

Železničář

5. ZÁŘÍ 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



9

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S dlouholetým tiskovým mluvčím Českých drah Petrem Šťáhlavským
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–17 **Téma**
Den železnice hostí Česká Třebová. Co pro návštěvníky ČD připravily?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
VUZ významně rozšiřuje portfolia svých certifikačních služeb.
- 22–23 **Provoz a technika**
Z tuzemských tratí kvůli zavádění ETCS brzy zmizí další starší lokomotivy ČD.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Petr Prokeš je s železnici v Tanvaldu spjatý odmala. Nyní je jednatelem společnosti Zubačka provoz.
- 27 **Zahraničí**
Hospodaření DB skončilo v 1. pololetí ve výrazné ztrátě. Bude se propouštět.
- 28–29 **Recenze**
Navštívili jsme další netradiční nádražku, kavárnu DOK v Liberci. Pro příznivce klasiky jsme vyzkoušeli restauraci v Plzni.
- 30–32 **Historie**
Před 40 lety převzaly ČSD první sériový stroj původního označení ES 499.1003. Tím začaly dodávky lokomotiv zvaných Eso.
- 33–37 **Cestopis**
Cestování vlakem na Balkán je vždy velký zážitek. Dočkáte se tu svérázné atmosféry i zastaralého vozového parku.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Trať mezi Pardubicemi a Havlíčkovým Brodem během letošního léta naplno ovládly RegioFoxy.



VR-Group Plc

Petr Slonek | Foto: VR

VR-Group Plc, častěji známá jako VR, je státní železniční společnost ve Finsku. Provozuje osobní dopravu v zemi s 250 dálkovými a 800 příměstskými železničními spoji denně. VR patří k nejvýznamnějším operátorům veřejné dopravy na finském trhu.

VR vznikla v roce 1995 transformací původní společnosti Suomen Valtion Rautatiet (Finské státní dráhy) a Valtionrautatiet (Státní železnice). Má monopol na osobní dopravu. V roce 2022 dopravce získal přímým zadáním kontrakt na devět let na provoz vlaků v závazku veřejné služby. Smlouva platí od 1. února 2022 do 31. prosince 2030. Pak se uskuteční nová soutěž. VR se zavázal i k provozování regionálních vlaků na jihu Finska, zajištění dálkového spojení do Laponska či nočních spojů. Nejedná se ale o pokrytí všech vlaků, v případě dálkových se dohoda týká jen zhruba 44% výkonů. Zbytek provozují VR na vlastní komerční riziko.

VR má v rámci koncernu několik dceřiných společností. Firma Avekra se stará o palubní cateringové služby, Pohjolan Liikenne o autobusovou dopravu, VR Track má na starosti rozvoj a údržbu infrastruktury a VR Transpoint nákladní dopravu.

Doprava začala v roce 1862 mezi Helsinkami a Hämeenlinnou a později vzniklo několik hlavních tratí. VR operoval na hlavních s vysokou poptávkou. Během 20. století byla většina soukromých společností zrušena a VR převzal monopol. Nyní provozuje příměstskou dopravu u Helsinek jménem HSL a vlastní příměstské vlaky v jižním Finsku. Nasazuje i Pendolino. Před ruskou invazí na Ukrajinu provozovala VR s Ruskem spoje s Allegro mezi Helsinkami a Petrohradem. V březnu 2022 však byly pozastaveny. ○



Jan Cakl

Vedoucí
oddělení propagace

Základní údaje společnosti

Právní forma	státní společnost
Datum založení	1995
Předchůdci	Suomen Valtion Rautatiet, Valtionrautatiet
Adresa sídla	Helsinky
Obrat	152 mil. eur (2017)
Zaměstnanci	7 500 (2017)
Majitel	Finsko
Dceřiné společnosti	Avecra Pohjolan Liikenne VR Track VR Transpoint
Oficiální web	www.vr.fi



Vážení čtenáři,

Česká Třebová, významný železniční uzel a historická křižovatka drah, se letos stane centrem oslav Národního dne železnice 2024. Akce, která se stala tradicí nejen pro železniční nadšence, ale i pro širokou veřejnost, přinese opět možnost nahlédnout do světa železniční dopravy.

Česká Třebová není pro pořádání této akce vybraná náhodně. Její historie je neodmyslitelně spjata s rozvojem železniční dopravy v České republice. Od otevření první železniční stanice v roce 1845 se město postupně stalo jedním z nejvýznamnějších železničních uzlů v zemi. Vzhledem k nadcházející rekonstrukci a příchodu ETCS máme na delší dobu poslední možnost nechat ožít tuto železniční křižovatku akcí tohoto rozsahu.

Letošní ročník Národního dne železnice 2024 nabídne návštěvníkům nejen oblíbené atrakce, jako jsou jízdy historickými vlaky, výstava historických vozidel nebo prezentace nejmodernějších přírůstků do flotily Českých drah. Rodiny s dětmi si pak přijdou na své díky široké nabídce aktivit pro nejmenší. Dětský koutek, interaktivní dílny, skákací hračky nebo pokus o zápis do knihy rekordů v počtu návštěvníků, kteří po dobu jedné hodiny projdou vozem moderní jednotky ComforJet. Pomyšlým vrcholem akce pak bude velkolepá Noční vlaková show přímo na točně Světa změny, kdy historické i moderní lokomotivy do scény doprovodí živý orchestr.

Detaily naleznete na stránkách akce: www.denzeznice.cz.

Těším se s vámi 21. a 22. září na viděnou!

**|| DEN 2024
ŽELEZNICE**

Obnova vjezdové části Střediska údržby Praha jih je už ve druhé polovině

Komplexní modernizace vjezdové části Střediska údržby Praha jih v pražské Michli, která odstartovala letos v březnu, se přehoupla do druhé poloviny. Stavební práce, které spočívají ve výměně celkem 21 výhybek, 3 kilometrů kolejí a 5,5 kilometru trakčního vedení, představuje další v sérii investic, které budou směřovat do největšího areálu pro údržbu vlakových souprav v ČR. Stavbaři dokončili kompletní pokládku nového kolejiště včetně výhybek. K obnově byl použit moderní svršek typu S49 s pružným upevněním kolejnic a s betonovými pražci pod výhybkami, který zajišťuje dlouhodobou spolehlivost kolejiště. Všechna pevná zařízení elektrického trakčního vedení již budou připravena pro konverzi na napájecí systém 25 kV 50 Hz AC v pražském uzlu. Po dokončení hlavních stavebních zemních prací se natáhnou dráty trakčního vedení a postupně zapne zabezpečovací zařízení. Současná investice navazuje na 1. etapu obnovy vjezdové skupiny a další opravy realizované v loňském roce, kdy došlo v celém areálu k výměně 23 výhybek a 1 500 metrů kolejí. Středisko údržby Praha jih je největší areál pro údržbu vlakových souprav v ČR. Nachází se v něm přes 45 kilometrů kolejí, skoro 200 výhybek a téměř 30 kilometrů trakčního vedení. Pečuje se tu o 70 jednotek CityElefant, o Pendolina, railjety a několik stovek osobních vozů. Do budoucna se stane i domovem nejnovějších souprav Comfortjet, pro jejichž údržbu vyroste i nová čtyřkolejná hala.



ČD hledají zájemce o koupi železničního zdravotnictví

České dráhy vyhlásily výběrové řízení na nalezení vhodného zájemce o koupi části závodu, jehož součástí jsou zdravotnická zařízení v České Třebové, Nymburku, Olomouci, Ostravě, Plzni a Praze. V současné době je tato část závodu pronajata a je na základě nájemní smlouvy samostatně provozována společností Dopravní zdravotnictví, která je součástí skupiny AGEL. Platná smlouva o nájmu vyprší na konci roku 2027. „Jsme přesvědčeni, že se České dráhy musejí soustředit na svůj hlavní byznys – dopravu – a ne na něco, s čím už řadu let nemají žádné zkušenosti. Prostřednictvím výběrového řízení chceme zjistit, jaký by byl o železničním zdravotnictví zájem, a to dříve, než současný nájem vyprší,“ řekl k zahájení výběrového řízení generální ředitel ČD Michal Krapinec. „Pokud nabídky zájemců nebudou atraktivní, nevylučuji, že bychom v nájmu pokračovali za nově ujednaných podmínek i dál po roce 2027,“ doplnil Krapinec. Termín pro podání přihlášek je stanoven do 30. září 2024.



ČD Cargo si objednalo dalších 11 lokomotiv TRAXX

Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo využila opci na pořízení až 50 lokomotiv TRAXX 3MS a s výrobcem Alstom se dohodla na dodávce dalších jedenácti strojů. V roce 2018 uzavřelo ČD Cargo smlouvu s firmou Bombardier Transportation GmbH na nákup deseti hnacích vozidel TRAXX 3MS. Smluvní opce umožňovala navýšit jejich počet. V Česku jsou provozovány jako řada 388. V roce 2020 byla železniční divize společnosti Bombardier zakoupena francouzskou společností Alstom, která převzala všechny závazky vyplývající z této smlouvy. Koncem srpna zástupci ČDC a společnosti Alstom Czech Republic podepsali dohodu na uplatnění opce na dodávku posledních 11 lokomotiv do celkové padesátky. Hodnota opce přesahuje jednu miliardu Kč. Nad rámec původní smlouvy zakoupilo ČD Cargo dalších 10 lokomotiv TRAXX 3MS, které budou dodány v roce 2025 a provozovány rakouskou pobočkou ČD Cargo.



DPOV nově vede Tomáš Honomichl

Ve vedení společnosti DPOV, dceřiné firmy Českých drah, nastala změna na nejvyšší pozici. Novým předsedou představenstva byl k 1. srpnu 2024 rozhodnutím jediného akcionáře při výkonu působnosti valné hromady společnosti DPOV zvolen Tomáš Honomichl. Dosavadní generální ředitel a předseda představenstva Jiří Jarkovský skončil ve funkci k 31. červenci 2024. DPOV je jedním z největších opravců železničních kolejových vozidel v ČR. Specializuje se na provádění periodických oprav a modernizací v segmentu osobních vozů, elektrických lokomotiv a jednotek, motorových vozů a jednotek a speciálních hnacích vozidel. Tomáš Honomichl už dříve ve Skupině České dráhy působil. Například v jiné dceřiné společnosti, ČD Cargo, rozjžděl některé přepravy směrem na východ. Je absolventem Právnické fakulty UK v Praze a programu M.B.A. na Rochester Institute of Technology v New Yorku. Řadu let působil ve vrcholných manažerských pozicích předních českých i zahraničních společností. Od roku 2016 se zabývá poradenstvím.



Nádraží v Mladé Boleslavi projde obnovou

Cestující v Mladé Boleslavi se mohou těšit na útulné prostředí, které jim poskytne nová budova na hlavním nádraží. Uvnitř objektu se bude nacházet moderní odbavovací hala s pokladnami a veřejnými toaletami. Správa železnic nyní vyhlásila výběrové řízení na zhotovitele stavby. Samotné práce se plánují od února příštího roku do jara 2026. Nevyhovující stávající budovu v důležité přestupní stanici nahradí nový jednopodlažní objekt, který nabídne cestujícím veškerý potřebný komfort a bude plně bezbariérový. Jeho výrazným prvkem budou přesahy, které poslouží jako zastřešení přilehlého nástupiště, zastávky autobusu a stojanů na kola nebo jako markýza nad vstupy do budovy. Objekt bude zateplený a obložený cihlovými pásky. Vstupní část s halou bude opatřena prosklenou fasádou. Výškový rozdíl mezi odbavovací halou a nově vybudovaným prvním nástupištěm vyrovná šikmá rampa, která bude součástí řešení zpevněných a nezpevněných ploch. Veřejně přístupné prostory v přízemí bude tvořit vestibul s čekárnou, pokladnami a veřejnými toaletami. V místě stávajícího objektu vznikne parkoviště, cyklisté budou moct využít stojany na kola.

Slavilo se výročí Velkého bejčka

Regionální den železnice ve Valašském Meziříčí na Vsetínsku, který se uskutečnil v sobotu 17. srpna, byl především ve znamení oslav stých narozenin parní lokomotivy Velký bejček. Speciálně vyzdobený stroj řady 423.0 si mohli návštěvníci prohlédnout a svézt se vlakem taženým právě touto mašinou. Vyrobená byla v roce 1924. Organizátoři akce připravili také jízdy dalšími nostalgickými vlaky. Ve starém depu se zájemci podívali na výstavu historických i současných vozů Českých drah. Vlakem v čele s Velkým bejčkem se mohli fandové svézt do Veřovic na Novojičínsku nebo do stanice Kunovice-Loučka na Vsetínsku. Velký bejček je označení celé řady 423.0. Konkrétně tento Velký bejček, 40. vyrobená lokomotiva, nese název Tulák. Je to proto, že se v rámci své muzejní kariéry pohyboval po nejrůznějších místech země.



Spoje na trati Choceň – Náchod zůstanou zachovány

Pardubický kraj nakonec upustil od původního záměru zrušit některé méně využívané spoje na trati 026 Choceň – Týniště nad Orlicí – Náchod. Předmětné spoje pro období jízdního řádu 2024/2025 budou zachovány, nově také pojedou spěšné vlaky 1882 (Choceň 10:39 – Náchod 11:38) a 1889 (Náchod 10:21 – Choceň 11:21) denně. Dosud tento pár spěšných vlaků jezdil pouze o víkendech a svátcích. U všech vlaků se však bude během jízdního řádu 2024/2025 pravidelně vyhodnocovat počet přepravených cestujících. „Reagujeme na přání občanů, kteří požadují zachování spojů na trati v úseku Choceň – Černá nad Orlicí. Stejný požadavek obdržel i Královéhradecký kraj, městský úřad v Chocni, obecní úřad Újezd u Chocně a Černá nad Orlicí. Budeme sledovat obsazenost vlaků a podle toho rozhodneme o dalším postupu. V roce 2025 vyhodnotíme obsazenost na trati 026 a ve spolupráci s Královéhradeckým krajem navrhne úpravy jízdního řádu, které budou v souladu s požadavky obcí a možnostmi rozpočtu Pardubického kraje,“ řekl náměstek hejtmana pro dopravní obslužnost Michal Kortyš.

Policisté se na Masarykově nádraží dočkali rekonstruovaných prostor



Příslušníkům Policie ČR začaly nedávno sloužit nově zrekonstruované prostory ve výpravní budově Českých drah na pražském Masarykově nádraží. Služebna se sem přesunula z původního nevzhledného objektu, jenž ustoupil rekonstrukci a rozšiřování nástupišť. Nové prostory, které nabízejí policistům odpovídající zázemí, zrekonstruovaly České dráhy. Stavební úpravy začaly letos v březnu a dokončeny byly v průběhu června. „Masarykovo nádraží je klíčový železniční uzel. Přesun služebny do nových prostor na nádraží považují za důležitý krok, který zvýší bezpečnost v této lokalitě,“ řekl generální ředitel ČD Michal Krapinec. Přemístění místního oddělení Policie ČR se v souvislosti s přestavbou Masarykova nádraží připravuje od roku 2021. Původní služebna byla umístěna v nízké budově podél ulice Na Florenci. Tento objekt společně s vedlejší budovou České dráhy prodaly Správě železnic, která začala s jejich demolicí. V těchto místech bude ústít připravovaná dráha z Letiště Václava Havla. Nová služebna je umístěna v objektu přiléhajícím k Havlíčkově ulici a ulici Na Florenci.

Obnova trati pod Vyšehradem zvýší kapacitu

Správa železnic připravuje zkapacitnění frekventované trati mezi pražským hlavním a smíchovským nádražím. Vyhlásila už výběrové řízení na projektanta úprav úseku mezi jižním vyústěním vinohradských tunelů a začátkem výtoňského mostu. Vlaky budou moci nově využívat tři koleje v delším úseku. Přínosem pro obyvatele podél železnice bude nejen tišší provoz vlaků, ale také rozšíření několika podchodů pod tratí. Stavět se bude v letech 2026 až 2028. Vytížený traťový úsek mezi stanicemi Praha hl. n. a Praha-Smíchov denně využívá přes dvě stě dálkových i regionálních vlaků. V budoucnu se počítá s přidáním dalších spojů. SŽ proto počítá s tříkolejnou tratí také na samotném výtoňském mostě. Tři koleje pak budou využitelné ve výrazně delším úseku než dnes. Nová trať bude méně hlučná a sníží se i vibrace. Stavbaři rozšíří několik podchodů pod tratí, současně přesunou výhybky pod Nuselským mostem směrem k ulici Na Folimance.



V Bohumíně se provádějí periodické obnovy vozů

Středisko údržby Bohumín začalo už na podzim minulého roku provádět pravidelné obnovy osobních vozů. Do té doby byla činnost servisu v tomto středisku zaměřena především na základní nižší stupně údržby a korektivní opravy. Počáteční starosti s rozběhem a koordinací prací, zajištění materiálové vybavenosti a subdodavatelské pomoci už ale postupně mizí a realizace přechází do rutiny. V rámci periodické obnovy vozů je veškerý interiér, včetně obložení stěn, sedaček a hygienického zařízení, nejprve zcela demontován. Poté se provede jeho obnova nebo výměna dílů a všechny prvky se vrátí zpět do vozu. Na vozové skříni se opravují poškozená a zkorodovaná místa, podlaha dostane novou krytinu a poškrábaná okna se vymění za nová. Opravy podvozků se provádějí na specializovaném pracovišti v Olomouci. Po dokončení obnovy je každý vůz otestován – vykoná se topná a brzdová zkouška, zkontroluje se funkčnost blokování nástupních dveří při simulaci jízdy.



ČD a Akademie řemesel Praha otvírají nový obor

České dráhy ve spolupráci s Akademií řemesel Praha – Střední školou technickou otevřely od září nový učební obor Mechanik opravář kolejových vozidel. Je určen žákům, kteří se chtějí specializovat na údržbu a opravy kolejových vozidel a stát se odborníky v železničním sektoru. Studium tohoto oboru bude možné díky ojedinělé spolupráci dopravce a školy, která vzešla z nedostatku pracovníků ve správkářských profesích. ČD pro výuku zajistí například lektory odborných předmětů nebo prostory pro praktické vyučování. První žáky nového učebního oboru přivítali ve škole 2. září. Do prvního ročníku se zapsalo 19 chlapců a jedna dívka. Učební obor je tříletý, absolventi získají výuční list a jistotu zaměstnání. ČD získají kvalitní zaměstnance, u kterých díky oboru vzdělání a praktickému vyučování přímo ve správkárnách ČD odpadne dlouhá doba zaškolování. Pro výuku vznikla moderní učebna praktického vyučování ve Středisku údržby Praha-Vršovice. Vybavená je špičkovými technologiemi a nástroji. Součástí tohoto vzdělávacího programu je i stipendijní program Českých drah, který poskytne studentům nejen finanční podporu během studia, ale také jim zajistí pracovní uplatnění po úspěšném absolvování oboru.



Před kameru jsem se dostal z minuty na minutu

Nechybělo mnoho a tvář Petra Štáhlavského jsme mohli potkávat za přepážkou některé z tuzemských bank. Díky náhodě však nakonec přece jen zakotvil u železnice, a tak můžeme v následujících řádcích prostřednictvím vyprávění jednoho člověka sledovat vývoj komunikace celých Českých drah. Aneb jak jsme se dostali od jehličkové tiskárny a jednoho mobilu v kuffíku k internetu a sociálním sítím. Stylově na stránkách Železničáře, jenž naopak existoval tehdy jako nyní.

Vít Čepický | Foto: autor

Pamatujete si na vaše první veřejné vystoupení za ČD?

Datum a důvod vystoupení před kamerou si už přesně nepamatuji. Bylo to zhruba rok a půl po nástupu na ředitelství. Tehdy někdy v roce 1997 nebo 1998. Dodnes si však velmi dobře pamatuji okolnosti, jak jsem se před kameru dostal. Přesně na to sedí rčení o tom, jak hodíte neplavce do vody a on buď vyplave, anebo ne. Ten den skončil kolega mluvčí. Před obědem se řešilo, kdo dá TV NOVA vyjádření na kameru. A po obědě jsem tam stál já. Skoro z minuty na minu-

tu. Od té doby, až na krátké pauzy na jiných úsecích, mi to vydrželo dodneška.

Kdyby to tehdy nevyšlo u dráhy, měl jste alternativu?

Vystudoval jsem železniční průmyslovku v Masné v Praze, měl jsem být strojvedoucí. Maturoval jsem v roce 1991, tedy po společenských změnách. Výkony šly prudce dolů, strojvedoucích bylo nadbytek, tak o nás zájem nebyl. Nakonec jsme s pár spolužáky dostali alespoň letní brigádu na pražských pantografech jako pomocníci. Byly to poslední vlaky, kde pomocníci ještě jezdili. Z naší třídy se zhruba 30 maturanty

jsme nakonec zůstali na dráze asi čtyři. V té době byl problém najít práci. Hodně firem končilo a všichni chtěli lidi s praxí. Nakonec jsem sehnal práci průvodce, tehdy ještě opravdového průvodčího Českých drah včetně všech tarifních a dopravních zkoušek na lůžkových a lehátkových vozech. Později jsem se dostal na marketing u JLV a začal psát články, spolupracovat s redakcí Železničáře a magazínu ČD pro vás. Ve třiatváceti jsem měl nastoupit do České spořitelny. Už jsem měl podepsanou smlouvu, ale v tu chvíli se objevila možnost práce na novém odboru lidských zdrojů a public relations. Kdyby ta nabídka nepřišla, možná bych byl dneska bankovním úředníkem.

Takže vlastně náhoda?

Byla to náhoda. Ovšem přesně platí, že štěstí přeje připraveným. Na pohovor jsem totiž dorazil s korekturami článků o nových vlacích do magazínu ČD pro vás, pro který jsem externě psal. Hned na pohovoru jsem mohl ukázat svou práci v oblasti komunikace a místo jsem dostal. Ta nabídka nastoupit na ředitelství Českých drah přišla z čísteho nebe, vůbec jsem to nečekal. Někdo si pak myslel, že jsem měl protekci, byl jsem v tu chvíli na generálním ředitelství snad nejmladší. Ale žádná protekce v tom nebyla. Nikoho z vedení jsem neznal a na dráze nikdo z rodiny nepracoval. Všechno bylo jen o práci, kterou jsem předvedl. A měl jsem štěstí na kolegy, ředitele a tehdejšího personálního náměstka, kteří dali šanci mládí.

Jak tehdy – v době vašeho nástupu – dráhy vypadaly?

Vlastně to bylo více než dvě desetiletí velmi podobné jako dnes. Řešili jsme staré a špinavé vlaky, které jezdí pozdě. Dále ztrátovou osobní dopravu a rušení spojů, respektive nedostatek financí na úhradu závazkové dopravy. Po velkých nehodách bylo pravidelným tématem zvyšování bezpečnosti. České dráhy tehdy fungovaly jako jediný drážní podnik, a tak měl člověk záběr od vlaků až po infrastrukturu. Proto další témata souvisela s modernizací koridorů a tratí nebo s řízením provozu. Marketing a komunikace byly v Českých drahách v plenkách, a tak jsme dělali i prezentace, výstavy, inaugurační vlaky, prostě všechno, co souviselo s komunikací a prezentací firmy navenek. Co se však radikálně změnilo, to je kvalita témat. V devadesátkách jsme informovali o nákupu tří Elefantů, o nasazení prvního klimatizovaného vagonu nebo jsme řešili otázky, proč ve vlaku neteče voda a není toaletní papír. Dnes nakupujeme 110 Panterů, 50 Vectronů nebo 20 ComfortJetů, řešíme, proč ve vlaku nebyl klimatizovaný vagon a proč jela starší náhrada, nebo proč není dostupná wi-fi.

Jaké jste používali komunikační prostředky? V 90. letech byl internet v úplných začátcích...

To je pravda. Pracovní prostředky tiskového mluvčího jsou úplně jiné a podstatně jiné jsou i komunikační kanály. Když jsem přišel na tiskové oddělení, tak jsme texty psali v T602, poté se tiskly na jehličkové tiskárně a posílaly faxem. Člověk stál klidně hodinu u faxu, aby dostal zprávu do pár nejdůležitějších redakcí. Faxem komunikovali všichni, takže to chvíli trvalo, než byla linka volná. Dneska rozešlete zprávu mailem 50 novinářům během jediného kliknutí. Stejně to bylo s telefony. Na začátku mé kariéry neměl ani mluvčí mobil. K dispozici ho měli jen ředitelé, kteří drželi nehodovou pohotovost, a ti si ho podle služby předávali. Byl to ten legendární kufr. Nebyl internet ani sociální síť. Reakční doba byla spíš v řádu dní než hodin. Dnes je člověk na mobilu neustále. Je v několika komunikačních skupinách a zprávy sleduje ve dne v noci včetně víkendů. V mobilu jsou sociální síť nebo služební mail. Reakční doba na některé dotazy nebo zprávy se musí pohybovat nejvýš v desítkách minut. Všechno je mnohem rychlejší. V devadesátkách byla hlavní média noviny, rozhlas a televize. Televize a rozhlas vydržely, ale přibyly desítky webů a v poslední době neskutečně vzrostl vliv sociálních médií. Podstatně vzrostl význam obrazového sdělení nad textem, ať jde o fotografie, nebo hlavně krátká videa.

Kterou událost za svou kariéru považujete za nejpodstatnější?

Za skoro 29 let u Českých drah jich bylo hodně. Pro mě osobně byla zásadní na začátku ka-

riéry železniční pouť v Pardubicích a akce Miss průvodčí a Miss výpravčí. Tenkrát byly podobné akce velmi populární. Spolupráce na nich s tehdejším ředitelem DOM (dílen oprav mechanismů) Janem Jozou a mluvčím Romanem Vlasákem mi otevřely cestu z public relations přímo na tiskové oddělení a později do pozice mluvčího. Pak bylo hodně pozitivních akcí při předávání nových vozidel nebo v rámci modernizace infrastruktury. Jako vystudovaný strojvedoucí jsou pro mě srdeční záležitostí vlaky. A ty také nejvíce zajímají cestující. Do této skupiny patří například zahajovací jízda Pendolina z Prahy do Ostravy nebo akce s railjety.

S dráhou a prací mluvčího jsou spojené bohužel i tragické události. Tou nejsilnější byla bezesporu srážka expresu Comenius se spadlou mostní konstrukcí u Studénky. Tenkrát jsem byl na místě s Ondrou Kubalou, v tu dobu dělal vedoucího tiskového oddělení. Strávili jsme tam desítky hodin s redaktory, kteří z místa vysílali přímé vstupy.

To byla také velká škola v krizové komunikaci a Ondra Kubala a celé tiskové oddělení tenkrát dostali od odborné veřejnosti ocenění za ukázkovou krizovou komunikaci.

Netajíte se, že jste členem LGBT+ skupiny. Pocítil jste to někdy v práci jako problém?

Začnu jedním nekorrektním vtipem. Víte, proč Pán Bůh stvořil železnici? Aby měl všechny gaye pohromadě. A víte proč dopravní podniky? Protože se mu na dráhu nevešli. V originále tam zazní dnes-

ka sprosté slovo, které do novin nepatří. Reálně to je jinak. Znáám hromadu dalších oborů, kde je řada gayů, třeba v cestovním ruchu, mezi lékaři, ale i tam, kde by to člověk vůbec nečekal, znám instalatéra i řezníka. Přitom si troufnu říct, že dneska má každý člověk nějakého příbuzného nebo známého, který se k LGBT+ komunitě hlásí. Já neběhám s nápisem na čele, jsem gay, ale ani se za to nestydím a netajím to. Osobně jsem se nikdy nasetkal s otevřenou nenávisí kvůli LGBT+, i když za zády člověk občas nějaké poznámky nebo posměšky zaslechl. Legendární je třeba výrok odboráře Duška, jak se bojí sehnout na ředitelství pro tužku, aby nepřišel k úrazu. Jenže takové výroky o homosexuálech nebo teplých chlapcích nic neříkají o mně ani o dalších lidech z LGBT+ komunity, ale jsou jen a jen vizitkou těch, kteří je říkají. Obecně si myslím, že České dráhy jsou v tomto ohledu velku dobrý zaměstnavatel a snaží se vytvářet příjemné pracovní prostředí pro všechny menšiny a pomáhat všem zaměstnancům, kteří to potřebují. Pokud se zeptáte, zda lze něco zlepšit, pak určitě. Přitom zdaleka nejde jen o LGBT+ komunitu, ale třeba o mladé uchazečky v typicky chlapeckých profesích nebo nové kolegy cizí národnosti. Ti všichni se mohou stát terčem posměchu. Nejvíce však záleží na podpoře nejbližších kolegů a nadřízených.

Pracovní prostředky mluvčího jsou úplně jiné a odlišné jsou i komunikační kanály. Když jsem přišel na tiskové oddělení, tak jsme texty psali v T602, poté se tiskly na jehličkové tiskárně a posílaly faxem. Člověk stál klidně hodinu u faxu, aby dostal zprávu do redakcí. Dneska rozešlete zprávu mailem 50 novinářům během jediného kliknutí.





**Preferujete kupé, nebo velkoprostor?
A jaký je váš nejoblíbenější vagon?**

Určitě velkoprostor. Míval jsem rád staré německé Apmz s otočnými sedačkami, ale to je už historie. Dnes preferuji rodinu Rail-/Inter-/ComfortJet.

A vlak?

Vindobona. Jako dítě jsem bydlel na Vínohradech a průjezd motorové jednotky VT 175 byl vždy zážitek.

Vlakem máte projetý kus světa, jak z toho srovnání vychází česká železnice?

Když jedu od přátel z Bischofsheimu u Mohuče do Frankfurtu na ICE směrem domů, tak mě posílají s dostatečnou rezervou na přestup a ještě o jeden vlak dřív, protože ten plánovaný jet nemusí. Zpožděné, staré a přeplněné vlaky znám z Německa, Švýcarska, Rakouska, Itálie, Nizozemí i z Francie. Každá země má svoje, ale stydět se za českou železnici nemusíme.

A kdy vás dráha nejvíce „vypekla“?

V 90. letech jsem jel z Frankfurtu do Prahy s přestupem v Řeznu. Za Norimberkem jsme strhli dráty a čekali jsme tři hodiny na opravu. Přípoj ujel, vrátil jsem se do Norimberka a dalším vlakem dojel do Prahy ráno se zdržením na příjezdu asi 12 hodin.

Často spolupracujete se zahraničními fanoušky železnice, jak jste k tomu přišel a co je u nás nejvíce zajímavé?

Byla za tím obyčejná snaha naučit se slušně němčinu. Mám jednoznačnou zkušenost. Pokud se chcete naučit cizí jazyk, je nejlepší najít si zahraniční přátele a komunikovat s nimi. Nejezděte do hotelů, ale bydlete u nich a poznejte, jak se opravdu za hranicemi žije. Fanoušky zajímají různé věci ze železnice. Někdo rád fotí vlaky, další se zajímá o lokomotivy a jiní zase projíždí tratě.

A čeho byste se rád na dráze ještě dožil?

Ideálně rychlosti 300 km/h, ale budu skromný, stačilo by mi dožít se dvoustovky. ○

Petr Štáhlavský

Vystudoval Střední průmyslovou školu dopravní v pražské Masné ulici. Nakonec se dostal na generální ředitelství ČD na public relations a pak na tiskové oddělení, kde působí doposud. Při zaměstnání vystudoval bakalářský obor žurnalistika na Univerzitě Palackého v Olomouci a magisterský obor marketingová komunikace na Univerzitě T. Bati ve Zlíně. Během kariéry byl vyhodnocen jako jeden z nejlepších mluvčích komerční sféry.



ČD nasadily první královéhradecké RegioFoxy

Královéhradecký kraj je již pátým regionem, kde se cestující na lokálních tratích mohou svést novými moderními motorovými jednotkami RegioFox. České dráhy kraji na konci srpna dodaly čtyři vozidla, přezdívaná rovněž jako Lišky. Cestující se s nimi poprvé setkávají na trati mezi Trutnovem a Martinicemi v Krkonoších.

Redakce | Foto: Jan Chaloupka

Do konce letošního roku by do kraje mělo zamířit ještě dalších 12 jednotek, celkem jich tam bude v následujících dvou letech dodáno 33.

„V následujících dvou letech projde obnovou většína vozového parku v našem kraji. České dráhy nasadí celkem 40 moderních jednotek – sedm elektrických a 33 motorových, tedy RegioFoxů. Tyto vlaky cestujícím nabídnou pohodlnější a bezpečnější cestování, zároveň region získá dostatek spojů a další možnosti pro využívání informačních technologií stejně jako kvalitnější nabídku veřejné dopravy, kterou kraj zajišťuje,“ uvedl hejtman Královéhradeckého kraje Martin Červíček.

„Po úspěšném nasazení nových elektrických jednotek RegioPanter druhé generace v Královéhradeckém kraji, které se uskutečnilo nedávno, mám velkou radost, že cestujícím můžeme doručit nové vlaky i na dalších tratích, a to v podobě moderních motorových jednotek Regio-

Fox. Po dodání všech 33 jednotek by vlaky obsluhované Liškami měly v Královéhradeckém kraji ročně ujet přibližně dva miliony kilometrů,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapínec. „Kvalita regionálních vlaků v kraji v následujících letech udělá velký skok vpřed, který je možný jen díky ukázkové spolupráci mezi dopravcem a vedením Královéhradeckého kraje. Díky ní budou cestující v tomto regionu využívat jeden z nejmodernějších regionálních vozidlových parků napříč celou republikou.“

Hned po několika tratích

Nasazení RegioFoxů v objednávce Královéhradeckého kraje je plánováno 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.

Lišky v Královéhradeckém kraji obsluží neelektrifikované tratě a nahradí především motorové vozy z přelomu 60. a 70. let, a dílem také jednotky RegioNova.

RegioFoxy jsou součástí rekordní obměny vlaků v historii Královéhradeckého kraje. Už od začátku letních prázdnin cestující vozi na tratích z krajské metropole do Chlumce nad Cidlinou a do Týniště nad Orlicí moderní elektrické vlaky RegioPanter, a to v počtu tří dvouvozových a čtyř třívozových jednotek. Společně s dodávkou 33 Lišek tak na koleje v následujících letech České dráhy ve spolupráci s Královéhradeckým krajem uvedou celkem 40 moderních regionálních vlaků. Zbrusu nové vlaky pak zajistí více než 60 % všech výkonů v regionální dopravě Královéhradeckého kraje. Zároveň bude

100 % všech regionálních spojů operováno bezbariérovými, nízkopodlažními vlaky, které garantují pohodlné cestování všem skupinám obyvatel včetně seniorů, malých dětí nebo osob na vozíku.

Motorové jednotky RegioFox jsou bezbariérové, klimatizované vlaky vybavené širokou paletou služeb pro pohodlné cestování do zaměstnání, školy nebo za volnočasovými aktivitami. Samozřejmostí je palubní wi-fi síť, elektrické zásuvky a USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky, prostory pro velká zavazadla včetně kočárků a jízdních kol nebo audiovizuální informační systém. ○

Školení strojvedoucích

České dráhy v létě začaly se školením strojvedoucích, palubního a dílnského personálu v Královéhradeckém kraji na nových motorových jednotkách RegioFox. Dočasným domovem dvou Lišek se stalo depo v Trutnově. Jednotky byly pro zácvik zapůjčeny z Jihočeského kraje. „Královéhradecký kraj se v budoucnu stane jedno z hlavních teritorií našich vlakových Lišek. Abychom uvedli nové vlaky pro naše cestující do provozu co nejrychleji po jejich převzetí od výrobce, začali jsme školit kolegy z Trutnova v předstihu na dvou jednotkách z Jihočeského kraje,“ uvedl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Zahájení provozu s cestujícími navazuje na statický zácvik strojvedoucích, vlakového a servisního personálu, který v trutnovském depu probíhá přibližně od půlky srpna.

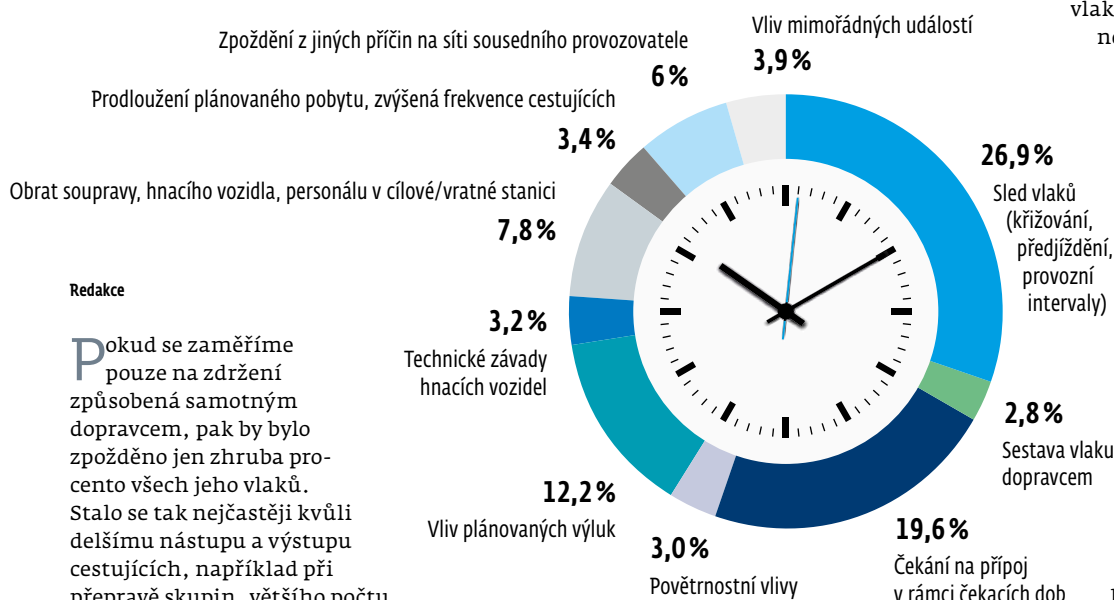
Přesnost modrých vlaků se aktuálně blíží k 90 %

Přesnost vlaků Českých drah byla v první polovině letošního roku o půl procenta lepší, než tomu bylo v roce 2023. V průměru 89,3 % příjezdů do stanic a zastávek se uskutečnilo včas. Tento údaj nevystihuje pouze příjezdy vlaků do cílové stanice, představuje i desítky milionů údajů z příjezdů a odjezdů vlaků ve všech stanicích, kde zastavují. ČD v prvním pololetí vypravily více než 1,2 milionu spojů.

„nokolejkách“ a mohou jet plynuleji. To však platí i pro předjíždění pomalejších nákladních a osobních vlaků a rychlíky a expresy. Na naší železnici je totiž velmi málo vícekolejných úseků, kde by byla oddělena nákladní, regionální a dálková doprava, ale naopak je řada úseků s velmi vysokou hustotou provozu různě rychlých vlaků.

Do trojice nejčastějších příčin zdržení vlaků patří ještě čekání na přípoj v rámci čekacích dob (19,6 %), aby se lidé dostali co nejpohodlněji do svého cíle a domů a nemuseli kvůli menšímu zdržení prvního spoje čekat třeba skoro hodinu na následující vlak, a také vliv plánovaných výluk (12,2 %), při kterých je snížená kapacita tratě. Obvykle místo dvou kolejí je k dispozici pouze jedna, vlaky musí čekat na protisměrné spoje nebo se projevuje pomalejší náhradní doprava autobusy.

Za pozornost stojí také pátá nejčastější příčina zdržení vlaků, a to zpoždění vzniklé na síti sousedního provozovatele. Tento údaj se totiž týká poměrně malého počtu mezistátních vlaků v celkovém počtu spojů, které České dráhy provozují. Uvedený údaj tak ilustruje, že přesnost českých vlaků je na vysoké úrovni a ve většině případů je lepší než v zahraničí. ○



Redakce

Pokud se zaměříme pouze na zdržení způsobená samotným dopravcem, pak by bylo zpožděno jen zhruba procento všech jeho vlaků. Stalo se tak nejčastěji kvůli delšímu nástupu a výstupu cestujících, například při přepravě skupin, většího počtu cestujících s jízdními koly nebo osob se sníženou schopností pohybu a orientace, které potřebují k nástupu a výstupu speciální plošiny. Druhou nejčastější příčinou zdržení na straně dopravce byla technická závada lokomotiv, jednotek a motorových vozů a třetí pak pozdní příprava vlaku k odjezdu.

Problémem sled vlaků

Úplně nejčastěji však zpožďuje vlaky takzvaný sled vlaků, ten se podílel od ledna do června na 26,9 % zpoždění. Tato skutečnost je ovlivněná historickým charakterem naší železniční sítě. Ta je sice nejhustší v Evropě, ale také má jeden z největších podílů pouze jednokolejných tratí. V Česku je podíl jednokolejek neuvěřitelných 77,5 %. Například v sousedním Rakousku je to zhruba 56 % a v Německu dokonce pouze 45 % tratí. Vlaky v zahraničí nemusejí tak často čekat na křížování na „jed-



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc září zní: **Jak se jmenovala průlomová parní lokomotiva konstruktéra Roberta Stephensona a kdy byla vyrobena?**

Své odpovědi nám zasílejte do **29. září** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář září“. Tentokrát se hraje o knihu 150 let železnice v Nymburce.

Správná odpověď z č. 8: První vlak EuroCity se na tuzemské trati objevil 2. června 1991. Jednalo se o EC 8 Antonín Dvořák na trase Vídeň – Břeclav – Brno – Praha. Publikaci *Historie státních drah 1918–2018* získává Martin Růžička, Prostějov.





Novinky v JŘ 2025: Baltic express i ComfortJet

Zavedení čtyř párů vlaků Baltic express z Prahy do Gdyně a postupné nasazování jednotek ComfortJet do provozu patří k největším novinkám v dálkové mezistátní a vnitrostátní dopravě v jízdním řádu 2025. Naopak se výrazně nezmění trasy, časy odjezdů a příjezdů nebo samotný počet dálkových spojů.

Redakce | Foto: archiv ČD

Rozsah nabídky komerčních vlaků i dálkových spojů Českých drah v obnovené ministerstva dopravy zůstává v jízdním řádu 2025 bez významných změn. Přesto se jedna velká novinka

na kolejích objeví. „Už za necelé čtyři měsíce se rozjedou čtyři páry vlaků s názvem Baltic express. V mezinárodní kooperaci s PKP Intercity nabídneme přímé spojení Prahy a Pardubic přes Lichkov s Kladskem, Vratislaví, Poznaní, Bydhoští a Trojměstím na pobřeží Baltského

moře. Tato nabídka podstatně zjednoduší a zrychlí cestování mezi Českem a Polskem a přispěje k turistické a obchodní výměně mezi našimi zeměmi. Dosud totiž všechny dálkové vlaky do Polska jezdily přes Bohumín, což pro západní část naší republiky představovalo značnou zajižďku. Například cesta z Prahy do Gdaňska se tak zkrátí zhruba o tři hodiny,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

K Baltu Baltic expressem

Nové spoje budou odjíždět z Prahy přibližně 10 minut před 7., 11., 15. a 19. hodinou. V Česku zastaví ještě v Kolíně, Pardubi-

Drážní úřad informuje

Česká železnice přechází na zabezpečovací systém ETCS

Jednotný evropský zabezpečovač ETCS je významný krok k vyšší bezpečnosti české železnice. K plánovanému zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS dojde postupně během čtyř týdnů v lednu roku 2025. Celkem se bude využívat na 622 kilometrech nejvýznamnějších tratí a pod jeho dohledem pojede každý měsíc 50 000 vlaků. Z pohledu největších kilometrů a odvezených tun zboží to bude představovat 42 % všech provozních výkonů na celé síti Správy železnic.

Od 1. srpna přešla po několika měsících testování zabezpečovacího systému ETCS česká železnice do nového režimu. Všichni, kteří mají vyškolené strojvedoucí a vybavené vozidlo a pohybují se po prověřených tratích vybavených ETCS, jsou povinni systém využít. Do seznamu tratí vyjmenovaných v opatření Drážního úřadu přibyl od 15. září také úsek Praha-Běchovice – Česká Třebová.

Ke konci srpna se přehoupl počet vozidel vybavených ETCS přes 1 200 a počet proškolených strojvedoucích dosáhl 2 000. Vybavování vozidel i školení strojvedoucích nadále pokračuje.

www.ducr.cz



cích, Ústí nad Orlicí, Letohradu, v Jabloném nad Orlicí a v Lichkově. V Polsku budou pokračovat přes Kladsko, Vratislav, Poznaň a Bydhošť do Gdaňsku, Sopot a Gdyně. Zastaví však i v dalších turistických a hospodářských centrech Polska.

„Věříme, že o nové vlaky bude mezi Čechy a Poláky zájem. Množství měst na trase Baltic expressu má bohatou minulost a kulturní i historickou spojitost s Českem. Jde tedy o atraktivní cíle pro české turisty. Polská města pak mohou generovat značný počet turistů směřujících do Česka. Jen ve čtveřici největších měst na trase žije přes dva miliony obyvatel. Představují také důležitá hospodářská centra,“ připomněl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Spojení mají podle něj velký význam i v rámci vnitrostátní dopravy. „U nás zajistí přímé, rychlé a pohodlné spojení ze severozápadní části Pardubického kraje do hlavního města,“ dodal náměstek.

Z Vratislavi pak budou vlaky odjíždět zhruba v 5, 9, 13 a 17 hodin. Cesta mezi Prahou a Vratislaví potrvá přibližně čtyři hodiny, do Poznaně méně než 6 hodin a do Gdaňska zhruba 8 a tři čtvrtě hodiny. Z Pardubic bude doba jízdy do těchto míst o hodinu kratší. Trasy vlaků a cestovní časy umožní například jednoduché výlety z Čech do Kladska nebo Vratislavi.

Soupravy budou sestaveny z moderních, klimatizovaných vozů Českých drah a PKP Intercity. Cestujícím nabídnou například palubní wi-fi síť nebo možnost dobít cestovní elektroniku. Ve vlaku budou zařazeny vozy pro cestování osob na vozíku a přepravu jízdních kol. Občerstvení nabídne služba ČD Minibar.

Vyjede také ComfortJet

ČD také počítají během jízdního řádu 2025 s přebíráním dalších jednotek ComfortJet a s jejich postupným uváděním do provozu. „Cestující se s nimi setkají nejprve na vnitrostátních vlacích IC 510/511 Ostrava na lince Bohumín – Praha – Bohumín a IC 512/515 Ostrava, tedy Bohumín – Františkovy Lázně – Bohumín. Poté budou uváděny do provozu na mezinárodních linkách Berliner a zhruba ve druhé polovině roku bychom je chtěli začít nasazovat také na spoje do Rakouska a Maďarska. Díky tomu nabídneme nejmodernější vlaky také domácím cestujícím mezi Prahou a Ústím nad Labem nebo mezi Prahou a Brnem,“ doplnil Jeřeta.

Větší počet změn u dálkové dopravy v jízdním řádu 2025 nastane pouze v železničním uzlu Praha. Kvůli stavebním pracím na Smíchově a stavu železničního mostu na Výtoni budou vlaky linky Ex 6 Západní a Bavorský expres vedeny obvykle přes Krč a nezastaví ve stanici Praha-Smíchov. U většiny linek na východ od Prahy pak bude nově výchozí a cílovou stanicí Praha hlavní nádraží místo nádraží Praha-Vrsovice.

K menším změnám dojde také na zahraničních úsecích vlaků. Třeba spoj EC Sobieski z Vídně do Gdyně bude nově začínat a končit ve Varšavě. Pro další cestu na sever Polska bude nutný přestup na polské vnitrostátní spoje. ○



České dráhy testují bionaftu z odpadních tuků a rostlinných olejů

České dráhy pokračují v testování motorové nafty se zvýšeným obsahem udržitelné biosložky na bázi hydrogennačně upraveného rostlinného oleje (HVO). Nedávno testovaly toto biopalivo v nových motorových jednotkách řady 847 RegioFox od společnosti Pesa ve Zkušebním centru VUZ Velim. Cílem výzkumného projektu, který je rozvržen do let 2024 až 2025, je ověřit použitelnost této bionafty v osobních motorových jednotkách a její nasazení v běžném provozu. Hlavním partnerem projektu je skupina ORLEN. Na projektu se podílí VUZ, Fakulta strojní ČVUT a společnost Pesa.

V rámci plnění strategie snižování emisí uhlíku a využívání obnovitelných zdrojů spustí od nového roku ČD a ORLEN Unipetrol projekt zaměřený na společné testování

paliva s udržitelnou biosložkou v osobních motorových jednotkách. Palivo s podílem hydrogennačně upraveného rostlinného oleje, tedy HVO, dodá ORLEN Unipetrol.

„Tato aktivita zapadá do dlouhodobé strategie Českých drah v oblasti snižování emisí a využívání obnovitelných zdrojů a je v souladu se směrnicí Evropské unie RED III, kterou se zvýšil cíl úspory skleníkových plynů z 6% až na 14,5% v roce 2030 oproti roku



2019,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Projekt je rozložen do období 2024 až 2025 a skládá se ze tří fází. Během první byly skupinou ORLEN Unipetrol identifikovány a testovány vhodné palivové směsi. Ve druhé etapě se směsi od 19. srpna do 23. srpna testovaly v jednotkách řady 847 RegioFox na zkušebním okruhu VUZ.

Během jízdy v různých režimech, jako je rozjezd, brzdění nebo maximální rychlost, sledovali experti klíčové parametry – složení spalín motoru vozidla, výkon a spotřebu při použití všech paliv včetně stoprocentního HVO. Po vyhodnocení úspory emisí přijde třetí fáze testování, kdy se RegioFoxy s alternativním palivem nasadí do provozu na vybrané trati ve Středočeském kraji.

RegioPantery přebírají další výkony v PID

ČD v průběhu srpna převzaly čtyři z celkem 22 objednaných jednotek RegioPanter pro provoz v systému Pražské integrované dopravy (PID) na tratích v Praze a Středočeském kraji. Všechny budou v provozu nejpozději od začátku platnosti nového jízdního řádu v prosinci. Cestující se však s nimi často svezou už nyní.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Provoz RegioPanterů v Praze a ve Středočeském kraji se během srpna rozšířil. Depo nyní denně vypravuje čtyři jednotky, které převzaly provoz na lince S4 na krátkém rameni mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou. Denně najedou dohromady 1 200 kilometrů.

„Nejpozději od prosincové změny jízdního řádu nasadíme v Praze, ve Středočeském a Ústeckém kraji 22 jednotek RegioPanter. Obslouží linky S4/U4 z Prahy do Kralup nad Vltavou a dále do Roudnice, Lovosic a Ústí nad Labem a zrychlenou linku spěšných vlaků R41 z Prahy do Kolína a Kutné Hory. Stávající flotilu CityElefantů doplní o 4 950 míst k sezení,“ popsal nasazení nových jednotek člen předsta-



venstva a náměstek pro osobní dopravu Českých drah Jiří Jeřeta. „Novotou nových vlaků však nečekají na nový jízdní řád v prosinci, ale do provozu je uvádíme hned, jak je přebíráme od výrobce. Díky tomu jsme mohli v srpnu rozšířit provoz Panterů na lince S4 do Kralup nad Vltavou a během podzimu je nasadíme na další spoje do Ústí nad Labem a následně i na spěšné vlaky do Kolína,“ dodal Jeřeta.

Vyrazí i RegioFoxy a Spidery

„Plníme sliby, které jsme dali obyvatelům Středočeského kraje týkající se významného zvyšování kvality v oblasti veřejné dopravy. Mezi ně patří i pořízení zcela nových, kapacitních jednotek v barvách PID. Modernizace železnice a navyšování přepravní kapacity na páteřních železničních tratích jsou nezbytné, máme-li motivovat cestující k využívání veřejné dopravy. Cestující očekává kvali-

tu odpovídající 21. století a nasazením moderních vlaků se výrazným způsobem zvýší komfort cestování po železnici v rámci systému Pražské integrované dopravy, a to nejen ve Středočeském kraji. Na tratích našeho regionu jezdí anebo brzy jezdit budou i další moderní vlaky. Mám na mysli jednotky RegioFox anebo RegioSpider,“ uvedl radní Středočeského kraje pro veřejnou dopravu Petr Borecký.

České dráhy objednaly u společnosti Škoda Group 50 dvouvozových a 60 třívozových jednotek RegioPanter. Do konce letošního roku mají být všechny jednotky uvedeny do provozu. Nahradily až 30 let staré vlaky složené většinou z klasických osobních vozů a lokomotiv. Moderní komfort cestování nabízejí v 10 ze 14 krajů, a to v Praze, ve Středočeském, Ústeckém, Královéhradeckém, Plzeňském, Jihočeském, Olomouckém, Moravskoslezském a ve Zlínském kraji a v Kraji Vysočina. ○

Do Plzně dorazily další tři RegioFoxy, jejich dodávka je v polovině

Další nové regionální vlaky RegioFox vyzrály na tratě v Plzeňském kraji. České dráhy od výrobce PESA převzaly v uplynulých dnech hned trojici zbrusu nových jednotek v barvách Plzeňského kraje. V průběhu srpna tak bylo v regionu nasazeno celkem pět RegioFoxů, což představuje už polovinu celkové dodávky pro Plzeňský kraj.

Tři nové Lišky doplní dvojici RegioFoxů, která dorazila na západ Čech na konci července a cestující začala vozit na trati Plzeň – Žihle. Díky dodání dalších jednotek zároveň může ve větší intenzitě pokračovat proces zácviku strojvedoucích i palubního a dílenského personálu, který je nedílnou součástí uvádění nových typů vlaků do běžného provozu.

Do začátku nového grafikonu v prosinci letošního roku bude do Plzeňského kraje

dodáno celkem 10 moderních RegioFoxů. Po kompletní dodávce budou Lišky jezdit na krajských linkách P4 Plzeň – Žihle, P21 v úseku Rokycany – Příkosice, P22 Plzeň – Radnice, P13 Plzeň – Bezručice a P24 Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín.

Motorové jednotky RegioFox, které nabízí 115 míst k sezení, prostor pro až osm jízdních kol a maximální rychlost až 120 km/h, jsou bezbariérové, klimatizované vlaky vybavené širokou paletou služeb pro pohodlné cestování do zaměstnání, do školy nebo

za volnočasovými aktivitami. Samozřejmostí je palubní wi-fi síť, elektrické zásuvky a USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky, prostory pro velká zavazadla včetně kočárků a jízdních kol nebo audiovizuální informační systém.

ČD si od polské společnosti PESA objednaly celkem 106 RegioFoxů. Po jejich dodání budou postupně nasazovány nejen v Plzeňském, ale také v Jihočeském, Středočeském, Královéhradeckém, Pardubickém kraji, v Kraji Vysočina a v Praze.

České dráhy v Plzeňském kraji kromě RegioFoxů provozují i dalších 15 elektrických jednotek RegioPanter. Cestující už také dobře znají motorové jednotky RegioShark, jejichž výrobcem je stejně jako u RegioFoxů PESA a cestující na Plzeňsku vozí již od roku 2012.



Den železnice 2024: Největší drážní svátek hostí Česká Třebová



Národní den železnice se letos koná ve městě, jehož ocelové srdce tluče v drážním rytmu již téměř 180 let. První vlak do České Třebové dorazil už v roce 1845 a o pouhé čtyři roky později se stala důležitou železniční křižovatkou. A tou zůstala až do dnešních dnů. Hlavním městem železnice se stane o víkendů 21. a 22. září, představí se zde jak historické unikáty, tak to nejmodernější (nejen) z vozového parku Českých drah. A u čeho byste neměli chybět?

Seznam techniky

Svět historie

Parní lokomotivy

354.195 Všudybylka
423.041 Velký bejček
433.001 Skaličák
486.007 Zelený Anton

Motorové lokomotivy a vozy

T 458.1190 Velký Hektor
T 669.1172 Čmelák
T 679.1529 Sergej
730.017 Ponorka

Elektrické jednotky a lokomotivy

E 458.1001 Žehlička
E 499.085 a E 499.047 Bobina
EP05-023 Czesio
EM 475.1045/46 Pantograf

Svět změny

Siemens Vectron „Hoši, děkujem!“
193.031
Netraková jednotka ComfortJet
Elektrická jednotka RegioPanter
Motorová jednotka RegioFox
Motorový vůz RegioSpider
Siemens Vectron 193.514
Laminátka 240.111
DualShunter 2000 744.502
Prezentační vůz CZ Loko
Traxx 388.015
Siemens Vectron 383.009
Prezentační vůz ČD Cargo

Vstupné

Denní program

Dospělí: 250 Kč (celý jeden den)
Děti (6–17 let): 50 Kč
Rodina (2 dospělí a 2 děti): 500 Kč
Děti do 6 let mají vstup zdarma.
Nutno prokázat věk dítěte.

Možno zakoupit online v předprodeji i na místě.

Noční show

Cena vstupenky: 400 Kč
Nelze uplatnit žádné slevy na dítě, každý návštěvník musí mít vstupenku.
Počet míst omezen, doporučujeme zakoupit v předprodeji.

Redakce

Přestože má Česká Třebová ve svém znaku kráčejšího kohouta s lidskou hlavou ve špičatém klobouku, vzhledem k moderním dějinám města by odpovídající variantou klidně mohlo být typické železničářské okřídlené kolo. Pozici drážního města má předurčenou už jen strategickou polohou na pomezí historických území Čech a Moravy, kde se v údolí řeky Třebovky rozplétají hlavní tratě z Prahy na Brno, respektive Ostravu, čímž tvoří železniční uzel bez přehánění evropského významu.

Vlaková cestující dobře znají velké třebovské nádraží, na kterém staví kromě osobní i velká většina dopravy dálkové, což dobře vystihuje význam Třebové – u patnáctitisícového města to rozhodně není pravidlem. Ještě mnohem větší rozlohu má areál nákladního nádraží, který zahrnuje seřadiště, kontejnerové překladistiště, kolejové rozplety a přesmyky, dílny a veškeré provozní zázemí.

Celková plocha třebovského nádraží se velmi podobá rozloze samotného města, na délku má kolejiště přes osm kilometrů a v nejširším místě více než půlkilometr. Rozsáhlý uzel se nyní chystá na komplexní rekonstrukci, jež by měla začít v závěru letošního roku, trvat do roku 2031 a stát 19,5 miliardy korun.

Ačkoliv k největším omezením pro cestující dojde až v závěru roku 2027, Národní den železnice bude pro návštěvníky skvělou příležitostí prohlédnout si drážní Třebovou v původním stavu těsně před startem rekonstrukce. Zajímavé kulisy pak doplní ještě zajímavější samotný program, jenž bude ideově navazovat na předchozí ročníky, přesto nabídne řadu novinek.

Svět změny i historie

Ty nejzajímavější budou k vidění ve Světe změny. Hlavním sobotním tahákem bude souprava ComfortJetu na počátku své životní pouti u Českých drah. Nepůjde navíc pouze o statický exponát, ale ráno ve směru od Prahy a odpoledne zpět poslouží jako návozový vlak, jenž návštěvníky přiveze přímo do depa, v čele navíc s atraktivním zlatým Vectronem. Z moderních vozidel se dále ukáže RegioPanter druhé generace, RegioFox nebo například duální lokomotiva 744.502 od doslova místní firmy CZ Loko.

Milovníci historie jistě zamíří na první dobrou ke druhé třebovské točně, kde se usídli Svět historie. Kromě strojů, které budou zrovna v permanentci na zvláštních vlacích, se zde usídli parní, dieselové i elektrický průřez želez-

Sobota

Česká Třebová – Polička a zpět

Číslo spoje	Ex 10864	Ex 10884
Česká Třebová	06:30	16:30
Svitavy	06:51	16:51
Květná	07:15	17:15
Polička	07:28	17:30

Souprava: 486.007 + 464.202 + BDs + 4 Bai

Číslo spoje	Ex 10865	Ex 10883
Polička	08:30	18:00
Květná	08:47	18:20
Svitavy	09:10	18:40
Česká Třebová	09:28	18:58

Souprava: 486.007 + 464.202 + BDs + 4 Bai

Neděle

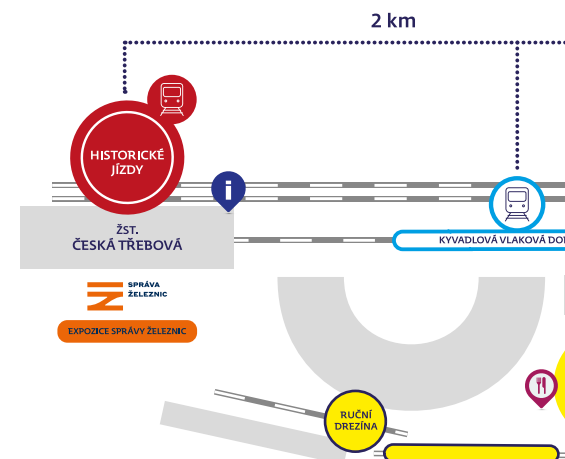
Česká Třebová – Polička a zpět

Číslo spoje	Ex 10864	Ex 10884
Česká Třebová	06:30	14:30
Svitavy	06:51	14:51
Květná	07:15	15:15
Polička	07:28	15:30

Číslo spoje	Ex 10865	Ex 10883
Polička	08:30	16:30
Květná	08:47	16:47
Svitavy	09:10	17:10
Česká Třebová	09:28	17:28

niční minulostí. Například Všudybylka, Velký bejček, Skaličák nebo Zelený Anton, z dieseleů Velký Hektor či Čmelák, doplní je české Bobiny, polská EP05 nebo ikonický Pantograf EM 475.1. A chybět ani tentokrát nebude noční show.

To vše a mnoho dalšího se odehraje v depu, kam bude z osobního nádraží pendlovat jak zvláštní autobus, tak vlak. A právě z osobního nádraží budou startovat zvláštní jízdy do širého okolí. Ve-



Sobota

Česká Třebová – Ústí nad Orlicí a zpět	
Číslo spoje	10882/3
Česká Třebová	17:25
Ústí nad Orlicí město	17:38
Ústí nad Orlicí	17:57
Česká Třebová	18:12

Neděle

Česká Třebová – Svitavy a zpět		
Číslo spoje	R 10875/4	R 10877/6
Česká Třebová	10:30	12:30
Svitavy	11:05	13:05
Česká Třebová	11:23	13:23

Sobota

Česká Třebová – Svitavy a zpět			
Číslo spoje	R 10875/4	R 10877/6	R 10879/8
Česká Třebová	10:30	12:30	14:30
Svitavy	11:05	13:05	15:05
Česká Třebová	11:23	13:23	15:23

Sobota + neděle

Česká Třebová – Mladějov n. M. a zpět			
Číslo spoje	R 10869/8	R 10871/0	R 10873/2
Česká Třebová	10:30	13:07	15:30
Mladějov n. M.	11:03	13:50	16:15
Česká Třebová	11:30	14:15	16:45

dle zmíněného sobotního návozevého vlaku z Prahy v podobě Comfortjetu pojedete po oba víkendové dny z Prahy a večer zpět také jednotka 471 a z Olomouce EM 475.1. Další zvláštní vlaky, tentokrát v historické režii, se vydají během dne do Poličky, Vysokého Mýta, Svitav, Mladějova na Moravě nebo Ústí nad Orlicí.

Doprava na místo

Nejlepším způsobem, jak se do České Třebové o víkendu 21. a 22. září dostat, je přirozeně jet vlakem. Kromě speciálních návozevých vlaků bude samozřej-

mě možné využít též běžných spojů, na které bude výhradně prostřednictvím aplikace Můj vlak poskytována speciální sleva VLAK+, jež bude přiznávána k jednotlivému jízdnému (nelze uplatnit na skupinové či síťové jízdenky). Kus od areálu bude též placené parkoviště, ovšem je třeba počítat s jeho omezenou kapacitou i složitějším příjezdem a odjezdem v exponované čase, primárně vše doporučujeme využít vlakové dopravy.

Veškeré informace naleznete též na stránkách www.denzeleznice.cz.

Regionální dny železnice

8. 9. 2024 – Trutnov
28. 9. 2024 – Ostrava

Sobota + neděle

Česká Třebová – V. Mýto	
Číslo spoje	Ex 10864
Česká Třebová	07:18
Ústí nad Orlicí	07:32
Choceň	07:50
Vysoké Mýto	08:05
Souprava: 354.195 + 6 Ce + Dsd	

Sobota + neděle

V. Mýto – Česká Třebová	
Číslo spoje	Ex 10865
Vysoké Mýto	08:50
Choceň	09:06
Brandýs nad Orlicí	09:13
Ústí nad Orlicí	09:28
Ústí n. O. město	09:31
Česká Třebová	09:45
Souprava: 354.195 + 6 Ce + Dsd	

Program:

Sobota

9:00

Otevření areálu

9:30–10:00

Slavnostní zahájení (pódium u točny)

10:00–11:00

1. komentovaná prohlídka na točně

10:00

Jízda přes kontejnerové překladiště Metrans

11:00–12:00

Pokus o rekord v počtu průchodů železničním vozem

12:00–13:00

2. komentovaná prohlídka na točně

12:00

Jízda přes kontejnerové překladiště Metrans

14:00–15:00

3. komentovaná prohlídka na točně

14:00

Jízda přes kontejnerové překladiště

16:00

Jízda přes kontejnerové překladiště

17:00

Konec programu v depu

19:30

Otevření areálu na Noční show

20:00

Noční vlaková show (točna Světa historie)

Neděle

9:00

Otevření areálu

10:00–11:00

1. komentovaná prohlídka na točně

10:00

Jízda přes kontejnerové překladiště Metrans

12:00–13:00

2. komentovaná prohlídka na točně

12:00

Jízda přes kontejnerové překladiště Metrans

14:00–15:00

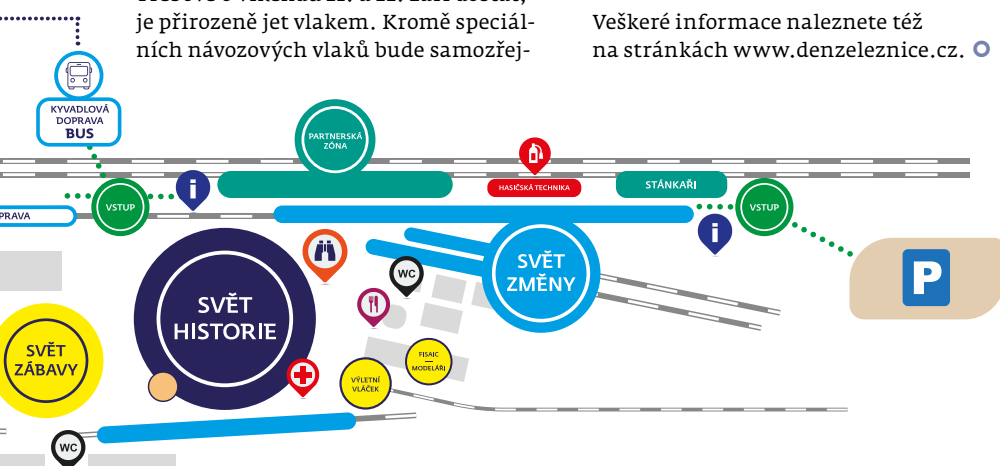
3. komentovaná prohlídka na točně

14:00

Jízda přes kontejnerové překladiště

16:00

Konec programu v depu





První tři kilometry nové tratě z Prahy do Kladna jsou v provozu

Přestože byla rekonstrukce Negrelliho viaduktu zmiňována jako počátek výstavby moderní trati z Prahy do Kladna s odbočkou na letiště, první faktická novostavba trati, jež nahrazuje původní zastaralou jednokolejnou a neelektrifikovanou trať, byla zprovozněna letos 1. srpna. Tři kilometry dvoukolejné trati mezi Kladnem a Kladnem-Ostrovem místním cestujícím dávají tušit drážní revoluci, která je v budoucnu čeká.

Vít Čepický | Foto: autor

Se začátkem srpna byla trať zprovozněna v jednokolejném režimu, který umožnil opětovné zavedení osobní dopravy od Kralup nad Vltavou i z Prahy. Teprve od 20. srpna došlo k plnohodnotnému zprovoznění obou kolejí i nástupišť v modernizované zastávce Kladno město. U té se sluší na chvíli pozastavit, protože dobře ilustruje kvalitativní skok, kterého se Kladněti na dráze konečně dočkávají.

Původně jednokolejná zastávka s bočním panelovým nástupištěm s omšelou budovou čekárny a prodeje jízdenek

sousedila s nevábným podjezdem pod hlavní kladenskou silniční osou spojující čtvrt Rozdělov se zbytkem města. Ačkoliv byla vlaková zastávka hojně využívaná, pěší vazby na zastávky autobusů umístěné u hlavní silnice byly nevalné a směrem k podstatné části města chyběly úplně, takže si cestující často nebezpečně zkracovali cestu přímo přes koleje.

Bezbariérová zastávka

Modernizace trati však tuto neblahou situaci konečně vyřešila. Dvě nová boční nástupišť se přemístila přímo pod Ví-

těznu ulici, kam vedou schodiště, eskalátory i výtahy. Nově tak bezbariérová vlaková zastávka nabízí přímý přestup na autobusy, zároveň zlepšuje místní vazby a v neposlední řadě umožňuje chodcům pohodlněji a hlavně bezpečněji překonat čtyřproudý silniční průtah, který bohužel lemují řada pomníčků připomínajících, jak to dopadá, když ve městě vítězí automobilová doprava nad pěší.

K dokončení se blíží taktéž základní obrysy nové stanice Kladno. Místo poněkud rustikálního charakteru dostala dvě nová ostrovní a jedno boční nástupiště, zprovozněn byl podchod, a přestože zde zbývá řada objektů k dokončení, základní funkčnost již mohou cestující kvitovat. A změna k lepšímu je to opravdu markantní, alespoň co se týče nástupišť. S odbavovací halou je to horší; původní nádražní budova vzala poněkud překotně za své, přestože se s jejím zachováním původně počítalo, a na novou si budou muset cestující ještě počkat.

Celý úsek včetně nádraží Kladno a zastávek Kladno město a Kladno-Ostrovec pak má přípravu na budoucí elektrizaci. Ta však závisí na dokončení modernizace trati dále do Prahy a faktickém sčelení elektrifikovaného úseku. V současném rozsahu by instalace troleje prozatím nedávala smysl. Po plnohodnotně modernizované dvoukolejce tak budou ještě nějakou dobu jezdit pouze diesellová vozidla – dokončení celé nesmírně důležité spojnice a prvního příjezdu elektrického vlaku do Kladna by se obyvatelé města měli dočkat ke konci dekády, půjde-li vše dobře zejména s ohledem na přípravu tunelového úseku mezi pražskými Dejvicemi a Veleslavínem. ○

Boj proti sprejerům pokračuje, několik se podařilo chytit při činu

Opatření Středočeského kraje, hlavního města Prahy a Českých drah, jež má omezit řádění sprejerů ve vlacích v pražské aglomeraci, přinesly další výsledky. Nedávno se podařilo zadržet hned několik sprejerů, kteří byli předáni policii. Zároveň pokračuje instalace speciálních polepů na jednotlivé usnadňující odstranění výtvarů.

„Opatření se neminula účinkem. Zejména z pohledu exteriérů se situace zlepšila. Dříve jsme dopravce obvykle sankcionovali za zhruba třicet znečištěných jednotek měsíčně, v posledních měsících jsou to jednotky případů. ČD nás informují o bezpečnostních chybách, najatá bezpečnostní agentura zachytí i několik sprejerů. Situace zejména v interiérech CityElefantů ale není rozhodně dobrá,“ připomněl radní Středočeského kraje

pro oblast dopravy Petr Borecký. „Díky nadstandardní spolupráci s krajem a městem jsme zpřísnilí režimová bezpečnostní opatření v místech obratu i odstavení, kde se jednotky často stávaly terčem vandalů. Posílili jsme rovněž bezpečnostní perimetr v Michli a nasazujeme hlídky bezpečnostní agentury do vytipovaných nočních a ranních spojů,“ uvedl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. „Daří se nám také dříve stahovat posprejované jednotky z oběhu na vyčištění a díky užití inovativních antisprejerských polepů nebo laků je čištění rychlejší a čisté vlaky se vrací zpět do provozu dříve.“

Poslední dva případy dopadení sprejerů jsou ze začátku srpna, kdy při činu přistihl pracovník bezpečnostní agentury muže,

který čmáral po stěnách interiéru osobního vlaku. Událost se stala na trati mezi Smíchovem a Radotínem. Celková škoda byla vyčíslena na více než 39 tisíc korun. Další muž byl přistižen při sprejování na skříně vagonů odstaveného vlaku v Klatovech. Na místě byl zadržen zaměstnanec ČD a ostrahou.

Dopravce se zaměřuje i na efektivnější odstranění graffiti ze souprav. Na vybrané jednotky řady 471 CityElefant v barvách PID byly aplikovány antigraffiti polepy a laky. Odstraňování graffiti z interiéru a exteriérů vlaků stojí ČD každý rok miliony korun. Jen za letošek je škoda vyčíslena na 13 milionů Kč. Každý týden odstraní dopravce z vlaků v Praze graffiti v rozsahu 100 až 350 m². Za loňský rok zaznamenal 460 útoků.

České dráhy vylepšují zázemí pro strojvedoucí a vlakové čety

Do vylepšení pracovních podmínek a vyšší bezpečnosti práce provozních zaměstnanců investují ČD letos zhruba 55 milionů Kč. Podstatná část peněz směřuje do zlepšení pracovního zázemí, nocležen, odpočinkových místností a šaten. Strojvedoucí a vlakové čety díky tomu získají příjemné místo pro odpočinek při přestávkách či před začátkem a po konci směny.



Redakce | Foto: archiv

V průzkumech mezi provozními zaměstnanci si ČD ověřily, že kvalitu pracovního zázemí, šaten, odpočinkových místností a nocležen kladou pracovníci na jedno z nejvyšších míst. „Je to přirozené. Práce strojvedoucích a vlakových čet je spojená s neustálým cestováním a trávením času nejen ve vlaku a v místech daleko od domova. Proto se nyní zaměřujeme na zlepšení jejich ‚přechodného domova‘, kterým jsou pro ně odpočinkové místnosti a nocležny v depech a stanicích, a ročně do jejich



zvelebení budeme investovat desítky milionů korun,“ řekla náměstkyně generálního ředitele ČD pro lidské zdroje Blanka Havelková.

„Zaměřujeme se jak na velké železniční uzly, tak na menší pracoviště v regionech. Zmínit lze tři konkrétní příklady. Novou nocležnu na pražském Masarykově nádraží zprovozněnou loni v rámci větší rekonstrukce celého nádraží. Na opačné straně spektra je menší zázemí v Českém lese v Bělé nad Radbuzou, které jsme zprovoznili letos v dubnu pro až 22 strojvedoucích, kteří se tam střídají v rámci směn. A třetím příkladem mů-

že být nocležna v Klatovech, kde končí rychlíky Berounka a odkud vypravujeme vlaky na trať do Železné Rudy,“ doplnila.

V Bělé i díky smlouvě

Obnova pracoviště a zázemí v Bělé nad Radbuzou souvisí také se získáním desetiletého kontraktu na provoz souboru Jihozápad-Český les, pro který ČD zajistily vylepšení jednotek RegioNova. Stavební pozornost se zaměřila na opravu střechy, kompletní rekonstrukci sociálního zařízení, zřízení nové nocležny, kuchyně, šatny a nástupní místnosti, ve které mají strojvedoucí veškeré zázemí včetně např. přístupu na firemní intranet. Vše bylo koncipováno tak, aby tam měli strojvedoucí mezi směnami komfort.

„V tomto středisku máme deset strojvedoucích, ovšem provozně do něj zasahují také strojvedoucí ze středisek Tachov, Poběžovice a Klatovy. Celkový počet uživatelů zrekonstruovaných prostor je tedy dvaadvacet. Pro rekonstrukci hovořil i fakt, že Středisko lokomotivních čet Bělá nad Radbuzou je přirozeným centrem železniční sítě v oblasti Českého lesa. Rekonstrukce začala loni a letos v dubnu jsme zázemí předali do užívání. Celkové náklady na rekonstrukci a vybavení přesáhly dva miliony korun,“ uvedl Jaromír Půta, náměstek ředitele Oblastního ředitelství osobní dopravy Západ ČD.

Na západě Čech se v srpnu otevřelo i druhé renovované zázemí v klatovském depu. Nákladem několika milionů korun zaměstnanci ČD získali moderní odpočinkovou místnost, nocležnu, nové sprchy, šatny a sociální zázemí, kuchynku a školící místnost. ○

Do jídelních vozů přichází všechny barvy podzimu

Blížící se podzim sice mají mnozí spojený s lehkou letní nostalgií, na palubě restauračních vozů Českých drah ale chmury nehrozí. Naopak – společnost JLV připravila v podzimní nabídce ve spolupráci s Asociací kuchařů a cukrářů řadu příjemných překvapení, kterým kraluje kachna doplněná o nabídku pro vegetariány či pivní speciál. S takovou může za okny zuřit leccjaká nepřízeň.

Jak už jsme naznačili, očekávanou hvězdou podzimní nabídky ČD Restaurant na palubě vozů Českých drah bude bezpochyby kachna. A to konkrétně konfitované kachní stehno s červeným zelím, brusinkami, řepou a bramborovými šiškami, originální variace klasického a oblíbeného jídla, jež na podzim dodá sílu i chuť.

Na podzim nás ovšem čeká také řada příjemných, slunných dní, kdy možná přijde vhod spíše něco lehčího. Pak by mohlo být skvělou volbou cizrnovo-květákové kari s jasmínovou rýží, tip nejen pro vegetariány. Nebo postačí něco menšího, třeba ryze pod-



zimní dýňový krém ozvláštěný dýňovými semínky a pomerančovou šťávou.

Nechybí ani nová sladká tečka, tentokrát mrkvový koláč s ořechy, ke kterému se skvěle hodí třeba flat white, silnější druh kávy s mlékem. Ten se v nabídce objevuje v reakci na četná přání kávomilců.

A radost budou patrně mít i ti příznivci piva, kteří ví, že chmelová rozmanitost nekončí u spodně kvašeného ležáku. Podzimním pivním speciálem – tradičně od létajícího minipivovaru Chroust – je tentokrát hřejivý, ale ozvláštěný trochou skořice, hřebíčku, muškátového oříšku a samozřejmě dýní. Do dlouhých podzimních večerů ideální volba. Jen pozor, abyste nezapomněli vystoupit...

Jaroslav Brabec | Foto: iStock

Výzkumný Ústav Železniční: odborník nejen pro železnici

VUZ je dlouhodobě lídrem v oblasti zkoušení, testování a certifikace železničních kolejových vozidel. Naše úspěchy jsou doloženy vysokým počtem vydaných certifikátů, díky čemuž se řadíme mezi přední certifikační orgány v Evropě, registrované v databázi ERADIS, kterou spravuje Evropská železniční agentura (databáze pro interoperabilitu a bezpečnost). Na základě našich zkušeností a odborných znalostí nyní rozšiřujeme naše služby do dalších odvětví mimo železniční průmysl.

Tento krok nám umožňuje nabídnout našim klientům řešení, která zlepšují jejich vnitřní procesy a zvýší jejich konkurenceschopnost. VUZ tak poskytuje ucelené certifikační služby pro potřeby v oblasti kvality, bezpečnosti, energetického managementu, ochrany životního prostředí a kybernetické bezpečnosti. Naše služby jsou určeny pro velké nadnárodní korporace i malé a střední podniky, které hledají způsoby, jak zlepšit své procesy a posílit svou pozici na trhu.

Proč zvolit certifikaci ISO?

Certifikace podle norem ISO se staly nezbytnou součástí moderního podnikání. Mezinárodně uznávané normy pomáhají organizacím zajistit, že jejich produkty a služby splňují požadavky zákazníků a regulačních předpisů. Zajišťují efektivní řízení procesů a soustředí se na neustálé zlepšování.

ISO 9001: Management kvality

ISO 9001 je jedním z nejrozšířenějších standardů pro systémy managementu kvality na světě. Certifikace podle této normy dokládá, že organizace má zavedeny účinné procesy, které zajišťují kvalitu produkce. VUZ nabízí certifikaci ISO 9001 již několik let a pomohl mnoha organizacím dosáhnout vyšší úrovně kvality a spokojenosti zákazníků. Norma je vhodná pro všechny typy organizací, bez ohledu na jejich velikost či obor podnikání, a poskytuje rámec pro efektivní řízení procesů, které vedou k trvalému zlepšování.

ISO 14001: Environmentální management

ISO 14001 se zaměřuje na systémy environmentálního managementu. Certifikace podle této normy pomáhá organizacím zlepšovat jejich environmentální výkon zaměřením na efektivní řízení zdrojů, minimalizaci odpadu a snižování negativních dopadů na životní prostředí. Tato



Nová éra kvality: VUZ rozšiřuje nabídku certifikací

Společnost Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) významně rozšiřuje své portfolio certifikačních služeb. K již zavedené certifikaci podle normy ISO 9001 přidáváme od listopadu tohoto roku nové certifikace podle ISO 14001, ISO 50001, ISO 45001 a ISO 27001. Tento strategický krok nám umožňuje posílit naši pozici na trhu a přinést klientům širší spektrum služeb, které podpoří jejich úsilí o dosažení nejvyšších standardů kvality, bezpečnosti, environmentální udržitelnosti a ochrany informací.

certifikace je stále důležitější v kontextu rostoucího tlaku na udržitelnost a odpovědné podnikání. VUZ navíc tuto certifikaci doplňuje o službu výpočtu uhlíkové stopy a podporu při zpracování ESG reportů, které jsou v dnešní době často požadovány investory a regulačními orgány.

ISO 50001: Energetický management

Energetická účinnost se stává jedním z klíčových faktorů úspěchu moderních organizací. Norma ISO 50001 poskytu-

je rámec pro správu a zlepšování energetické účinnosti, což přispívá ke snížení nákladů na energii a minimalizaci emisí skleníkových plynů. Certifikace podle ISO 50001 pomáhá organizacím identifikovat oblasti s vysokou energetickou náročností a zavést opatření vedoucí ke snížení spotřeby energie a nákladů. VUZ se v oblasti energetiky dobře orientuje a díky tomu nabízí účinnou podporu při implementaci systémů energetického managementu, které nejen zvyšují efektivitu, ale také přispívají k plnění environmentálních cílů.



ISO 45001

ISO 45001: Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci jsou klíčovými prvky odpovědného řízení organizace. ISO 45001 se zaměřuje na systémy řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Tato norma pomáhá organizacím identifikovat rizika spojená s pracovními činnostmi a zavést opatření, která tato rizika minimalizují. Certifikace podle ISO 45001 ukazuje závazek organizace k bezpečnosti a zdraví zaměstnanců, což je důležité nejen z hlediska legislativních požadavků, ale také pro budování důvěry a loajality zaměstnanců.

ISO 27001: Management bezpečnosti informací

V digitálním věku je ochrana informací nezbytná. ISO 27001 se zaměřuje na systémy řízení bezpečnosti informací a poskytuje rámec pro ochranu citlivých dat před kybernetickými hrozbami. Certifikace podle ISO 27001 dokládá, že organizace má zavedeny procesy a opatření, které chrání její informace a zajišťují jejich integritu, důvěrnost a dostupnost. VUZ navíc nabízí testování kybernetické odolnosti, které pomáhá organizacím odhalit a odstranit slabiny v oblasti kybernetické bezpečnosti. Součástí naší

nabídky je také příprava na plnění požadavků směrnice NIS2, která přináší nové výzvy a povinnosti v oblasti kybernetické bezpečnosti.

Proč certifikovat s námi?

Výběr správného certifikačního orgánu je klíčovým faktorem pro úspěšné získání požadované certifikace. Společnost VUZ nabízí několik klíčových výhod, které ji odlišují od ostatních certifikačních orgánů na trhu.

Odbornost a zkušenosti

Náš tým odborníků má dlouholeté zkušenosti v oblasti certifikace podle norem ISO a dalších standardů. Naši specialisté mají hluboké znalosti v různých oborech a jsou schopni přizpůsobit své služby specifickým potřebám klientů. Díky tomu poskytujeme služby, které nejen splňují, ale často i překračují očekávání našich zákazníků. Naše odbornost je podložena nejen počtem vydaných certifikátů, ale také pozitivními referencemi klientů.

Individuální přístup


Každý klient je pro nás jedinečný, a proto přizpůsobujeme naše služby specifickým potřebám vaší organizace. Nabízíme flexibilní přístup, který reflektuje jedinečné výzvy a cíle, s nimiž se vaše organizace potýká. Ať už se jedná o velkou mezinárodní korporaci, nebo malý podnik, jsme připraveni navrhnout řešení na míru.

Podpora a poradenství

Certifikační proces může být náročný, ale s námi na to nebudete sami. Poskytujeme kompletní podporu a poradenství během celého procesu, od úvodního auditu až po úspěšné získání certifikátu. Naším cílem je zajistit hladký a efektivní proces, který minimalizuje zátěž pro vaši organizaci.

Konkurenční výhoda

V dnešním konkurenčním prostředí může získání certifikace ISO představovat významnou výhodu. Certifikace nejenže posiluje důvěryhodnost na trhu, ale také zvyšuje přitažlivost pro zákazníky a obchodní partnery. ISO certifikát je mezinárodně uznávaným dokladem o kvalitě a bezpečnosti.

Nezmeškejte příležitost vylepšit image vaší společnosti a získat konkurenční výhodu. Cílem VUZ je být svým zákazníkům partnerem pro posílení jejich konkurenční výhody, a to zvýšením kvality, bezpečnosti a udržitelnosti. V případě zájmu se obračejte na Jaroslava Brabce, email: brabecj@cdvuz.cz. 



ISO 27001



Na prestižních mezinárodních spojích do Německa již řada 371 nějakou dobu neúraduje, letní a vánoční speciály do Drážďan ale ještě po dvě sezony odvozí.

Banány, Plecháče a Bastardi brzy odejdou na zasloužený odpočinek

Kvůli zavedení evropského zabezpečovače ETCS na železničních koridorech z Prahy do Ostravy, z Ostravy do Břeclavi a z Břeclavi do Prahy od 1. ledna 2025 zmizí z tuzemských tratí další letitější lokomotivy. V některých případech poslední zástupkyně vybraných řad doslouží příští, nejpozději pak přespříští rok v místech, kde začne výhradní provoz pod dohledem ETCS po roce 2025.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv

Fanoušci strojů starších řad mají poslední možnost zvětšit si tyto do-sluhující exempláře na tratích v běžném provozu. „Kdo se chce svést expresem vedeným legendární lokomotivou řady 151 přezdívanou Banán na železničním koridoru z Prahy do Ostravy a Žiliny, nebo si chce tuto lokomotivu na koridoru z Prahy na východ vyfotografovat, má na to zhruba poslední čtyři měsíce. Léto je díky

dlouhým dnům a prázdninám ideální příležitostí železniční legendu zdokumentovat a zažít ji v provozu,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Řada 151, dříve označena jako E 499.2, byla vyrobena v roce 1978 v počtu 27 kusů v plzeňské lokomotivce a určena pro dopravu těžkých rychlíků a expresů na koridoru Praha – Košice – Čierna nad Tisou. Na horských tratích na česko-slovenském pomezí a na Štrbské rampě

na úpatí Vysokých Tater měla nahradit dvojici strojů, které byly potřeba pro dopravu až patnácti vozových vlaků. Výkon stroje je 4 000 kW a maximální rychlost je 160 km/h, původně 140 km/h.

České dráhy nyní provozují posledních jedenáct lokomotiv řady 151 v depu v Bohumíně. Na trati mezi Prahou a Žilinou je jejich denní turnusová potřeba ještě sedm kusů a denně ujedou v průměru 750 km. Od jízdního řádu 2025 však z této tratě definitivně zmizí a posledních šest lokomotiv najde útočiště v pražském depu. Jejich plánované nasazení je v čele rychlíků Labe linky R20 mezi Prahou a Děčínem.

Do konce roku z našich tratí úplně zmizí pomalejší verze Banánů s rychlostí 140 km/h označených řadou 150.2. Posledních šest vozidel slouží v pražském depu na spěšných vlacích z Prahy do Kutné Hory a vypomáhají na rychlících do Hradce Králové. Nejpozději s koncem letošního jízdního řádu, případně s do-

dávkou nových RegioPanterů, skončí jejich plánované nasazení.

Zvoní umíráček i dalším

V osobní dopravě se blíží konec také dalších řad lokomotiv. Jedná se o typy 163, 210, 242 a 371. Lokomotivy řady 163 a 210 v příštím jízdním řádu už nebudou turnusovány a poslouží jen jako záloha a výpomoc při zvláštních akcích. Například jihočeská řada 210 bude do září nahrazena nově dodanou pěticí RegioPanterů. Pak poslouží už jen na záložce v Českých Budějovicích a v Plzni a také například při zajištění dopravy účastníků hromadných akcí na lipenské lokálce a při podobných mimořádných výkonech.

Poslední Plecháče řady 242 v počtu zhruba 12 kusů budou ještě příští rok dosluhovat v plzeňském depu na rychlíkové lince R11 z Plzně do Českých Budějovic a Jihlavy, na posilových výkonech nebo při zajištění sezónních vlaků na západě a jihu Čech. Vypomáhat jim bude také jediný provozní kus řady 263 s číslem 002. V roce 2026 už se s provozem těchto typů kromě mimořádných výkonů nepočítá.

Také pro Bastardy neboli řady 371 v Děčíně se významně omezí provozní revír a v roce 2025 budou jezdit spolu s pražskými 151 na spojích R20 Labe mezi Děčínem a Prahou. Řady 151 a 371 si rozdělí výkony na této lince přibližně na polovinu. Bastardy pak zajistí i provoz sezónních vlaků Letní a Vánoční kometa do Drážďan. To by měly být jejich poslední výkony ještě v roce 2026.

Ubude starých motoráků

S dodávkou nových vozidel a zaváděním ETCS se během nejbližších let sníží rozsah provozu i dalších legendárních vozidel, například motorových vozů 810 a 854, a to ve všech regionech.

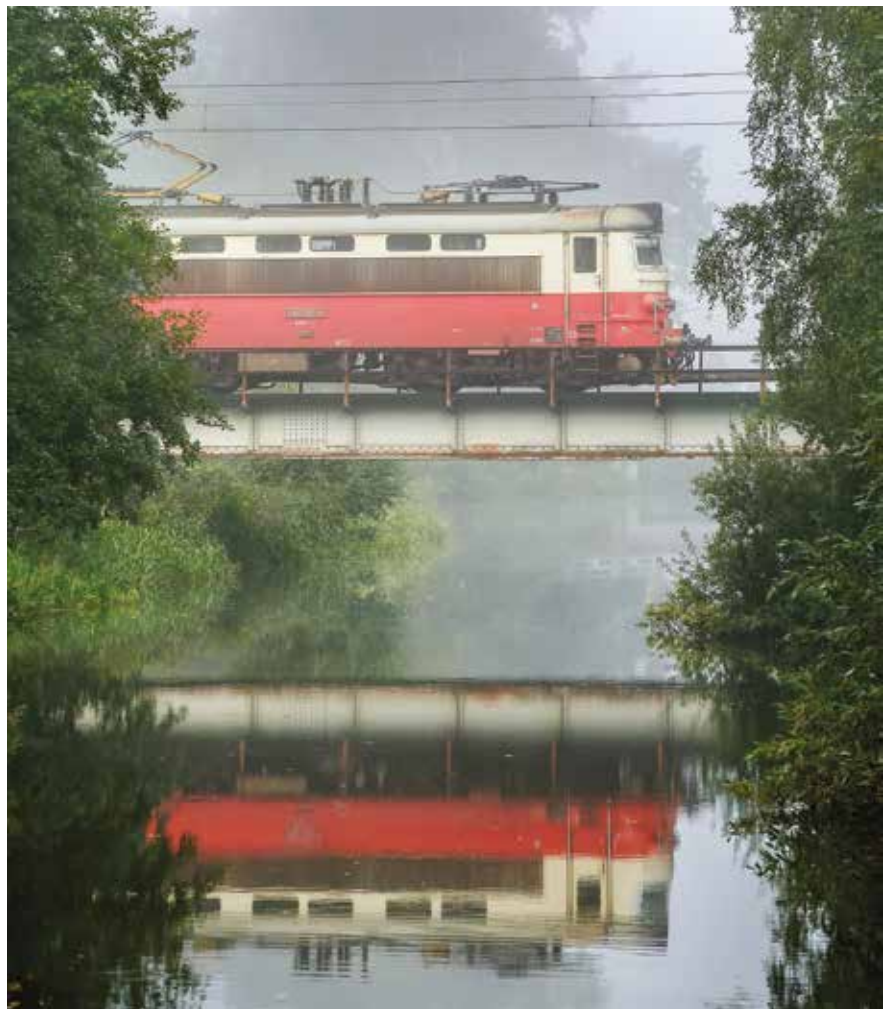
Změní se také nasazení elektrických lokomotiv řady 380. Ty už od prosince nebudou jezdit po koridoru z Prahy do Břevlavi a dál na Slovensko a do Maďarska a ovládnou dálkovou dopravu na 4. koridoru z Prahy do Českých Budějovic a dál do Lince. Letošní léto je tak poslední možností vyfotografovat si stroje této řady na tratích z Prahy na Moravu.

V případě elektrických lokomotiv tak bude v blízké době dosaženo vysoké uniformity a ze současného počtu deseti řad traťových elektrických lokomotiv klesne tento počet na dva základní typy: na řadu 362 a Vectron, která bude v provedení pro rychlost 200 km/h a pro rychlost 230 km/h. V regionální dopravě pak nahrazují elektrické lokomotivy především jednotky RegioPanter. ○



Snímek z letošního ledna s lokomotivou 151.008 v čele spoje EuroCity 115 Cracovia bude za rok již jen historickou vzpomínkou. ČD nyní provozují posledních jedenáct strojů této řady v depu v Bohumíně.

K melancholické krajině jižních Čech Plecháče neodmyslitelně patřily po dlouhá desetiletí. I jejich provozní čas se již ale pomalu naplnil. Poslední kusy budou dosluhovat na lince R11 z Plzně do Budějovic.



Vít Čepický | Foto: autor

Petr Prokeš je s železnicí kolem Tanvaldu spjatý, jak se to v obdobných případech často stává, už odmala. „Když jsem byl ještě hodně malý, brával mě táta na nádraží dívat se na vlaky. V Tanvaldu byla dobrá nádražní restaurace, takže se tam zastavil, já sledoval provoz – a oba jsme byli spokojení,“ vzpomíná. „Někdy v deseti letech, tedy v roce 1988, už jsem na nádraží chodil i s kamarádem Karlem, stihl jsem ještě konec ozubnicového provozu, příchod nových lokomotiv 743, tedy Elektroniků, to můj zájem postupně ještě prohlubovalo.“

Do organizované činnosti kolem železnice už to bylo blízko, přesto začal na poměry relativně brzy. „Ve spolku, původně to byla pobočka ČSVTS při stanici Tanvald, jsem aktivní od roku 1990, tedy od dvanácti let. A postupně jsem se snažil čím dál více zapojovat,“ vzpomíná.

Hlavním cílem spolku se brzy stalo jedinečnou trať vůbec zachránit. V roce 1997 zde byl dokonce přerušen provoz a nějakou dobu hrozilo, že už nebude obnoven. Občanské vzepětí kolem trati však památku zachránilo. „Měl jsem nějakou vnitřní intuici, že to nebude definitivní. Věřil jsem tomu, že se nám trať ještě podaří zachránit a rozhodnutí o konci provozu zvrátit. Tehdy jsme s partou kolem ČSVTS, tedy už VTS Tanvald, iniciovali petici proti zastavení provozu, během tří týdnů jsme sehnali asi 27 tisíc podpisů, bylo vidět, že to mělo sílu. Chytili se i starostové podél trati a začali za ni bojovat, což drží dodnes. Takže jsme věřili, že se to podaří zlomit a vlaky na Z ubačce zase vyjedou. Byť to tehdy bylo hodně beznadějně.“

Satisfakce

Rozsah současného běžného provozu, tedy převážně hodinový takt a doplňující nostalgický provoz v sezoně, musí být velkou satisfakcí. Obzvláště když se v roce 2010 podařilo obnovit po 65 letech také přeshraniční úsek z Harrachova do Polska. „Když to tu dnes tehdejší zastávci zastavení provozu vidí, asi musí uznat, že to jejich rozhodnutí nebylo správné,“ myslí si.

Leckteré tratě s potenciálem se čas od času dostávají do podobné situace. Zlomit vývoj v pozitivní vyžaduje hodně úsilí. „Určitě je třeba velký kus srdce. Musíte se tomu svým způsobem obětovat, jít za tím a nenechat se znechutit prvotními neúspěchy. Nic nepřijde samo, bohatý milionář, který pomůže nápadům k realizaci, za rohem nečeká. Důležitá je dobrá příprava a tvrdá práce.“

Ale nejzásadnější „přísadou“ k úspěchu jsou jako vždy lidé. „Dobrovolníci,



Chceme ze zubačky udělat ještě větší lákadlo

Česko má štěstí na řadu jedinečných tratí. Jedna z nich ale přece jen vybočuje. Jizerskohorská železnice je v úseku mezi Tanvaldem a Kořenovem jednou z posledních evropských normálněrozchodných ozubnicových drah. Unikátní památku měl Petr Prokeš od narození, co by kamenem z pešunku dohodil, a po většinu života se věnuje jejímu rozvoji. Letos již profesně naplno. Co se tedy na zubačce chystá?

kteří tomu věnují mraky hodin, jsou nezastupitelní. Vše, co kolem vidíte, co tu vzniklo, vzniklo jen díky dobrovolné práci všech členů a příznivců zubačky. Bez nich by to opravdu nešlo.“

Jak je vůbec možné motivovat kolegy kolem sebe a sám vstříc překážkám nepropadnout trudomyslnosti? „No, není to lehké,“ směje se. „Mně v tom vždy pomáhalo nastavit plány na jednu nohu a mít toho více. Když nejde jedna věc, vyjde druhá – balancovat to, čas od času zažít vedle zklamání i úspěch a táhnout to vše postupně dopředu. Dnešní doba nadšenectví úpl-

ně nepřeje, aktivit je spousta, každý potřebuje uživit rodinu, a spolkaření k tomu všemu může být pro mnohé doma obtížně prosaditelné. Je to těžké. Jsem ale strašně rád, jaký tým tu kolem zubačky vznikl a dlouhodobě funguje. Jen díky tomu jsme se dostali tak daleko,“ oceňuje Petr Prokeš.

Největší chloubu

Během povídání máme neustále v zorném poli největší chloubu kořenovského nádraží, již není možné nezmínit. „Výtopna spadla 5. ledna 1987 pod tíhou mokrého sněhu a dlouholeté neúdržby.



Ruina pak hyzdila obec, postupně zarůstala. My se s tím stavem nechtěli smířit a dlouho snili o tom, že se jí podaří vrátit původní krásu a stane se zázemím pro zubačku a její historická vozidla. Do přípravy projektu na opravu výtopny jsme se pustili trochu naslepo, vzniklo pár malůvek, kterými jsme se snažili působit na různé strany a shánět peníze... Nejprve jsme úspěšní nebyli, projekt v Regionálním operačním programu Severovýchod nebyl schválen, ale záhy se objevila možnost získat dotaci z norských fondů. To se díky naší vytrvalosti našťástí podařilo.“

Nyní krásná výtopna s jedinečnou dřevěnou střechou slouží, jak jsme si plánovali – zejména jako provozní zázemí pro ozubnicové lokomotivy T 426.o. „Máme zde dva exempláře, jež se dočkaly dnešních dnů. Konkrétně 001, jejímž majitelem jsou České dráhy, a 003, která patří přímo nám. Dále motorový vůz M 240.056, tedy Singrovku, ta patří Českým drahám a je zde v naší péči, přímo nám patří další motorový vůz M 152.0453, no a máme tu i motorovou drezínu Tatra 14/52. Prozatím je zde deponován i unikátní švýcarský úzkorozchodný ozubnicový Rowanzug z roku 1904 původem ze zubačky na Jungfrauoch.“

Provozní vozidla zajišťují nostalgický provoz na trati Tanvald – Kořenov – Harrachov a okolních železnicích. Pro Rowanzug a chystáme novou halu, snad ji

postavíme už v příštím roce, kde bude mít čestnější místo než ve výtopně. Vyrostou zde muzeum ozubnicových drah ve světě a zároveň se nám tím ve výtopně uvolní prostor. Vznikne tu i zázemí pro naši důlní drážku. Samozřejmě je ale vozidel, která bychom sem potřebovali umístit, daleko více,“ uznává.

A jsou tu i další plány. „Celkově bychom rádi ze zubačky vytvořili ještě vyhledávanější turistickou atrakci, vzor máme například v Žitavských úzkokolejkách. Myslíme si, že trať v tomto ohledu potenciál určitě má. Po domluvě se Správou železnic bychom rádi postupně získali do užívání větší část výpravní budovy, v přízemí bychom vytvořili vstupní centrum na zubačku a rozšířili muzeum, chystáme zde i větší zázemí pro návštěvníky, v patře by pak byly dvoulůžkové pokoje pro hosty a jeden apartmán, zázemí pro spolkovou činnost a dobrovolníky i kanceláře.“

Rekonstrukce trati

Příští rok v půlce dubna se začne rekonstruovat trať zubačky s tím, že hotová by měla být až v říjnu. Pro spolek to na jednu stranu znamená provozní komplikace, na stranu druhou trať ale opravu už zoufale potřebuje. „Na profesionální úrovni jsme začali provozovat nostalgické vlaky v loňském roce, přičemž půl roku poté přišel zákaz provozu ozubnicových lokomotiv. Museli jsme je nahradit, stejně jako v 80. letech, Elektroniky. Výluka a nesjízdnost úseku z Tanvaldu do Kořenova přes sezonu jsou pro nás další rány, ale těšíme se zároveň, až ozubnicové lokomotivy opět vyjedou bez omezení,“ vyhlíží světlou budoucnost.

„Po dobu výluky ale nebudeme zahálet. Nyní finalizujeme opravu parní lokomotivy 312.3629, průmyslovky z ČKD z roku 1957, která bude během výluky vozit zvláštní vlaky mezi Kořenovem a Harrachovem. Snad to i pro naše návštěvníky bude vítaná náplast na dočasné provozní omezení,“ doufá.

Nostalgický provoz se na trati potkává s tím běžným v režii Českých drah, část vozidel ve výtopně rovněž Českým drahám patří, vzájemná spolupráce tak funguje na velmi slušné úrovni. „Máme z toho radost, rychlá, pohodlná a moderní doprava z Liberce do Szklarske Poręby na trať patří stejně jako ta nostalgická, fungují v ideální symbióze a vzájemně se doplňují. Byli bychom moc rádi, kdyby se spolupráce s Českými drahami ještě více rozšířila, myslím, že našlápnuto máme velmi dobře,“ oceňuje. ○



Petr Prokeš

Tanvaldský rodák vystudoval dopravní fakultu na Univerzitě Jana Pernera v Pardubicích a dráze zůstává v různých obměnách věrný celý život. Po škole prošel provozními pozicemi v Českých drahách, postupně si vyzkoušel pozice výhybkáře, osobního pokladníka, průvodčího, vlakvedoucího i výpravčího. Později byl jednatelem koordinátora veřejné dopravy v Libereckém kraji KORID, byl u zprovoznění tratě Harrachov – Szklarska Poręba, po roce 2010 pracoval u společnosti RegioJet, následně v ČD muzeu v Lužné u Rakovníka, stál u startu společnosti Arriva vlaky a od jara 2024 se naplno věnuje zubačce jako jednatel společnosti Zubačka provoz.

Alstom vyrobí jednotky pro kolínský S-Bahn

Společnost Alstom vyhrála zakázku na dodávku 90 příměstských jednotek Adessia Stream. Vlaky si objednaly místní dopravní svazy go.Rheinland a Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) a nasadí je na spoje v síti S-Bahn v okolí Kolína nad Rýnem. Součástí smlouvy v hodnotě přes čtyři miliardy eur je rovněž údržba po dobu 34 let.

Petr Slonek | Foto: Alstom

Jedná se o vůbec největší kontrakt, jaký Alstom v Německu dosud získal. „Naším požadavkem je vyvinout vozidlo, které bude přizpůsobeno potřebám a požadavkům našeho regionu. Díky tomu vylepšíme vozový park S-Bahn,“ řekl generální ředitel go.Rheinland Michael Vogel. Podle představitelů VRR vnější i vnitřní uspořádání nových vlaků S-Bahn cestujícím zajistí kvalitnější služby a více pohodlí.

„Nová generace vozidel pro S-Bahn bude mít rozhodující vliv na veřejnou do-

Samozřejmostí je wi-fi a zásuvky k dobíjení elektroniky, výkonná klimatizace šetrná k životnímu prostředí pro teploty od -25 do 45 °C či speciálně upravená okna zajišťující lepší příjem mobilního signálu. Dostatek prostoru pro kočárky a jízdní kola zajistí víceúčelové plochy v každém oddíle. Každý koncový vůz má vyhrazený prostor pro vozíčkáře a je vybavený toaletou, která je vhodná i pro cestující se sníženou pohyblivostí. Je to vůbec poprvé, kdy je vlak S-Bahn v Německu vybavený WC. Hlavní odpovědnost za vývoj vozidel ponese pobočka Alstom v německém

tak dlouhé trvajících až hodinu do venkovských oblastí. Nové vlaky musí splňovat obojí. Delší trasy vyžadují více míst k sezení, kratší trasy naopak co nejvyšší kapacitu v podobě míst na stání. Jednotky budou kombinovat různé uspořádání sedaček a prostor vyhrazených jen pro stání. Uspořádání vozidla a provedení dveří musí umožňovat rychlou výměnu cestujících.

První jednotky by měly vyrazit do zkušebního provozu na trasách v Porýní a Porúří od poloviny roku 2029. Majitelé se stanou svazy go.Rheinland a VRR



pravu v regionu v příštích desetiletích. Dodáme pohodlné a inovativní vlaky. Zvláště nás těší, že go.Rheinland a Verkehrsverbund Rhein-Ruhr nám svěřily nejen výrobu vozidel, ale také jejich údržbu po celou dobu životního cyklu,“ uvedl Müslüm Yakisan, prezident regionu DACH ve společnosti Alstom.

Vyjedou dvě verze

Výrobce dodá dva typy nových jednotek v závislosti na části sítě, kde budou provozovány. Kratší verze bude mít devět vozů a délku téměř 150 metrů, delší, jedenáctivozová má být dlouhá 170 metrů. Nabídnou kapacitu 1 150 až 1 340 cestujících a maximální rychlost 140 km/h. Vlak musí splňovat požadavky k jízdě na krátké i dlouhé vzdálenosti, což v praxi znamená co nejlepší poměr míst k stání a sezení.

Hennigsdorfu, samotná výroba se uskuteční v závodě Alstomu v Bautzenu.

Nové vlaky se budou udržovat v nových moderních depech v oblasti Kolína nad Rýnem. Kromě preventivních oprav se Alstom zaměří i na prediktivní údržbu, aby se zvýšila dostupnost vozidel a zároveň snížily náklady na údržbu.

Na krátké i dlouhé vzdálenosti

Hlavním úkolem při navrhování nových jednotek bylo podle dopravních svazů co nejlépe sladit často velmi odlišné potřeby cestujících a zároveň zajistit stabilní provoz. Cestující v regionu stráví v průměru kolem 25 minut v rámci jedné jízdy S-Bahnem. To zahrnuje jak krátké cesty v centru města,

nebo jejich vlastní společnosti, které je pronajmou dopravcům. Do roku 2032 má smlouvu na provoz S-Bahn v Kolíně nad Rýnem DB Regio, na dalšího provozovatele se vypíše soutěž.

Cílem je postupně nasadit všechna nová vozidla do jízdního řádu 2033. Síť S-Bahn v Porýní zahrnuje linku S 6 z Essenu přes Düsseldorf do Kolína-Worringenu, budoucí linku S 10 z Kolína-Nippes do Kolína-Dellbrücku, linku S 11 z letiště Düsseldorf přes Kolín nad Rýnem do Bergisch Gladbach, linku S 12 z Horrem/Sindorf do Au (Sieg), budoucí linku S 13 z Troisdorfu do Bonn-Oberkasselu, linku S 19 z Cäc/Düren do Au (Sieg), budoucí linku S 38 z Bedburgu do Köln Messe/Deutz a linku S 68 z Langenfeldu přes Düsseldorf do Wuppertal-Vohwinkel. ○



DB prohloubily ztrátu, budou propouštět

Hospodaření německé společnosti Deutsche Bahn skončilo v první polovině letošního roku opět v červených číslech. Dopravce výrazně prohloubil ztrátu na 1,2 miliardy eur, v přepočtu asi 30,5 miliardy Kč, zatímco loni ve stejném období to bylo jen 71 milionů eur. V souvislosti s tím hodlá vedení DB v příštích pěti letech zrušit 30 tisíc pracovních míst, což je asi devět procent pracovní síly.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Německý dopravce se za prvních šest měsíců roku dál výrazně propadl do ztráty. Hlavní příčiny špatných hospodářských výsledků vidí generální ředitel DB Richard Lutz především ve velkých investicích do infrastruktury, extrémním počasí a nedávných stávkách na železnici. Loni přitom ztráta byla výrazně nižší, pouze 71 milionů eur. Nepomohla ani částečná kompenzace od vysoce ziskové logistické dceřiné společnosti DB Schenker.

„Extrémní povětrnostní jevy nebyvalého rozsahu posunuly infrastruk-

туру, která již potřebuje rekonstrukci, na hranici možností a zhoršily provozní a finanční situaci v osobní i nákladní dopravě. Kromě toho jsme se rovněž potýkali s dopadem stávek a nehod,“ upozornil Lutz. „V dálkové dopravě nás to v první polovině roku stálo 7 procentních bodů v přesnosti spojů a bohužel také utlumilo poptávku. Navzdory tomu chceme, aby skupina DB byla v roce 2024 jako celek opět v plusu. Proto jsme kromě obnovy infrastruktury iniciovali i krátkodobá opatření ke stabilizaci provozní a ekonomické situace,“ zdůraznil předseda představenstva. Dráhy zatím

ušetřily na administrativních výdajích kolem 110 milionů eur.

Útlum dálkové dopravy

DB sice v červnu také díky fotbalovému mistrovství Evropy dosáhly rekordu v počtu přepravených cestujících, za celé pololetí však jejich počet v dálkové dopravě klesl o šest procent na 64,2 milionu osob. Zhoršila se zároveň přesnost spojů v tomto segmentu dopravy. Ta dosáhla 62,7 procenta, přitom v první polovině roku 2023 to bylo 68,7 procenta. Na vině byla infrastruktura náchylná k poruchám, stávky, stavební činnost a nepříznivé počasí.

Naopak díky zavedení Deutschlandticket za 49 eur měsíčně a s ním spojenému rostoucímu zájmu o regionální dopravu stoupl celkový počet cestujících o 4,2%. Příjmy celé skupiny nicméně klesly meziročně o 3% na 22,31 miliardy eur.

DB proto plánuje v příštích pěti letech zrušit 30 tisíc pracovních míst. „Propouštění se dotkne hlavně pozic v administrativě, letos zrušíme zhruba 1 500 míst,“ řekl finanční ředitel dopravce Levin Holle. Zejména digitalizace spolu s automatizací by podle něj měly umožnit, aby administrativní procesy zastávalo méně zaměstnanců. Lutz upozornil, že tam, kde je to potřeba, bude firma zaměstnance i nadále přijímat.

Společnost současně mírně zhoršila výhled provozního zisku a tržeb na letošní rok. Upravený zisk před úroky a zdaněním by podle odhadů měl činit zhruba miliardu eur, zatímco v březnu ještě očekávala zisk výrazně nad touto hranicí. Tržby DB odhaduje zhruba na stejné úrovni jako loni, kdy činily 45 miliard eur. To je o dvě miliardy méně, než čekala doposud. ○

Na Slovensku vyjela poslední ze čtyř pořízených jednotek KISS

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) nasadila počátkem srpna do ostrého provozu čtvrtou jednotku KISS. Cestující začala vozit na trasách Bratislava – Nové Zámky a Bratislava – Trenčín. Jedná se o poslední z objednaných souprav. Uvedení vozidla do provozu následovalo po jeho zevrubné opravě. Vlak byl totiž během testů ve Výzkumném Ústavu Železničním (VÚŽ) ve Velimě při nehodě poškozen.

První tři elektrické patrové jednotky uvedl národní dopravce do provozu už letos 15. února. Od té doby spolehlivě slouží na tratích Bratislava – Nové Zámky a Bratislava – Trenčín, kde dennodenně přepravují tisíce spokojených cestujících.

„Od uvedení prvních tří nových elektrických jednotek typu KISS do provozu najela

vozidla celkem již více než 372 000 kilometrů, přičemž denní průměr na jedno vozidlo je až 726 kilometrů. Za tu dobu tyto vlaky přepravily dohromady přes 1,3 milionu cestujících, což představuje téměř 10 000 lidí za den,“ uvedl generální ředitel ZSSK Peter Helexa.

„Moderní vlaky jako tato vozidla typu KISS jsou pro nás prioritou a hlavním pilířem nové strategie naší společnosti. Mo-



dernizace flotily dopravce je současně klíčovým krokem ke zlepšování kvality a komfortu nabízených služeb, což napomáhá ke zvýšení atraktivnosti železniční dopravy pro širokou veřejnost,“ upozornil Helexa.

Jednotky KISS nabízejí 611 míst k sezení, z toho je 30 v první a 552 ve druhé třídě a dokážou jezdit maximální rychlostí 160 km/h. Jsou patrové, vybavené wi-fi, kamerami, přesným systémem počítání cestujících a přizpůsobeny jsou také pro přepravu imobilních cestujících. Samozřejmostí je jejich nízkopodlažnost, kompletní vybavení klimatizací včetně kabin strojvedoucích, jež mají moderní a ergonomický tvar. Umožňují rovněž přepravu minimálně patnácti kol. Na střeše jsou umístěny kamery, jež sledují pohyb sběrače proudu. (pes)

Liberecká sázka na jistotu

Jestliže máte rádi opravdu dobrou kávu, pak jste patrně o DOKu už slyšeli. A pokud by se neobjevil v našem seriálu o netradičních nádražkách, nikdy by výčet nebyl kompletní. DOK je totiž předobrazem celé ideje představovat netradiční místa k posezení u kolejí a rozbít zažitá klíše o stravování u dráhy. Sám o sobě je důvodem nechat si ujet vlak a pokračovat až tím dalším. DOK do každého města!



Vít Čepický | Foto: autor

Liberec je i v roce 2024 drážním úkazem. Bohužel stále nikoliv v pozitivním slova smyslu. Je jediným krajským městem, které nemá přímé železniční spojení s Prahou (samozřejmě pokud bereme Otrokovice za faktickou součást Zlína). Zatímco cesta vlakem z Pardubic do hlavního města je o deset kilometrů vzdušnou čarou delší, trvá méně než hodinu. Z Liberce to vychází na 2 hodiny a 27 minut. Liberecký kraj je zároveň dlouhodobě jediným, který nemá ani kilometr elektrifikované trati. Čest elektrické drážní dopravě zachraňují alespoň liberecké tramvaje.

Přesto nelze libereckému nádraží upřít jisté kouzlo. Z rozpačitého, neuspořádaného přednádraží ční budova, jež alespoň vizuálně význam zdejší železniční křižovatky značně převyšuje. I samotný systém podchodů a nástupišť dává najevo, že Liberec pamatuje významnější drážní období, kdy zde kromě motoráků stavěly i dlouhé, klasické soupravy dálkových vlaků. A pak ty tratě, které do libereckého

nádraží ústí. Do jedné nádherné dráhy klikatící se okolními kopci i údolími, aby se všechny střetly v Reichenbergu a zase se rozeběhly do světa.

Takový rozptýl i náročnost potřebovaly rozsáhlé provozní zázemí. O dřívějším cílém ruchu zdejšího nádraží tak vypovídají i četné budovy skladišť a překladišť, jež se podél rozsáhlého kolejiště z jedné strany a ulice s příznačným názvem Nákladní ze strany druhé táhnou sedm set metrů.

Vzhledem k obecnému poklesu nákladní dopravy už některé z hal svého původnímu účelu neslouží. Co je na jednu stranu smutné, to tentokrát posloužilo dobré věci. Když totiž liberecká pražírna kávy Nordbeans přesvědčila dostatek zákazníků o svých nesporných kvalitách a začala hledat nové, větší zázemí, jedno ze starých překladišť se ukázalo jako více než vhodné řešení.



Tedy alespoň prostorově. Veškerý interiér bylo třeba zařídit zcela znovu. To ovšem znamenalo šanci nejen do doku vestavět potřebné zařízení v podobě kavárny, kuchyně, pražírny kávy a pekárny, ale též vdechnout celému prostoru nový smysl a duši. A to se v Liberci povedlo. Díky tomu si návštěvníci mohou pochutnat na výborné kávě ve vkusném a originálním prostředí, skvěle pojišť, odpočinout si nebo naopak pracovat. My dráhomilci pak pravděpodobně usedneme na bývalé rampě s výhledem na drážní provoz a necháme se unášet představami, jak zdejší nádraží dříve žilo a jednou třeba zase žít bude.

Opravdu jedinou vadou na kráse DOKu je stav Nádražní ulice, která spíše než centrum krajského města evokuje poslední špinavou balkánskou výpadovku v blízkosti dálnice. Za to ale DOK nemůže – a pokud oněch pět minut nepřijemné chůze od nádraží překonáte, bohatě se vám odmění. ☉



99 %

Hodnocení

Chuťový i architektonický zážitek a perla Liberce. DOK je právem podjizerským fenoménem, po zásluze mívá plno. Přesto se ale nestane, že byste odešli s nepořízenou, alespoň o mě se v DOKu vždy postarali. Ať už si odnesete kávu v hrnečku či zrnkovou, pecen chleba nebo nějakou sladkou drobnost, či rovnou posedíte a dáte něco k snědku, dá se očekávat, že u jedné návštěvy nakonec nezůstane. Kéž by takový podnik mělo každé krajské město. DOK dokazuje, že kvalita potkávající vkus nouzí o zákazníky nikdy mít nebude. A to je dobře.

Otevírací doba

Pondělí až pátek 7:30 až 18:00,
sobota a neděle 8:00 až 18:00.





Hodnocení

Občas máme tendence žehrat na hromadný úhyn podniků starých forem, plzeňská Zastávka ovšem naznačuje, že nic nemusí být definitivní. Stačí si z původního vybrat to dobré, nebát se rozumné modernizace – a zdá se, že by to mohlo fungovat. Frmol by tomu napovídá. Nejdůležitějším klíčem ale je dělat svou práci poctivě a snažit se nabídnout kvalitu. Pokud to Zastávka dokáže udržet, a není důvod se domnívat že ne, pak by se mohla stát legendou plzeňského nádraží. Držím palce.

Otevírací doba

Denně 6:00 až 18:00.



Velký plzeňský návrat

Plzeňské nádraží jsme v našem seriálu už navštívili. S koncem jeho velkolepé rekonstrukce, která jej zařadila mezi nejkrásnější nádraží v ČR, však vyvstala potřeba se do západočeské metropole vydat ještě jednou. Přímo u „pražské“ páté koleje totiž vznikla Zastávka, pravověrná nádražka hlásící se k tradici občerstvení „od cesty“, oděná však do moderního hávu a s důrazem na kvalitu podávaných pokrmů.

Předně je třeba se zmínit o budově nádraží, jež Zastávce poskytuje útočiště. Pokud jste v Plzni delší čas nebyli, současná podoba vám patrně vyrazí dech. Tříletá rekonstrukce výpravní budovy a předchozí modernizace nástupiště a kolejistiště sice cestujícím ztrpčovala život, nyní je však konečně plnohodnotně v provozu a ukazuje, jak se může úcta k historii prolnout s moderní funkčností.

Prvotní devizou plzeňského nádraží je už jeho dispozice. Výpravní budova ční zprostřed kolejistiště a připomíná opravdový

chrám cestování, který ze tří stran obepínají jednotlivá nástupiště. Výhodou je, že se koleje nacházejí „v patře“, přístupové podchody tak vedou v úrovni okolního terénu a rovnou do velkolepé výpravní haly. Teprve odsud se stoupá do nového a zdařilého pobytového prostoru v úrovni kolejistiště, kde lze vyčkávat příjezdu vlaku.

Zamrzí snad jen detail. Hlavní přístup by neznalý logicky očekával od průčelí budovy nádraží. Tam se však nachází pouze prostor, který je podřízen automobilům. Je to zvláštní, tak krásnou budovu (ob-

dobně jako v Praze tu Fantovu) obestavují zaparkovaná vozidla a zabíjí tak nástupní místo a možnost vybudovat zde posezení a přímý přestup na tramvaje.

Nyní se ale přesuňme k páté koleji, odkud odjíždí expresní vlaky do hlavního města. Právě zde v nevelikém prostoru vznikla Zastávka, dceřiný podnik legendárního plzeňského Pivstra. Zajímavé je, že právě díky němu se na nádraží vrací nabídka domácího piva, jež zde absentovalo plnou dekádu. A to i přesto, že se pivovar nachází na dohled od kolejí.

Poněkud překvapující je, že Plzeňský Prazdroj nevsadil na svou vlajkovou loď, ale nabízí zde Gambrinus. Ten však doplňuje samostatný důvod k návštěvě Zastávky. Právě a jen zde totiž můžete ochutnat čepovanou Šlechtičnu, pívni speciál vařený Plzeňským Prazdrojem v jejich minipivovaru Elektrárna. Z koupě půllitru této velmi zdařilé, spodně kvašené jedenáctky totiž putuje pětikoruna na opětovné zprovoznění děčtinské Lízy, legendární lokomotivy Šlechtična 475.179. To pak chutná dvojnásob.

Sympatické na Zastávce je, že se hrdě hlásí k původnímu konceptu občerstvení na nádražích. Nenabízí žádná složitá jídla, ale moderní variaci na klasické dobroty, jež si můžete sníst u stolu, na stojáka jako v bufetu, nebo si je můžete vzít s sebou do vlaku. V nabídce tak je třeba sekaná s chlebem, polévka, nezbytné párky, velmi bohatá, tradičně americká verze hot dogu, ale také vegetariánský quiche nebo veganské burrito. Vybere si opravdu každý – a chuť je skvělá, což zaručuje právě Pivstro v pozadí. K podniku navíc přibude zahrádka přímo na nástupišti. Lepší pozici na sledování zajímavého plzeňského drážního provozu aby pohledal... ◉





Realizační tým s hosty před prvním prototypem dvousystémového Esa z roku 1978 v plzeňské Škodovce. František Palík je pátý zprava.

Před 40 lety poprvé vyjela sériově vyráběná dvousystémová Esa

Přesně před čtyřiceti lety, 5. září roku 1984, převzaly tehdejší Československé státní dráhy (ČSD) první sériový stroj původního označení ES 499.1003. Tím odstartovaly postupné dodávky sériově vyráběných traťových lokomotiv s tyristorovou pulsní regulací, přezdívaných jako Eso, které mají dodnes široké využití jak v České republice, tak i na sousedním Slovensku. Stroje byly v druhé polovině osmdesátých let přeznačeny na řadu 363 a některé z nich byly po změně společenských poměrů upraveny ještě na řadu 362 se zvýšenou maximální rychlostí.

Martin Harák | Foto: autor, archiv Škoda, sbírka Františka Palíka

V letech 1984 až 1990 bylo vyrobeno v pěti výrobních sériích celkem 179 lokomotiv původní řady ES 499.1 (později řada 363), jejichž prvním domovem se v září 1984 stalo tehdejší Lokomotivní depo ČSD Přešov. Poprvé byly tyto zbrusu nové stroje nasazeny od března 1985 na tehdy nově elektrizovanou trať z Pře-

rova do Břeclavi, kde se využily na obou napájecích soustavách – jak střídavé 25 kV 50 Hz, tak stejnosměrné 3 kV. Další vyrobené stroje zamířily do vybraných lokodép po celém tehdeším Československu – konkrétně Esa směřovala do Českých Budějovic, Plzně a Prahy. Poslední lokomotivy páté výrobní série putovaly v roce 1990 do Bratislavy. Stroje řady 363 s maximální rychlostí 120 km/h jsou

dnes využívány dceřinou společností Českých drah ČD Cargo a také slovenským národním dopravcem Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK).

Od konce roku 1993 se začaly postupně provádět úpravy vybraných strojů lokomotivní řady 363 na rychlost 140 km/h. V první etapě se tak dělo prostou záměnou podvozků s unifikovanými stroji řady 162. Takto upravené stroje řady

363 byly přeznačeny na řadu 362. Další „zrychlené“ stroje pak obohatily lokomotivní park Českých drah po roce 2002, ty už však vznikly výměnou ozubených kol trakčního převodu ve vlastních podvozcích. Stejným způsobem byly upraveny i lokomotivy stejné řady u slovenského dopravce ZSSK.

Konstrukci dvousystémové lokomotivy dnešní řady 363 a továrního označení Škoda 69E pomohly zkušenosti z výroby a provozu prvních dvousystémových lokomotiv řady ES 499.0 (dnes řada 350), vyráběných v plzeňské Škodovce v letech 1973 až 1975. Vzhledem k potřebě vozby všech druhů vlaků však byla požadována univerzálnější lokomotiva než vysokovýkonné a rychlé Gorily, jak se strojům přezdívá, navíc vybavené odporovou regulací, která by při nasazení lokomotivy na zastávkových osobních vlacích byla velmi nešospodárná. V roce 1976 Federální ministerstvo dopravy ČSSR oficiálně zadalo plzeňské lokomotivce Škoda vývoj požadované univerzální dvousystémové lokomotivy. Úkolu se ujal konstrukční tým pod vedením tehdejšího šéfkonstruktéra Františka Palíka. „Měl jsem se svým týmem zkonstruovat lokomotivu, jejíž trakční vlastnosti nebudou v zajetí zastaralé odporové regulace, ale bude využívat progresivnější prvky, jež nebudou mařit elektrickou energii,“ říká Palík.

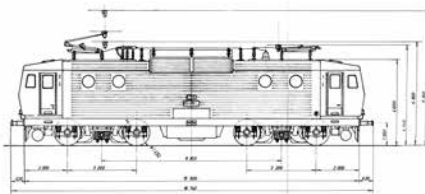
Zrod z unifikované řady

U strojů ES 499.1 bylo jako u vůbec prvních sériově vyráběných traťových elektrických lokomotiv užito pulsních měničů k regulaci trakčního obvodu. Právě v použití pulsní regulace výkonu a řídicí elektroniky, která v mnohém předběhla svou dobu, snesla lokomotiva v době vzniku srovnání i v celosvětovém měřítku. Na tomto místě je třeba také zmínit, že vývoj řady ES 499.1 nebyl jen prací na jednom konkrétním lokomotivním typu, byl veden tak, aby se typ ES 499.1 stal základem ucelené typové řady lokomotiv využitelných pro široké spektrum výkonů a různé druhy napájecích soustav, ať už jednotlivých, či jejich kombinací. Přestože v duchu této myšlenky firma Škoda konstruovala své lokomotivy už dříve, u strojů druhé generace, reprezentované řadami 163, 263, 363 a 372, byla vzájemná unifikace všech jmenovaných variant největší. Projektové práce na nové řadě ES 499.1 byly ukončeny v průběhu roku 1978 a přikročilo se k vlastní stavbě prototypů.

Elektrickou výzbroj dodávala ČKD Elektrotechnika a používané polovodičové prvky se vyráběly v pražském závo-

Lokomotivní řada 363 (ES 499.1)

Lokomotiva je čtyřnápravová skříňového provedení se dvěma koncovými kabinami obsluhy. Základem je hlavní rám svařený z ocelových profilů a na něj navařená kostra pokrytá ocelovými plechy s podélnými prulis. Prostorově je lokomotiva členěna na dvě čelní kabiny obsluhy a mezi nimi umístěnou strojovnu. Elektrický proud se přivádí z troleje na střešní sběrnici lokomotivy přes dva polopantografické sběrače s měnitelným přitlakem, lišícím se v závislosti na použité proudové soustavě. V každém podvozku jsou umístěny dva trakční motory o celkovém trvalém výkonu 3 060 kW na střídavém systému 25 kV 50 Hz, resp. 3 480 kW na stejnosměrném systému 3 kV. Brzdový systém lokomotivy řady 363 sestává z elektrodynamické odporové brzdy, pneumatické přímočinné a elektricky řízené samočinné brzdy systému DAKO a zajišťovací ruční brzdy (působící pouze na levá kola přílehlého podvozku). Lokomotiva může dosáhnout maximální rychlosti 120 km/h.



Anglicky psaný prospekt na dvousystémové řady, továrního označení 69E

dě ČKD Polovodiče. „Pro nás ve fabrice v tomto momentě nastala zoufalá situace. Tomu snad nikdo dnes neuvěří. Další slaboproudé součástky, jako například tranzistory, pocházely odkudsi ze zaostalejší části Asie, a podle toho také vypadala jejich kvalita. Neustále se stávalo, že po seřízení regulátoru řízení docházelo k rozlaďování, což přinášelo problémy v řízení lokomotivy. S tím jsme se museli nějak vyrovnat, což nebylo zrovna nic lehkého. Nad unifikovanou řadou se ale začala stahovat mračna a vypadalo to, že celý projekt skončí. To jsme ovšem nemohli dopustit. Tehdejší Československé státní dráhy už podaly závaznou objednávku na deset dvousystémových (pozn. řada 363) a dvacet stejnosměrných strojů (pozn. řada 163) z této unifikované řady, a tak jsme museli opravdu projekt dokončit. Každý den jsme s prototypovými Esy jezdili na železničním zkušebním okruhu v Cerhenicích a po každé zkoušce provedli podrobnou analýzu. Když jsme vychytali ty nejhorší problémy, dislokovali jsme oba stroje do Jihlavy,“ vzpomíná emeritní šéfkonstruktér František Palík.

Obě lokomotivy byly následně zařazeny na trati Praha – Kutná Hora – Havlíčkův Brod – Brno. Po naježdění 100 tisíc kilometrů v provozních podmínkách se konalo oponentní řízení. Konec obtíží to ale neznamenalo. „Dětské nemoci strojů jsme doladovali za provozu ještě několik let, navíc jsme museli čelit mnohým odpůrcům této řady. Ač je to dnes neuvěřitelné, pocházeli často z řad zaměstnanců tehdejších ČSD. Nejvíce oponentů jsme měli zejména při dodání první desetikusové série do Lokomotivního depa v Přerově, postupně se ale situace naštěstí stabilizovala,“ dodává Palík.

Prototypy na okruhu i v běžném provozu

První prototyp ES 499.1001 (363.001) v průběhu května 1980 opustil mateřský závod v Plzni a byl předán k dalším zkouškám, které probíhaly nejprve v dnešním Zkušebním centru VUZ v Cerhenicích. Po první sérii drobných úprav, realizovaných během týdenního pobytu lokomotivy ve výrobním závo-
dě, od půlky prosince 1980 pokračovaly v traťovém úseku Horažďovice-předměstí – Plzeň – Cheb. Počínaje srpem 1981 začala být první prototypová lokomotiva řazena běžně v čele osobních vlaků z Jihlavy do Prahy a později také na příprěže rychlíků Praha – Brno.

Druhý prototyp ES 499.1002 byl vý-
robně dokončen o něco dříve než první, konkrétně v březnu 1980. Od června



Přípřež dvou Es v čele prvního elektrického vlaku z Prahy do Plzně. Snímek pochází z 5. června 1987.

se, spolu s prvním prototypem, testoval na okruhu v Cerhenicích, kde zůstal i po redislokaci prvního prototypu do zkušební provozu v Jihlavě, a dále se podroboval rozsáhlým zkouškám. Oba prototypy byly poté 31. prosince 1981 předány ČSD a od ledna následujícího roku se stala působištěm obou prototypů opět Jihlava, odkud postupně zamířily do rutinního provozu. První proto-

typ se ještě podrobil v letech 1988 až 1989 sjednocující úpravě se stroji sériového provedení, která spočívala především v rekonstrukci původních odporových pomocných pohonů na polovodičové. Lokomotiva se zpět do provozu vrátila již s novým označením 363.001.

Druhý prototyp ES 499.1002 dostal v květnu 1983 dosazený sdružený pulzní měnič Unipuls namísto původního od-

porového řízení pomocných pohonů. Počínaje polovinou června 1983 začala tato lokomotiva zkušebně vozit pár rychlíků R 570/571 na trati Praha - Břeclav a posléze sloužila na osobních vlacích z Jihlavy do Prahy a zpět, případně na rame-ní Nymburk - Brno, kde vozila nákladní vlaky. Prototypový stroj 363.001 je dnes provozován v historizujícím nátěru, odpovídajícím době svého vzniku. ○



Stroj s ještě původním označením ES499.1025 na výstavě železniční techniky pořádané v Brně dolním nádraží v září 1986



Nové nátěry od studia Najbrt se nevyhnuly ani dvousystémové řadě 362.

Vlakem téměř do Albánie a zase zpátky



Cestování vlakem na Balkán je vždy zážitek sám o sobě. Nejen vyznavači hesla „cesta je cílem“ ocení stále ještě svéráznou atmosféru, fascinující výhledy z okna a občas i nebývalý komfort vozů z druhé ruky. Ty po dosažení morální zastaralosti na západě pokračují v dosažení své absolutní zastaralosti právě zde.

Adam Vanting | Foto: autor

Po několika letech, během nichž jsem volno trávil jinde, jsem se začal s přáteli vracet do země, jejichž železniční provoz se v posledních letech citelně zhoršoval, avšak na jiné jistoty, jako například na skvělou lokální kuchyni, se lze spolehnout i nadále.

O zatím posledním větším výletě padla zmínka koncem loňského roku. Jednalo se o jednoduchou cestu vlakem do černo-horského Baru a zase zpátky. Ačkoliv mi takto prosté putování zprvu až tak zajímavé nepřišlo, šlo o poměrně krátký výlet do míst, kde jsem nebyl hodně dlouho, neváhal jsem a s radostí se přidal.

Začátkem května bylo záhodno sehnat rezervace do často vyprodaných spacích vozů, kterými lze cestu k moři absolvovat s výraznou úsporou času. Letos byl ale prodej rezervací do rychlíku Lovčen v Česku zrušen a po zhodnocení všech variant se jako nejrozzumnější jevila ta, si pro rezervace do Srbska zajet. Jak jsme jeli autem na otočku do Bělehradu, je ale jiný příběh. Posuňme se o měsíc dopředu, kdy jsme se slavnostně vrátili s rezervacemi na noční vlak Bělehrad – Bar domů a já si začal upravovat plán podle sebe.

Organizace výletu se tentokrát ujal ostřílený cestovatel a jeden z mých nejbližších přátel, k jeho plánu se pak postupně přidávali další, až se nás sešlo sedm. Zatímco hlavní organizátor již v nedaleké Albánii byl, já a pár dalších přátel nikoliv. To naši nově utvořenou „albánskou divizi“ vedlo k tomu si plán cesty ještě trochu upravit a namísto tří dnů v Černé Hoře tak strávíme dva dny tam a dva dny v Albánii.

Známe rčení, že s jídlem roste chuť, se projevilo i tentokrát. Díky nakonec ještě delšímu volnu jsem mohl prodloužit návštěvu Maďarska a s přáteli se setkat až později. Během chvíle jsem si tedy podrobněji rozplánoval jednotlivé a ihned po ukončení služby vyrazil na dovolenou.

Vzhůru na Balkán

Celá naše skupinka se sešla až v Bělehradě. Zatímco já několik dní prozkoumával Maďarsko, chvíli se rekreoval u Balatonu a večer si užíval s jinými přáteli v Budapešti, první z mých kamarádů za mnou dojel až třetí den. Spolu jsme se vydali do Szegedu dříve než ostatní, stihli si projít město a absolvovali jsme i skvělou večeři v jedné z mých nejoblíbenějších restaurací v Maďarsku. Většina účastníků dorazila pozdě večer, sešli jsme se na jedno rychlé organizační pivo a šli brzy spát.

I následující den jsme totiž cestovali odděleně – již několik let z velké části nově

budovaná železniční trať mezi Srbskem a Maďarskem ještě není zdaleka hotová, v provozu je nepřímou související úsek Szeged – Subotica a zejména pak Novi Sad – Beograd. Chybějící srbský úsek lze překonat buďto rychle autobusem, nebo po vedlejších tratích podél hranice s Chorvatskem a s jízdní dobou bezmála čtyři hodiny. To v horkém létě nepatří mezi vyhledávané zážitky, proto jsme se znova rozdělili a část skupiny využila rychlejšího autobusu, včetně možnosti spát déle a odjet z Maďarska o něco později.

Já jsem pro zpestření zvolil hned první ranní vlak z Maďarska, který v Subotici navazuje na spoj do historického území Banátu. I zde se ale jedná o pomalou jízdu motorákem skrze nekonečná pole, kterou zachraňoval jen fakt, že byla ve vlaku funkční klimatizace a wi-fi připojení k internetu, které je v Srbsku pro našince velice praktické.

Zmíněnou kombinací spojů jsme dojeli do města Zrenjanin, odkud sice železniční trať do Bělehradu vede, osobní vlaky po ní ale nejezdí. I v tomto případě tak bylo nutné využít autobus a dojet buďto do Bělehradu přímo, anebo do Nového Sadu, odkud se do Bělehradu dá dostat opět vlakem. Autobusové nádraží se ve Zrenjaninu bohužel nachází velice daleko od toho železničního a kvůli chybce v mém plánu nám autobus o pár minut ujel. Naštěstí jsme ale na Balkáně a z univerzálního kšeftaře na autobusovém nádraží se po krátkém smlouvání stává nelicencovaný taxikář, který nás na nádraží do Nového Sadu svým autem za pár drobných odvezl.

V nádražní hospodě v Novém Sadu jsem potkal kolegu z odstavného nádraží, který rovněž směřoval k moři, plány jsme ale měli oba odlišné, a tak jsme si jen popřáli hezký zbytek cesty a znova se setkali až později v práci. V Bělehradě se celá naše cestovatelská skupinka poprvé setkala a vzápětí se zase rozdělila. Já vyrazil navštívit doporučenou restauraci Kod Dragana, nacházející se uprostřed panelákového sídliště ve čtvrti Novi Beograd. Po vydatném obědě a procházce okolo mnoha skvostů brutalismu jsem se dopravil na bělehradské hlavní nádraží nacházející se na velice nevhodném místě a stále v ne zrovna ideálním stavu. Po opětovném shledání, rychlé večeři a nákupu zásob jsme se vydali vstříc rychlíku 433 Lovčen, který nás přes noc dopravil k moři.

Titovo metro

Zatímco denní vlak prakticky výhradně tvoří modernizované vozy či nové jednotky s pevnými okny, projet si legendární trať z Bělehradu do Baru jinak

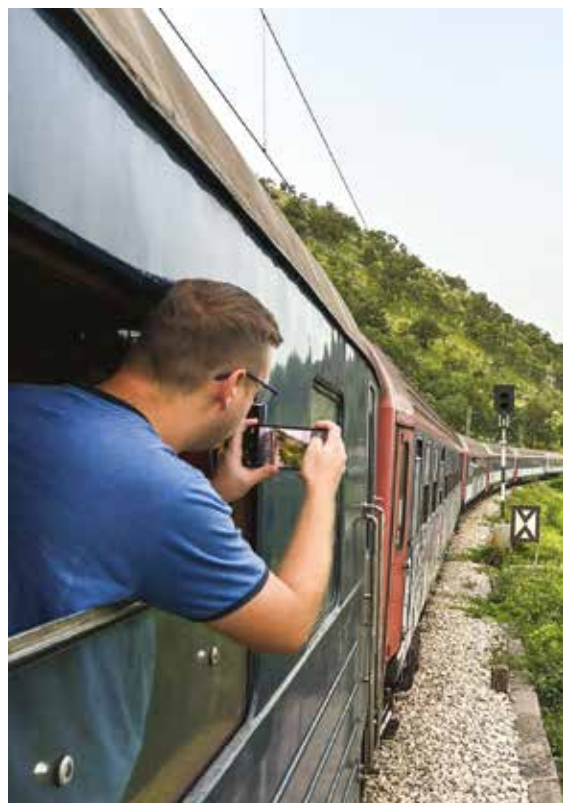


Výhled na Kotor



Mix-gril na balkánský způsob

než s hlavou vystrčenou z okna by byla zkrátka škoda. Noční rychlík navíc mívá častá a velká zpoždění, existovala tedy velká pravděpodobnost, že si užijeme neskutečné výhledy i po vydatném spánku. Tentokrát ale bylo zpoždění ani ne





Železniční infrastruktura v Albánii není zrovna v nejlepší kondici.



Srbský Stadler KISS, pendlující Bělehrad – Novi Sad a zpět

30 minut. Zážitky jsou však přednější, a i vzhledem k tomu, že se nám v starším lehátkovém voze z poloviny 80. let spalo dobře, budíček po páté hodině ranní téměř nikomu nevadil.

Železnice samotná měří 455 kilometrů, prochází krátkým úsekem i přes území Bosny a Hercegoviny, a vzhledem k tomu, že byla výstavba považována za extrémně drahou a náročnou, nepřekvapí tak ani následující čísla. Trať čítá 254 tunelů o souhrnné délce 115 km, díky kterým se jí někdy přezdívá Titovo metro, a 435 mostů, včetně jednoho, který byl do roku 2001 nejvyšší svého druhu (Mala Rijeka). Výškový rozdíl, který překonává, činí přes 1 000 metrů a zajíma-

vý je i úsek poblíž samotného Baru, neboť z vlaku je nejprve možno pozorovat z obou stran Skadarské jezero. Následuje dlouhý tunel a po něm již úsek v těsné blízkosti Středozemního moře.

Po dojezdu jsem si obstaral rezervace na zpáteční cestu a po pohodové snídani jsme si šli konečně užívat moře. Nikoliv však na dlouho – jeden z přátel má skvělou schopnost nacházet velice atraktivní obydlí, a jelikož nás tentokrát bylo poměrně dost, dvě noci v Baru jsme strávili ve vile s vlastním bazénem. Původně jsem plánoval se ještě tentýž den svézt vlakem do Podgorice a večer zase zpátky do Baru, pohodlí soukromého bazénu jsem ale nedokázal opustit. Následující den už jsem se ovšem svezení vlakem dočkal, cílem bylo dojet do Podgorice k letišti, půjčit si auto a prozkoumat Černou Horu i jinak než jen z okna vlaku. Součástí měla být i jízda vlakem po trati do Nikšiče, ten ale nepřišel, a tak jsme vyrazili vstříc Kotoru přímo.

Jedním z cílů bylo využít známou lanovku nedaleko tohoto přímořského letoviska, avšak ani ta nebyla v provozu. Později jsme zjistili, že spolu obě události souvisely – na Balkáně nastal obrovský výpadek elektrického proudu a spousta míst byla mimo provoz. Představa, že by nás tato událost potkala ve vlaku na otevřeném slunci někde v horách... Autem jsme pak podél pobřeží dojeli zpět do Baru a po opětovném využití soukromého bazénu jsme zjišťovali poslední informace související s programem na následující dva dny.

Konečně v Albánii

Železnice v Albánii je považována za nejhorší v Evropě. Všechny ty legendy o vozech bez oken či přerušení provozu kvůli nedostatku nafty se zakládají na pravdě.



Výhled z původně francouzského lůžkového vozu na Skadarské jezero

← Při jízdě lze pořídit krásné záběry krajiny.





Ostatně i rozsah provozu hovoří za své – v době naší návštěvy byl v provozu jeden pár vlaků spojující Drač s městem Elbasan, navíc zcela mimo hlavní město země, Tiranu. Mimo to se ale v posledních letech začala situace výrazně zlepšovat a výstavba železnice začala v zemi prakticky od začátku, i to byl jeden z důvodů, proč jsme se tímto směrem při nejbližší vhodné příležitosti vydali. Ranní vlak z Elbasanu do Drače bychom nestíhali, avšak jízda opačným směrem nám umožňovala pohodlně dojet do Drače, zvládnout oběd, cestu vlakem, návrat zpátky a po přespaní ještě ráno skočit do moře.

Cesta autem z Baru do Drače se odehrála relativně bez problémů, ne zrovna příjemná je hustota silničního provozu v Albánii. První problém ale nastal hned v Drači, protože poloha železniční stanice Plazh neodpovídala té uvedené na mapách. Vyrázili jsme tedy autem podél tratě a mezi přímořskými věžáky po chvíli natrefili na stojící soupravu. Zdejší „hlavní nádraží“ pak doplňovala buňka s pokladnou vydávající jízdenky a sloužící jako odpočinková místnost pro personál. Ten čítá hned čtyři zaměstnance, dvě průvodčí a strojvedoucího s pomocníkem.

Samotná cesta vlakem byla poměrně krušná, za půlku cesty se pár místních rozhodlo řešit vzájemný konflikt pěstmi, a když jeden z nich proletěl sklem v oddílových dveřích, do situace se vložily průvodčí a konflikt ukončili. Vlak ale nezastavoval, dle jízdního řádu dojel do cílové stanice, a jelikož byla jeho průměrná rychlost extrémně nízká, cestu zpět do Drače jsme taxíkem po dálnici zvládli za třetinový čas. Noční život v Drači nás vůbec nenadchl, o to více jsem se těšil na následující den.

Cesta zpět

Předposlední den výletu jsem zahájil souvislou cestu vlakem ze Sutomore do Prahy, s přestupy v Bělehradě, v Novém Sadu, v Subotici, v Szegedu a v Budapešti. I přes četné časové rezervy mezi spoji mi cesta nevyšla. Vedlejší tratě v Srbsku jsou bohužel ve velice špatném stavu a zastavování před každým nefunkčním přejezdem způsobilo zdržení vlaku Novi Sad – Subotica natolik velké, že na mě přípoj do Maďarska nepočkal a dalším jsem již žádný vlak z Budapešti na Prahu nestíhal.

Tři hodiny v Subotici jsem kvůli klimatizaci a elektrické zásuvce strávil v větší části ve fastfoodové restauraci, avšak město samotné na mě udělalo velice dobrý dojem. Nemožu říct, že by mne ony tři hodiny, kvůli kterým se výlet značně prodražil o hotel v Budapešti, vyložené trápily.

Ač by mohl charakter výletu působit rozporuplně, deset dní plných zážitků hodnotím pozitivně. Železnice v Albánii není pro každého a stejně tak i několikadenní cesta z Prahy na černohorské pobřeží. Pokud se ale milovníci železnic řídí citátem „zážitek nemusí být pozitivní, hlavně když je silný“, měli by tuto cestu rozhodně také podstoupit. ○

← Provoz v Albánii dodnes stojí na motorových lokomotivách z Československa a na osobních vozech německých drah. Některá vozidla prošla opravou, spojenou s aplikací nového nátěru.

Napsali o nás...

Kdo bude provozovat Bavorské expresy? Německá i česká strana mlčí

Měsíc po podání nabídek do soutěže na provoz dálkových vlaků mezi Prahou a Mnichovem není jasné, kdo se přihlásil do mezinárodního tendru. Zadavatelé, tedy bavorský objednatel Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) a české ministerstvo dopravy, odmítají sdělit počet nabídek. „Soutěž je vedena podle německého práva, takže lze nabídkové řízení komentovat až později, po dohodě s bavorskou stranou. Nyní se nabídky vyhodnocují, předpokládáme, že v řádu týdnu bude rozhodnuto,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy F. Jemelka. Vyhlášení vítěze se očekává na přelomu října a listopadu. Jistý je jediný soutěžící: společná nabídka společnosti Netinera a Českých drah, které mají nabídnout nová vozidla od Siemensu. Netinera je majitelem společnosti Die Länderbahn, se kterou pod značkou Alex tyto spoje nyní provozují s ČD. **Zdopravy.cz 25. 8. 2024**



O jihočeské expresy a rychlíky mají zájem pouze ČD

Šestimiliardový tendr na zajištění provozu Jižních expresů a rychlíků obsluhujících jih Čech dospěl do finále. Lhůta pro podání nabídek vypršela ve středu 14. 8. dopoledne. Podání nabídky potvrdily pouze České dráhy. „Můžeme potvrdit, že jsme podali nabídku na zajištění dopravní obslužnosti na takzvaný Balíček Jih,“ uvedl mluvčí ČD Filip Medelský s tím, že podrobnosti dopravce s ohledem na probíhající řízení nezveřejní. Naopak Regiojet a Arriva nabídku nepodaly. Ministerstvo dopravy hledá dopravce na šest let, přičemž nepožaduje zásadní proměnu vozového parku. Vítěz získá smlouvu na období od prosince 2025 do prosince 2031. Předpokládaná hodnota kompenzace ze strany státu je 5,74 miliardy korun, za což by měl dopravce odjet 33,78 milionu kilometrů. Odhad ceny za vlakový kilometr tak vychází zhruba na 170 korun. Půjde o netto smlouvu, tedy riziko tržeb ponese dopravce. Včetně příjmů z jízdného by si měl za dobu trvání smlouvy přijít dle ministerstva na více než 10 miliard. Konkrétně se soutěží o linky Ex7 Praha – České Budějovice – Summerau/Český Krumlov, R11 Brno – Jihlava – Č. Budějovice, R17 Praha – Tábor – Č. Budějovice/České Velenice a R31 České Budějovice – Plzeň. **Zdopravy.cz 15. 8. 2024**

Plzeňský kraj chce do pěti let nasadit bateriové vlaky

Plzeňský kraj nasadí do čtyř až pěti let na vedlejších tratích elektrické vlaky s bateriemi. „Část trasy budou jezdit na elektřinu z trolejí a zbylý úsek bez drátů dojedou na baterie,“ řekl náměstek hejtmana Pavel Čížek. Kraj o bateriových vlacích jedná s Českými drahami, které tyto jednotky s výrobcem testují. Podle Čížka jsou v kraji nasazené pouze nové nebo repasované vlaky. „S poslední obnovou počítáme za čtyři až pět let, kdy bychom rádi nasadili vlaky s bateriemi,“ uvedl. Podle náměstka generálního ředitele ČD Jiřího Ješety už plzeňská Škoda vyrobila první dvě bateriové jednotky. Testují se ve Velimi. „Ještě nemohou jezdit s lidmi, procházejí homologačním procesem. Další dvě jsou v Plzni ve výrobě a do konce listopadu přebereme všechny čtyři do zkušebního provozu s cestujícími,“ řekl.

Zdopravy.cz, MF Dnes 3. 8. 2024

Obce v prosinci převzou provoz na Osoblažce od Českých drah

Jedinou úzkorozchodnou trať ve správě Správy železnic z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy čeká s prosincovou změnou jízdních řádů zásadní změna. Čtyři páry osobních vlaků, které tu jezdí v obvodu Moravskoslezského kraje, začnou provozovat místo Českých drah obce. Rozhodli o tom v červenci radní Moravskoslezského kraje. Uzavřeli příslušnou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících se společností Osoblažská úzkorozchodná dráha. Jedná se o obecně prospěšnou společnost, kterou založila většina obcí na trase tratě. „Radní rozhodli, že od prosince provoz osobních vlaků v závazku veřejné služby, objednávaný Moravskoslezským krajem, přejde od ČD na obecně prospěšnou společnost, která dopravu bude provozovat,“ řekl projektový manažer společnosti David Chovančík. Kraj tak vyhověl obcím. **Zdopravy.cz 31. 7. 2024**

ČD opět prodloužily termín podání nabídek v tendru na nové sídlo

Skupina České dráhy prodloužila termín pro podání nabídek v soutěžním dialogu na nové sídlo v Praze o další týden, na středu 4. září. Nabídky měly dráhy původně přijímat do června, termín pak prodloužily do 28. srpna. Dopravce hledá administrativní komplex pro 1 400 zaměstnanců, zájemci mohou nabídnout stávající komplexy nebo výstavbu nové budovy na pozemcích ČD a jiných subjektů. Do užšího výběru dopravce pošle tři nejlepší nabídky. Podle původního plánu by pak dráhy měly výsledky soutěžního dialogu předložit ke schválení představenstvu, dozorčí radě a řídicímu výboru ČD, pak vyhlásí výsledky a podepíší smlouvu s vítězem. Ředitelství ČD sídlí v budově ministerstva dopravy na náměstí Ludvíka Svobody z 30. let 20. století. Podle generálního ředitele ČD Michala Krapince je historická budova nevyhovující. **ČTK 27. 8. 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, nábř. 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

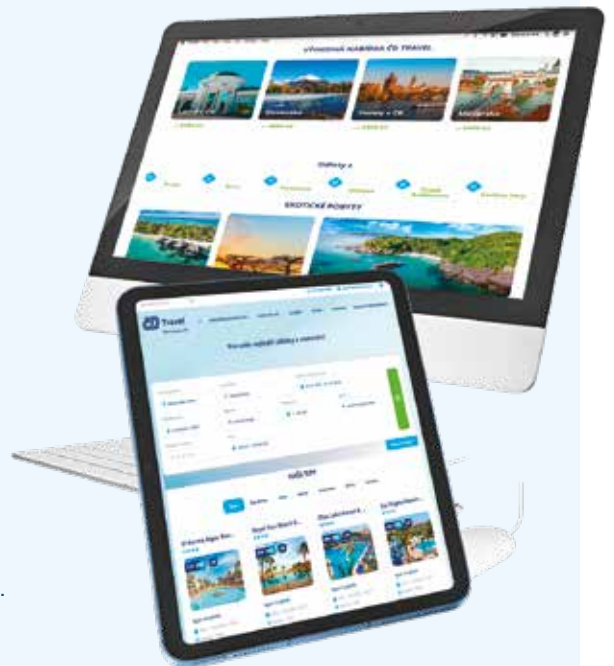




Vážení klienti,

upravili jsme naše webové stránky tak, abyste našli VŠECHNY zájezdy na jednom místě. Nově jsou na našich webových stránkách zájezdy od VŠECH cestovních kanceláří, se kterými spolupracujeme. V tuto chvíli jsou na webu desetitisíce termínů pobytů – včetně pobytů na rok 2025. Obsah webu je propojen s weby partnerských CK a je neustále aktualizován. Dotace jsou zatím k dispozici.

Na vaše objednávky se těší kolektiv pracovníků ČD travel.



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

Den železnice

Česká Třebová
21.–22. 9.
od 9 hod.

Navštivte svět historie,
změny i zábavy a unikátní noční show



Vlakem
se slevou
50 %
na zpáteční cestu
s jízdenkou
Vlak+

Generální partner: Cargo

Hlavní partner: METRANS

Oficiální partneři: SIEMENS STARMON VYCHODOČESKÁ DRÁHA

Záštita nad akcí: Pardubický kraj Městský úřad Česká Třebová Ministerstvo dopravy

Partneři: DPOV CD-TELEMATIKA CZ LOKO railreklam pont PRAHA enteria ŠKODA | Škoda Group SPRÁVA ŽELEZNIC SUDOP PRAHA ALKA ALKAL BATERIE s.r.o.

Bavte se s námi.
www.denzeleznice.cz

DEN 2024
ŽELEZNICE

České dráhy
Moderně a spolehlivě

TIP NA VÝLET



o víkendech do konce října

Vychutnejte si projížďku Kolínskou řepařskou drážkou

Zpříjemněte si víkend projížďkou po Kolínské řepařské drážce. Na nádraží Kolín-Sendražice se můžete občerstvit, koupit suvenýry, projet se drezínou nebo si prohlédnout zajímavou expozici. Pokud se vydáte směrem na kolínské předměstí Sendražice, zažijete atmosféru železnice z doby před sto lety. Tu navodí už mechanické závory před vchodem do areálu stanice. A na nádraží sídlí i malé muzeum řepařské drážky. Přestože jde o novostavbu, nezapře inspiraci ve zlaté éře železnice. Jediným rozdílem je jen vzdálenost kolejnic, která je sotva poloviční ve srovnání s běžnou železnicí. Vlaky využívají rozchod 600 milimetrů, o stovku méně, než měly původní s nákladem řepy. Na každém pražci na první koleji ve stanici a na navazujícím úseku se lesknou štítky se jmény dárců, kteří přispěli několika stovkami korun na obnovu drážky. Po 4,5 km dlouhé úzkorozchodné dráze se projedete vláčkem taženým parní nebo diesellovou lokomotivou. Jízda trvá 50 minut. Provozovatelé drážky také chtějí rozšířit lokomotivní park. Proto zakoupili neprovozní lokomotivu Henschel Riesa, vyrobenou roku 1943 v Německu. Na její opravu přes platformu Donio.cz vypsal dobročinnou sbírku s cílem vrátit ji na koleje a provozovat. Webové stránky sbírky najdete na <https://donio.cz/pomozte-s-opravou-historicke-parni-lokomotivy>.

Nejbližší železniční stanice: Kolín



15. září 2024

Kdo letos vyhraje titul Šumperský hafan?

Pes, nejlepší přítel člověka. Pokud vyznáváte toto rčení, pak byste neměli chybět na 16. ročníku zábavného odpoledne pro psy, jejich chovatele, ale vůbec všechny milovníky zvířat s názvem Šumperský hafan. Jak už název napovídá, oblíbená akce se koná v Šumperku, konkrétně v Pavlíniň dvoře. Psího kamaráda vezměte s sebou, můžete si s ním vyzkoušet třeba překážkovou dráhu. Soutěží se o tituly Hafan štěně, Hafan dospělý pes a Hafan senior a vyhlásována budou vždy první tři místa. Samostatnou kategorií je soutěž dětí do deseti let v juniorhandlingu (psí výstavy pro děti).

Nejbližší železniční stanice:
Šumperk



do 31. prosince 2024

Na výstavy do vídeňské Albertiny se slevou

Zajedte si s námi do Vídně za uměním. Ve vídeňské Albertině, která se může pochlubit největší sbírkou grafických listů, kreseb a akvarelů na světě, získáte do konce roku po předložení jízdenky ČD slevu 2 eura na jakoukoliv vstupenku. Tato nabídka platí i pro nedalekou Albertina modern s přehlídkou moderního a současného umění. Jízdenku ČD v tištěné nebo elektronické podobě stačí předložit na pokladně nejpozději 7 dní po uskutečnění jízdy. Sběrka Albertiny zahrnuje díla Michelangela, Dürera, Rembrandta, Rubense, Klimta, Schieleho nebo Picassa.

Nejbližší železniční stanice:
Wien Hbf



14. září 2024

S párou na oslavy 100 let viaduktu v Krnsku

V září se uskuteční oslavy výročí 100 let Stránovského viaduktu v Krnsku u Mladé Boleslavi. Svezte se parním vlakem vedeným lokomotivou Kafemlejnek (310.0134) a vozy Ci a Ce s dřevěnými lavicemi. V rámci oslav jubilea arkádového železobetonového viaduktu jsou přichystány čtyři páry parních vlaků, které pojedou mezi Mladou Boleslaví hl. n. a Chotětovem. Parní vlak zastavuje v Krnsku, kde se uskuteční pouť, hudební vystoupení nebo atraktivní přelet historických letadel. Ochutnat budete moci i výroční pivní speciál Vyleželá krnská 12 – edice viadukt 100.

Nejbližší železniční stanice:
Mladá Boleslav, Krnsko, Chotětov

