2 °C upravit doprovod vlaku a v oddílových vozech si ji ve stejném rozsahu může upravit přímo cestující. Při rostoucí teplotě vně vozidla pak dochází k úpravě teploty také v interiéru. Systém tak udržuje rozdíl ve vnější a vnitřní teplotě na zhruba 8 °C doporučených zdravotníky. Při vnější teplotě vzduchu 35 °C tak udržuje klimatizace uvnitř vlaku teplotu na úrovni zhruba 27 °C.

Klimatizace jsou v létě velmi silně zatíženy. Jejich provoz navíc komplikuje značné množství míst na našich elektrifikovaných tratích, kdy musí být napájení vlaku z troleje vypnuté. V takovém případě dochází k odstavení klimatizačních jednotek. Odstavena je i při výměně lokomotivy. To způsobuje vypnutí celého

systému a jeho opětovný náběh během několika minut po obnovení napájení. Během tohoto procesu řídicí jednotka zajistí postupné odpojení a následně spuštění všech součástí klimatizace. Během toho dochází například k vyrovnání tlaků v systému. Hlavně za velmi horkých dnů to představuje velmi intenzivní zkoušku provozuschopnosti a funkčnosti klimatizační jednotky. Cestující to ale v běžném provozu nepoznají. Výjimkou však mohou být oblasti, kde probíhají výluky a kumulují se místa s odpojením od trakční sítě.

Údržba 5 metrů nad zemí

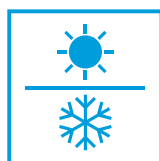
Samostatnou klimatizační jednotkou je vybaveno každé vozidlo. U klasických osobních vozů je většina zařízení umístěna pod podlahou, v elektrických a motorových jednotkách na střeše. Čidla řídicí chladění jsou umístěna v oddílech pro cestující. Hmotnost celé klimatizační jednotky se podle typu vozidla pohybuje zhruba kolem jedné až dvou tun. Pro údržbu je třeba zajistit přístavení osobních vozů na kolej s prohlídkovým kanálem a u jednotek musí být zajištěn bezpečný přístup prostřednictvím pevných nebo mobilních pracovních plošin na střechu ve výšce přibližně 4,5 až 5 metrů.

Pokud je závada většího rozsahu a je třeba vyměnit celou klimatizační jednotku, musí se tak učinit na koleji vybavené portálovým jeřábem, vymontovat celé až dva tuny těžké zařízení, sejmut ho ze střechy vlaku a nahradit jiným. Tato výměna trvá zhruba 6 až 8 hodin, samotná oprava klimatizační jednotky na speciálním pracovišti pak podle rozsahu opravy trvá několik dní. O klimatizace ve vozidlech a ve specializovaných dílnách se stará vyškolený a odborně způsobilý tým zkušených servisních techniků v centrech údržby Českých drah na území celé republiky.

Klimatizace ve vlacích se skládá z několika důležitých částí. Jsou to výparník, kompresor, kondenzátor, vysokotlaký spínač a expanzní ventil. Jednotlivé prvky musí být kvalitně propojené, aby nedocházelo k únikům chladicího média. Důležité jsou také rozvody samotného vzduchu, který je dílem recyklován a dílem nasáván z venku. Výdechy vzduchotechniky se nacházejí podle konstrukce vozidel u podlahy, pod okny nebo ve stropní části. ○

Jak poznat klimatizované vozy?

Vozidla vybavená klimatizací jsou označena u nástupních dveří nebo v interiéru symbolem lomítka, kdy v horní části je obrázek sluníčka a v dolní sněhové vločky.



České dráhy v rámci zkvalitňování služeb a péče o zákazníky významně omlazují vozidlový park a z legendárních vozů řady B, kterých bylo vyrobeno přes 800, zbyl již jen zlomek.

Při porovnání kvality cestování dnes a před třiceti lety cestující pozná rozdíl hned. Nastoupí dveřmi, které se ovládají tlačítky a za jízdy jsou blokovány, u nejnovějších vozů jsou i centrálně ovládané a pustí vás jen na straně k tomu určené, o teplotní pohodu se postará klimatizace. Vůz je vybavený rovněž systémy, které zůstávají běžným cestujícím skryty. Jde například o elektricky ovládanou brzdu vozu, magnetickou brzdu, protismykové zařízení, snímače teploty, množství CO₂ ve vzduchu uvnitř vozu, řídicí, diagnostické a komunikační jednotky a další systémy, které se starají o bezpečnost a pohodlí cestujících.

Nové výzvy a zkušenosti

Vozidlový park Českých drah prošel za posledních třicet let obrovskou proměnou. I samotné osobní vagony dosáhly svou složitostí na úroveň hnacích vozidel. Tam, kde dřív stačili zámečníci, kteří opravili mechanické závady, nebo vyměnili opotřebované součástky, jsou dnes potřeba kvalifikovaní pracovníci schopní držet krok s moderní technikou.

Když do příslušného střediska údržby přicházejí nová vozidla, jsou k dispozici technikům technické popisy a údržbové manuály. Ne na vše se dá ale připravit předem. Péče o vozidla zahrnuje i každodenní učení a poznávání. Na počátku je potřeba ve spolupráci s dodavatelem vyléčit všechny „dětské nemoci“ a udržovat vozidla v dobré kondici. Není výjimkou, že se na vozidlech projevují i určité sezónní trendy, typicky jsou v letních měsících kladeny vyšší nároky na klimatizaci, v zimě naopak na vytápění. Všechny zkušenosti posbírané po dobu života vozidla jsou pak o to cennější, čím větší je unifikace vozidlového parku. Dobrým příkladem spolupráce napříč servisem Českých drah může být předávání zkušeností s netrakovními jednotkami InterJet, které spadají pod SÚ Cheb, kolegům v pražském depu v Michli, kde budou dislokovány nové jednotky ComfortJet, a které koncepčně vychází právě z InterJetů.

I software potřebuje péči

Vedle zkušených odborníků nastupuje i nová generace techniků, která po absolvování školy přirozeně nemá celoživotní zkušenosti vytrénované oko odborníka, zato si ale více rozumí s po-



Vliv proměny vozidlového parku na jeho údržbu

Cestující při jízdě vlakem zpravidla upřednostňují moderní vozidla. Proto je pozitivní, že se Českým drahám daří starší vagon, jednotky a soupravy postupně nahrazovat novými. To však klade další a nemalé nároky na techniky, kteří se zabývají údržbou těchto moderních vozidel.

čítači. I to je velmi důležité. Vždyť každé elektronické zařízení vozu potřebuje jeden, nebo více softwarů – vlastní aplikační software, firmware a PLD čili programovatelný logický obvod. Takových zařízení může být ve voze až přes dvacet. Verze jednotlivých SW se mohou v průběhu života vozidla měnit v rámci aktualizací, a to vyžaduje jak důslednou správu dat, tak i výkonnou sílu, která zajistí, že software bude na vozidlech vždy aktuální.

O servisu by se dalo říct, že je týmovou záležitostí. Například jeden pracovník servisu zná perfektně mechanismus předšvňných nástupních dveří, které dokáže seřídit, tak aby byl zajištěn jejich hladký mechanický chod i po-

té, co se setkaly s nešetrným zacházením. Jeho kolega s počítačem zajistí, aby řízení dveří mělo nejnovější software, který se postará o jejich ovládání.

Až tedy příště pojedete vlakem, budete již vědět, že i „váš“ vůz prošel rukama nejen elektroniků, elektromechaniků a mechaniků, kteří se podílejí na tom, abyste mohli s ČD cestovat moderně a spolehlivě. A pokud máte zrovna v ruce kromě výtisku Železničáře také absolventské vysvědčení a zaujala vás práce v servisu ČD, nebo ještě hledáte uplatnění, navštivte stránky www.cd.cz/kariera, kde najdete přehled volných pozic. Mladí lidé se zájmem o techniku, s chutí pracovat, budou mít otevřené dveře v každém středisku údržby. ○

V Pardubicích slouží nová zastávka i lávka



ně. Modernizaci pardubického nádraží podpořila evropská dotace v objemu více než tři miliard korun. Příspěvek zajistí cestujícím vyšší bezpečnost a větší pohodlí při cestování vlakem.“

Stavbaři zároveň zrekonstruovali kolejiště. Provoz vlaků je díky tomu tišší, instalace zabezpečovacího zařízení ETCS umožní zvýšit jejich rychlost na 160 km/h. Dalším přínosem je zdvoukolejnění úseku ve směru na Rosice nad Labem, který využívají jak vlaky do Hradce Králové, tak i do Chrudimi.

Nová zastávka

Novinkou je zastávka Pardubice centrum. Cestujícím přinese výrazné zkrácení docházkové vzdálenosti do středu města. Ve středu 12. června sem začaly zajíždět všechny osobní a spěšné vlaky od Hradce Králové a ve špičce také od Chrudimi. Jde o 48 párů vlaků, jež zde začínají a končí jízdu.

Zastávku tvoří oboustranné nástupiště. Cestující se na ni dostanou krytými šikmými chodníky. Nechybí přístřešky, lavičky, osvětlení, informační a kamerový systém. Nachází se u podchodu, který propojuje Sladkovského a Rokycanovu ulici. Ústí sem nový tubus, kterým se cestující na nástupiště dostanou. Přístupová cesta je také z ulice Jana Palacha.

Druhá část oprav nádraží

Stavební ruch na pardubickém hlavním nádraží ale neutichne. Startuje totiž druhá část rekonstrukce tamní rozsáhlé památkově chráněné budovy. Po obnově někdejšího hotelu přichází na řadu nádražní hala, východní provozní křídlo a západní křídlo s bytovým domem. Stavbaři kompletně zrenovují střechu, fasádu i celý interiér. Tomu se vrátí původní podoba, která bude odpovídat současným požadavkům cestujících i dopravců. Součástí projektu je instalace fotovoltaické elektrárny.

V odbavovací hale selepší služby pro cestující včetně veřejných toalet. Komerční jednotky s ordinacemi a lékárnou budou v přízemí a v 1. patře západního křídla. Bezbariérový přístup zajistí výtah. Východní křídlo bude sloužit zajištění provozu. Stavbaři udělají dispoziční úpravy v zázemí zaměstnanců a rozšíří kancelářské prostory. Počítá se i s rekonstrukcí bytového domu.

Práce se uskuteční za provozu, cestujícím zůstane vždy přístupná část odbavovací haly a zázemí. Hotovo má být na konci roku 2026. Celkové náklady této etapy stavby dosahují 1,014 miliardy korun. První rok se opraví východní křídlo a polovina haly, poté se začne pracovat na západním křídle a druhé části haly. ○

Po bezmála čtyřech letech skončila modernizace železničního uzlu v Pardubicích. Cestující díky tomu mohou využívat nové moderní nástupiště, pohodlně dostupné výtahy a eskalátory. Část vlaků také začala zajíždět na novou zastávku blíže k centru krajské metropole a přímo na hlavním nádraží vznikla i nová železniční lávka.

Petr Slonek | Foto: Michal Málek, Správa železnic

Rekonstrukce začala v září 2020 a celkové náklady dosáhly téměř 6,36 miliardy korun. Práce zahrnovaly opravy nástupišť a vybudování pátého nástupišť. Uzel má nové zabezpečovací zařízení, trakční vedení a mosty. Na dalších 74 milionů korun vyšla výstavba zastávky Pardubice centrum. Zároveň odstartova-

ly práce na zbývajících částech budovy hlavního nádraží.

Pardubické hlavní nádraží leží na frekventovaném koridoru z Prahy na Moravu. Denně zde zastaví stovky dálkových a regionálních vlaků. Zrekonstruována jsou všechna stávající nástupiště, navíc k nim přibýlo jedno nové. Jejich délka se pohybuje od 124 do 436 metrů. Správa železnic zrenovovala zastřešení nástupišť, podpěry trakčního vedení, osvětlení, orientační, informační a kamerový systém, nové jsou majáky a značení pro zrakově postižené.

Obnovené jsou oba podchody, pro přístup k vlakům lze nově využít kromě schodů také výtahy nebo eskalátory. Stejně tak propojují i nástupiště se zastřešenou lávkou, která měří celkem 290 metrů a vede přes celé kolejiště až do sídliště Dukla.

Pardubický uzel je podle vedoucí Zastoupení Evropské komise v Praze Moniky Ladmanové významný i z hlediska evropské železniční sítě. „Lepší spojení na trase Praha – Brno – Břeclav je důležité pro cesty z Berlína, Bratislavy či Ví-



Práce na kladenském S-bahnu se blíží k závěru

Trať mezi kladenským centrálním nádražím a stanicí Kladno-Ostrovec přes zastávku Kladno město sice měří pouze lehce přes pět kilometrů, práce na její modernizaci však svým rozsahem patří mezi nejvýznamnější tuzemské železniční stavby. A přestože má být definitivně dokončena až příští rok, již nyní jsou zásadní úpravy před dokončením a počátkem června se uskutečnilo pokládání první koleje v celém úseku.

Vít Čepický | Foto: autor

Až se cestující v srpnu letošního roku vrátí na trase mezi kladenským „hlavním“ nádražím a Ostrovcem do vlaků, svou původní trať nebudou poznávat. Poněkud rustikální ráz centrální stanice

se sypanými nástupišti, jednokolejná mezistaniční trať, nevábne Kladno město a půvabná stanička v Ostrovcu – vše během posledního roku vzalo za své.

Místo toho se Kladno dočkalo moderní dvoukolejné trati. Nikoliv názvem hlavní nádraží má v současnosti hotová prv-

ní dvě ostrovní nástupiště, třetí, boční teprve vzniká u staniční budovy. To zatím stojí. Dokončují se podchody, informační systém, eskalátory a bezbariérové zpřístupnění stanice pomocí výtahů. Úpravami navíc projde i přednádraží, kde vznikne moderní přestupní uzel na veřejnou autobusovou dopravu.

Výrazně se změnila i původní jednokolejka vedoucí po západním okraji Kladna směrem k jeho části Rozdělov s ikonickými věžáky. Místní patrně nejvíce uvítají nový podjezd pod tratí poblíž sportovního areálu, díky kterému jsou minulostí kolony u přejezdu na frekventované výpadovce k dálnici D6.

Velmi zajímavých změn se dočkala zastávka Kladno město. Nevábnu kostku se zázeminím pro cestující a panelové nástupiště poblíž podjezdu pod čtyřproudým průtahem, jenž právě nad tratí mění jméno z Československé armády na Vítěznou, nahradila moderní vlaková zastávka, která podjezdu umně využívá. Z obou nástupišť i stran přibude schodiště k autobusovým zastávkám v bezprostřední blízkosti, na místě jsou již eskalátory, chystá se výtah a nový bude i prostor pro cestující.

A před dokončením jsou i nová dvě boční nástupiště v Kladně-Ostrovcu, za kterými vzniká kolejová spojka pro obrat větší souprav. Díky celé stavbě tak velká část Kladna získá moderní železnici a pohodlné napojení na hlavní město.

První elektrický vlak od Kralup

To ale přece jen hovoříme o vzdálenější budoucnosti, po dokončení aktuální stavby sice budou cestující těžit z pohodlnějšího přístupu ke vlaku a vyšší kapacity trati, práce na modernizaci, zdvoukolejnění a elektrizaci tratě z Kladna k pražskému Výstavišti však ještě ani nezačaly a i v ideálním případě potrvají do konce dekády.

Znamená to, že na ekologičtější elektrický provoz si Kladno ještě nějakou dobu počká. V rámci současných stavby tak vzniká pouze příprava na elektrizaci, jejímž nejviditelnějším projevem je instalace části trakčních sloupů, které si na troleje ještě pár let vyčkají.

Nakonec ovšem ono čekání pravděpodobně nebude závislé na dokončení modernizace od Prahy. Dle vývoje plánů na elektrizaci tuzemské železniční sítě lze totiž předpokládat, že první elektrický vlak do Kladna poněkud nečekaně dorazí z Kralup nad Vltavou. Právě tato trať, včetně odbočky Jeneč – Středokluky, má jako jedna z prvních podstoupit takzvanou prostou elektrizaci. Ta se již projektuje a její dokončení je předpokládáno na rok 2027, což je termín, který trolej od Prahy rozhodně nestihne. ○



Vít Čepický | Foto: autor

Michala Vyskočila přitom odmala zájímala doprava spíše městská. „Nádražáčkou rodinou nejsme,“ říká. „A ani to zpočátku nevypadalo, že se ke kolejím dostanu já, od osmnácti let jsem pracoval v realitní kanceláři, ve které jsem byl od jejího počátku, a prošel si tak všechny možné pozice v jejím managementu. Vyržel jsem tam tři a půl roku, pomáhal jsem také rozjet slovenskou pobočku, ale ta nakonec padla, já se vrátil do Čech a čím dál víc si uvědomoval, že to není práce, jež by mě úplně naplňovala.“

V té době pravidelně dojížděl vlakem z Vraného nad Vltavou, kde si dobrovolnou pozici náborářky vyzkoušela tehdejší vlakvedoucí na vlcích Pacifiku. „Kolegyně Julča Šilhánová mi postupně vysvětlovala, jak je ta práce skvělá, kolik má člověk volna, že chodí z práce s čistou hlavou, peníze jsou slušné...“ A kampaň to tehdy byla evidentně efektivní. „Určitě je to od té doby zajímavá jízda,“ uznává Vyskočil. „Každý den je originálnější, není to stereotypní jako v kanceláři, člověk nikdy neví, co ho čeká. Rozhodně to zpětně považuju za dobré rozhodnutí,“ je přesvědčený.

Nováček na dráze se musí zkraje proplést spleťtostí předpisové soustavy, což je vždy výzva. „Zaujala mě hned jedna z prvních vět, totiž že návštěvnicko návštěvní návštěv. Zpočátku to vše zní tak cize a složitě, ale jak si to člověk postupem času čte a začíná vše chápat, zjišťuje, že to má logické návaznosti a předpisy do sebe postupně zapadají. Oproti jiné dopravě je to přesto naprosto rozdílná disciplína. Není to jednoduché, ale zároveň je to nesmírně rozmanité.“

Jeho první směna byla ještě v rámci seznání na trase do Tanvaldu. „Tehdy jsme tam ještě jezdili s velkými soupravami, to jsou krásné vzpomínky, dnes již bohužel neopakovatelné. Součástí bylo objížďení soupravy, jednoduchá zkouška brzdy, souprava se musela zajišťovat proti ujetí, protože v Tanvaldu je lehký spád, bylo to se vším všudy,“ vzpomíná. „Pak jsem pokračoval přes Pantografy v okolí Prahy, motoráky, postupně jsem se dostal na dálkovou dopravu.“

Co cesta, to originál

A u té již zůstal. „Je to úplně jiné. Pří-městská doprava má výhodu, že jakmile něco nefunguje nebo je problém s cestujícími, většinou to vzhledem k průměrné délce jízdy nemá dlouhého trvání. V dálkové dopravě si člověk případný problém veze hodiny... Přesto ji mám mnohem radši. Víc si přičuchneme k do-



Nejlepší je, když se podaří cestujícím pomoci

Ke dráze vedou různé cesty. Michalu Vyskočilovi stačilo nějakou dobu pravidelně dojíždět z Vraného nad Vltavou do Prahy a poslouchat vyprávění tamější vlakvedoucí o strastech, ale hlavně krásách práce na železnici, až se na pozici vlakvedoucího ocitl i on sám. „Je to nesmírně rozmanitá práce,“ oceňuje zpětně odvážné rozhodnutí vyměnit kancelář za palubu vlaku. A to nejen těch dálkových, ale dokonce i parních.

pravním úkonům, větší dopravní odpovědnosti. Občas řešíme technické problémy, mimořádné posuny, s vlakem pracujeme mnohem víc.“

U dálkových cestujících je navíc ještě důležitější řešit návaznosti, nepravidelnosti v dopravě, komunikaci s dispečery a podobně. „Nejlepší pocit je, když cestujícím během problémů opravdu dokážeme pomoci a oni dorazí do cíle s co nejmenším zpožděním a naštváním.“

Připravit se na všechny situace ale samozřejmě nejde. „Co cestující, to originál, mohu mít tři dny za sebou stejnou

směnu, ale každá bude úplně jiná, lidé jsou různí a každý z nich řeší jiné problémy a jinak. Stává se třeba u cestujících z ciziny, že si kupují jízdenky na několik dní a ve velkém předstihu na internetu a překliknou se například v datu. Kolikrát tak sedí na správném místě a ve správném vlaku, ale na jízdence mají jiný měsíc, protože se spletli. Pamatuju třeba Američana a přesmyčku dne a měsíce na jízdence kvůli rozdílnému zápisu data u nás a v USA. To jsme našťástí tehdy vyřešili, bylo to do budoucna, takže se jízdenka jen stornovala, po-

řídila správná a on nakonec vystupoval spokojený, že vše dobře dopadlo. A to pak udělá radost i mně.“

Ale i v rámci běžného provozu, kdy se toho „moc neděje“, na vlakvedoucího i průvodčího číhá řada zapeklitostí. Tou základní je – vůbec si zapamatovat kontrolované cestující. „Dodnes si kladu otázku, jak je možné si lidi v soupravě zapamatovat. Ale ona fotopaměť asi opravdu nějak funguje. Když si cestující dojdou na záchod, pro jídlo, ale pak se vrátí na své sedadlo, je to dobré. Horší je, jakmile se třeba v rámci velkoprostoru přesunou o dvě řady dál. To k nim pak jdu znovu jako k novým cestujícím. Obecně to ale funguje dost podvědomě, jinak si to neumím vysvětlit,“ přemítá Vyskočil.

Jízdenku vyhodila manželka

Bohužel existují i cestující, kteří se různými fígly snaží na vlakový personál vyvrát cíleně. „Sou situace, ve kterých ke zneužívání občas dochází, typicky přejezd hranice, změna čet, průchod do vyšší třídy po kontrole jízdenek... Já si většinou tipuji pár lidí a jdu je namátkově zkontrolovat, navíc to pak dobře působí i na ostatní cestující, kteří vidí, že jet poctivě se vyplácí. Přesto se na většině vlaků najde alespoň jeden člověk, který zkouší, co mu všechno projde.“

Plejáda výmluv je přitom nesmírně rozsáhlá. „I s legendární jízdenkou sežranou psem jsem se už setkal, ale nejabsurdnější výmluva byla jiná. V Kolíně se objevil cestující bez jízdenky s tím, že ho vyrazila manželka z domu a vyhodila mu všechny věci do popelnice, no a mezi věcmi měl i tu jízdenku. To už opravdu neznělo příliš pravděpodobně. No nakonec si musel koupit novou,“ vzpomíná na vykuka. „Horší bývají třeba propuštění trestanců z vězení, kteří peníze na cestu propijí v první hospodě a pak se snaží někam dostat. To jsou pak mnohdy agresivní a velmi se diví, když rázem dostanou zdarma zpáteční jízdenku do vězení.“

Michal se kromě doprovázení běžných vlaků časem propracoval i k vlakům nostalgickým, najmě parním. „Přivedli mě k tomu kolegové, kteří s parními vlaky už jezdí déle. Před dvěma sezonami jsem se svezl poprvé – a hned mě to chytilo, krásný stroj, všude vůně páry, pěkné staré vozy... Samozřejmě to není jen pěkné svezení, ale odpovídající zodpovědnost. Člověk přesně musí vědět, co dělá a jaké to má následky, tedy že vše dělá stoprocentně správně. Úkonů je tam hodně, často se sune, občas svěšuje... Ale tím je to zároveň pěkné.“

Důležitá je výrazně vyšší ostražitost ve stanicích či během dozbrojování vo-

Michal Vyskočil

Pražský rodák vystudoval obor sociální činnost, byť v něm nakonec nezakotvil. Místo toho se nejprve realizoval na různých pozicích v realitní kanceláři, aby nakonec smysl našel na dráze, konkrétně na pozici vlakvedoucího u Českých drah. Přestože mu práce dobrovolně přetéká i do volného času, odpočine si též u focení či v přírodě.



dy. „Cestující občas u parního vlaku zapomínají, že se pohybují kolem dráhy, na které je běžný provoz. Je důležité umět je usměrnit a držet v bezpečné vzdálenosti od kolejí, kde

jezdí vlaky,“ zmiňuje další specifikum zvláštních jízd.

Největším rozdílem je pak samozřejmě vozový park a odlišnosti z toho plynoucí. „Kolem Prahy nejčastěji jezdíme s Rybáky, případně Baikami, takže si musíme ještě víc hlídat například dveře – dvě kliky a přehazovačku, která slouží jako poslední pojistka proti nežádoucímu otevření. Je to ale velmi efektivní řešení. Před každým rozjezdem si každopádně musíme dávat velký pozor, musíme myslet stále dopředu.“ Ale liší se i atmosféra ve vlaku. „U nostalgické chtěl cestující vlakem na výlet, těší se na to a jsou schopni odpustit i nějaké to zpoždění. Vnímají případné provozní problémy úplně jinak. Řekl bych, že na nostalgickém vlaku cestující chce za jízdenku platit, zatímco na běžném musí.“

Evidentní je, že obě polohy své práce, tedy dálkové i nostalgické vlaky, má Michal Vyskočil velmi rád. „Aby tu práci člověk mohl dělat dobře, s úctou, musí k ní mít nějaký vztah. O to víc k drážní nostalgii, kterou už nelze dělat pouze v rámci standardní pracovní doby, ta už chce lásku k dráze.“



SBB koupí vlaky pro curyšský S-Bahn

Švýcarské spolkové dráhy SBB hodlají investovat miliardy franků do obnovy vozového parku příměstské dopravy. Nakoupí celkem 116 nových patrových jednotek pro curyšský S-Bahn a západní Švýcarsko, kde mají být nasazeny od roku 2030. Dopravce už zároveň vypsals výběrové řízení. Zájemci z řad výrobců mají čas na podání nabídky do začátku roku 2025.



Petr Slonek | Foto: SBB

Jedná se o objednávku v miliardové hodnotě. Na řadě linek curyšského S-Bahnu bude od roku 2030 jezdit 95 souprav. V západním Švýcarsku, konkrétně na linkách RER Vaud a RE33 Martigny-Annemasse, se plánuje nasazení 21 jednotek. Vlaky pořízené pro curyšský S-Bahn a francouzsky mluvící část Švýcarska budou mít odlišné barvy interiéru a exteriéru.

Objedávka obsahuje rovněž opci na dodávku 84 dalších vozidel. Ty jsou nezbytné pro plánované rozšíření služeb v rámci programu spolkové vlády do roku 2035. Teprve konkrétní nabídky od jednotlivých výrobců ukážou, jak vysoké budou skutečné náklady na pořízení vlaků. SBB s ohledem na vysoký počet vlaků očekává, že půjde o „miliardovou zakázku“. Předpokládá se, že rozhodnutí o dodavateli, kterému bude zakázka přidělena, padne na konci roku 2025.

Obnova se týká patrových příměstských jednotek typu DPZ a částečně i HVZ-D s rychlostí 130 km/h. Na konci 80. let je vyrobilo konsorcium společností SLM, ABB a SWP. V roce 1989 byly úspěšně otestovány a do provozu s cestujícími vyrazily na jaře roku 1990. Patrové příměstské vlaky, označované spolkovými drahami zkratkou DPZ, dodnes tvoří páteř curyšského S-Bahnu. Využívají se na většině linek a dodáno jich bylo dohromady 115. Kromě vložených vozů se skládají z jednoho řídicího a čtyřnápravové lokomotivy Re 450 na druhém konci coby hnacího vozidla.

Větší kapacita i více prostoru

Nově vyrobená vozidla budou se svými 150 metry delší než současné stometrové jednotky a nabídnou více než 500 míst k sezení. Při maximální možné délce vlaků na trati curyšského S-Bahnu 300 metrů tak bude ve špičce při jízdě zdvojených souprav k dispozici více než tisíc míst.

Nové vlaky musí splňovat požadavky S-Bahnu, a to především na dostatek prostoru pro cestující jezdící na krátké vzdálenosti. Speciální multifunkční zóny mají pojmout více jízdnicích kol, zavazadel i kočárků. Samozřejmostí je nízkopodlažní přístup všemi dveřmi, dvě toalety v každém vozidle, z toho jedna bezbariérová. K dispozici budou ve všech oddílech elektrické zásuvky. V první třídě zajistí pohodlí nastavitelná sedadla a sklápěcí stolky. Vlaky pojedou maximální rychlostí 160 km/h. ○

PKP Intercity pořídí 35 hybridních jednotek pro dálkovou dopravu

PKP Intercity si u polské společnosti Newag S.A. z Nového Sadu objednal 35 hybridních jednotek pro dálkovou dopravu. Tamní výrobce kolejových vozidel byl jediným uchazečem ve výběrovém řízení. První dvě soupravy PKP IC převezmou třicet měsíců po podpisu smlouvy s Newagem. Jde o vůbec první vozidla tohoto druhu ve vozovém parku polského dopravce.

PKP za dodávku vlaků zaplatí celkem 3,36 miliardy polských zlotých, tedy v přepočtu asi 19,5 miliardy korun. Jedna tak vyjde zhruba na 550 milionů Kč. Newag se zároveň v rámci objednávky zavázal ke kompletní údržbě po dobu 10 let jejich provozu za účasti zaměstnanců dopravce.

„V souladu s novým směrem vývoje PKP Intercity chceme rozšířit náš vozový park tak,

aby zahrnoval co nejvíce kombinovaných vozidel. V současné době má naše společnost téměř 90 elektrických jednotek. V květnu ukončené výběrové řízení na dodávku 35 hybridních jednotek nám umožní zajistit nejen pohodlí cestujících, ale také optimalizovat provozní náklady,“ zdůraznil prezident představenstva PKP Intercity Janusz Malinowski.

Nové jednotky nabídnou kapacitu 178 míst k sezení. Cestující si kromě toho budou moci zakoupit občerstvení v instalovaných prodejních automatech.

Výhodou vlaků je fakt, že mohou kombinovat jízdu pomocí elektromotoru a spalovacího motoru v neelektrifikovaných úsecích.

Dopravce je nasadí na vnitrostátní spoje kategorie InterCity, čímž se zkrátí jízdní doby vlaků provozovaných v současnosti elektrickými a dieselovými lokomotivami. Samozřejmostí je vybavení ETCS a spalovacími motory splňujícími nejnovější emisní normy.

„Řešení této zakázky nám umožní zvýšit úroveň nabídky PKP Intercity a zefektivnit provoz kolejových vozidel, zejména v rámci obsluhy neelektrifikovaných tratí. Musíme však ještě dorešit údržbu. Jednáme s výrobcem a hledáme vlastní řešení, jak těmto vozidlům poskytnout odpovídající péči,“ řekl Adam Wawrzyniak, člen představenstva PKP Intercity. (pes)





Norimberk s Erfurtem spojily regionální expresy

Bavorsko a Durynsko propojily od letní změny jízdního řádu nové regionální vlaky. Společnost DB Regio Bavaria rozšířila spojení Franken-Thüringen-Express (FTX) na vysokorychlostní trati VDE 8 Norimberk – Erfurt a zahájila provoz linky RE 29 mezi Norimberkem, Bambergem, Coburgem a Erfurtem.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Vlaky na této nové i částečně zmodernizované trati dosahují rychlosti 190 km/h a staly se tak nejrychlejším spojením v regionu. Dosud jezdily pouze dálkové na severním úseku VDE 8.1, jak se tato trasa označuje. Spoje si společně objednaly obě spolkové země a dopravce na ně nasadil osm šestivozových elektrických jednotek řady 4462 typu Desiro HC od výrobce Siemens Mobility.

Nová linka RE 29 (Norimberk – Bamberg – Coburg – Erfurt) je prvním re-

gionálním spojením mezi Norimberkem a Erfurtem bez přestupů. Cestující se z Norimberku do Erfurtu dostanou za 1 hodinu a 53 minut, čímž se doba cestování zkrátí na polovinu. Ještě výraznější je časová úspora mezi Coburgem a Erfurtem. Cesta zabere pouhých 36 minut a lidé už nemusí přestupovat. V minulosti potřebovali něco málo přes tři hodiny a museli dvakrát přestupovat.

Denně 16 spojů

Mezi Norimberkem a Coburgem nyní jezdí denně 16 spojů v obou směrech.

Pět párů vlaků provozovaných na vysokorychlostní trati doplňuje stávající služby expresů ICE v Coburgu a nabízí rychlejší a častější spojení do jiných destinací v Německu. Cestující na lince RE 29 mohou k cestě využít jízdenku Deutschlandticket.

Nové spoje zajišťuje flotila osmi šestivozových dvoupodlažních jednotek Desiro HC, které na vysokorychlostní trati jezdí maximální rychlostí 190 km/h. Vlaky jsou vybaveny zabezpečovačem ETCS a jsou tlakotěsné, což umožňuje jejich komfortní průjezd tunely vyšší rychlostí. Mají kapacitu 634 míst k sezení, vejde se do nich až 60 jízdních kol a jsou vybaveny wi-fi a moderním informačním systémem pro cestující. Doplňují stávající flotilu osmnácti čtyřvozových vlaků Desiro HC, které začaly na FTX jezdit v prosinci 2023. Zajišťují dopravu v půlhodinovém taktu mezi Norimberkem a Bambergem.

Spolkové země Bavorsko a Durynsko investovaly do nové flotily 320 milionů eur na základě smlouvy, kterou v soutěži vyhrál Siemens v listopadu 2021. DB Regio Bavaria získal dvanáctiletý kontrakt na provozování FTX v rámci širšího kontraktu v květnu 2020, zahájení provozu se uskutečnilo v prosinci 2023.

„Spuštěním expresu na vysokorychlostní trati Norimberk – Erfurt začíná nová kapitola v regionální dopravě mezi Bavorskem a Durynskem. Nyní můžeme lidem v regionu severní Franky nabídnout ještě lepší a výrazně rozšířené služby s mnoha možnostmi cestování jak na sever, tak na jih země,“ řekl Heiko Büttner, zástupce skupiny Deutsche Bahn pro Bavorsko. ○

SBB objednal 33 jednotek FLIRT pro přeshraniční spoje

Švýcarský dopravce SBB se rozhodl využít opce a objednal u společnosti Stadler celkem 33 nových nízkopodlažních jednotek Stadler FLIRT Evo. Určeny jsou pro přeshraniční regionální dopravu mezi severozápadní částí země a Alsaskem na severovýchodě Francie. Hodnota zakázky činí 320 milionů švýcarských franků. Nasazeny mají být od roku 2030 na linkách s půlhodinovým taktom.

Aktuální objednávka byla zadána na základě rámcové smlouvy z roku 2022, jež počítá s dodávkou až 510 těchto vlaků. SBB si zatím objednaly 286 jednotek, přičemž první vozidla už jezdí s cestujícími v běžném provozu.

Podmínkou jednotek FLIRT je jejich vybavení bezpečnostními systémy a schválení pro provoz v obou zemích. Rozšíří se jejich kapacita, což má veřejnost motivovat k většímu

využívání vlaků. Už nyní jezdí denně za prací v trojúhelníku Švýcarska, Francie a Německa 60 tisíc lidí, z toho zhruba polovina právě mezi zemí helvétského kříže a Francií. Ale 90 procent jezdí autem, včetně zhruba šesti tisíc zaměstnanců letiště EuroAirport v Basileji.

Vlaky budou dvousystémové, neboť ve Švýcarsku se využívá jiné napájecí soustavy než ve Francii. Odebírat tak budou proud 15 kV 16,7 Hz AC ve Švýcarsku a 25 kV 50 Hz AC ve Francii. Jednotky nabídnou 146



míst k sezení, prostory pro kola, kočárky a velká zavazadla i zázemí pro cestující se sníženou pohyblivostí. Ve Švýcarsku půjde zařadit tři a ve Francii dokonce čtyři vozidla do jedné soupravy. Výroba se uskuteční v hlavním závodě Stadler Rail v Bussnangu.

SBB počítá s tím, že od prosince roku 2030 začnou fungovat dvě nové přeshraniční linky S-Bahn. První s označením S1 propojí Olten–Basilej–Mylhúzy, druhá, S4, pak města Laufen–Basilej–St. Louis. Jakmile bude hotová trať na letiště, což se předpokládá v letech 2034–35, pojedou obě linky až sem. Spolu s francouzskou regionální expresní linkou Štrasburk–Mylhúzy–Basilej (TER200) bude mezi letištěm EuroAirport a hlavním nádražím v Basileji dokonce pouze desetiminutový interval. (pes)

Probouzení šenovského nádraží

Kamenický Šenov (Steinschönau), nevelké městečko za pomezí Libereckého a Ústeckého kraje a rovněž Českého středohoří a Lužických hor, má sice necelé čtyři tisícovky obyvatel, věhlasu ale dosáhl mnohem většího. Jeho rozvoj podnítil zejména sklářský průmysl – a samozřejmě dráha. Ta nyní bohužel u šenovského nádraží i končí, nová kavárna přímo na kolejích je však příhodnou náplastí na drážní duši rozbolavělou z osudu zbytku trati.



Vít Čepický | Foto: autor

Železnice byla do Kamenického Šenova zavedena v roce 1886, kdy zde zároveň vznikla i první sklářská huť. Společně pak podnítily rychlý rozvoj městyse malebně uloženého mezi okolní kopce. Sepětí dráhy a sklářství se bohužel začalo v druhé polovině 20. století postupně rozvolňovat, přesto právě díky němu můžeme na šenovské nádraží dorazit vlakem i nyní.

Pětatvacetikilometrovou trať z České Kamenice do České Lípy potkal osud, který dobře známe i z dalších tratí v okolí. Po odsunu původního německy hovořícího obyvatelstva a postupnému úpadku dříve tak bohatého pohraničí postupem zanikaly například tratě ze Svoru přes Cvikov do Jablonného v Podještědí (osobní doprava zastavena v roce 1973) nebo z Velkého Března přes Zubrnice do Úštěku (zrušeno 1978, do Zubrníc obnoveno 2010).

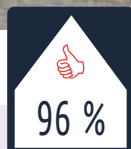
Podobný osud potkal i trať přes Kamenický Šenov, osobní doprava byla zastavena v roce 1979, ovšem nákladní doprava do zdejších skláren udržela trať v úseku Česká Kamenice – Kamenický Šenov v provozu až do roku 1992. Díky tomu bylo možné v roce 1997 obnovit muzejní

provoz a od roku 2016 pravidelný turistický sezonní provoz. A právě motoráčkem navazujícím v České Kamenici příhodně na vlakovou linku U8 z Děčína jsme k místní „nádražce“ dorazili i my.

Ony uvozovky jsou zcela na místě, přestože drážnější prostředí už zde snad být nemůže. Kavárna Druhá kolej opravdu vznikla v hytláku přímo na druhé koleji šenovského nádraží. Funguje v přímé provázanosti s provozem Sklářské lokálky, jak je zachovalá část trati titulována, výhradně venkovní posezení je situováno do bezprostřední blízkosti samotného nádraží, na první koleji odpočívá motoráček před další cestou do České Kamenice, atmosféra nemůže být idylickější.

Kavárna, jejíž vznik podnítila přes kolej stojící Sklárna Jílek (stále ta symbióza kolejí a skla), nabízí kromě drobných zákusků a občasných rozličných tematických akcí zejména znamenitou kávu od libereckých Nordbeans. Specialitou je, že si ji můžete vychutnat i z ikonické skleničky vyrobené jen pár metrů odsud a následně si ji odnést domů – tedy samozřejmě v případě, že si ji zakoupíte.

Přímo na nádraží navíc vzniklo i malé muzeum věnující se místní trati a dráze obecně. Ve výsledku tak cesta Sklářskou lokálkou nabízí nejen zážitek ze samotné jízdy krásnou krajinou, ale také řadu dalších milých kratochvílí, o možnosti po předchozí domluvě navštívit samotné sklárny nemluvě. Díky tomu se postupně daří naplňovat potenciál dráhy a i kraje, což je vidět i na samotné návštěvnosti Druhé koleje. Jen tak dál.



Hodnocení

Kamenický Šenov nabízí opravdu širokou plejádu zajímavostí. Sklárny, městskou památkovou zónu, řadu turistických výzev v okolí, nyní i možnost se skvěle občerstvit přímo na nádraží. Zamrzí snad jen to, že se vlakem nedá dostat až k Varhanům, proslulému čedičovému útvaru nad Šenovem, kam už dříve koleje vedly. Dle návrhu jízdního řádu na příští rok se naopak zdá, že vlaky do Šenova budou začínat v Benešově nad Ploučnicí a jeden pár dokonce v Děčíně, takže důvodů k návštěvě Druhé koleje by mohlo být ještě víc.

Otevírací doba

Od června do konce září úterý až pátek 9:00–17:00, sobota a neděle 9:00–18:00.

V dubnu, květnu a říjnu provoz pouze o víkendech a svátcích.



Kavárna v galerii, galerie v kavárně



Hodnocení

Pro hodnocení je důležité si stanovit, co od KUPE očekáváme. Chceme-li nasytit žaludek, příliš nám toho nenabídne, pokud chceme nasytit ducha, zdejší bohatý kulturní program a obecně přístup, s jakým se zde k obnově technické památky přistoupilo, odejdeme velmi spokojeni. Osobně velmi oceňuji, že předrod vodárenské věže v kulturní stánek nebyl příliš radikální, místo se hrdě hlásí ke své drážní minulosti a díky tomu jistě potěší každého, kdo sem přijde hledat parní ozvěny. Jen pozor na poněkud netypickou otevírací dobu.

Otevírací doba

Úterý až neděle 15:00–19:00.



V našem seriálu se snažíme představovat nádražky, které nějakým způsobem vybočují z klasického schématu, přesto jsou se železnicí pevně svázané. Z kulturně-uměleckého prostoru s názvem KUPE v bývalé vodárenské věži nádraží Opava východ se v dobrém slova smyslu dále snad už ani vybočit nedá. Občerstvení není jeho hlavním smyslem, ale spíše doplňkem. Milovníkovi dráhy přesto nabídne množství podnětů.

Železnice se do Opavy probojovala v roce 1855 jako odbočka ze Severní dráhy císaře Ferdinanda. Nádraží, jež nyní známe jako Opavu východ, bylo vystavěno jako koncové, a takovým i zůstalo. Vede díky tomu až bezprostředně k opavskému centru a velkolepostí své nádražní budovy jej fakticky rozšiřuje do území za bývalými hradbami.

Samotná nádražní budova vznikla již v roce 1851, součástí nádraží ale samozřejmě byla i řada dalších technických a pro-

vozních budov. Parnímu provozu nemohla chybět ani vodárna pro zbrojení lokomotiv, a právě jí se budeme dále věnovat.

Nynější kulturní památka v perfektním stavu, jež do dále září svou obnovenou fasádou, se současnosti přitom málem nedočkala. Po konci parního provozu dlouhou chátřala, cestu k neblahému konci, tak důvěrně známou z osudů jiných menších drážních památek, se ale naštěstí díky obecně prospěšné společnosti Vodárenská věž Opava podařilo opustit.



Kompletní rekonstrukce vodárny skončila na sklonku roku 2020 a nabízí Opavanům a návštěvníkům města unikátní výstavní a multifunkční prostory. Nás ale zajímá zejména dráha, proto vězte, že součástí je i malé železniční muzeum připomínající historii dráhy v nejbližším okolí prostřednictvím zachráněných relikvií a drobných pokladů z dob před rekonstrukcí tratě a nádraží.

Hned vedle je malá kavárna, díky které můžeme celý prostor prezentovat i na našich stránkách v příslušné rubrice. Nabídkou dostává svému názvu, potěšit se můžete drobnými zákusky, výbornou kávou a občasně i výběrem jihomoravských vín. Přestože sortiment prozatím není příliš široký, pokud zvolíte vhodné místo k sezení, bude k delšímu posezení vybízet skvělý výhled na nádražní provoz.

A onen výhled je možné ještě vylepšit. Pokud totiž nechcete být přízemní, je možné projít galerií a vystoupat vodárenskou věží nejprve na prostornou terasu a poté ještě výše. Již sama budova se zbytky původního vybavení je samostatnou atrakcí, z vyšších podlaží se pak přidává výhled na hlavové nádraží a na druhé straně část zhlaví. Jako protíváha místní ordinární restauraci Na nádraží, fakticky jen výčepu, funguje výborně. ○



Kyklop: nejvýkonnější motorová lokomotiva bez budoucnosti

V létě roku 1974 vznikl první ze dvou prototypů výkonné lokomotivy řady T 499.0, o které se začalo diskutovat již v šedesátých letech. Oba byly vyvíjeny jako stroje třetí generace motorových lokomotiv a vyrobila je lokomotivka ČKD Praha. Základem této plánované, ale bohužel v sériové výrobě nerealizované řady bylo využití smíšeného přenosu výkonu mezi vznětovým motorem a elektrickými stejnosměrnými trakčními motory. Lokomotiva, lidově zvaná Kyklop podle typického kulatého čelního reflektoru, se ve své době stala navíc nejvýkonnější z celého portfolia ČKD Praha.

Pavel Nový | Foto: Ondřej Řepka, Jaroslav Kocourek, archiv ČD

Stroje byly plánovány pro rychlíkovou a expresní vozbu na neelektrizovaných tratích bývalých Československých státních drah. Cesta k samotnému projektu a výrobě Kyklopa však nebyla jednoduchá. V šedesátých letech začaly být problémy jak s dodržováním termínů naplánované elektrizace českých a slovenských tratí, tak i masivní obnovou vozidel na neelektrizovaných tratích v obou částech tehdejšího Československa. Předpokládalo se, že dočasnou náhradou za neexistující elektrické lokomotivy se stanou výkonné motorové stroje, které by zajistily expresní vnit-

rostátní i mezinárodní vozbu. Těmito stroji měla být řada označená původně jako T 498.0, kterou výrobce plánoval osadit vznětovými čili dieselovými motory o výkonu 1 325 kW. V roce 1966 se o této lokomotivě začalo veřejně diskutovat a firma ČKD Praha vystoupila s odvážným projektem stroje o výkonu 1 765 kW, který měl být vybaven nejprve střídavými generátory, v další fázi pak již střídavými trakčními motory.

O rok později byla na stroji T 478.1002, známém jako Bardotka nebo Zamračená, poprvé odzkoušena elektrodynamická brzda, a navíc byl technicky i ekonomicky vyhodnocen inovovaný vznětový motor K 12 V 230 DR, který byl vybaven

válci s větším vnitřním průměrem. Současně u motoru byly také zvýšeny otáčky. To byly dva zásadní momenty, které otevřely cestu ke zrodu Kyklopa neboli řady T 499.0. Výroba měla podle plánů začít v roce 1972 v podobě dvou prototypů a o dva roky později měla postupně nabíhat sériová výroba. Plány, které počítaly s výrobou až 87 těchto výkonných strojů, však zůstaly jen na papíře podle vzoru „člověk mění, strana a vláda mění“.

Jaká byla skutečnost?

Konstrukční práce započaly koncem šedesátých let, nicméně limitující bylo neustálé navyšování hmotnosti lokomotivy, což byl jeden z jejích podstatných nedo-

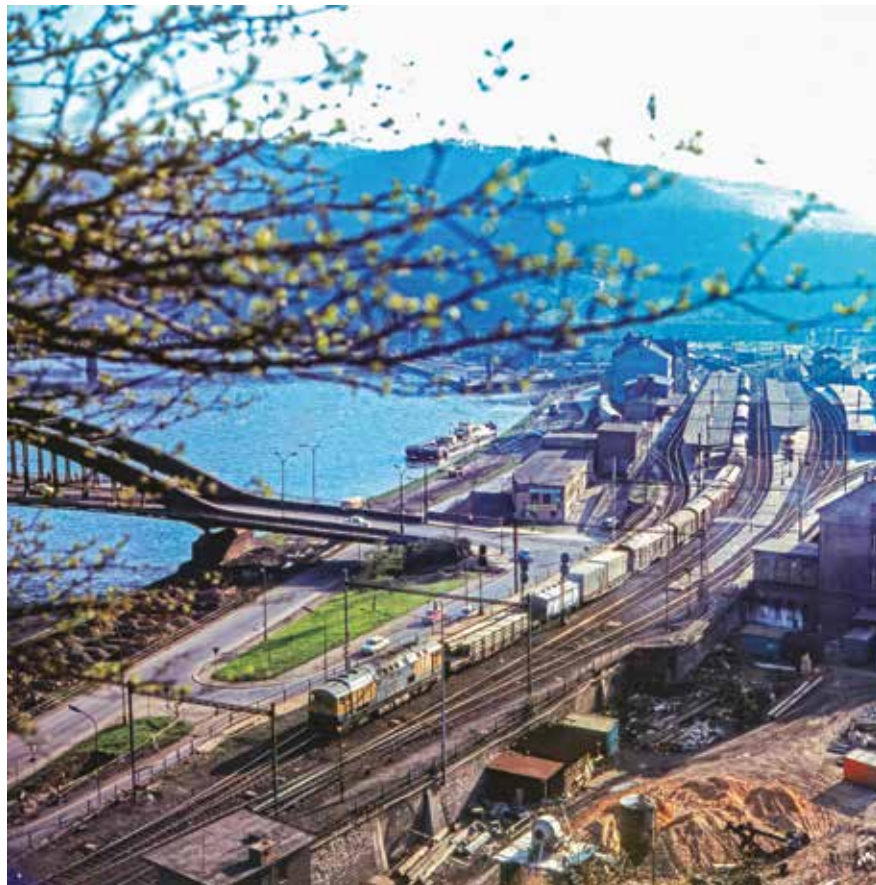
statků a také patrně jeden z důvodů k zastavení sériové výroby. Navíc nové zadání požadovalo stroj nikoli na původně uvažovaných 120 km/h, ale již na maximální rychlost 140 km/h. To však mělo za důsledek vývoj jiného uložení stroje na podvozcích, včetně celkové změny koncepce samotných podvozků. Současně musel být například upraven i přenos točivého momentu z trakčních motorů na kola. Do vývoje zasáhla bohužel i politika, neboť federální ministerstvo dopravy přikázalo, že lokomotiva nesmí mít vyšší výkon než 1 765 kW, byť se počítalo teoreticky i s vyšší výkonovou mírou. Stalo se tak proto, že v rámci tehdejší organizace komunistických zemí s názvem Rada vzájemné hospodářské pomoci se motorové lokomotivy s vyšším výkonem měly vyrábět pouze v Sovětském svazu.

Přes všechny peripetie byl první prototyp, označený jako T 499.0001, dokončen v červnu 1974 a druhý, T 499.0002, ho následoval koncem téhož roku. Federální ministerstvo dopravy ČSSR tak již počítalo s první desetikusovou sérií Kyklopů pro ČSD, ale k tomu již nedošlo. Závazná tak zůstala jen objednávka na zmíněné dva prototypy. V roce 1977 proběhlo stran řady T 499.0 oponentní a schvalovací řízení, leč úplný konec projektu nastal o rok později, kdy ministerstvo dopravy oficiálně ohlásilo nezájem o tento druh lokomotivy.

Tak jak bylo běžné v tehdejší době, první prototyp měl projít zevrubnými zkouškami a u druhého se počítalo se zařazením do ověřovacího provozu. To se také stalo. Kyklop T 499.0001 byl po dokončení podroben řadě funkčních zkoušek v závoďe ČKD Praha a po řadě nezbytných oprav a úprav byl začátkem října 1975 odvezen na cerhenický Železniční zkušební okruh (dnes Zkušební centrum VUZ). Třicátého října téhož roku vykonal Technicko-bezpečnostní zkoušku a poté statečně kroužil po cerhenickém okruhu bez větších technických problémů. Druhý prototyp T 499.0002 byl oživen v březnu 1975 a hned poté byl připravován na rutinní zkušební provoz. Pikantností zůstává neoficiální rychlostní rekord druhého Kyklopa, který dosáhl v červenci 1975 na zkušební okruhu maximální rychlosti 178 km/h. Oficiálně pak stroj T 499.0002 dosáhl max. rychlosti 154 km/h při Technicko-bezpečnostní zkoušce 1. srpna téhož roku.

Do zkušebního provozu

Druhý prototyp se vydal do světa. Nejprve se s ním seznámili strojvedoucí z tehdejšího Lokodepa Praha-střed a počínaje 22. srpna 1975 byl stroj postupně nasazován do pravidelné dopravy. Jako prv-

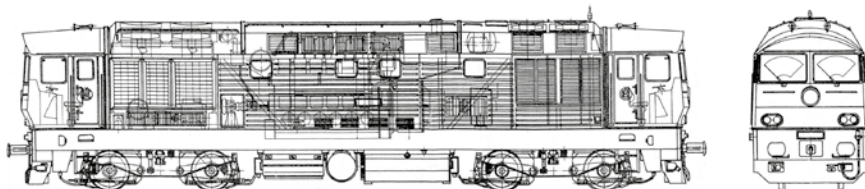


Kyklop v čele nákladního vlaku projíždí v dubnu 1977 stanicí Ústí nad Labem hlavní nádraží.

Základní technické údaje prototypové řady T 499.0

Uspořádání pojezdu:	Bo' Bo'
Výkon motoru:	1 760 kW
Přenos výkonu:	elektrický smíšený
Délka:	17 840 mm
Hmotnost ve službě:	85 000 kg
Max. povolená rychlost:	140 km/h
Majitel:	VUZ, a.s.

ní výkon vykonal jízdu na osobním vlaku z Prahy do Berouna. O necelý týden později se ocitl v čele expresu Ostrava, který byl řazen na trase z Prahy do Olomouce, Ostravy a Bohumína. Spoj byl provozován ve večerních hodinách z Prahy a v brzkém ranním čase se vracel zpět z Bohumína. To bylo výhodné hlavně z důvodu možných oprav v pražském depu během denní pracovní směny. Kyklop 002 bohužel trpěl řadou dětských nemocí, a tak býval často odstaven či dojel



na Ostravanu s velkým zpožděním. To bylo důvodem jeho odstavení v listopadu 1976, kdy byl vrácen státními drahami zpět do výrobního závodu.

Do běžného provozu se nakonec vydal v lednu 1977 i první prototyp T 499.0001. Oproti druhému stroji byl naopak při-



Stroj T 499.0002 stojí v sousedství prototypové akumulátorové lokomotivy A2 19.0001 na výstavě na pražském Masarykově nádraží v srpnu 1995.

dělen do děčínského depa, kde se uskutecnilo jeho provozní ověřování. V Děčíně byla ale „jednička“ řazena primárně na nákladní vlaky a zajímavostí je, že navíc „zaskakovala“ za poruchové Brellovce řady T 478.3. Konec prvního prototypu byl poněkud nešťastný. Vyřazen byl po požáru ve strojovně, který se nepodařilo včas lokomotivní četě uhasit, a tak 23. listopad 1979 byl posledním dnem jeho provozního nasazení. Zanedlouho na to – konkrétně 10. března 1980 – byl odstaven i druhý prototyp. Důvodem byla porucha regulátoru. Tím skončil zkušební provoz u Československých státních drah, a vzhledem k řadě nešťastných událostí rozhodlo federální ministerstvo dopravy o ukončení zkušebního provozu a stažení strojů zpět do mateřského výrobního závodu.

Druhý zkušební a historický

Zkušební provoz skončil, a tak se dále přemýšlelo, co bude s oběma stroji. Výrobní závod ČKD Praha proto vstoupil v roce 1981 do jednání s Výzkumným ústavem železničním s návrhem, aby lokomotivy byly predisponovány do Cerhenic, kde by mohly být využívány ke zkouškám. Obě lokomotivy se de facto ocitly ve vlastnictví VUZ až v roce 1982, kdy byla podepsána kupní smlouva s ČKD Praha. „Jednička“ posloužila jako sklad náhradních dílů a pro nárazové zkoušky a „dvojka“ sloužila jako pojízdná zkušební lokomotiva. Kyklop 0002 byl na okruhu posléze využíván jako tažné a brzdicí vozidlo pro testované soupravy. První prototyp byl nakonec

Dnes je unikátní stroj ozdobou mnoha akcí pro železniční nadšence. ↗ →

v roce 1989 po nárazových zkouškách zcela rozebrán a fyzicky zmizel z železničního světa.

Druhý byl v roce 1990 dokonce prezentován jako výstavní exponát v Kolíně a také v Praze, kde ČKD pořádala výstavu k 90. výročí výroby lokomotiv. Poslední využití druhého Kyklopa se datuje do září 1992. V té době byl ale technický stav lokomotivy

velmi špatný a po odstavení byl stroj přesunut o rok později jako nepojízdný do lokomotivního depa v Nymburce. V tamním depu se stroje ujali železniční nadšenci z řad zaměstnanců Českých drah, kteří jej začali postupně opravovat a připravovat ho do pojízdného stavu jako historické vozidlo. Kyklovi byl obnoven nátěr podle původního modro-žlutého vzoru a na vozovou skříň byly připevněny kopie původních tabulek s označením T 499.0002. Poprvé se novotou zářící stroj předvedl široké veřejnosti v srpnu 1995 na pražském Masarykově nádraží a také v České Třebové.

Od roku 1996 však Kyklop zůstal opět nečinně stát v Nymburce. Nová éra této zajímavé lokomotivy začala až v roce 1997, kdy byla zapůjčena do Bohumína, kde zůstala v péči tamního železničního spolku, stále ale jako neprovozní exponát. V roce 2003 byl Kyklop prohlášen za kulturní památku a později jej opět odkoupil Výzkumný Ústav Železniční.

Tento příběh má i happy end. V roce 2015 druhý prototyp vykonal novou Technicko-bezpečnostní zkoušku a stal se tak opět provozuschopným vozidlem, které může jezdit vlastní silou. Stroj s pohnutou historií je mimo různé retro akce využíván i jako hnací a brzdicí vozidlo při zkouškách v domovském Zkušebním centru VUZ v Cerhenicích. ○





Mostecké probouzení ze špatného snu

Okolí Mostu se v turistických plánech povětšinou neobjevuje zrovna na prvních místech. Jistě, zdejší kraj se do běžných měřítek vsazuje pouze těžko. Ale právě v tom začíná být jeho síla. Patrně nikde jinde v České republice nestihnete během patnáctikilometrového výletu vidět tolik kontrastů, od kraje člověkem zbídačeného přes kraj člověkem mohutně přetvářený po relikty původní krásy kulturní i přírodní. Smysl vyrazit na Mostecko má právě teď; v době, kdy se bez většího přehánění mění před očima.

Vít Čepický | Foto: autor

Takřka povinným cílem cesty do Mostu bývá nová poloha přesunutého kostela Nanebevzetí Panny Marie nedaleko nádraží, jeho příběh je ale notoricky známý, proto si jej dovolíme přeskočit a z vlaku rovnou naskakujeme na jinou dráhu – tramvajovou. Během cesty nemůže cestujícímu uniknout poněkud jiný charakter, než jaký zná z většiny českých tramvajových provozů. Když v roce 1901 tramvaje v Mostě vyjely, mimochodem už tehdy od nádraží směrem přes Kopisty a Růžodol do Litvínova, šlo o tehdy oblíbenou jednokolejovou malodráhu rozchodu 1 000 mm, podobně jako třeba v Liberci, Ústí nebo Teplicích, budeme-li se držet severního příhraničí.

Překotný a ve výsledku pro Most devastující průmyslový rozvoj si však postupem času vyžádal velké změny. Ještě během druhé války se pro obsluhu již tehdy velkolepých chemických závodů v Záluží začala stavět trať trolejbusová, původní tramvajová trať totiž vedla východněji územím budoucího velkolomu. Definitivní dopravní otěže tak nakonec přebrala až rychlodráha, tedy tramvajová trať převážně na samostatném tělese a s řetězovým trakčním vedením, jež se ustálila v trase z mosteckých Velbloudic skrz nový Most, chemický závod v Záluží až do západní části Litvínova. S jedinou nedlouhou odbočkou právě k novému nádraží.

Z tramvaje vystupujeme na zvláštní zastávce ještě před chemickým závodem s názvem Rozcestí Kopisty, ve zdánlivém území nikoho. Bývalé městečko Kopisty, kde ve třicátých letech žilo přes pět tisíc obyvatel, fakticky připomíná opravdu už jen název tramvajové a nedaleké vlakové zastávky, takže není čas okounět, první velkolepý cíl výletu je nadosah. Necelé dva kilometry bizarní krajinou plnou roztroušené průmyslové zástavby, jakéhosi potrubí, stožárů vysokého napětí a s panoramatem chladicích věží nedaleké chemičky ubíhají jen zvolna, na jejich konci ale leží Podkrušnohorské technické muzeum v prostoru bývalého dolu Julius III.

Jako ve Wuppertalu

A jakmile turista se zvláštní zálibou v technických památkách dorazí na místo, okamžitě mu dojde, že minout jej by bylo obrovskou chybou. Každý metr lehké zacházky stál za to. V reálném prostoru hlubinného hnědouhelného dolu se totiž nachází překvapivě rozsáhlá a komplexní expozice mimořádně bohatých důlních dějin Mostecká. Ačkoliv má většina laiků zdejší kraj spojený s povrchovou těžbou, dolování uhlí z podzemí zde má



Možnost svážet se závěsnou důlní dráhou právem patří mezi největší taháky muzea.



Ve venkovní části expozice je vidět řada strojů dříve sloužících zejména v lozech.



dlouhou tradici počínající 15. stoletím, jež se přestala psát teprve v roce 2016 (důl centrum), a například s černouhelným Ostravskem si rozhodně nezádá.

Samotný Julius III byl otevřen v 80. letech 19. století a těžilo se v něm nepřetržitě do vyuhlení na začátku 90. let 20. století. Naštěstí jej posléze nestihl neblahý osud tak typický pro řadu industriálních památek na severu Čech a díky iniciativě a nadšení Spolku severočeských havířů zde byla od roku 1997 budována expozice hlubinné, povrchové těžby a obecně průmyslu nejen Mostecká. Středobodem muzea je dochovaný parní těžní stroj z roku 1891, který jako zázrakem přečkal hluché období mezi koncem těžby v roce 1992 a vznikem muzea a nyní je zcela právem největší chloubou areálu.

Samozřejmě ale zdaleka ne jedinou. Postupně se podařilo z okolních uzavíraných dolů získávat další technické upomínky dřívějších časů, vzniklo zde čtvrt kilome-

tru povrchových ukázkových uhelných štol, jimiž máte zcela unikátní možnost svážet se závěsnou důlní dráhou, znalý si hned vzpomene na slavnou Schwebebahn ve Wuppertalu, byť systém je technicky samozřejmě o krapet odlišnější. Seznámit se lze i s denní rutinou horníků, způsoby těžby a podobně. A nechybí ani povrchová úzkorozchodná drážka, důlní lokomotivy z povrchových lomů a další zajímavé stroje, takže v časových plánech počítejte minimálně se dvěma hodinami. Kulturní památka Podkrušnohorské technické muzeum si je jistě zaslouží.

Nejnižší bod České republiky

Pro získání komplexního obrazu o Mostecku je ale neméně důležitý i zbytek trasy. Po neznačených stezkách či silnicích bývalými výsypkami a obecně zjevně antropogenním územím míříme k bývalému krásnému středověkému městu Most, později velkolomu a nyní jezeru Most.



Největší chloubou je bezesporu původní parní těžní stroj z roku 1891.



Razicí kombajn PK3R dosloužil v roce 2020.



Odklizové lokomotivy patří mezi největší exponáty.



Kromě závěsné se můžete svézt po areálu také standardní úzkorozchodnou důlní dráhou.

Z takřka kontinuální vyhlídky z hrany bývalého lomu přibližně 50 výškových metrů nad vodní plochou je krásně vidět, jak území, tvarově stále ještě připomínající lom, postupně získává přírodní podobu.

Pokračovat se dá buď po cyklostezce podél silnice, nebo spodní cestou podél břehu. Doporučuji si všimnout několika bunkrů lehkého opevnění vzor 36 a 37, jež nám dávají nejen možnost porovnat dva základní typy řopíků, ale též upozorňují, že se nacházíme na vzácném místě původní výšky terénu, což vynikne zejména při srovnání s výškou hladiny nového jezera – mimochodem až 75 metrů hlubokého.

Dále nabíráme směr Braňany, ideální je držet se cyklostezky číslo 3106 podél odkaliště Venuše, to je kratší a rovnější varianta, případně od hladiny jezera Most vyjít po cyklostezce 3113, o něco delší cesta nabízí velmi zajímavé výhledy na chemičku Záluží v kontrastu ke krušnohorskému hřebenu. Při příchodu do Braňan se začne charakter cesty měnit. Za zády mizí pře-

Podkrušnohorské technické muzeum

Otevírací doba

Od 1. března do 31. října,
úterý až neděle 9:00 až 15:00
(poslední prohlídka), v pondělí
a státní svátky zavřeno.

Vstupné

dospělý – 220 Kč
dítě (6–18 let) – 120 Kč
dítě do 6 let – zdarma
prohlídka venkovní expozice
(bez výkladu) – 50 Kč



tvořené rekultivační území, krajina dostává typický středohorský charakter a výlet nabývá standardnějších kontur. Z nich budeme za chvíli ještě jednou vytrhnuti.

Zatím ale Braňany vypadají jako vcelku normální vesnice, jež má hospodu i obchod, v teplejších dnech pak nabízí pěkné koupání hned ve třech zatopených dolech, blízko cesty stojí za řeč zejména Tonovka s pěknou písčitou pláží. Na hlavní křižovatce se poprvé připojujeme na turistickou značku, červenou, které se budeme držet až do závěru výletu.

Z Braňan červená stoupá vstříc vrcholu cesty s názvem Ovčí vrch. Svou nadmořskou výškou 436 m n. m. si v mapě moc úcty nezískává, ale už při stoupání po jeho úbočí pochopíte jeho výjimečnost. Znenadání se totiž nad stromy bezprostředně za vsí začne objevovat do poslední chvíle skrytý lom Bílina. V zásobárně uhlí pro přilehlou elektrárnu Ledvice pokročila těžba tak daleko, že se nejnižší úrovně patrně už dostaly pod hladinu moře a jsou

CESTOPIS



PODKRUŠNOHO
TECHNICKÉ
MUZEUM





Výhled do Středohoří z Ovčího vrchu, za zády lom Bílina

každopádně nejnižším otevřeným bodem České republiky. Těžit se zde patrně bude navíc ještě dalších 11 let.

Po vystoupení na Očí vrch se otevírá nádherný výhled opačným směrem, změna je to až neuvěřitelná. Ačkoliv máme pár metrů za zády velkolom, hledíme na typické panorama Českého středohoří. Přímo proti se tyčí lomem ukusovaný Železnický vrch a majestátní Zlatník, nalevo pak ční typická silueta jednoho z nejkrásnějších středohorských vrcholů – Bořně. Člověk až nechce pochopit, co se to před ním během pár kilometrů odehrálo.



Zčistajasna lázně

Do cíle cesty, Bíliny, zbývají již necelé čtyři kilometry, chystá se ale ještě jedna velká zajímavost. Po zdolání klesajících lesních serpentín se turista vyloupne přímo uprostřed Lázní Kyselka a opět má pocit, že ho šálí smysly. Honosné pseudorenesanční budovy bývalých lázní, dřevěná lesní kavárna ve švýcarském stylu, mimochodem původem z jubilejní zemské výstavy z roku 1891 z Prahy, kde sloužila jako expoziční pavilon Lobkoviců, rozsáhlý park, zámeckým stylem působící budova bývalé stáčírny místní minerální vody a pozdější ředitelství Severozápadních zřidel, nad tím vším probleskující silueta Bořně...

Chybu to má jedinou, Lázně Bílinská kyselka svému účelu dávno neslouží. Po letech chátrání ale lze sledovat postupné investice do zázemí. A je to dobře, protože samotná Bílina, dříve město opomíjené a v hlavách degradované na otravný silniční průjezd, kde se musí z obou směrů ze čtyřproudovky zpomalit do téměř trvalé kolony automobilů, za pozornost rozhodně stojí.

Historické jádro města je právem památkovou zónou, nad náměstím s podloubími se tyčí ohromný zámek Lobkoviců, z druhé strany jako oponentura ční secesní věž radnice, navíc ta nyní již odevšad čnící Bořeň, jež láká i po téměř dvaceti kilometrech v nohách... Ba co víc, místní si dokázali uvědomit hodnotu, již v náměstí mají, a dřívějším faktickému obřím silničnímu kruhovému objezdu s parkovištěm uprostřed dokázali díky zdařilé rekonstrukci vrátit původní funkci, mnohým jiným městům by v tom mohla Bílina jít příkladem...

A pokud by se vám odsud ještě nechtělo, nabízí výlet možnost dalšího netypického vyšperkování do dvoudenní podoby. Přímo v Kyselce se dá totiž přespat, druhý den zapůjčit loď a pokračovat ve výletu po vodě. Bílina není typicky vodáckou řekou, nabízí ale, vzdor pověstem, čistou a pěkně pádící vodu s řadou vodácky zajímavých technických úseků, překvapivě zajímavé přírodní údolí a kulturní památky. Snad jen nový jez u vodní elektrárny ve Stadicích na místě bývalých krásných peřejí trochu kazí radost, i tak je ale řeka Bílina překvapivým klenotem. V Košťově z ní navíc můžete vystoupit přímo na ústecký trolejbus či cestou vlastně kdekoliv na vlak. Barvitější putování aby v Česku pohledal... ◉

← Samotná doprava tramvají k muzeu po původním úseku rychlodráhy je zajištěna. Svězt se můžete jak klasickou Tatrou T3, tak moderní tramvají EVO 2.

Napsali o nás...

České dráhy chystají nové spoje proti rychlíkům RegioJetu

České dráhy chtějí začít od prosince příštího roku provoz čtyř nových komerčních linek mimo objednávku státu či krajů. V jednom případě budou konkurovat státem objednaným rychlíkům RegioJetu, ve třech plánují jezdit po trasách, kde už nyní jezdí. Plány na nová spojení oznámil dopravce Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, který je zveřejnil na svých stránkách. Jde o předepsaný postup při spouštění komerčních vlaků. Nyní se k nim mohou vyjádřit objednatelé, zda nová služba nepřinese snížení příjmů vlaků, na jejichž provoz přispívají. Jde o linky Praha – Olomouc – Břeclav, Praha – Bohumín, Brno – Bohumín a Ostrava-Svinov – Opava východ. Všechny čtyři linky mají uváděnou kapacitu 300 až 350 míst a vozy s rychlostí 160 km/h. Oznámení o nové službě není nijak právně závazné a není ani jisté, že se nové spoje vůbec rozjedou. **Zdopravy.cz 18. 6. 2024**



Do Česka po 11 letech dorazil italský rychlovlak Frecciarossa, čeká ho testování

Do Zkušebního centra Výzkumného Ústavu Železničního dorazila nová vysokorychlostní jednotka ETR 1000 od společnosti Hitachi Rail. Během několika týdnů má do Česka dorazit ještě druhá. Na zkušebním okruhu čeká jednotky několik měsíců intenzivního testování a zkoušek. „Na jednotce proběhnou vybrané typové zkoušky se zkušební laboratoří VUZ,“ oznámil VUZ na sociální síti X. K příjezdu jednotek ETR 1000 došlo necelých 11 let poté, co se zde testovala první jednotka této řady (v Itálii označované také jako ETR 400). Do Velimi přijela přes Rakousko, kvůli výluce u Lince jela přes Linec. Půjde o další vysokorychlostní jednotku, která se ve Velimi bude testovat, naposledy zde velkou část loňského roku strávila souprava TGV M od Alstomu. Jednotky jezdí pod obchodním označením italských státních drah Frecciarossa. Italský státní dopravce se rozhodl nakoupit dalších 30 rychlovlaků ETR 1000 loni v listopadu. Oproti současné generaci má mít ještě úspornější elektromotory pro nižší spotřebu. Nové vlaky mají sloužit italskému dopravci nejen pro zajištění dopravy po italských rychlotratiích, ale i po dalších vysokorychlostních tratích v Evropě. **Zdopravy.cz 15. 6. 2024**

Invaze polských RegioFoxů může začít, získaly typové schválení

Polský výrobce kolejových vozidel PESA Bydgoszcz získal s téměř ročním zpožděním oproti smlouvě typové schválení pro řadu 847. Jde o jednotky RegioFox, které si objednaly České dráhy a postupně jich na české koleje dorazí 106. Schválení Drážním úřadem potvrdil zástupce Pesy v Česku Miroslav Kupec a České dráhy. „Celkem je objednáno 106 vozidel s termínem dodání do roku 2026, takže vozidla budou postupně dodávána a přebírána dle objednávky. Vozidla již vyrobená by měla Pesa nabídnout k převzetí během nejbližších měsíců,“ uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Podle něj budou vozidla uváděna do provozu postupně, jak se je podaří převzít od výrobce. „Následovat bude jejich ‚zajetí‘ a určitě se nevyhne ani fázi dětských nemocí, která provází nasazení každého nového typu u nás i v zahraničí,“ dodal. **Zdopravy.cz 2. 6. 2024**

Do provozu se vrátil první Elefant po instalaci systému ETCS

V Pražské integrované dopravě jezdí první jednotka 471 CityElefant s instalovaným zabezpečovacím systémem ETCS. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského jde o první fázi zkušebního provozu, která probíhá v režimu switch off, tedy ETCS je zatím vypnuté. „Následně bude pokračovat zkušební provoz se zapnutým ETCS (režim switch on) a pak bude následovat schválení u Drážního úřadu. Dále probíhá zástavba u dalších jednotek, aby byly na konci roku pokryté výkony na lince S1, kde má dojít k zapnutí ETCS od 1. ledna 2025,“ doplnil. Linka S1 obsluhuje relaci Praha – Český Brod – Poříčany – Pečky – Kolín. Zástavba systému ETCS do Elefantů je jednou z největších zakázek tohoto druhu. ČD zakázku v hodnotě 1,5 miliardy korun zadaly společnosti ČD - Telematika. Mobilní částí ETCS bude vybaveno 66 souprav z 82. **Zdopravy.cz 29. 5. 2024**

Nečmářej na vlaky a najdi si holku. ČD bilancují kampaň proti graffiti

České dráhy začaly ve Středočeském kraji upozorňovat na statisícové škody, které díla sprejerů na vagonech způsobují, a zároveň posílily ostrahu. První výsledky jsou poměrně slibné. „Z pohledu exteriérů se situace zlepšila. ČD nastavily řadu opatření a průběžně nás informují o hrozbách, bezpečnostní agentura zachytila i několik sprejerů,“ řekl náměstek hejtmanky Středočeského kraje Petr Borecký. „Dříve jsme dopravce sankcionovali za zhruba třicet znečištěných jednotek měsíčně, v květnu jsme zachytili jen tři,“ dodal. V interiérech souprav se graffiti daří vymýt obtížněji, rozsahem jde ale o výrazně menší poškození. Navíc i v tomto případě se počet útoků snížil. A to průměrně ze stovky na 85 případů měsíčně. Nicméně loni v dubnu bylo od graffiti potřeba umýt 26 jednotek CityElefant, letos v dubnu už to bylo celkem 50. **iDNES.cz 18. 6. 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



Last Minute pobyty

Díky spolupráci s ČD travel mohou i v letošním roce využívat zaměstnanci skupiny ČD rekreaci „na poslední chvíli“.
Aktualizovanou nabídku zasíláme zájemcům každou středu.

K odběru se můžete přihlásit na emailu: jisova@cdtravel.cz.
Tyto pobyty jsou cenově výhodné a blíží se cenám objednávek „na první chvíli“.

Stále je však nutné získat potvrzení z personálního oddělení – tj. zajistit schválení žádosti ještě před nástupem na dovolenou.

U pobytů na poslední chvíli je rezervaci možné držet maximálně několik hodin. Proto doporučujeme tyto pobyty objednávat v pracovní době tak, aby byla jistota včasného potvrzení dotace.

Hezké léto přeje

ČD travel, Vaše cestovní kancelář

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



Jízdenka na léto

Vlakem po Česku
za super cenu

jen 695 Kč na 7 dní*

* Platí od 1. 7. do 31. 8. 2024 pro děti, studenty, seniory a invalidy III. stupně.
Do vlaků s povinnou rezervací místa stačí přikoupit místenku.

Pojedte s námi.
www.cd.cz/jizdenkanalet

 **České dráhy**
Moderně a spolehlivě

TIP NA VÝLET



do 28. října 2024

Vydejte se na výlet do Brd cyklovlakem

Rádi podnikáte túry do brdských lesů? Pak jistě uvítáte víkendový cyklovlak, s nímž se můžete svézt mezi Prahou, Berounem, Příbramí, Břežnicí a Blatnou, a to i s jízdním kolem. Až do 29. září navazuje v Břežnicích na tento vlak přípoj do Rožmitálu pod Třemšínem. Jak už jeho název napovídá, součástí vlaku Cyklo Brdy jsou i vozy uzpůsobené pro přepravu jízdních kol. Bicykly tak lze přepravit v rámci služby úschova během přepravy, ale i jako spoluzavazadlo. Turistický vlak Cyklo Brdy odjíždí o víkendech a státních svátcích z pražského hlavního nádraží vždy v 8:19. V Berouně do něj můžete přistoupit v 9:10, do Příbrami přijede v 10:04, do Břežnic vás dopraví v 10:32 a do Blatné s ním dorazíte v 11:06. Vlak Cyklo Brdy nabízí přímé spojení po kolejích mezi hlavním městem a jihočeskou Blatnou. V Blatné stojí za prohlídku historické centrum s romantickým vodním zámekem a přílehlým parkem s daňky a pávy nebo stálá expozice v městském muzeu. Tento turistický vlak můžete využít i pro zpáteční cestu. Z Blatné odjíždí v 16:49 a po stejné trase přijede do Prahy hl. n. v 19:34. Až do 29. září opět jedou výletní vlaky mezi Břežnicí a Rožmitálem pod Třemšínem. Ve stanici Břežnice je možné využít návaznosti na vlak Cyklo Brdy, a to v obou směrech.

Nejblíže železniční stanice: Praha hl. n., Beroun, Zdice, Příbram, Břežnice, Blatná



do 29. prosince 2024

Přijďte do Brna obdivovat motocykly napříč časem

Pozoruhodnou výstavu nazvanou Motocykly v proměnách času Technické muzeum Brno. Přijďte se podívat na více než šedesát exponátů vystavených na ploše na ploše 600 m² a prozkoumejte, jak se tyto jednostopé stroje měnily od roku 1902 až do sametové revoluce. Expozice je rozdělena do tří hlavních období ilustrujících jejich vývoj v čase. Uvidíte zde historické skvosty jako motocykl Slavia z roku 1902, který vyrobil Václav Klement s Václavem Laurinem, nebo renovovaný motocykl Orion z roku 1905 od Viléma Michla. Spatřit je možno i méně známé kusy.

Nejblíže železniční stanice:
Brno-Královo Pole



17. až 21. července 2024

Svezte se s námi na festival Colours of Ostrava

Letošní ročník festivalu Colours of Ostrava se koná v unikátní industriální oblasti Dolních Vítkovic. Během čtyř dnů vystoupí na osmi hudebních scénách přes 70 zahraničních kapel a více než 30 domácích interpretů. Speciální přímé vlakové spoje Colours Express nabídnou nejen cestu z Prahy do Ostravy a zpět. Během jízdy si navíc můžete vyměnit vstupenku za identifikační pásku. Colours Express vyrazí v den zahájení festivalu, tedy ve středu 17. července z Prahy. Zpáteční speciály pojedou dva, první v noci po skončení festivalu, druhý v neděli 21. července dopoledne.

Nejblíže železniční stanice:
Ostrava střed



4. a 28. července a 11. a 25. srpna 2024

Zážitkové jízdy na drezíně malebnou krajinou České Sibiře

Přijďte si do Střezimíře užít zážitkovou jízdu na pákové drezíně. Na nejvýše položeném nádraží na bývalé dráze císaře Františka Josefa můžete nasednout na netradiční dopravní prostředek a vydat se na vyjížďku po opuštěných kolejích k obci Mezno. Jízda na manuálně poháněné turistické drezíně není nijak náročná. Vyjížďková trasa, vedoucí podél skalních zářezů a pod historickým klenutým kamenným mostem, je dlouhá v jednom směru 2 km. Na drezíně vám bude dělat společnost střezimířský průvodčí, který vás během jízdy seznámí s historií železniční tratě i drezínou.

Nejblíže železniční stanice:
Střezimíř