

# Železničář

4. LEDNA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



1

- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S generálním inspektorem  
Drážní inspekce Janem Kučerou
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**  
Na mnohé sjezdovky v tuzemsku  
se dá pohodlně dojet vlakem ČD. Které  
skiareály jsou v dosahu nádraží?
- 20 **Provoz a technika**  
ČD dokončily rekonstrukci části prostor  
Střediska údržby Praha Jih v Michli.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Adama Vantinga železnice vábila už  
od útlého mládí. Začal jako stevard JLV  
a nyní dokončuje kurz strojvedoucího.
- 27 **Zahraničí**  
Lokomotivy Nez cassé definitivně  
skončily u nizozemských státních drah.
- 33–37 **Cestopis**  
Itálie nabízí spoustu míst s kulturními  
a přírodními zajímavostmi. Patří mezi ně  
i Cinque Terre v kraji Ligurie u Janova.

## PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych jménem představenstva Dopravního vzdělávacího institutu poděkovala za finanční dar pro naši dětskou skupinu Sovička, který jsme obdrželi od společnosti Výzkumný Ústav Železniční. Finanční prostředky budou použity na dovybavení dětské skupiny o didaktické pomůcky, které podporují děti v samostatnosti, kreativitu a soustředění, a také o pomůcky pro pohybové aktivity. Skvělé spolupráce s VUZ a jejich podpory si velmi vážíme a přejeme jim hodně úspěchů i v roce 2024.

Radka Drápelová

## TITULNÍ FOTO

Autor: Vít Čepický

Návrat k prvorepublikové tradici – dceřiná firma ČD Bus převzala první desítku nových autobusů.



## Hellenic Train

Petr Slonek | Foto: Wikipedia

Hellenic Train SA, dříve TrainOSE SA, je soukromá železniční společnost v Řecku, která provozuje osobní a nákladní vlaky na tratích Hellenic Railways Organization (OSE). Zaměstnává vlakové čety, operátory a spravuje většinu služeb v celé řecké železniční síti, pronajímá kolejová vozidla ve vlastnictví GAIOSE s výjimkou jednotek ETR 470.

Dopravce byl do roku 2008 dceřinou společností OSE, poté se stal nezávislou státní společností až do své privatizace v roce 2017. TrainOSE získala v září 2017 italská národní společnost Ferrovie dello Stato Italiane za 45 milionů eur (1,2 miliardy Kč). V roce 2022 se přejmenovala na Hellenic Train. Prodej železnice byl součástí privatizačního programu, jako jedna z klíčových podmínek záchraného programu pro zadlužené Řecko.

Hellenic Train provozuje tři druhy dopravy – regionální, expresní a IC. Lokální spoje jsou nejpomalejší a nejlevnější. Expresní jsou rychlejší s menším množstvím zastávek a vlaky kategorie IC jsou nejrychlejší a nejdražší.

Samostatnou kategorií je příměstská železnice Proastiakos of Patras. První vlaky vyjely v rámci olympijských her v Aténách v roce 2004 mezi mezinárodním letištěm v metropoli a jejím centrem. Nyní existují tři linky obsluhující tři největší města země – Atény, Soluň a Patras. Cestujícím poskytují spojení do jejich předměstí a do jiných měst a obcí. V roce 2016 přepravily tyto tři systémy 10,1 milionu cestujících.

Příměstskou dopravu zajišťují elektrické jednotky Siemens Desiro třídy 460, používané na elektrifikovaných úsecích z předměstí Ano Liosia do Athén, dále v úseku Ano Liosia–Korinth–Kiato a Soluň–Larissa. Stádnery GTW a MAN-2000 se využívají na neelektrifikovaném úseku Pireus–Athény–Ano Liosia. ○


**Michal Krapinec**

 předseda představenstva  
Českých drah

## Základní údaje společnosti

Právní forma	společnost s ručením omezeným
Datum založení	1. ledna 2008
Předchůdci	OSE
Adresa sídla	Athény
Obrat	106,29 milionu eur (2020)
Zaměstnanci	1 063 (2020)
Majitel	Trenitalia, Itálie (100%)
Dceřiné společnosti	Athens Suburban Railway Thessaloniki Suburban Railway Proastiakos Patras InterCity Express (ICE) InterCity (IC) Regional Express Mainline Freight
Oficiální web	<a href="http://www.hellenictrain.gr">www.hellenictrain.gr</a>



Vážení čtenáři,

jsme na prahu nového roku 2024, který bude pro České dráhy, naši železnici, ale také pro naše zákazníky velmi důležitý. Pokud jsme v uplynulých letech obnovovali naše vlaky tak říkajíc evoluční cestou, tedy postupně a pomalu, tak rok 2024 bude znamenat na našich tratích malou revoluci. Od našich dodavatelů převezmeme celkem 108 regionálních vlaků RegioPanter a RegioFox. V případě RegioPanterů plně vyčerpáme oba rámcové kontrakty na 50 dvouvozových a 60 třívozových jednotek. Když to sečtu, tak se díky Českým drahám prohání po našich železničních 180 moderních, klimatizovaných a bezbariérových vozů. Konečně se také dočkáme dodávek motorových jednotek RegioFox, u kterých se protáhlo schválení. O to více nových „motoráků“ bychom měli letos převzít a uvést do pravidelného provozu.

Po několika letech nás čeká také novinka v dálkové dopravě. Letos nasadíme prvních osm jednotek ComfortJet. I když budou zatím v dočasném řazení bez restaurantu a řídicího vozu, bude to velká posila v dálkové dopravě a určitě nám to pomůže zlepšit kvalitu řazení a garanci služeb na všech našich dálkových linkách. Do dálkové dopravy zamíří také dalších 22 lokomotiv Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL.

Nové vlaky jsou příležitostí pro posílení naší pozice na dopravním trhu u nás i na mezistátních linkách. Představují však také výzvu pro nás všechny. Nová technika znamená učit se nové věci a zvyšovat kvalifikaci. Naučit se pracovat, udržovat a dobře ovládat novou techniku. Co stačilo k údržbě osm set desítky, s tím si u RegioFoxu nevystačíme.

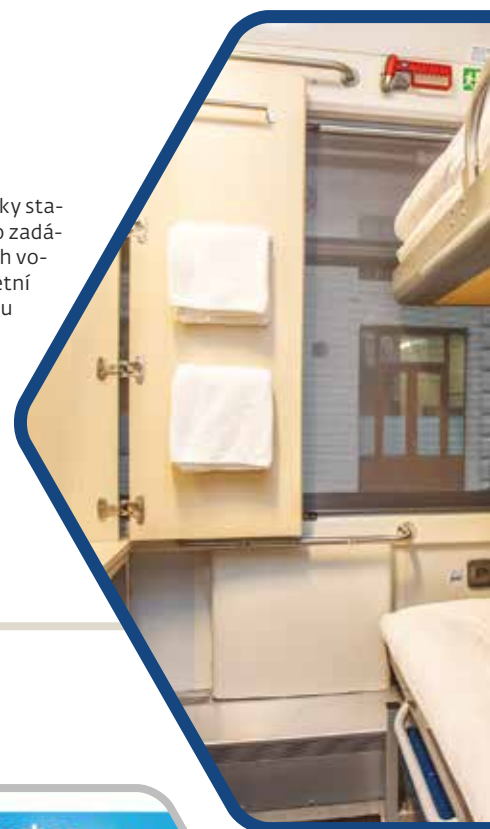
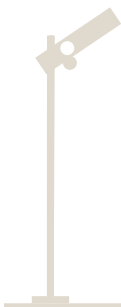
Proto neskrývám, že na nás všechny budou v roce 2024 kladeny vyšší nároky. Jen v takovém případě můžeme zajistit další růst Českých drah, zlepšovat jejich ekonomickou kondici, což se ve finále projeví v našem lepším pracovním prostředí, na výplatní pásce i v sociálních jistotách, které vám může firma poskytnout.

Slibuji, za sebe osobně i za celé představenstvo, že budeme v roce 2024 pokračovat v posílení pozice Českých drah jako dopravce první volby, který nabízí objednavatelům a cestujícím ty nejlepší služby a svým zaměstnancům ty nejlepší pracovní podmínky v oboru. Ovšem bez vaší pomoci a špičkového profesionálního plnění úkolů se to neobejde.

Vážení kolegové, přátelé železnice a Českých drah, chci vám popřát všechno nejlepší v roce 2024. Především zdraví, štěstí a splnění vašich osobních přání.

## Servis v lůžkových a lehátkových vozech ČD opět zajistí JLV

O cestující v lůžkových a lehátkových vozech Českých drah se budou i po další čtyři roky starat stevardi a stevardky společnosti JLV, která získala kontrakt na základě otevřeného zadávacího řízení. JLV zajistí komplexní péči o zákazníky a služby v lůžkových a lehátkových vozech během jízdy, ve vratných stanicích i v pražském depu. Kontrakt zahrnuje kompletní přípravu vozů před nástupem zákazníků, tedy úklid, stlaní a přípravu servisu, jako jsou nápoje a hygienické balíčky. Personál upravuje oddíly na sezení nebo ležení, stará se o čistotu a nabízí občerstvení. V ranních hodinách pak zajišťuje buzení cestujících, přípravu snídaně a další servis až po výstup cestujících. Stevardi JLV doprovázejí „spací“ vozy po celou dobu cesty napříč Evropou, s čímž jsou spojené náklady na stravné nebo zajištění odpočinku ve vratných stanicích. Hodnota čtyřletého kontraktu mezi ČD a JLV je 488 milionů Kč. ČD provozují 21 lůžkových a 9 lehátkových vozů. Ty vypravují na dvě noční relace z Prahy do Curychu, a to přes Linec a Innsbruck a přes Drážďany a Basilej, a dále na spoje z Prahy do Krakova a Varšavy, z Prahy do Popradu, Košic a Humenného a z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Služby jsou známé pod obchodní značkou ČD Night.



## České dráhy spustily svůj Fanshop

České dráhy spustily první prosincový den prodej dárkových předmětů s firemním logem prostřednictvím internetu. Fanoušci mohou v novém Fanshopu vybírat z více než šesti stovek položek. Naleznou tu široký sortiment oblečení od dětských bodyček, triček až po mikiny, jak pro děti, tak dospělé. V nabídce jsou také doplňky, jako deštníky nebo kravatové spony. Malé železniční fanoušky potěší omalovánky, puzzle, pexeso, sada výpravčího i s čepicí a především celá řada lokomotiv, vlaků a vláčků z nejrůznějších materiálů. Na své si přijdou i ti, kteří potřebují kancelářské potřeby nebo kalendáře a diáře na rok 2024. Na Fanshopu je i mnoho publikací a knih popisujících historii i současnost železnice a nechybí ani audioknihy s pohádkami o mašinkách. Na cesty zase poslouží otvírák, termohrněk nebo placatka. Z drobné elektroniky pak jsou tu outdoorová powerbanka, bezdrátová sluchátka nebo 3D flash disky, například v podobě legendárních lokomotiv Sergej, Bardotka, Vectron nebo jednotek RegioShark či CityElefant. Nabídka Fanshopu se bude dále rozšiřovat o další položky. Do budoucna by tu lidé mohli pořídit vyřazené předměty z vlaků.



## V Moravskoslezském kraji vyjely další RegioPantery

Dodávka pětice RegioPanterů pro Moravskoslezský kraj je kompletní. První dvouvozová jednotka řady 650.2 dorazila na začátku roku 2023, další čtyři pak v prosinci. Nasazený do provozu byly s novým JR 2024. Tyto čtyři dvouvozové jednotky zvýší komfort cestování na lince S3 mezi Bohumínem, Ostravou a Hranicemi na Moravě. Začnou se objevovat také na lince S9 mezi Ostravou-Svinovem a Českým Těšínem. Další posílou v rámci modernizace dopravy v tomto kraji jsou od loňského léta také třívozové RegioPantery nové generace, které jezdí na osobních spojech mezi Opavou a Ostravou-Svinovem. Letos má Škoda Group dodat další čtyři RegioPantery. V tomto případě půjde o soupravy, které budou dle požadavku kraje dovybaveny bateriovými články. Zároveň běží současně na dalších 15 bateriových jednotek, s jejichž zavedením se počítá od prosince 2025.



## ČD koupily moderní vozy pro Liberecký kraj

České dráhy pořídily u společnosti Alpha Trains devět motorových vozů typu RegioShuttle RS1 pro provoz v Libereckém kraji. Zvýšit počet motorových vozů a kapacitu vlaků se dopravce zavázal při prodloužení provozu na Jizerskohorské železnici a na tratích Frýdlantského výběžku.

U Českých drah mají vozy obchodní název RegioSpider a v Německu jsou známy pod označením RegioShuttle RS1. České dráhy podpísem smlouvy s Alpha Trains získaly devět vozů vyrobených v roce 2000 a modernizovaných v roce 2014, které jsou dosud v provozu u německého dopravce NEB v oblasti Berlína a Braniborska. Před uvedením do provozu v Libereckém kraji budou všechny motorové vozy upraveny pro provoz v ČR a budou na nich provedeny i další úpravy podle požadavku kraje. Půjde o změnu vnějšího laku, doplnění palubní wi-fi, informačního systému, revitalizace interiéru včetně přechalounění sedaček a doplnění automatu na jízdenky. Jejich nasazení se předpokládá nejpozději od konce roku 2026. Hodnota smlouvy je 9 milionů eur.



## Desira pro Ústecký kraj jsou již v zeleném

V průběhu roku 2023 nakoupily České dráhy šest jednotek Siemens Desira Classic pro provoz na lince U8 z Děčína přes Jedlovou do Rumburku. Díky tomu se podaří sjednotit typ nasazovaných vozidel se sousední linkou U28 taktéž z Děčína do Rumburku, avšak přes Bad Schandau a Sebnitz, kde již Desira díky spolupráci s DB Regio jezdí. Devatenáct let staré jednotky dříve jezdily u německého dopravce Hessische Landesbahn, po příjezdu do České republiky podstupují nejen složitou legislativní transformaci, ale zároveň i přizpůsobení standardům Ústeckého kraje. Zkraje prosince tak začaly dostávat typický zelený krajský kabát a v nejbližší budoucnosti rovněž projdou velkou modernizací interiéru. Díky tomu ke klimatizaci nebo vakuovým toaletám přibudou také například stočky s elektrickými zásuvkami s USB konektory, palubní wi-fi síť pro připojení k bezdrátovému internetu nebo moderní informační systém.



## Mikuláš potěšil děti

Na začátku prosince se napříč republikou uskutečnily oblíbené mikulášské jízdy, v jejichž čele stanuly rozličné stroje z flotily ČD. Z pražských Vršovců premiérově do Libčic nad Vltavou a tradičně do Týnce nad Sázavou vyrazil Čtyřkolák s historickou soupravou, stejný víkend mu navíc sekundoval Čertohráček, tedy dočasně zvláštní Cyklohráček. Výzvou pro Velkého Bejčka byly jízdy s nadílkou z Chocně do Litomyšle a po Letohradsku, kolem Olomouce uháněla Rosnička, mezi Brnem a Oslavany se činil Skaličák. Zkrátka nepřišli malí cestující ani na Valašsku, kde vyrazil na trať Velký Bejček, nebo kolem Plzně a Křivoklátku. Jelikož se všichni z jízdy vrátili v plném počtu, zdá se, že nám roste další generace hodných dětí...



## České dráhy mají kolektivní smlouvu na rok 2024

Největší český železniční dopravce začátkem prosince uzavřel jednání s odborovými centrály o Podnikové kolektivní smlouvě na rok 2024. Podpis dohody znamená zajištění růstu mezd a zachování sociálních jistot v hospodářsky složitém období, které má vliv na firmu i její zaměstnance. Podle předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Michala Krapince je dohoda důležitým kompromisem mezi potřebou snížení nákladů a zajištěním kvalitních pracovních podmínek. Nová Podniková kolektivní smlouva platí od 1. ledna 2024 do 31. prosince 2024. Podepsaná dohoda garantuje zaměstnancům mimořádnou odměnu ve výši 12 000 Kč, což znamená každý měsíc 1 000 korun ke mzdě, a zároveň a zvýšení tarifních mezd o 2,3% od 1. ledna 2024. Zachována zůstávají všechna další ustanovení a benefity pro zaměstnance, jako je například délka pracovní doby, dovolená, různé formy příspěvků včetně penzijního připojištění a další benefity.

## Kraj ocenil záchránce z hořícího vlaku po střetu v Olomouci



Loni v říjnu se na přejezdu v olomoucké čtvrti Bělidla srazil kamion s osobním vlakem. Ten po nárazu částečně vykolejil a začal hořet. O záchranu cestujících z hořícího vlaku se zasloužili dva muži, jedním z nich byl i vlakvedoucí Českých drah Roman Juřena. Za obětavou pomoc ho ocenil hejtmán Josef Suchánek a krajský ředitel hasičů Karel Kolářík. Ve vlaku v té chvíli cestovalo kolem třiceti lidí. Díky otevření poškozených dveří uvnitř i zvenčí se včas podařilo dostat všechny lidi z vlaku ven. Okolnosti nehody se stále vyšetřují. „Dojízďdělí jsme do Olomouce a před přejezdem najednou rána. Lidé popadali, nastal zmatek, cestující utíkali zeepředu dozadu a volali, že hoří. Dostal jsem se dopředu, průchodové dveře do hořícího vagonu byly zamčené. Všude byl kouř, dým a panika,“ popsal vlakvedoucí. Po nárazu se sám zranil, přesto se mu podařilo poškozené dveře včas otevřít. Pomoc obou mužů ocenili hasiči, od kterých dostali medaili za mimořádné záslužný čin.

## Secesní interiéry Fantovy budovy opět září novotou

Na pražském hlavním nádraží se začátkem prosince otevřely zrekonstruované prostory historické Fantovy budovy. Rekonstrukce začala na podzim 2021. Letos se v budově začnou pro zájemce konat pravidelné komentované prohlídky. Otevře se také kavárna. Velké sály budou sloužit pro kulturní události. Secesní Fantova budova vznikla v letech 1901 až 1909. Do roku 1977 sloužila jako hlavní odbavovací prostor hlavního nádraží. Název nese po architektovi Josefu Fantovi, který byl autorem jejího návrhu. Práce v interiérech navázaly na rekonstrukci fasády, která se uskutečnila v letech 2019 až 2022. Stavbaři se zaměřili na interiéry v severní části památkově chráněného objektu, které zahrnují zejména několik kulturních sálů. Opraven byl Fantův sál, Sloupový sál, chodby, kavárny a VIP salonek podle původního návrhu Fanty. Stavbaři propojili historické sály se severním podchodem eskalátorem. Obnoveny byly i malby a reliéfní výzdoby.



## Masarykovo nádraží čeká kompletní proměna

Správa železnic vybrala zhotovitele rekonstrukce Masarykova nádraží, kterými budou společnosti STRABAG Rail a STRABAG. Celková hodnota prací dosahuje 3,39 mld. korun. Historická stanice z poloviny 19. století si zachová původní ráz, současně poskytne cestujícím veškeré potřebné zázemí. Nádraží přestane tvořit bariéru pro okolní území, a to díky platformě nad celým kolejištěm. Tento významný architektonický prvek umožní nejen propojení Florence s Hyberskou ulicí a Masarykova s hlavním nádražím, ale nabídne i nový vestibul pro čekající cestující. Z něj se dostanou eskalátory, schodiště a výtahy rovnou na jednotlivá nástupiště. Část platformy se osadí zelení a vznikne klidová zóna přímo v centru metropole. Modernizace nádraží přinese zvýšení jeho kapacity, vlaky budou zastavovat u devíti namísto dosavadních sedmi kolejí. Všech šest nástupiště bude mít bezbariérový přístup. Obnoveno bude i kolejiště. Hotovo má být v první polovině roku 2027.



## Polovina olomouckých Panterů je už doma

V olomouckém depu je již polovina z plánované třicetikusové flotily moderních elektrických jednotek RegioPanter. Tři vlaky z předchozí série před Vánoci doplnila jedenáctá a dvanáctá jednotka v nejnovějším provedení, konkrétně vlaky 640.208 a 640.217. Okamžitě zamířily do provozu. Zbývajících 15 vlaků výrobce dodá do jara 2024 a nahradí zbývajících klasické soupravy s lokomotivou nebo staré jednotky řady 460 zvané Tornádo. V současnosti naježdí jednotky na území kraje každý den v průměru přes 7 300 kilometrů. Obsluhují linky Šumperk – Uničov – Olomouc – Přerov – Nezamyslice – Vyškov na Moravě a Kouty nad Desnou – Zábřeh na Moravě – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice. Nejpozději od jara 2024 zamíří RegioPantery i na třetí krajskou linku Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín a denní běh po krajských tratích se zvýší v průměru na více než 11 300 kilometrů a kapacita jednotek bude více než 7 000 míst k sezení. S novým jízdním řádem vzrostl počet RegioPanterů nasazených i na linku z Hranic na Moravě do Ostravy a koncem roku 2024 obslouží stejný typ vlaků spoje z Přerova do Otrokovic a Břeclavi. RegioPantery nabízejí cestujícím komfortní bezbariérové cestování v klimatizovaných prostorech s wi-fi.



# Netrestáme, jen chceme přijít na to, co se skutečně stalo

O pracovní setkání se zaměstnanci Drážní inspekce patrně nikdo z provozu příliš nestojí – děje se tak totiž u mimořádných událostí či v jejich důsledku. Pro bezpečnost na dráze je však jejich práce nezbytná, na základě zjištěných příčin a okolností se snaží přijít s takovými doporučeními, aby se podařilo systémové problémy eliminovat. „Abychom se ale z chyb mohli poučit, musíme se dozvědět, co se stalo,“ upozorňuje generální inspektor Jan Kučera.

Vít Čepický | Foto: autor

**Při posledním rozhovoru pro Železničáře v roce 2016 jste byl čerstvě jmenovaným generálním inspektorem. Jak se vaše práce od té doby změnila?**

Hned následující rok se změnila působnost Drážní inspekce tím, že přestala vykonávat státní dozor ve věcech drah, jinými slovy oznámenou i namátkovou kontrolní činnost. Tu nově provádí pouze Drážní úřad a nám zůstalo v pů-

sobnosti šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na dráze.

**Jak vypadá standardní šetření mimořádné události?**

Samotný výjezd na místo vzniku mimořádné události se vůbec nedá typizovat. Záleží na druhu mimořádné události, jak k ní došlo a jak se o ní dovíme. Tady si dovolím lehkou kritiku – ne vždy se o mimořádné události dozvíme včas. Kolikrát mají už i média informa-

ce a fotografie z události a my o ní ještě nevíme. Pak se náš výjezd a s tím spojené zahájení obnovování provozu samozřejmě zdržuje. Po našem návratu z místa mimořádné události pak následuje řada administrativních úkonů, a to jak typizovaných, jako je psaní dožádání, pozvánek k podání vysvětlení, jednání návrhu závěrečné zprávy, tak i netypizovaných – podle druhu, závažnosti, systémových dopadů a zjištění Drážní inspekce učiněných v průběhu vlastního šetření mimořádné události.

**Kolik událostí za rok tak pro představu řešíte?**

Jezdíme ročně k 30 až 50 případům z pěti pracovišť, která pokrývají republiku. Snažíme se jet tak, abychom na místě byli co nejdříve, samozřejmě někdy se jízdní doba protáhne, nemáme vozidla s právem přednostní jízdy, tedy modré majáky. Na místě postupujeme, a je to i formule v zákoně, tak, abychom co nejrychleji umožnili zprovoznění dráhy. Zdokumentujeme místo, polohu a stav drážních vo-

zidel a infrastruktury, spolupracujeme s provozovateli, se složkami IZS, zejména s hasičskou záchrannou službou a případně i s policií. V prvé řadě samozřejmě pátráme po příčině a všech okolnostech, následně se snažíme přijít s bezpečnostním doporučením tak, aby se daný typ mimořádné události neopakoval, nebo alespoň bylo sníženo riziko jejího vzniku. Mimořádné události potrestán nějaký konkrétní zaměstnanec; Drážní inspekce nikomu tresty neuděluje, není to naše role. Proto mě mrzí, že nám někdy zaměstnanci odmítají podat vysvětlení ze strachu, že jim pak třeba dáme pokutu. To opravdu neděláme.

### Můžete to ilustrovat na nějakém konkrétním případě?

Velmi mě to trápí třeba ve vztahu k mimořádné události u Chodové Plané, myslím tím ono vykolejení nákladního vlaku 28. července 2019. Spousta lidí, zejména strojvedoucích, říkala, že tam vlaky jezdily rychleji běžně. Ale vždycky to nějak dopadlo – až onen nákladní vlak vykolejil. Dávali jsme tedy výzvu strojvedoucím, ať se nám ozvou s konkrétními příklady a sdělí nám, kdy jeli daným místem rychleji, proč nereagovali na rychlostník, jak situaci vnímali... Neozval se nikdo, takže jsme nemohli ono nešťastné značení snížení rychlosti plně zohlednit v závěrečné zprávě. A potom k soudu přišlo tuším 11 strojvedoucích, kteří v tomto smyslu vypovídali. Pokud chceme, aby byla železnice bezpečná, abychom se dokázali poučit z chyb, tak se musíme dozvědět, co se přesně stalo – a přes koho jiného než Drážní inspekci, která je nezávislá... Když si přečtete závěrečnou zprávu z Chodové Plané, tak se tam kultuře bezpečnosti věnujeme. Člověk, který přizná chybu, jež nevedla k mimořádné události, by neměl být potrestán, naopak bychom se měli zamyslet, co je v systému špatně, a snažit se tomu pro příště předejít. Bohužel realita je spíš taková, že jednotliví provozovatelé v rámci vlastního šetření zpravidla spíše hledají konkrétní viníky a systémové problémy příliš do hloubky neřeší.

### Čili získat relevantní informace občas bývá složité...

Pořád slyšíme, že strojvedoucí jsou přetížení a unavení, a z toho plyne jejich chybovost. Jenže my jsme v rámci žádné mimořádné události na tuto skutečnost nenarazili. Nikdo nevyprávěl, že byl unavený nebo nesoustředěný. Máme případy, kdy strojvedoucí mine návěstidlo s návěstí Výstraha a poté i následující návěstidlo s návěstí Stůj, přičemž odpovídajícím způsobem nereaguje. Tak co se stalo? To přece není normální, nejde o mikrosnání či o vteřinu či dvě dlouhou nepozornost. To jsou desítky sekund, kdy člověk vůbec nereaguje na to, co vidí, nebo by vidět měl. A my chceme vědět proč. Protože to – oficiálně – nevíme. Byť samozřejmě můžeme

leccos předpokládat, ale z předpokladů či neformálních rozhovorů oficiální příčiny určit nemůžeme. K tomu bych mimochodem rád dodal – bavíme se sice nyní o strojvedoucích, ale chyby samozřejmě dělají i ostatní. Jenže zatímco například při stavění vlakové cesty vás technické zařízení mnohdy ani nenechá chybu udělat, strojvedoucí mají tu nevýhodu, že v lepším případě to technické zařízení reaguje na jejich chybu dodatečně. Proto opakovaně doporučujeme a velmi kvitujeme zavádění systému ETCS, který by měl reagovat natolik včas, aby k mimořádné události nedošlo.

### Jak se v čase vyvíjí množství mimořádných událostí, ke kterým jezdíte?

Rád vám odpovím, ale není to úplně měřítkem. Chtěli bychom jezdit k většímu množství mimořádných událostí, ovšem nemáme na to lidi. V posledních letech odchází hodně našich zkušených kolegů do důchodu a k ostatním zaměstnavatelům z důvodu lepších platových podmínek a klidnější pracovní náplně. Samozřejmě existují interní pravidla, dle kterých se rozhodujeme, ke kterým mimořádným událostem budeme vyjíždět, ale zejména letos jsme ke spoustě z nich vyrazit nemohli, přitom by byly z hlediska systémové bezpečnosti k šetření velmi vhodné.

Jezdíme ročně k 30 až 50 případům z pěti pracovišť, která pokrývají republiku. Snažíme se jet tak, abychom na místě byli co nejdříve, samozřejmě někdy se jízdni doba protáhne, nemáme vozidla s právem přednostní jízdy, tedy modré majáky. Na místě postupujeme, tak, abychom co nejrychleji umožnili zprovoznění dráhy.

### Velkou část nehodovosti na dráze mají na svědomí přejezdové. Je osvěta stran správného chování řidičů kolem kolejí odpovídající?

Je nedostatečná. Ostatně konstatovali jsme to i v jedné ze zpráv. Například jsme zjistili, že v rámci přezkušování profesionálních řidičů mnohdy vůbec nezazní, jak se označují přejezdy pro případ nehody či uvážnutí, to je ono P s číslem přejezdu na výstražných křížích nebo skříňových výstražníků, které je potřeba ihned nahlásit na linku 112. Ani v autoškolách se často železničním přejezdům nevěnují dostatečně.

### Předpokládám, že problémem je i to, že se řidiči mnohdy na přejezdu ani nerozhlednou...

To máte pravdu. Přesto se drtivá většina nehod stane na přejezdech s plně funkčním zabezpečovacím zařízením. Bliká-li červené světlo, nesmím jet, případně vstoupit, tečka. To ale neznamená, že neblíká-li žádné světlo, mohu slepě jet. Stále platí výstražný kříž, čili se musím přesvědčit, že v dohledu ani doslechu není drážní vozidlo.

### A když to vezmu z druhé strany: je střetnutí na přejezdu vždy vinou řidiče?

K tomu mě napadá nehoda na přejezdu ve Zlíně v létě 2022. Trať je tam vedena souběžně se silnicí I. třídy, ze které se přes přejezd odbočuje a přejezd je vlastně ještě v křižovatce. Přejezd se kdysi schválil s tím, že pokud bude ve výstraže, světelné signalizační zařízení – silniční semafor – nedovolí autům na přejezd odbočit. Jenže v době nehody byl semafor v poruše a bli-





kala na něm přerušovaná žlutá. A na přejezdu se střetl automobil s vlakem. Samozřejmě, řidič vjel pod vlak v době, kdy blikala červená světla na výstražníku, ale to je přesně ten případ, kdy to nemůžeme odbýt s tím, že tam neměl jet, protože výstražník byl umístěný tak nešťastně, že ho řidič ani nemusel zaznamenat. To je systémově špatně.

#### **Jezdíte sám do terénu?**

S ohledem na svou vytiženost opravdu jen zřídka.

#### **Předpokládám, že v praxi už jste viděl leccos.**

##### **Co vám utkvělo v paměti?**

Když jsme ještě prováděli státní dozor ve všech drah, jel jsem jednou na stanovišti strojvedoucího a ve Vamberku vylezl malý kluk z propustku pod tratí přímo před naší projíždějící 810. Maminka seděla opodál na lavičce a vůbec nevěděla, že má syna v kolejišti. Vzpomínám si také, jak jsem jednou vyjížděl v rámci celostátní pohotovosti do Pozdatína, kde dědeček vezl automobilem vnučata na výlet. Byly tam tři mrtvé děti a jeden dospělý. Člověk to časem nějak stráví, ale nejvíce emotivní bylo, když tam dorazila dcera toho dědy a matka dětí. To pro mě bylo ještě mnohem horší než setkání s těmi, jimž se pomoci již nedá...

#### **Jak se s tím dá vyrovnat?**

To se zeptejte hasičů a záchranářů, na kterých to na místě mimořádné události převážně leží... Musíme se s tím prostě umět nějak srovnat. Když na místo přijedeme, zranění už tam většinou nejsou a nás ve výsledku zajímá systém s ohledem na zajištění bezpečnosti a jeho případné nedodržení či selhání.

#### **Je vaše práce nevděčná?**

Jsme už zvyklí, že nás nakonec nikdo nemá rád (smích)...

#### **Bojíte se jezdit vlakem? Vzhledem k tomu, že se ve své praxi setkáváte prakticky jen s problémy na železnici?**

Ne. A jezdím jím rád. Kam nejede vlak, tam na výlet nejedu (smích). Nevidím důvod, proč bych se měl bát. Navíc mi dělá radost, že je na dráze pořád ještě spousta lidí, kteří svou práci dělají srdcem a dělají víc, než by museli. A to je dobře. ○

### **Jan Kučera**

Po studiu odborné matematiky na brněnské Masarykově univerzitě odešel v lednu 2003 pracovat na Drážní inspekci. Nejprve zastával funkci tiskového mluvčího, v roce 2004 se stal ředitelem Kanceláře Drážní inspekce. V roce 2006 byl jmenován náměstkem generálního inspektora a o deset let později se stal generálním inspektorem, jímž je dodnes.



# Na jihu Čech vyjede dalších pět Panterů

České dráhy budou v Jihočeském kraji provozovat elektrické vlaky až do roku 2033. Stane se tak na základě smlouvy, kterou schválilo zastupitelstvo kraje a podepsali jihočeský hejtman Martin Kuba a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. Pro cestující je to dobrá zpráva v tom, že na tratě v tomto regionu vyjede dalších pět zcela nových moderních jednotek RegioPanter.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Kraj je nasadí na trať mezi Českými Budějovicemi a pohraniční stanicí Horní Dvořiště a mezi Lipnem nad Vltavou a Rybníkem. Smlouva mezi Jihočeským krajem a ČD byla podepsána 29. listopadu. Nahradí původní desetiletý kontrakt, díky němuž národní dopravce provozuje v regionu elektrickou trakci od prosince 2019.

Za Jihočeský kraj dokument podepsal hejtman Martin Kuba. „Díky této smlouvě sem dostaneme dalších pět nových moderních souprav, takže už budeme mít všechny tratě elektrifikované systémem 25 kV pod moderními vlaky. Kdybychom vlaky nekoupili my, pořídily by je jiné kraje, které o ně usilovaly. To, že se nám je podařilo vyjednat do jižních Čech, považuji za velký úspěch.“

Pro období platnosti jízdního řádu 2023/2024 kraj předpokládá, že na zá-



kladě smlouvy zaplatí přes 580 milionů korun za více než 2,9 milionu najetých vlakokilometrů. „Dohoda, kterou jsme udělali, je velmi dobrá. Budeme muset lehce navýšit částku, kterou platíme za dopravní obslužnost, ale promítá se do ní také inflace a zvýšená cena energie. V rámci toho je navýšení opravdu minimální,“ dodal Kuba s tím, že celkově kraj ročně zaplatí za dopravní obsluž-

nost více než 1,9 miliardy korun. V této sumě je započítána kompletní železniční i autobusová doprava.

## Vyšší komfort a bezpečnost

RegioPantery jsou nízkopodlažní, mají klimatizaci i moderní audiovizuální informační systém. Samozřejmostí je wi-fi, USB porty či sklopné a rozkládací stolky. Nové jednotky umožní přímé vedení vlaků v úseku Jindřichův Hradec / Tábor – České Budějovice – Lipno nad Vltavou, čímž se zvýší komfort cestujících, rychlost a bezpečnost. Jednotky budou vybavené z výroby zabezpečovacím systémem ETCS, který by bylo jinak nutné dodat do stávajících starších vozidel. Nezanedbatelná je rovněž finanční úspora elektrické energie i nákladů na opravy a údržbu.

„Uzavíráme smlouvu s Českými drahmi, které budou tyto jednotky nakupovat. Tím zajistíme pro cestující skutečně to nejlepší, co je v současné době vůbec možné,“ uvedl při podpisu kontraktu náměstek hejtmána Jihočeského kraje pro dopravu Antonín Krák. Pět nových vlaků se podle něj v provozu objeví v průběhu roku a celkově tak bude nových RegioPanterů jezdit v Jihočeském kraji už devatenáct.

Smlouva je uzavřena na období od začátku platnosti jízdního řádu 2023/2024 do konce platnosti jízdního řádu 2032/2033, tedy celkem na dobu deseti období platnosti jízdního řádu. Objednaný dopravní výkon představuje předpokládaný rozsah 3,05 mil. vlakokilometrů ročně, přičemž rozsah může být navýšen o 20 % nebo naopak snížen o 10 %. Pro JŘ 2023/2024 je objednan rozsah ve výši 2,92 mil. vlkm. Sazba kompenzace pro rok 2024 činí 198,60 Kč/vlkm a celková kompenzace je plánována ve výši 580 mil. korun. Kompenzace za vlakokilometr a celkové náhrady se budou měnit podle inflace. Do nových vozidel ČD investují celkem 585 mil. Kč.

Kromě jednotek RegioFox nasadí České dráhy v kraji v příštím roce motorové jednotky RegioFox od polského výrobce PESA Bydgoszcz. „Ty nabídnou cestujícím maximální komfort. Cestující se s nimi svezou na trati z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic, pak se s nimi počítá na trati z Tábora přes Milevsko do Písku a Strakonice. Zároveň zlepšíme kvalitu cestování i na naší nejstarší elektrifikované trati mezi Táborem a Bechyní. Ve zkušebním provozu tam jezdí čtyřnápravové vozy s podvozky se vzduchovými vypruženými řady Btn,“ dodal člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. ○

# ČD Ski nabízí lyžařům slevy

Také tuto sezonu České dráhy přichystaly zajímavé slevy pro milovníky zimních sportů, kteří se rozhodnou na hory vyrazit vlakem. V rámci tradiční nabídky ČD Ski přivítají partnerské lyžařské areály návštěvníky, kteří zavítají do tuzemských hor, náročnější lyžaři mohou přijet do švýcarského Davosu.

## Na lyže přes noc do Alp

Přes noc se lze pohodlně dostat lůžkovým spojem Českých drah do švýcarského Davosu. Od lůžkového spoje Praha – Curych ze stanice Buchs SG je přípoj do lyžařského střediska Davosu Klosters, vlak zastaví v Davos Dorf (horském městečku položeném v nadmořské výšce 1 560 metrů), nedaleko lanovky na Parsenn, v 8:52. Lyžařské středisko nabízí českým lyžařům, kteří přijedou vlakem ČD, i zvýhodněnou nabídku ubytování na stránce [www.davos.ch/](http://www.davos.ch/) zima. Z Prahy přímý lůžkový vůz odjíždí v 18:20 do švýcarské stanice Buchs (7:23), kde je přestup na přípoj do Landquartu a Davosu.



SKI Bižu Tanvaldský Špičák je lyžařům dobře dostupný z Liberce nebo Jablonce nad Jizerou s přestupem ve Smržovce. Z Olomouce se milovníci lyžování mohou vydat pohodlně vlakem na Ostružnou a obyvatelé Karlových Varů a okolí mohou využít oblíbený Pernink.

Šumavský skiareál Lipno nabízí slevu ČD Yetti ve výši 30 % na denní skipas pro ty, kteří přijedou na lyže vlakem z Českých Budějovic do Lipna nad Vltavou a od vlaku návazným skibusem střediska.

Tipy na vhodné jízdenky, doporučené spoje a bližší informace o partnerských skiareálech najdete na [www.cd.cz/cdski](http://www.cd.cz/cdski). Více se o možnosti dostat vlakem na lyže dočtete na stranách 15–19.

## Redakce

Ve spolupráci s pěti partnerskými skiareály v Čechách a na Moravě, s jedním ski resortem ve Švýcarsku – Davos Klosters – národní dopravce nabízí slevu 20 % na denní skipasy v Česku a dvou- nebo tří denní v zahraničí. Nabídka slev na skipasy v partnerských skiareálech bude platit od 13. ledna do 24. března 2024, v Alpách s kvalitnějšími sněhovými podmínkami až do 31. března.

Projekt ČD Ski umožňuje turistům, kteří přijedou vlakem ČD do lyžařského střediska, po předložení platné jízdenky ČD slevu 20 % na denní skipas v areálech v Česku. Ve švýcarském centru Davos Klosters, kde je čeká 250 km kvalitních sjezdek různých obtížností a délek, získají cestující v rámci projektu ČD Ski slevu 20 % na dvoudenní nebo tří denní skipas. Pro cestu do této alpské země lyžaři mohou využít pohodlný noční lůžkový spoj z Prahy a Českých Budějovic směrem na Curych.

## Rychle a pohodlně

Do českých skiareálů se lyžaři dostanou z krajských měst do dvou hodin nebo re-

gionálních center nejpozději za hodinu. Lyžařský areál Ski & Bike Špičák na šumavském špičáku je největším střediskem Plzeňského kraje a je jedním z nejlépe dostupných vlakem v České republice, kdy nástupiště vlaku jsou několik desítek metrů od pokladen. Skiareál



## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc leden zní: **Kdo a kdy navrhl umístění a kolejíště pražského Masarykova nádraží a který architekt vyprojektoval jeho budovy?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. ledna** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář leden“. Tentokrát se hraje o knihu Kronika železnic českých zemí.

Správná odpověď z č. 12: Lokomotivu řady 464.0 sestrojil konstruktér Josef Židlický. Vyráběla se v letech 1933 až 1939 v ČKD ve Škodových závodech v Plzni. Vychází z řady 456.0 Vojtěcha Kryšpína. Publikaci Malý atlas lokomotiv 2023 získává David Jaroš, Litoměřice.



# Panoramatický vůz projede Moravou i letos

Oblíbený panoramatický vůz švýcarských železnic SBB pojede napříč Moravou také v letošním roce. Rakouští kolegové z ÖBB ho budou nasazovat na spoj EC 106 / 107 Porta Moravica, který vyrazí na pravidelnou jízdu z Grazu, i v novém jízdním řádu platném od neděle 10. prosince 2023.

Redakce | Foto: archiv

Cestující se i letos setkají na spoji Porta Moravica s atraktivním panoramatickým vozem spolkových drah SBB. „Když si v končícím jízdním řádu půjčili naši rakouští kolegové z ÖBB u švýcarských železnic panoramatický vůz a zařadili ho do vlaku Porta Moravica z Vídně do Přemysle, byla to pro naše zákazníky a železniční fanoušky malá senzace. Nyní můžeme potvrdit, že naši zahraniční partneři se rozhodli prodloužit provoz panoramatického vozu napříč Moravou i v jízdním řádu 2024. Díky tomu budou mít také naši cestující v le-



tošním roce neobvyklý pohled na krásy Moravy, ale třeba i na rakouské Alpy,“ řekl Petr Vondráček, ředitel odboru obchodu osobní dopravy.

Panoramatický vůz pojede nadále ve vlacích Porta Moravica. Spoj EC 106 jede na trase Graz (5:26 hod.) – Vídeň (8:10 hod.) – Břeclav (9:09 hod.) – Bohumín (11:12 hod.) – Krakov (13:56 hod.) – Přemysl (16:37 hod.) a vlak EC 107 v opačném směru Přemysl (11:24 hod.) –

Krakov (14:03 hod.) – Bohumín (16:42 hod.) – Břeclav (18:49 hod.) – Vídeň (19:49 hod.) – Graz (22:33 hod.). Ve voze platí běžné jízdné 1. třídy. Pro cesty v dálkových vlacích je doporučena rezervace.

## Pouze dvanáct kusů

Panoramatické vozy řady Apm61 Panorama zakoupily švýcarské spolkové dráhy SBB v roce 1991 v počtu pouze dvanácti kusů. Byly určené pro vlaky EuroCity, které projíždějí regiony s atraktivními výhledy na kouzelnou horskou krajinu nebo údolí podél řek, například přes Alpy nebo údolím Rýna. SBB je nasazovaly na spoje ze Švýcarska do Itálie, Francie, Německa, Nizozemí nebo do Rakouska. V současné době obsluhují sezonní turistický vlak po staré trati přes Gotthardský průsmyk Gotthard Panorama Express a jezdí ve vlaku EC Transalpin Zürich – Graz nebo ve vlaku EuroCity Zürich – Hamburg.

Třicet let staré vozy jsou určeny pro mezistátní provoz dálkových vlaků. Jsou klimatizované a mají 54 míst k sezení. Mohou jezdit rychlostí až 200 km/h. V roce 2010 prošly modernizací, kdy byly dosazeny mimo jiné i elektrické zásuvky 230 V pro napájení přenosné cestovní elektroniky, jako jsou notebooky, tablety nebo mobilní telefony. Vyrobila je švýcarská společnost Schindler Waggon AG. Podle výrobce má cestující díky velkým obloukovým panoramatickým oknům až o 90 % větší výhled oproti klasickému vozu a úhel, který může sledovat ze svého místa, je o 25 až 40 procent větší. Navíc je podlaha v panoramatickém voze vyšší než v běžných vagoncích, a tak mají cestující o něco lepší výhled i při jízdě kolem protihlukových stěn. ○

## Drážní úřad informuje

### Setkání Drážního úřadu s dopravci se uskutečnilo 29. 11. 2023

Na setkání byla diskutována témata, která aktuálně řeší železniční sektor.

- Zkušenosti z výhradního provozu ETCS ukazují nutnost intenzivní spolupráce všech subjektů tak, aby byly co nejdříve odstraněny problémy s komunikací mezi traťovou a palubní částí.
- Představeny byly novinky v TSI - Technických specifikacích pro interoperabilitu a aktuální postup implementace TSI TAP a TAF.
- Krzysztof Zubilewicz z Evropské agentury pro železnice přednesl zajímavou prezentaci k postupům udělování jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravy a upozornil, čemu se mají žadatelé při podávání žádostí věnovat.
- K 31. 12. 2023 zanikla působnost Drážního úřadu jako speciálního stavebního úřadu a veškerá stavební řízení přecházejí od 1. 1. 2024 na nově vzniklý Dopravní a energetický stavební úřad.
- Začala platit nová vyhláška o zdravotní způsobilosti osob.

Prezentace ze setkání i videozáznam konference jsou k dispozici na [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)





## Invaze šelem pokračuje, přijede 50 RegioPanterů

České dráhy převezmou v průběhu letošního roku od výrobce Škoda Group více než 50 nových elektrických jednotek RegioPanter. Půjde o zhruba 150 vozů v několika různých provedeních. První RegioPanter v červeno-šedém nátěru pro Pražskou integrovanou dopravu je téměř hotový. Od léta 2024 bude jezdit na území Prahy a Středočeského kraje.

Redakce | Foto: Škoda Group

V plzeňském závodě Škoda Group mechanici na konci roku dokončovali práce na první jednotce RegioPanter v barevném schématu PID. Určena je pro provoz na tratích v metropoli a okolí. Nové jednotky však vyjedou v i dalších regionech.

„Letos nás čeká rekordní obměna regionálních vlaků. V jediném roce převezmeme více než 50 nových jednotek RegioPanter. Ty zamíří do šesti krajů. Ze začátku roku budou pokračovat dodávky do Olomouckého kraje, kde díky novým vlakům na jaře 2024 ukončíme provoz starších souprav, například Tornád. Následovat budou vlaky pro Královéhradecký kraj, od léta plánujeme přebírat dalších pět jednotek pro Jihočeský kraj, 22 jednotek pro Prahu a Středočeský kraj a ještě před koncem roku má za-

mířit pětice nových RegioPanterů také do Zlínského kraje. Díky tomu v těchto regionech odstavíme desítky starších osobních vozů a množství elektrických lokomotiv,“ řekl generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Michal Krapinec.

### Dohání zpoždění

Podle prezidenta regionů CZ/SK a Central East ve Škoda Group Tomáše Ignačáka se výrobce bude letos snažit dohnat několikátý denní zpoždění v dodávkách RegioPanterů pro ČD a předat všem regionům nové vlaky podle plánu. „Do jejich výroby se zapojily závody Škoda Group v Plzni, Ostravě a v Šumperku. Škoda kromě samotné výroby vozidel dodává i klíčové komponenty a subsystemy, a to včetně kompletní trakce, podvozků a řídicích systémů. Využíváme také množství českých subdodavatelů, například

v případě interiérů, sedadel či informačních a kamerových systémů. Abychom vše zvládli, plánujeme v průběhu některých měsíců předávat Českým drahám až dvě jednotky týdně,“ uvedl Ignačák. „S předstihem jsme vyrobili také vlak pro Prahu a Středočeský kraj, který má mírně odlišný interiér a kapacitu. Proto musí podstoupit ještě další dodatečné zkoušky a schválení tato odlišná varianta typu Škoda 20 Ev. Od léta obsluží linky v centrální části republiky,“ dodal.

Jednotky RegioPanter jsou bezbariérové vlaky vybavené klimatizací, palubní sítí wi-fi, možností napájení cestovní elektroniky ze zásuvek 230 V 50 Hz AC a USB kontaktů a v nejnovější verzi nabízí také dobíjení elektrických invalidních vozíků a elektrokol. Vlaky disponují velkým prostorem pro umístění invalidních vozíků, kočárků, jízdních kol a dalších objemných zavazadel. RegioPantery jsou vybaveny vlakovým zabezpečovačem ETCS a radiokomunikací GSM-R.



### Odišné úpravy pro PID

RegioPantery pro Prahu a Středočeský kraj jsou upravené pro specifické potřeby největší aglomerace v zemi. Oproti standardnímu vybavení ostatních jednotek vyjedou v barevném provedení dle požadavků Pražské integrované dopravy, budou mít větší 1. třídu, vnitřní kamerový systém a systém počítání cestujících.

Jednotky dodané v roce 2024 obsluží například tratě z Olomouce přes Přerov do Valašského Meziříčí a Vsetína, z Hradce Králové do Chlumce nad Cidlinou a Týniště nad Orlicí, z Prahy přes Kralupy nad Vltavou do Roudnice nad Labem, Lovosic a Ústí nad Labem nebo z Prahy do Kolína, Kutné Hory a Čáslavi, z Českých Budějovic do Rybníka a Lipna nad Vltavou nebo z Přerova přes Otrokovice a Staré Město u Uh. Hradiště do Břeclavi.

Na konci letošního roku bude dopravce disponovat celkem 147 jednotkami RegioPanter v různých provedeních, které nabídnou 374 klimatizovaných vozů s více než 28 000 místy k sezení. ○



## ČD Bus má deset nových vozidel

Autobusový dopravce ČD Bus nedávno převzal desítku nových vozidel. Nízkopodlažní autobusy mají kapacitu 45 míst k sezení a součástí jejich výbavy je například klimatizace, vyklápěcí nájezdová plošina nebo couvací kamera. V následujících měsících budou zajišťovat přepravu cestujících během výluk v Jihomoravském, Plzeňském a Královéhradeckém kraji.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Vít Čepický

Investice do rozvoje a modernizace vozidlového parku ČD Bus se plánuje i v příštích letech. Nové autobusy Iveco si zástupci této společnosti, jež je dceřinou firmou Českých drah, převzali koncem prosince. Vozidla zároveň obdržela firemní vizuál a jsou tak připravena vozit

cestující v rámci náhradní autobusové dopravy při výlukách na železnici.

„Máme velkou radost, že se náš vozidlový park tak významně rozrostl. Jedná se o nízkopodlažní autobusy s kapacitou pětáctyřicet sedadel, pohodlně do nich nastoupí cestující s kočárkem, lidé s omezenou možností pohybu a díky vyklápěcí nájezdové plošině mohou

bez problému cestovat i lidé na invalidním vozíku. Samozřejmě nechybí ani klimatizace,“ vyjmenoval prvky výbavy předseda představenstva ČD Bus Adam Svojanovský. „Chceme zákazníkům poskytnout maximum, aby když už musejí kvůli výluce přeseďat, cestovali pohodlně a bez překážek. V roce 2024 plánujeme nakoupit další tři desítky autobusů a v tomto trendu bude společnost pokračovat i v dalších letech,“ řekl.

### Snížení nákladů

Hlavní provozovna společnosti je na jižní Moravě, firma má ale celorepublikovou působnost, letos otevřela novou pobočku na Plzeňsku. Další provozovny se chystají. Hlavním impulzem k pořízení autobusového dopravce byly pro ČD často přemrštěné ceny externích firem za náhradní autobusovou dopravu během výluk. „Roční náklady na dopravu během výluk nebo mimořádností na železnici se pohybují v řádech stamilionů korun. Díky pořízení vlastního autobusového dopravce se nám podařilo snížit náklady na náhradní autobusovou dopravu o desítky milionů. Nově pořízené autobusy budou příští rok jezdit při výlukách ve třech krajích – Plzeňském, Královéhradeckém a Jihomoravském,“ přiblížil nasazení vozů člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Vzhledem k postupné expanzi firmy probíhá průběžně také nábor nových zaměstnanců. „Díky dalšímu rozšiřování u nás mají otevřené dveře zájemci o práci řidiče. Nabízíme jim stabilní zázemí a záštitu národního dopravce. Uplatnění nabízáme napříč celou republikou,“ dodal Adam Svojanovský. ○

## ČD převzaly všechny Vectrony naplánované pro rok 2023

České dráhy převzaly další dvě lokomotivy Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Dopravce tak nyní má všech 12 lokomotiv, které měl v roce 2023 převzít. Celkem jich ČD provozují 39, přičemž jednu vlastní. Další 22 Vectronů dodá RSL v letošním roce. Tím se naplní celý rámcový kontrakt na pronájem až 50 interoperabilních lokomotiv z produkce firmy Siemens Mobility.

„Intenzivně pokračujeme v přípravě na zavedení výhradního provozu ETCS na koridorech. Vedle retrofitů na stávajících vozidlech pořizujeme i nové lokomotivy a jednotky, které jsou již z výroby vybavené pro provoz pod dohledem ETCS. Součástí je také pořízení nových lokomotiv Siemens Vectron. Po převzetí posledních plánovaných strojů jich nyní provozujeme už 39 a letos plánuje-

me převzít dalších 22. Od 1. ledna 2025 tak pokryjeme potřebu provozu na všech koridorech provozovaných pod výhradním dohledem ETCS,“ řekl Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

„Hned od začátku nového jízdního řádu 2024 jsme nachystali pro lokomotivy Siemens Vectron 34 turnusových dní a denně ujede tato řada v našich službách přes 32 000 kilometrů. Největší denní běhy Vectronů překračují 1 300 kilometrů a jezdíme



s nimi od Flensburgu na německo-dánských hranicích až po Budapešť,“ připomněl nasazení Vectronů člen představenstva ČD a náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Nově převzaté stroje 193.574 a 193.578 zamíří do oběhů s ostatními Vectrony. Dopravce nyní provozuje 39 těchto strojů. Deset lokomotiv je pronajatých od společnosti ELL, 28 kusů pochází z pronájmu u společnosti RSL a jeden stroj je v majetku ČD.

Lokomotivy mají maximální rychlost 200 km/h. Vybaveny jsou ETCS a radiokomunikační GSM-R. ČD je provozují na vnitrostátních linkách a na spojích do Německa, Polska, na Slovensko a do Maďarska. Vedle pronajatých mašin si dalších 50 strojů do svého vlastnictví objednaly u Siemens Mobility v provedení pro rychlost 230 km/h. (pes)



# Na lyže vlakem

## Sjezdovky a běžecké stopy na dosah nádraží

Na lyže se v tuzemských podmínkách jezdí většinou autem. Má to své nesporné výhody, ale též pár nevýhod – zejména stran samotného výjezdu do hor ve společnosti řidičů, kteří svůj vůz na sněhu příliš neovládají, a následného stresujícího parkování. Pokud to však nemáte daleko na železnici, měli bychom alternativu. Na mnohé české sjezdovky i k leckterým běžeckým tratím se dá dojet pohodlně vlakem Českých drah. Po výstupu pak stačí nasadit lyže a vyrazit.



Vít Čepický | Foto: archiv ČD, F. Vopat, Orbis 1950, Shutterstock

## Šumava Špičák, Železná Ruda

Jednu z nejvelkolepějších lyžařských možností v České republice mají příznivci drážní dopravy na Šumavě, konkrétně v okolí Železné Rudy, kam je doveze vlak nejen z Klatov a Plzně, ale dokonce též až z Prahy. Kdo si v hlavním městě přivstane a vyrazí v 6:13 z „Wilsonova nádraží“ na západ, před desátou již může spokojeně chytat horské slunce na lanovce lyžařského areálu na svazích Špičáku.

První svahy leží bezprostředně proti stanici Špičák, k hlavní čtyřsedačkové lanovce velkého areálu je to lehce přes čtyři sta metrů. Ta lyžaře následně vyveze do více než dvanácti set metrů nad mořem, odkud se mohou spustit po širokém spektru sjezdovek všech náročností. Hlavní lanovku navíc doplňují další čtyři vleky, samozřejmě jsou veškeré myslitelné služby včetně půjčovny, takže si vybavení můžete vybrat až na místě.

Ale nemusíte – vlastní lyže samozřejmě převezete bez problémů i vlakem.

A není to jediná příležitost v okolí. Hned u zastávky Železná Ruda město se nachází další svahy v areálu s přílehlavým názvem Nad Nádražím, kde je k dispozici pět vleků – setkáte se zde jak s moderní kotvou, tak poctivou Tatrąpomou pro fajnšmekry a klasickou Transportou. Jediným „úskalím“ je vábnička v podobě pivovaru na vrcholu, to je pak třeba posečkat vytrávení a především vystřízlivění či sejít dolů hezky po svých. Nebo přespát do dalšího dne.

Kdyby ani to nestačilo, bezprostředně u následující zastávky Železná Ruda centrum je ještě jeden slušný svah se dvěma vleky, místo jako stvořené pro začátečníky a milovníky zlehka krájených oblouků v rekreačních rychlostech. Nebo můžete začít právě tady a postupně zvyšovat náročnost přejížděním po jedné zastávce vlakem směrem ke Špičáku. A pokud se lyže definitivně zají, ještě se

dá zajet do stanice Železná Ruda-Alžbětín a výkon zajist v jedné z místních nádražek tamějšího mezi dva státy rozděleného, a přesto jednolitého nádraží. Při troše štěstí navíc může být otevřené na německé straně Localbahnmuseum Bayerisch Eisenstein. Ideální.

### Dostupnost

**Os** Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín  
**Sp** Plzeň hl. n. – Žel. Ruda-Alžbětín  
**R** Praha hl. n. – Železná Ruda-Alžbětín

### Nadmořská výška

Špičák: 855–1200 m n. m.  
 Nad Nádražím: 790–910 m n. m.  
 Samoty: 780–900 m n. m.

### Vzdálenost svahů od nádraží

Špičák: 440 m  
 Nad Nádražím: 200 m  
 Samoty: 200 m



## Jeseníky

### Kouty nad Desnou, Ramzová, Horní Lipová

Trat do Koutů nad Desnou, bývalá skomírající lokálka, zažila velké zmrtvýchvstání díky tamějšímu svazku obcí, který se jí ujal a dovedl ji až k elektrizaci. Díky tomu bylo možné až do Koutů zavést přímé osobní vlaky z Olomouce, čímž se rovinaté Hané otevřely zajímavé lyžařské možnosti. Pravda, lyžařský areál je od vlaku vzdálený téměř kilometr a do budoucna by si trat zasloužila prodloužit až pod svahy, vzdálenější části místního parkoviště na tom ale o moc lépe nejsou.

Areál na dohled od Dlouhých strání obhospodařuje hlavně šestisedačková lanovka, již doplňují tři vleky. Na výběr jsou rozličné lyžařské terény všech náročností, zejména z vrcholových partií Medvědí hory pak potěší pěkný výhled na Jeseníky. Slušná nadmořská výška navíc v sezóně slibuje dobrou pravděpodobnost sněhu.

Hned přes hřeben pak vede další trat, která dobře zpřístupňuje další dva areály. Přímo od stanice Ramzová se dá vyrazit do stejnojmenného areálu, jenž díky dvěma lanovým drahám zpřístupňuje vrch Šerák a soustavu sjezdovek pod ním. Vše navíc doplňuje dalších pět vleků. Vlakem se sem jede více než dobře jak ze Šumperka, respektive Zábřehu na Moravě, tak z Jeseníku.

#### Dostupnost

**Os** Olomouc hl. n. – Kouty nad Desnou

**Os** Šumperk – Jeseník

**Sp** (Brno) Zábřeh na Moravě – Jeseník

#### Nadmořská výška

Kouty nad Desnou: 570–1090 m n. m.

Ramzová: 750–1330 m n. m.

#### Vzdálenost svahů od nádraží

Kouty nad Desnou 930 m

Ramzová: 250 m



## Vysočina

### Nové Město na Moravě

Ačkoliv se věnujeme primárně možnostem sjezdového lyžování v dosahu dráhy, alespoň jednu výjimku ve prospěch běžeckého lyžování bychom udělat měli. Běžeckých tras, které začínají u kolejí, je za dobrých sněhových podmínek nepřeborné množství. Při podobném spadu sněhu jako na začátku prosince 2023 se ostatně živelné běžecké trasy mohou objevit i na místech, jako je pražský Karlův most, jedna lokace v rámci České republiky ale přece jen vyniká.



Běžecký areál Nového Města na Moravě – Vysočina Arena – je moderním stadionem, který pravidelně hostí mimo jiné i mimořádně oblíbené akce Světového poháru a Mistrovství světa v biatlonu. Přestože zdejší tratě slouží primárně profesionálům, podívat se sem v určitých hodinách může i širší lyžařská veřejnost. A kdo by si nechtěl projet tratě, jež tak dobře zná ze sportovních přenosů, aby plně mohl docenit výkony svých reprezentačních oblíbenců. Areál v Novém Městě navíc doplňuje řada volně přístupných a upravovaných stop v širém okolí, přičemž za dobrých podmínek je možné se vrhnout na lyže již bezprostředně u zastávky Nové Město na Moravě zastávka, tak i kus od místního nádraží. Kam se pohodlně dostanete osobními vlaky ze Žďáru nad Sázavou či Tišnova, o víkendu je navíc doplňuje jeden pár přímých spěšných vlaků v ideální časové poloze jezdících z Brna.

#### Dostupnost

**Os** Tišnov – Žďár nad Sázavou,

**Sp** Brno – Žďár nad Sázavou

#### Nadmořská výška

Vysočina Arena: 610–700 m n. m.

#### Vzdálenost svahů od nádraží

Nové Město zastávka: 1,7 km (stopa ale vede přímo od nádraží)



## Krušné hory

### Nové Hamry, Pernink, Potůčky

Krušné hory bývaly jedním z hospodářských tahounů celé země a jejich významu odpovídalo i množství tratí, které je překonávaly. Mnohé z nich s postupem času ztratily nejen význam, ale také kilometry kolejnic, čímž tento článek přišel o řadu potenciálních cílů.

Světlou výjimkou je trať z Karlových Varů do Johanngeorgenstadtu. Vlaky zde jezdí vcelku pravidelně, a přestože sjezdovky podél dráhy nejsou z nejdělejších, lze při dobré práci s jízdním řádem stihnout v jediném dni hned tři areály.

První příležitost se nachází v Nových Hamrech. Zdejší areál se dvěma pomami nabízí stejný počet pěkných červených sjezdovek plus jednu propojovací nádravkem, jež navíc vede nad Novohamerenským železničním tunelem a trať zároveň ve spodní pasáži podchází, takže ani o drážní zážitky nebude lyžař ochuzen.

Další šance ke zdolání svahu se nachází přímo pod nádražím v Perninku. Ano, ski areál s příznačným názvem Pod nádražím s širokou modrou sjezdovkou skutečně leží pod železniční tratí, ostatně Pernink je, jak známo, druhou největší položenou železniční stanicí v České republice. Výhodou perninského svahu na hranici 900 metrů nad mořem je navíc pěkný výhled na tamější ikonický kamenný viadukt, jímž se můžete kochat při jízdě na vleku. Hned na nádraží navíc můžete nazout i běžky a rovnou se vydat do upravované stopy, která se od sud vine po vrcholcích Krušných hor, kam až oko dohlédne.

Ale zpět na sjezdovky. Až se modrá v Perninku ojezdí, ještě zbývá poslední možnost z trojboje. Tedy vlekem nahoru na nádraží, lyže sejmout a do vlaku směř

Johanngeorgenstadt, ale pozor, ani šálu netřeba rozmotávat, protože další svah je hned pod zastávkou v Potůčkách. A je moc pěkný. Na širokou sjezdovku lyžaře vyveze kotva, a pokud by se sněhomilec cestou z Perninku zdržel, v Potůčkách se díky plnému osvětlení lyžuje i večer. Po sportovním výkonu navíc stihnete i svačák, poslední vlak do Karlových Varů jede o víkendů přesně v devět.

#### Dostupnost

Os Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt

#### Nadmořská výška

Nové Hamry: 685–825 m n. m.  
Pernink: 850–900 m n. m.  
Potůčky: 720–810 m n. m.

#### Vzdálenost svahů od nádraží

Nové Hamry: 400 m  
Pernink: 100 m  
Potůčky: 350 m

## Jizerské hory

### Tanvaldský Špičák, Ještěd

Pokud je nějaké naše krajské město zaslíbené lyžařům, pak je to bezpochyby Liberec. Vcelku pohodlně se místní či Jablonečtí dostanou k Tanvaldskému Špičáku. Stačí jeden přestup ve Smržovce, kde ovšem fungují velmi dobré návaznosti, a již se mohou zapínat do přezkáčů u spodní stanice lanové dráhy. Ty mimochodem vedou na Špičák z různých směrů hned dvě a doplňuje je několik vleků, díky kterým si mohou užít pět přes kilometr dlouhých sjezdovek různých obtížností.

Ovšem pokud je pro Liberečany snadné dostat se veřejnou dopravou na Tanvaldský Špičák, pak Ještěd mají doslova za okny. V žádném jiném českém městě nedorazíte v sezoně na sjezdovky tramvaj, to jde skutečně jen zde. Trojka do Horního Hanychova končí vyloženě pod lanovou dráhou Skalka, ta pak zpřístupňuje celý velmi slušný areál na obou stranách ještědského hřebenu.

Tramvaj číslo 3 navíc projíždí přímo kolem libereckého nádraží a v Horním Hanychově je za 13 minut, díky čemuž je ještědský areál skvěle dostupný i pro ty, kteří bydlí kolem všech tratí v Liberci se sbíhajících. Rozhodně se navíc nemusíte bát, že byste se v tramvaji cítili jakkoliv nepatříčně; v Liberci je to v zimě vskutku běžný jev.

#### Dostupnost

Os Josefův Důl – Smržovka  
Tramvaj č. 3

#### Nadmořská výška

Tanvaldský Špičák: 535–810 m n. m.  
Ještěd: 530–920 m n. m.

#### Vzdálenost svahů od nádraží

Tanvaldský Špičák: 470 m  
Ještěd: 200 m



## Historický dovětek

### Telnice

Dnešní představa o sjezdovém lyžování počítá s dobrou dostupností lyžařských středisek, ideálně pohodlnými lanovkami, zasněžováním a širokou plejádou doplňkových služeb. Přestože se do mnohých areálů dá dostat, jak bylo nastíněno, vcelku dobře vlakem, i to bude pro mnohé vybočovat z jejich představ o komfortu.

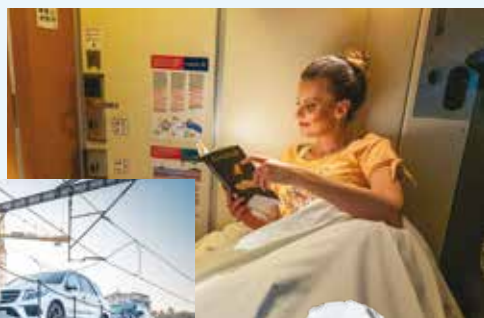
O to víc je obdivuhodné, co všechno byli schopni a ochotni podstoupit svahochtiví lyžaři ještě v polovině minulého století. Krásným příkladem jejich odhodlání je severočeská Telnice – kus nad Ústím nad Labem či Děčínem a Teplícemi.

Právě od Děčína vede do (bývalé Dolní) Telnice železniční trať, od Teplíc nyní trestuhodně a snad jen prozatím neprovozovaná. Ústečané se sem ale dopravovali v minulosti jinak – elektrickou, jak by tehdy řekli, jež pod telnické nádraží jezdila do roku 1955. Po výstupu z vlaku nebo tramvaje se lyžaři ovšem neocitli přímo pod svahy, jak nyní mají dopřáno Liberečané. Museli nahodit těžké dřevěné lyže na rameno a vydat se do Zadní Telnice.



To znamenalo tři a půl kilometru pochodu do kopce, 230 výškových metrů, aby se nakonec ocitli – ano, pod samotnou sjezdovkou. Tu museli následně opět vyšlápnout, protože první vlek zde byl spuštěn až v roce 1953. Pro většinu z nich tak celé martyrium znamenalo jedno či dvě zdolání svahu, a následný odjezd zpět na tramvaj či dráhu. Přesto zde bývalo velmi rušno již mezi válkami. Všechna čest. On je ten vlak přímo pod lanovku nakonec velmi komfortní... ○

## ČD Ski



### S Českými drahami do Tater či Alp

Vyjmenované lyžařské možnosti se týkají výhradně případů, kdy lyžař může s klidným svědomím nechat doma automobil a vyrazit s vybavením vlakem rovnou na svah. České dráhy ovšem nabízí i další možnosti, jak se pohodlně dostat na tuzemské i zahraniční svahy, povšechně jsou sdružené v nabídce ČD Ski – vlakem na lyže. Ta kombinuje dopravu vlakem s výhodnou nabídkou skipasů, v České republice se týká nejen vyjmenovaných areálů na Tanvaldském Špičáku, železnorudském Špičáku a krušnohorském Pernínku, ale přidává též areály v Ostružné a na Lipně.

A pokud vám tuzemské svahy nestačí, dá se vlakem na lyže vyrazit i do zahraničí. Slovenské Tatry velmi dobře zpřístupňují spoje SC Pendolino, jimiž se lyžaři dostanou do Popradu, Štrby či s jediným přestupem na tatranské električky rovnou na Štrbské Pleso či do Starého Smokovce. Ještě zajímavější je noční vlak EN Slovakia, díky kterému lze po cestě lůžkovým vozem stanout na tatranských svazích hned ráno následujícího dne. A v případě potřeby svezou i vlastní automobil.

Pro lyžařské fajnšmekry pak existuje možnost vyrazit vlakem do švýcarských Alp. Díky přímému lůžkovému vozu lze například večer vyrazit z Prahy a s jedním přestupem stanout následujícího rána na rozmanitých svazích kolem Davosu. Po celodenním lyžování pak stačí večer opět nastoupit v Davosu na vlak, v Buchsu přestoupit do lůžkového vozu Českých drah, který se ráno vrací do Českých Budějovic, resp. dopoledne do Prahy.

Více si o nabídce ČD Ski přečtěte na straně 11.



## Skončila další etapa obnovy Střediska údržby Praha Jih

České dráhy počátkem prosince úspěšně dokončily poslední velkou investici uplynulého roku, a to rekonstrukci části prostor Střediska údržby (SÚ) Praha Jih v Michli. V tamním areálu se udržují například jednotky CityElefant, railjety, Pendolina a řada dalších vozidel národního dopravce.

Redakce | Foto: archiv ČD

Týden před začátkem platnosti nových jízdních řádů byla ukončena další etapa postupné obnovy areálu Střediska údržby Praha Jih. Jejím cílem je zajistit další rozvoj a dlouhodobě spolehlivý provoz celého zařízení, ve kterém se provádí údržba regionálních i dálkových vlaků.

„V roce 2023 jsme provedli ve Středisku údržby Praha Jih investice v celkové hodnotě 241 milionů korun, za které jsme obnovili 36 výhybek a zhruba 1 500 metrů kolejových spojek. Práce se zaměřily na obnovu kolejiště ve střední a odjezdové skupině a uskutečnila se 1. etapa rekonstrukce vjezdové skupiny. V roce 2024 chceme pokračovat v obnově kolejiště vjezdové skupiny a celkově plánujeme v nejbližších letech investovat do celého areálu více než pět miliard korun. Nejvýznamnější akcí bude výstavba moderní haly údržby pro ucelené jednotky, jako jsou ComfortJe-

ty, railjety nebo Pendolina,“ řekl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro servis Michal Kraus.

V odjezdové části bylo vyměněno osm výhybek a ve střední skupině se uskutečnila obnova 23 výhybek a přibližně 1 500 metrů kolejových spojek. V 1. etapě rekonstrukce vjezdové skupiny, která byla koncem roku dokončena a uvedena do provozu, bylo instalováno pět nových výhybek. K obnově byl použit svršek typu S49 ve své současné formě s pružným upevněním kolejnic a s betonovými pražci pod výhybkami. Tento svršek má dlouhou životnost a zajišťuje dlouhodobou spolehlivost a bezpečnost provozu. Součástí obnovy byla i výměna trakčního vedení a prvků zabezpečovacího zařízení. Dodavatelem prací byla společnost Chládek a Tintěra Litoměřice.



### Nová hala i zdvoukolejnění

V příštích letech se počítá vedle 2. etapy obnovy vjezdové skupiny a výstavby nové čtyřkolejné haly pro údržbu ucelených jednotek dálkové dopravy také se zdvoukolejněním odjezdu ze Střediska údržby do stanice Praha-Vršovice, s rekonstrukcí myčky, komplexní modernizací zabezpečovacího zařízení, s výstavbou trakční měničny, výstavbou nových sanitárních kolejí, rekonstrukcí osvětlení s novými LED svítidly, s výměnou veškeré kabeláže a v rámci výměny trakčního vedení dojde k jeho přizpůsobení budoucí konverzi na systém 25 kV 50 Hz AC.

Středisko údržby Praha Jih je největší areál pro údržbu vlakových souprav v České republice. Nachází se v něm přes 45 kilometrů kolejí, skoro 200 výhybek a téměř 30 kilometrů trakčního vedení. V areálu se nacházejí dvě velké haly pro údržbu vlaků. Pro Pendolina, railjety a další soupravy dálkové dopravy je určena čtyřkolejná hala s délkou kolejí 356 metrů. Jednotky CityElefant se udržují ve čtyřkolejné hale s délkou kolejí 115 metrů. Součástí objektu je i další dvoukolejná hala s kolejovou vahou a kolejovým podúrovňovým soustruhem. Ve Středisku údržby se dále nacházejí sanitární koleje určené pro úklid vlaků a vybavené technologií pro plnění vodou a odsávání odpadních nádrží a také myčka kolejových vozidel. ○

# ETCS otestuje zátěžová simulace na koridoru

Kvůli přetrvávajícím problémům při pilotním provozu ETCS na jednokolejné trati z Olomouce do Uničova se funkčnost automatického zabezpečovacího systému do poloviny ledna otestuje v simulovaném provozu na některém z hlavních železničních koridorů v ČR. Na vytíženém úseku se uskuteční zátěžová simulace technologie.

Petr Slonek

Výpadky zabezpečovacího systému na Uničovce na podzim způsobovaly zpoždění či odřeknutí řady spojů. Proto se sešla expertní skupina, kterou svolal ministr dopravy Martin Kupka. Potíže podle něj způsobil souběh více faktorů. „O příčinách jednáme s dodavateli přenosové sítě, RBC, vozidel, i palubních jednotek. Situaci je třeba co nejrychleji vyřešit,“ řekl.

Z dosavadních zkoumání vyplývá, že problémy jsou v komunikaci mezi traťovou a vozidlovou částí systému ETCS. Expertní skupina se shodla, že v případě výpadku komunikace je nutné okamžitě zajistit data z přenosové sítě a z daného vozidla, aby bylo možné vše vyhodnotit. Rychlost shromáždění potřebných dat u provozovatele infrastruktury prostředně po výpadku komunikace je zásadní. „Je potřeba urychlit komunika-

ci mezi provozovatelem infrastruktury, dopravci a výrobcí vozidel a dodavateli zařízení ETCS. Proto s výrobcí uzavřeme smlouvy, které garantují rychlý přenos informací,“ uvedl ředitel SŽ Jiri Svoboda.

## Test provozu s ETCS na koridoru

Pomocí vyřešit problémy má i zátěžová simulace provozu s ETCS na některé z koridorových tratí. Měla by najít chyby v přenosu dat mezi GTS a palubními jednotkami. V úvahu připadá I. koridor v úseku mezi Českou Třebovou a Brnem. „Jde nám o to, abychom v simulovaném provozu dostali na úsek co nejvíce různých vozidel různých dopravců a dokázali simulovat běžný provoz ETCS,“ řekl Kupka s tím, že testy se vyhodnotí a případně se v průběhu roku zopakují.

Kromě simulací také začne zasílání dat ze zkušebního provozu Správě železnic, která je bude shromažďovat a třídit. Do testovacího provozu se začnou zapojovat všichni dopravci. Systém se zatím testuje na Uničovce. Zkušební provoz znamenal problémy v podobě zastavování vlaků v nouzovém režimu. V jednom ze zkušebních dnů se na trati Olomouc – Uničov zastavilo osm spojů. ○





**KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC**  
úžasný malý svět

**CENTRUM NEOMEZENÉ ZÁBAVY**  
**PRO CELOU RODINU**



**NAŠE ATRAKCE:**

- Funkční simulátory
- RC Modely
- Autodráhy
- Virtuální realita
- Foto koutek
- Merkur dílna
- Dětské herní koutky
- Doplnkové výstavy
- Model Prahy
- Bistro

**... a mnohem více v ceně vstupenky.**

Po předložení platné In Karty **SLEVA 15 %**

Stroupežnického 23, Praha 5 – Smíchov | [www.kralovstvi-zeleznic.cz](http://www.kralovstvi-zeleznic.cz)



## Trať z Vysočan do Mstětic má tři koleje

Cestující mohou od začátku prosince znovu využívat kompletně zrekonstruovanou stanici Praha-Vysočany. Zprovozněn byl rovněž tříkolejný úsek z Vysočan do Mstětic, jehož součástí je i nová zastávka u stanice metra Rajská zahrada. Správa železnic tak zmodernizovala celkem 15 kilometrů železniční síť.

Petr Slonek | Foto: Vít Čepický

Modernizace celého úseku přinesla především zásadní proměnu stanice Praha-Vysočany, jejíž původní nádražní budova se z historických důvodů až do dubna 2021 nacházela v ostrovní poloze mezi kolejemi. Přístup z podchodu byl možný pouze po schodech. Nyní tvoří stanici tři nová nástupiště, která díky své výšce umožňují pohodlný nástup do vlaků. Pro přístup je možné použít dva prostorné podchody vybavené eskalátory a výtahy. Cestující jsou odbavováni v nové nádražní budově, k dispozici mají také

obchod a toalety. Práce na opravě stanice začaly na jaře 2020 a náklady dosáhly 5,4 miliardy korun, více než tři miliardy jsou z evropských fondů.

Větší pohodlí mají lidé nově i ve stanici Praha-Horní Počernice, kde stávající ostrovní nástupiště doplnilo nové vnější u nádražní budovy. Ta prošla během stavby kompletní obnovou. Moderní nástupiště i zrekonstruovanou čekárnu má v současnosti také zastávka v Zelenči.

### Nová zastávka u metra

Na souběhu tratí do Neratovic a Lysé nad Labem vznikl tříkolejný úsek. Jeho součástí je i zcela nová zastávka Praha-Rajská zahrada, která začala fungovat s novým jízdním řádem v neděli 10. prosince. Ve spolupráci s hlavním městem Prahou byla vybudována nová lávka, jež propojí místní část Hutě se stanicí metra Rajská zahrada. Tím vznikne nová přestupní vazba mezi vlakem a MHD. Na jaře se zprovozní jižní část lávky, která umožní



přechod přímo ke stanici metra Rajská zahrada. Do té doby musejí lidé při příchodu od sídliště Černý Most využívat náhradní trasu podchodem pod Chlumeckou ulicí.

Stavba zahrnovala rovněž rekonstrukci železničního svršku a spodku, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Stavbaři vybudovali několik nových propustků a podchodů, které propojily oblasti dosud rozdělené železnicí. Frekventovaný přejezd v Bystré ulici v Horních Počernicích nahradil podjezd. U stávajících mostů se v rámci stavebních úprav zvýšila průjezdná výška komunikace a přibýly také chodníky. Nebezpečnému přecházení kolejí přes železniční trať ve Stoliňské ulici pak zamezí nový podjezd pro cyklostezku.

Zatím ale nenastane avizované navýšení rychlosti na traťovém úseku na až 160 kilometrů v hodině. Nejprve je totiž zapotřebí instalovat nový evropský vlakový zabezpečovač ETCS. „V plánu je realizace v roce 2025, a pak se budou zvyšovat rychlosti,“ řekl ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Podle zástupců státu se díky stavbě podařilo odstranit celou řadu úzkých hrdel, lépe propojit koleje v úseku mezi Prahou-Vysočany a odbočkou Skály až do Mstětic, což významně posiluje kapacitu trati a zároveň zajišťuje i větší komfort v případě mimořádných událostí. ○

# V Lovosicích už slouží dvě nová nástupiště

Když na přelomu tisíciletí doputovala modernizace prvního železničního koridoru ke stanici Lovosice, samotné budovy nádraží a nástupiště se prakticky nedotkla. Historický dluh se daří napravovat až nyní – kompletní obnovou již prošly nástupiště 3 a 4, práce se v současnosti soustředí na první dvě. A dočká se i nádražní budova.



Vít Čepický | Foto: autor

Koncem devadesátých let dvacátého století se mladá Česká republika potýkala s povadnutím hospodářství, což se neblaze propásalo také do obnovy železniční infrastruktury, jež si nesla z období před revolucí obrovský vnitřní dluh. Jedním z důsledků byla i řada kompro-

misů ve výstavbě prvního železničního koridoru. Mezi ně bohužel patří i rekonstrukce železniční stanice Lovosice. Ta se dočkala pouze částečné obnovy kolejíště, jelikož ale disponovala již od konce 60. let 20. století perony a podchodem, plány na kompletní obnovu nástupiště a nádražní budovy byly odsunuty do budoucna. V tomto případě jsme se našťástí bu-

docnosti dočkali. Během roku 2023 se uskutečnila kompletní obnova nástupiště 3 a 4, která konečně získávají důstojnější podobu. Jedná se například o vyšší nástupní hranu pro bezproblémový nástup do železničních vozidel. S postupující obnovou se cestující rovněž dočkají bezbariérového přístupu díky novým výtahům pro veřejnost.

## S respektem k minulosti

Aktuálně se stavba soustředí převážně na jednostranné nástupiště 1 u nádražní budovy a na nástupiště 2. Zásadní novinkou zejména pro místní občany je prodloužení dříve slepého podchodu směrem k Novému Klapému, části Lovosic, která byla doposud kolejištěm odříznutá – v délce téměř jednoho kilometru nebylo možné železnici legálně překonat. To pochopitelně vedlo k častému nedovolenému pohybu osob v kolejišti a bohužel i k řadě tragických událostí. Hotovo by mělo být v průběhu letošního roku.

Zároveň se zkraje roku 2024 chystá start rekonstrukce nádražní budovy. Ta současná vznikla v roce 1968 v rámci přestavby celého uzlu. Stavbu odkazující na tehdy velmi populární bruselský styl navrhl známý architekt Josef Danda. Ačkoliv nebyla realizována v původním zvažovaném rozsahu, má své nesporné kvality, které současná rekonstrukce bude respektovat.

Zmizet by tak měly necitlivé úpravy, které se na stanici postupem času nabalovaly, zároveň dojde k vylepšení technických parametrů budovy tak, aby byla provozně ekonomičtější a pro cestující komfortnější. U budovy nádvakem vznikne parkoviště pro jízdní kola, což obyvatelé rovinných Lovosic jistě ocení. Konec prací se očekává v srpnu 2025. ○

## Po mostě na pražské Výtoni jezdí méně vlaků

Nový jízdní řád přinesl v Praze i výrazné omezení železniční dopravy na mostě přes Vltavu na Výtoni. Na základě aktuálních výstupů z měření zde Správa železnic musela v prosinci přistoupit k výrazným škrtům v provozu. Změny se týkají linek Českých drah S7 a S65 a postihnou tisíce cestujících denně.

Po podrobné prohlídce a odhalení špatného technického stavu železničního mostu na Výtoni byl v roce 2020 zahájen permanentní monitoring, který zajišťují odborníci z ČVUT. Od srpna do listopadu 2023 se nad rámec tohoto monitoringu uskutečnil také průzkum korozního oslabení, diagnostika pomocí endoskopu, měření zbytkové tloušťky, ošetření protikorozní ochranou pro zastavení degradace a kontrola únavového poškození.

„Bohužel, vzhledem k výsledkům měření na mostě bylo nutné zavést značná omezení provozu. Nepotěšíme zejména cestující na západ od Prahy, ale chceme-li zajistit jejich bezpečnost, nemáme jinou možnost,“ vysvětlil důvody ředitel odboru přípravy staveb SŽ Pavel Paidar.

Od 10. prosince se tak na výtoňském mostě nesmí soupravy míjet, neboť stavba unese už jen jeden vlak. Zároveň se snížila na polovinu rychlost ze současných 40 km/h na 20 km/h. Sníží se také intenzita železniční dopravy o zhruba dvě třetiny, přičemž celková váha vlakových souprav klesne ze stávajících 27 mil. tun za rok na 10 mil. tun.

To znamená, že výtoňský most bude moci využívat výrazně méně vlaků a v podstatě

žádný nákladní vlak. Omezení dopadlo zejména na vlaky linky S7 na trase Praha hlavní nádraží – Praha-Radotín/Řevnice, které nyní končí na Smíchově. Jedná se o 59 spojů za den. Základní vlaky linky S7 Praha – Beroun přes výtoňský most i nadále pojedou.

Zkrátí se i trasa vlaků na lince Praha hlavní nádraží – Hostivice – Rudná u Prahy a budou stejně jako v případě linky S7 ukončeny na Smíchově. Jde o 35 spojů za den. „Tato situace bude výhledově pro cestující ještě méně příjemná ve chvíli, kdy začne rekonstrukce smíchovského nádraží, kdy se dají čekat další výluky,“ řekl Paidar. Podle SŽ příští rok hrozí další omezení provozu. Organizace plánuje v prvním pololetí zadat přepočít údajů k mostu, který určí další případné omezení a upřesní zbytkovou životnost konstrukce. (pes)



Vít Čepický | Foto: autor

„Jsem ze smíšené rodiny, tatínek je z Dánska. A když jsme za ním s maminkou cestovali, většinou to bylo vlakem. Mě to hrozně bavilo, bylo zajímavé, jak se po odjezdu z Prahy postupně mění krajina, kontrasty mezi jednotlivými zeměmi... Přišlo mi to fascinující,“ vypráví Adam Vanting na dohled od rozsáhlé změti kolejí na pražském Spořilově, kde se nyní chystá na práci strojvedoucího.

„Mě cestování vlakem velmi uklidňuje, patrně proto, že ho mám spojené s pěknými vzpomínkami. Je to pro mě velký relax, asi jako když jiní jedou do lázní. Ve výsledku je mi i jedno, kam jedu, prostě se koukám z okénka a odpočívám.“

Jakmile má volno, chopí se batohu, jízdenky a vyráží na nádraží, které je pro něj doslova branou do světa. „Už před lety jsem si začal dělat mapu projetych tratí, snažím se tedy primárně vyrazet tam, kde jsem ještě nebyl či kde se třeba bude něco měnit. Naposledy jsem byl v Rumunsku podívat se na trať, která se kvůli elektrizaci zavře na tři roky. Tak jsem si ji ještě musel projet v původním stavu, dokud to šlo.“

Situaci mu navíc značně ulehčuje jistá nenáročnost, díky které toho na kolejích stihne opravdu hodně. „Občas spím v hotelech, čas od času u známých, zvládnám ale i přenocovat na sedačce ve vlaku, strávím-li následující noc v něja-

## Z paluby nočních vlaků až ke kontroléru

**Dráha, jiná alternativa není. Adam Vanting už ve škole nad ničím jiným ani nepřemýšlel a svůj velký sen si i plní. Nejprve na palubě nočních vlaků, potom v kanceláři při plánování výluk – a nyní v podobě kurzu na strojvedoucího. Prozatím jej ale nejčastěji potkáme až za lokomotivou, na palubě vlaků napříč Evropou. „Cesta vlakem je pro mě tím, čím jsou jiným lázně. Je mi i jedno, kam jedu. Nejlépe ale někam daleko,“ říká.**

kém ubytování. Dost mi taky pomáhá základní přehled, který jsem těmi roky studování jízdních řádů získal. Kdybych se teď například rozhodl jet do Moldávie, znám jízdní řády většiny evropských dálkových vlaků z paměti a mohl bych vyrazit prakticky ihned, bez nějaké podrobnější přípravy,“ uvažuje.

V cestování má navíc slušnou praxi, sám se na delší trasu poprvé vydal už před třinácti lety – do Dánska za otcem. „Maminka kvůli práci jet nemoh-

la, ale já jsem tam opravdu moc chtěl. Takže mě posadila v Praze na vlak, já jel původně do Hamburku, v Berlíně se ale vlak pokazil a skončil a já ve svých třinácti letech musel řešit, co budu dělat. Vedle zrovna přijelo ICE do Hamburku, dal jsem tak na svůj instinkt, do vlaku na poslední chvíli naskočil, opravdu dojel do Hamburku a tam už mě tatínek nějak zázrakem našel,“ vzpomíná.

O rok později už se s kamarády rozhodli vyrazit na týden po Česku a Slovensku.



„Brali jsme to poctivě, cílem bylo projet se co nejvíce tehdy velice rozmanitými vozy řady A149, od Chebu po Ostravu a i na Slovensko, to byla hodně velká cesta a já tehdy vydržel skoro všechno. Maminka to naštěstí chápala a nevadilo jí to. Je super, že mi důvěřovala,“ oceňuje.

### Nejlepší železnice? Česká!

Díky stovkám tisíc ujetých kilometrů po kolejích napříč západní, střední i východní Evropou má už slušnou možnost srovnání, jak dráha na „nejželezničnejším“ kontinentu funguje. A ta česká z jeho srovnání vychází velmi dobře. „Bude to znít jako klišé, ale tuzemská železnice mi vychází jako úplně nejlepší. Umíme tu skvěle operativu, to je něco úplně neskutečného, jak se přes všechna zpoždění snažíme zachovávat přípoje, že existuje vůle i hodně zpožděné spoje dovést do cíle, a vyzdvihnout musím až neskutečný přístup mnoha svých kolegů, který se v západní Evropě prakticky nevidí,“ oceňuje.

„Hodně se orientujeme na cestující, to jinde opravdu není pravidlem. Třeba v Německu se uplatňuje až technokratický přístup, vlak se v případě problému prostě zruší a konec, cestující se sice odškodní, ale že se někam potřebovali dostat například ještě tentýž den, na to už se ohled moc nebere. To se dříve často stávalo u vlaků z Prahy na Mnichov, když cestou nabraly zpoždění a nevešly se do svého slotu v mnichovském železničním uzlu. Dvě hodiny od Mnichova jízdu skončily a cestující byli odkázáni na další vlaky, byla to prakticky každodenní záležitost u několika vlaků, což je neskutečné. A to je to Německo, které se tu často dává za příklad, že ‚tam by se nic podobného nestalo,‘ upozorňuje.

Naopak nápadů na zlepšení příliš nemá. „Jízdné je tu na poměry vlastně levné, nabídka spojů je velmi slušná, už konečně existují i spojení po půlnoci... To jsou ty hlavní zásady, kterých by se doprava měla držet, tedy být dostupná a jezdit často. A to tady máme. Tím ale nechci tvrdit, že se není kam zlepšovat, to bylo, je a bude vždy – jsem přesvědčen, že na vzájemné spolupráci dopravců a správců infrastruktury je co zlepšovat, stejně i v mezinárodní dopravě a i v oblasti služeb, nezávisle se zaujmout i movitější zákazníky,“ dodává.

Jeho největší zálibou na železnici jsou osobní vozy. Své cesty organizuje tak, aby kromě návštěvy zajímavých destinací absolvoval i svezení zajímavými drážními vozidly. „Zajímá mě i železniční minulost, baví mě pátrat po zaniklých časech, což se často odráží například v ojetinách, vozidlech z druhé

či třetí ruky. Fascinuje mě, že to mnohdy jsou stroje, které v původní zemi dávno neslouží, ale jsou jinde, a to kolikrát ve stavu, v jakém přestaly jezdit v původním působišti. Člověk díky tomu vlastně může zažít něco, co by normálně už nemohl. V podstatě je to takové cestování časem.“

### Z nočních vlaků do kanceláře

Už na škole měl zcela jasno, že jeho kroky povedou na dráhu. „Ta cesta byla velice jednoduchá. Na základní škole mi bylo jasné, že chci na střední dopravní školu. Na té jsem se dostal díky praxím přímo k provozu a jen mě to utvrdilo v přesvědčení, že v tomto oboru chci pracovat,“ vzpomíná.

Cesta do provozu pak byla naprosto přirozená. „Jednoho dne jsem cestoval nočním vlakem a v pozici stevarda pracoval můj kamarád. Celou noc jsem tak namísto spaní strávil s ním, pozoroval jej při práci a dozvídal se, že toto by mne mohlo opravdu bavit. Přišlo mi naprosto fascinující, jak jeden člověk jede s lůžkovým vozem až na konec jeho cesty, oproti klasickým průvodčím není omezen hranicemi, a přišlo



**Adam Vanting**

Vystudoval Střední školu technickou a dopravní v Ostravě-Vítkovicích. Z vysokoškolských studií jej zlákala práce stevarda v ubytovacích vozech společnosti JLV. Změna rodinného stavu jej pak zavedla do kanceláře, avšak rozmanitost práce v drážním provozu neodolal. Když přišla příležitost k životním změnám, nasměroval svou kariéru na pozici strojvedoucího. Cestování je pro něj tak komplexní koníček, že jím tráví téměř většinu svého volného času, baví ho ale i vaření a zejména pak trávení času s přáteli. Ačkoliv žije již téměř 10 let v Praze, pochází ze severní Moravy, kam se za rodinou a přáteli rád vrací.

mi, že by to pro mě mohla být zajímavá práce. A nakonec mě zlákala natolik, že jsem předčasně skončil s vysokou školou a šel do toho. Přišlo mi skvělé, že jsem zároveň na dráze a zároveň cestuju – do Krakova, Budapešti, na střední Slovensko, v létě k moři do Splitu či do Černé Hory... Navíc jsem si během odpočinku dokázal najít i nějaký čas na města, ve kterých jsem byl.“

Přesto mu to nestačilo. „Nakonec mi přece jen přišlo, že se vozím tam a zpátky a nevidím za sebou příliš práce. Takže jsem se nechal od kamaráda zlákat do jedné dopravní startupové firmy. Práce u Českých drah mě ale přesto stále lákala, věděl jsem, že chci do kanceláře, ale mít stále něco společného s provozem. Podobná pozice se jednou na kariérním webu Českých drah objevila, a tak jsem to zkusil a přihlásil se. Na první pokus jsem sice neuspěl, ale můj životopis už zůstal v systému a později jsem dostal nabídku z Regionálního obchodního centra v Praze, kde se očekávalo větší množství výluk, a hledali posilu, což nakonec vyšlo.“ A přesunul se do kanceláře.

„Schéma práce sice bylo pořád stejné, ale přesto mě bavila ta rozmanitost. Každá výluka byla jiná. Zároveň ta práce byla ale hodně úžasná. Kolektiv byl ale naprosto úžasný, stejně tak i pracovní atmosféra. První zlom ale nastal ve chvíli, kdy došlo k přeměně ROCů na oblastní centra obchodu. Kolektiv se rozpadl, a když jsem potom v osobním životě zažil jisté velké změny, pocítil jsem potřebu začít i pracovní něčím novým.“

### Vzhůru na lokomotivu

Provoz tedy opět zvíťazil. „Je to úžasné. Když jsem dělal výluky, musel jsem nosit spoustu informací v hlavě. Najednou ji ale mohu mít, samozřejmě krom učení, čistou. To je skvělé. Navíc je celá příprava na strojvedoucího velmi pestrá, mám za sebou pasivní zácviky, měsíc kurzu v České Třebové, teď se školíme v Praze, čeká mě další kurz a ježdění,“ oceňuje.

Ačkoliv má podstatnou část kurzu ještě před sebou, už nyní může přemýšlet nad tím, na které koleje by rád vyjel. „Je klišé chtít se dostat na Vectrony do Německa, to by chtěla asi většina. Baví mě ale mluvit v cizích jazycích, německy, anglicky i polsky se domluvím, tak doufám, že mi nakonec nějaká mezinárodní vozba vyjde,“ přeje si. Ale nakonec může úplně stejně skončit na některé z lokálních tratí. ○

# Berlín s Paříží opět propojil přímý noční vlakový spoj

Po devíti letech vyjel první přímý noční vlak mezi Berlínem, Bruselem a Paříží, tvořený staršími vozy Nightjet ÖBB. Původní spoj byl zrušen v roce 2014. Linka zatím jezdí třikrát týdně, od podzimu 2024 bude v provozu denně. Provozují ji společně Deutsche Bahn (DB), rakouské ÖBB, francouzské SNCF a belgický dopravce NMBS/SNCB.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Slavnostního odjezdu v Berlíně se 11. prosince zúčastnili ministři dopravy Německa, Belgie, Francie a Rakouska a generální ředitelé zúčastněných drah. „Dnes večer currywurst v Berlíně, zítra ráno croissant v Paříži, nebo také večer Eifelova věž v Paříži a druhý den televizní věž v Berlíně,“ prohlásil německý ministr zahraničí Volker Wissing. „S novými spoji Nightjet sblížíme velká evropská města a dále usnadňujeme cestování. Krátké a střední trasy v Evropě patří železnici,“ doplnila ho rakouská spolková ministryně mobility Leonore Gewessler.

## Třikrát týdně, pak denně

Nightjet zatím jezdí třikrát týdně. Vlak vyjíždí vždy v pondělí, ve středu a v pátek z berlínského hlavního nádraží ve 20:18 s příjezdem do Paříže druhý den v 10:24, tedy po 14 hodinách a šesti mi-



nutách jízdy. Ve Francii brzy ráno staví ještě ve Strasburku. Cesta do Bruselu je zhruba o půl hodiny rychlejší, příjezd do belgické metropole je stanoven na 9:56. Zpět se soupravy vrací ve středu, ve čtvrtek a v sobotu večer s příjezdem v 8:26 následujícího dne do Berlína.

Mezi prvky modernizovaných interiérů vagonů patří nové spací oddíly s pohodlnými lůžky, které mají vlastní toaletu a sprchu, moderní osvětlení, zrekonstruované koupelny a nový bezbariérový oddíl.

Vedle míst k sezení spoj nabízí lehátkové a lůžkové vany. V průběhu prosince byla podle mluvčí DB poptávka po nočním vlaku Nightjet velmi vysoká a i v příštích týdnech je prakticky vyprodáný.

V minulosti byly lůžkové vlaky v Evropě populární, později ale začaly doplácet na leteckou dopravu a vytlačily je nízkonákladové aerolinky. Nyní se však noční linky postupně vrací zpět. Z evropských dopravců na ně již před časem pod značkou Nightjet vsadily rakouské ÖBB. Právě díky nim má ČR v současné době noční spojení z Vídně přes Břeclav a Prahu s Berlínem. České dráhy zároveň vypravují spací vlak z Prahy do Curychu.

Novinkou od změny jízdního řádu 10. prosince 2023 je také denní provoz lůžkových vozů na lince Mnichov – Vídeň – Varšava. Už v prosinci 2022 partneři přidali linku nočního vlaku Curych – Praha a prodloužili noční vlak Mnichov – Benátky/Rijeka/Záhřeb/Vídeň – Budapešť přidáním Stuttgartu jako výchozí a cílové stanice.

ÖBB si také objednaly novou generaci nočních vlaků Nightjet. Soupravy budou jezdit rychlostí až 230 km/h a poprvé mají cestující svést na sklonku léta. Do konce roku 2025 jich má být na kolejích všech 33. Novinkou jsou mini kabiny s modulem pro jednoho cestujícího, které vylepší soukromí. Soupravy jsou sedmivozové, tři vany lehátkové se čtyřmístnými kupé plus mini kabiny a dva jsou lůžkové se dvoustupňovým kupé. Všechny oddíly v lůžkovém voze mají vlastní WC a sprchu. „Jedná se o největší nákup v segmentu nočních vlaků. Investujeme více než 700 milionů eur,“ řekl generální ředitel ÖBB Andreas Matthä. ○

## Po korutanské části Koralmbahn už jezdí vlaky

Po zhruba šestadvaceti letech výstavby Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) začátkem prosince uvedly do běžného provozu s cestujícími první část dráhy Koralmbahn mezi stanicemi Klagenfurt a St. Paul im Lavanttal v Korutanech. Regionální vlaky zatím mohou projíždět po 50 kilometrech nové trati. Kompletně bude tato největší dopravní stavba v zemi hotová na konci roku 2025.

Nedávné otevření prvního úseku nové trati do Štýrského Hradce nicméně přinese pouze dílčí zlepšení v regionální dopravě. Významnější zrychlení provozu nastane až po dokončení celého projektu za dva roky.

Regionální vlaky z Klagenfurtu do St. Paul im Lavanttal nyní zvládnou jízdu za 26 minut, do Wolfsbergu pak za 44 minut. Doba jízdy se tak zkrátí o 35 minut. Po dobudo-

vání železnice do Štýrského Hradce včetně 33 kilometrů dlouhého Koralmského tunelu se cesta mezi hlavními městy spolkových zemí zmenší na pouhých 45 minut. Trať se staví na rychlost 250 kilometrů v hodině.

Železnice Koralmbahn mezi Štýrským Hradcem a Klagenfurtem je součástí nové jižní trati, a tím i baltsko-jadranského koridoru a jednou z hlavních tras pro nákladní a osobní dopravu. Ze 130 kilometrů nové dráhy vede 50 km v tunelech, z toho 33 km



v srdci trasy, v Koralmském tunelu. Jeho stavba i trati na štýrské straně jsou stále v plném proudu. Nová železnice bude mít více než 100 mostů a 23 stanic a zastávek.

Kromě Koralmského tunelu pod horským masivem Koralpe, který je zároveň nejdelší v Rakousku a šestý nejdelší na světě a proražen byl v červnu 2020, se v Korutanech budují ještě tunely Grafensteintunnel, Lindtunnel, Kühnsdorftunnel, Peratschitzentunnel, Srejachttunnel, Untersammelsdorftunnel, Steintunnel a Granitzaltunnel.

Šéf ÖBB Andreas Matthä řekl, že spojení má velký význam i pro nákladní dopravu a korutanské hospodářství. „Jsou zde obrovské možnosti k podnikání. Cílem je přechod od nákladních automobilů k železnici.“ Pokud jde o osobní dopravu, ÖBB očekává, že se současné čísla zdvojnásobí. Náklady na tuto stavbu činí 5,4 miliardy eur. (pes)



# Zlomené nosy se vydaly na poslední jízdu

Lokomotivy přezdívané pro svůj charakteristický vzhled jako **Nez cassé** neboli **Zlomený nos** definitivně končí u nizozemských státních drah NS. Při této příležitosti zorganizoval spolek železničních fanoušků **Stichting NVBS-Excursies** spolu s NS International a s DB speciální rozlučkovou jízdu a výstavu lokomotiv řady 1700 různých dopravců.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

Rozlučková okružní jízda se uskutečnila v neděli 19. listopadu po trase Amersfoort – Zwolle – Deventer – Arnhem – 's-Hertogenbosch – Tilburg – Breda – Rotterdam – Den Haag – Gouda – Utrecht (úvrať) – Amersfoort. Už na přistavení soupravy čekalo v Amersfoortu množství fanoušků a fotografů a stovky dalších stály podél celé trasy zvláštního vlaku. Pro účastníky jízdy bylo připraveno několik fotozastávek, upomínkové předměty a každý cestující dostal odznak s obrázkem legendární lokomotivy.

Vlak byl sestavený ze soupravy DB linky IC 77 Amsterdam – Berlín v čele se strojem 1761 NS a na konci 1750 NS. Jednalo se o dvě z osmi posledních zástupkyň řady 1700 ve službách NS International. Do loňského prosince dopravovaly vlaky InterCity Amsterdam – Berlín do PPS Bad Bending. Dva vozy soupravy byly na úrovni červené linky ozdobě-

ny logy DB a NS a nápisem 19. 11. 2023 Abschiedsfahrt/Afscheidrit NS 1700 a obrázkem typicky žluté lokomotivy. Na lokomotivách byl nápis „Na 30 jaar trouwe diens zwaai ik af“, což lze přeložit jako „Po 30 letech věrné služby se loučím“.

Ve stanici Rotterdam Stadion, která slouží pouze pro dopravu účastníků akcí na fotbalovém stadionu klubu Feyenoord Rotterdam s kapacitou více než 50 000 diváků, byla připravena výstava několika žlutých lokomotiv NS (1744, 1745, 1746) a dalších šesti strojů soukromých dopravců (původních čísel 1828, 1609, 1756, 1778, 1781 a 1835).

Po úvratí v Utrechtu dopravila do Amersfoortu zvláštní vlak lokomotiva 1750 NS. Po jeho příjezdu se odehrálo oficiální poslední odpojení lokomotivy od vlakové soupravy.



## Nez cassés ve službách NS

Na základě pozitivních výsledků zkoušek francouzské lokomotivy BB 7200 si NS v roce 1978 objednaly 58 nových lokomotiv řady 1600, které byly dodány v letech 1981 až 1983. Stroje s tyristorovou regulací byly do té doby nejvýkonnější a nejspornější holandské mašiny. Na napájecím systému 1 500 V DC měly trvalý výkon

4 540 kW a hodinový 5 100 kW. Maximální rychlost byla 180 km/h, ale testování se uskutečnilo pro rychlost až 200 km/h. Měly typické francouzské jednomotorové podvozky monomotor s uspořádáním B'B s rozvorem 2 800 mm.

Lokomotivy byly určeny pro nákladní i osobní dopravu. Při železniční reformě v roce 1999 se rozdělily mezi osobní NS Reizigers (21 kusů označených novou řadou 1800) a nákladní NS Cargo (37 kusů). V následujících letech byly další lokomotivy NS Cargo, po privatizaci Railion či DB Cargo, prodány osobní dopravě nebo soukromým dopravcům. DB Cargo ukončily jejich provoz v roce 2020 a osobní doprava už v roce 2011.

Když na začátku 90. let potřebovaly NS další moderní vozidla, sáhly po osvědčeném typu 1600. V letech 1990 až 1994 vyrobil Alstom 81 podobných strojů řady 1700. Měly modernější elektroniku, odlišný brzdový systém a novější zabezpečovací techniku. Z toho bylo 28 lokomotiv vybaveno automatickým spřáhlem pro provoz v ucelených jednotkách push-pull typu DD-AR a další stroje se používaly u jiných typů vratných souprav, např. u vozů typu DDM-1 nebo ICRm. Jezdily i s klasickými vozy pronajatými od DB jako výpomoc při nedostatku vlastních vozidel. Velké odstavení vozů řady 1700 NS nastalo v roce 2019. Poslední stroje zůstaly ve službách NS International pro vlaky Amsterdam – Berlín do loňského roku.

Od poslední změny jízdních řádů byly nahrazeny lokomotivami Siemens Vectron, které budou vlaky IC Amsterdam – Berlín dopravovat v celé trase bez přepřahu na hranicích. Díky tomu, a také redukci počtu zastávek z 15 na 11, se zkrátil cestovní čas z 6 h 25 min na 5 h 52 min. ○

# I kavárna může být Nádražkou

V Ústí nad Labem to vždycky bylo s nádražkami složité. Jedna poctivá sice v poklidu přežívá na západním nádraží, vyhlášenou svíčkovou na Střekově si už ale nedáme – a ještě větší bída to historicky byla na hlavním nádraží. Ano, byla, už není. Pod kolejíště na labské nábřeží totiž zaplula kavárna, jež si dráhu vetkla přímo do názvu. Kávu zde mají velmi dobrou, obsluha je milá, návštěvníci se rádi vrací... Ale do idylly daleko. Byť za to Nádražka nemůže.



Vít Čepický | Foto: autor

Ano, s hlavním nádražím v Ústí nad Labem je tak trochu problém už od války. Původní honosná budova utrpěla v důsledku spojeneckých náletů, přece jen šlo o důležitý německý dopravní uzel, značné škody. Za komunismu se Ústečané dočkali pouze dočasných provizorií, které, jak to v té době bývalo zvykem, bylo dočasné asi jako následná sovětská okupace. Ale mohlo to dopadnout ještě mnohem hůř, bolševik plánoval plošnou demolici bloků původních domů před nádražní náměstí, na rozdíl od ostatních zcela absurdních odstřelů v centru tento však již nestihl.

Šance na důstojné nádraží tak v Ústí svitla až s rekonstrukcí koridoru v novém tisíciletí. Jenže ani tentokrát to tak úplně nedopadlo. Snaha o modernu se pojala poněkud provinčně, největším benefitem nakonec byl vznik průchodu k řece do prostoru takzvaného Zanádraží, kde zároveň vznikla i řada obchodních jednotek. Původní ideu promenády u řeky však trochu kalil a kalí fakt, že se mezi vzniklým veřejným prostorem a řekou nachází ohybná betonová vana se čtyřproudou komunikací, která je obrazně i doslova nepřekonatelnou dopravní stokou.



## Hodnocení

Ústecká Nádražka trochu trpí svým okolím, jež má do ideálu daleko. Na jednu stranu krásný výhled do labského kaňonu, na druhou podudržované, neuklizené okolí a ruch čtyřproudé, vytížené silnice v betonové vaně přímo na břehu řeky. Ale za to Nádražka nemůže, naopak sama v rámci možností přináší do okolí možnost v klidu spočinout v důstojném prostředí. Chvála tomu. A třeba bude Nádražka časem impulsem ke kultivaci celého Zanádraží. Zasloužilo by si to.

## Otevírací doba

Pondělí až pátek 8:00–18:00,  
sobota a neděle 9:00–18:00.



Zanádraží tím logicky trpí, stejně jako trpí zoufale levným zpracováním, mírným architektonickým zpracováním a ještě tragičtější údržbou, takže po pár letech používání připomíná nikoliv cen-

trum krajského města, ale spíše nuznou periferii. Situaci nepříspěly ani letité dohady po dostavbě celého prostoru a neschopnost města je uspokojivě řešit, kvůli čemuž zely tamější obchodní jednotky dlouhé roky prázdnou.

Část Ústečanů se však osudu, všeobjímajícímu nihilismu a vlastní netečné politické reprezentaci srdnatě vzpírá a stále doufá v lepší zítřky, které se snaží vyzvat nezlomností a invencí, což předvedla právě i za ústeckým hlavákem. První vlašťovkou byla prodejna triček, jež posléze metamorfovala v pivotéku, nyní ze Zanádraží již přestěhovanou, a nakonec se zde usadily i podniky v okolí do té doby zoufale chybějící – kavárny. Jednou z nich a dle mínění autora nejlepší je právě Nádražka.

Ta se stala oázou v širém okolí. Nabídl důstojné prostředí, milou obsluhu a hlavně dobrou kávu a zákusky. Rázem v Ústí na hlavním přestávkovém čekání na vlak samoučelným. Nakonec se i Zanádraží díky zahrádce Nádražky stává místem, kde lze trávit čas, výborně ale káva chutná i na nástupišti při pozorování drážního provozu – a že se tu dopravně stále něco děje. Až pojedete kolem, zastavte se – tahle oáza si to zaslouží. A lepší kafe do vlaku široko daleko neseženete. ☉



### Hodnocení

Nelahozeves je příkladem místa, kterého máme stále poněkud málo. Zdálnivě obyčejná, dvoutisícová obec dokázala evidentně díky zapáleným místním se vztahem k místu, v němž žijí, nastartovat společenský život tak, že je to vidět na první pohled. Jedním z projevů je i místní infocentrum s občerstvením na vlakové zastávce.

Pečlivě a mile vedené, sympatické místo si návštěvníky po zásluze našlo a je výrazným vzkazem mnohým jiným – když do dobrého nápadu vložíte srdce, nemůže to nevyjít. Tak mnoho zdarů!

### Otevírací doba

Pondělí zavřeno, úterý, čtvrtek a neděle 10:00–17:00, středa, pátek a sobota 10:00–21:00.



# Antonín Dvořák by měl jistě radost

Podél řeky Vltavy protáhla obec Nelahozeves turisty dlouhodobě láká zejména na pozdně renesanční zámek rodiny Lobkowiczů. Dráhomilcům se ale na první dobrou vyjeví spíše trojice zajímavých tunelů na trati Praha – Drážďany, jež tudy prochází, a rodný dům milovníka železnic a skladatele Antonína Dvořáka. Relativně nedávno pak přímo v budově zastávky Nelahozeves zámek přibyla další atrakce – znamenitá nádražka.

Jestliže před pár lety se zdálo, že se velmi zajímavá vstupní brána do Nelahozevesi v podobě budovy zastávky přímo pod zámek, po němž získala i název, v prach obrátí. Díky snaze místních a pochopení Správy železnic se ale nakonec podařilo tomuto místu vrátit původní kvality a dokonce výrazně povýšit jeho funkci. Přímo u trati, vedle kostela svatého Ondřeje, na dohled od rodného domu Antonína Dvořáka, vzniklo nové centrum obce s infocentrem, příjemným venkovním posezením a hlavně občerstvením.

Titul pravověrné nádražky přitom místní zastávce patří zcela po zásluze. Během

velkorysé otevírací doby můžete usednout v příjemném interiéru s takovým výhledem na dráhu, že neuteče průjezd opravdu žádného vlaku. Potomstvo jistě ocení hrací koutek, turistě-sběratelé nepohrdnou rozsáhlou nabídkou upomínkových předmětů odkazujících na místní pamětihodnosti, mezi nimiž dokonce nechybí ani publikace o tamější trati. Skvělý detail.

U občerstvovacího zařízení ale nejvíce záleží na nabídce pochutin. A i v tomto ohledu nelahozeveská zastávka boduje naplno. Kromě slušné kávy a nabídky dalších horkých nápojů nabízí řadu dobrot, které přímo či nepřímo odká-

zují k Nelahozevesi a okolí. Neváhejte se zeptat obsluhy, jež vmžiku a ochotně přepne i do své druhé pracovní náplně, té informační. Já se například ke svému překvapení dozvěděl, že skvělé čepované pivo, které je zde k dostání, se sice vaří v Braníku (neplést s Braníkem vařeným na Smíchově), ale i tak má linku k Nelahozevesi v podobě místního grafika, jenž se s gusem stará o vizuální podobu tohoto požeňnaného nápoje.

Samozejmě je třeba počítat s tím, že se návštěvník nenachází v plnohodnotné restauraci, jedna velmi dobrá se mimochodem nachází nedaleko, hlad zde ale utiší alespoň drobnostmi v podobě utopence, hermelínů a různých lákavých sladkých dezertů. Potěší pak každodenně čerstvá polévka, ta zejména v zimě vyložené přijde k duhu. Ale široká nabídka je zde i pro ty, kteří potřebují pouze něco přibalit do batohu. Od nevědních limonád přes dezerty po pivo z nedalekých Únětíc.

Nechť se tedy Nelahozevesi a její relativně nově narozené nádražce daří co nejlépe. Protože kde už jinde by se nádražce mělo dařit než v obci, jež je se železnicí tak pevně spjatá. A to jak pomyslně prostřednictvím svého nejvýznamnějšího rodáka, tak i zcela reálně. Ostatně – stačí se podívat do nelahozeveského znaku, jemuž sice oficiálně vévodí ondřejský kříž, ale ten odkaz na výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný je více než zřejmý... ○





# Sto let elektrizace nizozemských železnic

Jedna ze souprav Mat'36 projíždí u vesnice Hulshorst na trati Amersfoot – Zwalle.

Letos uplyne sto let od zahájení provozu na prvním úseku nizozemských železnic elektrifikovaných trakční soustavou 1 500 V DC. Do začátku 2. světové války stihly Nederlandse Spoorwegen (NS) elektrifikovat páteřní železniční síť v centrální části země a po válce pokračovaly v rychlém zavádění elektrické trakce. Díky nasazení moderních vozidel se v roce 1958 NS staly s velkým náskokem první evropskou železnicí, která oficiálně ukončila parní provoz. Pojďme se podívat na to, jak Nizozemci s elektrizací svých železnic začínali.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Wikipedia

Úplně první elektrická železnice v Nizozemí vznikla už pět let po naší Bechyňce. Společnost Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg-Maatschappij (ZHESM) vybudovala a 1. října 1908 zahájila provoz na skoro 30 kilometrů dlouhé dráze Hofplein Rotterdam – Haag / Scheveningen. Pro napájení zvolila neobvyklou trakci 10 kV 25 Hz AC a provoz zajistila zpočátku 19 motorovými vozy dvou typů, které v dalších letech doplnily ještě čtyři dodatečně vyrobené vozy, a celkem 27 nemotorovými vozy.

Jejich vzhled byl inspirován americkými vozy pro dálkové vlaky. Měly velká ok-

na a výrazný nástřešek po celé délce vozu. Nátěr a interiér byly provedeny v tehdy oblíbeném stylu secese. Maximální rychlost činila 100 km/h a výkon 264 kW. Zařízeny byly poměrně komfortně, ale podle průvodce z železničního muzea v Utrechtu, kde se jeden zachráněný a perfektně renovovaný vůz nachází, se přesto v létě největší oblibě těšila obyčejná 3. třída s dřevěnými lavicemi. Důvodem byly štěnice, které se na začátku 20. století zcela běžně nacházely i v bohatých domácnostech. Ty se pak na oblečení a v čalounění vlaku snadno přenášely a šířily.

Když ve 20. letech přišlo rozhodnutí elektrifikovat nizozemské železnice soustavou 1 500 V DC, byly vozy rekonstruo-

vané na nový systém a dál používány. Těžkou ránu jim zasadila 2. světové válka. Množství z nich bylo zničeno, další se ocitly v zahraničí, a tak se jich po roce 1945 vrátilo do provozu jen málo.

## Sázka na elektřinu pro osobní vlaky

Zásadní rozhodnutí o elektrizaci nizozemských železnic přišlo v roce 1922. Rok předtím převzala vláda dvě největší drážní společnosti v zemi a hned musela řešit jejich další rozvoj. Železnice byla důležitým dopravním prostředkem v malé, ale hustě osídlené zemi. Pro představu – dnešní Nizozemí má zhruba 17,5 milionu obyvatel, kteří žijí v zemi zhruba o polovinu menší, než je Česká republika. Je zde

## HISTORIE



Zahájení elektrického provozu z Amsterdamu do Amersfoortu



Souprava sestavená z Materieel'24, v čele vůz se zavazadlovým oddílem BD

tedy 3x větší hustota obyvatel než u nás. A ani před sto lety to nebylo výrazně jiné.

Mnohé páteřní železnice jako Amsterdam – Rotterdam, Amsterdam – Utrecht nebo Utrecht – Amersfoort byly přetížené. Výstavba dalších kolejí však nepřipadala v úvahu. Bylo by to nákladné a znamenalo v hustě osídlené krajině bourání mnoha domů. Další možností bylo prodloužit délku a hmotnost vlaků, ale to by znamenalo zpomalení dopravy. Třetí, vítěznou variantou byla elektrizace železnic.

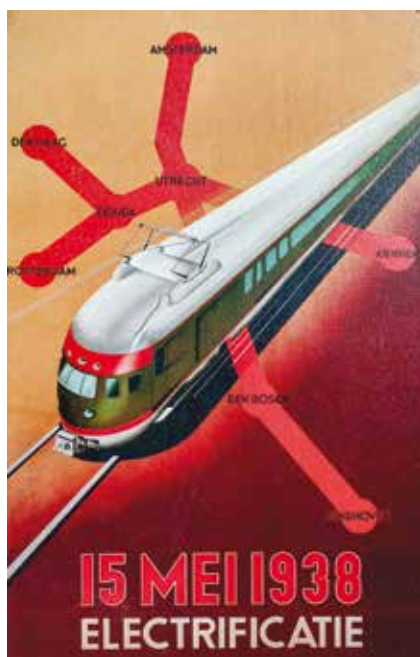
Pro ni mluvily i další důvody. Podobně jako v Rakousku a ve Švýcarsku to byl nedostatek uhlí a jeho enormní cena po válce. I když Nizozemsko mělo vlastní uhelné doly, dokonce státní, na jihovýchodě země v provincii Limburg, bylo výhodnější uhlí spalovat v elektrárnách a pohánět jím velké množství elektrických vlaků. Výhody elektrické trakce prokázala už první dráha ZHESM, jejíž náklady na provoz byly 27 centů na kilometr oproti 42 centům u ostatních tratí s parním provozem.

V další fázi bylo nutné rozhodnout o trakční soustavě. Britský model se třetí kolejničí byl zamítnut kvůli riziku kontaktu s elektřinou v hustě obydlené zemi. Italský třífázový systém byl zastaralý a složitý. „Německý“ systém 15 kV 16 2/3 Hz AC byl kritizován kvůli používání příliš velkých a těžkých motorů, které se navíc rychle opotřebovávaly.

Proto padla volba na stejnosměrný systém 1 500 V, který ve stejné době začínala používat i Francie. Jeho výhodou byla snadná konstrukce vozidel a jednodu-

chá regulace. Nevýhodou bylo těžší (větší průměry vodičů) trakční vedení a velká hustota napájecích stanic. To však s ohledem na malé vzdálenosti v Nizozemí odborníci nevnímali jako významný nedostatek. Navíc Nizozemci zpočátku plánovali převést do elektrické trakce pouze osobní dopravu. První elektrickou lokomotivu nasadili do provozu až v roce 1948.

Jejich vize byla jasná. Rychlíky a nákladní vlaky málo zastavují a dlouho jedou konstantní rychlostí. Provoz brzdí osobní vlaky, které často zastavují, a proto mají malou cestovní rychlost. Když nasadíme elektrické soupravy s velkou dynamikou jízdy (rychlý rozjezd, krátké brzdění), dostaneme se na stejnou cestovní rychlost, zvýšíme kapacitu tratí a nemusíme omezovat počet spo-



Dobový reklamní plakát na nové spoje



2. třída v Meterieel'36



3. třída v Meterieel'36

## HISTORIE

jů ani zastávek. Díky elektrizaci tak mohla NS jako první evropská železnice zavést půlhodinový takt rychlých meziměstských spojů na páteřních tratích v centrální části Nizozemí.



← Aerodynamický vůz Mat'36 ve sbírce železničního muzea v Utrechtu

### Materieel'24

První patnáctikilometrový elektrifikovaný úsek byl otevřen 3. června 1924 mezi Leidenem a Haagem. O tři roky později byl elektrický provoz rozšířen až do Rotterdamu a přes Haarlem do Amsterdamu na celkem 90 kilometrů. V dalších letech byly elektrifikovány tratě do Alkmaaru, Dordrechtu a Hoek van Hollandu.

Pro elektrický provoz si NS pořídily v letech 1924 až 1933 celkem 259 vozů v 10 různých provedeních. Z tohoto počtu bylo 130 vozů motorových, ostatní přípojné. V různých kombinacích byly vystrojeny 1., 2. a 3. třídou a služebním oddílem. Do souprav bylo možné zařadit i další typy vozů vybavených kabelem pro vícečlenné řízení. Na trati Amsterdam – Haag – Rotterdam se tak v elektrických „jednotkách“ objevil i jídelní vůz CIWL. Dodávky zajistilo více firem především z Nizozemí a Německa, např. Werspoor, Beijnes, WUMAG a HAWA, ale objevují se mezi nimi i americký Westinghouse nebo britský Vickers.

V provozu byly nasazeny trvale spojené „jednotky“ o dvou až osmi, výjimečně i deseti vozech, které bylo možné spojovat do dvojic. V každém vlaku tak mohlo být i několik motorových vozů ovládaných jedním strojvedoucím. Díky tomu měly i dlouhé vlaky potřebnou dynamiku jízdy.

Vozy označené jako Materieel'24 měly délku 19,8 metru, hmotnost motorových vozů 60 až 64 tun a vložených 39 až 42 tun. Kapacita se podle uspořádání pohybovala od 32 po 88 míst v provedení 3. třídy. Maximální rychlost byla 115 km/h, ale v provozu se jezdilo nejvýše stovkou. Čtveřice motorů v hnacím voze poskytovala celkový výkon 608 kW.

Zajímavou kapitolou při nedostatku parních lokomotiv během 2. světové války bylo jejich nasazení v nákladní dopravě. V takovém případě byly spojeny „motoráky“ do trojice a sloužily jako lokomotiva s celkovým výkonem 1 824 kW.

Materieel'24 byl v 50. letech nahrazen mladšími vozidly. Část vozů, i těch motorových, se nadále používala jako osobní vozy bez pohonu, část jich byla přestavěna pro potřeby pošty nebo jako technická a služební vozidla NS. Několik vozidel se do současnosti dochovalo jako muzejní.



Přehlídka aerodynamických vlaků Materieel'36 před dílami NS v Leidschendamu severně od Rotterdamu

### Materieel'36

Zlom v elektrizaci nizozemských železnic představoval 15. květen 1938, kdy byl spuštěn elektrický provoz na síti označované Middenet. Ta zahrnovala 276 kilometrů tratí hvězdicovitě vycházejících z Utrechtu do Amsterdamu, Rotterdamu s odbočkou z Goudy do Haagu, do Arnhemu a do Eindhovenu. V současnosti jen ve větších městech na této síti žije přes 3,2 milionu lidí.

Ve stejný den zavedly NS rychlou taktovou dopravu s nejkratším intervalem půl hodiny. Byl to skutečný předchůdce vlaků InterCity, jak je známe později z dalších zemí Evropy. Pro spuštění provozu na tak rozsáhlé elektrické síti byly pořízeny nové aerodynamicky designované vlaky. Jejich vejcovitá čela byla inspirována německými jednotkami „Létající Hamburčan“. Tento vzhled NS uplatnily už v roce 1934 u motorových vlaků DE 3 vlastní konstrukce. Účinnost aerodynamického tvaru se otestovala v aerodynamickém tunelu firmy Zeppelin v Německu.

Při výrobě a v konstrukci Materieel'36 se využily nejmodernější technologie včetně svařování vozových skříní nebo dosazení kotoučových brzd. Pokrokové bylo i řešení interiéru. Nové prvky se uplatnily už u osmi elektrických vlaků označených jako Mat'35 pro linku Rotterdam – Hoek van Holland. V podstatě se jednalo o předseriové kusy pro

Mat'36, které byly dodávány od roku 1937 a plně nasazené v síti Middenet od května 1938.

Objedávka zahrnovala 53 dvouvozových jednotek typu E12 s Jakobsovými podvozky a 37 třívozových jednotek řady E1D3 s klasickými podvozkovými vozy. Vybavení automatickým spřáhlem Scharfenberg pak umožnilo pružně reagovat na poptávku a spojovat jednotky do vícečlenného řízení a vytvářet i přímé „křídlové“ vlaky.

Maximální rychlost jednotek činila 125 km/h a provozní 110 km/h, ale při zkušební jízdě 4. dubna 1938 z Amsterdamu do Arnhemu jedna z nich dosáhla 150 km/h. Jednotky E12 byly 44 metrů dlouhé, 79 tun těžké a disponovaly výkonem 662 kW. Jejich kapacita byla 24 míst ve 2. třídě a 96 míst ve 3. třídě. Delší jednotky E1D3 měly délku 72 metrů a hmotnost 143 tun. Jednotka disponovala osmi motory o celkovém výkonu 1 324 kW. Ve 2. třídě poskytovala 48 míst a ve 3. pak 144 míst k sezení. Ve 40. letech byly oba typy prodlouženy o třetí, resp. čtvrtý vložený vůz.

Během 2. světové války se elektrizace nizozemských tratí i dodávky dalších jednotek zpomalily a nakonec úplně zastavily. Po roce 1945 však Nizozemí navázalo na předválečný vývoj. To však bude předmětem některého z budoucích článků v Železničáři. ◉



CESTOPIS

# Cinque Terre

## aneb pět italských vesnic



Itálie nabízí spoustu nádherných míst, ať už vás lákají kulturní, nebo přírodní zajímavosti. Právem se k nim řadí také Cinque Terre v kraji Ligurie nedaleko Janova. Tvoří ho pět pitoreskních, terasovitě postavených vesnic s úžasnými pastelově zbarvenými domy. Všechny obce navíc propojuje železnice. Není divu, že se území dostalo roku 1997 na seznam světového dědictví UNESCO.

Jiří Mazal | Foto: autor

Cinque Terre je skalnatá oblast rozkládající se mezi malým ligurským přístavem La Spezia a letoviskem Levanto na Italské riviéře. V tomto prostoru bylo v průběhu staletí vystavěno pět kouzelných vesnic – Manarola, Monterosso al Mare, Corniglia, Riomaggiore a Vernazza. Jsou vklíněny do několika zátok mezi strmými skalami a působí dojmem, jako by zde stály odjakživa a patřily do místní přírodní scenérie. Okolní krajina je překrásná a vybízí k procházkám, které nabízejí úchvatné výhledy.

V minulosti nebylo toto místo zrovna nejvhodnější pro osídlení a obživu. Nicméně i tady se dokázali lidé přizpůsobit zdejším podmínkám a v průběhu času si začali v náročném terénu stavět své domy. Každý měl jinou barvu a byl postaven v jiné výšce, takže působí jako vlašťovčí hnízda přilepená na svazích. Hlavním zdrojem obživy se stalo rybaření a pěstování vinné révy. Městečka jsou tak obklopená vinohrady. Časem však lokalitu objevili turisté a dnes úpí pod návaly návštěvníků, kterých sem každoročně zavítá na dva a půl milionu. Život místních obyvatel tak prošel radikální změnou a živí je zejména místní hotely, restaurace a množství kýčovitých občůdků se suvenýry.

### Nové spojení z Vídně

Se změnou jízdního řádu v prosinci 2022 se nám stalo Cinque Terre přístupnější než kdykoliv předtím. Zajíždí sem totiž NightJet z Vídně, který byl z Milána prodloužen přes Janov, Rapallo a Levanto až do hlavního města stejnojmenné provincie La Spezia. Můžete se tak večer uložit ke spánku ve Vídni a ráno se probudit výhledem na úchvatné pobřeží s malebnými vesnicemi. V nich už NightJet nestaví, takže je potřeba využít lokálních osobních vlaků.

Železniční trať z Janova do Pisy přes La Speziu byla postavena postupně v letech 1861 až 1874, nejnáročnější úsek na skalnatém pobřeží mezi Sestri Levante a La Spezia přišel na řadu jako poslední. Bylo třeba se vypořádat s členitým terénem, což si vyžádalo stavbu četných tunelů, a sesuvy půdy zapříčinily i změny v trasování. Materiál musel být dopravován po moři a silné zimní bouře způsobovaly další zpoždění. Na 44 kilometrech vzniklo 51 tunelů v celkové délce 28 kilometrů a 23 mostů dosahuje délky téměř jeden kilometr. Železnice tak zpřístupnila do té doby odlehlá a obtížně dosažitelná sídla, která se rázem stala snadno dostupná vlakem.



Elektrická jednotka Hitachi právě přijíždí do stanice Rapallo.

Zpočátku jednokolejná trať prošla zdvojkolejněním a elektrifikací. Časem vznikla řada přeložek, takže lze nalézt různé pozůstatky po původním trasování. Například v Levantu bývalý železniční most slouží nyní automobilům. Dnes zde jezdí četné dálkové spoje do Milána, Turína či Říma, nechybí ani noční vlak z jihoitalského Salerno do Turína. Hustá regionální doprava frekventovaných zastávkových i zrychlených spojů je tvořena převážně elektrickými jednotkami, které v Itálii nesou pojmenování podle hudebních žánrů – Pop, Rock, Jazz či Swing. Nejčastěji se na Cinque Terre setkáte s „Rockem“, což jsou částečně dvoupod-

lažní jednotky od japonské společnosti Hitachi, vyráběné ovšem v Itálii. Interiér všech typů je prakticky jednotný s všudypřítomnými koženkovými sedačkami ve studené modré barvě. Jsou docela pohodlné a navíc se snadno udržují. Stále běžné jsou i klasické soupravy, vždy s řídicím vozem a některé dvoupodlažní.

Ve všech vozech je dobře patrné i nedáv-  
né „řádění“ COVID-19, neboť proud cestu-



Vesnice Riomaggiore je vtěsnána do úzkého údolí sevřeného příkrými svahy.



Kolem přístavu ve vesnici Vernazza uhání regionální vlak v úseku, kdy opouští tunel a za okamžik mizí v dalším.



Vesnici Monterosso chránila proti nepřítelům pevnost Torre Aurea. Povšimnout si lze také bunkru pamatujícího 2. sv. válku.

## Terasy, víno a olivy

Cinque Terre je skalnatá pobřežní oblast na Italské riviéře, respektive v její východní části nazývané Riviera di Levante. Oblast leží v severozápadní části Itálie v Janovském zálivu podél pobřeží Ligurského moře. Zahrnuje celkem pět obcí – Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza a Monterosso al Mare. Vyznačují se terasovitě postavenými domy na skalních útesech, staršího i novějšího data.

Od roku 1997 je Cinque Terre součástí světového dědictví UNESCO. V roce 1999 zde byl na ploše 38,6 km<sup>2</sup> vyhlášen Národní park Cinque Terre. Oblast je typická skalnatým pobřežím a strmými útesy. Na skalních terasách se pěstuje vinná réva a olivy. Jednotlivé vrchy mají nadmořskou výšku mezi 500 až 800 m. K nejvyšším vrcholům náleží Monte Malpertuso (812 m) nad Vernazzou.

Zdroj: Wikipedia

jících byl náležitě usměrněn. Vstupovat do vozu se mohlo pouze určitými dveřmi (a jiné zase sloužily pro výstup), stejně tak šipky na podlaze určovaly směr chůze. Ve stanicích pak snaha o regulaci dosáhla tak absurdních podob, že některý podchod

byl určen jen pro cestu k vlaku a jiný pro východ ze stanice. Těžko říct, jak byla tato pravidla respektována, každopádně v prosinci 2022 neplatily ani dlouho povinné respirátory a nějaké regule ohledně pohybu už nedodržel vůbec nikdo.

## Lázeňská atmosféra v Rapallu

Naše putování začneme ještě před samotnou Cinque Terre v historickém městečku Rapallo. Toto letovisko, známé podepsáním dvou mezinárodních smluv po 1. světové válce, na vás dýchne monodenní lázeňskou atmosférou z počátku 20. století. Promenádu plnou secesních staveb doplňuje hudební altán se stylými freskami a pobřeží stále vévodí malá středověká pevnost, postavená na obranu před piráty.

Za stanicí Sestri Levante trať míří do tunelů, abychom se pokaždé jen na chvíli vynořili na zemský povrch a žasli nad dechberoucí pobřežní krajinou. Vystupujeme v prvním městečku Cinque Terre – Monterosso al Mare. Vítá nás deštivé počasí a vrcholky okolních hor jsou zahalené v mlze. Jelikož se stanice nevejdou mezi jednotlivé tunely, jejich zhlaví se nachází přímo v nich, a to včetně částí peronů. Procházíme se po ulici podél rozbouřeného moře až ke strážní věži Torre Aurea, kde se do městečka můžete dostat tunelem nebo kopec obejít. Odměnou vám bude výhled na železniční most vedoucí podél pláže. Teď v zimě se ale nikdo nekoupe. Monterosso je největší obcí v regionu s 2 000 obyvateli a v místním kostele se

nám velmi zalíbil betlém znázorňující nedalekou radnici a klášter.

Stačí pár minut jízdy a jsme v další vesnici, Vernazza. Kolem přírodního přístaviště se vyjímají malebné barevné domečky. Scenérii korunuje středověký hrad s mohutným opevněním a strážními věžemi. Za prastaré vypadajícím kostelem sv. Markéty z Antiochie si pozorný návštěvník všimne „vechtrovny“ a kousku tratě, která zde vychází z tunelů. Asi nejnádhernější je pohled na útesy, kde své vlny rozbíjí rozbouřené moře. Jedna z vln nás dokonce málem spláchne i v přístavu.

## Z nádraží do vsi po schodišti

Vlakem se opět zanoříme na chvíli do tunelu a čeká nás další stanice, Corniglia. Vypíná se na skále, zatímco nádraží se rozkládá pěkných pár výškových metrů pod ní. Je třeba vystoupat po 382 m dlouhém schodišti až nahoru. Z Corniglie uvidíte jak pobřeží, tak nedalekou vysoko položenou obec San Bernardino tyčící se na kopci. Pěkný je i pohled na nádraží pod námi. V dále zahlédneme další z vesnic, Manarolu.

Ta je natolik sevřená mezi horami, že k ní z nádraží vede tunel pro pěší. Pastelové domky ve všech hřejivých odstínech se vyjímají na pozadí tmavých skal a směřují k maličkému přístavu. Je zde tak málo místa, že ložky jsou vsunuté do okolních uliček. Manarola je nejstarší ze zdejších vesniček a dodnes si její obyvatelé udrželi svůj vlastní dialekt, takže jim ani Itálové vše nerozumí. Na jedné z vyhlídek se nabízí úžasný vý-

CESTOPIS





hled na nádraží, vynořující se z tunelů několik metrů nad hladinou moře.

Nejvýhodnější vesnicí je Riomaggiore. Přímo z nástupišť spatříte nejen moře, ale i pěší stezku doslova přilepenou ke skále. Zástavba se nachází hned za nádražím, ale vyplatí se vydat po stezce a dostat se tak do obce oklikou. Zároveň naberete pár výškových metrů, a naskytne se tak pohled na nádraží z jiné perspektivy. I tady se vypínají domky na strmých svazích, a to hned v několika úrovních. Procházet se tak můžete po svažitých uličkách, které někde přechází ve schodiště.

### Železnice nejoblíbenější

V kraji je železnice jednoznačně nejvyužívanějším dopravním prostředkem. Silnice jsou velmi úzké, strmé a plné ostrých zatáček. Regionální autobusy tu mají nejčastěji podobu malých mikrobuseů. Zcela jiné pohledy se nabízí od mořské hladiny, a proto jsou zejména v sezoně velmi oblíbené výletní lodě. Nechybí ani dobře značené turistické stezky. Nejvíce navštěvovanou je Sentiero blu neboli Modrá stezka, dosahující 11 km a protínající všechny vesnice.

Noclehů se v oblasti sice nachází dost, ale turistů je hodně po celý rok, a tomu odpovídají i ceny. Proto si vybíráme ubytování ve vzdálenějším městečku Aulla, pyšnicím se přídomkem „agroturismo“. Z mapy bylo zřejmé, že v okolí není mnoho zástavby a jedná se o jakousi usedlost, ale skutečnost předčila očekávání. Již za naprosté tmy jdeme po nevalné silnici plné výmolů a na cestu si svítíme mobillem. Silnice se mění v polní cestu vyspravovanou cihlami a plnou bláta. Alespoň že v jinak deštivém dni zrovna vyčtáváme dobu, kdy neprší. Konečně docházíme k cíli, paní majitelka na nás trochu vyjeveně zírá, ale ochotně nás ubytuje. I když jsme ve velkém stavení zjevně jediní hosté, slušně se topí, takže nemrzeme. Ráno nás čeká poněkud nezvyklá snídaně – plno silně pocukrovaného cukroví – a jelikož opět prší, recepční nás po prvotním udivení, že nemáme auto, odveze na nádraží.

Na Silvestra nás pak čeká návrat domů, NightJetem tentokrát jedeme v celé trase už z La Spezia. Po přistavení na nástupišti je ovšem půlka vlaku zamčená a personál nikde. Do svých vozů se tak dostáváme z přední části vlaku, kde jdou dveře otevřít. Personál nastupuje až asi za půl hodiny v jedné stanici. Čeká nás příjemná cesta do Vídně, ráno s bohatou snídaní, a na Nový rok už jsme zase v Česku s myšlenkou, že bychom se do Cinque Terre opět někdy vrátili. ○



Osobní vlak ve stanici La Spezia je složen z patrových vozů. Řídící vůz je předpisově vybavený kulatým terčíkem, označujícím konec soupravy.

← Panorama vesnice Monterosso tvoří železniční most, který sousedí s malou pláží. Na snímku regionální vlak v čele se strojem řady E.464.

## Napsali o nás...

### DB kvůli fotbalu zavádí povinnou rezervaci míst

Deutsche Bahn se rozhodly kvůli očekávané vyšší poptávce zejména v červnu způsobené pořádáním evropského šampionátu ve fotbale zavést u většiny mezinárodních vlaků povinnou rezervaci míst. Rozhodnutí se týká i linky Praha – Berlín – Hamburk. V rezervačním systému Českých drah jsou jízdenky nadále bez nutnosti povinné rezervace. DB mají povinnou rezervaci míst u všech přeshraničních spojů EuroCity Berliner z Prahy do Berlína od 1. června. Už loni otestovaly povinnou rezervaci míst u rychlovlaků z Kolína nad Rýnem do Bruselu a Amsterdamu. Čelily za to velké kritice, že se zhoršila flexibilita cestování. České dráhy uvedly, že možnost zavedení povinných rezervací u vlaků do Německa DB diskutují. „Stanovisko Českých drah ve věci povinné rezervace na území ČR je záporné,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. **Zdopravy.cz 16. 12. 2023**



### Do Česka dorazil na testy railjet nové generace

V Česku se poprvé objevila nová generace railjetů. První devítivozová souprava dorazila do Zkušebního centra Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) ve Velimě. Na zkušební okruhu ji čekají týdny testování před zařazením do provozu. Součástí transportu společnosti Siemens Mobility byl i první restaurační vůz pro soupravy ComfortJet Českých drah. Výroba nové generace railjetů nabrala zpoždění zhruba rok, v roce 2020 při podpisu smlouvy rakouské spolkové dráhy (ÖBB) uváděly termín zahájení provozu na počátku roku 2023. Jezdit budou na linkách do Itálie přes Brennerský průsmyk. Dopracování si jich objednal celkem osm, vozy pro denní provoz jsou součástí velké objednávky na novou generaci nočních vlaků Nightjet (označena jako DaNI). Vnitřní uspořádání vlaků řešily ÖBB a Siemens s pomocí britského designérského studia PriestmanGoode; před zahájením prací se přitom uskutečnil průzkum mezi cestujícími. „Jedna věc byla brzy zřejmá: cestující chtějí ve vlaku více soukromí, větší pohodlí a individualitu,“ uvedly ÖBB při představení nové generace. Nové railjety se vyvíjejí a vyrábějí ve Vídni. **Zdopravy.cz 15. 12. 2023**

### České dráhy zrušily nákup ojetých vozů z Německa. Je příliš rizikový

ČD zrušily soutěž na nákup celkem dvaceti použitých vozů pro dálkovou dopravu. Vítězem se stala jediná nabídka od DB, ČD se ale rozhodly nakonec vozy nekoupit a soutěž zrušit. „Po vyhodnocení všech přínosů a rizik spojených s pořízením cca 20 starších vozů ze zahraničí pro dálkovou dopravu a po vyhodnocení stavu nabízených vozů jsme se rozhodli poptávkové řízení na tento typ vozů zrušit,“ vysvětlil mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Podle něj nabízené vozy byly již delší dobu mimo provoz. „Měly starší výzbroj, různé technické závady a do našeho parku by přinesly i některé atypické prvky. Neměli jsme možnost plně ověřit jejich funkčnost a s ohledem na jejich zastaralost bylo i po zprovoznění vysoké riziko jejich nízké míry spolehlivosti,“ dodal Štáhlavský. Nedostatek vozů částečně zmizí přebíraním ComfortJetů. **Zdopravy.cz 3. 12. 2023**

### ČD podají námitky proti svému vyloučení v největším tendru

České dráhy chystají podání námitek proti vyloučení z tendru na provoz elektrických vlaků v Ústeckém kraji. Vítězem byl vyhlášen RegioJet. ČD byly vyloučeny, protože podle Ústeckého kraje po termínu ještě změnilo nabídkovou cenu. Podání námitek potvrdil člen představenstva ČD Jiří Jeřeta. Uvedl současně, že jim jde hlavně o princip. I kdyby se dopravce dostal zpět do hodnocení nabídek, nevyhrál by. ČD totiž nabídly lehce vyšší cenu než RegioJet. „Nesouhlasíme s tím, že jsme byli vyloučeni. Kraj podle nás nepostupoval správně. Chceme, aby i v dalších soutěžích bylo jasno,“ řekl Jeřeta s tím, že proti samotnému výběru vítěze námítka podávat nebudou. Ústecký kraj odmítl, že by vyloučení Českých drah bylo v rozporu se zákonem. RegioJet v soutěži nabídl 212,50 Kč za každý ujetý kilometr. **Zdopravy.cz 1. 12. 2023**

### Elefanty čeká velké přelepování do barev PID, fólie bude i ochranou

Jednotky CityElefant v Pražské integrované dopravě (PID) čeká velká vizuální proměna. České dráhy začnou s jejich polepováním do nového barevného schématu PID, tedy kombinace hlavně šedé a červené barvy. Proměna má lépe řešit problémy s vandaly, kteří ničí skříně jednotek spreji s barvami. Polep se týká celkem třiceti jednotek. Odhadovaná cena je 49,5 milionu korun. Půjde o celozbovové polepy antigraffiti fólií. Smlouva platí do roku 2025, dodavatel bude mít na instalaci polepu jedné jednotky vždy sedm dní. Na nasazení speciálních fólií se už dříve dohodly ČD se Středočeským krajem. Kraj ČD přidá na větší čistotu vlaků 230 milionů korun během tří let. Jde o peníze na vyčištění interiérů a exteriérů do léta příštího roku a vybavení ochrannými fóliemi. Do roku 2026 mají být vlaky vybaveny kamerami s vysokým rozlišením. **Zdopravy.cz 23. 12. 2023**

## Železničář

**Vydavatel:** České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Petr Horálek

**Grafická úprava:** Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 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



## Lyžařský pobyt pro děti 4–15 let zaměstnanců ČD a.s.

Termín  
**27. 1.–3. 2. 2024,**  
penzion Horalka,  
Špindlerův Mlýn

Cena **4 950 Kč\***  
(\*po dotaci)



Cena zahrnuje:  
dopravu autobusem, ubytování, stravu formou plné penze včetně pitného režimu,  
instruktory lyžování, výchovný a zdravotní personál, skipas na 6 dní,  
večerní zábavný program, pojištění na stornopoplatky.

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

## Předplatné měsíčníku Železničář

Darujte sobě nebo svým blízkým roční předplatné Železničáře za 500 Kč.

Součástí předplatného jsou také 4 oboustranné plakáty s železniční tematikou. Objednat si můžete také výhodný balíček společně s magazínem ČD pro vás za 720 Kč, kdy za obě periodika získáte slevu přes 20%. Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese [info@cdprovas.cz](mailto:info@cdprovas.cz), telefonicky na čísle **720 797 020** nebo na stránkách [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne).

ČD pro vás  
+ Železničář  
**720 Kč**

Železničář  
**500 Kč**

ČD pro vás  
**360 Kč**



1	04. 01.	
2	01. 02.	
3	29. 02.	plakát
4	28. 03.	
5	03. 05.	
6	30. 05.	plakát
7	27. 06.	
8	01. 08.	
9	05. 09.	plakát
10	03. 10.	
11	31. 10.	
12	05. 12.	plakát
1	09. 01. 2025	



celoročně

## Údolím Kamenice ze Smržovky do Josefova Dolu

Chystáte se do Jizerských hor? Svezte se po sedm kilometrů dlouhé lokálce mezi Smržovkou a Josefovým Dolem, která patří k nejromantičtějším na severu Čech. Vlaky po ní projíždějí údolím řeky Kamenice, v němž kromě lesů, vod a strání poutají pozornost malebná roubená stavení. Viadukt, který se klene nad hlubokým údolím ve Smržovce, byl vybudován v letech 1893–1894. Italští dělníci ho postavili z kvalitní žuly. Díky použitému materiálu působí mohutný viadukt harmonicky s okolím a řadí se k nejhezčím na železnici. Poprvé byl opravován po více než sto letech – v roce 2008. Po viaduktu, který tvoří devět mostních oblouků na čtyřbokých pilířích, jezdí vlaky ze Smržovky směrem na Tanvald a Harrachov. Největším lyžařským střediskem v Jizerských horách je skiareál Tanvaldský Špičák. Lyžařům jsou tu k dispozici sjezdovky všech stupňů obtížnosti, pět z nich dlouhých přes jeden kilometr. K přepravě slouží čtyřsedačková lanovka a také pět vleků. I v okolí železniční tratě, která má v jízdním řádu č. 034, se nacházejí příklady lidové dřevěné architektury – roubené domky. Tato stavení umocňují svou malebností romantiku členité jizerskohorské krajiny.

**Nejbližší železniční stanice:** Smržovka, Josefův Důl



2.–4. a 9.–11. února 2024



Do 31. března 2024



Do 25. února 2024



## Přijďte si do Chrudimi prohlédnout mašinky

V Divadle Karla Pippicha v Chrudimi se usku-teční výstava železničních modelů. Ve výstav-ní síni divadla najdete velké klubové kolejiště velikosti HO se spoustou novinek. Nejen míst-ní mohou obdivovat, jak se modelářům po-dařilo vytvořit takřka věrnou kopii chrudim-ského „městského“ nádraží nebo nedalekého nákladistě Uhřetice. V prostorách divadelní kavárny objevíte klubové kolejiště TT, rozší-řené o další smyčku na otáčení souprav vlaků. K zajímavostem patří také domácí kolejiště Aleše Rotreka velikosti N. Ve vitrínách budou vystaveny modely různých velikostí.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Chrudim

## Vyzkoušejte si běžecké závodní tratě šampionů

V Novém Městě na Moravě si můžete vy-zkoušet závodní tratě Vysočina Areny, kde pravidelně měří síly nejlepší běžkaři a biatlo-nisté světa. Profesionálně upravované tratě jsou zdarma přístupné i rekreačním lyžařům. Rozvrh hodin pro veřejnost je na webových stránkách Vysočina Areny. Samozřejmostí je půjčovna lyží. Při dostatku sněhu se můžete vydat od zastávky v Novém Městě k areně na běžkách takřka od peronu. Do Nového Města na Moravě je dobré spojení ze Žďáru nad Sázavou nebo Havlíčkova Brodu. O víkend se můžete svést i spěšným vlakem z Brna.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Nové Město na Moravě

## Za nejkrásnější Popelkou na zámek Moritzburg

Na zámku Moritzburg je v zimní sezoně tra-dičně k vidění výstava Tři oříšky pro Popelku, věnovaná oblíbenému filmu z roku 1973. Vy-staveno je na sto exponátů včetně plesových šatů nebo originální paruky zlé macechy. Kostýmy si je možné snadno natáhnout přes oblečení. Každý návštěvník výstavy získá lískový oříšek, který může na konci expo-zice vhodit do automatu na splnění přání. Doprovodné texty jsou jak v německém, tak i českém jazyce a k dispozici je český audio-průvodce. Vstupenky na výstavu si raději pře-dem rezervujte na konkrétní časový úsek.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Dresden-Neustadt