

# Železničář

31. ŘÍJNA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S ministrem dopravy Martinem Kupkou nejen o stavbě vysokorychlostních tratí.
- 15–19 **Téma**  
Velká část země čelila v září povodním. Značné škody napáchaly i na železnici.
- 22–23 **Provoz a technika**  
ČD uspořádaly další Den s dodavateli. Řešila se kvalita a termíny dodávek.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Petr Moravec s otcem překonal rekord v počtu km ujetých vlakem za 24 hodin.
- 26 **Zahraničí**  
Od nového JŘ nabídnou Deutsche Bahn cestujícím více mezinárodních spojů.
- 30–32 **Historie**  
Legendární lokomotiva T 478.1, známá jako Bardotka či Zamračená, slaví 60 let od výroby. A stále ji lze příležitostně potkat.
- 33–37 **Cestopis**  
Skotsko představuje nevelkou zemi plnou netušených krás. Najdete tu památky i krásnou a divokou přírodu.

## Železničář

### Předplatné na rok 2025

Chcete si předplatit časopis Železničář? Přečetli byste si rádi zajímavá témata o dění v rámci Skupiny České dráhy či o novinkách na tuzemské železnici a v zahraničí? Zajistěte si magazin na celý rok. Cena předplatného na rok 2025 činí 500 Kč. Předplatitelé získají čtyři oboustranné plakáty zdarma.

Objednat si můžete také výhodný balíček obou našich periodik (tedy i s magazínem ČD pro Vás). Za výhodné roční předplatné ČD pro vás a Železničáře zaplatíte 720 Kč. Podrobnosti naleznete na webových stránkách [www.cdprovas.cz](http://www.cdprovas.cz) v sekci předplatné.

Stávající předplatitelé naleznou uvnitř tohoto čísla složenku k úhradě našich periodik pro 2025.

#### TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Díky dalším parkovištím u nádraží mohou výhody příměstských vlaků pohodlně využívat i cestující ze vzdálenějších obcí mimo hlavní dopravní tahy.



Petr Slonek | Foto: Vy, Wikipedia

Vygruppen (Vy), dříve Norské státní dráhy NSB, je státní železniční společnost, která provozuje většinu osobních vlaků a řadu autobusových spojů v zemi. Vlastní ji ministerstvo dopravy. Mezi její dceřiné společnosti patří autobusový dopravce Vy Buss, nákladní vlaky CargoNet a švédská železniční firma Tågkompaniet. V roce 2009 dopravce přepravil 52 milionů cestujících vlakem a 104 milionů lidí autobusem.

Společnost byla založena jako Norské státní dráhy a fungovala tak v letech 1883 až 1996. V prosinci 1996 se uskutečnila největší strukturální změna v historii tamní železnice. Norské státní dráhy byly rozděleny do tří samostatných vládních agentur. Vlastnictví, údržba a výstavba tratí se transformovala na vládní agenturu Norská národní správa železnic a zároveň vznikla Norská železniční inspekce, která dohlíží na provoz v zemi. NSB se přejmenovala na NSB BA. V roce 2002 se nákladní doprava rozdělila do dceřiné společnosti CargoNet a z oddělení údržby se stala Mantena. Dne 24. dubna 2019 byla NSB přejmenována na Vygruppen a poté na Vy, což je slovo znamenající víze, výhled.

Doprovce provozuje tři typy spojů, meziměstské, regionální a příměstské. Meziměstské mají podobu elektrických vlaků a jezdí na známé trati Bergen Line (Railway). Ve spojích je i noční doprava s lůžkovými vozy WLAB2. Všechny regionální vlaky dostávají nový nátěr v červené a šedé barvě. Spoje zajišťují jednotky FLIRT od Stadlera. Dopravce si jich objednal 50 a využil opci na dalších 100 vlaků. Celkem 26 jich zamířilo na příměstskou železnici v Oslu a zbývajících 24 na regionální a expresní linky. Vlaky FLIRT jsou označeny jako Class 74 v regionální a Class 75 v místní dopravě. V únoru 2023 Vy objednaly 17 dálkových vlaků FLIRT NEX s opcí až 100 jednotek, které se mají začít testovat příští rok. Jezdit mají v roce 2026. ○



## Jiří Jeřeta

člen představenstva ČD  
a náměstek generálního ředitele ČD  
pro osobní dopravu

Vážení čtenáři,

už před mnoha lety jsme začali s dlouhodobým procesem obnovy našeho vozového parku. Každoročně zařazujeme do provozu nové lokomotivy a jednotky. Letošek je z tohoto pohledu revoluční. Uskutečňují se dodávky desítek nových vlaků v hodnotě 48 miliard korun.

Jedním z našich nejnovějších přírůstků byl poslední, už padesátý Vectron. Do užívání jsme jej převzali počátkem října. Jedná se o stroj, který jsme si objednali u leasingové společnosti RS Lease. Díky tomu nyní disponujeme celkem 61 nejmodernějšími evropskými interoperabilními lokomotivami Siemens Vectron. Vedle vnitrostátních linek obslouží také mezistátní spoje. V jejich čele pojedou například do Hamburku, Kielu, Varšavy, Košic, Žiliny nebo Budapešti. Po nasazení ComfortJetů na linku Vindobona vyrazí i do Vídně a Graze. V běžném provozu pojedou rychlostí až 200 km/h. Pořízení Vectronů umožní postupně vyřadit starší lokomotivy řad 151 nebo 371 a na trati z Prahy do Budapešti nahradit stroje řady 380. V případě ComfortJetů jsme již převzali šest vlaků o celkem 48 vozech a letos převezmeme ještě další dvě osmi-vozové soupravy ComfortJet.

Také vozidlový park regionální dopravy letos prochází největší obnovou v historii. V průběhu října jsme od Škody Group převzali padesátou třívozovou elektrickou jednotku RegioPanter řady 640.2. Tato jednotka s číslem 640.256 vyjede ve Zlínském kraji. Stejný typ RegioPanterů úspěšně brzdí tratě v Olomouckém, Moravskoslezském, Středočeském a Královéhradeckém kraji. Převzetí již 96. RegioPantera druhé řady symbolizuje, jak velký skok dopředu v kvalitě jsme v regionech udělali.

Nedávno jsme navíc zahájili provoz RegioPanterů řady 640.2 na celé lince S4 / U4 z Prahy až do Ústí nad Labem. Dosud se s nimi cestující svezli pouze na trase Praha – Kralupy nad Vltavou. RegioPantery PID nyní obsluhují skoro všechny spoje na lince S4 / U4, a to jak na krátkém rameni Praha – Kralupy nad Vltavou, tak na celém rameni Praha – Ústí nad Labem, a navíc také obsluhují regionální spoje mezi Ústím nad Labem a Roudnicí nad Labem.

Do provozu uvádíme i desítky RegioFoxů řady 847. Aktuálně přebíráme již pátou desítku těchto motorových jednotek, což jsou vozidla zejména pro Královéhradecký kraj. Do konce roku jich plánujeme mít ve flotile celkem téměř šedesát.

Z pohledu obnovy vozidel ČD se tak jedná o výjimečný a revoluční rok. Vliv nových vozidel se již nyní pozitivně odráží na zájmu cestujících o naše služby, a to je velmi dobře, neboť vyšší počet více spokojených cestujících je hlavním strategickým cílem osobní dopravy Českých drah.

## Základní údaje společnosti

Právní forma	státní společnost
Datum založení	1. prosince 1996
Předchůdci	Norské státní dráhy
Adresa sídla	Oslo
Obrat	548 milionů NOK (2009)
Zaměstnanci	10 646 (2006)
Majitel	Norsko
Dceřiné společnosti	Vy Buss Vy Gjøvikbanen Vy Tåg CargoNet
Oficiální web	www.vy.no



## Středními Čechami se prohání už deset jednotek RegioFox

České dráhy nasadily do provozu ve Středočeském kraji a Praze už deset motorových jednotek RegioFox v barvách Pražské integrované dopravy. V současnosti jezdí na tratích Rakovník – Beroun a Beroun – Rudná u Prahy – Praha. Do konce roku 2026 bude především v západní části kraje nasazeno celkem 38 nových Lišek. „Střední Čechy budou v následujících letech největším působištěm RegioFoxů. S nimi přijíždí na koleje větší pohodlí, bezpečnost i širší sortiment služeb pro cestující. Nové vlaky jsou vybavené wi-fi, mají USB konektory a zásuvky 230 V pro napájení cestovní elektroniky. Deset nových dvouvozových jednotek RegioFox představuje celkem 1 150 pohodlných míst k sezení,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. „Aktuálně nasazujeme do pravidelného oběhu z rakovnického depa celkem devět nových RegioFoxů, jedna jednotka pak slouží jako provozní záloha. Každý den by v rámci plného provozu mělo deset Lišek najet více než 3,5 tisíce kilometrů, to znamená přes 100 tisíc kilometrů za jeden rok,“ uvedl člen představenstva, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.



## Fanshop ČD nabízí tři adventní kalendáře

ČD Fanshop od října nabízí tři nové 3D adventní kalendáře v podobě lokomotivy Brejlovec, motorového vozu řady 810 (Orchestrion) a také autobusu dceřiné společnosti ČD Bus. Sortiment sportovního oblečení rozšířily softshellové bundy ve čtyřech barvách a v brandu ČD. Obchod se už připravuje na předvánoční nákupní horečku a posiluje své skladové zásoby. ČD Fanshop funguje od loňského prosince a každý měsíc ho navštíví více než 200 tisíc lidí, část objednávek míří i do zahraničí, nejčastěji do Německa. Stálciemi v popularitě mezi nakupujícími jsou kovové lokomotivy Českých drah a modely vagonů, dále 3D flash disky v podobě lokomotiv Sergej, Bardotka, Vectron nebo moderních jednotek RegioShark či CityElefant. Dlouhotrvajícímu zájmu se těší i batohy. Kromě toho nabízejí stovky dalších dárkových předmětů od oblečení přes modely vlaků, knihy, elektroniku až po hračky. Novinkou je možnost nechat si zboží z Fanshopu zaslat i do sítě výdejních míst Balíkovna České pošty.



## Dodávka RegioPanterů na jih Čech je dokončena

Dodávka nových elektrických jednotek RegioPanter pro Jihočeský kraj je dokončena. Na konci září České dráhy od výrobce Škoda Group převzaly jednotku číslo 650.246, čímž se završila dodávka posledních pěti jihočeských Panterů druhé generace. Jihočeská flotila regionálních vlaků tak nyní zahrnuje celkem patnáct RegioPanterů druhé generace a čtyři obdobné jednotky z první série. Obnovu vozidlového parku v Jihočeském kraji zahájily České dráhy již v polovině roku 2012, kdy postupně začaly přebírat od výrobce a následně nasazovat do provozu čtyři dvouvozové elektrické jednotky řady 650 RegioPanter první generace. Mnohem rozsáhlejší proměnou pak prošla vozba v elektrické trakci během první poloviny roku 2022, kdy výrobce Škoda Group dodal národnímu dopravci dalších deset nových RegioPanterů druhé generace (řada 650.2).



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Albert Koch

## České dráhy zajistí i nadále regionální vlaky na Bruntálsku

Provoz na regionálních tratích Bruntálska a části Olomouckého kraje zajistí minimálně i v následujících čtyřech letech České dráhy. Dopravce vyhrál tendr Moravskoslezského kraje na zajištění dopravní obslužnosti osobní dopravou v této oblasti. ČD obstarají provoz regionálních vlaků do/z Krnova, Bruntálu, Rýmařova, Moravského Berouna, Jindřichova a Jeseníku v obdobném režimu jako doposud. Časem dojde k navýšení počtu nízkopodlažních vozidel. Od prosince 2027 budou ČD provozovat také linku R27 Ostrava – Krnov – Olomouc. Od stejného data přejde zajištění dopravní obslužnosti na této trati z ministerstva dopravy na Moravskoslezský kraj. Smlouvu, kterou 8. října podepsali náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje pro dopravu Radek Podstawka a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta, je možné prodloužit o dva roky, tedy na šest let. ČD tak budou pokračovat v provozu vlaků na třech tratích s přesahem do Olomouckého kraje a Opolského vojvodství i po roce 2025. Provoz zajistí vozy 814 a 843.



## Sergej se Šlechtičnou otestovaly Branický most

Dvě historické lokomotivy, které dohromady váží přibližně 280 tun, prověřily 17. října konstrukci pražského Branického mostu. Správa železnic jej rozšiřovala na dvojkolejný. Stavba začala loni v létě, náklady dosáhly částky 2,6 miliardy. Po první zrekonstruované koleji se jezdí už od letošního července, na druhé, nedávno dokončené, začal provoz po zátěžových zkouškách 24. října. Odolnost této klíčové železniční spojky prověřily dvě impozantní lokomotivy – diesellový Sergej z ČD Muzea v Lužné, vážící přes 110 tun, a majestátní parní lokomotiva Šlechtična z plzeňského depa, která dosahuje hmotnosti téměř 170 tun. Provedený test podle SŽ prokázal, že most po rekonstrukci zvládne i provoz nejtěžších vlaků a prověřil jeho zatížení také ve dvojkolejně podobě. Přidaná kolej zvýší kapacitu pražského železničního uzlu. Trať nebudou využívat pouze nákladní dopravci, ale umožní také zavedení nových městských linek. Při odklonu vlaků kvůli chystané rekonstrukci výtoňského mostu bude most sloužit dálkovým vlakům na trase z Plzně na pražské hlavní nádraží.



## Virtuální realita na NDŽ

Tým ČD zaměřený na spolupráci se školami se koncem října zúčastnil Národního dne železnice 2024 v České Třebové. Na stánku národního dopravce měli návštěvníci možnost vyzkoušet si virtuální realitu, vžít se do role vlakvedoucího a simulovat důležité úkony před odjezdem vlaku. Hned vedle stál simulátor strojvedoucího, kde si ti, co si přišli prohlédnout prezentaci týmu ČD, mohli otestovat, co vše obnáší samotné řízení vlaku. Byli jsme mile překvapeni, jak velký zájem jste projevili – a to napříč všemi generacemi. Nejmenší návštěvníci si s velkým nadšením vyzkoušeli, jaké to je stát se na chvíli vlakvedoucím či strojvedoucím. Děkujeme všem za návštěvu a těšíme se na další setkání!



## Modelářský kroužek v Českých Velenicích slaví

Právě v těchto dnech je tomu již 40 let, kdy v Českých Velenicích byl při zdejší střední odborné škole založen modelářský kroužek. V přízemí budovy Domova mládeže v Revoluční ulici, která je situována v blízkosti zdejší železniční stanice, je umístěno modelové kolejiště o velikosti rozchodu TT. Jedním ze zakládajících členů je pan Miloš Balát, jenž vede tento kroužek již přes třicet let a za tuto dobu vychoval mnoho šikovných modelářských nadšenců. V modelovém kolejišti jsou umístěny objekty, jež mají svůj vzor ve skutečných budovách nacházejících se podél trati č. 226 do Veselí nad Lužnicí. Kolejiště v provozu je přístupné veřejnosti vždy při dnech otevřených dveří Střední školy České Velenice. V rámci partnerství školy se společností České dráhy jsou někteří žáci zařazeni ve stipendijním programu ČeDés a připravují se pro práci u našeho národního dopravce.

## České dráhy odmítají rozhodnutí Evropské komise

Evropská komise shledala České dráhy odpovědné za porušení antimonopolních zákonů. Šetření EK se týkalo uzavření údajné kartelové dohody v letech 2012–2016. Za toto jednání byla ČD uložena pokuta 31 940 000 eur. Na hospodaření firmy nebude mít negativní dopad, protože byla vytvořena finanční rezerva. Kauza Twins se týkala údajné dohody, která měla být uzavřena mezi ČD a ÖBB ve věci vzájemného prodeje vozidel. K použitým vozům ÖBB se neměl dostat soukromý dopravce, čímž podle EK byly porušeny antimonopolní zákony. V tehdejší vedení firmy nefiguroval nikdo ze stávajícího managementu ČD. Šetření Evropské komise se opíralo o e-mailovou komunikaci někdejšího místopředsedy představenstva ČD, kterou vedl s členkou vedení ÖBB. ČD nesouhlasí a odmítají, že by docházelo k zásahům do obchodu s použitými vozy ÖBB, neboť ty byly prodávány různým společnostem, vždy na tržním principu za nejvyšší nabízenou cenu. ČD se budou bránit u soudních orgánů EU.

## Ve Zlínském kraji začaly jezdit první RegioPantery

České dráhy převzaly od Škody Group a uvedly do zkušebního provozu první dvě elektrické jednotky určené pro Zlínský kraj. Do konce roku zamíří do regionu celkem pět nových vlaků, které zajistí pohodlné cestování na trati z Přerova přes Hulín a Otrokovice do Břeclavi. „Zlínský kraj je v pořadí už pátým krajem, kde uvádíme do provozu třívozové RegioPantery. Od nového jízdního řádu, který začne platit v polovině prosince 2024, zajistíme novými vlaky kompletní provoz na trati Přerov – Břeclav. Cestující se tak mohou těšit na výrazně komfortnější cestování než doposud,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Nyní jsou dodané první dvě jednotky z celkových pěti. V rámci zkušebního provozu jsou nasazené na dvou párech vlaků na trati Přerov – Břeclav. RegioPantery se ve Zlínském kraji neobjeví poprvé, zajíždějí sem už z Olomouckého kraje na lince z Olomouce do Valašského Meziříčí a Vsetína.

## Do České Lípy dorazil ze Slovenska Zelený anton

Druhý říjnový víkend se v České Lípě nesl ve znamení železniční nostalgie. V sobotu i v neděli se zde totiž uskutečnily jízdy parních vlaků a historických motoráčků a návštěvníci si zároveň mohli prohlédnout výstavu vozidel v českolipském depu. Součástí doprovodného programu byla také expozice modelového kolejiště nebo ukázkový historický zbraní a uniform. Hlavní atrakcí byla během víkendu 12. a 13. října jízda nostalgických vlaků s parní lokomotivou Zelený anton (486.007) a historického motorového vozu Modrý šíp (M 274.001). Tato vozidla provozuje Spolok Výhrevne Vrútky ze Slovenska. V sobotu se zájemci mohli svézt z České Lípy přes Benešov nad Ploučnicí do Děčína a zpět. V neděli parní vlak vyjel z České Lípy přes Nový Bor, Svor, Jedlovou a Rybníště do Rumburka a po půlhodinové přestávce pokračoval až do německého Ebersbachu. Stejnou trasou se cestující svezli i zpět. Mezi Lípou a Doksy po oba víkendové dny jezdil motorový vůz Modrý šíp.

## Sezonu v ČD Muzeu v Lužné ukončil parní víkend s Matyldou

Poslední říjnový víkend se v železničním muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka nesl ve znamení tradičního loučení se sezonou nostalgických jízd. Návštěvníci se tak mohli svézt historickými vlaky v čele s parními lokomotivami Kafemlejnek a Všudybylka. Poprvé od renovace se návštěvníkům také ukázala parní lokomotiva 313.432 Matylda. Ta prošla v uplynulých třech letech rozsáhlou opravou. Oprava samotného kotle tohoto stoje byla finančně podpořena z dotace ministerstva dopravy z programu částkou 994 000 Kč. Matylda byla vyrobena v roce 1904 v První českomoravské továrně na stroje v Praze. Jezdila u Rakouských státních drah a roku 1918 ji převzaly ČSD. Po roce 1945 přešla do vlečkového provozu na Moravu a znovu zprovozněna byla na krátké období v roce 1977 a pak v 80. letech. Od roku 2021 procházela generální opravou. ČD Muzeum v Lužné má za sebou další úspěšnou sezonu plnou různých akcí. Největšímu zájmu návštěvníků se během roku těšil květnový parní víkend, kdy bylo v muzeu k vidění deset roztopných parních lokomotiv, a také podzimní Setkání lokomotiv Hektor, kdy dorazila dvacítko strojů této řady.



# Vysokorychlostní železnice je impulsem pro hospodářství

Železnice hraje v naší dopravní infrastruktuře podle ministra dopravy Martina Kupky zásadní roli a je důležité, aby nabídla rychlá spojení moderními a pohodlnými vlaky. Co je třeba udělat, aby přilákala další zákazníky? Je současný systém krajských objednávek vyhovující? Zlepší se spojení s Německem? A jak se pokročilo s přípravou vysokorychlostních tratí? Nejen na to ministr odpovídá v rozhovoru pro časopis Železničář.

Redakce | Foto: Petra Hajská

**Jakou roli by měl zastávat stát jako sto procentní vlastník Českých drah v prosazování obchodních zájmů a podnikatelských aktivit?**

Česká železnice je plně liberalizovaná, stát tedy zastává klíčovou pozici ve vytváření stabilního a konkurenceschopného prostředí. Naše role by měla být strategická, což spočívá v tom, že nezasahujeme do denního řízení fir-

my, ale nastavujeme dlouhodobé rámce pro rozvoj železniční infrastruktury a celkového propojení všech módů veřejné dopravy. Železnice je nejkolegičtější forma dopravy a kvalitní vlaky a služby jsou tím, co přivede nové zákazníky a udrží ty stávající. Musíme samozřejmě dohlížet na finanční zdraví společnosti, včetně jejích dceřiných firem, a z hlediska veřejné objednávky pak nastavovat spravedlivé podmínky pro všechny aktéry na trhu.

**Jak vnímáte otevřený trh v segmentu osobní dopravy?**

Konkurence je cestou ke zkvalitnění služeb. To je i případ železnice v ČR. Nástup soukromých dopravců přinesl nový vítr také do Českých drah a vedl k rozšíření a zlepšení služeb i možností výběru. Otevřený trh, jeho liberalizace, je přirozeným vývojem, který s sebou přináší řadu příležitostí a výzev. České dráhy se v posledních letech posunuly výrazně dopředu. Probíhá historická obnova vozidlového parku, služeb... A myslím, že i vnímání značky České dráhy ze strany cestujících se celkově změnilo k lepšímu. Logo „moderně a spolehlivě“, které dráhy používají, je teď opravdu realitou. Zároveň je potřeba připomenout, že při zadávání veřejných zakázek Českých drah je třeba postupovat striktně podle zákona, což je nepochybně náročné. Naproti tomu soukromá konkurence může jednat a oslovovat dodavatele napřímo. I to je jedna z věcí, se kterou se ČD musí vypořádat.

**Železnice je páteřním druhem dopravy u nás. Jakým směrem by se měla ubírat, aby své postavení upevnila?**

Ano, železnice hraje v naší dopravní infrastruktuře skutečně zásadní roli. Propojuje regiony, podporuje hospodářský rozvoj a také přispívá k udržitelnosti.

Pro cestující je zásadní, aby jim železnice nabídla moderní a pohodlné soupravy, které je včas dopraví do cíle jejich cesty. Statistiky hovoří jasně: tam, kde České dráhy nasazují nové vlaky, rostou počty cestujících. A nesmíme zapomenout ani na kvalitní a efektivní služby, včetně těch online. Mám na mysli například dostupnost vlaků pro cestující s handicapem, rychlý nákup jízdenky, občerstvení ve vlaku a podobně. Aby si železnice své nezastupitelné postavení upevnila, je třeba důsledně modernizovat a budovat novou infrastrukturu, zavádět moderní řídicí systémy a posilovat spolupráci v rámci celé evropské železniční sítě.

### V čem je její role v Česku nezastupitelná?

Obecně je třeba železnici vnímat jako součást celého systému veřejné dopravy. Zároveň má výhodu ve své kapacitě, protože dokáže najednou přepravit velké množství cestujících. Navíc patří mezi nejbezpečnější způsoby dopravy. Další nej má pak ve vztahu k životnímu prostředí, protože je nejekologičtější. K tomu, aby byla ještě zelenější, přispívá zavádění moderních a úsporných vlaků, rozvoj elektrické trakce a nástup alternativních pohonů. České dráhy jsou v tomto ohledu nejdále ze všech dopravců u nás. Ještě letos nasadí na koleje v Moravskoslezském kraji první vlaky doplněné bateriemi a další dodávku, tentokrát už plně bateriových vlaků, ČD očekávají v příštích letech.

### Je dálková a meziregionální doprava z pohledu kapacity a obslužnosti dostatečná? Chystáte nějaké změny?

V současné době máme nastavenou pravidelnou intervalovou dopravu, nejčastěji v taktu 60 nebo 120 minut, na všech hlavních přepravních osách. I když základní kostra dálkové dopravy je jednoznačně daná, jsem rád, že se nám ji daří postupnými kroky dále rozvíjet. Vedle Baltic expresů, které zavádíme nyní, to třeba v minulém roce bylo posílení spojení na relaci Ex4 Břeclav – Bohumín a v síti bychom našli i další drobná zlepšení. Pokud se týče regionální dopravy přes hranice kraje, to je samostatná působnost orgánů samosprávy, do které nám nepřísluší vstupovat. V řadě regionů je spolupráce velmi dobrá. Namátkou bych zmínil třeba vhodné prorůstání integrovaných dopravních systémů do území druhého kraje a dobrou spolupráci například mezi Středočeským a Ústeckým krajem. Našli bychom i méně dobré příklady, ale věřím, že krajští kolegové budou i nadále spolupracovat dobře. Mělo by jim k tomu pomoci kvalitní plánování dopravní obslužnosti podle zákona o veřejných službách.

### Co říkáte na fragmentaci železnice v krajských objednávkách, nestává se současný systém nepřehledným?

Jednotný systém napříč kraji by cestujícím přinesl větší přehlednost a celkově zjednodušil mezikrajskou dopravu. Na druhou stranu ale musíme brát v úvahu specifika jednotlivých regionů. Kraje mají rozdílné potřeby a podmínky, co se týče dopravní obslužnosti, která je nastavena s ohledem na poměry v dané oblasti. To by nikdy centrální řízení neumožnilo. Nicméně právě i různorodost ve fungování krajských systémů byla důvodem, proč jsme před čtyřmi lety zavedli Systém jed-

notného tarifu, který umožňuje cestovat s jednou jízdenkou po celé železniční síti bez ohledu na dopravce.

### Hodně diskutovaná je příprava vysokorychlostních tratí. V čem spočívá jejich hlavní přínos? Kdy se začne stavět?

Vysokorychlostní železnice je impulsem pro hospodářství. Umožní větší mobilitu obyvatel za prací a zajistí rychlejší spojení v rámci republiky a Evropy. Ovšem nejde jen o spojení Česka se zahraničím. Přínos těchto tratí pocítí i naši občané, jimž nabídnou bezkonkurenčně rychlé spojení mezi městy a regiony. Výstavbou VRT dojde také k uvolnění kapacity na stávající síti, kterou můžeme využít pro přesun nákladní dopravy ze silnice na železnice. Nákladní dopravci se už dnes mnohde potýkají s nedostatečnou kapacitou pro své vlaky. Stavbu prvního úseku rychlých spojení chceme zahájit už příští rok. Půjde o novou trať na rychlost 200 km/h mezi Brnem a Přerovem, o úseky Nezamyslice – Kojetín a Kojetín – Přerov. Následovat budou i další tratě, včetně těch na rychlost 320 km/h. Základní síť známe – zajistí spojení z Prahy do Ústí nad Labem a dál do Německa. Tam je plánován Krušnohorský tunel, který vyřeší úzké hrdlo v labském kaňonu. To je mimochodem právě příklad trati, kde je kapacita už prakticky vyčerpána. Další trasa povede z Prahy do Brna a dál ve směru na Břeclav. Nový úsek spojí i Přerov s Ostravou a Polskem a v plánu je výhledově také trasa směrem do východních Čech a Polska. Počítáme, že na vysokorychlostních tratích bude jezdit několik druhů rychlovlaků. Velmi rychlé mezinárodní spoje s minimem zastávek do Berlína a Vídně, expresy, které obslouží regionální centra, a také pomalejší rychlovlaky, jež využijí v části trasy vysokorychlostní trať, ze které sjedou na běžné tratě a obslouží i menší města, třeba na Vysočině.

### Jak je na tom stávající síť? Co je nutné zlepšit?

Současné investice do železnice musí sloužit desítky let a dnes musíme počítat s rozsahem provozu, který se bude na naší infrastruktuře odehrávat třeba za 10 let. Tomu musí odpovídat její rozvoj a investice. Zdědili jsme sice jednu z nejmodernějších železničních sítí v Evropě, ale na druhou stranu jednu z nejméně kvalitních. Tím myslím fakt, že naše tratě byly stavěny většinou jako jednokolejné, neelektrizované a pomalé. Množství oblouků, které bylo dáno geografii terénu a vlastnickými vztahy, na nich umožňuje maximální rychlosti kolem 80 až 100 km/h. Naši předchůdci moc nepokročili ani v dostavbě druhých kolejí, elektrizaci nebo zavádění vlakových zabezpečovačů. A to nemyslím jen dobu po roce 1989, ale i období před tímto rokem. V roce 1989 byl základní vlakový zabezpečovač jen na několika stovkách kilometrů tratí s autoblokem a nebyly jim vyba- vené žádné stanice. Naší prioritou je proto spuštění nejmodernějšího zabezpečovače ETCS. Další pak elektrizace tratí významných pro osobní i nákladní dopravu. Máme vybranou řadu tratí, kde připravujeme a provádíme také postupnou konverzi napájecí soustavy na jednotných 25 kV 50 Hz. V neposlední řadě je tu dostavba druhých kolejí na vytiže-

Obecně je třeba železnici vnímat jako součást celého systému veřejné dopravy. Zároveň má výhodu ve své kapacitě, protože dokáže najednou přepravit velké množství cestujících. Navíc patří mezi nejbezpečnější způsoby dopravy. Další nej má pak ve vztahu k životnímu prostředí, protože je nejekologičtější.





ných úsecích, například z Chocně přes Týniště nad Orlicí a Hradec Králové do Velkého Oseku nebo z Plzně do Domažlic. A také již zmíněná stavba VRT, které znamenají zcela novou úroveň v rozvoji drážní infrastruktury.

#### **Měla by zůstat železnice pod dohledem státu pro případ živelních katastrof či potřeby armády?**

Železnice je součástí kritické infrastruktury státu. Prostřednictvím dopravců můžeme rychle reagovat na potřeby společnosti, ať už jde o evakuace, nebo distribuci zásob. České dráhy prokázaly nezastupitelnou roli a flexibilitu například v souvislosti s konfliktem na Ukrajině, kdy bezprostředně po jeho vypuknutí vypravily na pomoc Ukrajincům evakuační vlaky a do země dopravily stovky tun humanitární pomoci. Stát má zodpovědnost za zajištění dostupnosti a funkčnosti železnice nejen v krizových situacích. České dráhy hrají klíčovou roli v osobní i nákladní dopravě, a proto by dle mého názoru měl jejich jediným akcionářem zůstat stát.

#### **Jaký bude další rozvoj přeshraniční dopravy a zejména spolupráce s Německem? Dočkáme se lepšího spojení na Mnichov?**

Rozvoji spojení do všech sousedních zemí věnujeme na ministerstvu velkou pozornost. Německo je náš nejdůležitější hospodářský partner a také brána k dalším státům Evropské unie na západ a k velkým námořním přístavům, jako je Hamburk, Brémy nebo Rotterdam pro zámořský export. Proto je kvalitní spojení Česka s Německem velmi důležité jak v oblasti nákladní, tak osobní dopravy. Připravujeme zde několik klíčových investic. Jednak je to Krušnohorský tunel, který zrychlí a zvýší kapacitu železnice směrem do Saska a dál do západní a severní Evropy a k námořním přístavům. Navíc umožní vyhnout se trati v labském kaňonu, která může být ohrožena při extrémních povodních, jako se to stalo v roce 2002.

Věnujeme se také zlepšení infrastruktury směrem do Bavorska. Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – Bavorsko na rychlost až 200 km/h už projektově probíhá. Výkonnost tratě se zvýší i díky elektrizaci a výstavbě druhé koleje ve významné části trasy. Modernizované tratě už jsou od Plzně a dále budou ve směru od Ústí nad Labem také do Chebu s návazností na německou síť. Nyní usilujeme o to, aby i z německé strany došlo k urychlení investic a zvýšení parametrů bavorských tratí, které by zrychlily dopravu mezi Českem a Bavorskem. Snažíme se rovněž o zvýšení kvality spojení. Vítám třeba nasazení ComfortJetů na linku Praha – Berlín – Hamburk. Tím spíš nás trápí, že se zatím nedaří zlepšit situaci na lince Praha – Mnichov, kde spolupracujeme s bavorským objednatelem BEG. Zde je limitující právě současný stav infrastruktury, který vyžaduje častou výměnu lokomotiv.

#### **Jiná je naopak situace v případě Polska a rozjezdu Baltic expressu...**

Polsko patří mezi naše významné hospodářské partnery a myslím, že například v oblasti rozvoje turistiky má velký potenciál. Nové spojení, na kterém jsme se dohodli s polskými kolegy, tak představuje významný impuls jak pro rozvoj turistiky, tak i pro kontakt mezi lidmi nebo podnikateli. Baltic express spojí Prahu a Pardubice s velkými hospodářskými centry, která jsou zároveň vyhledávanými turistickými cíli – s Vratislaví, Poznaní, Bydhoštěm a Trojmiestím, kde leží Gdaňsk, letoviště Sopoty a přístav Gdyně.

#### **Stále se mluví o co největším přesunu nákladní dopravy ze silnic na železnici. Příliš se to ale zatím nedaří. Proč?**

Železnice je ekologická a efektivní v přepravě velkých objemů na dlouhé vzdálenosti. Bohužel čelí silné konkurenci silniční dopravy. Řešením jsou investice do infrastruktury, podpora intermodální dopravy nebo daňové úlevy pro firmy, které přepravují zboží po železnici. ○

# Flotila pronajatých Vectronů je kompletní

České dráhy převzaly počátkem října do užívání poslední, padesátou lokomotivu Siemens Vectron, kterou si objednaly u leasingové společnosti RS Lease. Dopravce tak nyní disponuje celkem 61 nejmodernějšími evropskými interoperabilními lokomotivami Siemens Vectron, které dovezou spoje ČD z Prahy do Berlína, Hamburku, Budapešti, Košic a dalších míst Evropy.

Redakce | Foto: archiv ČD

ČD završily smlouvu se společností RSL na pronájem 50 Vectronů. „Převzetí padesáté lokomotivy Siemens Vectron od společnosti RS Lease představuje jeden z významných milníků v obnově našeho lokomotivního parku. Umožní nám zahájit plný provoz pod dohledem ETCS od 1. ledna 2025 na vybraných úsecích koridorů, obsloužit mezistátní linky až do jejich cílových stanic a nahradit většinu dosluhujících starších lokomotiv. Vectrony tak podstatně přispějí k vyšší bezpečnosti železnice, zásadně zlepší pracovní podmínky našich strojvedoucích a zvyšují spolehlivost našich vlaků. V cílovém stavu, po dodání 50 Vectronů na rychlost 230 km/h, které jsme si u Siemens Mobility objednali, budeme provozovat více než stovku těchto nejmodernějších strojů,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

„Spolupráci s Českými drahami na dodání 50 kusů jsme začali už v roce 2021 dodáním prvních šesti kusů. Následoval rok 2022 s dalšími deseti kusy a rok 2023, kdy jsme ČD pronajali 12 kusů Vectronů. Dodávku završíme v roce 2024, během něhož jsme Českým drahám odevzdali až 22 kusů,“ uvedl Tibor Čunderlík, ředitel společnosti RS Lease.

Dopravce bude v novém jízdním řádu turnusovat už 49 Vectronů. „Vedle vnitrostátních linek obslouží také mezistátní spoje. V jejich čele pojedou například do Hamburku, Kielu, Varšavy, Košic, Žiliny nebo do Budapešti. Po nasazení ComfortJetů na linku Vindobona vyrazí i do Vídně a Štýrského Hradce. V běžném provozu by měly jezdit rychlostí až 200 km/h. Pořízení Vectronů umožní postupně vyřadit lokomotivy řad 151 nebo 371 a na trati z Prahy do Budapešti nahradit lokomotivy řady 380,“ vyjmenoval přínos Vectronů člen představenstva ČD a náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

## Moderní stroje v čele vlaků

V jízdním řádu 2025 nasadí České dráhy lokomotivy Siemens Vectron na linky Ex1 Ostravan / Opavan / Silesia / Cracovia, Ex2



Valašský expres, Ex3 Metropolitan / Slovenská strela / Hungaria, Ex4 (spoje Polsko – Rakousko), Ex5 Berliner, Ex6 Západní expres, R16 Krušnohor, R18 Slovácký expres a na některé další spoje, například EC 241 / 240 Košičan. Vedle vnitrostátních linek zamíří české Vectrony do Berlína, Hamburku, Kielu, Flensburgu, Varšavy, Žiliny, Košic, Bratislavy nebo do Budapešti. Během roku 2025 se provoz Vectronů rozšíří o linku Ex3 Vindobona do Vídně a Štýrského Hradce. Všechny 49 turnusovaných Vectronů ujede denně přes 47 tisíc kilometrů, největší denní výkony strojů dosáhnou více než 1 400 kilometrů. Na zahraničních tratích budou stroje běžně v provozu rychlostí 200 km/h.

České dráhy nyní disponují celkem 61 lokomotivami Siemens Vectron, z toho pochází jedna přímo od výrobce, 10 je najatých od společnosti ELL a 50 od společnosti RSL. Deset z nich už dopravce na základě platné leasingové smlouvy odkoupil a z toho šest již převzal do svého majetku. Převzetí dalších čtyř se uskuteční v příštích měsících. Od roku 2026 bude následovat dodávka dalších 50 strojů přímo od výrobce Siemens Mobility v provedení pro rychlost 230 km/h. České dráhy je budou provozovat s trakčními jednotkami ComfortJet, InterJet i railjet a v čele klasických souprav sestavených z běžných rychlíkových vozů. ○





# Pantery už jezdí na celé lince S4 / U4

České dráhy nedávno zahájily provoz elektrických jednotek RegioPanter řady 640.2 na celé lince S4 / U4 z Prahy až do Ústí nad Labem. Dosud se s nimi cestující svezli pouze na trase Praha – Kralupy nad Vltavou. Díky moderním vlakům mají nyní lidé vhodnou alternativu k jízdě po frekventované a často přeplněné dálnici D8 na sever republiky.

Redakce | Foto: archiv ČD

Nové jednotky nabízejí bezbariérové cestování s palubní wi-fi sítí a s možností dobít cestovní elektroniku, například mobilní telefon či notebook na trati Praha – Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem – Lovosice – Ústí nad Labem.

„Regionální doprava prochází letos v celé republice největší obnovou vozidlového parku nejen v historii Českých drah, ale za desítky uplynulých let. Do provozu uvádíme desítky elektrických jednotek RegioPanter a motorových vlaků RegioFox. Výjimkou není ani Středočeský kraj, hlavní město Praha a Ústecký kraj, kam nasadíme 22 nových Panterů. Provoz na lince S4 / U4 Praha – Ústí nad Labem už převzaly a na lince R 41 Praha – Kutná Hora nahradí dosluhující soupravy začátkem listopadu, tedy skoro o jeden a půl měsíce před plánovaným jízdním řádem,“ řekl člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu ČD Jiří Jeřeta.


RegioPantery PID nyní obsluhují skoro všechny spoje na lince S4 / U4, a to jak v krátkém rameni Praha – Kralupy nad Vltavou, tak na celém více než stokilometrovém rameni Praha – Ústí nad Labem, a navíc také regionální spoje mezi Ústím nad Labem a Roudnicí nad Labem. V úseku Praha – Kralupy nad Vltavou budou vyvíjeny spoje vedeny dvojitou trakcí s kapacitou 450 míst k sezení, což je zhruba o 140 míst více než u jednotky CityElefant.

## Dělení vlaků v Kralupech

U vlaků Praha – Ústí nad Labem dopravce zavedl zkušební provoz s dělením vlaků

v Kralupech nad Vltavou, kdy jezdí v celé trase jen jedna jednotka. Při odjezdu z Prahy jede v celé trase přední část vlaku. Jeho zadní část končí v Kralupech nad Vltavou. V Kralupech nad Vltavou musí cestující vyčkat s výstupem a nástupem až na chvíli po rozpojení, respektive spojení obou částí vlaku. Spojování a rozpojení jednotek RegioPanter přímo v provozu na pravidelných spojích se na této lince nyní zkouší a od nového jízdního řádu by se mělo stát běžnou realitou. Je to poprvé v pravidelném provozu, kdy ke spojování a rozpojení tohoto typu vlaků dochází v běžném provozu v tak velké míře a přímo v nácestné stanici vlaku.

V rámci plánovaných oběhů se aktuálně objevují nové jednotky také na dvou párech osobních vlaků do Benešova u Prahy a na jednom páru vlaků do Kolína. Naopak v rámci oběhů souprav v letošním jízdním řádu na některých spojích na trati Praha – Kralupy nad Vltavou stále ještě jezdí i jednotky CityElefant.

Aktuálně je v provozu nasazeno 12 jednotek RegioPanter, které každý den ujedou více než 5 300 kilometrů a nabízejí 2 700 dalších míst k sezení. Další rozšíření RegioPanterů nastane na začátku listopadu na lince R 41 Praha – Kutná Hora. Celkem do Prahy míří 22 jednotek řady 640.2, které rozšíří kapacitu příměstských vlaků o 4 950 míst k sezení. Příměstskou dopravu posiluje rovněž deset motorových jednotek RegioFox, které obsluhují spoje na linkách S6 Praha – Rudná u Prahy – Beroun a S75 Beroun – Rakovník. Ty rozšíří kapacitu příměstské dopravy o 1 150 míst k sezení a na linkách nahradily starší RegioNovy s menší kapacitou míst i rozsahem nabízených služeb. 



## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc listopad zní: **Která trať na světě je nejstrmější, kde se nachází a jakého maximálního sklonu dosahuje?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. listopadu** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář listopad“. Tentokrát se hraje o knihu Malý atlas lokomotiv 2023.

*Správná odpověď z č. 10: Nejvýše položená trať na světě vede mezi Čínou a Tibetem. Spojuje města Golmud a Lhasa a její nejvyšší bod je průrmyk Tanggula s výškou 5 072 m n. m. Publikaci Exotické železnice získává Miloslav Hladík, Karlovy Vary.*



# Invaze Panterů druhé generace vrcholí

České dráhy převzaly od výrobce Škoda Group padesátou třívozovou elektrickou jednotku RegioPanter řady 640.2. Vlak s číslem 640.256 zamířil do Zlínského kraje. Stejný typ RegioPanterů již úspěšně brázdí tratě v Olomouckém, Moravskoslezském, Středočeském a Královéhradeckém kraji.

Redakce

Podle předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Michala Krapince převzetí v pořadí padesátého třívozového RegioPantera druhé generace symbolizuje, jak velký skok dopředu v kvalitě regionálního vozidlového parku dopravce v uplynulých letech dokázal udělat. „Třívozové RegioPantery už slouží našim cestujícím v Olomouckém, Moravskoslezském, Středočeském a Královéhradeckém kraji a nyní se k tomu výčtu přidává i kraj Zlínský,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Všechny RegioPantery jsou bezbariérové, klimatizované vlaky, mají wi-fi, elektrické zásuvky a USB pro dobíjení mobilů nebo notebooků a samozřejmě mají jejich výbavy je nejmodernější bezpečnostní a komunikační technika, jako jsou evropský vlakový zabezpečovač ETCS nebo radiokomunikace GSM-R. V nejnovější verzi nabízejí také dobíjení

## Třívozový RegioPanter řady 640.2

- kapacita 234 míst k sezení
- délka 79,4 metru
- hmotnost 151 tun
- max. rychlost 160 km/h
- výkon 2 040 kW
- napájecí systémy 3 kV DC a 25 kV 50 Hz AC
- počet motorů 6
- počet podvozků 6
- počet dveří 12

elektrických invalidních vozíků a elektrokol. „Na lokální tratě tak přinášíme komfort a služby, které ještě před několika lety byly vyhrazeny jen těm nejlepším dálkovým vlakům,“ dodal Krapinec.

„Dodání jubilejní, 50. třívozové jednotky RegioPanter druhé generace Českým drahám je pro nás důležitým milníkem. O to víc, když právě tato jednotka bude současně první ve Zlínském kraji. RegioPanter je vlak české výroby, ale svým komfortem a technologiemi splňuje vše, co očekáváte od vlaku mezinárodní úrovně,“ uvedl místopředseda představenstva Škoda Group Tomáš Ignačák.

Padesát třívozových RegioPanterů řady 640.2 v provozu představuje náhradu za 150 starších osobních vozů. Protože

jde zároveň i o hnací vozidla, tyto nové jednotky nahrazují také 50 lokomotiv. Spojením všech těchto nových jednotek by vznikl vlak dlouhý 3 970 metrů, což odpovídá zhruba vzdálenosti mezi zastávkami Praha-Holešovice zast. a Praha-Podbaba nebo třeba mezi hlavním nádražím v Hradci Králové a stanicí Hradec Králové-Slezské Předměstí. Dodané RegioPantery nabízejí souhrnně kolem 11 600 míst k sezení v moderním klimatizovaném a nízkopodlažním interiéru.

## Už ve čtyřech krajích

České dráhy u společnosti Škoda Group objednaly 60 třívozových jednotek řady 640.2 RegioPanter. Nejvíce jich jezdí v Olomouckém kraji, kde je od letošního léta nasazeno do provozu celkem 27 těchto moderních vlaků. Další jsou dodávány do Prahy a Středočeského kraje, kde jezdí v barvách Pražské integrované dopravy a oproti standardnímu vybavení RegioPanterů disponují například větší 1. třídou. S Panterey se cestující setkají i na tratích v Královéhradeckém a v Moravskoslezském kraji.

Kromě 60 jednotek řady 640.2 objednal národní dopravce i 50 kusů dvouvozových elektrických souprav řady 650.2, které zajišťují provoz na vybraných tratích v Karlovarském, Plzeňském, Jihočeském, Moravskoslezském a Středočeském kraji a také na Vysočině.

Pokud sečteme dohromady kompletní dodávky všech dvou- i třívozových RegioPanterů, jedná se o celkem 280 vozidel, která nabídnou pohodlné sedačky skoro 21 tisícům cestujících. ○

## Drážní úřad informuje

### Řídit drážní vozidlo pod vlivem návykové látky je nebezpečné

Strojvedoucí, který řídí drážní vozidlo, musí plnit určité povinnosti, které mu ukládá zákon. Mimo jiné nesmí řídit drážní vozidlo pod vlivem návykové či omamné látky, mezi které patří i alkohol. Pokud řídí prostředek hromadné dopravy, je řízení pod vlivem alkoholu zvláště nebezpečné.

Strojvedoucí si toho jsou určitě vědomi, ale přesto dochází k nehodám na železnici, ve kterých se potvrdila přítomnost alkoholu u strojvedoucího. Jak k tomu může dojít? Věříme, že se jedná pouze o pochybení jednotlivce, ale ani tak to není omluvitelné, jde o hazard s životy cestujících.

Drážní úřad koncem září v návaznosti na srážku vlaků na pražské Balabence oznámil, že provede zvláštní státní dozory, jejichž součástí bude i provádění orientačního vyšetření na požívání alkoholických nápojů nebo užívání návykových látek. Umožňuje mu to § 46t zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, který říká, že se osoba řídící drážní vozidlo musí podrobit na výzvu Drážního úřadu orientačnímu vyšetření. Drážní úřad v této souvislosti vyzval dopravce, aby začlenili postupy pro zajištění železničního vozidla v případě pozitivního nálezu.



# Na odložené oslavy NDŽ zavítal rekordní počet návštěvníků

Česká Třebová se třetí říjnový víkend stala centrem pozornosti všech fanoušků dráhy. Významný železniční uzel totiž hostil letošní Národní den železnice. Původně se oslavy měly uskutečnit už tradičně v září, kvůli ničivým povodním však byly odloženy a uskutečnily se v náhradním termínu. O to většímu zájmu veřejnosti se těšily.



Redakce | Foto: Jan Chaloupka

Do tamního depa, kde se odehrávala hlavní část programu letošního NDŽ, dorazilo během sobotního a nedělního dne celkem přes 11 300 lidí, což je nejvyšší počet od roku 2019, kdy bylo zavedeno vstupné. Z toho více než tisícovka návštěvníků přišla na sobotní noční světelnou show. Výtěžek nedělního vstupného

ve výši 330 tisíc korun půjde na odstranění škod po povodních v Bohumíně.

„Děkuji všem návštěvníkům za účast, ale i našim zaměstnancům a partnerům za přípravu a organizaci celého Národního dne železnice. Rekordní zájem ukazuje, že železnice má u nás dobré jméno, mnoho fanoušků a před sebou rozhodně světlou budoucnost, kterou jsme zde reprezentovali množstvím moderních sou-

prav a jednotek, které v průběhu letošního roku uvádíme na české koleje,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

## Nostalgické jízdy i noční show

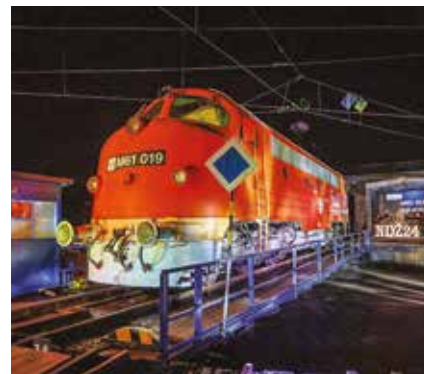
Během víkendu se uskutečnila více než desítkou nostalgických jízd. Návštěvníci si mohli prohlédnout jak historické lokomotivy, tak nejmodernější vozidla. Mezi historickými stroji budily největší pozornost takové skvosty jako legendární lokomotiva řady 486.0 přezdívaná Zelený Anton nebo 464.202 Rosnička ze sbírek Národního technického muzea. Moderní drážní vozidla pak reprezentovaly jednotky Českých drah pro regionální dopravu RegioPanter a RegioFox a také lokomotiva

Siemens Vectron. V průběhu celého víkendu se zároveň uskutečnilo celkem 12 komentovaných prohlídek vozidel na točně a program byl připraven i pro nejmenší návštěvníky.

Vrcholem akce se tradičně stala sobotní noční show. Na točně depa v České Třebové se ve scénickém osvětlení a se živým hudebním doprovodem v podání souboru Banda di feste představila více než desítkou historických lokomotiv a vozů.

Návštěvníci sobotního dne se mohli účastnit pokusu o nový český rekord v podobě počtu příchozích, kteří prošli železničním vozem za jednu hodinu. Rekordní zápis se podařilo ustavit, když mezi sobotní 11. a 12. hodinou prošlo jedním z vozů jednotky Pendolino dohromady 1 061 lidí.

Ocenění si také převzal malý Petr a jeho tatínek Vojta, kteří během léta přepsali historii tuzemské železnice, když za 24 hodin ujeli neuvěřitelných 2 278 km ve vlacích národního dopravce. Kromě poděkování převzali i voucher na další jízdy vlaky Českých drah v hodnotě 5 000 korun. ○



# ČD začaly stavět halu v Havlíčkově Brodě

Zaměstnanci Střediska údržby Havlíčkův Brod se brzy dočkají lepšího zázemí pro servis regionálních vlaků RegioPanter a RegioFox. V areálu tamního depa začala stavba nové opravárenské haly za více než 235 milionů korun bez DPH. Jedná se o další krok ve strategii modernizace opravárenského zázemí Českých drah a zároveň o druhou novou halu, jejíž výstavbu dopravce zahájil v letošním roce.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Jan Chaloupka

Stavbu zajistí společnost Hala HB, která sdružuje společnosti Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod a TSS GRADE. Nová hala má být dokončena a předána na jaře roku 2026. Průjezdný dvoukolejný objekt pro údržbu vlaků bude mít celkovou délku 67 metrů, vybaven bude mostovým dvounosíkovým jeřábem s nosností až 12,5 tuny, obslužnými kanály, prohlížecími lávkami pro snadný přístup na střechu vlakové soupravy a vizuální kontrolu celého vlaku. Nedílnou součástí vybavení haly se stanou i elektromechanické patkové zvedáky určené pro zvedání kolejových vozidel a zařízení pro odsávání výfukových spalin. V boční přístavbě haly vznikne například zázemí pro zaměstnance nebo skladový prostor.

„Havlíčkův Brod představuje důležitý bod na mapě opravárenství Českých drah. Servisujeme zde především regionální vlaky hned pro dva kraje – Pardubický a Kraj Vysočina. Právě do těchto dvou krajů jsme v uplynulém období doručili nové moderní regionální vlaky v podobě elektrických RegioPantěrů a motorových RegioFoxů. Pro servis



těchto vlaků bude nová hala přednostně určena,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

## Velké investice do zázemí

Slavnostní zahájení stavby se v Havlíčkově Brodě uskutečnilo 8. října. „Jde o další krok v plnění naší nové strategie opravárenství ČD. Do rozvoje našeho servisního zázemí v následujících sedmi letech investujeme přes 12 miliard korun, které zamíří nejen do výstavby nových hal a modernizací těch stávajících, ale také třeba do nových myček, moderního strojního zařízení, včetně podúrovňových kolových soustruhů nebo zařízení nedestrukční defektoskopie. To vše, spolu s další digitalizací celého procesu údržby, nám umožní



udržovat nové vlaky ve špičkové kondici,“ doplnil náměstek generálního ředitele pro servis Michal Kraus.

Z depa v Havlíčkově Brodě jsou obsluhovány spoje v celém Kraji Vysočina a rovněž v sousedních regionech, v Pardubickém, Středočeském nebo v Jihomoravském kraji. Téměř pět desítek techniků se zde stará o nové jednotky řady 847 RegioFox, o vlaky řady 650 RegioPanter, jednotky 844 RegioShark nebo vozy 841 RegioSpider. Už loni ČD v depu v Havlíčkově Brodě otevřely novou myčku kolejových vozidel. Nedávno zahájená stavba představuje druhou zcela novou servisní halu, kterou ČD letos začaly stavět. V květnu odstartovala stavba nové haly ve Středisku údržby v Chebu. ○

## Hledáme pomocníky na regionální dispečink Východ



### Nabízíme

- novou pozici: asistent/ka dispečinku
- odpovědnou práci, operativní řízení
- pracovní dobu 37,5 hod. týdně, nepřetržitý turnus
- mzda: až TS 10
- pracoviště Brno

### Co budete dělat

- podpora řešení mimořádností v provozu vlaků
- komunikace se zaměstnanci ČD a dispečinkem KORDIS
- obsluha informačních systémů, evidence smluvních údajů

### Potřebujeme

- středoškolské vzdělání s maturitou
- praxe min. 1 rok v provozu ČD (vlakvedoucí, komandující...)
- orientace v organizaci provozu, znalost vozidel, železniční zeměpis
- uživatelské znalosti práce s PC
- dobré komunikační schopnosti, zodpovědnost, samostatnost, schopnost pracovat v kolektivu

Rukou psané přihlášky se strukturovaným životopisem pošlete do 30. 11. 2024 na adresu:

ČD, Lukáš Zástěra,  
Odbor provozu osobní dopravy,  
Nábřeží L. Svobody 1222, 110 00 Praha 1  
Obálku označte: asistent.

# Povodně 2024: Jak se dráha začíná zotavovat

Prakticky celá střední Evropa čelila v září 2024 ničivým povodním. Na riziko extrémních srážek v ČR upozorňovali meteorologové s předstihem už několik dní předem. A jejich předpovědní modely se bohužel nemýlily. Nejvyšší úhrny zaznamenala návětrná strana Jeseníků, kde lokálně spadlo za pět dní přes 500 milimetrů srážek. Následné záplavy na odvodňujících řekách zasáhly tisíce lidí a způsobily rozsáhlé materiální škody, a to samozřejmě i na železnici. Právě průběhu a důsledkům povodní z drážního hlediska se věnujeme na následujících stránkách.

Vít Čepický

Foto: autor, Správa Železnic, Pavel Kaláč a Stanislav Vaštyl

Bylo by nad rámec našich prostorových možností detailně popsat důsledky povodní pro každou jednotlivou trať, proto jsme si pro popis situace vybrali dvě konkrétní oblasti, které voda postihla. Ostravsko zastoupí Bohumín a přímé svědectví zaměstnanců místního depa zachraňujících techniku. Nejprve se ale vydáme do Jeseníků.

První osobní dojmy z Jesenicka pro mě byly i přes zprávy v médiích nečekané a velmi intenzivní. Všude, kde jsem se s následky velké vody setkal, bylo zcela zjevné, že voda přišla mimořádně rychle, s nesmírnou dravostí a byla naprosto destruktivní. A zkáze se logicky nevyhnula ani železnice.

Poprvé jsem na Jesenicko přijel první říjnový víkend, kdy jsem mířil směrem na Kouty nad Desnou. Tato trať málem zanikla v důsledku povodní v roce 1997, pak se jí ujaly okolní obce a ve svazku Železnice Desná dosáhly nejen její obnovy, ale i rekonstrukce a elektrifikace. Díky tomu po ní místo původních motoráček jezdí moderní elektrické jednotky RegioPanter. Využitý potenciál se odrazil i v jejím posilujícím významu a růstu počtu cestujících, proto jsem měl strach, aby jí letošní povodně nezasadily další ránu.

Situace je však opatrně optimistická. Přestože již za Zábřehem ve směru na Šumperk byly kolem tratě vidět následky velké vody, trať až po Velké Losiny nedoznala větších škod a relativně rychle na ní byl obnoven provoz. Náhradní doprava byla zavedena mezi Losinami a Kouty, kde na několika místech došlo k podemletí tělesa dráhy, na problémových úsecích se ale pilně pracovalo a bylo zřejmé, že panuje snaha provoz co nejdříve obnovit v kompletním rozsahu.

### Druhá cesta

Podruhé jsem se na Jesenicko vydal 14. a 15. října, tentokrát již s primárním cílem zdokumentovat nejpoškozenější úseky tratí. Páteřním úsekem je zde trať od Bludova přes Hanušovice na Jeseník vedoucí údolím říčky Branné a Moravy, přičemž nejvíce byly koleje postiženy mezi Hanušovicemi a stanicí Branná. Oproti údolí Desné zde byly podemleté úseky výrazně delší, ale i zde byla zřejmá snaha zprovoznit trať co nejdříve.

Impozantní byl pohled zejména na levý oblouk nad stanicí Jindřichov na Moravě. Říčka Branná se do něj opřela natolik, že brala nejen násep, ale zcela zmizel i pás lesa podél vody a charakter území se značně změnil. Přesto by-



Dvoucestné hasičské vozidlo v akci →

la obnova úseku ve velmi pokročilém stadiu a termín zprovoznění pro zimní sezonu udávaný Správou železnic do poloviny roku 2025 se zdá být velmi reálným. Vzhledem k významu trati pro dopravu lyžařů přímo k areálům je to pro oblast velmi dobrá zpráva.

Za Brannou trať stoupá z údolí a až po Jeseník zůstala ušetřena. I díky tomu sehrál tento úsek dráhy během nejdramatičtějších chvil klíčovou roli. Zatímco paralelní silnice byla nesjízdná, právě tudy jednotka drážních hasičů z Liberce s pomocí speciálního dvoucestného vozidla, které umožňuje pohyb jak po silnici, tak po železnici, zajišťovala zásobování odříznutých oblastí. Dráha tak byla zásadní pro doručení potravin, léků a další pomoci obyvatelům.

Poté jsem popojel až za Jeseník směrem na Mikulovice a Zlaté Hory. A teprve zde se naplno ukázal rozsah katastrofy. Velká voda se prohnala přímo centrem města Jeseník v ohromujícím rozsahu a pokračovala korytem Bělé k polské hranici.



Mezi Hanušovicemi a Brannou probíhají usilovné práce k brzkému zprovoznění.

Údolí České Vsi, Písečné a Mikulovic bylo kolem vody zcela devastováno. Rozsah zkázy se těžko popisuje, tam, kde se voda opřela, brala vše, prorážela si nové koryto, vše zanášela neuvěřitelným množstvím naplaveného materiálu.

Přese všechno by se železnice až po Písečnou měla rozjet naštěstí již brzy, ještě letos. Chrání ji dostatek výškových met-





Oblouk v Kobylé nad Vidnávkou pohledem na Velkou Kraš



Do Jeseníku zatím zajíždí pouze autobusy náhradní dopavy.



Podemletá trať nad Hanušovicemi



Zničený propustek trati na Zlaté Hory

rů téměř v celé trase, problém zde ale byly bezejmenné přítoky z úbočí hor, které trať atakovaly z boku. Mezi Písečnou a Mikulovicemi je ovšem problém výrazně větší. Rozsáhlý sesuv svahu kus trati výrazně poničil a teprve inženýrsko-geologický průzkum naznačí možnosti obnovy, jež se předpokládá do druhé poloviny následujícího roku.

O něco dříve by se měla dočkat zprovoznění lokální trať z Mikulovic na Zlaté Hory. Turistická dráha do půvabné oblasti Zlatohorské vrchoviny schytala největší škody paradoxně nikoliv přímo od Olešnice, ale spíše od vody valící se z úbočí do říčky. I tak se ale s obnovou pro příští sezonu počítá, dobrá zpráva nejen pro Zlatokopecký skanzen, ale i místní.

Tím jsem obhlídku prvního dne ukončil a přes Rejvíz (kolem meteorologické stanice s největším úhrnem srážek v období mezi 12. a 17. zářím, spadlo zde neuvěřitelných 516,7 mm) se vrátil do poničeného Jeseníku.

### Zkáza pod Rychlebskými horami

Největší otázkou pro mě byl stav trati z Lipové Lázně na Javorník. Odhady Správy železnic hovoří o tom, že do Vápenné by měl být provoz obnoven ještě letos, navazující úsek podél Vidnávky na Velkou Kraš ale měl údajně být v mnohem horším stavu.

Skutečnost předčila mé očekávání. Vidnávka odvodňující Rychlebské hory směrem do Polska nabrala zejména mezi Žulovou a Velkou Kraší sílu, která demolovala vše jí přilehlé. První výrazně podemletý úsek je už v oblouku před Žulovou. Samotná stanice pak dostala plný zásah. Obyčejně zde říčka podtéká pod kobylským zhlavím, dle svědectví místních i pregnantních pozůstatků zde však tekla přímo kolejištěm, jehož část zničila, vzala kus zázemí Správy železnic a další sedání terénu i týdný po opadnutí vody poškozují výpravní budovu.

V Kobylé nad Vidnávkou, přesněji v táhlém levém oblouku za zastávkou u řeky, Vidnávka opustila koryto a přesunula se přímo do míst, kde vede trať. Železniční spodek byl mnohde zcela odplaven, pod prověšenou kolejí ve volném prostoru protéká voda a pracovníci s těžkou mechanizací se opodál snaží navrátit nyní již opět nevelkou říčku do původního koryta. Pracovníky zde čeká faktické budování nové trati, které bude možné uskutečnit až poté, co se podaří stabilizovat koryto.

Podobná situace je před Velkou Kraší. I zde se Vidnávka přestěhovala do kolejiště a před železničním mostem si evidentně hlavní proud našel zkratku. Důsledkem je další zcela poničený úsek, v němž nadivoko zohýbaná kolej plná naplavenin dává jasně najevo, že zde bude trvat obnovení provozu ještě dlouhé měsíce. Pokud vše půjde dobře, měli by se místní opětovného zavedení vlakové dopavy dočkat až ve druhé polovině roku 2025.

Cestou zpět přes Kladsko jsem si pak připomněl, že katastrofy povětšinou neznačí hranice. I ve starobylém městě s výraznou českou stopou byly k vidění identické výjevy jako v relativně nedalekém Jeseníku. Také zde voda železniční infrastrukturu poničila, polská strana ovšem slibuje, že například Baltic expressy z Prahy do Gdaňsku projíždějící právě Kladskem tudy budou moci projet dle původních plánů již v prosinci.

# Pohled druhý: Bohumín a zaplavení depa

**Pavel Kaláč, přednosta  
Provozního pracoviště Bohumín**

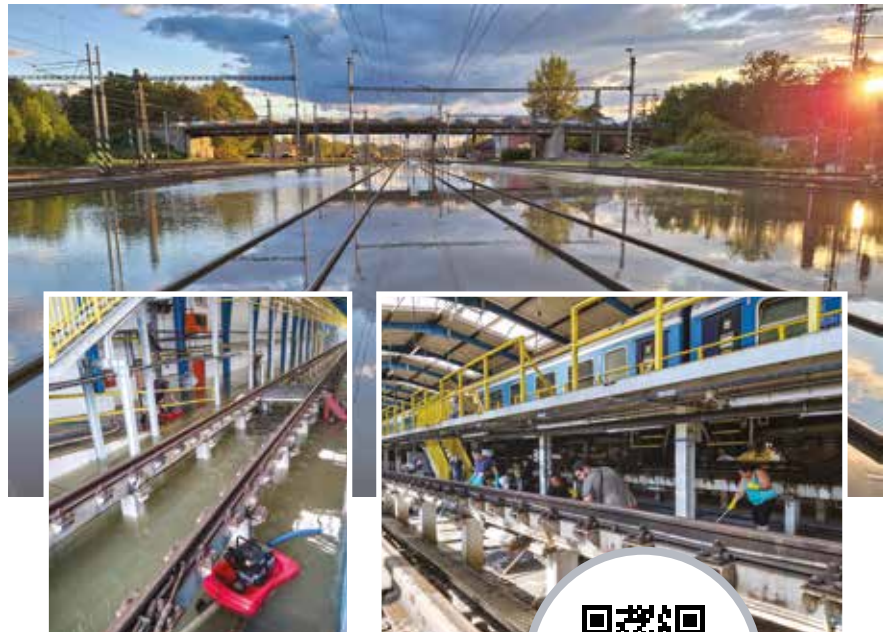
V sobotu 14. září jsem dostal informace od strojmistřů, že v obvodu THÚ Bohumín dochází vlivem spodní vody k zaplavení opravárenské haly a spodní voda se tlačila do technologií a šaten v suterénu budovy. Stejně tak se začal zaplavovat spodní vodou prostor vozidlové točny a suterén administrativní budovy. V neděli 15. září mi bohumínští strojmistři oznámili, že byl zastaven provoz běžných vlaků kvůli kalamitní situaci v Ostravě-Svinově.

Odpoledne jsem dostal zprávu z města Bohumín, že situace je kritická, a pokud voda překoná ochranné hráze města, dostane se do ulic. Pochopil jsem, že se to týká jistě i depa. Tam jsme měli veškerou techniku z dříve ukončených vlaků – lokomotivy Vectron, Taurus, jednotky 471, 650 a další. Cílem tedy bylo zachránit ji před utopením. Svolal jsem veškerý provozní personál na směně a oznámil jim svůj záměr odvézt všechna vozidla mimo depo. Z roku 1997 jsem si pamatoval, že v obvodu kolejí Bohumín – Šumyhl voda nebyla. Tato část kolejiště ČD je topograficky trochu výše než depo.

Okamžitě jsme kontaktovali CDP Přerov a všichni, kdo mohli, se zapojili do akce. Za dvě hodiny byla veškerá vozidla odvezena do tohoto prostoru. Zbývaly nám tři jednotky řady 847 před TBZ. Následně bylo vypnuto trakční vedení, zabezpečovací zařízení a zhasnuta všechna návěstidla v Bohumíně. Další manipulace nebyly možné. Vše, co zůstalo v depu, bylo už ponecháno osudu – nepojízdná vozidla nebo uzavřená na paprscích točny a podobně. Zbývajících tři jednotky 847 jsme tedy spojili a posunem potáhli na nejvyšší místo v areálu.

Postup vody se nakonec u depa zastavil. Dalším problémem bylo, že vypadlo napájení celého Bohumína. Nešla síť, pošta, počítače, prostě nic. A přicházel večer. Noční směna strojmistřů měla pouze kapesní svítilny a pár hřbitovních svíček. Natáhli jsme prodlužovací kabel z počítačové skříně, kde jsou baterie na nouzové napájení serverů, ty byly pod napětím 230 V, strojmistři si zapojili jednu lampu, která vydržela do jedné v noci svítit. Jinak všude tma a zvláštní ticho. Nebylo jak dobíjet služební mobily, fungovaly pouze pevné linky. Vše ostatní se řešilo z vytištěných archů nástupů strojvedoucích z APS a písemných poznámek.

V pondělí ráno jsme vyposunovali nehodový vlak, který je lokalizován v depu Bo-



humín. V jednom z vozů totiž je naftový agregát. Po zprovoznění jsme měli aspoň nějaké napájení počítačů v lokálním módu, napájení už tekoucích ledniček na pracovišti techniků a strojmistřů a strojvedoucích. Město Bohumín oznámilo, že elektřina nepůjde čtyři až pět dní. Dělal se proto jen nouzové směny pro zabezpečení aspoň nějakého provozu.

Další problémy nastaly, když se ozývali strojvedoucí z výkonů jezdících na zkrácených úsecích, že jim dochází nafta. Dostupnost tankovacích stanic v Suchdole, Frýdku-Místku a Bohumíně byla nulová. S kolegou jsme tedy prováděli zbrojení naftou ve Vratimově. Naprosto výjimečná situace. Neustálé ježdění Bohumín – Olomouc objíždnou trasou, která trvala 2,5 hodiny, do toho jsme strojvedoucí PP Bohumín odváželi na výkony dle požadavků dispečerů. A po výkonu zase zpět. Sahali jsme na dno sil. Ale díky nasazení všech kolegů jsme to zvládli, myslím, se ctí.

**Stanislav Vaštyl, vedoucí  
Střediska údržby Bohumín**

V sobotu 14. září mi v 6 hodin volal četař elektromechaniků, že dochází z kanalizace a průchodek od kabeláže k zaplavení pracoviště THÚ. Voda se do haly tlačila z ramene bohumínské stružky. K prvotnímu zásahu byli povoláni hasiči Správy železnic, kteří začali s čerpáním

vody, nicméně byli odvoláni k jiným akcím. Na mou prosbu u velitele nám zanechali k dispozici jedno plovoucí čerpadlo.

Naší snahou bylo uchránit halu před vodou, hlavně elektrorozvodny, plynové kotelny, dílny mechaniků a elektromechaniků, kanceláře a šatny. Předal jsem proto kolegům peníze, ať dojedou koupit benzín a pokračují v čerpání vody. Já jel domů pro další ponorná čerpadla. Po mém návratu jsme začali evakuaci pracoviště.

O den později i přes čerpání vody byla zaplavena kabeláž v rozvodně a odstaveno celé pracoviště THÚ od elektrické energie. Začali jsme tedy shánět elektrocentrály. V pozdních odpoledních hodinách se objevila voda ve stanicích a na pravém přednádraží. Zvedala se i hladina vody na hale THÚ, kterou jsme do té doby drželi na 35 cm.

V pondělí se příliv vody do depa našťestí zastavil. Stále jsme odčerpávali vodu a hlídali pracoviště v nočních směnách. Ve středu sem byla dopravena další elektrocentrála pro napájení čerpadel a výkonné motorové čerpadlo. Tím se nám podařilo stabilizovat hladinu vody na hale THÚ ve výšce kolem 60 cm, po celou dobu nebyla výrazně zaplavena, ač je 125 cm pod úrovní terénu. To byl zásadní úspěch.



Nejpoziženější stanicí Jesenicka je Žulová na trati do Javorníku.

## Pohled Správy železnic: odpovídá David Kabele z tiskového oddělení

### Jak se rozhodovalo o prioritách oprav jednotlivých úseků?

Zásadní byl význam trati. Nejdůležitější tedy bylo co nejdříve zprovoznit koridorové úseky. Klíčovou část hlavního koridoru mezi Hranicemi na Moravě, Studénkou, Polankou nad Odrou a ostravskými stanicemi ve Vítkovicích a Kunčicích se podařilo zprovoznit už v pátek 20. září, tedy týden po začátku povodní. V tu chvíli ještě na řadě míst stála voda. V pondělí 23. září už bylo zprovozněné i frekventované nádraží Ostrava-Svinov a úsek mezi Ostravou a Frýdkem-Místkem. Důležitá byla také obnova spojení Ostravy a Opavy, což nastalo v neděli 13. října. V tu chvíli se dalo z Opavy jet i dál do Skrochovic. Obnova do Krnova a dál na sever bude nicméně trvat další týdny až měsíce.

Obecně lze říci, že nejpoškozenější tratě byly na Jesenicku a v nejsevernější části Moravskoslezského kraje. V některých místech tam tratě bude potřeba v podstatě znovu postavit. To platí například pro úsek Tremešná ve Slezsku – Osoblaha, kde hlavně v poslední části mezi Bohušovem a Osoblahou úzkorozchodná trať prakticky zcela zanikla, a to včetně železničního spodku, který odnesla voda. Přesto s její obnovou počítáme ještě v letošním roce. A samozřejmě



Oblouk v Jindřichově

velmi vážně jsou poškozené také tratě od Jeseníku na sever.

### Jak v podobných situacích vypadá organizace provozu?

OSPD (organizační složka odpovědná za provozování dráhy) monitorovala riziková místa, s modely od ČHMÚ se dá vytipovat, ve kterých místech a přibližně v jakém časovém horizontu dojde k zaplavení trati – a k tomuto času je provoz řízeně zastaven. Průběžně se sleduje vývoj aktuální situace z dostupných informačních kanálů, a to včetně kamerových systémů v železničních stanicích. Ve spo-

lupráci s dopravci jsme vybrali vhodné stanice k odstavení vlaků a nabídli alternativní vhodné odklonové trasy.

### Dá se poškození podobného rozsahu vůbec nějak předejít, nebo alespoň zmírnit následky?

Prevence proti extrémním povětrnostním jevům tohoto charakteru je jen stěží představitelná. Registrujeme poškození různého charakteru. Od míst, kde došlo k zalití tratě vodou bez významnějšího poškození a po opadnutí vody postačuje odstranit drobné problémy, ověřit funkčnost zabezpečovacího zařízení, vyměnit dílčí komponenty a obnovit provozuschopnost, po rozsáhlá poškození související s podemletím, či dokonce kompletním odplavením části tratě, celého zemního tělesa v délkách desítek metrů. Na mnoha případech tento stav souvisí přímo s opatřeními na vodním toku v blízkosti trati. Tyto případy budeme řešit v koordinaci s příslušným povodím. Místy bude snad možné navrhnout takový typ konstrukce železničního spodku, který bude vykazovat větší odolnost vůči silám generovaným povodňovými vlnami. Nějaké komplexní řešení ochrany tratí před extrémními vlivy jsou však zřejmě iluzí. ○



Přes legendární viadukt u obce Novina projíždějí v současné době také ucelené vlaky cisteren z Liberce do Belgie.

## Zajímavosti z provozu ČD Cargo na Liberecku

Letošní rok byl na Liberecku opět ve znamení rozsáhlé výlukové činnosti. V prvním pololetí byl rekonstruován podjezd pod libereckým nádražím s výrazným dopadem na nákladní dopravu. Ta mohla využívat pouze část staničních kolejí. Proto se převážná část nákladní dopravy směřující směr Nymburk odehrávala v nočních a brzkých ranních hodinách, než se naplno rozjela taktová osobní doprava, využívající 90 % kapacity zdejších tratí.

Michal Roh | Foto: Antonín Němeček, Tomáš Šreiber

Druhá nepřetržitá výluka začala s příchodem letních prázdnin. Z důvodu rekonstrukce tratě Liberec – Mníšek u Liberce se úplně zastavila veškerá osobní i nákladní doprava na Frýdlantsko. Pro

dopravce ČD Cargo to znamenalo vyhlášení zákazu nakládky ve všech stanicích Frýdlantského výběžku. Paradoxně v letech 2022 až 2024 se právě v oblasti Nového Města pod Smrkem, Višňové, Raspenavy, ale i samotného Mníšku u Liberce rozjela rozsáhlá těžební čin-

nost jednak kalamitního dřeva napadeného kůrovcem, ale i plánovaná běžná těžba. V průměru jednou za týden vyráží z Liberce ucelená souprava odvázející vytěžené dřevo z Liberecka do závodu Lenzing Biocel v Paskově. Kromě toho se ve Frýdlantském výběžku nakládají jednotlivé vozové zásilky do Ždírcce nad Doubravou, Hněvic a dalších zpracovatelských závodů.

V případě výluky na Frýdlantsko se přistoupilo k operativnímu řešení, při kterém byla zákazníkům nabídnuta alternativní místa nakládky v Jablonci nad Nisou nebo Hrádku nad Nisou. Již při prvním pohledu na mapu je jasné, že taková alternativa přinesla zákazníkům nemalé potíže. Jednak s těžkými automobily museli překonat Oldřichovské sedlo a dostat se na opačnou stranu Jizerských hor a navíc mnohdy úzkými silnicemi nižších tříd přes obce a města dojet k vybrané železniční stanici. Bohužel i v následujícím roce tuto oblast čeká obdobná výluka, která na několik týdnů zastaví vlaky nejen na Frýdlantsko, ale i na trati směr Chrastava a Hrádek nad Nisou.



Retro dvojiče 742.333 + 742.200 s manipulačním vlakem Hrádek nad Nisou – Liberec zdolává náročné stoupání u obce Machnín.

### Mezinárodní doprava do Polska

Mezinárodní nákladní doprava přes železniční hraniční přechod Černousy/Zawidów bohužel za poslední roky zaznamenala výrazný pokles a nyní se tedy pravidelně přepravují pouze hutní výrobky z Kladna-Dubí do zámoří. Paradoxně s nástupem výluky přišla poptávka na převoz sklářského písku z Libuně, právě v trase přes Zawidów, kterou z důvodu tříměsíční nepřetržité výluky nebylo možné zrealizovat. Bohužel v případě výluky se nejblíže česko-polský hraniční přechod nachází až ve vzdáleném Lichkově, jehož využití zákazník nemusí vždy akceptovat.

A aby toho nebylo málo, došlo zde k souběhu výluk a následně i vážnému poškození kladské tratě povodněmi. Bohužel i v nevýlukovém stavu není trasa Liberec – Zawidów pro nákladní dopravu zcela ideální s ohledem na silnou taktovou osobní dopravu a z ní plynoucí omezené možnosti pro trasování „nákladů“. Každá přeprava tak znamená nemalé úsilí a dokonalou souhru v plánování doslova s přesností na minuty. V souvislosti s již zmíněnými zářijovými povodněmi ale hraniční přechod ožil vzbou dalšími vlaky například s cisternami a podobně.

### Přepravy přes Křižanské sedlo

Ale od výluk zpět k pravidelnému provozu. Jednou z důležitých komodit, kterou ČD Cargo přepravuje nejen v tuzemsku, ale i do zahraničí, je železný šrot. Ten se na Liberecku nakládá na vlečky v Jablonci nad Nisou a také na vlečky v Liberci-Ostašově. Zatímco z Jablonce nad Nisou jde o jednotky vozů, z Ostašova je odesíláno za měsíc až několik desítek jednotlivých vozových zásilek. Část je jich určena do českého vnitrozemí, zejména do Kladna-Dubí nebo Děčína. Dominantní podíl však mají zahraniční relace jako na-

příklad Peine, Riesa nebo Hennigsdorf. Do změny vlakovtorby byly vozy ve směru do Německa odesílány relačními vlaky přes Nymburk (Prahu) do Děčína, což bylo jednak zdouhavé, a mnohdy pro zákazníka nevýhodné. Hrozilo reálné ukončení těchto přeprav po železnici. Bylo nutné přijmout opatření ke zvýšení naší konkurenceschopnosti, abychom zákazníkům mohli nabídnout cenově i technologicky výhodnější variantu.

Pro takové účely se nabízelo využít současné manipulační vlaky jedoucí na trati mezi Libercem a Děčínem. Ze změny vlakovtorby proto vzešla alternativa využití současných manipulačních vlaků jedou-

cích na úseku Liberec – Ostašov – Jablonné v Podještědí a Jablonné v Podještědí – Děčín, přičemž nedošlo k žádnému navýšení ani lokomotivních, ani personálních kapacit. A aby byl výčet přeprav přes legendární viadukt na Novině opravdu kompletní, nesmíme zapomenout na občasné přepravy (v režimu AdHoc) z vlečky Oleo Chemical v Liberci-Rochlicích, ze které odjíždějí ucelené soupravy kotlových vozů například do Itálie nebo Belgie. A právě v tomto druhém případě je vlaky využívána kratší trasa přes Novinu a Českou Lípu do Děčína na státní hranici. Jenom pro zajímavost, v cisternách jsou naloženy pohonné hmoty pro zámořské tankery. ○



Kromě pravidelných nákladních vlaků se lze na Liberecku setkat i s vlaky v režimu ad hoc. Příkladem může být přeprava kameniva ze Šluknova na výluku do Frýdlantu v Čechách. Snímek již vyožené soupravy v čele s dvojičetem Elektroniků 743.002 + 743.008 byl pořízen ve stoupání do Křižanského sedla.

# Na Dni dodavatelů se řešila kvalita i termíny



České dráhy v říjnu uspořádaly další setkání s výrobci nových vlaků, zástupci opravárenských firem i dodavateli náhradních dílů. Už 4. ročník Dne dodavatelů se zaměřil především na kvalitu a termíny dodávaných vozidel a prováděných prací a také na plány týkající se posílení konkurence v oblasti obnovy a údržby vozidel.

Redakce | Foto: archiv ČD

Strategie servisu ČD počítá s posílením technologických i personálních kapacit s cílem navýšit podíl údržby a servisu železničních kolejových vozidel zajišťovaných vlastními silami. Do rozvoje servisu v příštích letech zamíří více než 10 miliard Kč. Servisní služby se tak stávají, po osobní a nákladní dopravě, třetím klíčovým pilířem podnikání Skupiny ČD.

Opravy vozidel se uskutečňují v souladu s evropskými a národními předpisy ve vlastních certifikovaných provozech nebo u certifikovaných dodavatelů v ČR i v zahraničí. To je klíčové pro dosažení

vysokých standardů kvality a bezpečnosti, které si dopravce stanovil.

„Počet obnov vyšších stupňů v letech 2025 až 2030 se díky modernizaci vozidlového parku stabilizuje na úrovni zhruba 400 až 500 vozidel ročně. Během pěti let se tak obnoví více než 2 500 lokomotiv, hnacích a osobních vozů. Náklady se vyšplhají na 20 miliard Kč. V tomto období také plánujeme znovu vypsát veřejné zakázky na obnovy stávajících typů vozidel, jako jsou například některé osobní vozy. Soutěžit budeme i dodavatele pro první periodické opravy novějších typů vozidel, půjde o nejmodernější jednotky RegioFox nebo ComfortJet,“ představil rozsah oče-

kávaných obnov vozidlového parku Českých drah jejich místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele pro servis Michal Kraus.

Ke stabilizaci periodických obnov významně přispívá obnova parku. Ta umožňuje postupnou unifikaci dosud fragmentovaného vozidlového parku. Zásadní roli zde hrají nové, moderní vlaky, které jsou konstruovány pro vyšší kilometrické proběhy mezi jednotlivými stupni údržby.

„Zatímco starší lokomotivy řady 151 jsme museli přistavit do vyššího stupně obnovy každých 800 tisíc kilometrů, u moderního Vectronu je to 1,2 milionu kilometrů. Starší osobní vozy UIC-Y posíláme na obnovu co půl milionu kilometrů, ale nejnovější vlaky railjet a Interjet chodí na výrobcem předepsané obnovy po 1,2 milionu kilometrů,“ vysvětlil Kraus.

## Nespokojenost s kvalitou i termíny

ČD se u svých dodavatelů stále potýká s překračováním plánovaných termínů a nízkou kvalitou práce, která vede k četným reklamacím. Týká se to jak obnov celých vozidel, tak oprav jednotlivých dílů, a dokonce i nových náhradních dílů. To negativně ovlivňuje kvalitu služeb, kterou dopravce poskytuje zákazníkům.

„Bohužel za uplynulý rok se dodavateli nepodařilo zcela eliminovat pře-

kračování dodacích lhůt ani podstatně zvýšit kvalitu prováděných prací, i když dílčí zlepšení sledujeme. To se týká obnov osobních vozů, kde průměrné překročení lhůt kleslo z 21 dní na 12 dní, ale naopak vzrostlo překročení lhůt obnov u hnacích vozidel o 10 dní na 51. S tím nejsme spokojeni a apelujeme na dodavatele, aby nadále věnovali zvýšenou pozornost dodržování termínů. Stejně tak jim zdůrazňujeme nutnost kvality. Počet nahlášených reklamací letos oproti loňskému roku sice klesl zhruba o 100 případů, ale stále je to číslo příliš vysoké, s nímž nejsme spokojeni. Kvůli prodlouženým obnovám a velké míře reklamací musíme držet také ohromné množství záložních vozidel. Je to zhruba o 15 % víc, než by bylo nutné v případě dodržování lhůt na obnovy a zajištění vysoké kvality prováděných prací, a tyto vlaky navíc představují i další náklady," upozornil Kraus.

### Nová kompetenční centra

Společnost proto zakládá kompetenční centra a sama se věnuje některým typům obnov. To umožňuje získat referenční informace o nákladech na obnovu, dodržování potřebných opravných lhůt a zvyšuje to konkurenci na trhu opravců.

„Nadále hodláme rozvíjet naši servisní činnost a volné kapacity budeme nabízet dalším dopravcům a partnerům. V Liberci jsme zřídili kompetenční centrum pro obnovy vozidel Stadler, v České Třebové provádíme část obnov u jednotek City-Elefant a chceme tam zavést údržbu jednotek RegioPanter a v Bohumíně jsme zahájili vyšší stupně obnov u vybraných řad osobních vozů. Díky tomu se snažíme zrychlit návrat vozů odstavených k ob-

nově znovu do provozu a zlepšit situaci u osobních vozů," řekl náměstek.

Servis podle něj podpoří i investice například do prodloužení haly a zvýšení kapacity oprav v České Třebové, zvětšení haly v Praze Vršovicích a modernizace haly údržby v Přerově pro zajištění obnov u lokomotiv Vectron nebo rozvoj pracovišť oprav podvozků, ložiskových skříní a brzdových komponentů typu Knorr-Bremse v Nymburce. „Jen během posledních několika měsíců jsme zahájili stavbu dvou moderních servisních hal v Chebu a Havlíčkově Brodě," připomněl další investice Kraus.

### Monitoring kondice a nové technologie

K efektivnější údržbě a k vyšší dostupnosti vozidel má přispět také nově zavádaný monitoring kondice vozidel. Díky digitálním technologiím se podrobně bude sledovat kondice a efektivita údržby - ná-

klady a doba odstávky vozidel, optimalizace skladových zásob a řízení výměnných celků. Systém má včas detekovat případné problémy s technickým stavem vozidel a předcházet jim. České dráhy už mají první zkušenosti s tímto monitoringem s využitím dat z dálkové diagnostiky vozidel. Díky dálkovému přenosu dat a jejich analýze se podařilo identifikovat a následně odstranit příčiny závad u osobních vozů provozovaných v Německu, kde docházelo ke kombinaci nesprávné obsluhy vozu a technických problémů.

„Díky implementaci monitoringu kondice, moderních diagnostických nástrojů, dálkové diagnostiky a softwaru pro správu údržby získáme informace v reálném čase, které nám umožní rychle reagovat na potřeby našeho fleetu. Digitalizace nám také umožní sledovat výkon vozidel v reálném čase, předvídat potřebu údržby a minimalizovat dobu, kdy jsou vozidla mimo provoz," uvedl Kraus. ○



## V olomouckém depu ČD vyladuje podvozky vozů nový měřicí lis

České dráhy investují nejen do modernizace vozidlového parku, ale i do údržbové a servisní základny. Investice jdou i do vybavení stávajících středisek údržby.

V olomouckém depu pracují technici s novinkou, která zajišťuje správné nastavení všech parametrů podvozků vozidel a významně urychluje jejich servis. Jedná se o měřicí lis, který slouží k montáži, demontáži a celkovému měření parametrů podvozků vozů. „Právě podvozek je jednou z nejdůležitějších součástí vlaku a jeho správné nastavení je zásadní pro bezpečnou a plynulou jízdu. Správné nastavení zaručí například i to, že podlaha ve vozidle zůstane během jízdy v rovině, i když je vagon nerovnoměrně zatížen," řekl místopředseda představenstva a náměstek generálního

ředitele ČD pro servis Michal Kraus. Měřicí a nastavovací lis je zařízení, které má důležitou roli ve chvíli, kdy vozidlo po najetí určitého počtu kilometrů zamíří do depa ke kontrole a servisu.

Podvozek je nutné rozebrat, zkontrolovat, vyměnit předepsané díly a poté znovu smontovat. „Při pravidelné servisní prohlídce je podvozek rozebrán do posledního šroubku. Všechny jeho části jsou pečlivě zkontrolovány a díly vykazující opotřebení vyměněny. Prohlídka zahrnuje i defektoskopii kol nebo kontrolu svárů a pružin. Některé díly se vyměňují ve stanovených intervalech vždy, aby byla zajištěna bezpečnost provozu a spolehlivost vozidla," uvedl ředitel Oblastního centra údržby Východ ČD Martin Elstner. Pokud je vše v pořádku, podvozek je

smontován. V té chvíli přichází na řadu práce měřicího lisu, který na podvozek tlačí silou až 60 tun a i za pomoci laseru jej pomyslně zatěžuje do správné polohy. Důležitý je přitom každý milimetr. Ve chvíli, kdy jsou splněny všechny parametry stanovené normami, vrací se podvozek pod vagon.

Měřicí lis třetí generace pro České dráhy vyrobila firma Washina engineering. Důraz je kladen na maximální automatizaci, což minimalizuje možnost chyby lidského faktoru. Především je ale práce na novém lisu mnohem rychlejší, a tím i efektivnější pro proces servisu vozidla. Zařízení v olomouckém středisku ročně zkontroluje kolem dvou set podvozků. Tento typ měřicího lisu je první svého druhu u ČD. Pořízen bude i pro další servisní střediska.

Vít Čepický | Foto: autor, Petr Moravec

Co je k tomu vlastně vedlo? „Prostě jsme se chtěli dostat do České knihy rekordů,“ vysvětluje Vojtěch Moravec jednoduchý a účinný hnací motor pohánějící dvojici k úspěchu. „Začali jsme tím, že jsme prošli všechny, které v předchozí knize jsou, a začali vymýšlet vhodný k překonání. Chtěli jsme, aby to byla výzva, abychom měli šanci a mohli jej překonat spolu. A samozřejmě – aby to byla zábava.“

Nakonec vybrali jediného kandidáta. Vlaky, tedy přesněji nejvíce ujetých kilometrů po železnici za jeden den. „Nic jiného jsme vlastně nezvažovali, vypadalo to ideálně. Nechtěli jsme jen něco pokorit, ale i zažít spolu, v tom byla železnice ideální. Navíc jsme se pro ni od začátku nadchli. Pár dní nám trvalo zvážit konkrétní trasy a spojení a hned nato jsme se vydali na cestu.“

Přítom se nedá říct, že by v drážních záležitostech byli zrovna odborníky. „Syn jel vlakem podruhé v životě, já po deseti letech. Takže jsme sice měli vše naplánované, ale když jsme přišli na pražské hlavní nádraží, byl to velký střet s realitou. Ocitli jsme se tam oba poprvé v životě, vůbec jsme nevěděli, odkud nám vlaky jedou, kde co je, skutečnost byla nakonec mnohem dobrodružnější, než jsme čekali,“ uznává zpětně.

Z předoperačního průzkumu vyšlo odvažné dvojici několik variant, z nichž všechny seděly na tratě Praha – Brno a Praha – Ostrava. „Bylo jasné, že se budeme držet těchto tratí, jsou nejrychlejší, nejfrekventovanější, dá se tu projet nejvíce kilometrů. Ale už jsme například netušili, kolik minut bude stačit na přestupy, to jsme zjišťovali vlastně až během prvních pokusů. Jednou například byla výluka a my místo v Brně skončili v Hradci Králové, protože v tu chvíli už bylo jasné, že to nestihneme. Rizikový byl také pětiminutový přestup v Brně, kdy jsme navíc stíhali vlak jedoucí zpět do Prahy. Těžko jsme mohli očekávat, že na nás bude čekat, když jede v opačném směru, než odkud přijíždíme,“ bylo mu jasné.

### Skvělá aplikace, pohodlné vlaky

Všechno sledovali v aplikaci Můj vlak, se kterou se setkali poprvé v životě. „Musím říct, že je opravdu skvělá. Kupovali jsme si přes ni lístky, to člověk nějak automaticky od aplikace očekává, ale nejvíc jsme oceňovali reálné informace o zpoždění vlaků. Díky tomu jsme věděli, jak jsme na tom, a nebyla to taková loterie,“ oceňuje.



## Drážní rekordmany překvapilo pohodlí ve vlacích

Strávit 24 hodin prakticky v kuse ve vlacích je zážitek pouze pro skalní příznivce železnice. Nebo ne? Devítiletý Petr Moravec se svým otcem Vojtěchem vlakem nikdy příliš nejezdili, ale kvůli rekordu vykoučili takřikajíc ze zajetých kolejí a vyrazili na koleje opravdové. Cíl byl jednoznačný – ujet během 24 hodin co nejvíc kilometrů vlakem a zapsat se tak do České knihy rekordů. To se nakonec výkonem 2 278 kilometrů podařilo.

Při jednotlivých pokusech mnohdy končili poměrně záhy, ale například předposlední pokus byl nadějný až do noci. „Jeli jsme předposledním vlakem, podle aplikace už to vypadalo velmi dobře, jeli jsme s minimálním zpožděním a už zbývalo jen dojet do Prahy a zpět do Ostravy. Těsně před Prahou jsme ale vjeli do bouřek, vlak nakonec musel odklonem a přijeli jsme nakonec o dvě hodiny později, takže bylo jasné, že to nevyšlo. To už byl trochu boj o přežití – když vám nevyjde první, druhý vlak toho dne, tak to je ještě dobré, ale po dvaceti hodinách pátého pokusu už to trochu bolí.“

Další pokus však konečně vyšel. „Poprvé jsme vyrazili v neděli s týdenní jízdenkou, ale neklaplo to. Pak už

jsem musel pracovat, tak jsme si řekli, že to budeme zkoušet jednou týdně vždy v pondělí. A zrovna ono první pondělí to vyšlo. My jsme celou dobu věděli, že to jednou vyjde. Měli jsme pár rizikových přestupů, ale chtěli jsme to stihnout do začátku školního roku a v půli července nám bylo jasné, že času je dost a je otázkou času, kdy si to celé sedne tak, jak potřebujeme. První týden si s námi dost hrála smůla. Ostatně i při rekordní jízdě jsme jeli posledním vlakem a najednou začaly přicházet zprávy o problémech Microsoftu, že se uzemňují letadla, vůbec jsme netušili, jak se to projeví. Naštěstí se to ale Českých drah nedotklo a vyšlo to. Adrenalin to ale byl,“ uznává starší z Moravců.





Rekord, který překonávali, byl starý pět let. Mají strach o ten současný? „Šance nás překonat je, ale už to závisí buď na jednotkách kilometrů, nebo ještě větším riskování. Fandíme na jednu stranu všem, kteří se nás třeba pokusí překonat, ale rovnou dodáváme, že pokud se to někomu podaří, hned druhý den nastupujeme na nádraží,“ směje se. „Dokonce pokukujeme po třicet let starém světovém rekordu v počtu zemí, které lze za 24 hodin projet, výhodou je, že to snad jinde než ve střední Evropě realizovat nejde. Ale přidat k rekordu dal-

### Petr a Vojtěch Moravcovi

Vojtěch Moravec pracuje jako ředitel mediální firmy. Vystudoval průmyslovou školu, pochází z Chomutova, ale nyní s rodinou žije v Praze. Má dvě děti – syna Petra, se kterým cestu podnikl, a dceru Megi. K tomu se jim doma prohání pět koček a tři psi. Syn Petr studuje jazykovou školu a má rád zvířata, fotbal a hokej. Společně rádi cestují a obecně se snaží podnikat řadu dobrodružství. Jízda za rekordem byla jedním z nich.

ší, třináctou zemí, už by bylo vzhledem k plánování a možnostem hodně těžké. Na druhou stranu se železnice od té doby zrychlila a nadále zrychluje, uvidíme.“

Skočit tak vehementně do drážního prostředí bez předchozích zkušeností nutně znamená, že je člověk konfrontován se zcela neznámým světem. Co tedy dvojici na dráze nejvíce překvapilo?

„Jak jsou vlaky vlastně pohodlné. Opravdu jsme si to užívali. Na první cestu jsme si brali plný batoh jídla, další trasy jsme ale už nechali všechno doma. V jídelních vozech jsme se výborně najedli, vagony byly pohodlné, vlaky rychlé... Když jsme dříve jezdili třeba na koncerty do Ostravy, vůbec nás nenapadlo jet jinak než autem. Ale najednou jsme zjistili, že tam jsme za tři hodiny vlakem, nic nemusíme řešit, cestou jsem mnohdy normálně pracoval na wi-fi, navíc ta skvělá aplikace... Nikdy jsme netápali, kdy, odkud a co jede, jako nepolíbené dráhou nás to všechno hodně příjemně překvapilo. Klobouk dolů, stali jsme se bez přehánění fanoušky železnice.“

### Na dlouhou chvíli nebyl čas

Zvenčí by se zdálo, že bude cestou třeba řešit zejména s přibývajícím pokusy dlouhou chvíli, ale nakonec to tak úplně nebylo. „Bral jsem si počítač kvůli práci, tablet, abychom mohli koukat na filmy, měli jsme karty... Postupem času se to ale změnilo na téměř výhradní sledování toho, jak na tom aktuálně jsme, co přípoje a podobně. To jsme dělali téměř nonstop, okupovali jsme všechny zásuvky kolem, aby nám nedošla baterka... V tu chvíli jsme myšlenky na karty nebo sledování filmů vůbec neměli. Byl to adrenalin a hodně jsme to prožívali,“ vzpomíná.

Vše trvalo přes týden, ale štěstí je vrtkavé, klidně se mohlo zadařit hned prvním pokusem. „My jsme nakonec rádi, že jsme si to museli trochu vybojovat. Prošli jsme si adrenalinem, selháním, ale také nakonec radostí z toho, že se vše povedlo. Ta by nikdy nebyla tak velká, kdyby to bylo jednoduché. Oslavy ovšem velkolepé nebyly, skončili jsme po půlnoci v Ostravě na hlavním nádraží, původně jsme počítali, že si objednáme nocleh online až při poslední cestě, pokud se nám pokus vydaří, ale trochu jsme nepočítali s tím, že se koná Colours of Ostrava a všude bude beznadějně plno... Ale byli jsme rekordmani, bylo léto, takže to byl ten nejmenší problém. Nějak jsme to na nádraží přečkali a ve čtyři ráno jeli zpět.“

A jaká byla oslava? „Doma jsme dostali velký dort, avšak největší oslavou byl nakonec spánek.“

# DB chystá více ICE Sprinterů i přímých spojů

Od nového jízdního řádu pro rok 2025 nabídnou Deutsche Bahn cestujícím více mezinárodních spojů. Dopravce zavede například spojení Mnichova a Amsterdamu prostřednictvím nové přímé linky. Navýší se také počet vlaků ICE Sprinter, které spojují největší města Německa a proti tradičním rychlovlakům kategorie ICE mají jen minimum zastávek.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Od prosincové změny jízdního řádu přichystaly DB řadu novinek. Nabídnou více mezinárodních spojení a Německo tak se sousedními zeměmi spojí každý den přes 330 spojů, což je oproti roku 2019 nárůst o zhruba 25 procent. Častěji pojedou i vlaky ICE Sprinter spojující velká německá města s výrazně omezeným počtem zastávek oproti běžným spojům ICE. Některé dokonce jezdí bez zastavení, například mezi Berlínem a Kolínem nad Rýnem, a dosahují cestovní doby srovnatelné s letadlem. Jejich nabídka se výrazně rozšířila už v posledních letech a nyní přibudou další. Nejvíce mezi Berlínem a Frankfurtem nad Mohanem, kde ICE Sprintery



zastavují pouze v Halle a Erfurtu. Jejich cestovní doba mezi oběma městy se zkrátí na čtyři hodiny. Zatímco dosud zde jezdí sedm párů vlaků denně, nově jich DB vypraví 11, celkem 22. U mnoha spojů se navíc o několik minut zkrátí jízdní doby a cestující ušetří až půl hodinu času, mezi Berlínem a Mnichovem až 45 minut.

Podle člena představenstva pro dálkovou osobní dopravu DB Michaela Petersona dopravce reaguje na rostoucí poptávku. „Navyšujeme počet vlaků v jízdním řádu s cítem pro proporce, tedy tam, kde je ze strany našich zákazníků odpovídající zájem. S novými spoji Sprinter a bez přestupů ICE boduje ve srovnání s auty atraktivní jízdní dobou,“ řekl.

Dopravce současně zavede nové přímé spoje ICE. Díky tomu mohou cestující od prosince začít využívat vlaky z Berlína do Saarbrückenu. Na jaře začne fungovat přímá linka Stuttgart – Rostock a druhý denní přímý vlak ICE přidá DB

mezi Brémami a Berlínem a mezi švýcarskou Basilejí a Stuttgartem.

## Z Berlína do Paříže přímo

Novinkou, kterou DB už oznámily na zářijovém veletrhu InnoTrans 2024, je spouštění nové přímé linky ICE z Berlína přes Štrasburk do Paříže. Mezi oběma hlavními městy bude možné poprvé cestovat 16. prosince. „Lidé chtějí více spojů po Evropě. SNCF a DB na tento požadavek proto reagují,“ prohlásil Peterson.

Kromě spojení Berlín – Paříž se nově přímým vlakem propojí Mnichov, Stuttgart a Amsterdam. Dva páry spojů navíc pojedou v trase Mnichov – Curych a dva nové přímé spoje denně budou jezdit z Berlína přes Vratislav do Krakova, přičemž jízdní doba bude čtyři hodiny. ICE začne jezdit přes noc na nové trase, a to z Berlína do Churu přes Hannover a Frankfurt. DB na spoj nasadí nejnovější jednotku XXL- ICE4 s 920 sedadly. ○

## RS Lease rozšíří svou flotilu až o 65 lokomotiv Siemens Vectron

Pronajímatel železničních vozidel na Slovensku Rolling Stock Lease podepsal se společností Siemens Mobility rámcovou smlouvu na dodávku až 65 lokomotiv Vectron. Dohoda zahrnuje rychlé dodání 30 vozidel Vectron MS a opci na nákup dalších 35 strojů ve vícesystémové variantě Vectron MS a dvouzdrojové variantě Vectron Dual Mode.

Nové lokomotivy Vectron pro RS Lease mají maximální výkon až 6,4 MW a maximální provozní rychlost až 200 km/h. Jejich výroba se uskuteční v závodě Siemens Mobility v Mnichově-Allachu, podvozky budou dodány z kompetenčního centra ve Štýrském Hradci.

„V roce 2017 jsme se rozhodli navázat strategickou spolupráci se společností Siemens Mobility v oblasti lokomotiv. Toto partnerství nám umožňuje nabízet našim zákazníkům

nejmodernější a technologicky nejvyšší lokomotivy ve středoevropském regionu. Lokomotivy Vectron přispívají ke zlepšení železničních služeb a posunuly bezpečnost provozu na zcela novou úroveň,“ řekl generální ředitel RS Lease Tibor Čunderlík.

Podpis kontraktu následoval krátce poté, co slovenský dopravce ZSSK vyhlásil soutěž na pronájem nových Vectronů. Jedná se o odkup 15 strojů s opcí na pronájem dalších patnácti vozidel.



Rolling Stock Lease v současné době už provozuje moderní flotilu přibližně 90 lokomotiv Vectron MS. Nová smlouva umožňuje rozšíření parku hnacích vozidel na 155 vozidel. Pro stávající stroje je mezi RS Lease a Siemens Mobility uzavřena komplexní smlouva o údržbě. Nyní se vedou jednání o rozšíření této smlouvy také na nové kusy.

„Podporujeme plánované rozšíření naší flotily o další lokomotivy,“ prohlásil vedoucí divize lokomotiv a autobusů Siemens Mobility Steffen Bobsien. Lokomotivy RS Lease jezdí v devíti zemích na sítích zemí střední, západní a východní Evropy. Park vozidel složený z více než 60 jednotek je pronajímán slovenským i zahraničním dopravcům včetně národních dopravců ZSSK a ZSSK Cargo, Českých drah a Budamaru. (pes)

# Nizozemsko čeká velká změna jízdních řádů

Nizozemské dráhy NS představily veřejnosti plánovaný jízdní řád pro rok 2025. Jde o největší změnu v železničním provozu v zemi za poslední roky. V nabídce přibude 1 600 vlaků týdně a na mnoha linkách se zavádí zkrácený interval vlaků. Dopravce zároveň oznámil zvýšení cen jízdenek o 6 procent, původně to mělo být 12 %.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

Přípravu jízdního řádu 2025 ovlivňuje rozsáhlá modernizace centrálního amsterdamského nádraží, pozdní dodávky nových elektrických jednotek ICNG (Intercity Nieuwe Generatie) a pomalé jízdy na vysokorychlostní trati. To si vyžádá změny tras u řady linek a NS přimělo udělat velké změny v dopravní obslužnosti.

„Cestující trpí nedostatkem vozidel a personálu, omezením rychlostí a výlukami. I když nový jízdní řád neřeší všechny problémy na železnici, podařilo se nám dosáhnout řady zlepšení. Například nové a rychlejší meziměstské vlaky pojedou po vysokorychlostní trati z Rotterdamu do Lelystadu a Amersfoortu. Mezi Rotterdamem a Haagem zavedeme šest sprinterů za hodinu a více vlaků nabídneme brzy ráno a pozdě večer,“



řekl předseda představenstva NS Wouter Koolmees.

NS zavedly intervalový jízdní řád na důležitých linkách už před 2. světovou válkou a v současnosti pokrývá celou síť systém linek Intercity a Sprinter. Díky integraci vysokorychlostní trati do vnitrostátní dopravy se podstatně zkrátily cestovní doby a vzrostla poptávka mezi mnoha nizozemskými městy.

## Provoz ovlivní oprava nádraží

Kvůli opravě amsterdamského nádraží bude část projíždějících vlaků přesměrována na nádraží Amsterdam Zuid. Půjde například o spoje z Bredy a Rotterdamu vedené po vysokorychlostní trati na letiště Schiphol a dál do Amsterdamu, které budou pokračovat do Almere a Lelystadu nebo do Hilversumu a Amersfoortu východně od metropole. Po vyřešení problémů s pomalými jízdami na nové rychlé trati by měly tyto linky pokračovat až do Groningenu a Leeuwardenu na severu země.

Kvůli opravě amsterdamského nádraží Central a omezení počtu linek mezi letištěm a centrem města budou zavedeny letištní sprintery Hoofddorp – letiště Schiphol – Amsterdam Central s intervalem 7,5 minuty. TienminutenSprinter, tedy vlak Sprinter jezdící v intervalu pouhých 10 minut, zavedou NS na lince Haag Central – Rotterdam central – Dordrecht. Díky zkrácení intervalu nabídnou NS na této vytížené lince větší kapacitu, která má uspokojit rostoucí poptávku.

Desetiminutový interval má být po většinu dní v týdnu zaveden také mezi Rotterdamem a letištěm Schiphol nebo mezi letištěm a Arnhemem. Na více linkách a v delším časovém období bude fungovat také 15minutový interval, a to mezi Alkmaarem a Amsterdamem nebo Almere a Amsterdamem. Stejný interval se zavede již od pátečního rána na linkách Utrecht – Haag a Utrecht – Rotterdam a na lince Utrecht – Hoofddorp bude od pátku do neděle. Zlepšení nastane také v mezistátní dopravě. Mezi Nizozemím a Bruselům se zdvojnásobí nabídka vlaků, z 16 na 32 spojů denně. 

## Nový vysokorychlostní dopravce ve Francii koupí 12 jednotek od Alstomu

Proxima, nový soukromý dopravce ve Francii, podepsal smlouvu se společností Alstom na dvanáct vysokorychlostních dvoupodlažních jednotek Avelia Horizon. Součástí je poskytování údržby po dobu 15 let v nové hale, kterou si firma pronajme ve městě Marcheprime nedaleko Bordeaux. Hodnota kontraktu je 850 milionů eur a první dodávky jsou plánované v roce 2028.

Jednotky Avelia Horizon dosáhnou rychlosti až 350 km/h. Měří 200 metrů a jedná se o soupravu s hnacími vozy na obou koncích a sedmi až devíti vloženými vozy. Běžná provozní rychlost 320 km/h je řadí k nejrychlejším v Evropě. Každá pojme 740 cestujících. Proxima je plánuje provozovat mezi Paříží a městy Bordeaux, Rennes, Nantes a Angers. Alstom tvrdí, že vlaky budou mít

o zhruba dvacet procent nižší spotřebu než předchozí generace, a to díky použitým materiálům a lepší aerodynamice. Avelia Horizon je obchodní název Alstomu pro vlaky ve Francii označované jako TGV M.

Společnost Proxima se poprvé představila letos v červnu s plánem na vysokorychlostní spojení měst podél atlantického pobřeží ve Francii. Založila ji bývalá šéfka Voyages SNCF Rachel Picardová společně s Timothy Jacksonem, zakladatelem leasíngové firmy Alpha Trains. Financována je in-



vestiční firmou Antin Infrastructure Partners, za níž stojí konsorcium předních francouzských a mezinárodních bank. Jde o fond spravující aktiva v hodnotě 31 miliard eur s bohatými zkušenostmi s železnici po celé Evropě. Společnost do projektu v počáteční fázi investovala zhruba miliardu eur. Proxima by se měla stát prvním soukromým provozovatelem vysokorychlostních vlaků v zemi a konkurencí pro rychlovlaky francouzských státních drah SNCF.

Proxima je druhou soukromou společností, která získala přístup k vysokorychlostní síti v zemi. Už v březnu 2024 obdržel dopravce Kevin Speed souhlas s provozováním vlaků na trati mezi Paříží a městy na severu, včetně Lille a Štrasburku. Využívat hodlá jednopodlažní vlaky Alstom. (pes)



# Ragulin T 679.2001 ČSD ve velikosti TT

Po Ludmile od BTTB, u níž byl použit o 15 mm kratší pojezd z Nohabky, se v roce 2014 na trh dostal nový model lokomotivy řady 130 a jejích odvozenin od společnosti Piko. Člověk by si pomyslel, že většina modelářů jej již má, Piko se přesto do modelu pustilo. V roce 2015 výrobce představil pod katalogovým číslem 47324 i Ragulina ČSD s označením T 679.2001, ačkoli si na našich tratích moc nezajezdil.

Michal Bednář | Foto: autor

**N**avzdory několikaleté existenci model neztrácí na atraktivitě a Piko jej stále nabízí v různých variantách. Pro rok 2024 byla dokonce pod katalogovým číslem 47330 ohlášena jubilejní lokomotiva 131 949-0, vyrobená k 75. výročí firmy.

## Vzhled a vybavení

Model je balen tradičně v blistru vloženém do plastové krabičky. Na jejím dně je složena dokumentace. Dolepovací díly u modelu žádné nejsou, madla na čelech pod okny byla dosazena již u výrobce.



- věrnější předloze ČSD než model Roco
- výborné jízdní vlastnosti
- perfektní povrchová úprava



- nesprávný tvar nárazníků

Náhradní pluh bez šachty zde, na rozdíl například od BR 118, chybí. Madla u dveří do kabiny jsou vylisovaná jako součást skříně a stříbrně zvýrazněná. Stříbrný je též rám bočních oken kabiny blíže ke vstupním dveřím, ostatní okna mají naznačeno černé těsnění. Čelní okna jsou správně podle předlohy vysoká až ke střeše, souhlasí i počet bočních oken strojovny. Nechybí kliky dveří a stěračče. Přechod barev mezi střešou a skříní je čistý, těžko hledat chybičku. Všechny nápisy jsou ostré a čitelné.

Kinematika se vychyluje i s pluhem. Díky tomu v něm není zbytečně velký otvor pro boční pohyb spřáhla. Funkce kinematiky je bezchybná, ani při sunutí při zkušebních jízdách v obloucích o poloměru 321 mm na kolejivu Kuehn nenašel žádný problém. Na pluhu najdeme i imitaci brzdových hadic. Délka modelu přes nárazníky je 171,8 mm, po přepočtu vychází 20 616 mm, téměř přesně tedy odpovídá reálným 16 620 mm. Průměr kol 8,75 mm je taktéž přesně přenesen z 1 050 mm u předlohy. Nárazníky má model kulaté, fotografie skutečného stroje ČSD ukazují nárazníky obdélníkové. Výplně oken jsou z čirého plastu. Je přes ně celkem dobře vidět do kabin, v nichž jsou stanoviště strojvedoucího v zelené barvě. Na těch je naznačen ovládací pult s kontrolérem a sedačky. Strojovna není naznačena nijak, za okny lze vidět pouze šedý plast upevněný na rámu pod DPS. Velká část střechy je řešena jako čtyři samostatné díly, které jsou

na skříní upevněny pomocí čepů. S notou dávkou opatrnosti lze díly střechy demontovat. Výrobce tím vyřešil variabilitnost střešních partií u různých variant lokomotiv. Jednotlivé díly k sobě krásně pasují bez zbytečných vůlí.

Osvětlení modelu je 3bodové čelní (teplá bílá) a 2bodové koncové (červená). Obstarává jej na každém čele pětice SMD ledek. Barva světla čelních reflektorů je opravdu perfektní, dokonale imituje barvu světla žárovek. Na DPS je příprava i na montáž LED pro osvětlení boční řadové tabulky. U tohoto stroje prosvětlená není, to se týká provedení řady 130 DR. Konstrukce modelu je řešena tak, že spodní světla jsou součástí rámu, díky čemuž bylo možno jednotlivé reflektory perfektně odstínit a zabránit tak průniku světla do reflektorů sousedních nebo do interiéru. Skříně začíná až stříbrnou linkou nad nimi.

Na desce plošného spoje najdeme rozhraní Plux16 s analogovou propojku. Místo pro reproduktor v případě ozvučení je v nádrži mezi podvozků, jejíž kryt lze sejmout po vyšroubování dvou šroubků. Při opětovném nandávání je nutno si pohlídat správnou polohu, na jedné straně je v nádrži otvor, do něhož si sedá čep krytu. Otočit kryt sice lze, ale nesedí správně, takže si toho hned všimnete. Pro kablík od reproduktoru je skrze rám veden kanálek k DPS.

Do útrob lokomotivy se dostaneme po vyšroubování jednoho šroubku mezi podvozkem a nádrží (v kratší mezeře). Skříně však drží velmi dobře i bez něho, takže je nutno ji ještě podle návodu stáhnout z rámu, na němž ji drží šest zámečků. První sundání skříně z rámu, pokud máte zdravou a přirozenou obavu

z poškození modelu, není úplně lehké. Další pokusy jsou již jednodušší, člověk už tak nějak ví, do čeho jde. Při upevňování skříně dotahujte šroubek opatrně, abyste nestrhli závit v plastu!

### Pohon a jízdní vlastnosti

Motor je osazen dvěma dvojitými setrvačníky o rozměrech  $3 \times 14 + 2 \times 9$  mm. Jeho chod je velmi tichý. Model má poháněna čtyři dvojkolí, vždy první a třetí na obou podvozcích, prostřední jsou bez pohonu. Na každém podvozku je pouze jedna bandáž, a to na třetím dvojkolí na levém kole po směru jízdy. Kola jsou kovová, osičky rovněž, převody plastové. Sběrače proudy přiléhají na zadní stranu všech dvanácti kol.

Problém, který se vyskytoval u předchozích modelů Piko, tedy že mazivo se během krátké doby provozu dostalo na kola i na sběrače, jsem zde nezaregistroval. Sběrače jsou nabarvené, pouze v místě styku s kolem jsou holé. Výrobce uvádí nejmenší průřezný poloměr

310 mm, ale i na plechových kolejích o poloměru 286 mm je průjezd plynulý a bez odporu. Zkoušeno i v protioblouku.

Rám je celokovový, váha ukázala 173 gramů. Do pohybu se lokomotiva dává při napětí cca 2,0 V rychlostí 11 km/h a odebírá proud 35 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V je 173 km/h, odběr proudu je 77 mA. Předloha jezdila maximální rychlostí 100 km/h, té model dosahuje při napětí 7,8 V s odběrem proudu 64 mA. Dojezd modelu z maximální rychlosti při 12 V je 86 mm. Veškeré hodnoty byly měřeny po hodinovém zajetí modelu v každém směru. ○

Modely zapůjčili pánové Marek Trejbal a Martin Stejskal.



### Hodnocení

Prvním opravdu na úrovni zpracovaným modelem byla řada 132 od firmy Roco. Tehdy to byl bezesporu nej kvalitnější model, který byl do té doby vyroben napříč celým „tétěčkem“. Ovšem dnes je již jeho technické provedení zaběhnutým standardem. Musím zdůraznit, že na zde popisovaném a v pořadí třetím továrně vyráběném modelu této lokomotivy není nic horšího než na jeho předchůdci z Rakouska a jen těžko se hledá nějaké negativum. Snad jen absence pohonu středních náprav podvozků, ovšem v tom bych neviděl žádný problém. Tažná síla je i tak dostatečná. V některých ohledech, jako jsou kupříkladu čelní a boční okna, je model dokonce věrnější předloze. Chybí jen srp a kladivo na jednom z oken strojovny na každém boku, ale to se dá vyřešit obtiskem. Jako novinku z nové formy pro rok 2024 oznámila tento stroj zatím ve čtyřech provedeních také firma Tillig, takže si počkejme na jeho vydání a uvidíme, jak si s tímto v pořadí již čtvrtým zpracováním ve velikosti TT poradí. Zkušební vzorky již byly k vidění na některých veletrzích.





## Bardotka přežila milénium a slaví šedesátku

Patří k nezaměnitelným a dnes již legendárním strojům. Lokomotiva T 478.1, známější spíše pod přezdívkami Zamračená nebo Bardotka, je považována za jeden z nejzdařilejších strojů z bývalého pražského závodu ČKD. První prototyp brány továrny opustil už v roce 1964, na kolejích se však tato legenda objevuje dodnes, byť již jen příležitostně. Její vznik souvisí s elektrizací hlavních a především motorizací vedlejších tratí na počátku 60. let. Tehdy vyvstala potřeba motorových lokomotiv o výkonu přibližně 1 100 kW, které by dokázaly nahradit parní stroje v čele osobních i nákladních vlaků.

Martin Harák | Foto: autor, archiv ČD

V první polovině šedesátých let minulého století byla na základě požadavku tehdejších Československých státních drah zkonstruována motorová lokomotiva řady T 478.1, později označená jako 751. Skříňový stroj se dvěma koncovými kabinami, které dostaly nezaměnitelný design, byl železničářskou rodinou označován buď jako Bardotka, nebo někdy také jako Zamračená. Státní dráhy ČSD převzaly v letech 1964 až 1971 celkem 230 těchto strojů, které byly vybaveny parními generátory typu PG 500. Mimo tyto lokomotivy výrobce dodal ještě 82 obdobných strojů řady T 478.2 (později 752) bez parních generátorů, jež byly určeny pro nákladní dopravu.

### Univerzální stroj pro osobní vlaky

Lokomotivy původní řady T 478.1 byly navrženy jako univerzální pro vozbu lehčích osobních vlaků a rychlíků a měly především nahradit lokomotivy parní trakce hned několika řad. Původně nebylo zřejmé, zda bude lepší variantou elektrický, nebo hydrodynamický přenos výkonu, a tak se rozhodlo o výrobě obou verzí. První řada T 478.1 měla být vybavena elektrickým přenosem a druhá řada T 478.2 měla plánovaný hydrodynamický přenos výkonu, z čehož ale nakonec sešlo. Důvod byl jednoduchý – elektrický přenos výkonu se při zkouškách osvědčil, a tak se vývoj „hydrodynamiky“ pro tyto stroje pozastavil a následná řada T 478.2 pro nákladní vlaky byla také vybavena elektrickým vý-

konem. Dva prototypy Bardotek s označením T 478.1001 a 1002 vznikly v roce 1964, do zkušebního provozu však zamířily až v následujícím roce.

Bardotky původních řad T 478.1 a T 478.2 byly postupně vyrobeny ve třech výrobních sériích, proto si připomeneme vnější vzhledové rozdíly mezi jednotlivými lokomotivami, které pak následně obdržela i modernizovaná řada 749:

- Ověřovací série, což byly stroje T 478.1003 až 007, se od sériových lokomotiv lišila zaoblenými čely a bočnicemi bez prolisů (s výjimkou lokomotivy T 478.1007). Modernizací na řadu 749 prošel jen stroj 006.
- První výrobní sérii představovaly stroje T 478.1008 až 092, které měly obě

kabiny v čelní části provedeny v hranatém designu a na bocích byly provedeny prolisy. Modernizací na řadu 749 prošly stroje 008, 011, 013, 018, 019, 039, 042, 051 a 081.

- Druhá výrobní série se skládala z lokomotiv T 478.1093 až 170, které byly na bočnicích opatřeny prolisy, a vedle palivové nádrže byl umístěn vzduchojem. Modernizací na řadu 749 prošly stroje 100, 102, 107, 121, 130, 134, 135, 140, 146, 162 a 170.
- Třetí výrobní série se skládala z lokomotiv T478.1171 až 230 a současně nákladních strojů T478.2001 až 082. Tyto lokomotivy měly na bočnicích již dvanáct prolisů, a to i mezi bočními okny až po střechní plus jeden velký vzduchojem.

Lokomotivy řad T 478.1 a 2 (749, 751, 752) jsou skříňové podvozkové stroje s čelními kabinami, kde se nachází stanoviště strojvedoucího. Přístup na stanoviště strojvedoucího umožňují oboustranně



umístěné dveře. Lokomotiva je vybavena dvěma hnacími dvounápravovými podvozky, připojenými k hlavnímu rámu otočnými čepy. Lokomotivní rám je uložen na dvou hnacích dvounápravových podvozcích. Srdcem lokomotiv je vznětový motor typu ČKD K 6 S 310 DR a trakční generátor, který slouží ke startování stroje.

Šestiválcový čtyřdobý řadový motor pomaluběžného provedení je ve strojovně zastaven ve stojatém uspořádání. Motor je přepínán turbodmychadlem, jež pohání výfukové plyny. Ty jsou následně odváděny potrubím, opatřeným tlumičem, na střechní lokomotivy. Motor s olejovým tlakovým mazáním je chla-

zen vodou, jejíž chlazení zajišťují čtyři ventilátory, zvenčí kryté žaluziemi. Brzdový systém lokomotiv původních řad T 478.1 a 2 se nejprve sestával ze samočinné vzduchotlakové brzdy DAKO DK-GP s brzdiči ŠKODA N/O, později nahrazenými typem DAKO BS2. Dále je k dispozici přímočinná lokomotivní brzda DAKO BP a zajišťovací ruční brzda. Výrobu tlakového vzduchu zajišťoval zprvu dvouválcový dvoustupňový, později výkonnější tříválcový kompresor typu Kovopol.

### Modernizace na řadu 749

Lokomotivy s výraznými laminátovými čely původní řady T 478.1, které byly v druhé polovině osmdesátých let označeny jako řada 751, se postupně modernizovaly například dosazením elektronických regulátorů či elektrickým vytápěním. Celkem bylo čtyřiatřicet Bardotek přestavěno na řadu 749. Podobně se renovovaly i stroje řady T 478.2 (752), a to ve shodném duchu jako předešlá řada T 478.1. Po rekonstrukcích obdržely stroje 752 označení také jako řada 749 a zbývajících devatenáct strojů se přeznačilo v roce 1995 na řadu 751 a bylo jim dodáno inventární číslo s hodnotou 300 a výše. Slovenské železnice (ZSSK) rekonstrukce na elektrické vytápění u řad 751 a 752 neprovádě-

### Stroje řad 749, 751 a 752

Uspořádání pojezdu:	Bo' Bo'
Délka přes nárazníky:	16 500 mm
Typ motoru:	ČKD K 6 S 310 DR
Trvalý výkon:	1 103 kW
Přenos výkonu:	elektrický stejnoseměrný
Maximální tažná síla:	180 kN
Hmotnost ve službě:	75 000 kg
Max. rychlost:	100 km/h



Stroj T 478.1004 právě dorazil na branické nádraží v Praze v červenci roku 1988.



*Pražskou čtvrtí Modřany uhání v osmdesátých letech souprava v čele se strojem 1478.1029 směr Davle a Dobříš.*

ly a u strojů 752 zachovaly jejich původní řadové označení.

Aby nebylo modernizací a úprav málo, nechaly České dráhy v letech 1996 a 1997 zkušebně dva stroje řady 751 (inventurních čísel 141 a 316) vybavit pomocnými motory s nižší spotřebou pohonných hmot. Ty dopravce využíval při samotných jízdách bez vozů, případně na posun s malou zátěží, tedy jedním či dvěma vozy. Pomocný motor Zetor Z1001 o jmenovitém výkonu 66 kW byl umístěn místo parního generátoru. Modernizovaná řada 749 se stala pro provoz na neelektrizovaných tratích skutečným přínosem. Šlo o spolehlivé lokomotivy, nenáročné na údržbu, a protože byly vybaveny elektrickým vytápěním vlakových souprav, šlo ve své době určitým způsobem o nejmodernější motorové lokomotivy využívané Českými drahami. Modernizace těchto strojů byly prováděny na řadě míst jako například v tehdejších ŽOS v České Třebové nebo Lokomotivních depech v Českých Budějovicích, Šumperku a Veselí nad Lužnicí a také ve firmě JLS v Jihlavě.

### I na velmi členitých tratích

Bardotky sloužily dlouhá léta prakticky na všech neelektrizovaných tratích ČSD, později ČD a ŽSR, respektive české Správy železnic. Stroje byly po vyrobení přiděleny do lokomotivních dep po celém Česko-

slovensku, první dva prototypy zaměřily do Brna. Tyto velmi hlučné a svým charakteristickým zvukem nezaměnitelné stroje byly neodmyslitelnou kulisou v čele celé řady vlaků osobní dopravy, od zastávkových regionálních přes spěšné vlaky až po rychlíky. V pražské a středočeské aglomeraci se pohybovaly především na Posázavském pacifiku, trati vedoucí Prahy-Vršovic přes Davli do Jílového a Čerčan, respektive Dobříše. vydávali například na Slezský Semmering, tedy trať z Hanušovic přes Ramzovou do Jeseníku, kde překonávaly vcelku bez větších problémů obrovské převýšení.

Po postupném opouštění vlaků osobní dopravy se přebytečné „osobní“ Bardotky neboli Zamračené etablovaly v nákladní dopravě. A to jak na české, tak i slovenské straně pod taktovkou společností ČD Cargo nebo ZSSK Cargo. Jejich turnusová potřeba u obou národních dopravců od roku 2000 stále klesala a některé stroje našly své nové působiště ještě u soukromých železničních dopravců. V současnosti by měla mít společnost České dráhy k dispozici šest Bardotek, které jsou využívány jako historická vozidla nebo v případě nouze jako provozní rezerva. Na Slovensku několik málo strojů ještě nedávno sloužilo v aktivní službě u národního nákladního dopravce ZSSK Cargo. ○



← Po vyřazení z osobní dopravy Bardotky ještě dosluhovaly na řadě nákladních výkonů.



*Modernizovaná řada 749 ve stylovém nátěru na speciálním spoji ČD u odbočky Skály v roce 2017*



# Skotsko: země divoké přírody i starobylých památek

Skotsko, rozkládající se na severu Velké Británie, představuje zemi plnou netušených krás. Divoká příroda je typická četnými údolími, tmavými jezery, hlubokými lesy a nepřiliš vysokými horami. Města překypují starobylými památkami, gotickými katedrálami a četnou georgiánskou a viktoriánskou architekturou. Ikonickými se staly zdejší čarokrásné hrady, i když některé se dochovaly jen v podobě ruin. Ani tomuto kraji se nevyhnulo budování železnic a dodnes je v provozu řada malebných tratí, které patří k nejhezčím v zemi.



Glasgow



Jiří Mazal | Foto: autor

**N**aše putování začneme v největším skotském městě Glasgow. Zatímco vlaky z jihu přijíždí na nádherné historické nádraží Central, spoje na sever využívají několik set metrů vzdálené moderní nádraží Queen Street. Komu by se nechtělo pěšky, může využít kyvadlový autobus, který vozí cestující zdarma po předložení železniční jízdenky. Odbavení ve stanicích je typicky britské – na nástupiště se dostanete pouze s platným lístkem, který načte turniket. Jelikož ne každá jízdenka musí mít nutně příslušný kód, nechybí ani hlídač, který takové cestující vpouští na peron. Není tudíž divu, že se jedná o systém poněkud personálně náročný a zejména z pohledu „šotoušského“ poněkud nepřátelský.

V Glasgowě funguje už od roku 1896 velmi neobvyklé metro. Je okružní, dosahuje délky 10 km a průměrem tunelu 3,35 m je vůbec nejmenší na světě. Vozidla jsou tak velmi malá. Město samotné sice není tak hezké jako skotská metropole Edinburgh, ale návštěvníkům má rozhodně co nabídnout. Úchvatná muzea a galerie, rozsáhlou radnici ve viktoriánském stylu, i množství uliček s domy bývalých obchodníků. Nedaleko centra se vypíná gotická katedrála, na kterou navazuje Necropolis – hřbitov, který je doslova přehlídkou co nejvelkolepějších a nejvznešenějších hrobek místní honorace.

### Kraj vřesovišť a jezer

Oblast na sever od Glasgowa je označována jako Skotská vysočina neboli Highlands. Zasmušilý kraj vřesovišť a jezer je známý svým upršeným počasím a nespoutanou přírodou. Protíná ho několik neelektrizovaných železničních tratí, po kterých se prohání převážně dvoudílné motorové jednotky řady 156 či 158, vzhledem zcela odlišné od českých protějšků. „Ropovodem“ sestaveným hned ze tří takových jednotek zahájíme naši cestu z Glasgowa na sever.

Projíždíme kolem zdejších okouzlivých jezer Loch Long a Loch Lomond. Krajina se stává čím dál tím pustší, nevidíme jediné stavení a země je podivně žlutá. Všude je přítomno plno potůčků a navíc prší. Není divu, že stanice Corroul je považována za nejoblehlejší ve Velké Británii a nevede k ní ani veřejná cesta. Blížíme se k vrcholu, jsme ve 410 m n. m., a brzy dosáhneme úrovně moře v regionálním centru Fort William. Na vedlejší koleji odpočívají

*V přístavním městečku Kyle of Lochalsh koleje končí. Cestující jedoucí do vnitrozemí usedají do pohodlné dvoudílné jednotky řady 158. →*



*Památkově chráněný Forth Bridge zapsaný na Seznamu světového dědictví UNESCO překonává již od roku 1890 záliv Firth of Forth. Most se stal jedním z prvních ocelových konzolových mostů na světě.*

vozy Caledonian Sleeper – nočního vlaku, který spojuje Londýn se Skotskem formou přímých vozů do Glasgowa, Fort William, Edinburghu, Inverness a Aberdeen. Vlak nabízí luxusní lůžková kupé i vagony k sezení, ale obdobu našich lehátek byste v něm hledali marně.

Z původních tří jednotek naší soupravy již jen jediná pokračuje až na konečnou do Mallaigu. Čeká nás zlatý hřeb cesty, Glenfinnanský viadukt, který je známý všem fanouškům Harryho Pottera. Pro potěchu nejen příznivců mladého čaroděje zde jezdí vlak z Fort William do Mallaigu tažený parní lokomotivou s historickými vozy. Viadukt je délkou 380 m nejdelším betonovým mostem ve Skotsku a tvoří ho 21 oblouků. Cestu ukončujeme v přístavním Mallaigu plném racků, kteří si budují hnízda přímo v kolejišti. Asi při své chytrosti znají i jízdní řád, aby je žádný vlak nepřešel.

### Trajektem na ostrov Skye

Mallaig je výchozím bodem pro cestu na ostrov Skye, kam jezdí trajekt. Ten také využijeme při cestě k další železnici, do Kyle of Lochalsh. Přeplujeme do protějšího městečka Armadale, a dále již autobusem přes Broadford do Kyle of Lochalsh. Nádraží se nachází bezprostředně u přístavu a na navazující trajekt to mají cestující pouze pár kroků.

Uháníme podél pobřeží, které je celé obrostlé žlutě kvetoucím vřesem. Nechybí ani krávy, které se pasou na podmáčené půdě přímo u břehů zálivu. Pobřeží nakonec opouštíme, abychom přes svěží zelenou krajinu dorazili do největšího města Skotské vysočiny – Inverness.

Město příliš nenadchne, ale je dobrým výchozím bodem k dalším místům. Turisticky provařeným jezerem Loch Ness pohrdneme a místo toho zamíříme na sever, po trati přiléhavě pojmenované Far North Line (Daleká severní linka). Pouze několik málo vlaků denně se vydává na čtyřpůlhodinovou cestu do městečka Wick, přičemž zajíždíme i do Thurssa, nejsevernější britské železniční stanice. Wick působí ospalým a zašlým dojmem, řada obchodů už nefunguje. Chvilu trvá, než najdeme něco vhodného k občerstvení. Melancholickou atmosféru dokresluje zamračená olověná obloha.

Cestou nazpět vystupujeme na maličké zastávce Dunrobin Castle. Nemají tu ani v Británii obvyklé vysoké nástupiště, a proto cestujícím usnadňují nástup a výstup plastové schůdky. Poblíž se rozkládá největší sídlo na Skotské vysočině, majestátní Dunrobin Castle se 187 pokoji. Původní hrad prošel v polovině 19. století rozsáhlou přestavbou a nyní je přístupný turistům. Z nádherné francouzské zahrady popojdete pouze pár metrů a jste





Tato kdysi elitní jednotka, pojmenovaná jako InterCity 125, slouží dnes na lokálních rychlících ve Skotsku.



Na Strathspey Railway si můžete vybrat z více vozových tříd. V první třídě (vlevo) se dokonce podává tradiční anglický čaj.



Metro v Glasgow je svým profilem 3,35 m nejmenším na světě. →



Na dálkové vlaky z Londýna je nasazována jednotka Azuma. Může využít jak vrchní elektrické napájení, tak pět dieselových motorů.



Historické vagony jezdící na muzeální železnici Strathspey Railway odpovídají britským zvyklostem. Například dveře tak lze otevírat pouze zvenčí.

u moře. Návštěvníci mohou nahlédnout i do jednoho z domů u zahrady, který je plný vycpaných zvířat včetně krku žirafy, krokodýlů a ryb. V nedalekém městečku Golspie obdivujeme malou nádražní budovu z kamene, která vypadá jak z pohádky.

Po celém Skotsku se nachází spousta úžasných hradů a zámků, od výstavných paláců až po ruiny. Jedna z nich, Dunnottar, se vypíná na 50 metrů vysoké skále obklopené rozburáčeným Severním mořem u městečka Stonehaven. Dodnes je k němu obtížný přístup po schodech, takže není divu, že nebyl nikdy ve své historii dobyt.

### Nejsmutnější místo k životu

Nedaleký Aberdeen je po Glasgow a Edinburghu třetím největším skotským městem. „Hlavní ropné město Evropy“, jak je někdy Aberdeen označován, charakterizuje místní stavební materiál – žula. Je z ní postavena většina budov ve městě, a proto působí poněkud šedivým až de-

presivním dojmem. V kombinaci s věčně zataženou oblohou si město vysloužilo nálepku nejsmutnějšího a nejzoufalejšího místa k životu v celém Spojeném království, a to zejména na podzim. Hovoří se dokonce o sezonní epidemii chronického smutku.

Vraťme se zpátky k železnici, z Aberdeenu vede na jih dvoukolejná trať stále vybavená mechanickými návěstidly. Provoz je zde intenzivní. Zatímco na příměstských linkách převažují třídičné jednotky řady 170, na rychlících slouží lokomotivy řady 43, součást legendárních jednotek InterCity 125. Jednalo se o vysokorychlostní jednotky schopné uhnět až 201 km/h (neboli 125 mil za hodinu), které jezdily zejména na spojích mezi Londýnem a Skotskem. S maximální dosaženou rychlostí 239 km/h představovaly vůbec nejrychlejší motorové lokomotivy na světě. V současnosti, po čtyřiceti letech služby, dosluhují na skotských regionálních rychlících.

Vozy prošly kompletní renovací, ale pohled do kabiny strojvedoucího dává tušit, že jeho stanoviště se od dob výroby příliš nezměnilo. Dálkové spoje do Londýna ovládly jednotky zcela jiné. Na neelektrifikované skotské tratě z Londýna zajíždí jednotky řady 800, označované jako Azuma. Vyrobita je japonská Hitachi a vedle možnosti pracovat na 25 kV 50 Hz střídavých disponují i třemi (u pěti-vozové varianty), nebo dokonce pěti (u devíti-vozové varianty) dieselovými motory.

Snad ještě známějším skotským mostem než Glenfinnanský viadukt, který po technické stránce přece jen není příliš výjimečný, je Forth Bridge kousek od Edinburghu. Úžasná ocelová stavba z roku 1890 dosahující délky 2 528 m překonává záliv Firth of Forth. Stala se jedním z prvních ocelových konzolových mostů na světě a je zapsaná na Seznamu světového dědictví UNESCO. K mostu se lze snadno dostat ze zastávky North Queensferry a návštěvníci mohou využít

CESTOPIS






Centrem muzeální železnice Strathspey Railway je stanice Boat of Garden. Cestující mohou spočinout v nádherně restaurované čekárně pro dámy (snímek vlevo). Provozu stále slouží původní budova stávkyně (snímek vpravo).

i vyhlídkové plošiny. Dlouhých staveb přes četné skotské zálivy nalezneme více. Zdaleka ne tak působivý, ale o dost delší (3 264 m) se nachází ve městě Dundee. Most přes záliv Firth of Tay, pojmenovaný Tay Rail Bridge, pochází z roku 1887. Tehdy nahradil starší chatrnou konstrukci, jež se zhroutila během bouře v prosinci 1879. Ve vlaku, jenž právě po mostě projížděl, zahynula celá posádka a 75 cestujících.

### Romantika muzeální železnice

Na závěr se podíváme na jednu ze skotských muzeálních železnic, Strathspey Railway nedaleko Inverness. Dnes provozovaný úsek z Aviemore do Broomhillu o délce 16 km je zbytkem vedoucím původně do Forres na trati z Inverness do Aberdeenu. V 60. letech zde utichl provoz a od té doby funguje dráha jako muzejní. Vlaky odjíždí od vlastního nástupiště v Aviemore, na němž jako by se zastavil čas. Jízdenky se prodávají ve stylové čekárně a řada artefaktů upomíná na dobu dávno minulou. Cestující se již těší na nástup do soupravy tažené parní lokomotivou z roku 1952. K dispozici je celá škála vozů, záleží na vaší chuti a stavu peněženky. Můžete se uvelebit v neobvyklém vyhlídkovém voze s proskleným čelem, vybaveném pohodlnými křesly, nebo v kupé první třídy, kde máte v ceně i občerstvení. Část vozů je vyhrazená pro objednané zájezdy, a na nás tak zbývá poslední vůz soupravy. Představuje britský standard z 50. let s plyšovými sedadly a typicky britskými prvky, které jsou pro nás značně nezvyklé – například záchranná brzda má podobu průběžného řetězu a nástupní dveře se otevírají vždy zvenčí. Při výstupu si tak musíte stáhnout dveřní okénko, a teprve potom otevřít.

Vyjedeme z Aviemoru a po pár kilometrech následuje stanice Boat of Garden, kde má dráha rozsáhlé zázemí. Odstavné koleje jsou plné strojů provozních, opravovaných i úplných vraků. Dochovala se i krásná dřevěná stávkyně a mechanická návěstidla. Historická nádražní budova zaujme čekárnu pouze pro dámy, kde si připadáte jak v obyčejném pokoji z 30. let. Naše lokomotiva dobírá vodu a čeká nás cesta o několik kilometrů dále, na stávající konečnou Broomhill. Nástupiště se nachází mimo samotnou výhybnu, a proto po výstupu cestujících popojedeme o několik desítek metrů dále, aby se mašina mohla otočit. Do vlaku nastupuje další zájezd, zatímco my spěcháme do připraveného autobusu a vracíme se zpátky. 

← Do stanice Broomhill muzeální železnice Strathspey Railway právě přijela parní lokomotiva číslo 46512, vyrobená roku 1952.



## Napsali o nás...

### ČD zmodernizují nejvytíženější myčku, letos zvládne 30 tisíc vozidel

České dráhy přikročily k další fázi velké modernizace depa v pražské Michli, které je známé jako Odstavné nádraží Jih. Vypsaly tendr na kompletní rekonstrukci zdejší myčky, která je nejvytíženější v síti ČD. „Předmětem smlouvy je rekonstrukce technologie a zázemí myčky kolejových vozů, rekonstrukce systému řízení technologických procesů mytí vozidel a rekonstrukce systému čistírny odpadních vod,“ stojí v zadávací dokumentaci. Myčka očistila od uvedení nynější technologie do provozu v roce 2007 více než čtvrt milionu skříňů železničních vozidel. „Je na konci životnosti a potřebuje výměnu dožívající technologie,“ uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Umí obsloužit všechny typy vlaků, využívá se k mytí Pendolin, CityElefantů, Panterů, netrakčních jednotek (railjet, InterJet, ComfortJet), klasických souprav i lokomotiv. **Zdopravy.cz 10. 10. 2024**



### Bavorský objednatel zrušil soutěž na spojení do Prahy

Cestující mezi Prahou a Bavorskem nečeká v příštích několika letech zásadnější zlepšení kvality cestování. Bavorský objednatel dopravy Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) oznámil, že zrušil společnou soutěž s českým ministerstvem dopravy na provoz vlaků Mnichov – Hof a Mnichov – Praha. „Soutěž nepřinesla nabídku, která by pro Bavorsko byla přijatelná. Její hodnota byla o více než miliard eur vyšší, než byla stanovená předpokládaná hodnota,“ uvedl BEG v prohlášení. Podle informací deníku Zdopravy.cz se do soutěže přihlásilo jen sdružení Netinera / České dráhy, tedy nynější provozovatel Bavorských expresů. Netinera (společný podnik italských drah a lucemburského fondu) je vlastníkem společnosti Die Länderbahn, která v Bavorsku jezdí s vlaky pod značkou Alex. Ty jsou dlouhodobě hodnoceny jako nejhorší v Bavorsku. „Je to velmi nešťastné, ale neexistuje žádná alternativa,“ komentoval generální ředitel BEG Thomas Prechtl. BEG nyní plánuje vybírat dopravce ve dvou soutěžích. Na tento krok se připravovalo i české ministerstvo, které poslalo předběžné oznámení na dopravce pro úsek Praha – Furth im Wald. **Zdopravy.cz 4. 10. 2024**

### Vlakoví dopravci v ČR za první pololetí přepravili 92,1 mil. lidí

Železniční dopravci v Česku za první pololetí letošního roku přepravili zhruba 92,1 milionu cestujících, meziročně téměř o čtyři procenta více. České dráhy z celkového počtu za pololetí přepravily 81,6 milionu cestujících, meziročně o 3,2 procenta více. Mírný nárůst podle dopravců způsobuje zejména nasazení nových vlaků. V prvním pololetí roku 2019 před pandemií covidu vlaky přepravily 97,1 milionu lidí, letošní pololetní výsledky tedy zaostávají zhruba o pět procent. V letošním druhém kvartálu vlaky přepravily 47,8 milionu cestujících, meziročně o čtyři procenta víc. Cestující ČD ujeli víc než 3,91 miliardy kilometrů, meziročně o 8,5 procenta víc. ČD zaznamenaly nárůst počtu cestujících až v desítkách procent na mezinárodních linkách Berliner a Vindobona, které spojují Prahu s Vídní, Drážďany, Berlínem a Hamburkem. **ČTK 20. 10. 2024**

### Povodně oddálí změnu dopravce na Osoblažce, místo vlaků jezdí busy

Změna dopravce na jediné úzkorozchodné železnici v síti SŽ se nejspíš o rok odloží. „Povodně s tím zamíchaly. Vše bude pravděpodobně odloženo o rok, tedy k prosinci 2025. Nebylo by po čem jezdit, není důvod teď měnit dopravce,“ řekl šéf Koordinátora ODIS v Moravskoslezském kraji Aleš Stejskal. Čtyři páry osobních vlaků, které tu jezdí v objednávce Moravskoslezského kraje, měla začít provozovat místo Českých drah společnost Osoblažská úzkorozchodná dráha, která patří obcím. K výměně mělo dojít od prosincové změny jízdních řádů. Teď má být vše jinak i vzhledem k tomu, že od Osoblahy jezdí náhradní autobusová doprava. To potvrdily i České dráhy. „Je to ve fázi projednávání, Moravskoslezský kraj nás oslovil a my jsme potvrdili, že jsme na to připraveni,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD Jiří Jeřeta. **Zdopravy.cz 5. 10. 2024**

### KORDIS už má pro vlaky na jižní Moravě 60 průvodčích

Organizátor dopravy KORDIS JMK už od 1. října zaměstnává 24 lidí, kteří začnou od poloviny prosince pracovat jako průvodčí a nahradí průvodčí Českých drah. „Od 1. listopadu přibude dalších 36 pracovníků a další skupina má následovat v prosinci,“ řekl mluvčí společnosti. Celkem potřebuje KORDIS 100 průvodčích, část jich přejde od ČD. Průvodčí ČD skončí ve spojích, které zajišťují vlaky Moravia. Převážně jde o spoje z Brna do Křižanova, Letovic, Židlochovic, Husťovic a Křenovic. Kraji má tento model, kdy bude mít vlastní průvodčí, přinést roční úsporu 200 milionů korun. „V prvních dvou skupinách jsou zařazeni lidé, kteří nepřechází od ČD. Proto je nutné jejich zaškolení. Další skupina pak bude následovat v prosinci. Zaměstnancům Českých drah stále nabízíme možnost uplatnění v této pozici,“ uvedl mluvčí. **ČTK, Zdopravy.cz 13. 10. 2024**

## Železničář

**Vydavatel:** České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Petr Horálek  
**Grafická úprava:** Michal Málek | **Produkce:** sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nář. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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



## ZÁJEZDY NA ROK 2025

**ČD Travel**  
Člen Skupiny ČD

Již dnes můžete objednávat pobyty na rok 2025. Nabídka smluvních CK je online na našich nových webových stránkách. Ceny jsou aktualizované každých 10 minut. Tedy pokud má například Čedok v nabídce Vietnam, pak jej má v nabídce i ČD travel za identickou cenu. Případné dotace roku 2025 můžeme následně kdykoli od ceny odečíst – stačí si jen požádat u zaměstnavatele. Jedinou podmínkou je tedy objednat zájezd přes webovou stránku ČD Travel. Ano, je to opravdu tak snadné :-)

Vaše 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

## Pojed'te vlakem na adventní trhy

Čím dříve  
si jízdenku koupíte,  
tím levnější bude.

Praha  
–  
Bratislava  
od  
397 Kč\*

Pardubice  
–  
Katovice  
od  
333 Kč\*

Brno  
–  
Vídeň  
od  
179 Kč\*

\* Ceny platné k 25. 10. 2024



Pojed'te s námi.  
[www.cd.cz/advent](http://www.cd.cz/advent)

**ČD České dráhy**  
Moderně a spolehlivě

4342186

## TIP NA VÝLET



1., 7. a 8. prosince 2024

## Vychutnejte si pohodu adventního období v mikulášských vlacích

Svezte se i letos zvláštními mikulášskými vlaky. První z nich vyjede už 30. listopadu, a to například na trati z Liberce do Křižan v čele s lokomotivou řady 310 zvanou Kafemlejnek. Ve stejný den čert a jeho družina zamíří na trasu Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl, kde vlak vytvoří Rosnička 464.202 s pěti Rybáky, a také do okolí Prahy či Brna se strojem 433.001 Skaličák. V neděli 1. prosince se uskuteční parní mikulášské jízdy na trati Letohrad – Dolní Lipka, kde pojedou Rosnička 464.202 s osmi Rybáky a jízda Párou Posázavím s Mikulášem. Na 7. prosince je připraven mikulášský vlak jedoucí po nejstarší elektrifikované trati z Tábora do Bechyně za doprovodu Mikuláše, anděla, čerta s odjezdem z Tábora v 15.25 s příjezdem do Bechyně v 16.30. Zpět se vlak tvořený historickou lokomotivou Bobinkou a dvěma vozy Bnp vydá po stejné trase v 18.27. Na sobotu 7. 12. se chystá Mikuláš v Lužné u Rakovníka se Všudybylkou 354.195 a vagony Bai a také ve Valašském Meziříčí s Velkým bejkem 423.041 a šesti Rybáky. Mikulášské jízdy uzavře v neděli 8. 12. parní vlak v trase Olomouc – Zábřeh a zpět a Olomouc – Přerov a zpět. Speciální historický vlak potáhne parní stroj Rosnička a po celou dobu jízdy budou přítomny mikulášské družiny.

**Nejblíže železniční stanice:** Choceň, Vysoké Mýto, Litomyšl, Tábor, Bechyně, Lužná u Rakovníka, Olomouc hl. n. atd.



9. až 17. listopadu 2024

## V Hradci Králové se představí i modeláři ze zahraničí

Na královéhradeckém hlavním nádraží se uskuteční tradiční již 39. výstava železničních modelů a kolejišť s mezinárodní účastí. Návštěvníci uvidí nejen modely od našich modelářů, ale například i kolejiště od německého kolegy a kolejiště velikosti TT od firmy Tillig. V provozu bude velké klubové kolejiště H0 – Velký Brod, tradiční kolejiště s motivem Ameriky a další menší, z nichž zajímavá bude trať ze stavebnice LEGO. Celkem se na výstavě budou malé vláčky prohánět na sedmi kolejištích. Statické modely, ať už tovární či našich modelářů, budou ke zhlédnutí ve vitrinách.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Hradec Králové hl. n.



do 29. prosince 2024

## Objevte v Brně příběh legendárních vozů Ferrari

Technické muzeum v Brně vás zve na výstavu Legenda z Maranella, která představuje svět proslulé automobilky Ferrari prostřednictvím sbírky unikátních papírových modelů v měřítku 1 : 6. Expozice ukazuje mistrovské modely karvinského modeláře Milana Pauluse, které ještě nikdy nebyly vystaveny. Součástí expozice jsou příběhy slavných jezdců, kteří závodili s vozy Ferrari, a míst, jež se zapsala do historie automobilových závodů. Výstava nabízí modely závodních speciálů Ferrari, které dominovaly závodům 24 hodin Le Mans, a vozy Michaela Schumachera či Nikiho Laudy.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Brno-Královo Pole



16. až 17. a 23. až 24. listopadu 2024

## Vyrazte na výstavu železničních modelů v Přerově

Klub železničních modelářů a přátel železnice Přerov zve na tradiční podzimní výstavu svého kolejiště, která se koná v bývalém celním skladu v Tovární ul. 3568/10. V provozu uvidíte jedno z největších modelových kolejišť v ČR v měřítku H0, kde se nachází modely lokomotiv a vagonů, které jezdily po našich tratích v letech 1982 až 1989. Najdete zde celou řadu staveb, které byly postaveny podle skutečných předloh – např. původní kamennou rozhlednu z Pradědu či ocelový viadukt od Staré Paky. Nejnovější stavbou jsou Jezernické viadukty, jež vznikly na 3D tiskárně.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Přerov

