

Železničář

2. ÚNORA 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



2

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem regionální společnosti ROPID Petrem Tomčíkem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Podkrušnohorská magistrála prošla mnohými změnami. Co ji čeká dál?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Generální ředitel VUZ Martin Bělčík zhodnotil uplynulý rok ve firmě.
- 22–23 **Provoz a technika**
ČD Cargo představilo nové možnosti přeprav v kombinaci železnice a silnice.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Dobrodruh Albert Fikáček podlehl kouzlu železnice. Jako dopravce hodlá zavést linku i do dalekého Kazachstánu.
- 27 **Zahraničí**
PKP Intercity představila smělé plány na obnovu svého vozového parku.
- 28–29 **Recenze**
Vydali jsme se do dvou podniků u nádraží, kde se dá při cestě dobře najíst a napít.
- 30–32 **Historie**
Letos oslaví významné výročí 120 let legendární historické vozidlo Elinka i známá železniční trať Bechyňka.
- 33–37 **Cestopis**
České středohoří, Labské pískovce a Lužické hory tvoří jednu z největších souvisle chráněných oblastí v ČR
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek



Deutsche Bahn

Petr Slonek | foto: DB AG

Deutsche Bahn AG je největší železniční společnost v Německu se zásadním významem pro hospodářství v zemi. Vznikla roku 1994 po znovusjednocení Německa jako následník bývalé spolkové Deutsche Bundesbahn, kam se začlenila i Deutsche Reichsbahn (DR).

DB AG v současnosti provozuje největší část železniční sítě a většinu železniční dopravy v Německu a je zároveň aktivní v oblasti mezinárodní dopravy a logistiky. Z hlediska právní formy se jedná o koncern s více než osmdesáti různými dceřinými společnostmi. Železniční doprava tvoří přibližně polovinu obrátu firmy, zbylou část představují další dopravní a logistické služby.

Společnost je plně vlastněna státem, který zastupuje Spolkové ministerstvo pro digitální záležitosti a dopravu (BMDV). Skupina DB zastřešuje přibližně 600 přidružených společností, včetně několika firem pro infrastrukturu. Je současně rozdělena na velké množství společností. Dceřiná společnost DB Netz provozuje velké části německé železniční infrastruktury a tím i největší síť v Evropě.

Sídlem řídicích orgánů koncernu byl po dlouhou dobu Frankfurt nad Mohanem. V roce 1996 centrála firmy přesídlila do berlínského mrakodrapu BahnTower. Do roku 2010 se měla přestěhovat na nově vybudované berlínské hlavní nádraží, z čehož ale nakonec sešlo.

V srpnu 2010 Evropská unie odsouhlasila převzetí skupiny Arriva společností Deutsche Bahn AG. Na ceně zhruba 2,5 miliardy liber (75 miliard Kč) se investor dohodl již v dubnu téhož roku. Jednalo se o největší akvizici v historii Deutsche Bahn a sloučená skupina se tím stala největším osobním dopravcem v Evropě. ○



Michal Krapinec

předseda představenstva
Českých drah

Vážení čtenáři,

kondice Českých drah se po dvou letech pandemie pomalu zlepšuje. Naše vlaky se zaplnily zákazníky, a pokud budeme nasazovat další nová vozidla a zlepšovat služby, budou určitě dál přibývat. Lidé chtějí cestovat. Do práce, za zábavou, ale rádi se vlakem vypraví třeba i na dovolenou po Evropě. Ostatně, potvrzují to povzbudivá čísla nočního spojení z Prahy do Curychu severní trasou přes Drážďany a Frankfurt. Zavedli jsme ho teprve s novým jízdním řádem a už si ho našli klienti nejen z Čech, ale i z Německa nebo Švýcarska.

Díky možnosti hodnotit konkrétní jízdu přes aplikaci Můj vlak máme nově k dispozici zajímavou online zpětnou vazbu od cestujících. Potvrdilo se, že vedle dobrého vysvědčení, které tradičně dostává náš vlakový personál, je pro ně mimořádně důležitá rychlost a spolehlivost spojení. Krásně to vidíme na vlacích mezi Prahou a Českými Budějovicemi, kde jsme zkrátili jízdní doby.

Pochopitelně, že návrat zákazníků znamená vyšší tržby, což nám umožní dál investovat do zlepšování servisu. Loni se nám podařilo zajistit prostředky na nákup nových vozidel a také jsme díky ochotě objednatelů, tedy ministerstva dopravy a některých krajů, našli řešení, jak zvládnout dramatické zdražení energií. To považujeme za jednu z nejdůležitějších věcí v rámci mého dosavadního působení ve funkci generálního ředitele. ČD byly pandemií a následnou krizí spojenou s válkou na Ukrajině silně zasaženy. Firma přišla o miliardy na tržbách a přitom zajišťovala základní dopravní obslužnost v celé síti. Myslím, že jsme povinnosti poskytovatele veřejné služby dostáli. Teď se musíme vypořádat s ekonomickými důsledky. A nejen s nimi.

Velké starosti nám dělá nedostatek vozidel způsobený pozdními dodávkami od výrobců a opravců. Nové i modernizované vlaky od nich dostáváme se zpožděním i řadu měsíců. Chybí tak v provozu, máme obtíže s dodržováním řazení a navíc musíme udržovat v provozuschopném stavu vozidla, s nimiž jsme už dávno nepočítali. Bohužel, situace v tomto segmentu je složitá, a i když uplatňujeme sankce, výrobu to neuspíší. Sami se proto snažíme v rámci vlastního oprávnění zkrátit dobu odstavení vozidel. Díky výměnnému systému vybraných náhradních dílů jsme například u trakčních motorů lokomotiv omezili prostoj na dílně o 57 dnů. Pomáháme si 3D tiskem malosériových dílů, na které bychom jinak čekali. A abychom vykryli nedostatek kapacit u externích dodavatelů, zavedli jsme v oblastních centrech údržby vyšší stupně oprav.

I proto zůstávám s nástupem nového roku optimistický. Letos postupně převezmeme další nové vlaky pro kraje a očekáváme dvacítku luxusních souprav ComfortJet pro dálkovou dopravu na linkách do Berlína, Vídně, Grazu, Bratislavy nebo Budapešti. Věřím, že se nám tím podaří přilákat další cestující, podobně jako se to stalo ve spoji mezi Prahou a Chebem, kde už zhruba rok jezdí moderní dálkové vlaky InterJet.

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	1. ledna 1994
Předchůdci	Deutsche Bundesbahn Deutsche Reichsbahn
Adresa sídla	BahnTower, Berlin
Obrat	47,07 mld. eur (2021)
Zaměstnanci	323 605 (2021)
Majitel	Spolková republika Německo (100%)
Dceřiné společnosti	DB Schenker Logistics DB Netze DB Schenker Stinnes AG DB Regio DB Fernverkehr Arriva DB AutoZug DB Services Arriva Transport Česká republika



Oficiální web: www.deutschebahn.com



Dopravce vybírá starší vagony pro dálkové linky

Nejméně dvacet používaných osobních vozů by mělo posílit do konce kalendářního roku dálkové spoje. České dráhy vypsal výběrové řízení na multifunkční vozy konstruované pro rychlost 200 km/h. Kapacita vozů má být nejméně 66 míst k sezení a alespoň pět z těchto vozů musí vyhovovat parametrům stanoveným pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. S výjimkou vagonů určených právě pro přepravu těchto cestujících se musí jednat o jednu typovou řadu vozidel. Vozy by měly být klimatizované, vybavené audiovizuálním informačním systémem a vakuovými toaletami. Termín dodání vozů je nejpozději 30. listopadu letošního roku a prakticky hned po převzetí by měly být schopné okamžitého nasazení do provozu. Cena zakázky by neměla přesáhnout 200 milionů korun. Počítá se s tím, že půjde o vozy, které nebyly vyrobeny před rokem 1980 a zároveň prošly modernizací po roce 1995.



Z Prahy do Českých Budějovic rekordně a s velkou přesností spojů

Expresy a rychlíky mezi Prahou a Českými Budějovicemi jezdí od 11. prosince v rekordně krátkých cestovních časech. Po roce s výlukami a přestupy na náhradní dopravu se významně zvýšila přesnost spojů. ČD vypravily během prvního měsíce platnosti nového JŘ na linkách Ex7 a R17 celkem 1 756 vlaků, z toho jsme zajistili z pohledu dopravce včasnost u 1 665 spojů. Aktuálně se jedná o jednu z nejrychlejších linek a její spoje patří mezi nejspolehlivější v rámci ČR. Změny pozitivně vnímají i cestující, kteří hodnotí spokojenost v aplikaci Můj vlak. Hodnocení dodržení JŘ je díky tomu na linkách R17 a Ex7 nad celorepublikovým průměrem. Případné zpoždění je zhruba z poloviny způsobeno ostatními vlivy, jako je čekání na přípoje nebo tzv. zásahy vyšší moci. V případě započtení všech vlivů se přesnost na této lince meziročně zvýšila cca o 10%. EC/IC zvládnou cestu mezi Prahou a Budějovicemi za 1 hodinu 40 minut. O něco pomalejší rychlíky Vltava, které mají o 7 zastávek více, zvládnou cestu za 2 hodiny 5 minut.



České dráhy koupily dalších 11 vozů Stadler RS1

České dráhy koupily dalších 11 starších nízkopodlažních vozů Stadler RS1 za 12,995 milionu eur, v přepočtu zhruba 320 milionů korun. Dříve jezdily na německých tratích. Flotila vozidel ČD, známých jako RegioSpider, se tak rozroste na 67 kusů. Záměr odkupu 11 vozů je součástí investičního plánu. „Odkupem reagujeme na smluvní požadavky objednavatelů na dopravní obslužnost v závazku veřejné služby u kategorie vozidel DMU70, kde po roce 2025 vzniká potřeba vybavení zařízením ETCS,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Všech 11 vozidel absolvuje periodickou obnovu u prodejce, při níž budou instalovány bezbariérové toalety. Po dohodě s objednavatelem je dopravce vybaví wi-fi, elektrickými zásuvkami, informačním systémem a změní se i barevné provedení laku. Vyjet by měly v první polovině roku 2024, a to v Ústeckém a Středočeském kraji.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce s využitím TZ | Foto: autoři, archiv ČD, Správa železnic, Osoblažská úzkorozchodná dráha



Do Osoblahy opět jezdí pravidelné vlaky

Po více než sedmi měsících se na úzkokolejnou dráhu z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy vrátily pravidelné vlaky Českých drah. První spoj vyjel ve čtvrtek 26. ledna krátce před šestou hodinou ranní z Osoblahy a ukončil tak dlouhé období, kdy zde fungovala pouze náhradní autobusová doprava. Na trati zhruba od půlky června loňského roku jezdily příležitostně jen nostalgické parní vlaky místní společnosti Osoblažská úzkorozchodná dráha. Cestující se tak po dlouhé pauze mohli svést opraveným vozem Balm, který prošel i částečnou rekonstrukcí interiéru. Sedačky jsou čerstvě přečalouněny, na podlaže je položeno nové liano a ve voze je rovněž nově obložení. Obce podél trati také v minulosti vyjádřily zájem provoz na trati převzít.



Čtyřvozová Moravia vyrazila do provozu

Nová čtyřvozová elektrická jednotka Moravia zahájila zkušební provoz s cestujícími. Jedná se o první z 31 čtyřvozových vlaků, které si u českého výrobce Škoda Group objednal Jihomoravský kraj. Vlak poprvé vyrazil na pravidelné lince S2 19. ledna z Brna do Letovic jako spoj OS 4714. V lednu navíc výrobce předal do majetku kraje všech šest dvouvozových jednotek, které tak mohou být nasazeny již do trvalého provozu. Provozovat je budou České dráhy. Vlaky jsou postavené na platformě RegioPanter a určené pro provoz na příměstských a regionálních linkách. Název Moravia odkazuje na historicky první lokomotivu, která kdy přivezla vlak do Brna. Mají červeno-bílý design a každá souprava je pojmenovaná po některé z odrůd vína, jež se na jihu Moravy pěstují. V Moraviích si mohou cestující užít větší komfort i prostor. Jednotky jsou vybavené sedadly umístěnými na tzv. cantilevrech, které poskytují více místa pro zavazadla. Cestující ocení bezbariérové vstupy i větší prostor pro kočárky a kola. Jízdu zpříjemní klimatizace, wi-fi, nabíjecí USB porty i zásuvky na 230 V.



Jízdenky IDSOK i platební kartou

Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK) ve spolupráci se společností České dráhy zajistil všem cestujícím v regionu větší komfort. V rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje mohou lidé od letošního ledna využívat odbavení bezkontaktní platební kartou bez nutnosti tisku papírového jízdního dokladu. Současně je možné, pokud platbu nahlásíte předem, zaplatit jízdné do výše 500 Kč. Dlouhodobou jízdenku lze vrátit v průběhu její platnosti a bude zákazníkům vrácena zpět nevyužitá část jízdného. Papírový jízdní doklad je možné i nadále zakoupit na předprodejních místech dopravců nebo v dopravním prostředku. Jezděte snadněji s IDSOK.



ČD-T má typové povolení pro retrofitované lokomotivy

ČD - Telematika se podařilo získat pro prototypy lokomotiv řad 163, 363 a 362 zpětně vybavené evropským zabezpečovacím systémem ETCS typové povolení Evropské agentury pro železnice (ERA). Jde o významné prvenství na poli homologace a schvalování v rámci projektů instalací ETCS do hnacích vozidel. Jedná se o univerzální mezinárodní povolení pro provoz daného typu. Lokomotivy řad 163, 363 a 362 dopravců ČD Cargo a České dráhy systémem ETCS zpětně vybavilo konsorcium firem ČD - Telematika a AŽD a staly se prvními systémovými integritory v ČR, kterým se podařilo od ERA získat tento typ mezinárodního povolení. Pro retrofitované lokomotivy řad 163, 363 a 362 to znamená, že mohou jezdit pod dohledem ETCS na všech tratích, které takovou jízdu umožňují, tedy jsou vybaveny infrastrukturní částí ETCS. Aktuálně jezdí tyto stroje pod ETCS především na tratích v ČR a na Slovensku. V obou zemích jsou nejrozšířenějšími hnacími vozidly.

Další přejezdy se dočkaly modernizace



Správě železnic se díky dostatečnému objemu finančních prostředků podařilo v uplynulém roce zrekonstruovat 233 železničních přejezdů. Původní plán přitom počítal s úpravou 150 úrovňových křížení. Kromě modernizace a doplňování zabezpečovacího zařízení zajistilo vyšší bezpečnost provozu také rušení přejezdů. To se uskutečnilo na celkem 102 místech. Přejezdy se ruší nejen tam, kde trať kříží třeba lesní cesta, ale i v lokalitách s vysokou intenzitou dopravy. V takovém případě se nahrazují nadjezdem nebo podjezdem. Do roku 2030 se počítá s dalším snížením počtu přejezdů o přibližně 5 procent. Loni správce infrastruktury do přejezdů a jejich bezpečnosti investoval 3,1 miliardy korun. Letos plánuje úpravy na 130 místech, přičemž celkové náklady přesáhnou částku 1,8 miliardy korun. Co se týká budování mimoúrovňových křížení, ještě v průběhu roku by měl začít vznikat nový nadjezd v Olomouci-Holici, který nahradí stávající přejezd na koridorové trati.

ČD dokončují novou myčku v Havlíčkově Brodě

Už na jaře začne fungovat nová moderní myčka vlaků na Vysočině. Nové zařízení Oblastního centra údržby Východ (OCÚ) dokáže v maximální míře spořit vodu, protože bude až z 80 procent využívat vodu recyklovanou. Stavba kryté myčky umožní celoroční mytí skříní železničních vozidel a zároveň zvýší kapacitu údržby. Zařízení v Havlíčkově Brodě začalo budovat na začátku loňského roku Oblastní centrum údržby Východ. Díky použití moderních technologií a postupů s minimalizací dopadů na životní prostředí a používání recyklované vody výrazně přispěje ke zlepšení ekologických aspektů údržby vozidel v regionu Vysočina. Stavba kryté myčky zároveň zvýší kapacitu mytí, která zohledňuje i potřeby dané smluvními závazky. V letech 2023 a 2024 se totiž chystá velká modernizace vozového parku v havlíčkobrodském středisku údržby vozidel. Domov tu najdou nové elektrické jednotky RegioPanter a motorové vozy od společnosti PESA. Kromě těchto nových jednotek se tu budou mýt i dalších druhy osobních vozů a hnacích vozidel.



Na mostě pod Vyšehradem se postupně omezí provoz

Železniční most pod Vyšehradem je na hranici životnosti. Správa železnic proto na něm musí postupně omezit provoz. Jako první začal v polovině ledna platit zákaz jízdy vlaků s více lokomotivami. Cílem dalších opatření je udržet dopravu na mostě v maximálně možném rozsahu, aniž by byla ohrožena bezpečnost. Od poloviny letošního února se sníží třída zatížení mostu z C3 na C2, což zamezí provozu nákladních vlaků. Počínaje rokem 2024 se traťová rychlost sníží na 20 km/h a nebudou na něj moci vjet těžší vozidla, zároveň bude po stávající konstrukci moci projíždět pouze jeden vlak. Celkové zatížení mostu se pro příští rok musí snížit na 60% současného rozsahu. Pro trasování nákladní dopravy je v této části Prahy podstatný Branický most, s jehož opravou a zdvoukolejněním úseku Branický most – Praha-Krč – Spořilov se začne ještě letos. SŽ už vypsal tendr na zhotovitele stavby. Významným hlediskem hodnocení nabídek přitom bude zkrácení tzv. nickolejného provozu, tedy období, kdy po mostě vlaky jezdit nebudou. Jeho oprava umožní odklon vlaků právě během rekonstrukce mostu pod Vyšehradem.



Začala modernizace trati mezi Bubny a Výstavištěm

Správa železnic zahájila modernizaci části trati na ruzyňské letiště mezi Bubny a Výstavištěm. Náklady dosahují 2,96 miliardy korun. Projekt bude z 85 procent financovat EU. Hlavním cílem je modernizace stanice Praha-Bubny, zdvoukolejnění trati v délce zhruba 1,3 kilometru, její elektrizace a vybudování nové zastávky Praha-Výstaviště. Začíná také výstavba podjezdu, který umožní přímý přestup mezi tramvajemi a vlaky. Jako první přijdou na řadu přípravné práce a současně se postaví provizorní kolej pro zachování provozu vlaků ve směru na Kralupy nad Vltavou. Největší stavební objekty, kterými jsou tři mostní estakády a nová nádražní budova v Bubnech, přijdou na řadu letos v květnu. Hotovo bude v roce 2025. Stanice Praha-Bubny se posune blíž k Negrelliho viaduktu a umožní přímý přestup na metru C. Na její střeše vznikne travnatá odpočinková plocha. Společně s výstavbou nové čtvrti také přímo nad nádražím vyrostou administrativní budova. V nádražních vestibulech se počítá s komerčními prostory.



Již nyní v Praze řešíme, jak vlaky pojedou po roce 2030

Veřejná doprava je organický celek, který se neustále vyvíjí. Odhadovat, co se v ní stane za rok, není jednoduché. Ředitel Regionálního organizátora pražské integrované dopavy Petr Tomčík ale musí se svým týmem vidět ještě mnohem dál. Zatímco běžný smrtelník se pohybuje po Praze první městskou železniční linkou S49, on již v plánech počítá s tratí do Kladna, dvoukolejným Branickým mostem nebo novými tratěmi v pražském podzemí, po nichž jezdí vlaky, které teprve míří do výroby. Co tedy Pražany i dojíždějící obyvatele ze středních Čech a návštěvníky hlavního města v nejbližší i vzdálenější budoucnosti v případě veřejné dopavy čeká?

Vít Čepický | Foto: autor

Potkáváme se zkraje roku 2023 – jaký byl z hlediska pražské dopavy ten minulý?

Rok 2022 byl pro nás znovu velkou výzvou, po dvou letech covidu opět zasáhly negativní vnější vlivy. Geopolitická situace v podobě války na Ukrajině přispěla k energetické krizi, která dopadla plnou vahou i na veřejnou dopravu. Naštěstí se nám a našim dopravcům největší výkyvy cen pohonných hmot a elektrické energie podařilo zvládnout.

Na co se naopak chystáte? Zejména pohledem železniční dopavy...

Z pohledu infrastruktury a rozvoje železniční dopavy bude určující výstup ze studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha zadané Správou železnic. Její výsledky budou mít přímý vliv na rozvoj městské železniční dopavy v Praze v následujících desetiletích. Jedná se o komplexní rozvojovou studii všech druhů železniční dopavy v hlavním městě a jejího zázemí. Dokument posuzuje například i veřejnosti známý pro-

jekt „Metra S“, který má za cíl regionální vlaky dostat v centru města do podzemí a výrazně navýšit kapacitu městské i regionální železnice. Definitivní výstup a stvrzení této několikaleté práce očekáváme na konci letošního roku.

A co nás čeká v krátkodobém horizontu?

Máme v provozu jednu ryze městskou železniční linku – S49 z Roztok přes Libeň do Hostivaře. Od grafikonu 2024/2025 bude zprovozněna druhá – S61 na trase Běchovice – Za-

hradní Město – Vršovice. Na obě linky vyjedou nové elektrické nízkopodlažní jednotky. Taktéž od změny jízdního řádu v prosinci 2024 se můžeme těšit na nové jednopodlažní třívozové elektrické jednotky pro linky S4 a R41. Již v předstihu, na konci letošního roku, vyjedou nové diesellové dvouvozové jednotky řady 847 na trať z Prahy přes Rudnou do Berouna.

V plánu je i třetí městská linka – S71 z Radotína přes Kačerov do Běchovic. Kdy se jí dočkáme?

Její zprovoznění je podmíněno dobudováním potřebné infrastruktury. Je nezbytné řešit otázku dostatečné kapacity tratí, kvůli čemuž jsme v kontaktu i s nákladními dopravci a jejich sdružením ŽESNAD. Všechny plánované městské linky pojedou přes stanici Praha-Malešice, kde je značný rozsah nákladní dopravy i provozní zázemí několika osobních dopravců, a tak je nutné provést rozsáhlou modernizaci tohoto nádraží – pravděpodobně včetně zřízení nového přesmyku na severním zhlaví. Naprosto kritická je absence mimoúrovňového křížení na běchovickém zhlaví stanice Praha-Libeň. Tento bod je mnohými oprávněně vnímán jako stěžejní kapacitně nedostačující místo na stávající síti v celé ČR, které ovlivňuje provoz na celém 1. koridoru a výrazně omezuje také nákladní dopravu.

Pojďme k železniční infrastruktuře.

Čím se aktuálně zabýváte?

Rok 2023 beru z našeho pohledu jako rok železniční. S kolegy ze Středočeského kraje již nyní řešíme budoucí podobu železniční dopravy po skončení stávajících smluv s dopravci, tedy v letech 2029 až 2044, a její smluvní zajištění. Promlouvá nám do toho mnoho vnějších vlivů v oblasti infrastruktury, jako je postupná implementace zabezpečovače ETCS, konverze pražského uzlu a okolních tratí na střídavou napájecí soustavu, otázka samotné budoucí elektrizace tratí... Již v roce 2023 potřebujeme vědět, jak to na jednotlivých tratích bude za šest let vypadat a jaká vozidla jaké trakce na nich budeme moci provozovat následných 15 let, abychom tyto skutečnosti mohli zahrnout do zadávacích dokumentací budoucích soutěží. Je to občas náročné stanovit a roli hraje i určitá míra nejistoty.

Pokud onu nejistotu pomyslně odfiltrujeme, jak tedy bude v roce 2030 vypadat železniční doprava v Praze?

Nejzásadnější bude modernizovaný a elektrizovaný úsek Praha-Veleslavín – Kladno, který byl ze strany Ministerstva dopravy nedávno potvrzen, a počítáme s ním od konce roku 2029. Naopak již nyní se dá tušit, že napojení na letiště bude nejspíš dokončeno o něco později. Totéž platí pro zbývající úsek z Veleslavína na Masarykovo nádraží. A stejně tak máme zprávy, že oproti původním plánům se v této dekádě nepodaří realizovat ani zdvoukolejnění a elektrizace úseku z Prahy-Vysočany do Všetat či elektrizace tratí Praha – Rudná – Beroun. Naopak počítáme se zcela novou po-

dobou smíchovského nádraží, modernizací Masarykova nádraží a několika novými pražskými zastávkami hlavně na trase městských tangenciálních linek.

Jaká vozidla by do Kladna měla jezdit?

V páteřní příměstské železniční dopravě pracujeme s novými dvoupodlažními elektrickými jednotkami s kapacitou cca 400 sedících cestujících, tzv. EMU 400. Máme základní vizi technických parametrů těchto jednotek, které by měly být nasazeny právě od jízdního řádu 2029/2030 v rámci nových smluv. Setkat bychom se s nimi měli i na trati Praha-Veleslavín – Kladno nebo mezi Českým Brodem, Prahou a Berounem.

Jak se v pražském uzlu projeví chystaný nákup třívozových jednotek RegioPanter pro linku S4 do Kralup nad Vltavou a dále do Ústí nad Labem?

Jedná se o společný projekt Prahy a Středočeského kraje, v rámci kterého se pořídí 22 těchto nových jednotek. Provozní koncept s nimi počítá na linku S4 i na zrychlenou linku R41 z Prahy přes Kolín do Čáslavi. Ve špičkách budou jednotky v úsecích u Prahy zdvojovány, čímž se navýší kapacita vlaků. Uvolněné CityElefanty pak posílí provoz a kapacitu vlaků ve směru do Lysé nad Labem na trati právě procházející modernizací.

Hodně se hovoří o stavu železničního mostu na Výtoni a termínu rekonstrukce a zdvoukolejnění Branického mostu. Jak se to dotkne osobní vlakové dopravy v jižní části města?

Byli jsme informováni Správou železnic, že stav mostu na Výtoni je velmi špatný. Od poloviny února na něm klesá traťová třída na C2, od nového grafikonu přijde další omezení v podobě zákazu potkávání vlaků na mostě a snížení maximální rychlosti na 20 km/h. Výrazně, o nějakých 40 až 50 %, klesne jeho kapacita, respektive propustnost. Aktuálně řešíme, jak na to provozně budeme reagovat, protože v souběhu přijde i úplná výluka Branického mostu v rámci jeho plánované rekonstrukce a zkapacitnění tzv. Jižní spojky. Navíc dle predikce budoucího vývoje stavu mostu na Výtoni potenciálně hrozí situace, kdy na něm může být neočekávaně a okamžitě zcela zastaven provoz. V tu chvíli by samozřejmě musely být dotčeny linky ukončené na smíchovském, resp. hlavním nádraží.

S určitou periodicitou se vrací do úvah o pražské železniční dopravě otázka vlakovtramvaje, která by využila částečně železniční a částečně tramvajovou infrastrukturu. Je nyní nějaký takový projekt aktuální?

V současné době Středočeský kraj zadává studii, která by měla nalézt ideální provozní koncept na trati z Dobříše do Prahy, a vlakovtramvaj je jednou z variant. Je třeba zvážit technické i legislativní možnosti, tedy zda by trať účelněji obsloužilo lehké drážní vozidlo, nebo právě vlakovtramvaj. Odpovědět by na to měla studie drážďanské Technické univerzity.

Rok 2023 beru z našeho pohledu jako rok železniční. S kolegy ze Středočeského kraje již nyní řešíme budoucí podobu železniční dopravy po skončení stávajících smluv s dopravci, tedy v letech 2029 až 2044, a její smluvní zajištění. Promlouvá nám do toho mnoho vnějších vlivů v oblasti infrastruktury.





Tím jsme se dostali ke klasickým tramvajím. Aktuálně Praha zažívá velký rozvoj jejich infrastruktury, ale zejména v koncových úsecích. Dočká se posílení i centrum?

Ano, některé tratě v centru jsou na svém provozním maximu. A nejen samotné tratě, ale i klíčové křižovatky a přestupní uzly. Zahuštění tratí v centru by situaci výrazně pomohlo. Naštěstí se blíží k realizaci trať v horní části Václavského náměstí, zásadní bude i plánovaná spojnice kolem hlavního nádraží.

Jak konkrétně pomohou?

Kromě zlepšení místních vztahů zejména odlehčí přetíženému úseku v Ječné ulici, tedy trati z Karlova náměstí na náměstí I. P. Pavlova, kde jsme na hraně kapacity, a jakýkoliv problém odtud přenáší zpoždění do celé sítě. Z provozního hlediska nové tratě posílí stabilitu provozu tramvajů v celé Praze.

Někteří Pražané se bojí, že tramvaj přejíždějící z Vínohradské ulice na Václavské náměstí omezí automobily na magistrále, to se ale nestane, že?

Průjezd celou magistrálou je koordinován v rámci signálních plánů jednotlivých křižovatek. Nové křížení tramvajů u Národního muzea nebude omezovat průjezd po magistrále, jelikož ten je již nyní ovlivněn kvůli výjezdu z Vínohradské ulice a přechodům pro chodce, dále je koordinován i s průjezdy na navazujících křižovatkách. Během stávajícího intervalu tak tramvaje pohodlně projedou bez jakéhokoliv dalšího negativního ovlivnění průjezdnosti magistrály.

Občas máme tendenci při řešení problémů v pražské veřejné dopravě zapomínat na její kvality. Abychom tedy skončili pozitivně – v čem je její největší síla?

Pražská veřejná doprava se při srovnání kvality s ostatními provozy v Evropě i ve světě pravidelně umísťuje na špičce. Je to i díky její velké podpoře ze strany hlavního města. Zároveň je systém kvalitně nastaven i z hlediska provozního, spoje jezdí často a dostaneme se jimi prakticky do všech koutů Prahy. Návštěvníci Prahy také často nevěřícně kroutí hlavou nad vysokou přesností spojů. Navíc můžete kombinovat všechny módy dopravy – nejen metro, tramvaje a autobusy, ale i vlaky, doplňkové přívozy nebo lanovku. A to vše v rámci ročního předplatného tarifu za deset korun denně. Jinde tak široká nabídka veřejné dopravy většinou není, vždyť společně se Středočeským krajem v PID denně vypravujeme přes 40 000 spojů. ○

Petr Tomčík

Vystudoval Dopravní fakultu ČVUT. Po státnicích nastoupil do soukromé sféry jako projektant dopravních staveb a po několika letech začal dálkově studovat další vysokou školu, ekonomii a management na Masarykově ústavu vyšších studií při ČVUT. Dále působil jako projektový manažer. Od roku 2015 je ředitelem organizace ROPID. Petr Tomčík je ženatý, má dvě děti a rodině se snaží věnovat většinu volného času. Kromě toho rád sportuje. Jeho nejoblíbenější linkou PID je autobusová 111, jeho „domovská“.



ČD hledají dodavatele bateriových vlaků

Krátce před koncem roku České dráhy vypsaly zadávací řízení na dodání a servis vlaků napájených z trakčního vedení a také z velkokapacitních baterií. Pro potřeby provozu v Moravskoslezském kraji dopravce hledá patnáct vlaků s dojezdem nejméně 80 kilometrů v bateriovém režimu. V budoucnu navíc plánuje pořízení dalších bateriových vlaků pro různé regiony Česka.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Stadler, ÖBB
Siemens, Škoda Transportation

Jedním z hlavních důvodů, proč České dráhy tyto vlaky hledají, je skutečnost, že mezi objednateli dopravy v jednotlivých regionech roste zájem snižovat emise skleníkových plynů a zároveň zkvalitňovat dopravní obslužnost. „Oboje splňují elektrické jednotky s bateriemi. Na elektrifikovaných úsecích jsou napájeny přímo z troleje a na neelektrifikovaných tratích zajišťuje pohon elektřina

akumulovaná v baterii. Plán nasadit bateriové vlaky je nejdále v Moravskoslezském kraji, pro který se nyní chystáme nakoupit patnáct bateriových jednotek,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Doprovce pak hodlá s novými vozidly jezdit bez nutnosti přestupu mezi elektrifikovanými i neelektrifikovanými tratěmi. „Cestujícím díky tomu odpadnou přestupy mezi elektrickou a motorovou soupravou. Zároveň nabídneme přímé spoje bez přestupu z různých koutů kra-

je, například z Krnova nebo Budišova nad Budišovkou, přímo do centra Ostravy a kromě toho nahradíme motorové vlaky a snížíme emise skleníkových plynů,“ vysvětlil výhody bateriových vlaků Michal Krapinec.

Elektřina i baterie

České dráhy hodlají koupit 15 jednotek ve dvousystémovém provedení pro napájení z troleje 3 kV DC a 25 kV 50 Hz AC a navíc z baterie (BEMU 140 AC/DC). V budoucnu plánují pořízovat také další typ bateriových vlaků s napájením pouze 25 kV 50 Hz AC a z baterie (BEMU 140 AC) pro regiony s jednou napájecí soustavou.

„Bateriové jednotky nabídnou cestujícím veškerý komfort, který je u našich moderních vlaků běžný. Půjde o bezbariérová, nízkopodlažní vozidla s klimatizovanými oddíly, nejméně 135 místy k sezení v 1. a ve 2. třídě, prostorem pro osoby na vozíku, kočárky a jízdní kola, vybavená moderním audiovizuálním informačním systémem, zásuvkami pro napájení elektroniky cestujících nebo wi-fi,“ upřesnil člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta požadavky na komfort nových vlaků.

Bateriové jednotky budou vybaveny zabezpečovacím a komunikačním systémem ETCS a GSM-R. Při napájení z troleje budou mít maximální rychlost 160 km/h a z baterie 120 km/h. Baterie musí umožnit dojezd nejméně 80 kilometrů. Jednotky výrobce vybaví systémem rekuperace, který umožní elektřinu vyrobenou při brzdění vracet zpět do trakční sítě nebo do baterií. Díky tomu se sníží energetická náročnost nových vlaků. Požadovaná je schopnost provozu několika spojených jednotek v jednom vlaku řízeném jedním strojvedoucím.

Nasazení prvních bateriových vlaků se předpokládá v roce 2025. Odhadovaný objem investice zahrnující pořízení vlaků, vybraných náhradních dílů a servis po dobu patnácti let činí 3,4 miliardy Kč.

Investice za 100 miliard

České dráhy plánují v rámci Strategie 2030 investovat do obnovy vlaků do roku 2030 až 100 miliard korun. V současné době mají objednáno 110 elektrických jednotek RegioPanter, 76 motorových jednotek PE-SA, 20 devítivozových expresních souprav ComfortJet a 50 elektrických lokomotiv Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h. Naposledy vypsaly tendr na až 47 dvousystémových elektrických jednotek pro regionální dopravu s maximální rychlostí 160 km/h. Více o tom si přečtete na straně 13. Na linkách s novými vozidly je patrný rostoucí zájem lidí o cestování. ○

Bistrovozy čeká omlazovací kúra

Bistrovozy s oddílem první třídy ARmpee⁸³² projdou částečnou obnovou. Vagony při periodické obnově vyššího stupně dostanou v 1. třídě místo stávajícího linolea nové koberec, renovovány a přečalouněny budou sedačky a počítá se rovněž s instalací modernějšího wi-fi zařízení či nových řídicích jednotek dveří umožňujících stranově selektivní blokování nástupních dveří.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

České dráhy vozy využívají vozy kombinující místa k sezení a restaurační oddíl především proto, že v dálkových vlacích cestujícím poskytnou nejen bohatou nabídku občerstvení, ale i dostatek komfortních míst. „V uplynulých letech jsme takto zmodernizovali 18 původně restauračních vozů, které nasazujeme například na Valašské a Jižní expresy. Nyní jsme se pustili do modernizace dalších šesti bývalých bistrovozů. Ty řadíme například do spojů Silesia a Cracovia na linkách z Prahy přes Ostravu do Krakova a Varšavy. Díky modernizaci se zvýší komfort a bezpečnost cestování a zajistí se tak životnost vagonů na dalších zhruba 10 až 15 let,“ řekl člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Českých drah Jiří Jeřeta.

Nové čalounění i lepší wi-fi

V rámci modernizace se v restauračním oddíle osadí nové stoly a sedačky, které promění dosavadní vnitřní styl vozu z bistra na klasickou restauraci. Obnovou a přečalouněním projdou také barové stoličky. Renovace čeká i komfortní sedačky v oddíle 1. třídy a navíc dostanou nové čalounění. Technici ve voze zároveň instalují modernější zařízení wi-fi. Na podlaze v restauračním oddíle a na představních bude položeno nové linoleum. V oddíle 1. třídy se nově umístí koberec, který zlepší vizuální vzhled oddílu, přispěje k většímu pohodlí a přispěje k dalšímu snížení hladiny hluku. Dveře budou doplněny o systém stranově selektivního blokování dveří (SSOD/LAT), jež ovládá strojevedoucí. Systém brání vystoupit cestujícím mimo nástupišť nebo otevření dveří během jízdy.

Modernizaci vozů ARmpee⁸³² provede dceřiná společnost Českých drah DPOV v průběhu roku 2023. U prvních vozů již byla zahájena. Celkové investiční náklady představují částku ve výši přibližně 15 milionů korun. Vozy jsou deponovány v OCÚ Východ v provozní jednotce Bohumín.



Stávající vozy typu ARmpee⁸³² byly vyrobeny v roce 1984 ve východoněmecké vagonce v Budyšíně pro ČSD. Původně šlo o kombinované vozy s restauračním oddílem (24 míst) a lehkovými oddíly (30 míst). Dopravce je využíval především na nočních spojích mezi východní a západní částí Československa. V roce 1994 byly vozy v majetku ČD rekonstruovány na kombinující bistrooddíl a oddíl 2. třídy.

V letech 2009 a 2010 pak prošlo celkem šest vozů modernizací na typ ARmpee s velkoprostorovým oddílem 1. třídy s 22 místy a bistrooddílem s barovou částí se 14 místy. Do vozů byla doplněna klimatizace, zvýšila se i maximální rychlosti ze 140 na 160 km/h a byly dosazeny další moderní technické prvky. Většina z původně 20 vyrobených vozů však zůstala po rozdělení federace na Slovensku. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc únor zní: **Kdo měl na starosti konstruování a vývoj nových lokomotiv řady 477.0 známých pod přezdívkou Papoušek?**

Své odpovědi nám zasílejte do **28. února** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář leden“. Tentokrát se hraje hraje o Malý atlas lokomotiv 2023.

Správná odpověď z č. 1: *Vůz M 260.001 se podrobil Technicko-policejní zkoušce v Praze dne 17. 2. 1939 a dosáhl rychlosti 130 km/h. Publikaci Stříbrný šíp, motorový vůz M 260.001 získává Martin Kolář, Příbram.*



Modernizace Masaryčky má stavební povolení

Dlouho očekávaná modernizace pražského Masarykova nádraží pomalu získává konkrétní obrysy. Správa železnic nedávno získala další důležitý dokument – pravomocné stavební povolení. Ještě během jara vypíše výběrové řízení na zhotovitele a v průběhu letošního roku by měly začít i samotné stavební práce. Odhadované náklady činí přibližně 2,5 miliardy korun. Hotovo by mělo být v roce 2026.



Petr Slonek | Vizualizace: Správa železnic

Masarykovo nádraží leží přímo v centru Prahy a je třetí nejfrekventovanější stanicí na tuzemské železnici. Cílem rozsáhlých stavebních úprav, které správce infrastruktury chystá, je přinést cestujícím komfort

odpovídající všem náročným požadavkům dnešní doby.

Součástí projektu je mimo jiné rozšíření stávajícího počtu kolejí ze sedmi na devět, rekonstrukce všech nástupišť a vybudování nové platformy nad kolejištěm, která odstraní bariéry v území, umožní přístupy na jednotlivá nástupi-

ště a nabídne přímý přestup na linku B pražského metra. Zároveň se rozšíří i počet nástupišť. Využijí je především vlaky, jež odsud v budoucnu pravidelně pojedou na letiště v Ruzyni.

Lepší propojení prostoru

Architekti si také od rekonstrukce slibují lepší urbanistické začlenění prostoru nádraží do jeho okolí. Odstranění stávajících bariér pak zajistí nová platforma nad kolejištěm. Ta po svém dokončení vytvoří nejen komunikační propojení Florence s Hyberskou ulicí a Masarykova s hlavním nádražím, ale nabídne i nový vestibul pro čekající cestující. Z něj povedou eskalátory, schodiště a výtahy rovnou na jednotlivá nástupiště. Část platformy se osadí zelení a vznikne tak klidová oáza přímo v centru metropole.

Ve stanici vznikne celkem šest bezbariérových nástupišť. Rekonstrukcí projde kolejiště, veškeré technologie, trakční vedení a napájení. Stavba se uskuteční za provozu, nutná budou pouze dílčí omezení provozu odpovídající jednotlivým etapám realizace projektu. Přestavba Masarykova nádraží je součástí modernizace železnice z centra Prahy do Kladna. Rozdělena je na několik etap. V loňském roce začaly práce hned na dvou úsecích, konkrétně na úseku z Kladna do Kladna-Ostrovce a na trati mezi stanicí Praha-Bubny a budoucí novou zastávkou Praha-Výstaviště.

Postupně se však proměňuje okolí samotného Masarykova nádraží. Dominantou se stane rozestavěná devítipatrová budova navržená londýnským studiem světoznámé architektky Zahy Hadid. Developer Penta Real Estate má v této lokalitě investovat zhruba deset miliard korun. ○

Drážní úřad informuje

Počet platných licencí strojvůdců se v posledním roce výrazně snížil

Zatímco před rokem Drážní úřad evidoval více než 10 500 licencí, ke konci roku 2022 už jich bylo jen 9 732. Pokles je způsobený tím, že od září 2021, kdy končila platnost prvním desetiletým licencím, o prodloužení nepožádali všichni jejich majitelé. Část licencí je tak pravděpodobně neaktivních a patří těm, kteří odešli do důchodu či změnili zaměstnání.

V roce 2022 vydal Drážní úřad úspěšným uchazečům 393 licencí. Zájemci o licenci strojvedoucího skládají teoretickou zkoušku na Drážním úřadě, která prověřuje jejich znalosti v písemné i ústní formě. Jen 7 z 10 uchazečů uspěje na první pokus. Uchazeči musí složit zkoušku nejpozději do 1 roku od absolvování výcvikového kurzu v akreditovaném středisku a mají maximálně 3 pokusy. Od října roku 2021 byla prodloužena platnost více než dvěma tisícům licencí, pro letošní rok se předpokládá, že o prodloužení požádá dalších 2 400 strojvedoucích.

Drážní úřad doporučuje dlouholetým držitelům licencí strojvedoucích, aby si zkontrolovali jejich platnost a požádali včas o prodloužení. Bez platné licence nelze řídit drážní vozidlo!



Do regionů zamíří nové elektrické jednotky

Cestující hned v několika krajích ČR se dočkají dalších zcela nových vlaků. České dráhy totiž nedávno vypsaly zadávací řízení na dodávku a servis až 47 elektrických jednotek. Ty budou dvousystémové a mají být konstruované pro rychlost až 160 km/h. Předpokládaný objem investice zahrnující pořízení vlaků, některých náhradních dílů a servis po dobu až patnácti let činí 8,4 miliardy korun.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Michal Málek

České dráhy aktuálně hledají nové elektrické jednotky pro regionální dopravu. Ty by měly zákazníkům nabídnout maximální komfort. „Poptávka objednatelů po moderních vozidlech nadále stoupá, a také proto jsme zahájili soutěž na dodávku až sedmačtyřiceti elektrických jednotek pro regionální dopravu s konstrukční rychlostí až 160 km/h, které nabídnou moderní a komfortní cestování. Jednotky by měly jezdit například v Pardubickém kraji, ale zájem mají i další objednatelé,“ upřesnil vypsané řízení člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Vítězný uchazeč mezinárodního tendru má dopravci po dokončení výroby dodat moderní, klimatizované, nízkopod-



lažní elektrické jednotky s 1. a 2. třídou s kapacitou minimálně 140 míst k sezení. Vlaky jsou určeny pro obě hlavní trakční soustavy v České republice, tedy 3 kV DC a 25 kV/50 Hz AC.

Wi-fi i místo pro kola a kočárky

Na palubě nových vozidel nebude chybět bezdrátové připojení prostřednictvím wi-fi, elektrické zásuvky pro napájení přenosné elektroniky a také zásuvky na dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků nebo elektrokol. Samozřejmostí je prostor pro umístění kočárků nebo jízdních kol a moderní audiovizuální informační systém.

Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a komunikačním systémem GSM-R. Odhadovaná hodnota tohoto rámcového kontraktu je 8,4 miliardy korun a kromě pořízení vlaků zahrnuje i vybrané náhradní díly a kompletní servis po dobu až 15 let.

České dráhy plánují v rámci Strategie 2030 investovat do obnovy vlaků do roku 2030 až 100 miliard korun. V současné době dopravce objednal 110 elektrických jednotek RegioPanter, 76 motorových jednotek PESA, 20 devítivozových expresních souprav ComfortJet a 50 elektrických lokomotiv Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h.

V předchozích dnech a týdnech byly rovněž vypsány soutěže na dodávku 15 jednotek napájených z trakčního vedení a baterií pro Moravskoslezský kraj, 90 elektrických jednotek pro pražskou aglomeraci a 60 jednotek pro vnitrostátní rychlíkové linky, konstruovaných na rychlost až 200 km/h. ○

Wi-fi mají všechny RegioNovy, připojení nabízí přes 500 regionálních vlaků

České dráhy v průběhu prosince dokončily instalaci wi-fi palubní sítě do všech motorových jednotek RegioNova, ve kterých tuto službu požadují objednatelé drážní dopravy. Snadný přístup k internetu tak denně nabízí několik tisíc spojů národního dopravce od mezistátních vlaků po vedlejší regionální dráhy.

„Více než 2 600 regionálních osobních vlaků dnes přímo v jízdním řádu nabízí službu palubní sítě wi-fi. K tomu lze připočítat další stovky regionálních spojů, na kterých nyní nasazujeme vlaky vybavené wi-fi, aniž by byly v jízdním řádu speciálně označeny. Snadný přístup k internetu je jednou z nejčastěji požadovaných služeb mezi objednateli dopravy i mezi samotnými cestujícími. Koncem loňského roku jsme dokončili další z projek-

tů, který tyto služby plošně rozšiřuje na území celé ČR. Nyní má wi-fi přes 500 vozidel vyhrazených pro regionální dopravu,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Wi-fi bylo dovybaveno celkem 131 jednotek RegioNova, které jezdí v Královéhradeckém, Moravskoslezském, Pardubickém, Středočeském a Jihočeském kraji, v Praze a v Kraji Vysočina. V roce 2022 se uskutečnila montáž wi-fi do 61 RegioNov. Další zástavby se odehrály v roce 2021 a dříve. Služba byla v uply-



nulém období doplněna také do 82 jednotek CityElefant v Praze, Středočeském a Moravskoslezském kraji nebo do několika desítek řídicích a patrových vozů. Desítky nových vlaků, jako jsou RegioPantery nebo RegioSharky, jsou wi-fi vybaveny už z výroby.

České dráhy tak nyní jen v regionální dopravě disponují více než 500 elektrickými a motorovými jednotkami nebo motorovými a osobními vozy vybavenými wi-fi. Celkem to představuje více než 900 jednotlivých vozů.

Během letoška se plošně rozšíří služba wi-fi na elektrifikovaných tratích na Vysočině a v Olomouckém kraji díky nasazení nových elektrických jednotek RegioPanter. Koncem roku se objeví další vlaky s wi-fi i na neelektrifikovaných tratích díky motorovým jednotkám řady 847 od polského výrobce PESA.

Minibary využilo přes milion cestujících

Cestující stále častěji využívají ve vlacích Českých drah možnost rychlého a snadného občerstvení formou ČD Minibarů. Loni tuto službu využilo přes jeden milion cestujících. A opět se potvrdilo, že dlouhodobě nejoblíbenější položkou je káva. Prodalo se jí bezmála 400 tisíc šálků, což odpovídá zhruba jednomu železničnímu cisternovému vozu. Zájem však měli lidé i o novinky v minibarech.



Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Cestující ve velkém využívají možnost občerstvit se ve spojích ČD prostřednictvím pojízdného minibaru. „K nejoblíbenějším položkám patří káva a další teplé nápoje, které stevardi našich minibarů nabízejí od symbolických 15 korun. Ani nabídka pokrmů není malá, a tak si naši zákazníci mohou pochutnat třeba na tatrancích, čerstvě rozpékaném pečivu nebo plněných bagetách a sendvičích. V platném jízdním řádu rozváží ČD Minibary občerstvení ve 171 spojích,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

V loňském roce stevardi ČD Minibarů obsloužili více než jeden milion cestujících a prodali přitom téměř 1,9 miliónu položek. Mezi deset nejoblíbenějších v roce 2022 v nabídce ČD Minibaru patřila instantní káva (294 090 porcí), značková káva Manuel (95 752 šálků), instantní cappuccino (141 625 porcí), neperlivá voda (87 954 lahví), jemně perlivá voda (83 579 lahví), pšlilitrová plechovka Pilsner Urquell (133 307 kusů), pšlilitrová plechovka Budweiser Budvar (88 825 plechovek), Kofola (106 890 lahví), croissant 7 days (88 037 balení) a oblíbené oplatky tatranky (54 803 kusů).

Chutnali i červi a cvrčci

V polovině loňského roku se nabídka ČD Minibarů rozšířila i o jedlý hmyz. Křupavých červíků nebo cvrčků se prodalo skoro dva a půl tisíce balení. Několik měsíců se v minibarech prodával i pивní speciál Matyláda. Ten u cestujících a fanoušků železnice zaznamenal velký úspěch a díky prodeji v minibarech se vybralo více než 40 tisíc korun na opravu lokomotivy 313.432 přezdívané Matyláda. Její oprava v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka je stále v plném proudu. V tomto roce by navíc měl vzniknout další pивní speciál, který podpoří opravu jedné z historických lokomotiv muzea Českých drah.

Služba ČD Minibar zajišťuje celkem 171 spojů, v dalších vlacích jsou umístěné prodejní automaty s občerstvením. Jedná se o linky Západní expres, Krušnohor, Hradečan a Krakonoš v úseku Praha – Hradec Králové, Ostravan, Slovác ký expres, Vysočina, Rožmberk, Svitava a Moravan. V dalších 86 spojích je řazen bistrovůz (Valašský expres, Silesia a SC Pendolino) a v 76 vlacích mají cestující k dispozici restaurační vůz (například Berliner, Vindobona, Metropolitan). Na kolejích v tuzemsku lze ochutnat rovněž speciality zahraniční kuchyně. Ve vybraných vlacích zajišťují služby Rakušané (červené railjetty Vindobona, EC Porta Moravica), Poláci (EC Moravia, Polonia, Sobieski) nebo Maďaři (EC Báthory a Hungaria). ◉

VUZ daroval pět milionů korun na pomoc železničářům

Výzkumný Ústav Železniční věnoval Nadačnímu fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM (NFŽS) dar ve výši pět milionů korun. Peníze pomohou těm, kteří pracují u dráhy a ocitli se v nelehké životní situaci. Symbolická poukázka byla předána na plese ČD Cargo v Ostravě, kde ji z rukou generálního ředitele VUZ Martina Bělčíka převzal předseda správní rady NFŽS Michal Krapinec.

VUZ se coby dceřiná společnost Českých drah specializuje na poskytování odborných služeb v oblasti posuzování, certifikace a zkušebnictví železničních vozidel, systémů a drážní dopravy. Jeho zákazníci jsou například výrobci kolejových vozidel.

„Před dvěma lety se jeden z našich zaměstnanců ocitl v těžké rodinné a zdravotní situaci. Přes veškeré možnosti VUZ jako za-

městnavatele a podporu z firemního sociálního fondu se zdálo, že se náš kolega nebude moci do týmu vrátit. Oslovili jsme proto nově vzniklý nadační fond a díky jeho významné pomoci bylo možné část problémů vyřešit. Náš zaměstnanec se vrátil, a my jsme se proto jako poděkování za poskytnutou pomoc rozhodli věnovat do fondu částku odpovídající výši produktivity práce jednoho zaměstnance za rok 2022. Tímto děkujeme správní radě nadačního fondu i všem ostatním dárcům, díky nimž může fond takovou formu pomoci poskytovat,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel VUZ Martin Bělčík.

„Nadační fond funguje už dva a půl roku a za tu dobu pomohl desítkám našich současných i bývalých kolegů a jejich rodinám.

Je dobré vědět, že o pevné zázemí se mohou naši lidé opřít nejenom v rodině, ale i v zaměstnání. Pomáhat si je důležité a dar od Výzkumného Ústavu Železničního je úžasný příklad této pomoci,“ doplňuje Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel ČD.

Finanční pomoc směřovala například k pozůstalým dětem po zaměstnancích, kteří zemřeli při výkonu profese, nebo zaměstnancům, kteří utrpěli závažná zranění. „Nadační fond od svého založení rozdělil pomoc přesahující osm milionů korun. Získané prostředky pomohly stovek železničářů a jejich rodinám,“ doplnil Tomáš Tóth, místopředseda nadačního fondu a předseda představenstva společnosti ČD Cargo, která společně s ČD stála u zrodu NFŽS.



Podkrušnohorská magistrála směřuje do 21. století

Mohou železniční tratě cestovat? Při pohledu na vývoj trasování dráhy podkrušnohorskou pánví bychom na absurdní otázku mohli dostat překvapivou odpověď – ano. A jak. Důležitá aglomerační spojnice změnila během své existence trasu tolikrát, že by ji její první stavitelé patrně nepoznali. Po letech, kdy sloužila prioritně přepravě uhlí, se však konečně dočkává díky postupné modernizaci důstojnější podoby a snad už trvalé trasy. Pojďme si připomenout její původní podobu zejména mezi Ústím nad Labem, Teplicemi, Mostem a Chomutovem, zavzpomínejme na místa, kde nezůstal pražec na pražci, a nahlédněme do budoucna, abychom zjistili, kdy její technické parametry konečně navštíví současnost.



Vlak linky U1 přijíždí do stanice Bílina kyselka ve tříkolejném úseku trati.

Vít Čepický | Foto: autor, Jan Chaloupka, Wikipedia

Naše virtuální putování nelze nezačít u uhlí. Severočeská hnědouhelná pánev vyplňuje prostor mezi Doupovskými horami, Krušnými horami a Českým středohořím a byla hlavním důvodem nejen rychlé výstavby železničních tratí v oblasti, ale také jejich četných přeložek. Celá pánev vznikla

ssig-Teplitzer Eisenbahn, česky ÚTD), první část trati, jejíž vývoj sledujeme, byla započata 15. listopadu 1856 výkopem u Trmic nedaleko současného nádraží Ústí nad Labem západ. První vlak z Ústí do Teplic vyjel již na jaře 1858. Po finanční stabilizaci prvního úseku pokračovala výstavba dále směrem na západ; po ročních pracích se dráha v roce 1867 proboujovala do Duchcova, o tři roky později již

dopravy v Podkrušnohoří. To se změnilo až s druhou světovou válkou, kdy Říšské dráhy plně upřednostnily nákladní a vojenskou složku dopravy. Největších změn se ale trať dočkala po válce. Kvůli rozhodnutí dobývat v oblasti uhlí převážně povrchově ve velkolomech se ocitly podstatné části trati v cestě nenasytným rypadlům. Bývalá Ústecko-teplická dráha začala krajem cestovat.



Staré nádraží v Mostě



Bílina kyselka na přelomu 19. a 20. století



Bývalé nádraží v Duchcově před demolicí

jako příkopová propadlina, v níž se nahromadilo množství sedimentů a zejména organické hmoty. Ta dala vzniknout uhelným slojím, které jsou v maximu mocné 45 metrů.

Hnědé uhlí se v oblasti těžil od středověku. Původně se dobývalo z povrchu, později začali horníci sledovat sloje i do podzemí. Prvním významným milníkem pro rozvoj hornictví byla právě výstavba Ústecko-teplické dráhy v polovině 19. století. Ta uhlí přivedla k labským přístavům, kde se překládalo k exportu do Německa, což výrazně podnítilo rozvoj celé oblasti. Druhý milník přišel o necelých sto let později, kdy se ve velkém přešlo na povrchový způsob dobývání uhlí. To mělo za následek naopak nebyvalou přírodní, kulturní i společenskou devastaci celého podkrušnohorského pásu.

Ale vraťme se zpět do dob, kdy uhlí ještě přinášelo kraji bohatství a krom jiného též rozvoj dopravy. Výstavba Ústecko-teplické dráhy (k. k. privilegierte Au-

vedla trať až do Chomutova, kde se setkala s Buštěhradskou dráhou.

Bouřlivý rozvoj oblasti vhodně ilustruje, že již v sedmdesátých letech 19. století byla trať zdvoukolejněna a doplněna tratí z Bíliny přes Úpořiny do Ústí nad Labem. Podstatným hnacím ústrojím rozvoje se stalo napojování vleček od dolů a průmyslových podniků. Zatímco v roce 1868 jich ÚTD provozovaly 11, o patnáct let později jich bylo již 78. A obdobně rostl i objem přepravy. Z přibližně 20 000 přepravených tun uhlí v prvním roce se za čtvrtstoletí dostal až na 3,7 milionu tun uhlí (z čehož se přibližně polovina přeložila v ústeckých přístavech, tehdy největším říčním překladišti v rakouské monarchii, na loď). A o dalších 25 let později přepravily ÚTD téměř 10 milionů tun uhlí ročně.

Zatímco zpočátku byl stěžejní nákladní provoz a v prvním roce provozu bychom v jízdním řádu našli pouhých pět párů osobních vlaků, za první republiky již byla ÚTD důležitou osou osobní

Trať na cestách

První přeložky se trať dočkala mezi Mostem a Želenicemi. Nedlouhá propojka pomohla odstranit úvrať v Obrnicích a dopravě celkově prospěla. V polovině padesátých let 20. století se pak odporučela trať mezi Třebušicemi a Vrskmaní (mezi Mostem a Chomutovem). Tuto přeložku již přímo vyvolala povrchová těžba.

Zajímavé je, že rostoucí lom Vršany poslal úsek do nové stopy nadvakrát; podruhé byla vystavěna v rámci Ervěnického koridoru, který byl plně zprovozněn v roce 1984. Tento úsek je natolik zajímavý, že si zaslouží samostatnou zmínku. Ervěnický koridor byl vybudován na výsypce desítky metrů nad lomem a sdružuje několik funkcí – kromě železnice jím vede i čtyřproudá silnice a v potrubí jím protéká odkloněná řeka Bílina.

Původně byla železniční trať v Ervěnickém koridoru čtyřkolejná – důvodem nebyl ani tak objem provozu jako spíše postupné sedání celé výsypky, které mělo činit až půl metru za rok. Proto bylo



nutné před definitivní stabilizací území často upravovat geometrickou polohu kolejnic. V současné době to už není třeba, nicméně motoristé na přílehlé silnici číslo 13 si houpavou jízdu užívají dodnes.

Již jsme zmínili přeložku u Obrnic, která odstranila úvrat; hlavní trasa mezi Teplicemi a tehdejším městem Most však vedla jinudy. Konkrétně přes Mariánské Radčice a Duchcov. Jenže část této trasy

pohltil stejný lom, jenž dal zaniknout celému historickému městu Most. Druhou část pozřel tehdejší Velkodůl Maxim Gorkij, tedy dnešní Lom Bílina.

Přestože i v dnešních jízdních řádech najdeme zastávku Duchcov, s historickým nádražím má pramálo společného. To se totiž nacházelo na původní trase dráhy nedaleko centra města. Torzo trati i s původním nádražím přeložku přežilo, byť pouze jako vlečka do průmyslového areálu. Hodnotnou nádražní budovu však nechalo město zchátrat, aby bylo

dva roky po odejmutí památkové ochrany v roce 2018 zbořeno. Nová zastávka Duchcov se nachází půlhodinu chůze od centra města, do kterého je to stejně daleko ze zastávky Želénky.

Poslední významná přeložka nás zavede na samotný západní konec trati. Před rokem 1982 vedla železnice mezi tehdy ústeckými Trmicemi a Bohosudovem (součást města Krupka) přímo. Původní trať ale měl pohltil lom Chabařovice, musela se tedy přesunout výrazně severněji. Město Chabařovice, tehdy ještě určené z většiny k demolici, tím přišlo o nádraží, jež se nacházelo kilometr a půl jižně od centra. Původní alej k němu vedoucí je v krajině dodnes.

Chabařovice svůj boj s rypadly nakonec vyhrály, a dokonce dostaly nové nádraží, moc si ale nepomohly. Jeho nová po-



Spěšný vlak pod Bořní ve tříkolejném úseku



Bývalý přejezd v teplické ulici Emílie Dvořákové je aktuálně předěláván na podjezd. Vpravo bývalý tramvajový a nyní trolejbusový podjezd řízený světelnou signalizací, který bude naopak zrušen.

Počty vlaků nákladní dopravy za rok

Úsek	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
odbočka České Zlatníky – Bílina	20 446	21 014	21 378	20 530	20 627	15 075	17 485	18 661



TÉMA

loha je ještě o kilometr dále v podivném území bez osídlení, od začátku provozu nemělo valné využití a pro osobní dopravu již nefunguje od roku 2008 vůbec, vlaky jej projíždí. Během plánované rekonstrukce trati budou dokonce bez náhrady zrušena osiřelá nástupiště. Město tak v druhé polovině 20. století postupně přišlo hned o dva druhy drážní dopravy; nejprve o tramvaje, které sem jezdily z Ústí nad Labem, posléze i o velkou dráhu.

Ve výsledku se charakter bývalé Ústecko-teplické dráhy během 20. století změnil od základu. Velká část trati vede v nové stopě, její celková délka vlivem přeložek narostla v úseku mezi Ústím nad Labem a Chomutovem z 65 kilometrů na současných 71 km. A nyní se její charakter mění znovu. Svou trasu sice již drží, konečně ale prochází rozsáhlou modernizací a vylepšením parametrů. Kdy bude hotovo?

Moderní koridor

Jelikož byla velká část nynější trati číslo 130 vybudována ve druhé polovině 20. století prakticky nově, některých moderních prvků se dočkala výrazně dříve než tratě jiné. Například většina nádraží byla již v 80. letech peronizována a vybavena podchody, což zajišťovalo výrazně větší bezpečnost pohybu cestujících. To zároveň znamenalo, že



V nevytíženějším úseku trati projede kolem 50 nákladních vlaků denně.

v 90. letech nebyla modernizace trati a jejího zařízení na vrcholu žebříčku priorit tuzemské železnice. Nádraží se propadala do čím dál větší omšelosti, údržba předimenzovaných nádražních budov vázla, perony zůstávaly nízké a pro nástup do vlaků nepohodlné, bezbariérový přístup chyběl úplně. Situace se naštěstí v posledních letech mění a dostává se i na frekventovanou aglomerační spojnici. Například mezi Ústím a Teplicemi jezdí osobní vlaky ve špičce ve třicetiminutovém intervalu, doplňovány jsou jednou za hodinu rychlíky a spěšnými vlaky. Kvalita trati a zázemí pro cestující tomu nicméně dlouhá léta neodpovídala.

Jako první se dočkal úsek mezi Teplícemi a Bílinou a dal nahlédnout, jakým směrem se bude ubírat rekonstrukce celé tratě. Kompletní obnovou prošel že-

lezniční svršek i spodek, vyměněno bylo trakční vedení a modernizací prošlo zabezpečovací zařízení. Částečně se zvýšila až na 140 km/h traťová rychlost, díky čemuž se podařilo lehce zkrátit jízdní doby. Velkých úprav se dočkaly nádraží a zastávky – zejména s ohledem na jejich bezbariérovost a obecně zlepšení přístupu. Bohužel kvalita zázemí zejména na menších zastávkách nadále odráží příklon ke snazší údržbě a předcházení vandalismu před přívětivostí prostředí pro cestující.

A postupně se dostává i na další úseky. Aktuálně se rekonstruuje trať mezi Chabařovicemi a Teplicemi. Ve stanici Krupka-Bohosudov se posouvají nástupní hrany blíže k Teplicím, čímž selepší přístup z města. V Teplicích zanikl úrovňový přejezd ve směru na Novosedlice,



Čilý osobní provoz na ústeckém západním nádraží. V letech 2025 až 2026 by zde měla vzniknout trojice ostrovních nástupišť.

který nahrazuje nový podjezd. Tím opět dojde k výraznému zlepšení prostupnosti území kolem dráhy. Hotovo by mělo být v letošním roce. Rekonstrukce se netýká samotného nádraží v Teplicích, ta se již odehrála dříve. I zde se ale pracuje. Konečně totiž dochází k rekonstrukci



Stavědlo č. 1 na ústeckém západě

tamější hodnotné nádražní budovy, prodloužen bude i podchod směrem na sever, což zcelí území kolem stanice.

V nejbližších letech by se mělo dostat i na zbývající úseky, které modernizace teprve čeká. Mezi lety 2026 a 2028 dojde k obnově výše zmíněné přeložky mezi Trmicemi (resp. Ústím) a Chabařovicemi, ve kterých definitivně zaniknou nástupiště. Stane se tak dvacet let poté, kdy zde osobní vlaky přestaly zastavovat. V přípravě je dále úsek Bílina – Most, realizace by měla být zahájena během dvou let. Nejvýznamnější změnou bude ubrání třetí traťové koleje. Na tělese díky tomu vznikne prostor pro napřímení dráhy a zvýšení rychlosti. Kýženou obnovou projde i stanice Bílina.

Notně omšelé nádraží Most včetně přilehlého kolejíště by se mělo dočkat mezi lety 2026 a 2028. Navazující úsek do Kyjic je v plánu o rok dříve. Nejbližší k realizaci snad již má dříve odložená etapa z Kyjic do Chomutova města. Osm kilometrů kolejí včetně velké mostní stavby přes Vodní nádrž Újezd čeká nástup pracovníků již letos s předpokladem dvouleté modernizace. A ve výčtu nám již chybí jen železniční uzel Chomutov. K rekonstrukci kolejíště a přesunu nádraží do výhodnější polohy blíže centru má dojít do roku 2028, kdy by podle současných plánů měl být modernizován celý úsek mezi Ústím a Chomutovem.

Za Chomutovem si počkají

Zmínit bychom měli i zbývající úsek podkrušnohorské trati z Chomutova do Chebu. I ten čeká modernizace. Už

Ústí nad Labem západ

Srdcem Ústecko-teplické dráhy, resp. současné trati číslo 130, je nádraží Ústí nad Labem západ. Ve své době nejrozsáhlejší seřaďovací nádraží v Rakousku-Uhersku svou rozlehlostí a promyšlenou funkcí fascinuje dodnes. Přestože běžní cestující jej mají spojené převážně s nekomfortním přístupem k vlakům, z hlediska dopravní funkčnosti slouží i přes celkovou technickou zastaralost stále skvěle.

Do ústeckého západního nádraží ústí od západu tratě od Úpořin a Teplic, tedy obě od uhelné pánve. Z východu pak tratě od ústeckého hlavního nádraží a Děčína, dále tunel od Lovosic a železniční most ze Střekova, resp. od tzv. Pravobřežky. Genialita jeho řešení tkví v tom, že se jednotlivé zásadní dopravní proudy ve většině nekříží. V centrální části se nachází kolejíště ranžírů, lokomotivní depo a údržbové zázemí. Nákladní vlaky směřující od uhelné pánve převážně přes železniční most a čtvrt Střekov směrem na Lysou nad Labem a dále, resp. v menšině do tunelu pod vrchem Větruše a směrem na Lovosice, objíždí ranžír zprava a díky tomu zcela míjí osobní nádraží. To ovšem minou i nákladní vlaky v opačném směru, přestože ranžír míjí opět zprava. I samotné seřaďovací nádraží stojí za zmínku. Dříve jedno z nevytíženějších v tuzemsku se na přelomu tisíciletí dostalo na okraj zájmu i funkčnosti a již se zdálo, že má nejlepší léta za sebou.

V současnosti však vytíženost ústeckého západního nádraží opět významně roste nejen díky nákladní dopravě a potřebě mít rozsáhlé odstavné kapacity před hranicí s Německem, ale i kvůli významné osobní dopravě. Ačkoliv ústecké „Nové město“, jež v minulosti dalo nádraží název, vinou katastrofálního přístupu města k vlastní historii prakticky neexistuje, přesto je tento bezútešný vstup do krajské metropole pro cestující stále výhodný.

Doufejme, že se na rok 2025 plánovaná peronizace nádraží nejen citlivě popasuje s nedostatkem prostoru a dopravní funkci nádraží omezí co možná nejméně, ale že se rovněž stane impulsem pro představitel města, aby se odvážili nesmírně ostudnou část krajského města a jednu z jeho vstupních bran zkultivovat.

v příštím roce začne rekonstrukce trati z Prunéřova do Chomutova, kde dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h a přepnutí napájecí soustavy na střídavou – styk soustav se tím přesune do Chomutova.

Ještě do roku 2030 chce Správa železnic rekonstruovat koleje a nádraží mezi Karlovými Vary a Chebem, jejichž životnost se též již nahnula svému závěru. Plány rekonstrukce tratě mezi Prunéřovem a Chebem nás už ovšem posouvají do následující třetí dekády 21. století. Poslední obnova zde totiž proběhla s elektrifikací v roce 2006. Byť se tehdy parametry stanic ani tratě příliš nezlepšily, na definitivní vylepšení parametrů dráhy v údolí Ohře si ještě budeme muset počkat.

Historie Podkrušnohorské magistrály mezi Ústím a Chomutovem opisuje vývoj celého území, které jí dalo přezdívku. Překotný průmyslový rozvoj podnítil její rychlou výstavbu a posilování kapacity, ale byl to opět průmysl, který ji vyhnal z původního trasování a nenávratně jí uzmul původní charakter. Na přelomu osmdesátých a devadesátých let již vypadala bývalá ÚTD více než bezútešně, postupné modernizace se dočkávat teprve nyní.

Ovšem stejně jako mnohá území celého kraje trať číslo 130 místo udávání trendů spíše se zpožděním dohání manko, které historicky nabrala. I tentokrát se navíc při její rekonstrukci mnohde hledí na čirou účelnost bez možnosti dalšího povýšení její funkce nad ryzí spojnicí průmyslového regionu. Přesto však nabízí pasažérům osobních vlaků nevšední a v rámci republiky neporovnatelný cestovatelský zážitek, jenž v so-



Vlaky ČD pod správní budovou Spolchemie

bě kloubí bizarní spojení zplundrované industrializované přírody, počínajících rekultivací a stále překrásných kulís mocných Krušných hor a dramatického Českého středohoří. Takové představení, jaké zde zhlédnete například z paluby Interjetu, vám přinese opravdu málo- která kulturní instituce. ○

VUZ | Foto: archiv VUZ

Jak se VUZ dařilo v roce 2022?

Rychlým pohledem zpět – dobře... Podařilo se po covid režimu znovuobnovit standardní procesy ve všech oblastech, neměli jsme žádnou mimořádnou událost, dělali jsme na zajímavých projektech, takže za mne OK. Nicméně každá mince má dvě strany, v únoru byla napadena Ukrajina a opět jsme žili rok, který přinesl novou nejistotu. Pokud se ptáte z hlediska ekonomiky, lze říci, že se dařilo konstantně. Svým způsobem ale nejsou čísla to zcela zásadní – zásadní je v době nejistoty dodat zákazníkovi kvalitní práci včas s prokazatelnou odborností, nezávislostí a nestranností, a to zcela bezpodmínečně bezpečně. Když to nejde bezpečně, pak vše ostatní je až druhé v pořadí.

Projevují se na poptávce výrobců problémy se surovinami, zejména v důsledku covidu a ruské agrese na Ukrajině?

Co je důsledek a co je příčina na globálním trhu a logistických tocích, lze definovat poměrně obtížně. Fakt je ten, že ekonomika ve svém tempu ochlazuje a mnoho výrobců nemá „vyrobenu“, aby mohli přijet se svými vozidly realizovat zkoušky – mnohá zpoždění dosahují více než rok. Logicky se to projevuje v poptávce po následných službách, jako je zkoušení a certifikace. Ale ekonomika je cyklická, tedy nás po letech růstu čeká z hlediska objemu poptávky období poklesu. Nicméně nepanikaříme, snažíme se analyzovat, kde máme prostor pro zlepšení, a snažíme se zlepšit.

Jak VUZ reaguje na energetickou krizi, jak jej postihla?

Pokud se bavíme o panice v energetice v důsledku souběhu negativních událostí loňského roku, tak nesouhlasím, že se jedná o krizi. Ta nás ve skutečnosti teprve čeká – to, že nastane korelace cen v důsledku chování Německa, bylo zřejmě již poslední dva tři roky a útok Ruska na Ukrajinu jenom akceleroval tento průvih pro střední Evropu. Určitě se negativně promítá cena nakupované elektrické energie, nicméně step by step se snažíme tento nárůst eliminovat. Aktuálně dokončujeme vypsání soutěže na FVE pro ZC VUZ Velim na většinu budov s instalovaným výkonem okolo 1,2 MW. Ale je fakt, že kdyby tato panika přišla cca o rok později, úplně bychom se nezlobili. Co nás však mírně trápí, je budoucnost, kdy nelze vyloučit skutečný celkový nedostatek elektrické energie. Úplně si neumíme představit průmysl 4.0 a fakticky digitální ekonomický věk,

Naším cílem je tržní růst a rozšiřování portfolia



Uplynulý rok byl ve Výzkumném Ústavu Železničním (VUZ) ve znamení obnovování procesů ve všech oblastech po období, které výrazně ovlivnila epidemie covidu. Vedení firmy však muselo reagovat i na agresi Ruska na Ukrajině, respektive na její důsledky. A to především na paniku na energetických trzích a s tím související růst cen energií. Jak se dceřiná společnost Českých drah se vším vypořádala, i jaké jsou plány do budoucna na poli zkušebnictví, prozradil generální ředitel VUZ Martin Bělčík.



včetně „digitální železnice“ bez stabilního příkonu – tedy asi hlavní výzvy nás teprve čekají.

Odrazily se problémy v posledních letech na vývoji počtu zakázek, nebo poptávka neutuchá?

Poptávka je jiná a zcela neprediktivní. Klíčové je, jak se vyvíjí náš terciární trh – co poptávají zákazníci po dopravcích, jak se vyvíjí legislativa v rámci EU, jaká je finanční podpora ze strany EU a jed-

notlivých států – to reálně určuje, co bude za pět a více let. Tato poptávka určuje sekundární poptávku, kdy dopravci revidují své vozové parky a objednávají vozidla včetně požadavků na ně. Teprve poté je potenciální poptávka pro nás. Aktuálně stav na trhu je, že za méně peněz očekává terciární zákazník větší objem a vyšší kvalitu, což vede k vyrážení klínu klínem a místo nových vozidel jsou provozovány retro vozidla. Pokud tedy nedochází k inovacím, pak reálně není pro nás business. Obecně však lze říci, že v objemu poptávky očekáváme mírný pokles a zcela se bude měnit její obsah a rozsah – laicky řečeno všichni koukají na každou korunu, kterou musí vydat, a logicky budou dělat jenom to, co je striktně nařízeno, a ani o milimetr více.

Tedy pokud nejsou vyráběna nová vozidla, nemáte práci?

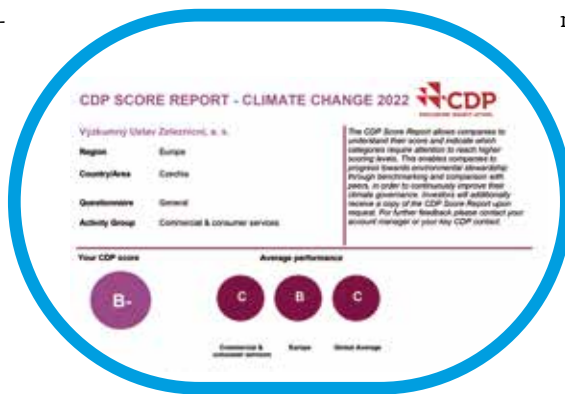
Ve své podstatě ano, ale nic není černobílé. Neděláme jenom vozidla, ale certifikujeme například infrastrukturu, a retro fleet bude muset splnit nové požadavky. Aktuálně se jedná o ETCS, ve velmi krátké budoucnosti to bude NIS2 a další. Proto jsme například na VUZ Slovakia usilovali o certifikát pro realizaci auditů ECM a současně rozšiřujeme naše portfolio o oblasti racionalizace výroby a oprav, nebo o výpočet uhlíkové stopy podle protokolu GHG. Například v roce 2026 bude drtivá většina dopravců muset reportovat, jak dosahuje stanovených cílů na snížení emisí, a není to úplně jednoduchá trojčlenka. Vedle toho lze předpokládat, že právě NIS2 bude akcelarovat povinnosti v oblasti cyber security, a to včetně odolnosti vozidla. Proto jsme připravili standard pro testování odolnosti vozidla a nově nabízíme pomoc při převzetí vozidla od výrobce. Právě tady vidíme potenciál pro prevenci budoucích problémů.

Jak se dá v současné době charakterizovat vztah ČD – VUZ?

ČD jsou náš 100% vlastník, který beze zbytku respektuje to, co vyžaduje pozice autorizované osoby. A to dokonce tak, že samy ČD prezentují, že nelze u nás upřednostnit projekty, které si objednaly ČD jako dopravce. Naopak vzájemně hledáme celou řadu společných projektů, kde lze jeden druhého posunout do budoucnosti. Například v současné době spolupracujeme na nastavení reportingu pro ESG v celé Skupině ČD a realizujeme výpočet uhlíkové stopy Skupiny ČD. Rádi bychom totiž v rámci Skupiny ČD realizovali v oblasti ECM, ISO, racionalizace, cyber security a dalších oblastech. Jsme názoru, že



by Skupina ČD měla čerpat primárně své vlastní zdroje, a teprve když nejsou dostupné, jít s poptávkou na vnější trh. Pro představu – pokud odečteme z našich celkových nákladů osobní náklady a odpisy, tak zbytek jsou náklady, které „nakupujeme“, a my dlouhodobě více než polovinu těchto nákladů realizujeme v nákupech vůči Skupině ČD a SŽ – tedy právě oni jsou fakticky naši hlavní dodavatelé.



Co se aktuálně děje na okruhu?

Naše strategie je oznamovat věci, které jsme dokončili, umíme je nebo je máme „pod kontrolou“, proto oznamujeme příjezd každého vozidla do ZC VUZ Velim jak na webu, tak na našem TW. Vše ostatní je pod rouškou obchodního tajemství, kdy chráníme zákazníka. Tedy zásadně nekomentujeme. Má to své výhody i nevýhody, TGV jsme například dojednávali více než rok a vydrželi jsme mlčet.



Jaké jsou plány pro rok 2023 z pohledu zkušebnictví i investic do zázemí?

Vizí naší společnosti je být nadnárodní společností s ambicí prosadit se nejenom ve středoevropském regionu a nejenom na železnici. Cílem je tržní růst a rozšiřování portfolia služeb nejenom v železničním sektoru napříč Evropou, Tureckem a Čínou, a to udržitelnou a odpovědnou formou. V tomto kontextu uvažujeme i nad investicemi v rámci ZC VUZ Velim, ale čím dále více budeme investice směřovat do mobility a autonomie. V roce 2023 bychom rádi po 60 letech dovedli do areálu ZC VUZ Velim pitnou vodu, vybudovali FVE, zahájili rozšíření ETCS a především se budeme soustředit na Zkušební laboratoř, kterou bychom rádi vyslali více „do světa“.

60 let VUZ – jaké jsou největší milníky v historii společnosti a díky čemu se jí podařilo dosáhnout současného renomé?

Ach ta čísla, 60 let v červnu bude výročí zahájení provozu, naopak společnost slavila v roce 2021 již 50 let od svého vzniku. Dělat výčet milníků by bylo psát dějepis, to nechám pro jiné. Asi pro všechny bude zajímavější informace, že letos v létě opět chystáme převkapaní. Jaké? Vydržte!

Svezete se po okruhu někdy sám? Přijde vám stále zajímavé, co všechno se na okruhu děje?

Ne, nesvezu – bohužel mám vadu zraku, takže jsem kurz na strojevedoucího ukončil. Pro zlé jazyky dodám, že jsem dokonce ještě za celou dobu neseseděl ani v drezině. Opakovaně všude vysvětlujeme, že ZC VUZ Velim není zábavní park, takže neexistuje výjimka ani pro generálního ředitele. Pokud chceme od našich zaměstnanců respektování pravidel, pak je musím respektovat já první. K druhé otázce, společnost není jenom ZC VUZ Velim. Mimo okruh se děje celé spektrum dalších činností, které vyžadují odbornou a analytickou práci a mají přesah několik let dopředu. VUZ je mimo jiné největší certifikační orgán v rámci EU, hromada trpělivě papírové práce, Zkušební laboratoř, která realizuje mnohé zkoušky mimo okruh, Dynamická zkušebna a další činnosti – autorizaci budoucnosti nelze chápat pouze úhlem toho, co jezdí po kolejích. Ani jeden ze členů vedení společnosti si nemůže dovolit jezdit do práce pouze rozjímat nad tím, co jezdí na okruhu. Zda je to pro mne zajímavé? Je, protože mne vždy zajímala budoucnost, nové věci, nové poznatky. ○



Velký podíl na realizaci akce má skupina lokomotivních čtí PJ Praha

V závěru roku 2022 se v železniční stanici Praha-Libeň uskutečnila prezentace staronového řešení boční překládky kontejneru mezi železničním vozem, návěsem a volnou plochou pomocí zařízení neseného přímo na silničním návěsu. O staronovém řešení v tomto případě mluvíme proto, že vychází přímo z konstrukce používané v Československu od zhruba sedmdesátých let a v zahraničí ještě o desetiletí dříve.

Martin Boháč | Foto: autor

Filozofie tohoto přístupu k intermodální dopravě je velice jednoduchá – silniční souprava je sama schopná, kromě přepravy kontejneru na prakticky jakékoli místo, zajistit i jeho přeložení na železniční vůz, volnou plochu i s možností stohování ve dvou vrstvách. Kromě toho může tato souprava sloužit jako „jeřáb“ pro další, mechanismem nevybavené soupravy. Takovéto možnosti pak samozřejmě velmi zjednodušují intermodální přepravu a také eliminují slabinu železniční dopravy, kterou je poměrně komplikovaná první, respektive poslední míle.

Nové možnosti spolupráce železnice a silnice

Systém zvaný anglicky „sideloading“ se ve světě objevil již ve druhé polovině šedesátých let minulého století, a to samozřejmě v souvislosti s prudkým rozvojem námořní přepravy pomocí ISO kontejnerů. V Evropě začala potřebné mechanismy, sestávající z dvojice ramen a zajišťovacích „kopyt“, instalované na obou stranách návěsu, vyrábět západoněmecká firma Klaus Transportsysteme Vertriebs GmbH sídlící v Memmingenu, přičemž první se na trhu objevil v roce 1968.

U nás nástup v 70. letech

Do Československa dorazila progresivní přepravní kontejnerová technologie počátkem sedmdesátých let a již od počátku a překládacích zařízení. V Brandýských strojárnách a slévárnách to byly první návěsy pro přepravu kontejnerů, v Královopolských strojárnách Brno kolejové jeřáby, v ČKD Slaný samohybné portálové jeřáby a automobilový průmysl začal dodávat tahače Škoda 706 a Tatra 813. Samopřekládací mechanismy, navíc firmou Klaus patentované, však čes-

koslovenský průmysl zajistit nedokázal, a proto bylo nutno přistoupit k dovozu z NSR od této firmy. Do Československa byly dovezeny mechanismy KM 26 a KM 32, první umožňoval manipulaci jen s 20' kontejnery o váze až 24 tun a druhý pak i s kontejnery 40'. Dvacet kusů prvního typu se v ČSSR objevilo v roce 1975 a byly nasazeny u ČSAD pro potřeby tehdejšího ČSD-Intrans, čtyřicetistopou verzi měl ve svém parku například podnik Chemopetrol, ale zřejmě jich u závodových doprav bylo provozováno více.

Tyto mechanismy byly později doplněny výrobkem Takraf/IFA z NDR, který ale neumožňoval stohování kontejnerů ani překládku na jiné vozidlo (silniční ani železniční), ale pouze složení kontejneru na plochu, resp. jeho vyzvednutí. Mechanismus nesl označení HLS 200.78/TK a umožňoval manipulaci s 20' kontejnerem o maximální hmotnosti 20,3 tuny a koncem osmdesátých let jich bylo v Československu v provozu asi šedesát. Dnes je u nás v provozu několik bočních překladačů švédské firmy Hammar a novozélandské Steelbro, a to jak u fir-



Cargo

Překládka kontejneru z železničního vozu je rychlá a jednoduchá.

my M+L, tak u Armády České republiky na podvozcích Tatra 815.

Využití ve světě pokračuje

Ústup boční překládky u nás nastal v devadesátých letech s prudkým rozvojem námořních kontejnerových přeprav, kdy se ustálil systém překládky na několika málo velkých terminálech a rozvozu kontejnerů buď na železničních vozech s dřevěnou podlahou, nebo na kontejnerových silničních návěsích bez manipulačního mechanismu. Každopádně v některých částech světa, kromě Skandinávie hlavně mimo Evropu, je však systém „side-loading“ stále velmi populární. A to především proto, že umožňuje snadno a levně přepravit kontejner i na velmi odlehlé místo a tam s ním i manipulovat. Hodně je používán zejména v Austrálii a na Novém Zélandu. V druhé jmenované zemi je „side-loading“ využíván i v součinnosti se železnicí, a to formou jakýchsi intermodálních manipulačních vlaků, kdy si automobily odebírají, respektive na-



kládají kontejnery přímo z/na vlak v jeho nácestných stanicích.

Předváděný mechanismus vznikl z iniciativy firmy TRAK IMS repasí a vylepšením staršího „Klause“ původem z Německa. Vylepšení spočívá mimo jiné v instalaci vlastního diesलगregátu pro pohon mechanismu přímo do návěsu, kdy tak není nutno využívat pohon z tahače. Budoucnost znovuprosazení této

technologie u nás je zatím otevřená, protože kromě výše popsaných výhod má tento systém samozřejmě i některé slabiny. V případě spolupráce se železnicí je to, v případě větší zásilky o více kontejnerech, především nutnost poměrně dlouhé koleje vhodné k překládce mezi železničním vozem a silniční soupravou, případně nutnost posunu s železničními vozy. Druhým problémem pak může být nemožnost naložit kontejner přímo na návěsu, a tím nemožnost využívat ramp dnešních skladů a logistických center. Překážkou jsou samozřejmě pevně přimontovaná ramena na obou koncích návěsu bránící otevření vrat kontejneru a přístupu do něj.

Každopádně se jedná o velmi zajímavou myšlenku a doufejme, že se jí podaří prosadit a rozvinout ku prospěchu rozvoje intermodální, a tím i ekologicky šetrné železniční dopravy místo přímé dopravy silniční. ○



← „Side-loader“ a posunovací lokomotiva v přístavu v hlavním městě Nového Zélandu Wellingtonu – 14. února 2005



Albert Fikáček: Chtěl jsem mít vlastní vláček

Vít Čepický | Foto: Martin Zavadil, Toni Danilov

Rodinné předpoklady k práci na dráze kupodivu neměl. Přesto u ní skončil. „Dříve jsem pracoval v energetice, ale chtěl jsem nějakou změnu, dělat něco, co mi dává větší smysl. Vlaky jsem měl rád i dříve, ale opravdu jen z pozice běžného zákazníka, který kouká přes sklo, jak ubíhá krajina.“ Přejít ke kolejím jeho specifickým způsobem pro něj byl pečlivě zváženým krokem.

„Kromě Českých drah funguje na tužské železnici řada dalších soukromých dopravců, kteří se vůči nim rádi vymezují. Život je příliš krátký, abychom se stále o něco přetahovali a handrkovali, takže jsme hledali cestu, jak být pro dopravce obecně spíše dodavatelem a spolupracovníkem nežli konkurencí. Důsledkem tohoto hledání byl nákup firmy Wagon Service,“ vysvětluje. „Naštěstí se tím dá i žít. Železnice jako celek je svým způsobem stále trochu zkostnatělá, takže je na ní široký prostor k různým inovacím, což mě baví.“

Na třech židlích

Fikáček figuruje ve třech různých společnostech, které se různými způsoby dráze věnují. „Dnes jsme takové tři sestry v jednom. Gepard Express, který je dopravcem, VlakFest, což je spíše cestovní agentura, a Wagon Service. Ta je zase spíše službou jednotlivým dopravcům, pronajímáme, popřípadě opravujeme a renovuje-

Jeli byste vlakem do Kazachstánu? Deset tisíc kilometrů? Jen tak? Albert Fikáček ano. A jelikož věří, že těch, kteří stejně jako on podlehli kouzlu železnice a hranice pro ně nic neznamenají, je na světě více, plánuje zavést do Kazachstánu pravidelnou linku. Díky tomu, že stojí za dopravními společnostmi, které jsou podobné dobrodružné eskapády schopné zajistit, by se mu to mohlo povést. Ostatně vlak už vypravil do Rumunska, Bosny a nejednou na Ukrajinu, odkud na začátku ruské agrese vozil válečné uprchlíky. „Jsme pružní a nebojíme se věci pošouchnout správným směrem,“ říká.

me vagon. Nemáme žádnou pravidelnou linku. Už to sice vypadalo, že budeme jezdit pro Brno na vídeňské letiště, ale výběrové řízení nakonec dopadlo trochu jinak, než jsme očekávali.“

Veřejně nejzajímavějším projevem práce Fikáčkovy družiny je ale netradiční cestování vlakem. „Na první cestu jsme si prostě koupili lístky do běžných vlaků. Na přelomu let 2019 a 2020 jsme jeli na Ukrajinu, a tam už nám cestu do Čopu zařizovala soukromá společnost. Ta byla i vlastníkem Bobiny, která nás táhla. Říkal jsem si, že to je super a že to chci taky umět, být už velký kluk a mít svůj vláček. Tím to začalo,“ vzpomíná.

Lidí, kteří Fikáčkovu filozofii sdílí, není úplně málo. Čím je oslovuje? „Ono to zní hloupě, ale já cílím v uvozovkách na sebe. Říkám si, že chci přitáhnout li-

di, kteří jsou podobně založení. Žádný z těch projektů není komerční v tom smyslu, že by cílil na movitější kvůli tomu, aby se lépe zaplatil. Celý náš tým to dělá, doufám, kvůli tomu, že ho to baví. A takové lidi chceme i jako spolucestující. Aby ocenili vlak, romantiku samotné cesty, pohodu s kytarou.“

Ale taková pohoda to úplně vždycky není. „Zrovna půlnoc z roku 2019 na rok 2020 jsem trávil i na silvestrovskou jízdu vlakem dost netypicky. Zatímco po okolních vagonech bouchalo šampaňské, já měl ruku až po rameno v ucpané toaletě vagonu ukrajinských železnic a lovil jsem tam české vzpomínky na rok 2019. Nade mnou stála děžurná a křičela na mě, že zavolá policisty, přičemž já jí říkal, jestli opravdu chce volat policisty kvůli tomu, že někdo použil toaletu... Nakonec na to moc rád

vzpomínám, protože kterýkoliv jiný silvestr byl vedle tohoto krásný,“ směje se.

Nejsou klasickou cestovkou

Ukočírovat tak velkou a relativně různorodou skupinu cestujících samozřejmě není jednoduché. „Každou akci někde někoho necháváme. Někdo nestihne, nepřehází si hodinky na místní čas, nedoběhne na vlak... Musí nás pak dohnat. Dalším vlakem, lodí, autobusem, metrem, tramvají... Rádi mu pak poradíme, řekneme, kdy co jede, ale je to primárně na něm. My nechceme být a nikdy nebudeme klasickou cestovkou. Přijedeme do Sarajeva, člověk si otevře naši knížku k cestě, má tam deset, dvanáct tipů, co se ve městě dá dělat, celé se to rozdělí do skupin a my se vydáme s některými z nich – ale nejsme za ně zodpovědní. Každý se může zařadit podle svého. My se staráme o cestu.“

Cesty za dobrodružstvím opravdu fungují jinak, než jak jsou lidé zvyklí u běžných cestovních kanceláří. „Je to spíše domov než vlak. Přijedeme třeba do Brašova, dáme si na palubě snídani a vyrazíme. Někdo jde do hor, někdo po památkách, jiný má asociální náladu a zůstane v soupravě a kouká z okénka, další skupina jde po hospodách... Večer se zase všichni sejdeme, dáme si pivko a jdeme spát. Abychom se probudili v dalším městě. Je to takový noční teleport.“

Chystají se na Kazachstán

A s přibývajícími pražci zjevně roste chuť. K nahodilým akcím si plánuje přibrat i novou vlakovou linku. A rovnou nejdelší na světě – do Kazachstánu. „Měla by jezdit šestkrát ročně, už jsme na ni koupili i nějaké vagony. Teď sháníme ještě další, něco se nám rýsuje, a za rok bychom chtěli vyrazit. Bude to nejdelší linka na světě. Pojede přes Rumunsko, Bulharsko, Turecko, Gruzii, kde je krásná nová trať, pak se vagony převážou na široké podvozky, trajektem z Ázerbájdžánu do Turkmenistánu a dále přes Uzbekistán do Kazachstánu. Ty země jsem si už projel, byť bohužel ne vlakem, a je to tam úžasné. Dohromady to dá přes 10 200 kilometrů,“ říká.

Zní to šileně? „Přijde mi to jako dobrý nápad. Já být zákazníkem, tak si tu jízdenku koupím. A říkal jsem si, že takových lidí na světě ještě bude. Poměrově sice málo, ale taky je nás osm miliard. Takže by vlak nemusel mít problém s naplněním kapacity,“ doufá Fikáček.

Velké plány měl i před rokem, do nich mu ale nepříjemně vstoupila nesmyslná ruská válka. Po jejím začátku se výrazným způsobem zapojil do evakuace



uprchlíků z Ukrajiny, kteří prchali před ruskými bombami. A byla to „jízda“. „Já jsem do toho v únoru naskočil, v létě vyskočil a od té doby se dávám do kupy a teprve začínám fungovat. Vozili jsme ženy a děti, myslím, že to bylo správné, stojím si za tím. Dokonce jsem se díky tomu stal nežádoucím v Rusku a Bělorusku, což je naprosto absurdní... Ale jsem rád, že jsme to dělali. A těší mě, že České dráhy se bez jakýchkoliv výmluv hned přidaly. Volal jsem kvůli tomu s Jiřím Ješetou (člen představenstva náměstek generálního ředitele

pro osobní dopravu – pozn. redakce) a příští den to tam jelo,“ oceňuje.

Partyzánská akce

Vypravení prvního vlaku pro prchající matky s dětmi přitom bylo vyloženo partyzánskou akcí. „V té době byla uzavřená hranice mezi Slovenskem a Ukrajinou. Půjčili jsme si lokomotivu, naložili svých sedm vagonů věcmi pro uprchlíky, kteří v mrazu na hranici čekali a neměli kam jít, zavolali na slovenské ministerstvo zahraničních věcí a řekli jim, že máme na palubě vlaku novináře a prostě tam jedeme. Buď projedeme, nebo ne. Naším cílem bylo celou akci rozjet, což se naštěstí povedlo. A České dráhy na to okamžitě zareagovaly,“ vzpomíná na start úspěšné humanitární akce.

Když už nepáchá různá drážní dobrodružství, stejně je na kolejích jako doma. Ideálně s Českými drahami. „Jedím téměř denně první třídou do Bratislavy.

Na rozdíl od alternativních dopravců nepotřebuju místenku.

Dobře se tam najím, cestou pracuju, mám se tam dobře, vlakové čety a obsluhu jídelních vozů znám jménem. Už ani nemusím říkat, co chci k snídani, oni mi to prostě přinesou. To je s autem nesrovnatelné, tam člověk za jízdy neudělá téměř nic.“

A oceňuje vývoj, jakým modré vlaky i jejich personál prochází. „Za posledních deset let prošly České dráhy neuvěřitelný kus cesty. V hlavách spousty lidí, kteří vlakem nejezdí, je nějaká představa starého zkostnatělého dopravce, ale co se týče služeb pro zákazníky, každým rokem se to posouvá mílovými kroky.“



Albert Fikáček

Od mládí nadšený cestovatel s nešedními cíli cesty i způsoby dopravy. Ačkoliv v minulosti například přeplul na několik pokusů Středozemní moře na lodi z PET lahví, nakonec zakotvil u železnice. Pořádá velkolepé vlakové výlety po Evropě i komornější vlakové kulturní akce v okolí Prahy a Brna, pronajímá lehátkové vagony a neváhá se angažovat v pomoci těm, kteří ji potřebují – během koronavirové vlny spustil projekt Nakup babičce, po napadení Ukrajiny Ruskem pomáhal uprchlíkům, kteří uvízli na ukrajinsko-slovenské hranici.

DB nabírá tisíce zaměstnanců

Navzdory nejistému vývoji na pracovním trhu a hroící ekonomické krizi se společnost Deutsche Bahn rozhodla rozšířit řady svých zaměstnanců. Během letošního roku hodlá přijmout více než 25 000 nových pracovníků. V konečném důsledku firma očekává vytvoření přibližně 9 000 dalších pracovních míst.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Německý dopravce chce letos rekordně investovat do personálu, a to zejména v oblasti provozních profesí. „Potřebujeme přijmout desítky tisíc nových kolegů, abychom mohli čelit novým výzvám v Deutsche Bahn,“ řekl personální ředitel DB Martin Seiler. Tím je podle něj další zlepšení kvality provozu i celková obnova infrastruktury a také zdvojnásobení počtu cestujících.

„Cíl je vzhledem k nedostatku kvalifikovaných pracovníků a napjatému trhu práce velmi náročný,“ upozornil Seiler. Loni DB dokázala vytvořit zhruba pět tisíc pracovních míst a pokračovat v tomto trendu hodlá i letos. Přišla proto s řadou opatření vedoucích k posílení nábory i udržení stávajících zaměstnanců.

Start náborové kampaně

V lednu DB zahájila náborovou kampaň, kterou lze vidět v celostátních televizích, online a na billboardech. Potenciální zájemce dopravce oslovuje prostřednictvím nového sloganu „Co je pro vás důležité?“. „Otázka je vždy začátkem dialogu, a to je přesně to, co chceme, tedy naslouchat a vyměňovat si nápady,“ vysvětlila motiv agitace vedoucí DB Personnel Recruitment Kerstin Wagner. „Jde o to, abychom jako DB reagovali na základní otázky naprosté většiny uchazečů o zaměstnání: co od práce chci a kde to mohu získat. Zaměstnanci DB v kampani ukazují, jaká je jejich pracovní náplň a jak ji mohou sladit se svým osobním životem. Deutsche Bahn se tímto přístupem jasně odlišuje od konkurence,“ dodala Wagner.



Plánované náborové profese v roce 2023

Údržba kolejí a kol. vozidel	4 200
Stavební projekty/dozor	3 000
Strojvedoucí	2 100
Dispečeri	1 600
Vlaková doprava	2 200
IT experti	2 000

Vedle úspěšného nábory nových zaměstnanců je stále důležitější udržení těch stávajících. „Děláme vše pro to, abychom měli spokojené pracovníky a nízkou míru fluktuace. Kde je to možné, umožňujeme až třicet pracovních dnů ročně pracovat na dálku v jiných evropských zemích. Plánujeme rovněž zlepšit systémy směn. Cestovní úlevy, jeden z nejoblíbenějších benefitů DB, se budou od jara vztahovat i na partnery zaměstnanců, kteří nejsou v manželském vztahu. Kromě toho se zkrátí náborový proces a jsme připraveni více investovat do školení a dalšího vzdělávání,“ dodal Seiler.

Aby se využil veškerý potenciál trhu práce, měly by být efektivněji využívány i mezinárodní trhy. DB má od roku 2019 vlastní zahraniční náborovou jednotku. Angličtina jako pracovní jazyk je v DB na vzestupu, zejména v oblasti IT. V dlouhodobém horizontu se však musí podle Seilera také snížit potřeba personálu. „Proto již pracujeme na zvýšení flexibility a produktivity a na podpoře standardizace a digitalizace. V důsledku demografických změn odchází z trhu práce téměř dvakrát tolik lidí, než na něj vstupuje.“

DB Regio cestujícím ukáže obsazenost vagonů u svých spojů

Německý dopravce DB Regio přichází s novinkou, která by měla zjednodušit cestujícím jízdu a zároveň urychlit provoz vlaků a eliminovat jejich zpoždění. Zavádí zobrazování informací o obsazenosti jednotlivých spojů na regionálních tratích. Díky tomu se lidé snadno dozvědí, jak zaplněné jsou jednotlivé vozy a kam nejlépe nastoupit, aby si mohli sednout. Zkrátit by se díky tomu měl i pobyt souprav ve stanicích.

Přenos informací v reálném čase DB Regio spouští zatím na prvních nádražích a spojích. Informace shromažďuje systém, který měří počty cestujících pomocí různých technických přístupů v závislosti na typu vozidla. Patří mezi ně čítače v prostoru dveří nebo světelné senzory, které snímají osoby v projíždějících vagonech.

Nový systém data zpracuje během několika sekund a poté je předá cestujícím na nástupišti prostřednictvím speciální aplikace jako informaci o obsazenosti daného vaku.

Novinka bude spuštěna během několika následujících měsíců. Aktuálně se testuje v síti S-Bahn v Hamburku a Stuttgartu. Předpokládá se, že ještě v průběhu první poloviny tohoto roku se objeví ve vlacích S-Bahn v provozním souboru Rýn-Mohan a v Berlíně. Do konce roku 2024 pak má být sčítači vybaveno více než 1 500 vagonů dopravce DB Regio, což představuje zhruba

čtvrtinu všech vlaků DB v regionální dopravě. Data o vytížení jednotlivých částí vlaku se zobrazují rovněž v informačním systému vlaku a v aplikaci DB. Princip je velice jednoduchý, obsazenost vozů znázorňují barvy jako u klasického semaforu. V případě zelené cestující ví, že ve vlaku je dostatek volných míst, oranžová značí střední zaplněnost a červená minimum nebo žádná místa k sezení. Dopravce si slibuje kromě zlepšení služeb zákazníkům urychlení nástupu do vlaků a zkrácení jejich pobytu ve stanicích a tím i plynulejší provoz bez zpoždění. „S tímto ukazatelem obsazenosti zkvalitníme každodenní cestování. A umožní nám přilákat další cestující,“ uvedla členka představenstva DB pro digitalizaci a technologii Daniela Gerd tom Markotten. (pes)



PKP Intercity chystá obnovu vozového parku

Polský dopravce PKP Intercity představil plány na obnovu svého vozového parku v roce 2023. Po historicky nejvyšších investicích v loňském roce nepoleví ani letos. V příštích dvanácti měsících plánuje podpis významných kontraktů a převzetí dalších nových nebo modernizovaných vozidel. Díky tomu se cestující dočkají dalšího vylepšení komfortu a zároveň se zvýší dopravní dostupnost.



Petr Slonek | Foto: PKP IC

Už v posledním čtvrtletí roku 2022 vozový park PKP Intercity doplnily první dvě z celkových 12 elektrických jednotek FLIRT od výrobce Stadler v Siedlcích. V následujících měsících dopravce odebere dalších 10 kusů, čímž dokončí zakázku v hodnotě přes miliardu zlotých. Vlaky jsou odhlučněné, nechybí systémy pro rekuperaci elektřiny vznikající při brzdění. Vozidla byla navržena s ohledem na ochranu životního prostředí – použité materiály jsou ekologické a recyklovatelné. Cestující mohou v nových jednotkách využít klimatizaci, elektrické zásuvky, zesilovače signálu GSM/LTE nebo bezdrátový internet.

Vozový park brzy posílí elektrické jednotky ED74, které procházejí modernizací v závodě PESA v Mińsku Mazowieckém. Poslední dva ze 14 kusů by měly být dodány v první polovině roku. Modernizovaná vozidla jsou vybavená klimatizací, wi-fi, elektrickými zásuvkami a zesilovači mobilního signálu. Jsou sa-

možřejmě přizpůsobena potřebám osob se zdravotním postižením a nabízí prostor pro přepravu jízdních kol.

Lokomotivy i vagony

V prvním čtvrtletí budou dokončeny dodávky nových lehkých posunovacích lokomotiv na základě smlouvy s českou společností CZ LOKO na pořízení deseti vozidel. Nové lehké diesellové stroje by měly sloužit pro posun a provoz souprav na vlečkách.

V roce 2023 doplní vozový park dopravce první z 10 vícesystémových lokomotiv od výrobce Newag v Nowém Sączu. Smlouva byla podepsána v říjnu 2021 a PKP Intercity má díky opci možnost roz-

šířit objednávku až na 15 vozidel. Vícesystémové stroje jsou konstruovány pro rychlost 200 km/h, což umožní efektivní využití modernizovaných tratí v Polsku. Navíc se připravuje homologace pro dalších šest zemí, díky čemuž budou moci jezdit na dalších evropských železnicích.

PKP Intercity počítá i s dodávkou modernizovaných vozů různých typů na základě dříve uzavřených kontraktů. Jedná se o smlouvy na modernizaci 90 vozů od FPS H. Cegielski v Poznani a na modernizaci 14 vozů 111/112ALux, podepsané s konsorciem COMPREMUM a TRANSTRAIN. Vozový park posílí také první voz řad 152A a 154A, které procházejí velkými opravami v podniku PESA Bydgoszcz.

„Pokračujeme v investiční strategii, která nám umožňuje neustále zlepšovat kvalitu našich služeb. Rok 2023 přinese další vylepšení vozového parku a uzavírání smluv, jejichž pozitivní přínos se brzy projeví. V tak složitém ekonomickém období jsou naše obrovské investice skutečnou podporou pro polský železniční průmysl,“ řekl člen představenstva PKP Intercity Jarosław Oniszczuk.

Nové smlouvy v roce 2023

PKP Intercity se letos chystá podepsat další důležité smlouvy. Už v prvním čtvrtletí to bude kontrakt se společností Newag na dodávku 20 elektrických lokomotiv. Půjde o vozidla podobná známým lokomotivám EU160 Griffin provozovaným společností PKP Intercity.

Podepsána bude smlouva na dodávku dlouho očekávaných vlaků push-pull. Předpokládá se nákup 38 sedmivozových dvoupatrových vlaků se 45 vícesystémovými elektrickými lokomotivami. Důležitý je i připravovaný kontrakt na dodávku 63 vícesystémových lokomotiv včetně opce, jež umožní dopravci rozšířit objednávku o dalších dvaatřicet kusů.

PKP Intercity zároveň připravuje největší kontrakt v historii dopravce co do počtu objednaných kusů, a to výběrové řízení na nákup 300 nových vagonů s možností rozšíření zakázky o dalších 150 kusů. Vozy budou vybaveny veškerým běžným standardem a vyjedou v odlišném designu.

Dopravce současně plánuje rozšířit nabídku vozů COMBO. V Polsku již jezdí 60 jednotek tohoto typu. Tyto nadstandardní multifunkční vozy mají odhlučněný interiér a nabízejí rodinné oddíly, oddíly pro osoby se zdravotním postižením včetně vozíčkářů či prostor pro přepravu jízdních kol. Výběrové řízení na modernizaci a přestavbu dalších 50 vozů na standard COMBO má být vypsané ještě letos. Smlouva pak PKP Intercity hodlá podepsat do roku 2024. ○

Vít Čepický | Foto: autor

Masarykovo nádraží v Praze, tento dlouholetý železniční středobod hlavního města, ve svých útrobách hostilo řadu více či méně hodnotných restaurací. Z posledních dekád si však většina cestujících bude pamatovat převážně omšelou budovu plnou podivných provozoven, jimž vévodila obskurní asijská restaurace v jižním křídle nádraží. Vše působilo v čase již tak neměnně jako vsudypřítomná hejna holubů a pobudů.

A přesto. Pokračující rekonstrukce nádraží přináší nejen původní kvality samotné budově, ale povznáší celý okolní prostor. Z Havlíčkovy ulice se pomalu stává důstojný vstup z vlaku do hlavního města, s čímž koresponduje i skokové zlepšení nádražních občerstvovacích provozoven. A tím není myšleno ani tak několik nyní tak módních fastfoodů, jako spíše vznik důstojné restaurace hodné ctihodného nádraží.

Restaurace Masaryčka zjevně vznikla Masarykovu nádraží na míru, a to nejen názvem. Při vstupu z dvorany nádraží či Hyberské ulice se návštěvník rázem ocitne v originálním až noblesním prostoru, který zároveň nijak nepřipomíná designové a zároveň duchem vyprázdněné restaurační koncepty franšizového typu. Interiér opravdu nadchne, ctí drážní prostředí (ale nepřehrává) a sám o sobě je návštěvníkovi zážitkem.

Noblesa to navíc není kýčovitá, naopak. Nenechává na pochybách, že se prostoru i hostovi věnuje patřičná péče. Dobrá večere se sem hodí stejně jako v okolních kancelářích oblíbená polední hotovka nebo rychle zkonsumovaná gulášovka s chlebem a polknutým šnytem těsně před tím, než cestující naskočí do opodál stojícího vlaku. A nikterak hloupě se nebudete cítit ani v případě, že pouze zaskočíte v parném létě na jedno v podobě tankové plzně „na stojáka“ ke stolku umístěnému ve dvoraně nádraží, abyste mohli sledovat příjíždějící a odjíždějící vlaky. Odkazu nádražních restaurací zůstává plně věrná.

Masaryčka: budoucnost českých nádražek

Dlouhá léta byla synonymem pro nádražní restauraci prouzená nálevna s archivním vybavením i osazenstvem, která sice dobře posloužila potřebě podložit strastiplnou cestu větším množstvím nepříliš drahého alkoholu, ale o moc větší očekávání případný pocestný mít nemohl. Druhým extrémem byly bezcharakterní franšizové restaurace větších pivovarů, které sice nabídly jistý servis, ale o vyloženě příjemném zážitku se též nedalo hovořit. Přitom i velké město může mít kvalitní nádražní restauraci s atmosférou. Důkazem budiž Masaryčka.



Hodnocení

Lokál ohromí, jídlo zachutná, pivo jen zašumí. Ani v poledním mumraji, kdy se na hotovky mnohdy stojí fronta, vás obsluhující nezanedbají. Ještě půvabnější je ale zastavit se několik desítek minut před odjezdem vlaku v méně exponované časy a na chvíli jen tak splynout s prostředím...

Otevírací doba

Pondělí až čtvrtek 11:00 až 23:00, pátek 11:00 až 23:30, sobota 11:30 až 23:30, neděle 11:30 až 22:00.



Kéž by se Masaryčka stala příkladem i ostatním nádražím. V tom smyslu, že ve větších městech nemusí být nádražní restaurace pouze jídelnou či nálevnou, být i ty plní svou funkci mnohdy skvěle, ale může nabídnout plnohodnotnou restauraci, která nádraží zalidní přirozeným a ni-

kterak obtěžujícím mumrajem. Troufám si říct, že podobný přístup by většině nádraží mimořádně prospěl. A ani nemusíme pro příklad chodit příliš daleko – stačí se podívat po ostatních velkých pražských nádražích. (Až na Dejvice, kde je vše v na- prostém pořádku tak, jak to je.)





Hodnocení

Je vlastně s podivem, že je podobná cesta zatím ojedinělá. Řada českých nádraží se postupně dočkává více či méně zdařilých rekonstrukcí, bývalé provozní budovy a průmyslové areály v blízkosti železnice se ale renesance dočkávají jen pomalu. Přitom lidé jsou nedaleko a kvalitní architektura již je na místě. Tak třeba časem...

Otevírací doba

Pondělí až pátek 8:00 až 19:00,
víkendy 10:00 až 19:00



Chvála teplického Industriálu

Zatímco ve velkých českých centrech jsme si na různé projekty naplňující zdařilé historické industriální areály novým smyslem už pomalu začali zvykat, v severočeském přhraničí jde stále tak trochu o zjevení. To je velká škoda, jelikož právě zde jsou prázdné průmyslové areály plné krásných, avšak zdevastovaných příkladů mimořádně zajímavé architektury na každém (druhém) kroku. A u každého druhého pražce. Dobře to zatím dopadlo jen výjimečně. Kupříkladu naproti teplickému nádraží.

Pokud jste ještě nedávno přijeli vlakem do Teplic (v Čechách), první dojem byl převážně skličující. Na jedné straně monumentální a zcela jedinečná budova nádraží v rundbogen stylu, jehož většina obloučků hrozila sesypáním, o děsivém východu z kdysi honosné budovy přímo do odpudivého asfaltového království předimenzované silniční křižovatky nemluvě, na straně druhé jakýsi zpustlý průmyslový areál. Snad jen vybledlé německé nápisy na fasádě dávaly tušit, že kdysi měl i jakousi funkci.

Co se na místě děje nyní, je ve světle předchozího odstavce malým zázrakem. Budova nádraží konečně prochází deseti-letí slibovanou opravou (třeba se cestující časem dočkají i důstojného přednádraží), zcela mimořádně se pak k životu probudil zmíněný průmyslový areál. Lagerhaus, bývalá obilná sýpka, se pomalu stává malým kulturním centrem v opravdu oceně- níhodným způsobem rekonstruovaných budovách. Srdcem klíčícího života je pak kavárna Industrial Coffee Club.

Přestože na kavárnu hledíte přímo z projíždějícího vlaku a naopak z kavárny si můžete vychutnat pohled na provoz ze slávy poněkud odstupivšího teplického nádraží (příčemž vám výhled poněkud překvapivě ozvláštňuje tramvaj T3 původem z Mostu a Litvínova), cesta do ní je lehce dobrodružná. Do vybudování plánovaného podchodu je totiž třeba obkroužit celý obvod stanice, díky čemuž vám ovšem alespoň vyhládne a nebudete mít výčitky stran konzumace tamějších zákusků.

V interiéru, který názvu kavárny ostudu rozhodně nedělá, si jich můžete vychutnat celou řadu. Potěšení navíc budou i příznivci zdravějších dezertů či ti, kteří nemají úplně volnou ruku při výběru pochutin. Samozřejmostí je též slušná káva. Největší devízou a opravdu plnohodnotným důvodem k návštěvě však zůstává velmi zajímavý interiér a snad ještě zajímavější bezprostřední okolí bývalého vlečkového kolejíště, které si ideálně vychutnáte v letních měsících při posezení na zahrádce.



Ta cesta za to prostě stojí. V době rostoucí obliby lokálních pražíren by možná zarytí kávomilci ocenili větší divočinu na mlýnku, což ovšem rozhodně neznamená, že byste se zde nedočkali dobré kávy. Do budoucna bude stěžejní, jakým způsobem celému prostoru prospěje přímé spojení s nádražím a centrem města pomocí nového podchodu. Pokud by se totiž podařilo prostor mezi Lagerhausem a nádražím vyřešit jinak než obligátním odkládkem automobilů na podivném place, který prostoru vévodí nyní, nebude snad co vytknout. Držím palce. ○





Elinka i Bechyňka letos oslaví 120 let

Družstvo bechyňské dráhy se už koncem 19. století několik let marně domáhalo železničního spojení z Bechyně do Tábora. Ale teprve počátkem roku 1896 se sněm Království českého usnesl, že převezme záruku za stavbu této dráhy, která byla původně projektována pro parní provoz. Známy český elektrotechnický inženýr František Křižík se však snažil sněm přesvědčit o výhodách elektrického pohonu a na trati jako první použil vysokého stejnosměrného napětí 2×700 V. Na zahájení provozu byly pořízeny dva elektrické motorové vozy řady BCDA inventárních čísel 1 a 2, jejichž skříň a mechanickou část dodala firma Ringhoffer ze Smíchova a elektrickou výzbroj společnost Křižík. Dodnes je dochován jako provozní historické vozidlo NTM vůz s označením M 400.001, který byl sestaven v 60. letech minulého století ze skříňe vozu M 400.001 a podvozků M 400.003.

Pohled na nový most z roku 1928, který pomohl výrazně zrychlit a zjednodušit dopravu do města Bechyně. Na historickém snímku je zachycen jeden ze čtyř elektrických motorových vozů s nákladními vagony.

Martin Harák | Foto: autor a jeho sbírka

Družstvo bechyňské dráhy obdrželo koncesi 19. dubna 1902 a ještě v tomtéž měsíci se začalo se stavbou. Stavební práce byly zadány vinohradskému staviteli Kubičkovi, železné konstrukce dodala firma bratří Prášilů z Libně a dodávkami strojů, motorových vozů a železničního zařízení byla pověřena firma František Křižík. Rovněž bylo Křižíkovi zadáno zařízení tábořské elektrárny. Vše běželo jako na drátkách, a tak v pondělí 1. června 1903 vyjel k pokusné jízdě první elektrický motorový vůz.

Rozvod proudu po trati stavbaři vyřešili tak, že první polovina trati z Tábora do Malšic byla napájena přímo z elek-

trárny, zatímco k druhé polovině z Malšic do Bechyně vedlo zvláštní napájecí vedení. Provoz na dráze začal slavnostně 21. června 1903. Do Tábora dorazil ten den z Prahy zvláštním vlakem český místodržící s řadou hostů, kde nechyběl nejvyšší zemský maršálek kníže Jiří Lobkovicz, ale i hrabě Jan Harrach, který byl přisedlícím českého zemského výboru a referentem pro dráhu Tábora – Bechyně.

Elinka vznikla ze dřeva

První elektrické motorové vozy původní řady BCDA měly vozovou skříň vyrobenou ze dřeva, která byla potažená ocelovým plechem. Konstruktéři ji umístili na nosný dubový rám, který byl zpevněn

ocelovými výztuhami. Pohon prvních dvou vozidel zajišťovaly čtyři tlapové trakční motory, každý o trvalém výkonu 25,76 kW. „Řidiči“, dnes je samozřejmě nazýváme strojvedoucí, měli k dispozici dva kontroléry na každé straně vozidla. Ty byly umístěny ve skříňích pod vozem, přičemž každý se ovládal z jednoho řídicího stanoviště na čelech vozů pomocí ovládací páky, podobně jako tomu bylo u tehdejších tramvají.

V interiéru těchto prvních vozidel se nacházely dva oddíly. Cestující druhé vozové třídy měli k dispozici deset míst na sedění na polstrovaných sedačkách, ve třetí vozové třídě bylo celkem třicet míst na sedění na dřevěných lavicích.

Logicky poskytovaly cestujícím daleko méně pohodlí. Mezi oddílem druhé třídy a stanovištěm „řidiče“ se nacházel ještě zavazadlový a poštovní oddíl.

Dva sběrače elektrického proudu u obou vozů byly původně takzvaného lyrového provedení. Na střeše byly původně odsazeny v podélné ose o 1,2 metru (názorně to zobrazuje náskres od Ivo Mahela), neboť každý přiváděl elektrický proud z jednoho trolejového vodiče. Nicméně tento systém byl častým zdrojem poruch a údajně již při rychlosti 25 km/h oba sběrače odsakovaly od troleje. Zanedlouho byly „lyry“ vyměněny za dva úzké pantografy, umístěné vedle sebe.

Vozy řady 40 měly zprvu natřenou skříň v kombinaci „vozová“ zeleň s bílou střechou, rám a podvozky byly černé. Na bocích vozů se nacházela zkratka LBTB (Lokalbahn Tabor – Bechin) v jazyce německém, ale také českém v podobě zkratky MDTB, což znamenalo Místní dráha Tábora – Bechyně. Později pod správou Československých státních drah byla vozidla přetřena na cihlově červenou se šedou střechou a černým rámem a podvozky.

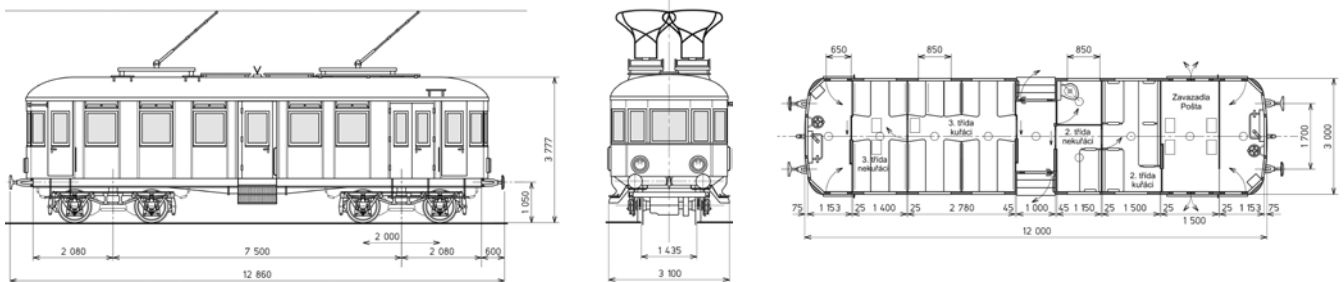
Rekonstrukce vozů

V letech 1905 a 1908 byly pořízeny na Bechyňku další dva elektrické motorové vozy, které se lišily v členění skříňe a také rozměrech. Vozová skříň byla delší o jeden metr, zavazadlový prostor neměl skládané dveře, ale zasouvatelné a do vo-

zidla se nastupovalo přes stanoviště strojvedoucího. Ve vozidlech bylo k dispozici osm míst ve druhé vozové třídě a čtyřicet míst ve třetí vozové třídě. Čtyři elektrické motory dosahovaly celkového trvalého výkonu 118 kW. Všechny čtyři elektrické motorové vozy byly později

Elinka v datech

Řada	EM 400 (pův. BCDA, resp. 40, E 400.0 a M 400.0)
Výrobce	Ringhoffer/ Křižík
Rok výroby	1903 (vozy 001, 002) 1905/1908 (vozy 003/004)
Napájecí systém	2 x 700 V DC (později 1500 V DC)
Délka (mm)	12 900 (vozy 001,002) 13 900 (vozy 003,004)
Šířka (mm)	3 000
Trvalý výkon (kW)	103 (vozy 001,002) 118 (vozy 003,004) 221 (vozy 001-003 po REKO)
Max. rychlost (km/h)	30 (později 35 až 50)



Náskres původního provedení elektrického motorového vozu řady BCDA od Ivo Mahela



Vůz M 400.001 na oslavě 90. výročí zahájení provozu v roce 1993 v Táboře



Tak vypadá stanoviště strojvedoucího vozu M 400.001.



Na dobové pohlednici je zachycen smíšený vlak v čele s Elinkou na Duhovém mostě.

přeznačeny na řadu 40 a převzetím ČSD jim pak byla přidělena řada M 400.0. Ve třicátých letech minulého století vozy prošly rekonstrukcí v plzeňské Škodovce a konkrétně v roce 1939 byly zbývající vozy 001 až 003 technicky upraveny pro provoz na trakčním vedení na stejnosměrnou soustavu 1 500 V. Čtvrtého vozu se tato úprava již nedotkla, neboť před rekonstrukcí vyhořel a byl zrušen.

Elektrické motorové vozy sloužily v pravidelném provozu až do roku 1955, kdy ČSD na bechyňskou lokálku pořizovaly nové lokomotivy řady E 422.0 (později označeny řadou 100). Motorové vozy čísel 001 a 002 byly definitivně vyřazeny v roce 1964 a třetí vůz měl zůstat jako záložní. Protože se ale nacházel v technicky horším stavu než zrušený vůz 001, došlo mezi oběma vozy k záměně označení a sešrotován byl nakonec skutečný vůz čísla 003. Jediný dochovaný vůz pak prošel generální opravou, než byl v roce 1973 definitivně vyřazen, a vzápětí se stal provozním exponátem Národního technického muzea. Dnes jezdí na příležitostných jízdách na bechyňské trati pod přezdívkou Elinka s označením M 400.001. ○



Historické lokomotivy na Bechyňce – Malá Bobina ř. E 422.0 a Elinka ř. M 400.0.

Dobová citace z časopisu Epocha z roku 1903

„Před nemnoha měsíci dohotoven u nás a odevzdán veřejnému užívání podnik, jeden z těch, jež právem vzbuzují všeobecnou pozornost; je to postavení první místní dráhy v Čechách s pohonem elektrickým na místě dosavadního všeobecně parního. O elektrickém pohonu na drahách a výhodách či nevýhodách jeho pro různé druhy železnic bylo sice již dosti psáno, avšak otázku tuto nutno u nás podkládat ještě jen za nevyřízenou, již proto že nebylo zde dosud žádného pokusného objektu, jaký byl právě získán zmíněnou tratí z Tábora do Bechyňe.

Po křížové cestě, kterou jako ve všech případech prodělalo zřízení místní této dráhy, přikročeno v dubnu 1902 konečně k její stavbě, jež dohotovena v červnu 1903, tedy za pět čtvrtí roku. Vrchní stavba dráhy je velice lehká, což umožněno tím, že dráha nemá těžkých parních lokomotiv, nýbrž mnohem lehčí motorové vozy, které adhesní svoji váhu lépe využítokují pro tažení vlaku než lokomotiva. Srovnání v tomto směru podává nám původní projekt této místní dráhy, navržený s pohonem parním, zde váha lokomotivy činila asi 30% váhy plně zatíženého vlaku, kdežto při provedení elektrickém obnáší váha elektrického zařízení při motorovém vozu, jenž zastupuje lokomotivu, pouze 9% váhy vlaku.

Motorové vozy jsou čtyřnápravové a každá náprava je poháněna motorem, takže celá váha vozu je vahou adhesní. Tím dosaženo, že prázdný motorový vůz táhnoucí dva vozy nákladní, plně zatížené 36 000 kg přemáhá ještě stoupání trati 35 promile rychlostí 15 km za hodinu; rychlost jízdy na rovné trati stoupne pak až na 30 km. Vagony jsou tyto velmi pohodlné a vyznačují se nadmíru lehkou jízdou; topení jich se děje elektricky. V každém jest umístěn telefon, pomocí jehož lze z každého místa na trati mluvit se kteroukoli stanicí. Vozy obsahují II. a III. třídu pro 10 a 30 osob.

Přívod proudu do vozu k motorům se děje pomocí dvou drátů průměru 9 mm, umístěných nade tratí na jednoduchých dřevěných stojanech, které svým tvarem při hustotě, jakou jsou po trati rozloženy, jsou ze stanoviska estetického velice stinnou stránkou celého podniku. Ovšem velily tak výhody finanční! Hlavní výhoda drah s elektrickým pohonem, možnost totiž mezi dnem vypraviti větší počet menších vlaků, dojde svého významu zajisté právě na této trati, která se ve městě Táboře přimyká ke hlavnímu železničnímu spojení Prahy s Vídní, a záleží jen na správně upraveném jízdním řádu, aby i druhá konečná stanice této místní dráhy, město Bechyňe, mělo výhody z připojení svého ke hlavní trati.

Lze pak pevně doufat, že nová tato dráha v technickém ohledu tak skvěle osvědčená, jež zbudovatelé svému – firmě Křižíkově – činí plnou čest, přinese tamnímu kraji i očekávaný užitek hospodářský.“



Kamenické trojmezí: Sklářskou lokálkou za velkolepými výhledy

České středohoří, Labské pískovce a Lužické hory dohromady tvoří jednu z největších souvisle chráněných oblastí v ČR. Jejich trojmezí leží uprostřed České Kamenice, díky čemuž se v jejím rozmanitém okolí propisují typické prvky všech jmenovaných oblastí. Specifický charakter jednoho z nejpůsobivějších koutů naší země dokresluje výjimečná místní architektura i bezpočet technických památek kdysi bohatého průmyslového kraje. A s průmyslem se v našich zemích vždy pojí hustá železniční síť, která kdysi jeho rozvoj podnítila. Výchozí bod našeho putování tedy musí být na nádraží. Otázkou ovšem je – na kterém.



Nyní koncové nádraží v Kamenickém Šenově v zimě odpočívá.



Bývalé nádraží Horní Prysk uprostřed lesů

Vít Čepický | Foto: autor

Pokud byste začínali na nádraží v České Kamenici, kam se dostanete pohodlně vlakem od Děčína či Rumburku, bude celý výlet kruhový. Cestou po zelené do Kamenického Šenova byste navíc mohli zdolat jednu z nejvýchodnějších výsep Českého středohoří – Zámecký vrch se zříceninou hradu Kamenice a vyhlídkovou věží, která je právě v takové výšce, aby byl výhled na okolní vrcholy co možná nejdramatičtější. Mimo sezonu bych vám jeho zdolání rozhodně doporučoval, jelikož jsme ale časopis dráhomilců, v sezoně si jej nechte ujit a v České Kamenici přestupte na Sklářskou lokálku.

Turistická linka z České Kamenice do Kamenického Šenova jezdí o víkendech mezi 1. dubnem a 29. říjnem. Kromě toho se s ní můžete svézt také ve všední dny od 29. května do 29. září. Nedlouhá trať stoupá z českokamenického nádraží právě po úbočí Zámeckého vrchu a končí po čtvrt hodině jízdy v městečku, jehož moderní historie je neodmyslitelně spjatá se sklem. Holdujete-li jeho rozličným podobám, jistě byste neměli vynechat místní sklářské muzeum nedaleko nádraží, které sídlí v domě, jenž je sám o sobě

půvabným exponátem místní architektury. A pokud by vás bylo vícero, nabízí se nesmírně poutavá exkurze ve Sklářné Jílek, nachází se přímo u nádraží. Tu je ale třeba dopředu domluvit.

Trať zachránili nadšenci

Exponátem je ale i samotná Sklářská lokálka. Ačkoliv je nyní Kamenický Šenov koncovým nádražím pět kilometrů dlouhého drážního apendixu, dříve býval jednou ze stanic na železnici vedoucí z České Kamenice do České Lípy. Ta měla původně zajistit suroviny pro rozvíjející se průmysl v oblasti a zároveň mu pomoci s odbytem. První úsek do Šenova byl zprovozněn v roce 1886, návazné pokračování do České Lípy o 17 let později.

Přestože se oba konce 26 kilometrů dlouhé trati nacházely v nadmořské výšce kolem tří set metrů, nad Kamenickým Šenovem nastoupala takřka do šesti set metrů nad mořem. S obtížným terémem se lokálka vypořádávala co nejeekonomičtěji, tedy prakticky výhradně pozvolným stoupáním po vrstevnicích. Přímých úseků na ní mnoho nebylo, stejně tak se ale obešla bez finančně náročných tunelů nebo dlouhých viaduktů.

Pravidelný provoz na trati byl pro nerentabilitu zastaven v roce 1979, nedožila se tedy ani sta let. Koleje mezi

Kamenickým Šenovem a Českou Lípou byly sneseny, zbývající úsek do roku 1992 využívaly nákladní vlaky mířící do skláren. S definitivním koncem trati se ale odmítli smířit drážní nadšenci, kterým se podařilo provoz opět obnovit v roce 1997. S krátkými přestávkami funguje dodnes, jak již je zmíněno.

Zatímco na většinu zrušeného úseku od bývalého nádraží Kamenický Šenov – horní nádraží až do České Kamenice vede od roku 2013 cyklostezka, zbývající část trati, obkružující Šenovský vrch a do budoucna třeba zase opravdová dráha vozící turisty k Panské skále, nyní přímo vybízí k drážní archeologii.

Po stopách zrušené dráhy

Začínáme tedy na šenovském nádraží. Hned za současným koncem trati se nachází železniční podjezd a viadukt, kde stále ještě leží původní koleje. Dále se trať noří do neprostopupného zářezu, takže je lepší vydat se kolem zajímavého pramenu Žába na odbočce ze zelené turistické značky a na těleso dráhy se vrátit až za ním. Zde již vede dobře schůdná lesní pěšina, která nás kolem drobných reliktních dráhy dovede až k tomu nejpodstatnějšímu – bývalé železniční stanici Horní Prysk, které je nyní tichou samotou uprostřed lesa. Zkušené oko železničářovo v něm ale bývalé nádraží snadno odhalí, stejně jako bývalou nákladní rampu opodál.

Od nádraží je to již jen pár metrů ke žluté turistické značce vedoucí z kopce do samotné obce Horní Prysk. Sice bychom mohli odbočit opačným směrem na nedalekou Panskou skálu, ale ta je kvůli své notorické známosti a zejména parkovišti v její bezprostřední blízkosti prakticky celoročně obsypaná návštěvníky do té míry, že toho milovníkům klidu v přírodě nemá moc co nabídnout. Na rozdíl od skalního divadla cestou do Horního Prysku, které před pěti lety



Skalní divadlo nad Horním Pryskem



Samo-bouda v Horním Prysku nabídne i kávu.



vzniklo ve velkolepém amfiteátru vzniklém těžbou pískovce. Akustiku má opravdu imponantní, škoda nevyzkoušet.

A po pár minutách dorazíme do obce Horní Prysk, která zaslouží krátké spočinutí. Buď na jedné z mnoha skalních vyhlídek v bezprostředním okolí, nebo u koupaliště pod barokním kostelem sv. Petra a Pavla. Pokud byste se rozhodli poohlédnout po místní lidové architektuře, možná narazíte i na Samo-boudu. Její účel jistě na místě promptně odhalíte.

Mlýnský Střední vrch

Od Samo-boudy nás čeká první opravdové stoupání. Nejprve po žluté pod Tetřeví vrch, podruhé po modré k ještě o něco vyššímu Střednímu vrchu. Ten je opravdovým vrcholem celé trasy. Malým dobrodružstvím je při méně příznivém počasí zejména zdolání cílové partie přes výraznou čedičovou kupu, na níž při popadání dechu můžeme obdivovat pro čedič tak typickou sloupcovou odlučnost, která připomene nedalekou Panskou skálu.

Pokud se vyškrábate až na vrchol Středního vrchu, bohatě se vám odmění. Bez přehánění imponantní kruhový výhled do širokého okolí na nesčetné vrcholy Českého středohoří, Lužických hor a Labských pískovců vezme za srdce i toho největšího cynika, a to za každého počasí.

Ačkoliv má výstup na Střední vrch jistě kouzlo i za mlhy, přece jen je lepší cestu naplánovat na den, kdy je vidět alespoň něco.

Tedy – skoro každého. Jestliže vás z nějakého zvláštního důvodu napadne šplhat nahoru za mrznoucí husté mlhy, upozorňuji, že jestliže neutrpíte fatální zranění po nekoordinovaném pádu ze zledovatělého čediče, uvidíte nahoře právě jen tu namrzlou skálu, po které jste vylezli. A připomínám, že jakkoliv náročné zdolání kluzkého vrcholu není nikdy tak náročné jako pokus o sestup



Náměstí v České Kamenici

z něj. Na druhou stranu – za hezkého počasí to umí každý.

Jestliže se vám podařilo přežít Střední vrch, patrně už do cíle dorazíte bez úhony. Byť ještě jednu nástrahu musím zmínit. Vydáte-li se totiž v rámci zkrácení trasy ze Středního vrchu na nádraží v Mlýnech a zasednete-li na pár chvil v tamějším hostinci, velmi snadno se může stát, že vám zde bude natolik dobře, že se návrat ku domovu oddálí kamsi do ztracena.

Možná tedy bude rozumnější vydat se zpět k České Kamenici, ještě nás cestou pár zajímavostí čeká. Dříve bylo lepší sestoupit do Horní Kamenice po modré a zelené značce, díky čemuž se mohl výletník rozesmutnit u zdevastované, stále však mimořádně zajímavé vily místního továrníka Fuchse. Jenže ta byla v roce 2021 stržena, což zasadilo další kamínek do mozaiky důvodů ztráty historické paměti celého kraje.

Hledáme regionálního a síťového
DISPEČERA
osobní dopravy

**Zaměstnání
s nejlepšími
vyhlídkami**

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

CO BUDE VAŠÍ NÁPLNÍ:

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

CO NABÍZÍME:

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

CO POŽADUJEME:

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

Nástup možný ihned, přihlášky s životopisem pošlete na david.narozny@cd.cz

www.cd.cz/kariera

ČD České dráhy
Národní dopravce



Mapa původní trati



Nádraží v České Kamenici a osobní vlak do Děčína. V sezoně odsud na svou nedlouhou cestu vyjíždí též turistické vlaky do Kamenického Šenova.

Kontrasty v České Kamenici

Nyní je tedy lepší zvolit severní větev Riedlova okruhu, pokochat se výhledem do Lužických hor nad řekou Kamenice, pokud je pěkné počasí, či výhledem do mlhy, pokud je počasí horší, a se zelenou značkou se potkat až pod kamenným viaduktem dráhy z České Kamenice do Rumburku u zajímavého pískovcového útvaru Hrnčířský kámen, jemuž se též přezdívá Strážce trati.

To už se pomalu blížíme k závěru, samotná Česká Kamenice nám ale ještě nabídne pár zajímavostí. Velmi doporučuji zastavit se a porozjímat mezi roubenkami na břehu Kamenice na rohu Havlíčkovy a Palackého ulice, kde v malebném prostředí uznali za minulého režimu místní soudruzi za vhodné vybudovat solitérní osmipatrový panelový dům o čtyřech vchodech, aby si onu malebnost užilo co nejvíce lidí.

Dojem našťastí rychle vylepší centrum města. Ačkoliv centrální náměstí, stejně jako ve většině ostatních podobně velkých českých sídlech, zkrášluje parkoviště, přesto patří Česká Kamenice mezi nejzajímavější města severních Čech. Pokud pak toužíte po větším klidu, doporučuji ještě navštívit Park Franze Priedla přilehlý k Poutní kapli Narození Panny Marie.

Cestou k nádraží ještě potkáte buď místní zámek, nebo pivovar, to už záleží na preferencích každého výletníka. A při čekání na vlak, ať už v místní zemité nádražce, nebo jen tak pod stříškou nádraží, můžeme ještě popřemýšlet, kam se v tomto těžce zkušném, a přesto pozeňnaném kraji ještě vydat. Viděli jsme mnohé, ale ještě více jsme toho nechali daleko před sebou. Třeba podzemní továrnu Rabštejn, kamenickou Jehlu nebo vrch Studenec. Tak třeba příště... ◯

Významné milníky a parametry trati

1886	zprovozněn úsek Č. Kamenice – Kamenický Šenov
1904	zprovozněn úsek Kamenický Šenov – Česká Lípa
1979	zastaven pravidelný provoz
1992	zastaven nákladní provoz Č. Kamenice – K. Šenov
1997	obnoven občasný provoz do Kamenického Šenova
2013	otevřena Cyklostezka z K. Šenova – hor. nádr. do Č. Lípy
2016	zahájen pravidelný provoz turistické linky T1

Délka	26,3 km
Maximální sklon	34 promile

← Malebný Horní Prysk z jedné z mnoha skalních vyhlídek v okolí obce

Napsali o nás...

ČD objednaly další motorové jednotky, vyjedou na Plzeňsku

České dráhy podruhé využily opci z rámcové smlouvy na dodávku nových motorových jednotek 847 pro regionální tratě. U polského výrobce PESA Bydgoszcz objednaly dalších deset jednotek pro provoz na Plzeňsku. Hodnota zakázky je 900 milionů korun. Nákup dalších jednotek potvrdil člen představenstva Českých drah Jiří Jeřeta. Naposledy dopravce objednal 33 jednotek v prosinci 2021. Celkem mají ČD objednaných 76 jednotek. „Dle smlouvy mají být dodány ve druhé polovině roku 2024 s tím, že od prosince 2024 k zahájení jízdního řádu 2025 mají být k dispozici všechny,“ řekl Jeřeta. Dopravce už má jasno, kam je nasadí. Z první objednávky 33 jednotek míří deset do Středočeského kraje, po sedmi do Jihočeského a Pardubického kraje, devět na Vysočinu. Podle smlouvy mají vyjet do prosince. Dodávky však mají zpoždění. **Zdopravy.cz 23. 1. 2023**



ČD koupí jednotky Siemens Desiro, nasadí je na Šluknovsku

České dráhy chystají pořízení použitých jednotek Siemens Desiro. Bez dalších informací o nákupu to potvrdil náměstek generálního ředitele a člen představenstva Českých drah Jiří Jeřeta. Důvodem nákupu je chystaný nový kontrakt pro provoz vlaků v souboru Šluknovsko. ČD s tímto typem jednotek mají již zkušenosti, jezdí s nimi ve spolupráci s DB Regio právě na Šluknovsku. S touto spoluprací dopravce dál počítá, k zajištění provozu chystá ale pořízení ještě dalších jednotek. „Připravujeme pořízení šesti jednotek. Jednání jsou velmi daleko, kupujeme je přímo od majitele,“ potvrdil Jeřeta. Smlouva na provoz má začít platit od letošního prosince. Ústečtí krajské radní v lednu rozhodli, že budou dál jednat o uzavření smlouvy jen s Českými drahmi. Kraj dal přednost jejich nabídce před Die Länderbahn, Arrivou a Leo Expressem. Žádný prostor pro další jednání s těmito dopravci pro případné zlevnění už nedal. Smlouva s dopravcem má platit deset let s možností zkrácení na osm let. Jde o jeden z posledních provozních souborů v kraji, který neprošel soutěží. **Zdopravy 21. 1. 2023**

Dopravu na Šluknovsku by i nadále mohly zajišťovat České dráhy

Dopravu ve Šluknovském výběžku by i nadále mohly zajišťovat České dráhy. Nabídky Ústeckému kraji nejnižší cenu z celkem pěti provozovatelů přepravy, které oslovil dopravní odbor ústeckého krajského úřadu. O nabídce bude jednat se státním dopravcem radní Marek Hrabáč. Smlouvu chce kraj uzavřít na deset let, platná bude od roku 2024. „Do dvou týdnů bychom mohli mít jasno, zda zadáme zakázku napřímo,“ řekl Hrabáč. ČD nabídly cenu 195,92 koruny za kilometr. Roční náklady by pak činil přes 182 milionů korun pro danou oblast. Kraj dále oslovil společnosti ArrivaVlaky, GW Train Regio, Leo Express a Die Länderbahn. Jde o jeden z posledních provozních souborů v kraji, který neprošel soutěží alespoň v podobě poptávkového řízení. Další část elektrických vlaků, na ty kraj chystá otevřenou soutěž. **ČTK 20. 1. 2023**

Prodej jízdenek na regionální autobusy nově přes e-shop ČD

České dráhy dále rozšířily možnosti, jaké jízdní doklady si mohou koupit přes mobilní aplikaci Můj vlak a e-shop. Nově je v nabídce i možnost koupě jízdenek Integrované dopravy Plzeňského kraje (IDPK). V praxi si tak cestující může například při cestě z Prahy do Plzeňského kraje do zastávky, kde nejede vlak, koupit jízdenku přes jedinou aplikaci. Například z Prahy do Manětína Můj vlak nabídne spojení vlakem do Prahy a následně autobusem IDPK. V prodeji jsou i jízdenky jen v rámci IDPK. Možnost nákupu jízdenky se objevila se změnou jízdního řádu v prosinci. Jedná se o první zapojení prodeje na autobusové spoje v online prodejních kanálech ČD. Jde o doplňkovou službu pro návštěvníky Plzeňského kraje, kteří používají aplikaci Můj vlak a mohou si pro cesty kupovat jízdenky bez nutnosti instalovat regionální aplikace. **Zdopravy.cz 7. 1. 2023**

Jihomoravský kraj rozhodne o přidělení linek na železnici

České dráhy budou na jižní Moravě zajišťovat vlakovou dopravu do prosince roku 2024. Poté zde mají jezdit dopravci, kteří vzejdou částečně z nabídkového řízení a částečně z přímého zadání. S krajem měly ČD uzavřenou smlouvu do konce loňského roku s opcí na další tři roky, termín ukončení smlouvy kraj dosud veřejně neprezentoval. Tržní konzultace s dopravci začal kraj na přelomu let 2021 a 2022. Kraj se rozhodl rozdělit linky do několika souborů. Jeden soubor zahrnuje linky, na nichž nyní začínají jezdit nové vlaky. „Připravuje se nabídkové řízení pro provozovatele jednotek Moravia. Předpokládáme jeho zahájení letos,“ uvedla mluvčí kraje Alena Knotková. Vlaky Moravia postupně kraj přebírá do provozu od Škody Group a jsou ve vlastnictví kraje, ČD jsou pouze provozovatelem. **ČTK 15. 1. 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, nář. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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



Vážení klienti,

děkujeme za objednávky, které posíláte. V naší nabídce najdete hotely nejenom od ČD travel, ale i spolupracujících CK. Naprostou většinu destinací jsme i osobně navštívili, proto nás neváhejte kontaktovat v případě jakýchkoliv dotazů. Nezapomínejte prosím, že pojištění, které vám nabízíme, je cenově nejvýhodnější a rozsahem srovnatelné s nabídkou jiných CK.

ČD travel – vaše cestovní kancelář.



ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: ckobch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h


LOCOMOTIF VYMETÁ DEPO
SLEVY AŽ 50%
MÓDA PRO FANOUŠKY ŽELEZNICE

www.locomotif.cz
  Locomotif.cz  info@locomotif.cz





celoročně

Vyrazte za šumavskými hvozdy z Klatov do Železné Rudy

Pojeďte s námi vlakem z Klatov do Železné Rudy. Při cestě oceníte pěkné výhledy na šumavskou krajinu. A pozornost si zaslouží i památky, které připomínají, jak náročná byla stavba této dráhy. Minout byste neměli gotický kostel sv. Martina na západní straně kopce Hůrky. V roce 1599 se stal klatovskou svatyní. Další zajímavostí je zřícenina hradu a zámek Klenová. K jeho majitelům patřil Jiří Harant z Polžic a Bezdruzic. Právě na Klenové se mu narodil syn Kryštof, z něhož se stal významný myslitel a politik. Zvláštností je Žakova kaplička v Zelené Lhotě, kterou v 70. letech 19. století nechal postavit jako výraz vděku za svou záchranu jeden ze stavbařů trati Ital Dominico Latini, přezdívaný Žako. V horské osadě Brčálník u Hojsovy Stráže roste několik památných stromů. Pozoruhodná je třísetletá lípa velkolistá, která stojí mezi tratí a hotelovým komplexem. Železniční fanové ocení průjezd tunelem Špičák. Ten byl dlouho s 1 747 m nejdelším na našem území. Budován byl v letech 1874 až 1876 a otevřen v roce 1877. Prvenství mu patřilo až do roku 2007. Navštívit můžete i obnovené pohřebiště barabů u tratě mezi Špičákem a Železnou Rudou. Mnoho těchto dělníků přišlo o život na stavbě rakousko-bavorského spojení, a to hlavně při budování tunelu Špičák.

Nejblíže železniční stanice: Klatovy, Železná Ruda-Alžbětín



celoročně

Do Království železnic na pražském Smíchově

Na návštěvu Království železnic si vyhraďte několik hodin. Hlavní atrakcí jsou obří modelová kolejiště o rozloze bezmála 600 m². V každý okamžik se na nich prohání asi 80 souprav. Na kolejištích postupně dostávají konkrétní podobu jednotlivé regiony Česka a jejich dominanty. V ceně vstupného je možnost vyzkoušet si RC modely na závodní dráze či dvě velké autodráhy. Své místo zde má stavebnice MERKUR nebo herní koutky Igráčka a dřevěných vláčků Woody. Fandové jistě ocení opravdovou tramvaj, motorák řady 810, autobus a nově i řídicí vůz pražského metra.

Nejblíže železniční stanice:
Praha-Smíchov, Praha hl. n.



18. února 2023

Milevsko opět ožije masopustním veselím

Letos uplyne už 161 let od chvíle, kdy se uskutečnily první Milevské maškary. Největšímu masopustu v Česku je věnována stálá expozice v místním muzeu. Pokud chcete vidět toto tradiční veselí naživo, vypravte se do Milevska. Akce s názvem Milevské maškary 2023 aneb Bakus for President začne jarmarkem a zabíjačkovými hody na náměstí E. Beneše. Zahraje několik hudebních kapel, připravena je i pohádka pro děti. Ve 14 hodin se vydá od Domu kultury maškarní průvod, který dorazí na náměstí E. Beneše, kde dojde na pódiu k závěrečné ceremonii – usmrcení Bakuse.

Nejblíže železniční stanice:
Milevsko



25. února 2023

Přijďte se podívat do Roztok na mašinky

V Roztokách se opět koná výstava místních modelářů. Okouzující železnice velikosti H0 (1:87) je zpřístupněna 25. února od 10 do 17 hodin. Klubové kolejiště vyniká detailním zpracováním. Hlavním motivem a inspirací se stalo nádraží Praha-Vysočany. Kromě něho najdete na kolejišti třeba i bývalé líbeňské dolní nádraží. Provoz na modelové železnici je řízen digitálně pomocí programu JOP. Po kolejích se prohánějí parní vlaky stejně jako současné stroje. Patří k nim především modely vozidel firmy Stadler včetně atraktivních elektrických patrových jednotek.

Nejblíže železniční stanice:
Roztoky u Prahy

