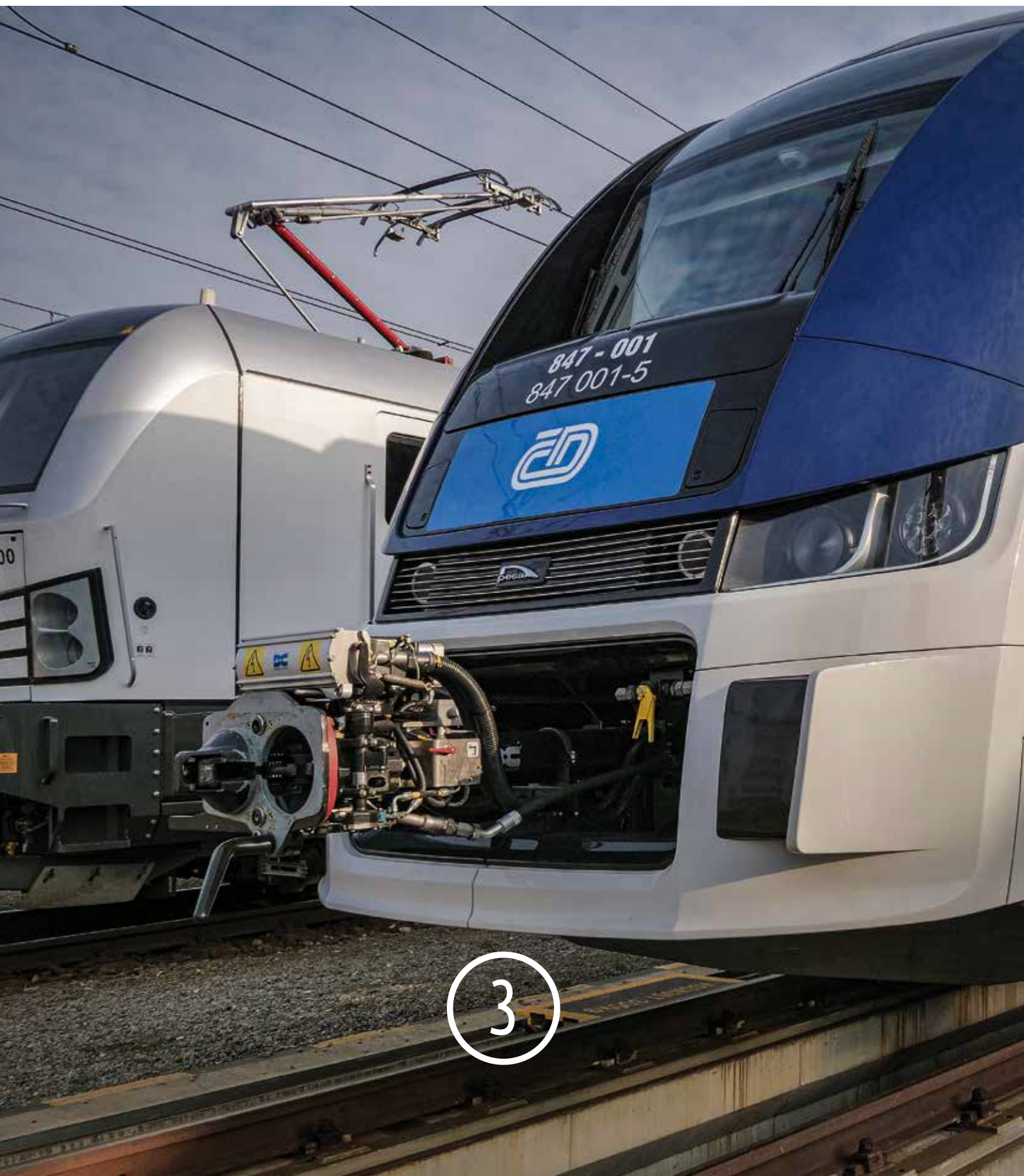


# Železničář

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



3

- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
Se členem představenstva a náměstkem pro osobní dopravu ČD Jiřím Ješetou
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**  
Legendární motoráček řady 809/810 po půlstoletí služby míří do důchodu. Jaká vozidla jej v regionech nahrazují?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**  
Nedílnou součástí širokého portfolia služeb VUZ jsou dynamické zkoušky.
- 22–23 **Provoz a technika**  
Hala ČD Cargo v Lovosicích nabízí zákazníkům vysoký standard služeb.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Štěpán Macháček navrací zašlou slávu nádraží Kovářská v Krušných horách.
- 26 **Zahraničí**  
V Německu začne od května platit nová levná jízdenka za 49 eur na měsíc.
- 28–29 **Recenze**  
Jak se povedl model motorového vozu řady 296.0 ČSD ve velikosti TT?
- 30–32 **Historie**  
Železnice může mít mnoho různých podob. Zachycená je i prostřednictvím starých romantických historických pohlednic.
- 33–37 **Cestopis**  
Na severu Itálie se zrodila renesance. Díky tomu zde najdete řadu památek světového kulturního dědictví UNESCO.
- 38 **Napsali o nás**  
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Jan Chaloupka

V krajích již netrpělivě vyhlížené motorové jednotky z polské PESY najíždějí své první kilometry na zkušebním okruhu u Velimi.



## Rakouské spolkové dráhy

Petr Štáhlavský | Foto: ÖBB

Jsou největší dopravní společností Rakouska. ÖBB vznikly 19. července 1923, ale v současné formě holdingové akciové společnosti fungují od 1. ledna 2005. Nyní jsou základem holdingu tři dceřiné společnosti zabývající se osobní dopravou (ÖBB Personenverkehr), nákladní dopravou (Rail Cargo Austria) a infrastrukturou (ÖBB Infrastruktur). Další dceřiné společnosti se věnují například údržbě vozidel, provozu linkových autobusů nebo nákladní dopravě v různých státech Evropy.

ÖBB se starají o 4 965 km tratí, z toho je 3 650 km elektrizovaných. V souladu s mezistátní smlouvou z roku 1870 s Lichtenštejnskem provozují také trať Feldkirch – Buchs v sousedním knížectví. V rámci dlouhodobé strategie se ÖBB Infrastruktur věnuje zvyšování kapacity a rychlosti na hlavních koridorech, kterými jsou tratě Westbahn z Vídně do Salcburku, Südbahn z Vídně na jih Rakouska, jejíž součástí je nová Koralmbahn z Grazu do Klagenfurtu a základový tunel Semmering, a Unterinntalbahn od německých hranic do Innsbrucku, na niž naváže nový základový Brennerský tunel.

Firma ÖBB Personenverkehr zajišťuje osobní dopravu. Prémiovým produktem jsou vlaky railjet s rychlostí až 230 km/h a noční spoje Nightjet. V oblasti regionální dopravy rozvíjí systémy S-Bahn. Je i 100% vlastníkem Österreichische Postbus AG, která provozuje většinu autobusových reg. linek. V roce 2021 přepravily 135 milionů cestujících. ÖBB provozuje 1 100 lokomotiv, 2 726 osobních a 24 357 nákladních vozů. V roce 2021 vypravovaly denně 6 415 osobních a nákl. vlaků. ○



**Petr Horálek**

Vedoucí oddělení tištěných a internetových periodik ČD

## Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	19. července 1923
Předchůdci	Rakouské státní dráhy (ÖStB)
Adresa sídla	Vídeň
Obrat	6,95 mld. eur (2021)
Zaměstnanci	41 898 (2021)
Majitel	Rakousko (100%)
Dceřiné společnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>ÖBB-Personenverkehr AG (osobní doprava)*</li> <li>Rail Cargo Austria AG (nákladní doprava)**</li> <li>ÖBB Infrastruktur AG***</li> <li>*Österreichische Postbus</li> <li>ÖBB-Produktion GmbH</li> <li>ÖBB-Technische Services- GmbH</li> <li>Rail Tours Touristik GmbH</li> <li>iMobility GmbH</li> <li>ÖV Ticketshop GmbH</li> <li>**Ragil Cargo Hungaria Zrt.</li> <li>ÖBB-Produktion GmbH</li> <li>ÖBB-Technische Services- GmbH</li> <li>Rail Cargo Logistics-Austria-GmbH</li> <li>Rail Cargo Carrier Kft.</li> <li>Rail Cargo Operator (ČSKD s.r.o.)</li> <li>***ÖBB-Immobilien Management GmbH</li> <li>ÖBB-Operative services GmbH</li> <li>Rail Equipent GmbH</li> <li>ÖBB-Business Competence Center GmbH</li> <li>ÖBB-Werbung GmbH</li> <li>ÖBB- Finanzierungsservice GmbH</li> </ul>



Oficiální web: [www.oebb.at](http://www.oebb.at)



Vážení čtenáři,

nedávno jsme si připomněli 30 let od vzniku Českých drah. Za tu dobu se naše železnice kvalitativně proměnila. Jezdíme novými, rychlejšími, pohodlnějšími, bezpečnějšími jednotkami a vozy, navíc kolem opravených zastávek a nádraží, obsluhují nás profesionální vlakové čety a k nákupu využíváme chytré internetové aplikace i vyhledávače. Přesněji řečeno – ve stále větší míře. Svět je totiž dokonalejší pouze v počítačové simulaci nebo v nabídkovém katalogu. Když něco funguje dobře, bereme to jako samozřejmost. Když se však objeví menší či větší problém, máme tendenci naříkat a kritizovat. To platilo tehdy i dnes. Cestující jsou přitom stále náročnější – a právem. Na trhu jsou totiž pánem oni. Spolu s objednavateli dopravy, což jsou ale zase zástupci veřejnosti.

Když jsem byl malý kluk, jezdilo více vlaků, protože lidi neměli auta. Perony i podchody praskaly ve švech, jako dnes při sportovních zápasech nebo demonstracích. Přednost dostávaly nákladní vlaky, všechno vypadalo špinavé, senioři si běžně rozkládali na sedačkách kapesníky, na peronech ještě stávali vojáci v sovětských uniformách, návaznost mezi regionálními a dálkovými vlaky se držela jen u pracovních spojů v ranní a odpolední špičce, jízdní doby byly výrazně delší, za použití rychlíků se platila přírůžka a běžně se kouřilo uvnitř souprav, až se člověk dusil. Na druhou stranu ve stanicích byly všude betonové květináče s květinami, na venkově fungovala rozsáhlá síť úschoven zavazadel a čekárna patřila k běžnému vybavení. Vandalové a problémoví cestující byli vždycky. Dříve ryli nožem do sedaček a do záchoďových dveří, dnes v masovém měřítku sprejují graffiti úplně všude.

Tohle úvodní slovo ale nemá být nostalgickou či mravokárnou vzpomínkou, spíše doporučením, abychom stále jenom nenařikali, že jsme pořád v něčem nejhorší. Není to pravda. Kdo chce vidět obrovské pozitivní změny, ke kterým na dráze za poslední desítky let došlo, tak je taky vnímá a hlavně využívá. Na závěr mi dovoluť vzdát úctu vlakovým četám, které mají proti minulosti mnohem více odpovědnosti a práce, včetně prodeje jízdních dokladů a komunikace s cestujícími. Smekám před vámi.



## Do Velimi dorazila na testy nová jednotka řady 847

V první polovině února se uskutečnila první zákaznická prohlídka nové motorové jednotky od polského výrobce PESA Bydgoszcz na zkušebním okruhu dceřiné společnosti Českých drah Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) ve Velimi. Na vůz řady 847 se vedle představitelů kraje přišli podívat i zástupci ČD. Nové diesellové vozidlo s kapacitou 115 míst pojmenované RegioFox se po dokončení objeví v regionální dopravě. Cestujícím nabídne prostorný interiér, wi-fi či pohodlné sedačky. Cestující by tato rychlá šelma měla začít vozit ve druhé půlce roku. Letos jich ČD nasadí do provozu až třicet, z toho nejméně tři v Jihočeském, deset ve Středočeském a sedm v Pardubickém kraji. Dopravce objednal celkem 76 jednotek. První z nich je od února na testech na zkušebním okruhu VUZ, kde se odehrála i samotná prezentace. Prakticky ihned začaly její zkoušky a následovat má schvalování u Drážního úřadu. V různých fázích výroby je nyní osmnáct vozidel. Kromě korporátních barev pro ČD jednotky vyrazí i v novém schématu Pražské integrované dopravy, a to v Praze a ve Středočeském kraji, zejména na trať Praha – Beroun (přes Rudnou) – Rakovník. Vlastní barvy bude mít i Pardubický a Plzeňský kraj.



## ČD získaly Jednotné osvědčení o bezpečnosti dopravce

České dráhy obdržely na konci ledna Jednotné osvědčení o bezpečnosti železničního podniku s platností do 27. 2. 2028. Osvědčení bylo vystaveno na maximální možnou dobu pěti let bez jakýchkoliv omezení či podmínek jeho použití. V červnu 2022 dopravce prostřednictvím jednotného kontaktního místa ERA (OSS – One-Stop-Shop) podal na Drážní úřad ČR žádost o vydání osvědčení o bezpečnosti dopravce, ke kterému postupně přiložil desítky aktualizovaných interních norem, předpisů a opatření a další stovky dokumentů a důkazů. Těmi dokládal nastavení a funkčnost systému zajišťování bezpečnosti v rámci ČD. Na jejich přípravě se trpělivě a odpovědně podílela celá řada kolegů napříč firmou. Společným úsilím společnost dosáhla splnění jedné ze základních podmínek existence Českých drah na dopravním trhu.



## Železniční tepnu přes Vysočinu čeká modernizace

Po dvouletém zatěžkávacím období čeká významnou spojnicí Brna a Prahy přes Vysočinu rozsáhlá modernizace. Přípravuje se výpis tendrů na zhotovitele rekonstrukce úseků mezi Vlkovem a Tišnovem a Křižanovem a Příbyslaví a Pohledem. Komplexní přestavba čeká i samotnou stanici Vlkov u Tišnova. Přípravné stavební práce by měly začít už letos v listopadu, nejnáročnější etapa s vlivem na provoz přijde v roce 2024. Celkové investiční náklady všech tří staveb přesáhnou 6,9 miliardy korun. Havlíčkovobrodská trať čelí v uplynulých dvou letech vyšší zátěži kvůli modernizaci koridoru mezi Brnem a Prahou a nutnému odklonu vlaků právě přes Vysočinu. To se změní v červenci, kdy skončí rekonstrukce úseku mezi Brandýsem a Ústím nad Orlicí a i zbývající dálkové vlaky se vrátí na koridor přes Českou Třebovou. Dvoukolejný úsek mezi Příbyslaví a Pohledem projde modernizací včetně zastávek Příbyslav zast. a Stříbrné Hory. Přinese zvýšení traťové rychlosti ze 100 až na 160 km/h. Náklady dosáhnou sumy 2,97 miliardy Kč. Stejný rozsah modernizace za 2,3 mld. čeká trať z Křižanova do Vlkova u Tišnova.



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

## Chystáme přímé spojení Prahy a Kodaně

České dráhy chystají ve spolupráci s DB a DSB nové přímé spojení Prahy, Berlína a Kodaně. Nové spojení by mohlo být spuštěno v prosinci 2025. Cílem záměru je přímé a komfortní propojení významných evropských sídel a metropolí a využití synergií plynoucích z německého projektu Deutschlandtakt. Kromě nového přímého spojení z ČR a Saska do Dánska dojde k podstatnému zkrácení cestovních dob mezi Prahou, Berlínem a Hamburkem. ČD budou na tyto spoje nasazovat nové jednotky ComfortJet a lokomotivy Vectron 230, které minimálně v úseku Berlín – Hamburk využijí parametry své maximální rychlosti. Nutným předpokladem úspěchu je však především dostatečná kapacita infrastruktury a neomezuující výluky v celé uvažované trase – zejména údolí Labe v Česku a v Německu a velmi exponovaný úsek Berlín – Hamburk.



## Hledá se projektant trati z Veveřavína do Ruzyně

Správa železnic začala hledat projektanta pro část budoucí trati na letiště mezi pražskými stanicemi ve Velešlavíně a v Ruzyni. Zahájení stavebních prací se předpokládá v roce 2025, přesná výše nákladů bude známa až po dokončení projektové dokumentace. Projekt počítá s novou podobou stanic i vybudováním zcela nové zastávky Praha-Liboc. Podobně jako v případě dalších úseků bude nově natažené elektrické vedení a budou vybudované dvě koleje, což umožní zkrácení intervalu vlaků. Zrušení všech přejezdů přinese vyšší bezpečnost provozu a přispěje ke zvýšení traťové rychlosti. Vítězný projektant vypracuje dokumentaci pro společné povolení. Stavba bude začínat v podzemní stanici Praha-Velešlavín, která se stane přestupním bodem na metro a další spoje MHD. Její podoba vzešla z mezinárodní architektonické soutěže. Nově vybudovaná zastávka Praha-Liboc bude umístěna mezi Brodeckou ulicí a ulicí U Prioru. Koncová stanice celého úseku v Ruzyni se pak přesune na opačnou stranu Drnovské ulice. Cestující zde získají snadný přestup mezi vlaky od Kladna a na letiště.



**IDSOK**  
INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM  
OLOMOUCKÉHO KRAJE

### MULTILÍSTEK

### MULTILÍSTEK od ledna u ČD

Koordinátor IDS Olomouckého kraje (KIDSOK) od letošního 1. ledna ve spolupráci s ČD připravil nový jízdní doklad MULTILÍSTEK. Tato novinka potěší především skupiny cestujících, kteří ocení rychlý a ekologický způsob odbavení. Hlavní výhodou MULTILÍSTKU je možnost odbavení více cestujících najednou, a to dokonce v různých tarifních kategoriích. Nyní je vyřízení jízdního dokladu rychlejší a kvůli větší úspoře papíru i ekologičtější. Zákazníci zaplatí vždy najednou celou částku za všechny položky na jízdence. Více informací o produktu naleznete na [www.idsok.cz](http://www.idsok.cz). Vyzkoušejte nový MULTILÍSTEK na vlaková spojení Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.



## MD rozdělí peníze na opravy historických vozidel

Ministerstvo dopavy vyhlásilo výzvu v rámci programu na obnovu historických železničních vozidel na období 2021 až 2023. Podpora přispívá k zachování technického a kulturního dědictví České republiky a rezort ji vyhláší každý rok. Cílem programu je obnovení provozu historických železničních vozidel nebo jejich vystavování. Ministerstvo již od půlky února přijímá žádosti a stejně jako loni rozdělí mezi žadatele částku ve výši pět milionů korun. Žadatelé o finanční podporu mohou letos předkládat své investiční záměry až do 30. dubna. Schválený program umožňuje kumulaci finanční podpory s veřejnými prostředky i z jiných zdrojů, a to až do výše 80% uznatelných nákladů. Správcem programu je Odbor drážní dopavy MD. Aktuálně probíhající program navazuje na předchozí, které fungovaly od roku 2011. Každoročně je z něj podpořena obnova přibližně desítky kusů železniční techniky. České dráhy v minulosti například získaly peníze na obnovu nákladního vozu G.

## Mezi Opavou a Ostravou vyjel nový RegioPanter

Po úspěšné certifikaci vyrazila ve středu 1. února ráno na trať mezi Ostravou a Opavou nová dvouvozová elektrická jednotka řady 650.2 RegioPanter s prvními cestujícími. Jedná se v pořadí o již šestatřicátou jednotku z aktuální dodávky celkem 110 těchto vlaků, přičemž 50 z nich je dvouvozových a 60 třívozových. Panter vyjel na ranním spoji linky S1 z Ostravy do Opavy. Na trase nahradí starší jednotky řady 471 CityElefant či dosluhující řadu 460. Cestujícím nové nízkopodlažní vlaky nabídnou větší komfort či klimatizaci. Jejich kapacita je 147 míst k sezení. Po dokončení dodávek budou České dráhy provozovat již přes 160 souprav z rodiny Panterů. Tohoto RegioPantera ještě letos v Moravskoslezském kraji doplní další čtyři jednotky, které nyní dočasně jezdí v Olomouckém kraji na Uničovce. Do MSK zároveň v červnu dorazí dva kusy nových třívozových Panterů pořizovaných s dotací, které jsou určené pro část linky Opava – Ostrava. Na výkony těchto jednotek aktuálně běží nabídkové řízení MSK.



## Zaměstnanci ČD v Hradci Králové čeká stěhování

Administrativní zaměstnanci Českých drah v Hradci Králové se v brzké době přemístí do nových prostor. Stěhovat se budou ze svého stávajícího sídla ve výpravní budově nádraží do v současnosti nevyužívaného objektu v majetku dopravce v části Plácky. Národní dopravce již hledá stavební společnost, která budovu zrekonstruuje a uvede do vyhovujícího stavu. Náklady na akci podle předběžných odhadů činí 44 milionů korun. České dráhy na ni budou moci využít také dotaci z Národního programu Životního prostředí díky plánovaným úsporám po zateplení objektu. Vyhledaný objekt je nyní zcela nevyužitý, v minulosti se v něm nacházely například kancelářské, provozní a skladovací prostory. Do zrekonstruovaných prostor v budoucnu zamíří zaměstnanci ČD, kteří dnes sídlí v nájemních prostorách výpravní budovy Hradec Králové, jež je v majetku Správy Železnic.



## Verdict o mostu pod Vyšehradem padne do konce roku

Rozhodnutí o budoucnosti železničního mostu přes Vltavu mezi pražským Podskalím a Smíchovem by podle ministra dopravy Martina Kupky mělo padnout do konce roku. Most je dlouhodobě ve špatném stavu. Správa železnic nedávno představila projekt, podle něhož má z mostu zůstat zachována jen spodní část s pilíři a nyníjší nýtovanou konstrukci má nahradit nová. Proti těmto plánům se postavila část veřejnosti i odborníků, vznikla petice na záchranu mostu, kterou podepsalo už na 11 000 lidí. S postupem SŽ nesouhlasí ani Praha 5. Prezident Českého národního komitétu ICOMOS Václav Gírsa zaslal Kupkovi otevřený dopis, v němž uvedl, že zbourat most pod Vyšehradem a nahradit ho jiným je z pohledu památkové péče neakceptovatelné. Kupka řekl, že je nutné posoudit, jaké jsou možnosti obnovy památkově chráněné stavby. Kvůli posouzení jejího stavu a budoucnosti vzniklo i technické kolokvium tvořené odborníky z oboru. Ti hodnotili možnosti řešení špatného stavu mostu. Závěry předají ministři dopravy.



## Stadler v zelené barvě Ústeckého kraje vyjedou v březnu

Motorové vozy Stadler RegioShuttle RS1, které České dráhy zakoupily od švýcarské společnosti Heros Helvetic Rolling Stock GmbH, již téměř mají podobu, v níž zanedlouho vyjedou s cestujícími. V závodě ŽOS Zvolen v únoru dostaly nový lak. Ten je na základě požadavku Ústeckého kraje zelený. Všech dvadecet vozidel právě prochází ve Zvolenu modernizací. Jedenáct z nich ČD nasadí v Ústeckém kraji na linky U11 a U6, zbývající v Pardubickém kraji. Na konci loňského roku dopravce s Ústeckým krajem podepsal smlouvu na provoz vlaků v Českém středohoří. Pokrývá provoz na linkách U6 Lovosice – Teplice a U11 Postoloprty – Česká Lípa. První vozy mají vyjet v březnu, celá modernizace skončí do poloviny roku. Nasazení v barvách kraje je podmínkou kontraktu, i ostatní dopravci musejí jezdit s vozidly v zelené barvě. Jde o vozy vyrobené v druhé polovině 90. let. Instalován v nich je vlakový zabezpečovač, nechybí wi-fi a upraven byl audiovizuální informační systém. Samozřejmostí je klimatizace, zásuvky 230 V a nové čalounění sedadel. ČD koupily vozy za zhruba 700 tisíc eur za kus. V závěru roku dopravce pořídil ještě dalších 11 vozů Stadler RS1, nyní jich má celkem 67.





# Do deseti let bude většina vlaků na západní úrovni

Těžké léto, lepší podzim a velmi pozitivní vývoj v letech následujících čeká podle Jiřího Ješety osobní dopravu ČD, kterou má jako náměstek generálního ředitele a člen představenstva na starost. Kritickou situaci se zpožděnými dodávkami vagonů z údržby má pomoci řešit celý soubor opatření od pronájmů po zrychlené dodání části ComfortJetů, vzhledem k celoevropské situaci v opravárenství se ale uspokojivé zklidnění situace dá čekat až na konci léta. Zmínil se také o tom, kdy se dočkáme prvních bateriových jednotek nebo jak se České dráhy snaží bojovat s útoky vandalů ve svých vlacích. „Zatěžuje nás to extrémně,“ říká.

Vít Čepický | Foto: autor

**Váš loňský rozhovor řešil zejména postupný návrat cestujících do veřejné dopravy. Jak si stojíme o rok později?**

Čísla za rok 2022 potvrzují, že se počty cestujících vrací k předcovidovým hodnotám. České dráhy přepravily za minulý rok 157 milionů cestujících, roky před covidem to bylo mezi 170 a 180 miliony. K tomu je důležité dodat, že první kvartál roku 2022 byl stále ještě covidem přímo negativně ovlivněn. Rovněž se změnilы návyky cestujících v souvislosti s dojížděnou a prací z domova. Velmi znát je také přetrvávající propad u mezinárodní dopravy, zejména cestu-

jící z Asie a Ameriky se dodnes v plném počtu nevrátili. Jejich výpadek se nám částečně daří doplňovat novými cestujícími, a to zejména díky zvyšování kvality vozidel a služeb. Celkově je trend dobrý, růst počtu cestujících se nezastavuje, vlaky jsou stále více a více atraktivní. Dokonce je řada relací, zejména v dálkové vnitrostátní dopravě, kde je počet přepravených osob i výrazně vyšší než před covidem, a to i o desítky procent.

**Které tratě jsou v tomto směru největšími tahouny?**

Největší nárůst cestujících pozorujeme tam, kde jsou buď nově nasazena moderní vozidla, například v relacích

Praha – Cheb přes Plzeň a Ústí nad Labem, nebo došlo k výraznému zkrácení jízdních dob – kupříkladu na trati Praha – České Budějovice. Takový nárůst se pohybuje mezi 5 až 15 %. Dlouhodobě jsou nejvyšší nárůsty cestujících tam, kde kromě klasických rychlíků jezdí i zrychlené expresy. Podobný trend sledujeme i v regionální dopravě na tratích, kde jsme na vybraných relacích osobní vlaky doplnili spěšnými. Pozitivně ovlivňuje poptávku i četnost spojů.

**Jaké možnosti posílit kapacitu máme?**

Kapacita infrastruktury je často vyčerpáná. Naší šancí jsou tedy hlavně kapacitnější jednotky nebo delší vlaky.

Tímto směrem jde například nákup devítivozových ComfortJetů na linku do Berlína. Podobným způsobem uvažujeme o pražské příměstské dopravě, vypsalí jsme zakázku na dvoupatrové vlaky s kapacitou každého až 400 míst. Dnešní CityElefanty mají kapacitu 310 míst, takže u dvou spojených jednotek, které zde v příměstské dopravě běžně jezdí, bude kapacitní posila zhruba 200 míst na spoj. Jinak v rámci současné infrastruktury ani reagovat nemůžeme. Situace se změní až s novým spojením v Praze a výstavbou vysokorychlostních tratí.

### **U ComfortJetů chvíli zůstaňme. Prvních souprav bychom se měli dočkat dříve, než se čekalo, že?**

Objednali jsme dvacet devítivozových netrakových souprav s řídicím vozem, bistrovozem a vozy první a druhé třídy. Výroba řídicích vozů však trvá nejdéle a jejich schvalování je nejsložitější. Proto jsme se dohodli s dodavatelem, že přednostně odebereme vagony první a druhé třídy, které jsou velmi podobné stávajícím InterJetům, a budeme je provozovat rychlostí do 200 km/h, která dočasně postačuje. V době dodání a schválení řídicích vozů se pak i uvedené vozy první a druhé třídy schválí na rychlost 230 km/h, kterou budou jezdit mezi Berlínem a Hamburkem až od roku 2025. Díky urychlení dodávek budeme již na začátku roku 2024 postupně přebírat osm osmivozových souprav složených z vagonů první a druhé třídy, které dočasně doplní klasický jídelní vůz, jenž na Berlinech jezdí již nyní. Technicky bude provoz do dodání řídicích vozů a bistrovozů zařízen tak, že budou mít ucelené soupravy na obou stranách koncový vůz s UIC rozhraním.

### **Bude rychlejší příchod ComfortJetů patrný i na ostatních tratích?**

Pomůže to výrazně. Díky tomu získáme několik desítek vozů ze stávající linky na Berlín a Hamburk, které budeme moci použít pro jiné mezinárodní linky – zejména směrem na Slovensko a Maďarsko nebo na další expresní linky, kde potřebujeme doplnit kriticky chybějící vozy, které by nyní měly jezdit, ale jsou ve velkém množství i v důsledku ECM a ETCS odstavené v opravách.

### **Jak jsme na tom s osobními vozy aktuálně?**

Situace není vůbec dobrá. Momentálně máme velký počet vozů v opravách na pravidelných stupních revizí a nevrací se nám zpátky včas. Běžné lhůty jsou kolem 40 až 45 dní, reálně se nám nyní vrací po 120 i více dnech. S ohledem na platnost nové údržbové normy ECM vagony po nasetí určitého počtu kilometrů do pravidelných oprav prostě musíme odstavit. Ve výsledku je dlouhodobě vozů, které se odstavují, více než těch, které se vrací zpět do provozu. Ten negativní rozdíl je každý týden 3-5 vozů. Zpoždění neustále roste zejména kvůli dodacím lhůtám subdodavatelů. Do toho se navíc projevuje obecný nedostatek personálu a náhradních dílů – jde zejména o dopady covidu i války. Celý segment opravárenství je tak aktuálně výrazně ochromen. Zpoždění jsou navíc v řádu měsíců, nikoliv dnů, jak to bývalo obvyklé v minulosti. Kvůli tomu všemu nám aktuálně v systému denně chybí 120 až 150 vozů. Zjednodu-

šeně řečeno nyní dočasně jezdíme prakticky bez záloh. Posilové vozy nebo vozy na mimořádné náhrady prakticky nejsou k dispozici. Řešíme to nasazením vagonů nižší kvality, které již měly být v provozu jen okrajově pouze jako posilové nebo záložní. Dále jsme v důsledku kritického nedostatku vozů nuceni zkracovat soupravy, a tedy není možné v řadě případů dodržet původně plánované řazení.

### **Dá se tato situace v krátké době vůbec nějak zlepšit?**

Vyvíjíme co největší tlak na naše dodavatele v opravárenství. Neustále s nimi jednáme o zkrácení termínů, zrychlení subdodávek i o personálním posílení, ale ta situace je skutečně velmi složitá, ostatně pociťujeme to sami u vlastního opravárenství, kde máme aktuálně v údržbě podstav přes 200 lidí, což též snižuje počet disponibilních vozů. K tomu aktuálně přibývá postupné vybavování jednotek vlakovým zabezpečovačem ETCS, například prototypové a následně sériové instalace do Pendolina či InterJetu znamenají na jeden až dva roky snížení disponibilního počtu těchto jednotek o 1 a 2 kusy, které zase musíme nahradit. Jediné dlouhodobé řešení je nákup dalších vlaků do systému.

### **Jaké novinky ve vozovém parku nás v roce 2023 čekají?**

V roce 2023 plánujeme provozovat zhruba 80 nových jednotek. Jde zejména o RegioPantery, Moravie a RegioFoxy. Kolem třiceti motorových vlaků by mělo být uvedeno do provozu do konce roku, první už je na testech na zkušební okruhu ve Velimi. Zamíří do Prahy a Středočeského kraje, na Vysočinu, do Jihočeského kraje a do Pardubického kraje. Nové dvouvozové RegioPantery budeme letos nasazovat do provozu na Vysočině, několik jich přijde i do Moravskoslezského kraje, celkem 27 třívozových je objednáno do Olomouckého kraje, z nichž 22 by mělo dorazit ještě letos počínaje polovinou roku. Současně do provozu v Jihomoravském kraji přebíráme další jednotky Moravia, kterých bude celkem 37 kusů.

### **Dočkáme se v blízké budoucnosti i prvních bateriových vlaků?**

První velmi konkrétní plány se týkají Moravskoslezského kraje. Budeme pořizovat 19 bateriových vlaků pro provozní soubor Ostravsko. Čtyři bateriové vlaky pro linku z Ostravy přes Studénku a Štramberk do Veřovic budeme mít v souladu se zadáním Moravskoslezského kraje k dispozici již na konci roku 2024, a to díky tomu, že doobjednáme vybavení bateriemi do čtyř standardních RegioPanterů z již objednané série 50 kusů dvouvozových jednotek. Zbývajících 15 elektrických jednotek s přídavným bateriovým pohonem vzejde ze soutěže, která nyní běží. Jejich nasazení do provozu plánujeme od roku 2025.

### **Jaké budou jejich technické parametry? Poznají například cestující nějakou změnu v interiéru?**

Minimální požadavky jsou definované velmi přesně – minimální dojezd na baterie 80 kilometrů, což nám s rezervou vyhovuje, jinak budou vypadat totožně, baterie budou na střeše vozů. Další 15 nových jednotek bude

Na tratích, kde jsou nově nasazena moderní vozidla nebo došlo k výraznému zkrácení jízdních dob, evidujeme nárůst počtu cestujících o 5 až 15%. Dnes máme již čtyři z pěti vlaků nízkopodlažní. V nejbližších deseti letech plánujeme investovat do vozového parku až 100 miliard Kč.







mírně odlišných, u nich i s ohledem na plánované nasazení poptáváme například vyšší měrný výkon. Maximální rychlost bateriových vlaků bude nadále 160 km/h, na baterie pak 120 km/h. Dobíjet se budou při jízdě pod trolejí, případně i z napájecích bodů v koncových stanicích. Buď klasicky z troleje, nebo z nabíjecích zásuvek v několika provedeních. O konkrétním řešení jednáme se Správou železnic.

#### **Cestující i vlakové čtyři zejména v okolí velkých měst velmi trápí vandalismus a poničené vlaky. Co se s tím dá dělat?**

Zatěžuje nás to extrémně, stojí nás to desítky milionů na odstraňování škod a sankcích ročně. Ve velmi intenzivní spolupráci se Středočeským krajem připravujeme řadu kroků, které by situaci měly zlepšit. Jde například o kamerové systémy, antigraffiti nátěry, oplocení našich areálů a jejich lepší hlídání... Ono to samozřejmě nedokáže eliminovat vše, ale mělo by to pomoci. Navíc se snažíme, aby se zvedly tresty za tento druh vandalismu, nyní jsou směšně nízké a pachatele málokdy odradí. Rádi bychom též zapojili více veřejnost. Plánujeme například anonymní aplikaci, díky které by mohli o takovém jednání informovat, aniž by se sami vystavili nějakému nebezpečí. Je to celý vějíř opatření, která již postupně uvádíme v běžný život.

#### **Změnila se v poslední dekádě osobní doprava k lepšímu?**

Rozhodně ano, významně! Dokládá to i stále lepší hodnocení spokojenosti našich zákazníků s našimi vlaky a službami. Cestující vnímají značný posun v kvalitě vlakové dopravy. Zejména v některých krajích a na vybraných linkách, například v Plzeňském nebo Jihočeském kraji nebo na dálkových linkách z Prahy do Chebu. Nabízíme velkou část vozidel moderních a nízkopodlažních s klimatizací, zásuvkami a wi-fi. Dnes máme celkově již čtyři z pěti vlaků nízkopodlažní, myslím, že investice jsou více a více vidět, o čemž svědčí rostoucí zájem cestujících na vybraných linkách. Samozřejmě máme ještě hodně před sebou, v nejbližších deseti letech plánujeme investovat do nových vozidel až 100 miliard Kč, což většinu vlaků Českých drah dostane na úroveň srovnatelnou se západním standardem. ○



Rozšířenou verzi rozhovoru si můžete přečíst online [zde](#)

# Cestující jsou zpět, loni jich jelo 157 milionů

Množství lidí ve vlacích ČD se po propadu způsobeném pandemií dostalo téměř na původní úroveň z dob před restrikcemi. ČD loni přepravily celkem 157 milionů cestujících, což je o 30 % více než v roce 2021. Vzrostl i přepravní výkon, který dosáhl 7,7 miliardy osobokilometrů. Lidé tak ve vlacích dopravce ujeli o 43 % kilometrů více než rok předtím.

Petr Slonek s využitím TZ

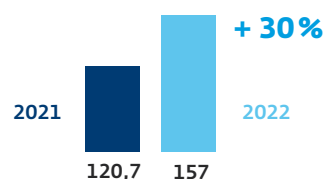
Nárůst cestujících potvrdila také průměrná přepravní vzdálenost, jež stoupla na 49 kilometrů. To je dokonce více než v roce 2019. „Po dvou letech pandemie se loni cestující vrátili do vlaků. Ve 4. čtvrtletí jsme přepravovali už 93 % cestujících ve srovnání s rokem 2019 a přepravní výkon dosáhl 91 % předcovidového roku,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „Potvrzuje se také naše sázka na investice do nových vlaků. Tam, kde jsme uplynulá dva roky nasadili moderní soupravy nebo se významně zkrátily cestovní časy, tam se cestující vracejí do vlaků rychleji. Na takových linkách jsme už na předpandemických výkonech. Příkladem jsou Západní expresy z Prahy do Plzně a Chebu, kde začaly jezdit komfortní soupravy InterJet,“ upozornil předseda.

## Dopad pandemie i loni

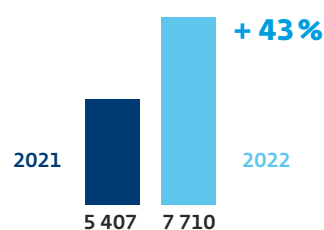
Podle člena představenstva a náměstka pro osobní dopravu Českých drah Jiřího Ješety celkové výkony za rok 2022 ještě ovlivnila poslední velká vlna COVID-19 na začátku roku. „V prvním čtvrtletí jsme kvůli tomu přepravovali stále jen 77 % předcovidového počtu zákazníků. Během roku pak počty cestujících i přepravní výkony rostly a závěr roku se už blížil stavu před pandemií,“ uvedl Ješeta. Cestující se přitom k ČD vracejí ve všech segmentech dopravy, tedy na regionálních linkách, v dálkové dopravě i na mezistátních relacích. „Při srovnávání s rokem 2019 však musíme vzít v úvahu i změny dopravců na některých linkách nebo rozvoj integrovaných dopravních systémů,“ dodal náměstek.

V rámci změny dopravců v letech 2020 a 2021 přešly pod jiné provozovatele zejména linky, na kterých jezdil typický cestující více opakovaných cest na kratší vzdá-

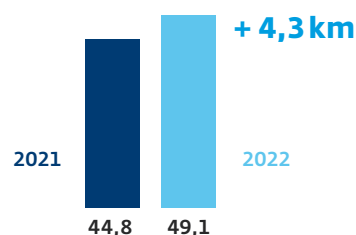
## Počet cestujících (v mil.)



## Přepravní výkon (v mil. oskm)



## Průměrná přepravní vzdálenost (v km)



lenosti. Vzhledem k této skutečnosti lze nicméně konstatovat, že počet cestujících a přepravní výkon jsou už téměř na úrovni let před pandemií COVID-19. Všechny tyto skutečnosti ovlivňují také velký nárůst průměrné přepravní vzdálenosti. ○

## ČD zahájily provoz pod dohledem ETCS na 3. koridoru z Berouna do Chebu

České dráhy se připravují na zahájení výhradního provozu pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS i v západních Čechách. V lednu začal provoz pod dohledem ETCS s elektrickými jednotkami RegioPanter řady 650.2 v úseku Beroun – Plzeň – Cheb.

„V současnosti jezdíme pod výhradním dohledem ETCS na trati z Olomouce do Uničova a ve smíšeném provozu také na tratích Zábřeh na Moravě – Přerov – Břeclav nebo Kolín – Česká Třebová. Rozšíření provozu pod dohledem ETCS na 3. koridoru pod Oblastním ředitelstvím osobní dopravy Západ představuje další významný milník v testování ETCS na dalších téměř 170 kilometrech českých tratí,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Provoz pod dohledem ETCS na 3. železničním koridoru z Berouna až do Chebu (mimo Plzeň hl. n.) odstartoval letos v lednu s elektrickými jednotkami řady 650.2 RegioPanter. V úseku Beroun – Plzeň je v provozu 11 jednotek a na spěšných vlacích z Plzně do Chebu a Karlových Varů další čtyři soupravy.

„V lednu jsme zaškolili prvních deset strojvedoucích z provozního pracoviště v Plzni, kteří obsluhují elektrické jednotky RegioPanter na tratích do Berouna a Chebu. Během prvního měsíce roku vykonali jízdní výcvik a postupně skládají zkoušky,

aby mohli samostatně vést vlaky pod dohledem ETCS. Na ně naváže školení dalších strojvedoucích v regionu. Po jednotkách řady 650.2 chceme zavést provoz pod dohledem ETCS také na elektrických lokomotivách řady 362 v čele rychlíků Berounka a Západních expresů do Mnichova,“ přiblížil provoz Tomáš Petříček, ředitel Oblastního ředitelství osobní dopravy Západ.

Pokračuje rovněž instalace ETCS do dalších vozidel perspektivních řad, tzv. retrofit. Vedle lokomotiv řad 162 WTB, 362 a 362 WTB, u kterých je montáž nejdále, začíná montáž ETCS i do motorových jednotek řady 844 a motorových vozů řady 842, motorových lokomotiv 750.7, elektrických jednotek 660/661 InterPanter nebo do řídicích vozů typu ABfbrdn<sup>795</sup> (954.2). (PeŠt)



# Na tratě vyrazí rekordní počet nových vlaků

Na tuzemské koleje letos vyrazí další nová vozidla. Na konci roku by České dráhy měly provozovat přibližně osmdesát moderních vlaků, které postupně dodají výrobci. Nejvíce se jich objeví v Jihomoravském a Olomouckém kraji a na Vysočině. Cestující se však na nové soupravy mohou těšit ve zhruba polovině všech regionů republiky.

Text: Redakce

Obnova vozidlového parku Českých drah pokračuje vysokým tempem i v letošním roce. V případě jednotek RegioPanter výrobci dodají více než polovinu všech objednaných vlaků a začne rovněž provoz nových motorových jednotek řady 847 od polské společnosti PESA. „V první polovině roku nahradí staré vlaky nové jednotky RegioPanter na elektrifikovaných tratích na Vysočině a ve druhé polovině roku začne plošná náhrada starších souprav v Olomouckém kraji. Další nové jednotky RegioPanter zamíří do Moravskoslezského kraje. Od Jihomoravského kraje letos převezme také 31 nových čtyřvozových jednotek Moravia, které budeme provozovat nejméně do konce roku 2024,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

## Panteři v několika krajích

Letošní první dodaný RegioPanter už zamířil do Moravskoslezského kraje. Koncem roku 2023 se tam přemístí další čtyři soupravy, které od konce loňského roku jezdí na Olomoucku. V první polovině roku se očekává ještě dodávka dalších šesti dvouvozových jednotek na Vysočinu a dvou jednotek do Olomouce. Ve druhé polovině začnou dodávky třívozových jednotek 640.2 RegioPanter. Dvě zamíří do Moravskoslezského kraje a až dvaadvacet by jich mělo být dodáno do Olomouckého kraje. Zbývajících pět jednotek pro Olomoucký kraj bude do provozu nasazeno v roce 2024.

Dopravce začne letos provozovat také 31 čtyřvozových jednotek Moravia, jež pořídil Jihomoravský kraj. První z nich

## Co nabízí nové vlaky

- světlý a klimatizovaný interiér
- ergonomické sedačky v 1. a 2. třídě
- bezbariérový nástup do vozidla
- plošiny pro cestující na vozíku
- na zastávkách s nižšími nástupišti usnadní nástup výsuvný schod
- předsvuně dveře ovládané tlačítky
- stranově selektivní odblokování dveří, centrálně jsou uzavírané a blokováné již před rozjezdem vlaku
- wi-fi, zásuvky 230 V 50 Hz a USB porty
- pro nevidomé a slabozraké jsou jednotky vybavené dálkovým ovládním dveří obsluhované slepečkou vysílačkou a vybavené akustickým majáčkem
- prostorné bezbariérové WC
- sklopné nebo rozkládací stolký
- dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků, případně elektrokol
- prostor pro umístění kočárků a jízdních kol
- moderní audiovizuální informační systém

byla uvedena do zkušební provozu s cestujícími v lednu. V tomto regionu bude jezdit celkem 37 elektrických jednotek Moravia ve dvou provedeních. Prvních šest jednotek se v provozu objevilo už loni. Jejich vlastníkem je právě Jihomoravský kraj.

## Jednotky z PESY na testy

Na tratě vyjedou i nové motorové soupravy. „Předpokládáme, že přibližně od července zahájíme zkušební provoz s cestujícími také u motorových jednotek řady 847 od společnosti PESA, pojmenované jako RegioFox. Dodavatel má sice určité zpoždění, ale první jednotka už byla dopravena na testovací okruh u Velimí,“ uvedl člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Praktic-

ky ihned začaly její zkoušky a následovat má nezbytné schvalování u drážního úřadu. „Věříme, že se výrobci podaří ve druhé polovině roku zahájit předávání prvních jednotek do provozu s cestujícími. První jednotky od společnosti PESA zamíří do provozního pracoviště v Táboře, následně dodaná vozidla obslouží tratě ve Středočeském kraji, konkrétně Praha – Rudná u Prahy – Beroun a Beroun – Rakovník a další z nich poputují do Pardubického kraje a na Vysočinu. Pokud vše půjde podle předpokladů, očekáváme řádné plné nasazení RegioFoxů na konci roku,“ upřesnil náměstek.

Příští rok budou podle Jiřího Jeřety pokračovat i dodávky nových jednotek RegioPanter a motorových souprav do Královéhradeckého kraje. ○



## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc březen zní: **Kdy a kde se odehrál jeden z nejnámějších masových útěků na západ v tuzemsku?**

Své odpovědi nám zasílejte do **27. března** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář březen“. Tentokrát se hraje o knihu Kronika železnic českých zemí a nejkrásnější tratě.

Správná odpověď z č. 2: Vývoj nových lokomotiv připadl týmu konstruktérů závodu ČKD Sokolovo pod vedením zkušeného Vlastimila Hozmana. Publikaci Malý atlas lokomotiv 2023 získává Pavel Jakoubek, Liberec.



# Do vlaků se vrátili i lidé s handicapem

Po zhruba dvou letech, kdy počet cestujících významně ovlivňovala pandemie COVID-19, se do našich vlaků vrátili také lidé se zdravotním handicapem. V loňském roce České dráhy uskutečnily celkem 7 296 registrovaných přeprav, respektive asistencí při jejich přepravě. Další tisíce zdravotně postižených osob využily bezbariérové spoje a cestovaly se svými průvodci bez asistence dopravce.



Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Dopravce letos nabízí 6 201 bezbariérových spojů, což je nejvyšší počet v historii společnosti. „Zájem o cestování vlakem po pandemii COVID-19 registrujeme u všech skupin zákazníků včetně osob se zdravotním handicapem. V roce 2022 jsme jich přepravili o 43 % více ve srovnání

s rokem 2021. Vedle cestování po Česku zajišťujeme přepravu osob se zdravotním postižením také do zahraničí. Loni jich bylo zhruba 700. Cestující s handicapem jsme dopravili do Berlína, Bratislavy a Vídně, ale také třeba na vídeňské letiště Schwechat, do Gdaňsku nebo do Klagenfurtu.“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

## Nárůst bezbariérových spojů

Dopravce v letošním jízdním řádu zavedl 800 nových bezbariérových spojů a jejich počet tak vzrostl na celkových 6 201 vlaků. V loňském roce začaly jezdit moderní nízkopodlažní soupravy RegioPanter například v Jihočeském a Plzeňském kraji, kde podstatně rozšířily možnosti cestování především pro lidi na vozíku.

A podobný trend firma očekává i letos. „V průběhu roku předpokládáme nasazení dalších přibližně osmdesáti nových nízkopodlažních regionálních vlaků. Na trať vyjedou nové elektrické jednotky RegioPanter, motorové vlaky od výrobce PESA a také další jednotky Moravia, které provozujeme pro Jihomoravský kraj. Během roku tak zavedeme plošně na velké části železniční sítě bezbariérové cestování na Vysočině a v Jihomoravském a Olomouckém kraji,“ vyjmenoval novinky v oblasti rozšiřování bezbariérových vlaků člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Českých drah Jiří Jeřeta. „Více bezbariérových souprav bude k dispozici také v Moravskoslezském kraji a některé spoje míří také do Zlínského kraje. Během roku by měly začít také dodávky nových motorových jednotek PESA, které rozšíří nabídku bezbariérového cestování na vedlejší trať,“ doplnil náměstek.

ČD provozují více než 600 bezbariérových vozů a jednotek. V současné době se vyrábí 110 nových elektrických vlaků RegioPanter, 76 motorových jednotek PESA a 20 expresních souprav ComfortJet. Moderní vozidla jsou vybavena nejen pro pohodlné cestování osob na vozíku, ale díky haptickým prvkům, nápisům v Braillově písmu nebo ovládání dveří prostřednictvím slepeckých vysílaček také pro osoby nevidomé nebo slabozraké. Do roku 2025 se rozšíří nabídka bezbariérového cestování o další stovky spojů Českých drah. ○

## Drážní úřad informuje

### Velký počet žádostí o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti

Drážní úřad v letošním roce očekává velký počet žádostí železničních dopravců o opětovné vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti (osvědčení dopravce). Osvědčení je platné maximálně 5 let a řadě dopravců končí letos jeho platnost. Podání žádosti a veškerá další komunikace probíhají výhradně přes webový portál Evropské železniční agentury „One-Stop Shop“. Posuzování žádosti je zpravidla několikaměsíční proces, jelikož subjekt musí kromě popsaní postupů také prokázat jejich aplikaci v praxi.

Drážní úřad letos očekává podání žádostí zhruba od 60 dopravců, což je neobvykle velké číslo. Jednotné osvědčení o bezpečnosti již letos získaly České dráhy a nyní se z větších dopravců posuzují například žádosti Správy železnic a ČD Cargo.

Upozorňujeme dopravce, aby žádost prostřednictvím portálu One-Stop Shop odesílali alespoň s šestiměsíčním předstihem. Žádosti posuzuje Drážní úřad a v případě platnosti pro více států EU také Evropská železniční agentura.





# Na koleje letos vyjede dalších 12 Vectronů

Flotila hnacích vozidel ČD se letos rozroste o další přírůsteky. Národní dopravce v průběhu roku nasadí do provozu dalších dvanáct lokomotiv Siemens Vectron pronajatých od leasingové společnosti RSL. Další dvadacet kusů bude následovat příští rok. Stroje vyjedou na tratě, kde se od ledna 2025 počítá s výhradním provozem pod dohledem ETCS.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

České dráhy i v letošním a příštím roce hodlají pokračovat v postupném naplňování rámcového kontraktu se společností RSL na pronájem 50 lokomotiv Siemens Vectron. „Letos jich převezmeme do provozu dvanáct a příští rok dalších

dvaadvacet. Tím naplníme celý objem rámcové smlouvy. Moderní interoperabilní lokomotivy jsou vybavené zabezpečovacím systémem ETCS a využijeme je k náhradě neperspektivních řad na koridorech, kde začne od 1. ledna 2025 výhradní provoz pod dohledem ETCS. Půjde hlavně o relace Praha – Brno – Budapešť,

Praha – Ostrava nebo Praha – České Budějovice – Rakousko,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Lokomotivy Vectron pronajaté od RSL jsou určeny pro provoz v České republice, Maďarsku, Německu, Polsku, Rakousku a na Slovensku na tratích napájených systémy 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz AC. Jsou vybavené národním a evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS a radiovou komunikací GSM-R. Disponují trakčním výkonem 6 400 kW a jejich maximální rychlost je 200 km/h. Vectrony leasingová společnost předá od května do konce letošního roku.

## Na Berlineru i Krušnohoru

ČD v současnosti provozují 27 lokomotiv Vectron od leasingových společností ELL a RSL. Jeden stroj je ve vlastnictví dopravce. Aktuálně pokrývají především provoz linky Berliner na trase Praha – Berlín – Hamburk / Kiel, Slovácký expres v úseku Praha – Staré Město u Uherského Hradiště, Západní expres a Krušnohor v úsecích Praha – Plzeň – Cheb a Cheb – Ústí nad Labem společně s netrakčními jednotkami InterJet. Typ Siemens Vectron provozuje také dceřiná společnost ČD Cargo a v rámci mezistátní dopravy lze vidět v čele expresů Metropolitan také Vectrony provozované slovenskou společností ZSSK.

České dráhy objednaly u společnosti Siemens Mobility také 50 lokomotiv Vectron s maximální rychlostí 230 km/h. Výrobce je dodá od roku 2025 a na tratích se objeví s netrakčními jednotkami Comfortjet na relacích do Hamburku, Grazu nebo Budapešti. ○

## Doprovce ČD Bus rozšířil své působení do Plzeňského kraje

Autobusový dopravce ČD Bus vybudoval svou novou pobočku v Plzeňském kraji. Dceřiná společnost Českých drah naplňuje svůj plán rozšiřování a zajišťování náhradní autobusové dopravy v rámci celé ČR. Nová filiálka sídlí v Kralovicích nedaleko Plzně.

Umístění v Kralovicích umožňuje zajištění dobré dostupnosti nejen pro Plzeňský kraj, ale také pro Středočeský, Ústecký nebo Karlovarský. „V první fázi jsme do regionu dislokovali deset autobusů a v brzké době tento počet navýšíme na dvacet. Po Plzeňském kraji budou následovat další provozovny. Lokality jsme již vybrali, nyní řešíme vhodná konkrétní umístění. Hlavní provozovna společnosti zůstává na jižní Moravě, kde máme 60 autobusů,“ říká představenstva společnosti ČD Bus

Adam Svojanovský. Podařilo se již také vyřešit personální pokrytí nové pobočky. V současné době je zajištěno jedenáct řidičů, s dalšími zájemci se jedná. Od 6. března bude ČD Bus zajišťovat náhradní autobusovou dopravu během výluk v úsecích Stříbro – Cheb a Plzeň – Třemošná, v dubnu například při výluce v úseku Plzeň – Železná Ruda-Alžbětín.

Současně s rozšířením své působnosti v rámci ČR se firma v letošním roce zaměří i na modernizaci a rozvoj vozového parku. „Nyní má ČD Bus k dispozici 80 autobusů. V příštích letech by se měl jejich počet až zdvojnásobit. Cestující se mohou těšit na nová vozidla, která budou přizpůsobena přepravě osob na invalidním vozíku nebo dětských kočárků. Běžným standardem se stane

také klimatizace,“ uvedl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Ještě letos dopravce pořídí deset nových moderních autobusů.

ČD Bus rovněž nabízí nová pracovní místa a průběžně nabírá řidiče. Autobusový dopravce nehledá jen zaměstnance na hlavní pracovní poměr. „Uvítáme i řidiče se zájmem o jiný než hlavní pracovní poměr. Protože nejsme a nebudeme vázáni jednou lokalitou, můžeme nabídnout pracovní příležitosti napříč celou republikou,“ doplnil Svojanovský.

ČD koupily společnost VYDOS BUS Ioni, kterou transformovaly do stávající dceřiné firmy ČD Bus. K pořízení vlastní autobusové dopravy vedly dopravce vysoké ceny externích dodavatelů za zajištění náhradních autobusů během výluk nebo mimořádností.

# Novinky v online odbavení získávají mezi lidmi na oblibě

České dráhy spustily před časem v oblasti online odbavení řadu novinek. Jednou z nich bylo i hodnocení spokojenosti s cestou pomocí hvězdiček. Zpětnou vazbu jsme díky tomu získali z více než 85 tisíc hodnocení. Zároveň stále stoupá počet zákazníků ČD, kteří se odbavují elektronicky.

Redakce | Foto: archiv ČD

Jednou z novinek, kterou v polovině listopadu loňského roku nastartovaly České dráhy v aplikaci Můj vlak, je hodnocení spokojenosti s uskutečněnou cestou. „Za tři měsíce se do něj zapojilo zhruba 40 tisíc našich zákazníků, kteří prostřednictvím aplikace odeslali více než 85 tisíc hodnocení. Průměrně dosahuje spokojenost s cestou čtyř z maximálního počtu pěti hvězdiček. To je velmi slušný výsledek, který je pro nás zároveň závazkem k tomu, abychom naše služby neustále vylepšovali,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.



Cestující v aplikaci hodnotí jak celkovou spokojenost s cestou, tak i další detaily spojené s jízdou. Nejvíce pozitivních ohlasů dopravce zaznamenal v případě nákupu jízdních dokladů a u přístupu vlakového personálu. V tomto případě se hodnocení v průměru pohybuje okolo 4,6 hvězdiček.

## Nejoblíbenější Jižní expresy

Nejlépe hodnotí zákazníci spoje linky Ex7 v trase Praha – Tábor – České Budějovice (Jižní expres), linky R15 v trase Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a vlaky SuperCity Pendolino mezi Prahou a Ostravskem, přičemž vlaky SC Pendolino jsou nejlépe hodnocené z dálkových linek v kategorii spokojenosti s kapacitou a s personálem. „Pomyslný černý puntík přidělili cestující dodržování jízdního řádu, nicméně náš vliv je v tomto případě zhruba

10% za ostatní zdržení můžou faktory, které neovlivníme. I v tomto ohledu se ale situace zlepšuje, příkladem je zrychlení na modernizovaném koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi,“ upozornil člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

## Populární aplikace Můj vlak

Díky trvalému vylepšování systémů pro nákup jízdních dokladů odbavuje dopravce už téměř 40% cestujících prostřednictvím online prodejních kanálů, především mobilní aplikace Můj vlak. To představuje zhruba 15% nárůst oproti předcovidovému roku 2019. „Chceme, aby tento trend stále pokračoval, a i proto vylepšujeme jak náš e-shop, tak i aplikaci. Do budoucna se zaměříme na komunikaci s cestujícími. Průběžně vylepšíme automatické informování cestujících o mimořádnostech na trase nebo o posunech časů odjezdů vlaků,“ doplnil Jeřeta.

Výhodou nákupu jízdenek v e-shopu ČD nebo v aplikaci Můj vlak je možnost bezplatné rezervace místa při současném nákupu jízdenky na většinu dálkových vlaků po ČR. Cestujícím, kteří využívají k nákupu jízdenek online prodejní kanály, se také zjednodušilo vyplácení odškodného. V případě, že systém u vlaku pro cestu bez přestupu v cílové stanici jízdenky zaregistruje zpoždění větší než 60 minut a jízdní doklad byl ve vlaku zkontrolován průvodčím, bude jim odškodnění vyplaceno automaticky. ○

## V ČD Muzeu v Lužné se pilně připravují na novou sezonu

ČD Muzeum v Lužné u Rakovnicka sice letos přivítá první návštěvníky až na konci dubna, už nyní se však pilně připravuje na další sezonu. V průběhu zimy se v dílnách průběžně pracovalo na celé řadě vozidel. V muzeu se navíc brzy začne rozšiřovat místní úzkokolejka, kde vznikne i nové nástupiště.

„Vše připravujeme tak, aby se na konci dubna mohlo muzeum otevřít. Dělníci pracují na úpravě vnitřní expozice muzea. Zahájili jsme přípravu nového dětského hřiště v našem areálu. Nezapomínáme ani na náš depozitář v Olomouci, kde zpracováváme architektonickou studii rozvoje areálu. Navazujeme tak na loňskou opravu točny a kolejiště,“ uvedl ředitel ČD Muzea v Lužné Marek Plochý. V dílnách ČD Muzea v Lužné se pracuje na parní lokomotivě 313.432 Matyldě z roku

1904. „Lokomotivu bychom rádi uvedli do provozu v polovině letošního roku. Oprava bohužel nabrala zpoždění, které nám komplikuje další naplánované opravy parních strojů. Pak vrhneme veškeré kapacity na dokončení opravy parní lokomotivy 365.024, která letos oslaví 100 let od vyrobení a představuje první konstrukci lokomotivy v samostatném Československu,“ vysvětlil Plochý. Údržba se provádí i na Kafemlejnkou (310.093). Pokračují práce na opravách parní lokomotivy Ušatá (464.008). Kotel lokomotivy by se měl v dubnu vrátit po opravě od externího dodavatele a opravují se i jednotlivé komponenty rozvodu. Péče je věnována i motorovému vozu M 131.105 Hurvínek. Údržbou prochází i úzkorozchodná lokomotiva Krauss. Úzkokolejku zároveň čekají ještě před sezonou velké

změny. Vybrán byl zhotovitel rozšíření drážky. Součástí rozšíření okruhu bude i přesun nového nástupiště k prostoru pokladny, které zaručí bezpečnější nástup návštěvníků do vlaku. Hotovo má být do začátku sezony.

V Chebu ožívají lokomotivu T 333.030 a připravuje se opravený spalovací motor pro jednoho z Hurvínků M 131.1. V České Lípě chystají lokomotivu T 478.3001 a pokračují v práci na projektu Albatrosu (498.112), který by měl být výstavním exponátem. V Olomouci se dokončují opravy parní lokomotivy Rosničky (464.202) nebo Krokodýla (M 286.0001). Ve Valašském Meziříčí připravují parní lokomotivu Velký bejček (423.041) a v Brně se pracuje na Šlechtičně (475.101). Lokomotiva by se mohla vrátit do provozu na přelomu letošního a příštího roku.

# Osmsetdesítka mizí z kolejí. Co ji nahradí?



Když v roce 1973 vyjely na české koleje z Vagonky Studénka prototypy motorového vozu řady M 152.0 (dnes řada 810), patrně byl málokdo tak smělý, aby těmto lehkým motorovým vozům věstil masivní rozšíření prakticky na všech tuzemských vedlejších tratích a půlstoletí převážně bezproblémového provozu. Přesto je v různých stupních modernizace dodnes potkáváme. Jejich provozní důchod se ovšem nevyhnutelně blíží. Pojďme těmto dělníkům českých lokálek vzdát zasloužený hold a podívejme se, co populární i zatracované motoráky řady 810 nahrazuje a v budoucnu nahradí.

Vít Čepický | Foto: autor, archiv ČD, Wikipedia

Vraťme se ještě na skok do přelomu 60. a 70. let 20. století. Na vedlejších tratích s nižší poptávkou tehdy stále vládly motorové vozy řady M 131.1. Koncepčně zastaralé a málo pohodlné Hurvínky tehdy již rozhodně neodpovídaly nárokům na cestování, jejich vysoká hluchnost v kombinaci s dřevěnými lavicemi v interiéru zadržovaly potřebu je postupně nahradit. Československé státní dráhy tehdy ovšem již věděly, že řada M 240.0 spásou lokálek nebude. Vzhledově zdařilé a cestujícím pohodlné Singrovky trpěly řadou neduhů a v provozu se příliš neosvědčily.

Bylo tedy třeba zamyslet se, jak dál. Výsledkem hledání provozní koncepce na vedlejších neelektrifikovaných tratích bylo rozhodnutí sledovat dva směry. Zatímco na frekventovanější trasy a delší vzdálenosti měl zamířit komfortnější a výkonný čtyřnápravový motorový vůz řady M 474.0 (později kvůli hmotnosti značený M 475.0, od roku 1988 řada 860), jehož měly být vyrobeny více než tři stovky, pro okrajové výkony na vedlejších tratích byl vyvíjen lehký dvounápravový osobní vůz řady M 152.0, jakýsi kolejový autobus.

Tyto plány se ovšem z různých důvodů realizovat nepodařilo a místo logického provozního rozdělení na klasické a lehké motorové vozy byla další výroba řady 860 po zkouškách dvou prototypů zastavena a ve výrobě nahrazena řadou 810. Kvůli tomuto provizornímu řešení za běhu, které bylo pro 70. a 80. léta v československém průmyslu tak typické, se nakonec osmdesátky společně se svými přípojnými vozy totožné konstrukce 010 rozšířily daleko masivněji, než bylo původně plánováno.

Lehkých motorových vozů s jednou hnanou a jednou běžnou nápravou, motorem LIAZ ML 634 známým též z autobusů Karosa ŠM11 a automatickou převodovkou Praga bylo nakonec vyrobeno téměř sedm stovek. K nim je třeba ještě připočítat téměř tisíc přípojných vozů 010. S jejich úsporným interiérem vybaveným pouze nízkými, koženou potaženými lavicemi v uspořádání 2 + 3 a nešťastně řešenými jednoduchými okny s výklopnou částí se seznámila většina tehdejších cestujících na československých tratích.

Patrně právě fakt, že byly nakonec nasazovány na řadu výkonů, na něž nebyly technicky nikdy určené, způsobil jejich nepříliš velkou popularitu. Na druhou stranu jejich jednoduchost a nízké provozní náklady daly řadě tratí s menší poptávkou šanci na přežití. A řada 810 se na desítky let stala jejich nezdolným



Sériový exemplář řady M 152.0 na veletrhu v Lipsku v roce 1952



Řada 810 byla dlouhá léta vládcem českých lokálních tratí.



Na vozech řady 810 se vystřídala řada nátěrů. Tomuto se přezdívalo podle barev „ODS“. Foto je z Dubí.



symbolem – ať už v sólo variantě, nebo spráhovaná do mnoha různých kombinací s dalšími motorovými a přívěsnými vozy. Postupem času ale vyvstávala čím dál silněji potřeba alespoň v rámci možnosti pozvednout komfort, který cestujícím poskytuje.

### Rekonstrukce vozů řady 810

V devadesátých letech, tedy přibližně po dvaceti letech provozu, se začaly objevovat první pokusy o modernizaci řady 810 – a to jak v České republice, tak na Slovensku. Prvním tuzemským pokusem byla řada 811. Prototypová rekonstrukce dvou motorových a dvou vlečných vozů z roku 1997 sledovala, stejně jako všechny následující, zejména zlepšení jízdních vlastností a komfortu cestujících v podobě řešení největších neduhů. Kromě nového motoru obdržely vozy čalouněné sedačky s vysokými opěradly a tónovaná skla, která alespoň částečně řešila přehřívání interiéru v letních měsících. Zůstalo ovšem pouze u prototypů.

Mnohem radikálněji pojali rekonstrukci na Slovensku. Přestože byla taktéž označena jako řada 811 (resp. 011), od české se zásadně odlišovala, seznam změn byl výrazně širší, část z nich dokonce vznikla jako novostavby či přestavby vlečných vozů. Mandarinky, jak se jim kvůli nátěru přezdívalo, obdržely nová čela, která zvětšovala původně titěrný prostor kabiny strojvůdce. Motorové vozy dosta-



*Z výroby měly motoráky 810 i jejich přívěsné vozy 010 nepříliš pohodlné lavice potažené koženkou. Prvotním modernizačním cílem tedy bylo nahradit je komfortnějšími sedadly.*



ly nový motor LIAZ, podvozky doznaly úprav, pohon byl řešen trakčními motory od ČKD. Poháněny navíc dostaly obě nápravy, takže se výrazně zlepšily jízdní vlastnosti zejména za horších adhezních podmínek. Díky novým, čalouněným sedačkám, informačnímu systému, detemálnímu sklům a obecně obnovenému interiéru si polepšili i cestující.

Téma výraznější rekonstrukce motorových vozů 810 se u Českých drah opět vrátilo na přelomu tisíciletí. Tentokrát již nemělo jít pouze o dílčí opravu, ale kompletní modernizaci s jednoznačným odlišením vzhledu vozidel. Prototypová rekonstrukce na řadu 812 (spolu s přípojným vozem) se vedle nových čel na první pohled lišila zejména zeleným nátěrem,

díky kterému okamžitě získala přezdívku Esmeralda podle tehdy populární jihoamerické telenovely.

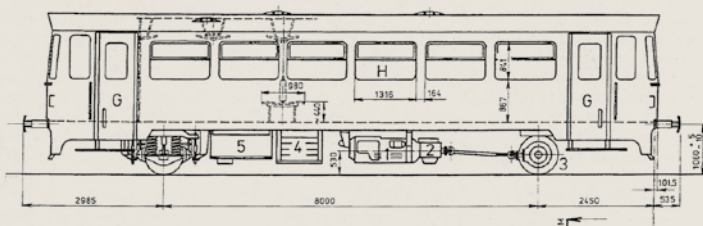
Zvýšil se výkon vozu, zásadně rekonstruován byl interiér i kabina řidiče. Ačkoliv byl snížen počet míst k sezení, cestujícím nové uspořádání nabízel výrazně více prostoru. Konečně se použila dvojitá detemální skla se stahovací částí místo výklopné, největší devizou ale byla jednoznačně nízkopodlažní část ve vlečném voze. Zcela nově byla řešena i toaleta.

### Zrod RegioNovy

Esmeralda se nakonec přímých následovníků nedočkala, stala se ale základní inspirací pro neúspěšnější modernizační program řady 810. Mezi lety 2005 a 2012 vzniklo rekonstrukcí z řady 810 a přívěsných vozů 010 pro České dráhy celkem 210 dvouvozových jednotek řady 814 a 26 třívozových jednotek 814.2, které na řadě tuzemských tratí konečně pozvedly kulturu cestujících. Jejich největší výhodou je částečná nízkopodlažnost, jež v kombinaci s postupnou rekonstrukcí nástupišť umožnila využívat vlakovou dopravu i těm, pro které bylo zdolání schodů do 810 nepřekonatelné.

Komplexní obnovy se samozřejmě dočkal i interiér a stanoviště strojvedoucího, a to obdobným způsobem jako u řady 812, oproti které byl největší změnou kloubový přechod v místě spojení dříve motorového a vlečného vozu. U pohonné jednotky pak padla volba na motor TEDOM s převodovkou Voith.

Zbývající motorové vozy řady 810 postupem času až dodnes těž podstupovaly alespoň základní modernizaci spočívající ve výměně sedadel, oken a motoru a z většiny těž obnovou interiéru. Zmí-



### Základní charakteristika

<b>Původní označení:</b>	M 152.0 (M 151.0).
<b>Výrobce:</b>	Vagonka Studénka
<b>Výroba:</b>	Prototypy 1973, sériově 1975–1982
<b>Vyrobených kusů:</b>	678 + 2 (M 152.5)
<b>Kapacita:</b>	50 + 5 míst k sezení, po rekonstrukci 45 + 4
<b>Motor:</b>	LIAZ ML 634
<b>Maximální rychlost:</b>	80 km/h
<b>Vozů ř. 010 vyrobeno:</b>	912
<b>Přezdívky:</b>	Orchestrion, Skleník, Autobus, Šukafon

nit bychom též měli druhé obsazení řady 811, která vznikla v počtu 13 kusů na požadavek Moravskoslezského kraje. Nad rámce klasické rekonstrukce dostaly též zásuvky pro nabíjení drobné elektroniky, wi-fi a zejména klimatizaci.

Ačkoliv všechny úpravy výrazně zvýšily komfort pro cestující i strojvedoucí, není samozřejmě možné zastavit běh času. Padesát let stará vozidla i přes všechny modernizace naráží na limity své konstrukce, které jsou technicky nepřekročitelné. I proto postupně z kolejí mizí, původní koženkovou variantu řady 810 v pravidelném provozu již nepotkáme a odcházíme ní dřívě či jen o něco málo později čeká i všechny jejich modernizované následovníky. Zásadní otázkou tedy je: co nahradí Orchestrion? A dá se vůbec nahradit?

Odpověď na tyto dvě otázky je snadná jen částečně. České dráhy v posledních letech výrazně modernizují vozový park na neelektrifikovaných tratích. V posledních letech zakoupily řadu nových i perspektivních zánovních motorových vozů, které řadu 810 postupně vytlačují. Konkrétně jde o řadu 848, třídílné jednotky od Bombardieru z přelomu tisíciletí, jež se v počtu 12 kusů objevily v Olomouckém kraji. Dále nové dvoudílné jednotky PESA.

Třicet z nich ze starší generace se již po našich kolejích označeny řadou 844 prohání, další desítky novější verze řady 847 přijedou v nadcházejících letech. RegioSharky a RegioFoxy se prohání českou krajinou čím dál častěji, cestujícím i vlakovému personálu poskytují vysoký komfort a s kapacitou 120 cestujících jsou vítaným nástupcem nejen řady 810 na tratích s vyšší poptávkou.

V dohledné době ČD přivítají ve vozovém parku také dvouvozové jednotky Siemens Desiro, šest jich nasadí na Šluknovsku, kde po modernizaci vhodně zapadnou do tamějšího provozního konceptu. Jinde s jejich nasazením počítáno není, přednost totiž dostávají jiné jednotky, jejichž počet u dopravce roste.

### Stadler RS1 – ideál českých lokálek

Švýcarské jednovozové motorové vozy s kapacitou přibližně 70 míst se ukázaly jako výborná alternativa za řadu 810 či 814 na většině tratí. České dráhy jich mezi lety 2011 a 2013 nakoupily celkem 33 a po postupném záběhu si získaly přízeň cestujících i personálu. Tyto nízkopodlažní vozy nabízí všechny atributy, které od moderních drážních vozidel očekáváme, mají však jedinou podstatnou nevýhodu – kvůli změně norem se již nevyrábí a ani vyrábět nemohou.

Jediná šance k pořízení těchto stále perspektivních vozidel je v podobě sna-



RegioNovy jsou patrně neúspěšnější modernizací řady 810, jejich největším benefitem je nízkopodlažní vstup. Vpravo nahoře vůz přestavěný na řadu 812, díky barvě se mu začalo přezdívat Esmeralda.



Jednou z náhrad dosluhující řady 810 se staly motorové vozy Stadler RS1.

hy získat je jako ojeté a posléze je rekonstruovat na moderní standardy. Vzhledem k tomu, že mají velkou část životnosti stále před sebou, se jedná o účelně vynaložené prostředky a jejich počty v našich depech by se měly utěšeně rozrůstat. V první várce se podařilo odkoupit dalších 22 ojetých Stadlerů RS1, které aktuálně prochází modernizací v ŽOS Zvolen a v nejbližší době by se měly ustájit v Pardubickém kraji a Ústeckém kraji, kde je již cestující znají v podobě před rekonstrukcí.

Ani tím by jejich akvizice ale neměla končit, jak uvedl náměstek pro osobní dopravu Jirí Jeřeta. „Chtěli bychom se na ně zaměřit i nadále. Aktuálně se nám pak podařilo koupit dalších 11 vozů RS1, ty bychom měli obdržet v průběhu roku 2023 a opět by měly projít dílčí modernizací. Dalších 20 pak máme vyhládnutých a doufáme, že je pořídíme. Jsou určené pro tratě, kde dnes jezdí řady 810 a 814, jichž provozujeme stále více než 200 a do budoucna

je potřebujeme všechny nahradit vozidly s odpovídající kapacitou, kvalitou a perspektivou včetně dovybavení ETCS.“

### Nový malý vůz na obzoru?

Problém ale nastává u tratí, kde provozně vychází nejlépe lehké kolejové vozidlo s nižší kapacitou, než mají všechny výše zmíněné moderní alternativy řady 810. Ještě před několika málo lety se zdálo, že takový vlak žádný ze světových výrobců nejenže nenabízí, ale ani nabízet nehodlá. Opravdová náhrada za řadu 810 neexistovala. Nyní se ale zdá, že by se nakonec koleje v ČR přece jen mohly dočkat.

„Minimálně dva světové výrobce tento produkt zaujal a vývoj již probíhá,“ říká Jeřeta. „Věříme, že se na trhu objeví. Když jsme před dvěma lety na toto téma vedli tržní konzultace, byla odpověď od všech výrobců negativní, ovšem poptávka nejen z ČR, ale i Slovenska, Polska a Maďarska existuje. Jestli se jen u nás bavíme o více než 100 vozidlech,





## Varianty 810

### 809

Přestavba na možnost provozu pouze se strojvedoucím

### 811 (1997)

První modernizace, pouze dva prototypy

### 811 (2020)

Rekonstrukce 14 vozů pro Moravskoslezský kraj

### 812

Prototypová rekonstrukce přezdívaná Esmeralda

### 814 – RegioNova

Dvouvozové a třívozové jednotky vyrobené z motorových vozů 810 a přívěsných 010. Celkem 236 kusů

### 892

Měřicí vůz trakčního vedení (celkem 115 kusů)

### Bzmot

205 vozů vycházejících z řady M 152.0 pro maďarské železnice

kteřá potřebujeme nahradit tzv. typem DMU70, tedy malým motorovým vozem s kapacitou 70 osob, tak v součtu s ostatními zeměmi v regionu jsme už na nějakých 350 kusech, které budou potřeba.“

Otázkou samozřejmě zůstává, zda-li se okolní státy nakonec nerozhodnou pro jejich náhradu autobusovou dopravou. „Ale v dnešní době, kdy se čím dál více reflektuje ekologie, si to nemyslíme. Jsou tratě, které stále mají potenciál, pokud se vlaky na nich provozované podaří obnovit za modernější. Myslíme si tedy, že by se nabídka takových vozidel mohla už třeba v průběhu tohoto či příštího roku objevit. Zájem máme,“ upozorňuje Jeřeta. „Otázkou je samozřejmě pohon. Nemusí být nutně na naftu, alternativou je vodík nebo jiná řešení.“

## Vlakotramvaj jako řešení?

V moha případech by se ale mohla nabízet jakási třetí cesta v podobě lehkých kolejových vozidel, která pod názvem „vlakotramvaj“ známe například z Německa, Francie nebo Maďarska. Ty sice zatím nemají v ČR legislativní oporu, jejich potenciál v tuzemských podmínkách ale podle Jeřety rozhodně stojí za prozkoumání. „Nás to zajímá hodně, chceme být v tomto ohledu lídry a inovátory,“ říká. „Výhodou těchto vlaků je větší dynamika jízdy díky jejich nízké hmotnosti a snazšímu průjezdu prudšími oblouky. To přináší nejvyšší efekt zejména na tratích s vysokou hustotou zastávek. Mohou tak dosahovat vyšší průměrné rychlosti, tedy kratší cestovní doby za nižších

nákladů. Smysl v různých souborech dávají, otázkou ale je, jak by byly nastavené podmínky. Zda toto vozidlo bude moci být provozováno čistě v rámci železniční sítě, nebo jestli bude vázáno na propojené sítě tramvají. V Česku moc dopravních systémů, kde by mohla být vlakotramvaj provozována v obou režimech, nemáme. Spíš bychom takové vozidlo potřebovali tam, kde by nám nahradilo vůz 810 mezi dvěma městy na kapacitně slabších lokálkách.“

Navíc není příliš složité hledat konkrétní tratě, kde by jejich nasazení bylo žádoucí. „Například trať z Tábora do Bechyně je stavěna vlastně jako tramvajová a my máme nyní problém na ni nasažit jakýkoliv vlak moderních parametrů, protože na to nejsou konstrukčně vhodné. Přitom provoz na ní je víceméně oddělený, propojení existuje na jediném místě, ETCS se na ní neplánuje. Má i vlastní napájecí soustavu, malé a protisměrné oblouky, četná prudší stoupání a pro takovou vlakotramvaj by byla ideální. Pokud však bude nepřekročitelnou papírovou podmínkou napojení na tramvajovou síť, která v Táboře ani Bečyni samozřejmě neexistuje, vypadává takové vozidlo ze hry,“ uvažuje Jeřeta.

„Podobná trať je Kouřim – Pečky. Hodně oblouků, zastávek, teoreticky by tam podobné vozidlo taky bylo ideální. Zde by sice dával smysl i nějaký moderní motorový vůz klasické stavby, ale oproti vlakotramvajím vždy bude těžší, pomalejší a v důsledku dražší na provoz.“

ČD tuto cestu prověřují. „S objednateli i výrobci o tom nyní diskutujeme. Uvidíme, co se v této oblasti podaří. Existují i další problémy, například zda se na trati potkávejte s těžkou nákladní vozbou nebo ne, legislativně je to svázané. Ale my jsme přesvědčeni, že to má řešení. Kde jezdí dvakrát v týdnu nákladní vlak většínou v noci a vozidla se tak na trati vůbec nemusí potkávat. Takto se to v zahraničí řeší, nicméně naše legislativa to zatím nezná. Existuje však příslib od ministerstva dopravy, že se analýza odpovídající na tyto otázky vypracuje, snad tedy budeme za půl roku dál,“ dodává Jeřeta.

S postupným koncem řady 810 přichází šance pokusit se pořídit pro tratě právě taková drážní vozidla, která odpovídají charakteru dopravy, jež na nich má být provozována. Podmínky by tak mohly dospět do stavu, kdy Orchestrion zaslouženě a s náležitým respektem naposledy zatáhne do depa... ○

← Na tratích s vyšší poptávkou nahrazují vozy řady 810 také jednotky RegioShark. V Mikulově v Krušných horách je však již běžně nepotkáme...



# Třicet let provozu nasimulujeme během pouhých několika měsíců

Když se řekne Výzkumný Ústav Železniční (VUZ), většina lidí si představí zejména samotný železniční okruh. V jeho areálu poblíž středočeských Cerhenic se ovšem odehrává celá řada dalších a neméně důležitých činností, které v konečném důsledku vedou ke schválení drážního vozidla. Jednou z nich jsou dynamické zkoušky. V rámci jedné haly dokáže specialista na tuto problematiku Petr Novák s kolegy nasimulovat celé spektrum různých provozních situací – od průjezdu obloukem přes náraz po vykolejení.



Vít Čepický | Foto: autor

## Jak široký je záběr zkoušek, kterým se tu věnujete?

Věnujeme se tu především mechanickým zkouškám, tedy statické, dynamické a únavové. A to jak jednotlivých komponentů, tak celých drážních vozidel. Pomocí našeho vybavení dokážeme nasimulovat nejextrémnější případy, které mohou v provozu nastat s ohledem na zkoušený prvek.

Dokážeme například modelovat vykolejení, nárazy, intenzivní brzdění, zborcenou kolej, průjezdy obloukem minimálních poloměrů, přejezdy přes svážný

pahrbek nebo třeba změny stoupání trati při nájezdu na trajekt. Železniční komponenty, které testujeme, jsou především železniční podvozky, tlumiče, pružiny, ložiska, spřahovací ústrojí, kola, nápravy a mnoho dalšího. Ale nezkoušíme výhradně jen drážní vozidla, měli jsme tu například i pražce nebo díly pro kamiony, ale to už jsou spíše okrajové záležitosti.

## Konkrétně jsem tu viděl zkoušky dvou rámců podvozku. Dá se na nich ilustrovat, jak se celý proces zkoušky odehrává?

Nejprve přijde zákazník s tím, že potřebuje vyzkoušet vozidlo či nějaký jeho komponent. Klient sám nebo s naší pomocí se

staví program zkoušky svého výrobku – jak se bude zatěžovat a co se bude měřit. Podle tohoto programu se potom postupuje. Takový program potom může obsahovat i projekční činnost, sestavení zkušebního zařízení. Následně se podvozek osadí snímači, většinou se na něm měří mechanické napětí. Také to mohou být různá vychýlení nebo teploty pryžových částí. Například právě u podvozku je může zajímat, jak se prohýbá. Dále se měří odezva na sílu, kterou my do podvozku vnášíme. Spolu s ostatními snímači máme tak i kontrolu, že vše zkoušíme správně. Po zkoušce následuje kontrola na přítomnost trhlin a tvorba protokolu o zkoušce.

### Kolik únavových zkoušek tu obvykle běží naráz?

Obvykle tu probíhají dvě zkoušky, během jejich průběhu se pak připravují a projektují další. Je to cyklus, který je ideálně nastaven tak, aby na sebe vše navazovalo. Ale je to samozřejmě individuální, může jich běžet i více, záleží to na situaci.

### Jak dlouhou dobu provozu zde dokážete simulovat?

Zkoušky běžně simulují třicet let provozu, což se zde zvládne za měsíc nepřetržitého namáhání.

### Zmiňoval jste, že krom jednotlivých komponentů se zde občas testují i celé vozy. Jak to probíhá a co můžete u celého vozu testovat?

Není to tak časté, ale ano. Kromě silového zatěžování se sleduje interakce jednotlivých komponent, především rámu a podvozku. Většinou se celý vůz zvedne na patkových zvedácích a položí se na speciální přípravky, pomocí kterých dokážeme otáčet a polohovat podvozky v zatíženém stavu. Měří se odpor proti natočení podvozku a zkoušejí se mezni podmínky a jejich kombinace.

### Proč se zákazníci obrací zrovna na VUZ?

Důvodů je určitě více. Věřím, že hlavním tahounem je vysoká odbornost a profesionalita ve zkušebnictví, která se tu rozvíjí a dědí již 50 let. Dále je to vybavenost zkušebny. Máme tu opravdu široké možnosti. Velké množství elektronicky řízených hydraulických válců, ten nejsilnější zvládne 250 tun. Modulární systém pro přípravu různých zatěžovacích zařízení. Širokou škálu snímačů, tenzometry, lasery, akcelerometry.

A v neposlední řadě je to komplexní řešení železničních projektů. Dost práce děláme v rámci širších schvalovacích procesů. VUZ je sice známý především pro zkušební okruh. Přitom se na okruhu odehrává jenom dílčí část spektra služeb, které předcházejí uvedení nového vozidla na koleje.

### Už se vám někdy stalo, že něco nevydrželo vaše zkoušky, a tedy to tzv. neprošlo?

Když jsem nastoupil, tak to tak výjimečné nebylo. Nicméně i naše zkoušky je třeba chápat jako vývojový proces, tedy když něco „rupne“, zjistí se proč a provede se například konstrukční úprava, změna materiálu nebo technologie. Poslední dobou je to však čím dál méně časté, je vidět, že pokrok jde dopředu a výrobci disponují jednak lepšími technologiemi a jednak mají k dispozici so-



fistikovanější způsoby, jak svůj výrobek navrhnout. Především pak softwary pro modelování, simulace a výpočty.

### Nebojíte se, že právě zmíněné simulace a výpočty budou pro výrobce atraktivnější než zkoušky, které děláte?

Je pravdou, že výpočty jsou mnohem levnější než provádění zkoušek a že se výsledky výpočtů blíží k našim výsledkům. Nicméně stále nedokážete nasimulovat reálné podmínky, tedy především kvalitu výroby. Takže v rámci vývoje věřím, že ano. Ale v rámci nějakého schvalovacího procesu si nedokážu představit poslat něco na koleje, aniž by to bylo reálně testováno – tam se odhalí všechny vady.

### Jaké vady jste tu schopni odhalit?

Především únavové trhliny. Máme tady odborníky na defektoskopii, kteří je do-

kážou odhalit pomocí magnetické nebo kapilární metody. V případě potřeby jsme schopni zajistit i rentgenové měření. U kol třeba sledujeme deformace následkem brzdění, u ložisek to může být celá škála věcí. Pokud se jedná o nějakou funkční prvky, tak kontrolujeme správnou funkci například pružin, nárazníků a tlumičů.

### Působíte jako poměrně motivovaný pracovník...

Musím říct, že mám to štěstí a práce mě tu baví. Samotné zkoušky jsou dost manuální práce, hodně ale pracuje i hlava. Ten poměr mi tu vyhovuje. Zároveň vám tu práce vzhledem k náplni moc nezevšední.

### Proč jste před čtyřmi lety přišel zrovna do VUZ?

Tahle firma byla a je ikonou v oboru, když byla příležitost sem jít, popadl jsem ji za pačesy.

### Patrně jste musel dávat ve škole docela pozor, že?

Člověk musí mít nějaké předpoklady. Škola mi dala komplexní chápání problematiky, dostanete nějaké obzory, které si tu potom člověk rozšiřuje. Ačkoli se specializují na pevnostní zkoušky, tak například vím, že extrémně pevný podvozek se bude hůře chovat na trati než ten pružnější.

### A které zkoušky máte nejradši?

Za mě všechny destruktivní. Jakmile se to trhá, tak je to zajímavé. To uděláte jen jednou. ○

## Petr Novák

Vystudoval Střední průmyslovou školu v Hradci Králové – obor slaboproudá elektrotechnika, odkud zamířil na Dopravní fakultu Jana Pernera v Pardubicích, zde se věnoval oboru dopravní prostředky – kolejová vozidla. Při studiu zároveň absolvoval rok a půl dlouhou stáž ve Škodě Transportation, kde získal ocenění Emila Škody. Ve VUZ působí čtyři roky jako specialista zkoušek.



Celkový pohled na skladovací halu v Lovosicích

# Hala ČD Cargo v Lovosicích nabízí vysoký standard služeb

Provoz lovosické skladovací haly ČD Cargo byl zahájen již v roce 2010. V rámci projektu rozvoje logistických služeb měly podobné objekty vyrůst ještě v Brně a v Ostravě-Mošnově. Krize na konci prvního desetiletí nového milénia však plány překazila.



Michal Roh | Foto: Michala Grünbaum, Michal Roh

Skladovací hala ČD Cargo v Lovosicích se vyznačuje vysokým standardem pro provozování logistických činností. Nabízí skladovou plochu 42 000 m<sup>2</sup>, světlou výšku budovy 10 metrů, pro skladování 8,5 m, podlaha má únosnost 7,5 t/m<sup>2</sup>. Nakládka do kamionů je prováděna v 25 gejtech, vjezd do budovy pro návěsovou techniku umožňuje krytou boční nakládku. Velkou výhodou je 350 metrů dlouhá kolej přímo v hale. Nakládka a vykládka zboží z železničních vozů tak nepodléhá výkyvům počasí. V Lovosicích jsme schopni nabídnout překládku

ze železničních vozů do kamionů/kontejnerů, a to do váhy jednoho kusu až po 4 tuny. V hale je zároveň paletový regálový systém s maximální ukladací výškou 8,5 m.

Co se techniky využívá ve skladu týče, tak je využívána téměř výhradně manipulační technika s pohonem na plyn, případně na elektřinu. Jedná se o čelní vozíky o nosnosti od 1,5 t do 4 t a o retracky s nosností 1,2 t a zakládací výškou až v 8,5 m. „Kromě klasických palet jsme schopni speciálními kleštěmi manipulovat papírové role až do váhy 5 tun nebo buničinu,“ říká Ondřej Švanda, ředitel Haly Lovosice, a upřesňuje na-

bídku služeb: „Zmínit musím možnosti využití služeb dočasného celního skladu. Naším zákazníkům jsme schopni nabídnout komplexní služby ve vztahu ke zboží pocházejícímu nebo směřujícímu do třetích stran. Zboží pro partnera můžeme dočasně skladovat v režimu celního skladu. Také v případě E-commerce zásilek jsme schopni poskytnout komplexní a především konkurenceschopné služby – od vykládky kontejnerů po systémový příjem, vyclení, dekomplectaci, sorting, labeling a následnou expedici prostřednictvím balíkových operátorů.“ V hale se pracuje ve dvouměsíčním režimu od pondělí do pátku, tedy od 6 do 22 hodin. V případě potřeby je ČD Cargo schopno nabídnout i víkendový provoz. Vše skutečně záleží na potřebách našich obchodních partnerů a rádi vyjeme vstříc všem, kteří mají zájem o naše služby.

### Rozmanité portfolio

„Naším největším zákazníkem je společnost Mondi, pro kterou skladujeme hotové výrobky, role s papírem. Máme zkušenosti i se skladováním buničiny a s manipulací a skladováním svitků at plechů, nebo drátů,“ upřesňuje Švanda. A my můžeme doplnit, že ČD Cargo v hale poskytuje také rozmanité služby pro různé zákazníky v odvětví automotive, skladovali a překládali jsme už i pneumatiky. Máme mnoho zkušeností s logistikou skeletů železničních vozidel Bombardier. Překládali jsme rovněž Big Bagy s různými zemědělskými komoditami. Skladujeme a překládáme také stavební překližku. „Jsem hrdý na to, že k našim zákazníkům kromě MONDI patří také společnosti PST CLC Mitsui-Soko, Ewals, RCL a další,“ konstatuje Ondřej Švanda. „Neméně důležitá je i spolupráce s firmami ze skupiny ČD Cargo, s ČD Cargo Logistics nebo ČD-DUSS Termínal. Právě ve spolupráci s první jmenovanou jsme v loňském roce poskytli plochu i služby pro potřeby humanitárních projektů organizace Člověk v tísni.“

### Cílem rozvoj logistických služeb

„Máme mnoho plánů závislých na krocích, které nás v letošním roce čekají nebo které již realizujeme,“ konstatuje Švanda. „Důležitá jsou pro nás jednání o podobě další spolupráce s klíčovým zákazníkem, společností Mondi, nebo třeba jednání o podmínkách pokračování nájmu s majitelem skupinou P3 parks,“ doplňuje ředitel. Dodejme, že ke krátkodobým plánům patří stabilizace provozu haly, zvýšení obsazenosti a zlepšení ekonomických ukazatelů. Ve střednědobém horizontu bychom



Vykládka papírových rolí z železničních vozů

rádi položili první kameny dlouhodobější spolupráce s jednotlivými partnery. Čeká nás rovněž zásadní rozhodnutí ohledně manipulační techniky a investice do nového systému na optimální řízení skladových operací, který je pro efektivní fungování skladu klíčový.

Poskytovatelé logistických služeb se na trhu dělí především podle svého primárního zaměření. ČD Cargo by tak logicky patřilo jen na železnici. A právě z tohoto „škatulkování“ bychom rádi vystoupili s tím, že jediná kategorie, kam bychom do budoucna rádi patřili, je „komplexní poskytovatel logistických služeb se specializací na železniční přepravu“. „Potřeby obchodních partnerů to-

tiž nekončí tam, kde končí koleje. Máme ve skupině několik dceřiných společností, jež poskytují rozličné služby. My, jako Hala Lovosice, chceme toto portfolio služeb nabízených skupinou ČD Cargo rozšířit o skladovou logistiku. Dalším faktorem, který nás skutečně odlišuje od konkurence, je to, že naprostou většinu služeb spojených s dopravou a skladováním jsme schopni poskytnout ve vlastní režii a bez nutnosti využívání dalších subdodavatelů, kde kvalita poskytovaných služeb nemusí být automatická a garantovaná,“ uzavírá ředitel haly Švanda. ○



← Ředitel Haly Lovosice Ondřej Švanda by rád portfolio nabízených služeb skupinou ČD Cargo dál rozšířil.



Zboží lze v hale skladovat jak přímo na ploše, tak v regálech.

Vít Čepický | Foto: autor

Štěpán Macháček sice není rodilým Krušnohorcem, ke kraji ale má vztah odmala a rozhodně se nevrhal do neznámého prostředí. „Moji prarodiče kousek odsud měli chatu, takže jsem okolí dobře znal. K samotné budově nádraží jsem se poprvé dostal až v době, kdy přišla o svou původní funkci. Přesto mě neuvěřitelně oslovil duch místa a říkal jsem si, že jestliže nádraží zbourají, všechno bude pryč. To bylo někdy kolem roku 2000, kdy jsme kolem šli s kamarády během čundru. Koukal jsem na krásnou kamennou budovu, postupně se propadající střechu a říkal si, jaká je škoda, že tak kvalitní práce našich předků brzy pojde lžící od bagru,“ vzpomíná.

„O nějakých deset let později jsme sem jeli s mou nyní již manželkou na houby a já byl překvapený, že nádraží ještě stojí. Přestože mělo už úplně propadlou střechu, bylo zdevastované a kolem byl stavební plot jako zábrana. O dva roky později jsme šli znovu kolem a já si říkal: ‚Hele, pořád to ještě stojí!‘ A přemýšlel jsem nad tím, že už jsem přece dost starý na to, abych konečně udělal nějaký větší pokus o záslušnou činnost. Takže jsem si řekl, že napíšu na tehdejší SŽDC a uvidíme. Moje štěstí bylo, že dřív o nádraží jevil zájem někdo přede mnou, díky čemuž se nedočkalo demolice. Nakonec ale od zájmu ustoupil a za velmi slušnou cenu – ale stavu odpovídající – jsem jej mohl koupit já. A teprve po opětovném příjezdu na místo činu jsme si plně uvědomili, co jsme spáchali. Pracovník Správy železnic, který nám nádraží předával, nás měl za úplné blázný,“ směje se.

### Bez stavařských zkušeností

Do celého projektu se vrhnul pouze s elánem a manželkou. „Žádné stavební zkušenosti jsem neměl. Jen jsem si řekl, že to prostě nějak musí jít,“ říká. A ono šlo, byť zpočátku ztuha. „Nejvíc mě překvapily přípravné práce, aby se budova vůbec mohla začít rekonstruovat. Odvezli jsme stovky tun materiálu, který byl ještě v červnu promrzlý, museli jsme suť rozkopávat krumpáči. Vůbec jsem netušil, že samotný úklid bude tak strašná dřina. Naštěstí přijelo hodně kamarádů a půlku jsme vyklidili v rámci brigády. Navíc u toho byl pozemek, který potřeboval vyrovnat – kdybychom měli platit ještě za skládkování, tak bychom to snad neuplatili. Byla to opravdu jedna z nejhorších částí stavby.“

Celá akce je sama o sobě složitá, ale Štěpán Macháček ji má zpestřenou ještě

# Dobrodruh vdechl nádraží v Kovářské nový život

Lze z Egypta opravovat zpustlé nádraží na polozapomenuté trati na hřebenech Krušných hor? Evidentně ano, jak dokazuje blízkovýchodní zpravodaj Českého rozhlasu Štěpán Macháček. Ten se řízením osudu stal zároveň majitelem čtyř kamenných stěn plných sutin, ze kterých s rodinou a přáteli uprostřed krušnohorských lesů trpělivě soustruží zašlou slávu nádraží Kovářská. „Chceme dokázat, že i takhle bláznivý projekt může fungovat,“ říká, usazen v mimořádně útulném interiéru hytláku, jehož novým posláním je poskytnout ubytování podobně naladěným jedincům a zároveň přispět na obnovu přilehlého nádraží.



tě tím, že většinu roku tráví v Egyptě. „Kloubí se to špatně, ale podařit se to musí. Naštěstí tu mám šikovné řemeslníky, kteří se pro záchranu nádraží sami zapálili, přes ně obstarávám různé práce. A věřím jim, to je důležité. Většina věcí se dnes naštěstí dá domluvit a vysvětlit přes internet, ale je to samozřejmě nevýhoda. Spousty jednodušších věcí

bych si udělal sám, takhle za to musím někoho zaplatit. Ale daří se to vše posouvat, byť pomaleji, než kdybychom byli pořád tady,“ uznává. Alespoň nemá nouzi o rychlé změny prostředí. „Člověk se během chvíle přesune z prašného a horkého velkoměsta do tiché zasněžené divočiny, kde jsou jen lišky a vlci, to je perfektní kontrast.“





Patří k lidem, které si železnice přivábila, přestože k tomu žádné zvláštní předpoklady neměl. „U dráhy jsem nikdy nepracoval, jen jsem dříve během studia vysoké školy jezdil brigádně jako řidič tramvaje v Praze. Na Kovářské mě každopádně nefascinovala dráha samotná, ale její spojení s přírodou a krajinou tady na hřebenech Krušných hor. Škoda že v posledních patnácti letech spíše skomírá. Bylo by dobré, kdyby si lidé více uvědomili její potenciál. Myslím si, že je sama o sobě atraktivní, navíc sem přivádí turisty už nyní.“

### Místo apartmánů hytláky

Plány na budoucí využití nádraží se u Macháčků vyvíjejí postupně. „Ekonomika je neúprosná, pokud takový barák chcete utáhnout, potřebujete nějaké příjmy. Celkem záhy se počítalo s tím, že na nádraží budou nějaké apartmány k ubytování. Zároveň bychom zde v sezoně měli rádi třeba nějaké drobné občerstvení. A chceme, aby nádraží bylo otevřené veřejnosti, v části by měla být například menší expozice o historii dráhy i kraje samotného, občas nějaké výstavy fotografií místních umělců a podobně... Zároveň tu ale chceme bydlet,“ osvětluje další směřování.

Místo toho ovšem prozatím nádraží zastínily hytláky. Nikoliv objemem, ale funkcí. „Vagony to rozcísly trochu jiným způsobem. Říkal jsem si, že by bylo hezké, kdyby na jinak pustém nádraží stál alespoň jeden vagon. Začal jsem se tedy shánět po hytláku – služebním vagonu Ds. A Pavel Polák, což je kamarád, který dává dohromady bývalou vo-

dárnu naproti nádraží, řekl, že by chtěl taky. Jeli jsme se po nich podívat na nádraží Ústí nad Labem západ, a když jsme si je tam prolézali, řekli jsme si, že bychom vlastně mohli vzít rovnou čtyři... ČD Cargo bylo mimořádně vstřícné, stejně tak Správa železnic, a jednoho dne tu byly,“ vzpomíná. Původně měly být pou-



### Štěpán Macháček

Novinář, arabista a islamolog Štěpán Macháček vystudoval arabštinu na Univerzitě Karlově, během čehož stihl brigádně jezdit s tramvají po Praze za vokovickou vozovnu. Působil v Orientálním ústavu AV ČR, učil egyptské studenty češtinu a nakonec zakotvil v Káhiře jako zahraniční zpravodaj Českého rozhlasu na Blízkém východě. Během čehož stíhá společně s rodinou, přáteli a dobrovolníky vracet život do nádraží v krušnohorské Kovářské.

ze jakousi kulisou s tím, že uvnitř bude nějaká klubovna, sklad a podobně. „Jenže jak jsme sem jezdili opravovat nádraží, spali jsme tu různě ve stanu, ve spacáku přímo na nástupišti nebo v autě, pak se nám narodila dcerka a už to tímhle způsobem nešlo. Takže jsme nádraží dali na chvíli na vedlejší kolej a začali se věnovat hytláku. Mou původní ideou bylo rekonstruovat je do původní muzejní podoby, kam si jen hodíme spacák. Ale pak přišel kamarád architekt, který dělá například sauny, a nás napadlo, že bychom to mohli udělat úplně jinak, klasických hytláků je naštěstí spousta.“

Když se dodělaly první dva, přišlo mu líto, že by byly nevyužité během doby, kdy tam nikdo není. „Tak jsme je začali půjčovat kamarádům a byli i klidnější, že to tu někdo hlídá. Ti to řekli svým kamarádům, všem se to moc líbilo a my se nakonec rozhodli to poslat celé do světa, což se osvědčilo. Jednak tu stále někdo je a také nám to pomáhá přispívat na opravu nádraží,“ oceňuje evoluci původní myšlenky.

### Bez cíle i rozpočtu

Nevylučuje, že se časem neurodí další podobný nápad. Žádný konečný šturc před sebou vytýčený nemá. „Nevím, jak to bude vypadat. Nemáme žádný finanční rozpočet ani jasně stanovený cíl. To nás ostatně asi drží schopné pokračovat dál. Nic nás nehoní a baví nás to. Původně jsme si nádraží pořizovali, abychom mohli poznávat Krušné hory. A od té doby, co nádraží máme, se odsud nehnevme,“ směje se Macháček.

O vytiženost Kovářské přitom nemusí mít strach ani v době, kdy je s rodinou pryč. „Hodně velkou část lidí, kteří k nám do vagonů jezdí, motivuje, že tak mohou projektu přispět. My to tak i prezentujeme – že ubytováním ve vagonu přispějí na rekonstrukci nádraží Kovářská. Což je pro nás ideální, dříve se dost lidí ptalo, jak nás mohou finančně podpořit, ale my jsme nechtěli brát peníze ‚jen tak‘. Chtěli jsme jim i něco nabídnout. A tohle nám přišlo jako geniální řešení. Cena za nocleh je sice trochu vyšší než jinde, ale peníze opravdu jdou do nádraží. Celé to navíc děláme bez dotací a rádi bychom v tom pokračovali. Chceme dokázat, že i takhle bláznivý projekt si na sebe postupně může začít vydělávat a může začít fungovat...“

# Jízdenka za 49 eur odstartuje v květnu

Nástupce superlevné devítieurové jízdenky v Německu by měl začít platit od května. Zavedení nové cenově dostupné neomezené jízdenky na městskou a regionální veřejnou dopravu odsouhlasili na konci ledna na jednání pracovní skupiny zástupci federální a zemské vlády. Stát bude 49 eur na měsíc a v předprodejích by se lístky prvně měly objevit 3. dubna. Vše ale ještě musí schválit Spolková rada a Německý spolkový sněm.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Devítieurovou jízdenku zavedli Němci premiérově loni v červnu. Tehdy bylo možné neomezeně využívat městskou a regionální veřejnou dopravu za pouhých 9 euro, tedy asi 225 korun na měsíc. Experiment se setkal s obrovskou odezvou cestujících, kteří vzali vlaky útokem. Platila do konce srpna a prodalo se jí přes 50 milionů kusů. Proto se ihned začalo mluvit o novém cenově dostupném lístku.

Tím se stane nová jízdenka na 49 eur na měsíc. Původně měla začít platit už od ledna, což se ale nakonec nestihlo. „Deutschlandticket bude zaveden 1. května,“ oznámil po jednání pracovní skupiny ministr životního prostředí a zároveň předseda Konference ministrů dopravy Oliver Krischer. „To, co si mnozí přejí, se stane skutečností,“ dodal. Podle německého ministra financí Christiana Lindnera jde o jednu z největších tarifních reforem veřejné dopravy v historii Německa, cestující totiž nebudou muset řešit, jaká varianta se jim vyplatí.



## I na dálkové spoje

Princip Deutschlandticket za 49 eur bude podobný jako u 9eurové jízdenky z loňského léta. Vláda schválila návrh zákona spolkového ministra dopravy Volkera Wissinga, což znamená, že lístek bude platit na všechny prostředky hromadné dopravy, a to včetně dálkových vlaků a autobusů. „Za necelý rok jsme spustili něco, co zásadně zmodernizuje veřejnou dopravu. Je to skutečný pokrok pro naši zemi,“ řekl Wissing. Plánovalo se, že nový Deutschlandticket začne platit už od nového roku. Jednání ale postupně nabírala zpoždění, a to

kvůli sporům ohledně financování tohoto ekonomicky náročného projektu. Dlouho nebylo jasné, kdo a jakou částkou na něj přispěje. Nakonec se však dohodlo, že o náklady se podělí spolková vláda s jednotlivými spolkovými zeměmi. Některé z nich navíc připravují pro vybrané skupiny sociálně slabších osob cenově ještě výhodnější jízdenky. Poslední komplikací je chybějící souhlas Evropské komise. Ta musí vydat závazné stanovisko, zda se ze strany státu nejedná o nepovolenou státní podporu. Spolková vláda je proto v současné době s komisí ve stálém kontaktu.

## Digitální, či papírová?

Není také zatím jasné, zda budou jízdenky v papírové, nebo v digitální podobě. Pro řadu zejména starších lidí jsou chytré telefony ještě složité, případně je ani nemají, a proto se o konkrétní formě diskutuje. Spolkový ministr dopravy Wissing prosazuje výhradně digitální jízdenku, například v podobě QR kódu v aplikaci nebo čipovou kartu, na které jsou data uložena digitálně. Naopak některé země by chtěly nabízet i papírové jízdenky. Kromě toho zdaleka ne všechny dopravní svazy mohou digitální varianty nákupu nabídnout. Německé sdružení dopravních podniků VDV a spolkové země proto požadovaly povolení papírových jízdenek alespoň jako dočasné řešení. Uvažuje se rovněž o tom, že jízdenky budou díky možným daňovým odpočtům pořizovat také zaměstnavatelé pro své zaměstnance. ○

## Ukrajina s Rumunskem obnovily železniční hraniční přechod

Znovuvybudování přeshraničního železničního spojení bývá velkou událostí kdekoli v Evropě. Trať mezi ukrajinským Rachovem a rumunským Valea Vișeuului byla bez provozu dlouhých sedmáct let, nyní se však stane vítanou alternativní spojnici pro zemi bezdůvodně napadenou Ruskem s Evropskou unií. Kromě nákladní dopravy jsou zde zpočátku zavedeny také dva páry osobních vlaků denně, přestup kvůli změně rozchodu je prováděn ve Valea Vișeuului.

Rekonstrukce dvacetikilometrového neprovozovaného úseku na ukrajinské straně se odehrála již v létě 2022, poté se další čtyři měsíce čekalo na zprovoznění části trati na rumunském území. Na trase jsou provozovány moderní tříčlánkové dieselové jednotky DPKr-3 (Dizel-Poizd Kryukovsky,

Type 3), ve Valea Vișeuului cestující přestupují na rumunské soupravy ve směru Kluž a Bukurešť. Jak uvedl šéf ukrajinských drah Ukrzaliznycja Alexander Kamyshin, po válce by se trať mohla stát vítanou turistickou



spojnicí, která by rumunské návštěvníky dovezla do Karpat a oblíbených ukrajinských lyžařských středisek Drahobrat a Bukovel nacházejících se v blízkosti železniční tratě. V budoucnu má tato dráha sloužit rovněž tranzitnímu spojení Ukrajiny přes Rumunsko, jež objedná Karpaty.

Po dlouhých 30 letech se navíc podařilo dokončit trať z ukrajinského Chyrova do Nizankowice (hraniční přechod směr Przemysl) a trať Chyrów - Starzawa. Rekonstruován byl i úsek z Chyrowa do Samboru. Práce na polské straně začaly loni v létě, nyní byla obnovena i ukrajinská část spojení.

Aktuálně ale bude mít největší význam nákladní propojení obou zemí. Ukrajina jím získává další bezpečný přístup k Černému moři, konkrétně k přístavu v Konstantě. (čep)



Společnost Siemens Mobility uspěla ve výběrovém řízení dopravce Hessische Landesbahn (HLB) na dodávku nových dvouzdvořových elektrických trakčních jednotek. Dodá tři dvouvozové bateriové vlaky Mireo Plus B pro tratě v Horním a Dolním Westerwaldu v Hesensku. Jedná se o pilotní železniční projekt bezemisní mobility HLB.

## Dieselové vlaky ve Westerwaldu ustoupí bateriovým

Petr Slonek | Foto: Siemens

Obě trasy se vyznačují náročným stoupáním a společně s neelektrifikovanými úseky vyžadují vysoce výkonné vlaky. Jednotky Mireo Plus B jsou díky vysokému výkonu při trolejovém i akumulátorovém napájení pro tyto podmínky ideální. Výměnou naftových vozidel za dvouzdvořová se v regionu podaří dosáhnout výrazných úspor emisí CO<sub>2</sub> a snížit hladinu hluku i emisí zdraví škodlivých výfukových plynů.

Každá jednotka má v nízkopodlažním prostoru troje dvoukřídlé dveře po obou stranách, které umožní rychlý nástup a výstup cestujících. Vozidla jsou vybavena sběrači proudu pro provoz pod trakčním vedením a akumulátorovými bate-

riemi pro provoz na neelektrifikovaných úsecích. Při napájení z baterie je dojezd na sklonově náročných tratích přibližně 80 kilometrů bez dobíjení. Vlaky nabídnou 126 míst k sezení a přepravu jízdních kol, dětských kočárků i osob na vozíku.

### Provoz na dvou tratích

Nová bezemisní vozidla pojedou na trati Oberwesterwaldbahn (OWB) z Limburgu do Altenkirchenu, Au a Siegen a na dráze Unterwesterwaldbahn (UWB) mezi Limburgem, Montabauem a Siershahnem. OWB měří 115 kilometrů a součástí je i 75kilometrový úsek bez elektrického trakčního vedení. Nabíjení vozidlových akumulátorových baterií se plánuje staticky za stání v Limburgu a dynamicky za jízdy v úseku Au – Siegen. Neelek-

trifikovaný úsek na trati UWB je dlouhý přibližně 35 kilometrů, a soupravy tak mohou jezdit tam i zpět bez statického dobíjení v obratové koncové stanici.

Na obou tratích zastaví ve více než 50 zastávkách. Jak při jízdě po spádu, tak i při zastavování budou využívat vysoce výkonnou elektrodynamickou rekuperační brzdu, a tím ušetří elektrickou energii a prodlouží dojezd vozidla z akumulátorové baterie. V provozu by se nové jednotky měly objevit do konce roku 2025.

### Vývoj také v Česku

Na návrhu technického řešení těchto dvouzdvořových vozidel se významně podílí i vývojová pracoviště Engineeringu Siemens Mobility v ČR. Řeší konstrukční skupiny v mechanické i elektrické části vozidla včetně jeho nadřazeného řízení. „Bezemisní kolejová vozidla pro městskou hromadnou dopravu, konvenční i vysokorychlostní železnici jsou a i nadále budou spojená s liniovým elektrickým napájením. To dává vozidlům vysokou výkonnost, nízkou energetickou náročnost a bezemisní provoz. Přichází však nové technické možnosti – kombinace trolejového napájení a lithiových akumulátorů umožňuje odstranit emise a zvyšovat rychlost dopravy i na železničních tratích, které nejsou vybaveny liniovým trakčním vedením. Dvouzdvořová vozidla trolej/akumulátor (BEMU), typu Mireo Plus B, které nyní vyvíjíme v Siemens Mobility, jsou proto vhodným řešením pro zajištění udržitelné bezemisní rychlé a pohodlné železniční dopravy v částečně liniově elektrizované železniční síti. Ta je v evropských zemích obvyklá,“ řekl vedoucí týmu Roman Prell. ○

## Alstom dodá systém ETCS pro Pendolina a jednotky CityElefant

Společnost Alstom podepsala s dceřinkou ČD firmou ČD - Telematika smlouvu na dodávku mobilní části systému ETCS úrovně 2 pro sedm Pendolin a 66 jednotek CityElefant. Alstom se zavazuje k dodávce zabezpečovače ETCS, včetně návrhu a implementace řešení. Systém ETCS bude doplněn o národní systémové funkce, které umožní provoz vlaků v ČR a na Slovensku. Zakázku na instalaci vyhrála ČD - Telematika v případě Pendolin již dříve v tendru Českých drah, u jednotek 471 pak ve sdružení s dalšími firmami.

„Systém ETCS úrovně 2 je optimálním signalizačním řešením pro současné potřeby. Řešení společnosti Alstom obsahuje ve své třídě nejlepší funkce s flexibilním a vylepšitel-



ným designem,“ řekl generální ředitel společnosti Alstom ČR a Slovensko Dan Kurucz.

„ČD - Telematika patří ke špičce v oblasti retrofitu hnacích vozidel evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS. Jsme rádi, že pro zpětné vybavení tímto systémem dvou důležitých řad Českých drah, Pendolin a CityElefantů, spojíme síly s předním dodavatelem ETCS, společností Alstom,“ uvedl předseda představenstva ČD - T Jan Hobza.

ETCS 2 umožňuje nepřetržitou digitální rádiovou komunikaci s vlaky na základě signalizace obsazení bloku traťovým systé-

mem. Poskytuje nejvyšší ochranu a možnost navýšení kapacit při nasazení beztrátových návěstidel nebo při jejich zrušení. Zvyšuje i rychlost, přesnost a kapacitu vlaků při zachování bezpečnosti. Nejpokročilejší verze úrovně 2 (Baseline 3) obsahuje optimalizované brzdňné křivky pro maximalizaci provozního výkonu a zvýšení komfortu cestujících. Za projektování signalizačních systémů a dodávku palubního vybavení bude zodpovědný závod skupiny Alstom v Charleroi. Zajistí rovněž údržbu po dobu 10 let, včetně náhradních dílů a oprav. (pes)



# Motorový vůz M 296.0 ČSD ve velikosti TT



Na pultech prodejen se nedávno objevil model motorového vozu původní řady 296.2 ve velikosti TT. Dříve byl k dispozici jen jako malosériový model zpravidla z odlitku a v různé kvalitě zpracování. Teď přišel výrobce, firma MTB, s továrním výrobkem vyšší kvality. Jak se tento typický zástupce tuzemských vozidel povedl a co modelářům nabízí?

Michal Bednář | Foto: autor

Motorové vozy řad 852 a 853 byly čtyřnápravové osobní motorové vozy vyrobené ve Vagónce Studénce mezi lety 1968 a 1970 pro tehdejší ČSD. Využívaly se zejména na vnitrostátních (řada 852, původně M 296.2) a mezinárodních (řada 853, původně M 296.1) rychlicích. V letech 1997 až 2006 byly všechny zbývající provozní vozy obou řad modernizovány na řadu 854. Služební hmotnost měly 50 300 kg, délku přes nárazníky 24 720 mm, uspořádání pojezdu B' 2',



- volba předlohy



- plochá střecha
- vady v povrchové úpravě
- loupající se potisk rámu oken
- trhaná jízda

trvalý výkon 588 (515) kW a maximální rychlost činila 120 km/h. Tak se o vozidle píše ve Wikipedii.

Ve velikosti TT tento motorák vyrábí firma MTB. Opět je to typický zástupce tuzemských vozidel, který byl v dřívějších letech k dispozici pouze jako malosériový model, zpravidla z odlitku a v různé kvalitě zpracování, nebo jako stavebnice z leptu. Nyní je na pultech tovární výrobek, s nímž se výtvoři z odlitku mohou jen stěží srovnávat. Lepty mají přece jenom větší devizu a šikovný modelář dokáže postavit model mnohdy věrnější, než je ten tovární. Vůz pro zpracování recenze zapůjčil Jan Prouza.

## Vzhled a vybavení

Model je zabalen v molitanovém lůžku v kartonové krabici. Obalen je páskem igelitu a shora překryt pěnovou vložkou. Přibaleny jsou doplňky – v jednom sáčku kovová madla, ve druhém pak plastové doplňky a bandážované dvojkolí. Pod

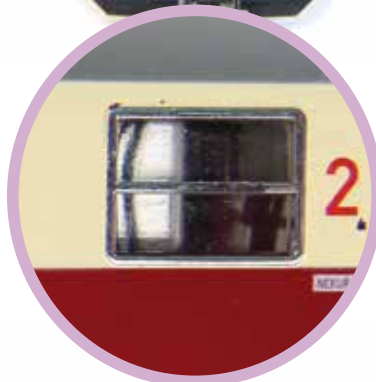
lůžkem se nachází dokumentace s pokyny pro údržbu, montáž doplňků a digitalizaci, případně ozvučení.

Povrchová úprava má své rezervy.

Na jednom čele nelze přehlédnout chybějící část popisky řady, na obou pak rozpité obroučky světlometů. Dále je neúplný potisk rámečků oken a navíc se velice lehce stírá. Na několika místech skříňně jsem objevil oloupanou barvu. Dva případy jsou na rozích,

jeden na klenbě nad vrchním světlometem u nepoháněného podvozku. Stejně tak se objevuje narušená barva v některých otvorech oken, kde došlo při zasklívání k jejímu sloupnutí. Přejít barev mezi střechou a skříňně se také úplně nepovedl, na pravé straně u motoru je mezi šedou a krémovou vidět i červená barva. Krémová barva na bočnicích je místy mírně podfouknutá a zasahuje do červené. Naštěstí ne nijak drasticky, při běžném pohledu to pozorovatel asi ani nezaregistruje. Jako nejzásadnější chybu z hlediska vzhledu však vidím tvar střechy. Na první pohled je zřejmé, že je plošší, než by měla být. Na několika místech střechy jsou výrazné dělicí roviny formy.

Sejmutí skříňně je v tomto případě celkem jednoduché. Po odehnutí bočnice nad hnaným podvozkem (tato část pojezdu je těžší) se pojezd uvolní a částečně vysune. Za hrazdičku jej pak je možno vytáhnout více. Totéž lze poté udělat u druhého podvozku a následně skříň se-



jmout úplně. Uvnitř jsou sedačky v červené barvě, motor ukrytý v balastu, nad tím vším je osmi šroubky uchycená hlavní DPS s osvětlením interiéru, s ledkami horních reflektorů a s rozhraním PluX16 ze spodní strany. Na čelech jsou malé DPS s ledkami osvětlení, zvlášť teple bílými a zvlášť červenými. V analogovém režimu se světla rozsvěcí při napětí 2,7 V. Při napětí cca 6,5 V už bohužel viditelně prosvítají skrz skříň, a to u bílých i u červených světél. Horní reflektor má mírně žlutější odstín světla než spodní světlomety. Na čelech se nacházejí kinematiky se spřáhlem MTB, fungují bez problému.

Model měří přes nárazníky 205,4 mm, výrobce uvádí 205 mm. Ze skutečných 24 790 mm přepočtem získáme 206,58 mm, motorák je tedy o 1,18 mm kratší. Hmotnost činí 162 g.

### Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon je veden na dvě nápravy jednoho podvozku blíže k motoru. Dvojkolí jsou bez bandáží, je možno použít to příbale. Jízda je bohužel i po hodinovém zájetí v každém směru cukavá, což je vidět a zároveň i slyšet. Viděl jsem ještě jiný model, ten byl již digitalizovaný, u toho se tento problém projevoval také. Proud sbírá všech osm kol.

Model bez komplikací zvládá projíždět oblouk o poloměru 267 mm, i když výrobce udává 280 mm. Rozjezd nastává při napětí 2,1 V rychlostí 7,5 km/h s odběrem proudu 80 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 95,8 km/h, odběr proudu je 110 mA. Předloha jezdila maximální rychlostí 120 km/h, těch však s odchylkou cca 24 km/h model vůbec nedosahuje. Dojezd z maximální rychlosti při napětí 12 V je 36 mm. ○



### Hodnocení

Na první pohled model nepůsobí špatně. Až na vyjmenované vady v povrchovce jsou popisky i nástřik pěkné. Některým modelářům bude vadit nepřehlédnutelně plošší střecha, jiní to budou akceptovat. Dle mého soudu je největším problémem neplynulost jízdy. Dobré jízdní vlastnosti by měly být základním atributem všech modelů, pokud má mít uživatel užitek z provozu. Dívat se na rozklepaný model opravdu moc potěchy oku nepřinese. Ale opět asi záleží na vkusu, nárocích a toleranci konkrétního modeláře.

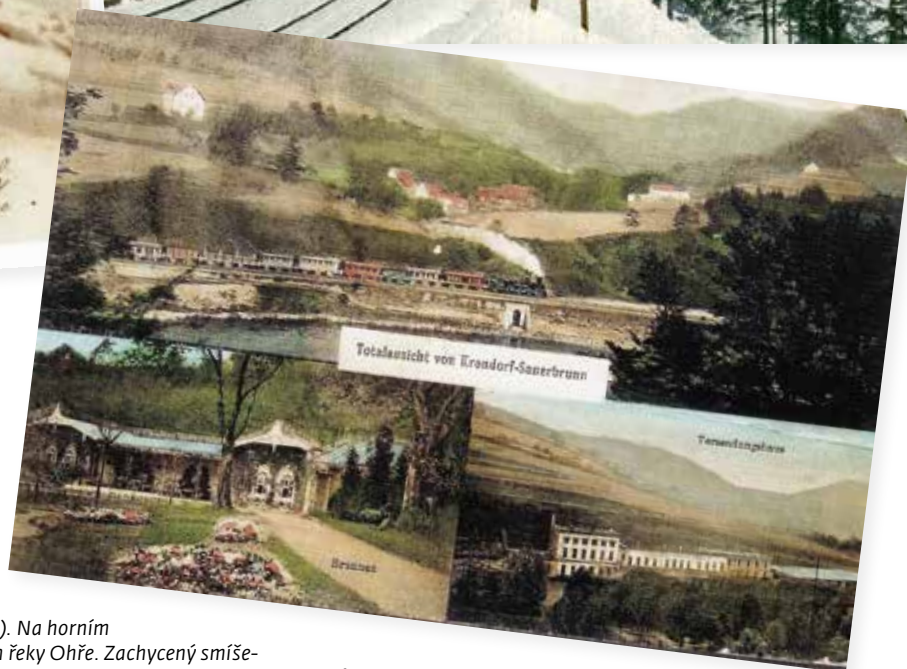
# Idylická železnice zachycená na starých pohlednicích



Na pohlednici z roku 1924 je v rakouských Alpách zachycen osobní parní vlak v oblasti Semmeringu. Za ním se nachází velehorský masiv Rax a pod ním železniční viadukt Kalte Rinne o délce 184m, po kterém před pár minutami onen vlak přešel.



Mihavu zasněženou krajinou, nejspíš v pozdním odpolední, uhání parní osobní vlak. Ten na německé novoroční pohlednici z první poloviny 20. století upoutal zvědavost sudokopytníka, patrně laně či srny.



Pohledy na Krondorf – Sauerbrunn (Korunní – Kyselka). Na horním snímku poštovní pohlednice je romantické údolí kolem řeky Ohře. Zachycený smíšený parní vlak (osobní a nákladní vozy) jede kolem roku 1900 od Chomutova do Karlových Varů po tehdejší Buštěhradské železniční dráze. Obyvatelé vesnice Korunní – Kyselky (ta dala jméno světoznámu minerálnímu prameni) chodili na vlak do stanice Stráž nad Ohří, od roku 1935 mohli i na zastávku Boč. Kyselka leží na severním úpatí Velké Jehličné, která je se svými 828 m n. m. jedním z nejvyšších vrcholů Doupovských hor (viz snímek s vlakem). Starý, nechráněný pramen v dolní části údolí Korunního potoka si osadníci odjakživa pochvalovali. Rádi z něho pili. Velkou cenu pramene však rozpoznal až Carl Gölsdorf ze Saska, kterému zakoupením pozemků přinesl hospodářský úspěch.

Pod pojmem železnice si snad každý z nás nejspíš představí rušné nádraží, depa s lokomotivami, vozy ženoucí se do tunelů, případně jak uhánějí po železobetonových mostech a po vícekolejných koridorech. Železnice však není jen taková, jak ji známe třeba z příměstských rušných linek. Zahledíme-li se totiž na ni trochu jinak, může být i romantická. Přesvědčíme vás o tom prostřednictvím starých historických pohlednic. Jejich zrod nicméně nebyl úplně jednoduchý.

Jan Dvořák | Foto: sbírka autora

Podívejme se do doby před více než sto lety. Byla to průkopnická doba fotografických technologií, doba kreslených pohlednic. S myšlenkou zavést jednoduchý druh otevřené listovní zásilky pro krátká sdělení přišel v Německu poštovní rada dr. Heinrich von Stephan. Se svým návrhem vystoupil 30. listopadu 1865 před delegáty německo-rakouské poštovní konference v Karlsruhe. Německé vládní kruhy ale měly obavy, že zavedením levnějšího korespondenčního lístku přijde stát o část příjmů, a Stephana návrh zamítly.

Tento průkopnický nápad ovšem nezapadl a v rakouské Vídni se jím začali zabývat s ekonomickým argumentem, který zněl ve prospěch otevřeného lístku.

Dokonalé zdůvodnění pro vládu přednesl národohospodář dr. Emanuel Herrmann. Stalo se tak výnosem z 25. září roku 1869 byla tato nová poštovní dopisnice zavedena.

### Pohlednicový boom

Od korespondenčního lístku je k pohlednici už jen malý krůček – stačí doplnit obrázek. Nové knižní encyklopedie tedy udávaly, že pohlednice jest tedy dopisnice ozdobená vyobrazením nějaké krajiny, památné budovy, náměstí či něčeho jiného. Na sklonku 19. století se vyvinula pohlednicová mánie, kdy každé město a městečko či snad i každá obec, každý hotel, ba i zastrčený vesnický hostinec měly svou pohlednici. Dokonce snad i každé větší nádraží. Na vysoké hory začali lidé lézt jen proto, aby z restaurace

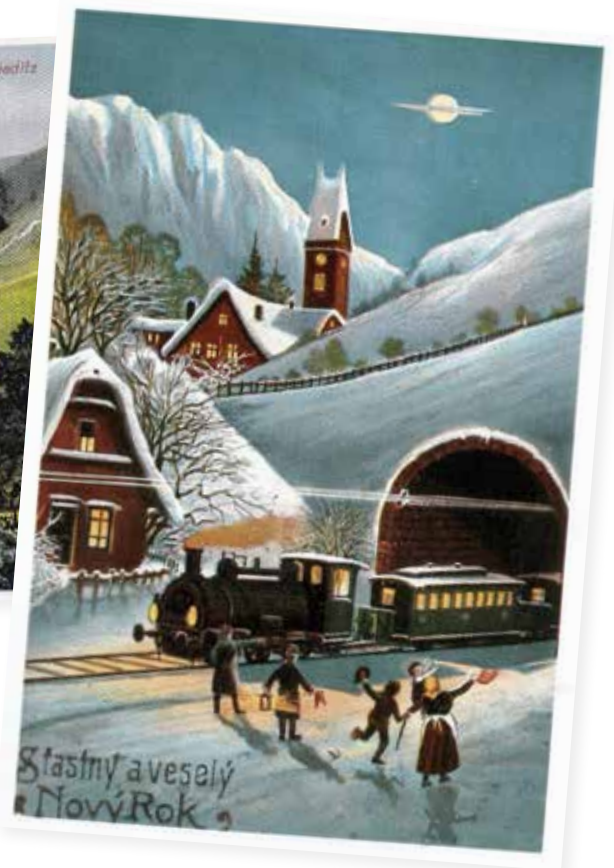
na temeni mohli oznámit dobrým přátelům prostřednictvím poštovní pohlednice, že tu byli. Lidé psali: Ano, sem jsme vylezli, nebo také: Na této železniční stanici jsme přestupovali. A proto německy mluvící střední Evropa byla průkopníkem této pohlednicové tvorby.

S dnešními pohlednicemi je to trochu jednodušší než s těmi, jež vznikaly před sto a více lety. V současnosti výrobě dominuje fotograf, počítačová technika a ofsetový tisk, výroba je díky tomu velice rychlá. Dříve každá pohlednice musela projít desítkami rukou, než spatřila světlo světa. Na začátku stál vydavatel či nakladatel, který nesl odpovědnost za její vznik, a pokud nepracoval pro objednavatele, měl na starost i finanční pokrytí výroby. Dnes může být fotograf zároveň vydavatelem a výtvarníkem. Kdysi výtvarníci domalovávali to, co udělal fotograf, protože snímek býval mnohdy nedokonalý. Následovala výroba polygrafických matric podle jednotlivých druhů tiskových technik. Ve výrobě pohlednic tehdy převládal světlotisk a litografie. Knihtiskových pohlednic bylo málo, a tak knihtiskem se většinou na pohlednice přitiskovaly texty. Dalo by se říci, že tehdejší některým barevným pohlednicím bychom jejich barvy nemuseli věřit. Ve většině případů jsou nicméně



Romantická scénérie z údolí říčky Nedvědičky. Na pohlednici z roku 1911 je zachycen hrad Pernštejn a pod ním, uhlákem napřed, lokomotiva řady 97 (u ČSD známý Kafemlejnek, ř. 310.0) v čele vlaku do stanice Nedvědice mezi Žďárem nad Sázavou a Tišnovem.

Mávající vesničané vítají parní vlak přijíždějící do jejich horské obce, který snad veze klid a mír a lepší zítřky, protože světem se plíží krize a především se blíží 2. světová válka. Jak je vidět, vydavatel nehleděl na naši krajinu a použil na českou poštovní pohlednici motiv z velehor, pravděpodobně z Alp.





Na idylické poštovní pohlednici z první republiky jsou děti-koledníci vítající vlak.

ně pravdivé. Najdou se však bohužel i takové, u nichž se dá o barevnosti s úspěchem pochybovat. Platí to například o kolorované pohlednici vlaku podél Ohře u obce Korunní.

### Převládala němčina

Protože české země byly součástí Rakousko-Uherska, pohlednice z Čech i Moravy se objevovaly převážně v jazyce německém. Ve prospěch jazyka českého začala výroba pohlednic převládat až po vzniku samostatného Československa v roce 1918. Ale i tak stále vznikaly u nás poštovní pohlednice v němčině, protože byly z germánského prostředí sudetských Čech, z oblastí podél hranice s Německem a Rakouskem.

Na mnoha našich starých pohlednicích se železniční tematikou dominovala oblíbená rakouská řada 97 parních tříspřezek, v Československu přeznačená na řadu 310.0. Tyto parní lokomotivy se staly jakýmsi symbolem lokálek, a proto jsou k vidění snad na většině malých železničních stanic zvěčněných na pohlednicích v prvních desetiletích 20. století.

I zákulisí stanic bývalo námětem pohlednic. Těmi se stávaly dokonce i výtopy, ale hlavně kolejiště s výpravní budovou. Většinou na snímcích toporně stojí zaměstnanci drah, mnohdy rovněž se svými rodinnými příslušníky, před nějakou parní lokomotivou. Někdy naopak bývalo kolejiště vyklizeno a jen na okraji snímku byl zvěčněn vlak, vagon či lokomotiva a pár postávajících lidí. Postupem času se začaly objevovat i železniční pohlednice utěšené, klidné, s nádechem romantiky. Důvodem jejich výroby bylo navodit dobrou atmosféru, přilákat do zobrazených míst návštěvníky, protože to byla doba rozvíjející se turistiky a cestování za výlety. Železnice měla ukázat, že cesta za turistickými zážitky by měla být snadná. Některé z těch středoevropských pohlednic vám nyní předkládáme. Vyzařuje z nich klid a ticho, i když jsou na nich zachyceny hlučné parní lokomotivy.

A tak nakonec něco o hledání ticha, jak ho popsal populární herec z pražského Národního divadla Jan Pivec v květnu roku 1967 redaktorce Pionýrských novin: „To si sednete na rychlík a jedete, jedete třeba dvě a půl hodiny nebo tři. Pak vystoupíte a přesednete si do osobáku. Za hodinu vystoupíte a nasoukáte se do lokálky, do toho malého černého vláčku, co si to supí po mezích. Za dvacet minut jste na místě, nádražičko je jako dlaň, červené pelargónie, koleje zarostlé trávou, pod černým bezem se popelí slepice. Lokálka odfrčí, vy jdete z nádraží a jste najednou sama, jen ty telefonní dráty slyšíte a vnímáte slunce, jak sálá. A najednou někde u rybníka zachrastí rákosí, nad hladinou číříkne jiříčka a ve vsi kejhají husy. Ticho taky je, když jdeme lesem, na horkém kameni sedí ještěrka a podbradek jí v tom parnu dýchá a dýchá a dýchá...“



Partie z jižního předměstí města Falkenstein, kde dnes žije asi 8 000 obyvatel, ale před čtyřiceti lety zde bydlelo 14 000 lidí. Pod Lohbergským mostem lehce supí parní vlak do stanice Grünbach. Vlak, který vyjel ze stanice ve Falkensteinu v saském Vogtlandu, na poštovní pohlednici ze začátku 20. století jede v úvozu pod vrchy Lohberg (687 m) a Luisenfels (642 m) v Krušných horách (německy Erzgebirge). Po mostě dnes nevede žádná důležitá cesta, ale slouží jako část lesní silničky.



# Putování po jižní straně Alp nejen za památkami



Venezia

Okřídlená fráze „Bella Italia“, krásná Itálie, platí pod jižními svahy Alp na sto procent. Kouzelná města s úzkými uličkami, bohatě vyzdobené katolické baziliky a chrámy, středověké hrady s výrazným cimbuřím, úrodná krajina plná kouzelných rozkvetlých zahrad. Na severu Itálie se zrodila renesance a humanismus, působilo tam množství světoznámých umělců a zdejší panovníci byli jejich štědrými mecenáši. Žádný div, že se v severní Itálii nachází takové množství památek světového kulturního dědictví UNESCO. Když pak přičteme fakt, že italské dráhy FS a jejich dceřiná společnost Trenitalia nabízejí zaměstnanecké jízdenky FIP i rodinným příslušníkům, není co řešit a tip na prodloužený víkend nebo kratší poznávací dovolenou je na stole.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

Na jih se lze vydat mnoha cestami. Díky FIP jízdenkám pro rodinné příslušníky asi většina železničářů využije cestu přes Rakousko. My jsme nasedli na Jižní expres do Lince a railjetem přes Salcburk dojeli do jihorakouského Villachu. Tam jsme si naplánovali dvouhodinovou pauzu a procházku městem, jehož minulost lze vystopovat až někam do 11. století. Osídlení těchto míst však sahá přinejmenším do dob starého Říma. Navzdory několika zemětřesením, požárům a mnoha bombardování za 2. světové války si centrum zachovalo historický ráz s protáhlým náměstím.

Větší rezervu na přestup ve Villachu jsme zvolili z praktického důvodu. Zatímco na sever od něj jezdí vlaky v pravidelných intervalech, na jih do Benátek míří jen dva railjety denně plus dva noční vlaky. Ztráta přípoje by byla nepříjemná. Nakonec nás zdržení potkalo až v Itálii, když jsme vinou závady na lokomotivě nabrali už kousek za pohraniční stanicí Tarvisio Boscoverde tříhodinové zpoždění. Zážitek z cesty přes Alpy a hlavně z dalšího pobytu v „krásné Itálii“ nám to ale nezkazilo.

Zamířili jsme na benátské předměstí Mestre. Nádraží má strategickou polohu pro konání výletů po celém Benátsku i za jeho hranice a v jeho okolí se nachází množství hotelů, které jsou o poznání levnější než v historickém centru.

### Benátky hlavním cílem

Naším hlavním a prvním cílem byly Benátky. Na jedinečné město v laguně v nejzápadnější výspě Jaderského moře si vyčleňte několik dní a stejně možná nestihnete navštívit všechna zákoutí, která lákají k zastavení. Město leží na desítkách ostrovů. Svůj vlastní ostrov má dokonce zdejší hřbitov. Pojedete kolem něj při výletu na sklářský ostrov Murano.

I jádro Benátek se rozkládá na mnoha ostrůvcích po obou stranách hlavní dopravní tepny kanálu Grande, který má tvar písmene S, je dlouhý zhruba čtyři kilometry a široký až 70 metrů. Jde o hlavní dopravní tepnu, po níž jezdí nejrůznější lodě. Luxusně vyhlížející „taxi“, modré policejní čluny, žluté „sanitky“ i nejrůznější zásobovací lodě, popeláři a samozřejmě místní lodní „autobusy“ – vaporetta.

Ty vás zavezou i na vzdálenější ostrůvky. Jezdí po číslovaných linkách a mají pravidelný jízdní řád. Na kanálu Grande jsou to hlavně linky 1 a 2, které plují mezi železniční stanicí Santa Lucia a náměstím sv. Marka. Jízdu si nenechte rozhodně ujít. Zdejší chrámy a honosné paláce totiž mají své reprezentační fasá-



V Benátkách jezdí i moderní patrové vlaky označené jako Rock.

dy, kterými se snaží ohromit přijíždějící hosty, na straně k vodě. Do ulic jsou to vlastně jen zadní trakty. Cena za jednu jízdu vaporettem je dost vysoká. V době naší návštěvy na začátku loňského jara to bylo 7,5 euro, proto se vyplatí koupit celodenní lístek. Ten stál 21 eur. Pak je dobré naplánovat na jeden den všechny cesty lodními „autobusy“.

My jsme to tak udělali. První den jsme obdivovali paláce kolem Velkého kanálu, most Rialto, a pak se vydali na ostrovy Murano a Burano. Jejich návštěva v itineráři cesty do Benátek nesmí chybět. Větší, ale šedivě Murano leží blíže k centru města. Proslavila ho výroba skla. Ve středověku to bylo



Výzdoba nádraží Mestre



Lanovka ke Castel san Pietro ve Veroně



Benátky jsou důležitou cílovou stanicí italských rychlovlaků.



Nadraží Santa Lucia leží přímo na benátských ostrovech. Po výstupu z něj můžete na přilehlé frekventované zastávce rovnou přestoupit na městskou lodní dopravu.

vzácné a drahé zboží. Technologie jeho výroby byla úzkostlivě tajena stejně, jako se tomu později stalo u porcelánu. K tomu dobře posloužil ostrov, na který byl vstup zvědavým cizincům zapovězený a ze kterého se špatně dostávalo zkušeným sklářským mistrům. Benátky byly ve středověku jednou z nejbohatších a nejvlivnějších říší světa. Ovládaly námořní cesty a obchod v celém Středomoří a sklo patřilo k dalším zdrojům jejich bohatství. Díky této dlouhé a výjimečné tradici získaly pojmy jako benátské sklo, benátské zrcadlo nebo benátský lustr nádech dokonalého a luxusního výrobku.

Umístění sklářů na ostrov mimo samotné město mělo ještě jeden praktický důvod. Sklo se taví v pecích a oheň byl ve středověku jedním z největších ne-

přátel měst. V případě nehody tak byly Benátky v bezpečí. Na Muranu se vyrábí sklo i dnes. Navštívit lze zdejší manufaktury a nespočet obchodů, které nabízejí ze skla všechno, na co si jen vzpomenete.

Na rozdíl od Murana je vzdálenější ostrov Burano menší a barevnější. Charakterizují ho pestrobarevné domky, ve kterých dříve bydleli rybáři. I dnes jsou obydlené, ale v jejich přízemích jsou butiky, kavárny a obchody se suvenýry. Vydat se můžete i na další ostrůvky, třeba San Giorgio nebo Giudecca na dohled z nábřeží u Dóžecího paláce nebo na protáhlé Lido, na kterém se nacházejí pláže a mondénní hotely.

### Nekonečné toulky po městě

Další den jsme vyhradili pěší procházce po městě a věřte, Benátkami, jeho

uličkami a zákoutími se dá toulat řadu dní a snadno tam zabloudíte, hlavně po západu slunce. Ne každá ulice totiž vede na most a pokračuje dál, a že těch mostů je. Více než čtyři sta. Některé uličky jsou slepé a člověk se musí vrátit a hledat jinou cestu. Řada z nich má šířku jen kolem metru i méně. Jen tak tak se v nich vyhnou dva lidé. Za návštěvu stojí také místní galerie, kostely a nejslavnější památky, architektonické symboly Benátek: Dóžecí palác, bazilika sv. Marka a její skoro stometrová zvonice. Přibližně v 50 metrech se nachází plošina se zvony, na kterou lze vyjet výtahem a pohlédnout na celou benátskou lagunu perspektivou zdejších racků a holubů.

Dalším symbolem Benátek jsou černé gondoly. Mají charakteristický tvar a po kanálech je vedou zruční gondoliéři v pruhovaných tričkách a slaměných kloboucích s širokou krepkou. Svezení je nezapomenutelný zážitek, ovšem i kvůli ceně. Ta je za půlhodinovou projížďku 80 eur ve dne a celých 100 eur večer. Dám vám však jeden tip. Na několika místech přes kanál Grande fungují přívozy, které jsou také obsluhované gondolami. Nejsou tak luxusní, plavba trvá jen pár minut, ale stojí to pouhá dvě eura.

V Benátkách si na své přijdou i šotouši. Benátky a Mestre spojuje čtyřkolejná železnice s rušným provozem. Všechny vlaky jsou zde vedeny vratnými soupravami nebo rovnou jednotkami. Kdo pamatuje nádraží Santa Lucia s odstavným kolejištěm na sousedních ostrůvcích a s posunujícími lokomotivami, ten dnes nic podobného neuvidí. Na okraji Benátek vznikla nová parkoviště a vlakové soupravy se vrací do Mestre, takže jediné klasické soupravy ÖBB z Vídně nebo Mnichova musí mít dvě lokomotivy na obou koncích. Nová velkokapacitní parkoviště s Piazzale Roma spojuje nadzemní kilometrová jednokolejka s automatickým provozem. V Benátkách narazíte také na neobvyklou tramvaj. Jezdí na pneumatikách a po ulici ji vede jediná ocelová kolejnice.

### Padova plná památek

Další dny našeho putování jsme věnovali jiným a podobně působivým místům. Jen čtvrt hodiny vlakem trvá cesta z Mestre do Padovy. Její historie sahá do římských dob, ale většina obdivovaných památek je mladší. Křesťané míří především do baziliky sv. Antonína, místními označované jako Il Santo. V jejích zdech našel místo posledního odpočinku portugalský františkán známý jako Antonín z Padovy nebo také Antonín Paduánský. Jeho kult byl oblíbený také v našich zemích.



V Padově lze obdivovat celou řadu bohatě vyzdobených církevních staveb. V mnoha se dochovaly středověké fresky, které byly zapsány na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Tam patří také zdejší botanická zahrada. Je asi nejstarší na světě. Založena byla při zdejší univerzitě, mimochodem druhé nejstarší v Itálii, už v roce 1545. Minout nelze ani zdejší náměstí Prato della Valle, které je s rozlohou skoro 90 000 m<sup>2</sup> jedno z největších na světě. V jeho středu najdete umělý kanál a kolem něj 84 soch slavných obyvatel a místních studentů. A že se má Padova kým chlubit. Působil

zde Mikuláš Koperník, Galileo Galilei, pobýval zde Dante Alighieri... Vzdělání zde získali také známí Češi, arcibiskup Arnošt z Pardubic a Jan Nepomucký.

A také v Padově je jedna zajímavost pro milovníky kolejové dopravy. Zdejší duální tramvaj, kterou pohání v uličkách elektrina z troleje, ale na rozlehlém náměstí Prato della Valle jezdí na baterie. To proto, aby město nehyzdily sloupy trakčního vedení.

### Do Verony za Romeem a Julií

Čtvrtý den jsme vyrazili do Verony. Zrychleným regionálním vlakem jste

tam z Mestre za hodinku a čtvrt. Nádraží Porta Nuova leží kousek stranou od centra, kam dojdete za slabou půlhodinku po bulváru Corso Porta Nuova.

Veronu proslavil Shakespearův příběh Romeo a Julie. Juliin dům se slavným balkonem a bronzovou sochou najdete kousek od historického náměstí s tržištěm Piazza delle Erbe. Jako ve většině italských měst i ve Veroně bychom základní kámen hledali někde v římských dobách. Dokazuje to Arena di Verona, jedna z dominant rozlehlého náměstí Piazza Bra. Starořímská aréna se používá i v současnosti. Konají se v ní jedinečné



*Padova je jedno z mnoha zajímavých měst v Benátsku. Funguje zde také moderní tramvajová linka bez rušivého trolejového vedení.*

koncerty a operní představení. Za návštěvu stojí řada muzeí, galerií, kostelů nebo středověký hrad Castelvecchio z červených cihel, tak charakteristických pro mnohé stavby v Itálii a s výrazným zubatým cimbuřím. Panoramatický pohled na město v zákrutě řeky Adige nabízí několik pahorků na levém břehu. Za mostem Ponte Pietra je na jednom z nich Castel san Pietro, kam vede jednoduchá pozemní lanovka, vlastně takový šikmý výtah.

Verona přiláká i železniční fanoušky. Nejen obrazně, ale skutečně se zde kříží hlavní evropské železniční tahy ze seve-

ru z Brennera na jih Itálie a z východu od Benátek na západ k Milánu. Vidět jsou zde různé rychlovlaky, regionální soupravy i nákladní vlaky s typickými italskými šestikoláky s u nás atypickým uspořádáním náprav BoBo. Ty postupně vytlačují moderní interoperabilní lokomotivy z rodin Traxx a Vectron. Přes Veronu vede i jedna z možných cest do naší vlasti vlaky DB-ÖBB EuroCity přes Brenner, Innsbruck a Linec.

Sever Itálie nabízí i další místa, na něž nám při naší cestě nezbyl čas, ale třeba budete mít více možností a náš cestopis vás bude inspirovat i k jejich návštěvě.

Zhruba na půl cesty mezi Mestre a Veronou je historické město Vicenza s mnoha renesančními stavbami architekta Andrea Palladia, které jsou zapsané na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Z Verony se za pouhou tři čtvrtě hodinky dostanete regionálním vlakem do dalšího města na seznamu UNESCO, do Mantovy. Do Ferrary, jejíž středověké jádro bylo také zapsáno na seznam památek UNESCO, je to z Mestre přímo zrychleným regionálním vlakem něco přes hodinku a do Boloně, dalšího zajímavého města na severu Itálie, jsou to necelé dvě hodiny. ○

## Napsali o nás...

### O rychlíky z Prahy do Brna mají v soutěži opět zájem i České dráhy

Do opakované soutěže na provoz rychlíků linky R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno přišly stejně jako na podzim jen dvě nabídky. Jde o nabídky od Českých drah a Regiojetu. Na rozdíl od první soutěže se ministerstvu dopravy nabídky podařilo otevřít. Kvůli chybě v otevírání nabídek muselo ministerstvo loni na podzim soutěž zrušit. Ani jeden z dopravců nezveřejnil, čím chce na trase jezdit. V případě Regiojetu se spekuluje o nových push-pull soupravách od polské Pesy. ČD loni vypsaly soutěž na jednotky nazvané EMU 350, které mají být použity i pro tuto linku. Termín pro podání nabídek v soutěži na zajištění dopravy se protáhl z původně plánovaného 23. prosince na 14. února. V nové soutěži ministerstvo ponechalo stejné podmínky, přizpůsobilo pouze cenu. Původní předpoklad činil 6,225 miliardy korun, nově to bylo 6,5 miliardy Kč. **Zdopravy.cz 22. 2. 2023**



### ČD chybí vagony, situace v létě může být kritická

Do hlavní turistické sezony sice ještě pár měsíců zbývá, ale v největším domácím dopravci České dráhy si už nyní dělají starosti, jak v období zvýšené poptávky zvládnou odvézt cestující. Státní podnik trpí nedostatek vlaků, prodlužují se mu dodávky těch nových a staré se z oprav do provozu vrací pozdě. Problémy s pokrytím všech spojů přitom má už nyní. Podnik místo nových vagonů nasazuje starší. Občas ale vagon, do kterého mají cestující koupené místenky, nepřijede vůbec a vlak je o něj kratší. Šéf ČD Michal Krapinec připouští, že se obává momentu, až v létě dorazí do republiky zahraniční turisté zvyklí krátké cesty směrem na Berlín nebo Vídeň zdolat vlakem. Pokud se situace skokově nezlepší, tak to může být v létě špatné. „Například s jedním slovenským podnikem máme smlouvu na periodické opravy expresních vozů na trase Praha – Berlín, podle níž by se měly vracet z oprav za 40 dní. Reálně se ale vrací až po 120 dnech, to je třikrát tolik a ty vozy přirozeně chybí. Jsme sice připraveni vymáhat penále, ale to neřeší kritický stav,“ říká.

**Hospodářské noviny 2. 2. 2023**

### ČD chystají stavbu nového sídla, využít chtějí pražské brownfieldy

Vedení Českých drah zvažuje stavbu vlastního sídla, kam by se firma přestěhovala z nájmu v budově ministerstva dopravy. V příštích měsících dopravce předloží resortu návrh na vložení svých nevyužívaných pozemků v Praze do společného projektu s developerem. Ten by na nich postavil sídla pro dráhy i jednu či dvě další budovy, které by prodal. ČD by díky tomu získaly nové sídlo levněji, případně zcela bez vložení vlastních peněz. České dráhy vytipovaly dvě hlavní lokality v Praze, kde by nové sídlo mohlo vzniknout. První je vedle autobusového nádraží na Florenci v ulici Prvního pluku, druhá v Holešovicích mezi vlakovým nádražím a řekou v ulici Pod Dráhou. Obě parcely mají hodnotu stovek milionů korun. České dráhy by pozemky vložily do společného projektu s developerem, který by vzešel z veřejné soutěže. **e15.cz, ČTK 6. 2. 2023**

### Alstom testuje v Česku nejnovější TGV. Za deset let může jezdit i u nás

Do třetího měsíce vstoupilo testování nové vysokorychlostní jednotky TGV M ve zkušebním centru a na okruhu Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ). Zkoušky nové jednotky, která dorazila do Velimi v prosinci, potvrzují šest měsíců. V Česku výrobce jednotky Alstom provádí část nutných zkoušek a testů ke schválení vozidla. Testy probíhají při rychlosti 200 km/h, v běžném provozu budou jednotky jezdit až 320 km/h. „Cílem je ověřit celkový provoz vlaku a odstranit případná rizika ve vztahu k požadavkům na schválení,“ uvedl Alstom. Než se první cestující svezou jednotkou, ujede nový vlak zhruba milion kilometrů. Podle Alstomu se daří výrazně zkrátit původně plánovanou dobu zkoušek. Testovaly se například brzdy či sběrače. Na jaře začnou zkoušky na francouzských vysokorychlostních tratích již na 320 km/h. **Zdopravy.cz 9. 2. 2023**

### ČD nejspíš nabídnou kruhovou výtopnu v Chocni k prodeji

Z bývalé kruhové výtopny v Chocni na Orlickoústecku by nakonec mohlo být železniční muzeum. Budova z 19. století původně překážela stavbě železničního přejezdu. Správa železnic ale změnila plány, přejezd stavět nebude. O výtopnu, která se v roce 2020 téměř stala kulturní památkou, v minulosti usilovalo město. České dráhy ji nejspíš nabídnou k prodeji. Výtopna už stavebnímu projektu překážet nebude. Správa železnic nahradí přejezd podchodem, což je podle mluvčí vhodnější řešení. „Vzešlo to ze studie posuzující možnosti nahrazení přejezdu mimoúrovňovým křížením. Posuzovalo pět variant. Finální řešení nejlépe zohledňuje svým umístěním zachování stávající zástavby včetně samotného areálu výtopny,“ uvedla mluvčí SŽ Nela Friebová. Modernizaci úseku Týniště nad Orlicí – Choceň zahájí SŽ v roce 2027. **ČTK 12. 2. 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

**THEY  
LOVE ME  
HERE**

**PRAGUE  
INTERNATIONAL  
MARATHON  
7. 5. 2023**

**MARATHON - 42,195 KM**

**2RUN - 21 KM + 21 KM ŠTAFETA**



**RUNCZECH | ALL RUNNERS  
ARE BEAUTIFUL**

PRAHA  
PRAHA  
PRAHA  
PRAHA





celoročně

## Vydejte se vlakem Máchovým krajem za vrcholky Lužických hor

Na trati mezi Bakovem nad Jizerou a Jedlovou poutá pozornost cestujících hlavně hrad Bezděz a Máchovo jezero. Svezte se po dráze, kde vás zaujmou pěkné výhledy na malebně zvlněnou krajinu. Až pojedete vlakem do Jedlové, sedněte si k oknu napravo ve směru jízdy. Už za Malou Bělou se můžete kochat pohledem na poutavé scenérie, které vytváří říčka. Asi po dvaceti minutách dojedete zalesněnou krajinou na zastávku Bezděz. Stejnomený hrad je vidět už zdaleka. Od rozcestí nedaleko nádraží se k němu můžete vydat po modré turistické značce. Vystoupit můžete i na zastávce Okna. Od ní vás k Bezdězu dovede zelená turistická značka. Případně jeďte až do Doky a nechte se dovést k hradu červenou značkou po Máchově cestě. Mezi Doksy a Starými Splavky se vám mezi stromy ukáže další atrakce této tratě – Máchovo jezero. V České Lípě upoutá hlavně nová výpravní budova hlavního nádraží nebo kopec Špičák s rozhlednou. Krajina se začíná stále více vlnit a u Nového Boru se ukáže hora Klíč – jedna z nejznámějších a také nejhezčích dominant Lužických hor. V Jedlové se občerstvíte v nádražní restauraci a pak se vydejte na túru.

**Nejbližší železniční stanice:** Bakov nad Jizerou, Bezděz, Doksy, Jedlová



do 30. dubna 2023

## Bradavický expres přijel do Letohrádku Mitrovských

Patříte mezi fanoušky čaroděje Harryho Pottera? Pak si nenechte ujít výstavu, kterou najdete v brněnském Letohrádku Mitrovských. Těšit se můžete na nejrůznější předměty spojené s čarodějnickými příběhy spisovatelky J. K. Rowlingové a také se dozvíte zajímavosti z natáčení filmů. Na expozici nazvané Čarodějnický učeň Potter uvidíte například modely ze stavebnice Lego včetně hradu v Bradavicích, vlak Bradavický expres, létající automobil nebo třeba trojhlavého psa. Nechybějí samozřejmě figurky hlavních hrdinů, vedlejších postav i magických stvoření.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Brno hl. n.



do 23. dubna 2023

## I ve Valašském Meziříčí uvidíte korunovační klenoty

V Muzejním a galerijním centru na Zámku Žerotínů ve Valašském Meziříčí si můžete prohlédnout mistrovské repliky českých korunovačních klenotů včetně středověkého žezla, jablka a korunovačního meče. Na výstavě vás také blíže seznámí se všemi dvaadvaceti korunovanými panovníky. Expozice nabídne i další tematické exponáty z období středověku – ukázkou Řádu zlatého rouna a Longinova kopí, kopii slavnostních šatů Marie Terezie a korunovačního pláště Ferdinanda II., oficiální repliku Pražského Jezulátka, husitské zbraně či faksimile středověkých listin.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Valašské Meziříčí



17. až 19. března 2023

## Na Holiday World máte celý svět jako na dlani

Přijďte se seznámit s aktuálními trendy v cestovním ruchu na veletrhy Holiday World & Region World na pražském výstavišti v Letňanech. Vrací se sem expozice Japonska, po koronavirové pauze se opět představí Egypt, Jamajka nebo Sasko. Objevíte zde také zastoupení nových resortů Portugalska a Maroka, Tuniska, Filipín, Indonésie, Thajska nebo Peru. Těšit se můžete i na přednášky členů týmu expedice Tatra kolem světa 2 a festival Kolem světa. Na souběžně konaném veletrhu Region World najdete nabídku tuzemských zájezdů.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha hl. n., Praha-Libeň, Praha-Vysočany

