

Železničář

8. ZÁŘÍ 2022 | ROČNÍK 29 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



9

- 4–6 **Kaleidoskop**
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S ekonomickým náměstkem generálního ředitele ČD Lukášem Svobodou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–17 **Téma**
Letošní národní Den železnice hostí Plzeň. Na co se můžete těšit?
- 22–23 **Provoz a technika**
Pražský železniční uzel prochází velkými změnami. Jak to vypadá s rekonstrukcí a výstavbou zastávek?
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Manželé Našincovi postupně vrací zašlý lesk nádražní budově v Dubí.
- 27 **Zahraničí**
Prvně od začátku pandemie Covid-19 se DB vrátily zpět do černých čísel.
- 33–37 **Cestopis**
Vydali jsme se vlakem do zemského okresu Voghtland na západě Saska.



Foto: archiv ČD, Wikipedia

Zemřel Pavel Adámek

Ve věku čtyřasedmdesáti let 7. srpna zemřel Pavel Adámek, člověk encyklopedických znalostí mj. o československé veřejné dopravě. U ČSD začal jako výpravčí. Pak přešel do nehodové skupiny DP hl. m. Prahy, záhy se stal vedoucím dispečinku kolejové dopravy. Jako uznávanému odborníkovi mu bylo nabídnuto místo na odboru kontroly federálního ministerstva dopravy. Po roce 1989 pokračoval v kontrolní činnosti na ČSD a následně ČD. Se vznikem krajů se stal zástupcem ČD pro Prahu a Středočeský kraj. Pomohl vzniku nových zastávek, úpravám stanic a integraci s ostatní dopravou. Spoluzaložil spolek CEDOP a podílel se na jeho publikaci o příměstské železnici. Svou profesní dráhu ukončil v organizaci ROPID. Věděl, že pokrok tkví ve vizích i v drobných, rychlých opatřeních..

Petr Šlegr za Pavlovy kolegy

Vojtěch Kryšpín

Byl známým konstruktérem a světově uznávaným zakladatelem české lokomotivní školy. Proslavil se však hlavně systémem značení lokomotivních řad. To se začalo zavádět od roku 1921 a o čtyři roky později jím už byly označeny všechny stroje ČSD.

Narodil se v dubnu 1876 v rodině učitele Josefa Václava Kryšpína v Bystrém u Poličky. Základní vzdělání získal u otce, v Praze absolvoval reálné gymnázium a byl přijat na strojnické oddělení vyšší průmyslové školy. Po maturitě v roce 1894 nastoupil jako technik a konstruktér do První Českomoravské továrny na stroje, pozdější ČKD. Už v té době navrhoval nové konstrukční prvky a prosazoval je do výroby.

V roce 1902 byl Kryšpín jmenován šéfem konstrukční kanceláře. Jím zdokonalená lokomotiva řady 275.021 byla považována za vrcholné

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Tak jako před šesti lety v Chebu bude i letos v Plzni jednou z hlavních hvězd Dne železnice 2022 parní lokomotiva 498.104.

* Narození	27. dubna 1876
† Úmrtí	5. října 1959
🌐 Národnost	česká
👤 Povolání	konstruktér a autor československého systému značení lokomotiv



Jan Cakl

vedoucí oddělení propagace ČD

Vážení čtenáři,

prázdniny sice skončily a léto dostává přídomek babí, ovšem vrchol letní eventové sezony národní dopravce teprve přijde. Po Dnech železnice v omezeném rozsahu se letos můžeme těšit na Národní den železnice, jak ho známe. Jako každoročně si společně s fanoušky železnice připomeneme výročí první veřejné jízdy parního vlaku na světě, která se odehrála v září 1825.

Záříjovými víkendy plnými drážní historie, moderních vozidel a bohatým doprovodným programem tak ukončíme úspěšnou sezonu venkovních akcí s železniční tematikou. Na všech akcích napříč republikou uvidíte jedinečná historická vozidla, kterými se můžete svézt a zároveň si užít bohatý doprovodný program, ze kterého budou jistě nadšení návštěvníci všech věkových kategorií. Plzeňské depo (OCÚ Západ) bude rozděleno již tradičně do tří částí. Svět změny, historie i zábavy letos doplní velká partnerská zóna spojená s prodejem drobných železničních předmětů.

Ve světě změny bude k vidění moderní souprava ČD InterJet nebo rekonstruovaný bistrovůz Armpee⁸²⁹, svět historie pak nabídne účast slovenského Albatrosu či setkání dvou motorových unikátů – Slovenské strelce a Stříbrného šípku. Partner akce ČD Cargo vás pozve do své expozice na prohlídku prezentačního vozu HADGs nebo modernizované diesellové lokomotivy řady 742.7. A to je opravdu jen malá ochutnávka, kompletní seznam techniky by se na tuto stránku nevešel. Svět zábavy je určen nejen dětem, ale i dospělým. Speciální drezínu na manuální pohon nám dodává další z partnerů akce, kterým je společnost PONT. V průběhu celého programu se uskuteční soutěže o ceny s železniční tematikou.

Ke Dnům železnice neodmyslitelně patří i výlety historickými vlaky a ani letošek nebude výjimkou. Připomenou například výlet z Plzně do Nýřan, Nezvěstic nebo Stříbra, kde budou v čele souprav nasazeny výhradně parní lokomotivy, a to například Šlechtična nebo Všudybylka. Všechny speciální nostalgické spoje letos budou vyjíždět z plzeňského hlavního nádraží. Abyste měli přesun mezi hlavními nádražími a depem co nejjednodušší, bude v rámci programu zavedena autobusová i vlaková kyvadlová doprava. Vlakovou dopravu zajistí dva páry RegioPanterů, tu autobusovou pak nová dceřiná společnost ČD Bus svým vozidlem Iveco Crossway. Pomyslným vyvrcholením se stane v sobotu 24. září velkolepá a jinde ve světě nevídaná Noční vlaková show.

Již v roce 2019 jsme zavedli platbu za vstup do areálu, kde bude umístěn celý program akce. Doporučuji si zajistit vstupenky s předstihem, vaše odbavení u vstupu pak bude výrazně jednodušší a rychlejší.

Budu se s vámi těšit na viděnou 24. září v Plzni.



dílo své doby a zamířila jako exponát na strojírenskou výstavu do Milána. Tam získala první cenu Grand Premio a Kryšpín stříbrnou medaili s diplomem za konstrukční vylepšení stroje a perfektní výrobu v pražských dílnách.

Později konstruoval vlastní lokomotivy. V roce 1919 se stal ředitelem lokomotivního oddělení. Pro ČSD zkonstruoval stoje řad 423.0, 365.0, 455.1, 456.0, 464.0, 524.1 a 486.0. Od roku 1927 byl náměstkem vrchního ředitele a v letech 1929–1933 působil jako vrchní ředitel Českomoravské–Kolben–Daněk.

V poválečných letech přišel s návrhem na přečíslování lokomotiv, které z dob monarchie bylo značně nepřehledné. V roce 1920 navrhl nový systém značení, který byl po dlouhých diskuzích oficiálně

vyhlášen v září 1923. Definitivní podobu získal v roce 1925, kdy se do systému přidaly i úzkorozchodné lokomotivy a motorové vozy. Později se doplnily písmenné zkratky pro další trakce. Označení se skládá z písmenné zkratky trakce, troj- nebo dvojmístného kódu lokomotivní řady a tří- nebo čtyřmístného menšího rozlišovacího čísla. Podobné značení, vycházející z technických parametrů – objemu vodojemu a uhláku, bylo použito i pro tendry parních lokomotiv. Označení podle Vojtěcha Kryšpína se používalo do 1. ledna 1988, kdy jej nahradil nový systém.



Regionální dny železnice odstartovaly v České Třebové

Zářijové oslavy svátku železničářů zahájil první zářijovou sobotu Regionální den železnice v České Třebové. České dráhy připravily atraktivní program v areálu českotřebovského depa a jízdy historických vlaků po tratích v okolí. V areálu depa mohli zájemci obdivovat moderní i historická vozidla, svézt se na stanovišti strojvedoucího nebo výletním vláčkem po vlečkové koleji. Dopravu z nádraží do depa a zpět zajistily kyvadlové vlaky. Nechyběly jízdy parního vlaku s lokomotivou 423.009 Velký bejček a pantografové jednotky řady 451. Vyvrcholením se stala jejich souběžná jízda mezi Českou Třebovou a Opatovem. Žabotlam byl nasazen i na několika dalších spojích. Ráno svezl cestující z Bludova do Ústí nad Orlicí. Následovaly tři okružní jízdy po různých kolejích v železničním uzlu Česká Třebová a v podvečer pak souprava zamířila z České Třebové přes Pardubice do pražské Libně. Hned o den později se uskutečnil RDž v Trutnově. Na místo oslav se návštěvníci svezli z Hradce Králové zvláštním vlakem v čele s parní lokomotivou Velký bejček. Ten se pak vydal na další vyhlídkové jízdy. Návštěvníci si na hlavním nádraží mohli prohlédnout výstavu vozidel a modelové kolejiště včetně modelů.



České dráhy uzavřely s odbory novou kolektivní smlouvu

Zástupci Českých drah uzavřeli na začátku srpna jednání s odborovými centrály o zmírnění inflace v letošním roce a o podobě nové Podnikové kolektivní smlouvy Českých drah na rok 2023. Jednání s odborovými partnery letos firma zahájila výrazně dříve než v předchozích letech. Důvodem je snaha managementu zmírnit dopady rekordní inflace na zaměstnance. Nová Podniková kolektivní smlouva vejde v platnost 1. ledna 2023 a bude platná do 31. prosince 2023. Podepsaná dohoda zaručuje zaměstnancům jednorázovou mimořádnou odměnu ve výši 7 500 Kč v letošním roce, a to ve mzdě za měsíc srpen, pro všechny zaměstnance a zvýšení tarifních mezd o 5,2% od 1. ledna 2023. Zachována zůstávají všechna další ustanovení a benefity pro zaměstnance, jako je například délka pracovní doby, různé formy příspěvků včetně penzijního připojištění a podobně.



Do Rakouska mohou další české Taurusy

Do Rakouska mohou od začátku srpna zajíždět další lokomotivy řady 1216 ČD. Jedná se o čtveřici strojů zakoupenou od rakouského dopravce WLC. Doplní dvojici již dříve pořízených Taurusů. Všechny lokomotivy 1216 jsou deponovány v provozním pracovišti Bohumín střediska údržby východ, odkud obsluhují vlaky na trasách Bohumín – Vídeň a Bohumín – Praha. Na Ferdinandce napříč Moravou se jedná například o spoje EC 100/101 Moravia Wien – Katowice, EC 102/103 Polonia Wien – Warszawa, EC 106/107 Sobieski Wien – Gdynia a do Prahy například o vlaky EC 112/113 Silesia Warszawa – Praha nebo EC 114/115 Cracovia Przemysl – Praha. Vedle dříve zakoupených lokomotiv 1216.902 a 903 se budou v čele vlaků objevovat stroje 1216.952, 953 a 954. Poslední čtvrtá lokomotiva 1216.951 je v současnosti v PP Bohumín odstavena a čeká na dodání náhradních dílů. Lokomotivy řady 1216 jsou nejrychlejší stroje ve flotile ČD, které mohou jezdit rychlostí až 230 km/h.



ČD bojují s útoky sprejerů

Za prvních sedm měsíců tohoto roku evidují České dráhy více než 225 případů graffiti na svých vozidlech. Škoda vzniklá v souvislosti s jejich odstraňováním převýšila tři miliony korun. K nejvíce útokům vandalů dochází v pražské aglomeraci a také v jihomoravském kraji. Například v hlavním městě a jeho okolí ČD letos zaznamenaly 82 případů graffiti. Oproti předchozím rokům jde ale podle statistik o mírný pokles této trestné činnosti. Dopravce hledá způsob, jak takovým útokům zabránit, a zároveň řeší s objednateli dopravy optimální možnosti, jak soupravy co nejrychleji vyčistit a přitom zachovat přepravní kapacitu. Kvůli zajištění čištění se totiž musí vlaky na určitou dobu stáhnout z provozu, což má negativní vliv na přepravní kapacitu. V provozu se to projeví například nasazením jedné jednotky CityElefant místo dvou spojených. České dráhy posilují fyzickou ostrahu objektů, ve kterých k útokům na vlaky dochází, nasazují ale také ostrahu do míst, kde se předpokládá, že by se útoky mohly objevit. Tato místa hlídají zaměstnanci bezpečnostních agentur.



VUZ rozšiřuje služby na Slovensku

Slovenská dceřiná společnost Výzkumného Ústavu Železničního úspěšně splnila všechny podmínky akreditačního procesu a stala se držitelem osvědčení o akreditaci č. P-058. Díky tomu může kromě dosavadních činností nabízet i služby akreditovaného subjektu DeBo pro Slovensko. Jedná se konkrétně o ověřování shody výrobků Evropského železničního systému se slovenskými národními předpisy a o služby certifikačního orgánu ECM pro území Evropské unie (certifikace systému údržby a funkcí údržby kolejových vozidel). „Jsem rád, že expanze VUZ na slovenský trh je úspěšně dovršena. Mezi zákazníky skupiny VUZ se nově zařadí i železniční dopravci, resp. všechny subjekty zodpovědné za údržbu železničních kolejových vozidel, kteří potřebují získat osvědčení pro svůj systém údržby. To jim umožní deklarovat bezpečný a provozuschopný stav přidělených železničních vozidel, který jsme schopni ověřovat na území celé EU,“ řekl Miroslav Klich, jednatel a výkonný ředitel VUZ Slovakia. Nově rozšířené portfolio skupiny VUZ tímto posiluje roli VUZ jako evropského lídra v železničním zkušebnictví a certifikaci.



Web nostalgie v novém kabátě

Pro příznivce železniční historie a nostalgických jízd naše dceřiná společnost ČD - Informační systémy připravila novou podobu webových stránek ČD Nostalgie. Nová grafická podoba webu přináší uživatelům větší přehlednost a použitelnost, a to na všech typech zařízení včetně tabletů a mobilních telefonů. S kalendářem akcí lze snadno naplánovat výlet parním vlakem pro svatbu, firemní akci nebo pro účely natáčení filmu. Web obsahuje množství informací a obrazového materiálu k historickým lokomotivám a vozům ze sbírek ČD Muzea v Lužné u Rakovníka a depozitáře v Olomouci. Nový web vychází z grafického manuálu ČD Nostalgie, technologicky je založen na frameworku Bootstrap a je optimalizován pro internetové vyhledávače (SEO).



Strojvedoucí z nehody v Milavčích mají pomníček

Pomníček se jmény dvou strojvedoucích, kteří před rokem zemřeli při čelní srážce vlaků v Milavčích na Domažlicku, odhalili jejich kolegové na vlakové zastávce v obci. Památku kolegů a kamarádů přijela uctít řada železničářů z Plzeňska i Domažlicka a také zástupců z vedení Českých drah. Jedná se o iniciativu kamarádů a kolegů zejména z řad strojvedoucích, kteří chtěli uctít památku obou zemřelých. Vstříc vyšla i obec Milavče, která pomohla upravit místo pro pomník z černého leštěného kamene a také se bude podílet na jeho údržbě. Odhalení pamětní desky k prvnímu výročí železniční nehody se uskutečnilo přes rok po tragédii, ve čtvrtek 4. srpna. Při srážce osobního vlaku a Západního expresu loni zemřeli tři lidé včetně strojvedoucích obou vlaků. Zraněno bylo na 70 lidí. „Vzpomínáme tady dnes na naše kolegy, ale nezapomeňme také na cestující ve vlaku,“ zdůraznil při vzpomínkovém aktu místopředseda představenstva Českých drah Michal Kraus.



Nová atrakce v Království železnic

Smíchovské centrum neomezené zábavy připravilo pro malé i velké fanoušky železnic novou atrakci. Funkční návěstidlo AŽD 70. Jeho signály jsou ovládnány připojeným tabletem s přehlednou aplikací v češtině a angličtině. Zájemci si nejprve mohou postupně vyzkoušet všechna nastavení pro konkrétní situace na železnici i s podrobným popisem. Ve druhé části si pak v jednoduché soutěži ověří nabyté vědomosti. Určitě si to při příští návštěvě Království železnic nezapomeňte sami vyzkoušet. Návěstidlo bylo instalováno díky spolupráci s Montážním závodem AŽD v Kolíně. Jde o modulární systém, který umožňuje sestavit návěstní svítlny pro jakoukoliv potřebu v železničních stanicích, vlečkách, a dokonce i v důlních drahách.

Minibary nabízí pivní speciál Matylda

Minibary ČD začaly prodávat pivní speciál Matylda. Jde o limitovanou sérii plechovkového piva z plzeňského minipivovaru Proud. Hlavní myšlenkou výroby tohoto speciálu je získání finančních prostředků na opravu lokomotivy 31.3.432 zvané Matylda. Ta se odehrává v Lužné u Rakovníka a skončit má do konce letošního roku. Po dokončení se lokomotiva vrátí do Olomouce, kde bude provozována při nostalgických jízdách. Jde o první pokus, jestli bude o pivo mezi fanoušky železnice zájem, případně by v podobné podpoře opravy historických vozidel rád pokračoval. Pivo je k dostání i v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka. Další novinkou v minibarech je jedlý hmyz. Konkrétně to jsou křupaví červíci nebo cvrčci, kteří jsou plnohodnotným zdrojem bílkovin a pestré škály mikroživin. Dlouhodobě nejoblíbenější jsou v nabídce minibarů teplé nápoje, které si cestující mohou zakoupit již za 15 korun.



Hala českobudějovického nádraží se otevře na přelomu roku

Příjezdová hala českobudějovického vlakového nádraží, která je kvůli rekonstrukci uzavřená, by mohla veřejnosti začít sloužit na přelomu letošního a příštího roku. Rekonstrukce celého nádraží, která začala před dvěma roky, by měla skončit do prosince 2023. Stát měla původně 689 milionů Kč. Už nyní je jasné, že částka bude minimálně 755 milionů Kč. Podle Správy železnic navýšení způsobily vícepráce, které stavbaři museli dělat kvůli degradaci velkých částí objektu. „Předpokládáme, že by se cena mohla navýšit ještě o desítky milionů korun, ale už nepůjde o stovky milionů,“ uvedl ředitel správce infrastruktury Jiří Svoboda. Po rekonstrukci objektu vznikne i nový hlavní vchod do budovy přímo z Lannovy třídy. Celá trasa z podchodu pod nástupiště přes budovu až na Lannovu třídu bude plně bezbariérová. Při opravě nádraží se zlepší provozní prostory, zmodernizují veřejně přístupná místa, vznikne i administrativně provozní zázemí pro zaměstnance Správy železnic.



ČD Cargo objednává nové lokomotivy

Největší český železniční nákladní dopravce ČD Cargo a společnost Siemens Mobility Česká republika podepsaly v červenci smlouvu na nákup deseti lokomotiv Siemens Vectron MS (varianta A54), které disponují maximální provozní rychlostí 160 km/h. „S lokomotivami Siemens Vectron máme v čele našich vlaků dlouhodobě dobré zkušenosti. Jejich nákup nám umožnil naplňovat jeden ze čtyř strategických pilířů ČD Cargo, a to expanzi do zahraničí. Lokomotivy chceme využít pro dopravu vlaků v dalších zemích se zajímavým potenciálem – v Nizozemsku a Belgii,“ řekl předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Zajímavé jsou pro firmu zejména přístavy. Stroje se vyrobí v závodě Siemens Mobility v Mnichově-Allachu a postupně budou předávány od druhé poloviny roku 2024. Disponují jednotným evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS Level 2 Baseline 3 a jsou schválené pro provoz v Česku, Belgii, Maďarsku, Nizozemsku, Německu, Polsku, Rakousku a na Slovensku.



Musíme změnit systém financování železniční dopravy

Dokončení finančního auditu, obhajoba ratingu, aktualizace strategie financování a především nutnost řešit rostoucí ceny energií. Nejen tyto úkoly musel po dubnovém nástupu do funkce začít řešit nový člen představenstva Českých drah odpovědný za řízení ekonomických útvarů Lukáš Svoboda. Prozradil také, kde dopravce hodlá hledat další finanční zdroje.

Petr Slonek | Foto: Michal Málek

Jaké kroky jste po svém nástupu do představenstva učinil nejdříve?

Především bylo nutné se velmi rychle zorientovat v otevřených věcech a rozběhnutých projektech. V první řadě bylo nutné uzavřít fiskální rok 2021 a dokončit finanční audit. S tím byla spojená nejen obhajoba obchodního modelu před auditorem, ale nakonec se objevily i některé nové skutečnosti, které vedly k nutnosti vytvořit rezervy a opravné položky. Znamenaly tak zhoršení hospodářského výsledku, který byl už tak negativně ovlivněn dvěma pandemickými roky po sobě.

Krátce nato proběhla obhajoba ratingu před agenturou Moody's, kde se nám podařilo obhájit úroveň Baa2 se stabilním výhledem. Souběžně s tím běžela příprava emise ESG neboli „zeleného“ dluhopisu. Oproti přípravě klasického dluhopisu, která je také časově hodně náročná, zde bylo potřeba dotáhnout otázku nastavení strategie v oblasti firemní udržitelnosti, což byla podmínka nutná pro to, aby se mohlo jednat o dluhopis „zelený“. A pokud jde o samotnou emisi, není bohužel každý den posvícení. Konec pololetí se vyznačoval vysokou nervozitou investorů na dluhopisovém trhu, a tak když se v den emise stala mimořádná událost v podobě vážné nehody Pendolina, byli jsme v podstatě

nuceni emisi přerušit. Přehodnotit jsme museli také rozběhnutý projekt financování osobních vozů prostřednictvím nově vytvořené společnosti, ve které by poloviční podíl držely České dráhy a poloviční podíl Národní rozvojová banka. Tato společnost by pak pronajímala osobní vozy do ČD. Hlavním smyslem transakce bylo vytěsnit část dluhu mimo bilanci ČD a mít tak možnost půjčit si více, byť za o něco vyšší cenu. Jak se ale ukázalo, některé předpoklady nebyly zcela správné, a navíc v průběhu času došlo k dramatickému zvýšení ceny peněz. Za rok a půl se tak modelované nájemné zvýšilo dvojnásobně a projekt přestal dávat ekonomický smysl. I když se nebude realizovat, jeho příprava

nám otevřela nové možnosti spolupráce s bankami. Odsunutí emise dluhopisů a ukončení zmíněného projektu nicméně znamenalo nutnost pozměnit naši krátkodobou strategii financování a aktualizovat o nové skutečnosti střednědobou.

V neposlední řadě jsem musel přistoupit také k několika personálním změnám, které byly z mého pohledu nutné. Určitě bylo potřeba zlepšit komunikaci mezi útvary navzájem, ale i směrem k dceřiným společnostem.

Jedním z vašich hlavních úkolů je stabilizovat cash flow, ověřit nákladovou efektivitu, cenotvorbu a výnosy. Daří se to?

Veřejná osobní doprava je z principu služba, která si sama na sebe nevydělá. V případě Českých drah to znamená, že tržby z prodeje jízdenek kryjí pouze přibližně 20 % nákladů osobní dopravy. Zbytek tak musí být kompenzován objednateli, což je v případě ČR ministerstvo dopravy a kraje. Takto nicméně financování veřejné dopravy vypadá téměř v celé Evropě, protože se jedná o službu ve veřejném zájmu a její rozsah je větší, než jak by k tomu přistoupil ryze komerční subjekt.

Pokud jde o nákladovou efektivitu, je nesporné, že pokud chtějí České dráhy obstát v tržní konkurenci, budou muset své náklady optimalizovat. A prostor pro optimalizaci tu rozhodně vidíme. Na druhou stranu objem takových úspor může reálně dosáhnout v uvozovkách jen několik stovek milionů korun a většina z nich nelze dosáhnout ze dne na den. Vedle toho nám ale v současné době rostou vybrané kategorie nákladů o jednotky miliard. Jedná se zejména o náklady na energie, náhradní díly, ale také o náklady financování v souvislosti s růstem ceny peněz. U většiny z nich nemáme nad jejich cenou absolutně žádnou kontrolu. Například u energií očekáváme na příští rok zvýšení nákladů více než čtyřnásobně. To vše se navíc děje v době, kdy České dráhy započaly masivní modernizaci vozového parku. Bohužel i ceny kolejových vozidel se daly do pohybu směrem vzhůru.

Určitě je proto potřeba počítat se zdražením jízdného. Prostor zde určitě je, protože se u nás ceny pohybují v porovnání se zahraničím relativně nízkou. Nicméně vzhledem k podílu těchto tržeb na celkových nákladech je zjevné, že i v případě zdražení o desítky procent by nám doatečně tržby pokryly jen část nárůstu nákladů.

Jako jeden z klíčových problémů se teď ukazuje systém kompenzace nákladů ze strany objednatelů, který byl celkem logicky stavěn na období klidu a stabilního vývoje ekonomiky. Navyšování kompenzací od objednatelů tak probíhá na základě cenových indexů až s dvouletým zpožděním. V období prudkých změn cenové hladiny bohužel tento model přestává fungovat. Naším prvotním úkolem je proto vést dialog s objednateli, protože České dráhy, oslabené dvěma lety covidu, během nichž přišly na tržbách o téměř 8 miliard, prostě nejsou schopny takto enormní růst nákladů i přes úspory a zdražení absorbovat. Z dlouhodobého pohledu bude určitě nutné otevřít debatu, jak má být železniční doprava v České republice financována. V podstatě stojíme na důležitém rozcestí, kdy se stát musí rozhodnout, zda v důsledku tlaku na veřejné rozpočty omezí dopravní výkony a dojde ke zpomalení modernizace, což je určitě legitimní, ale z dlouhodobého pohledu to bude znamenat horší kvalitu železniční dopravy a přetížené silnice, nebo stát pomůže dopravcům nelehkou situaci překlenout, což umožní pokračovat v modernizaci železnic a v delším horizontu přinese své pozitivní efekty. Fungující veřejná doprava v rozsahu odpovídajícím potřebám obluhované oblasti přispívá zcela průkazně k rozvoji území.

leznice a v delším horizontu přinese své pozitivní efekty. Fungující veřejná doprava v rozsahu odpovídajícím potřebám obluhované oblasti přispívá zcela průkazně k rozvoji území.

Výrazným problémem je současný vysoký nárůst cen energií. Chystáte v této souvislosti nějaká opatření?

Ano, současný nárůst cen energií a paliv pro nás představuje jedno z největších rizik a my ho musíme řešit. Jen pro představu, za rok 2021 odebrala Skupina ČD více než 1 TWh elektrické energie, čímž jsme se podíleli na celkové odběru téměř z jedné sedmdesátiny. To nás řadí mezi největší odběratele elektřiny v Česku. Současně vnímáme, že doba stabilních a předvídatelných cen energií je pryč. České dráhy samy o sobě nemohou ceny trakční elektrické energie v současné době ovlivnit. V souladu se stávající legislativou nákup trakční elektřiny zajišťuje pro potřeby železničních dopravců Správa železnic a její dosavadní model pořizování elektřiny v podobě ročních kontraktů nakupovaných na burze neumožňuje dlouhodobější fixace, a tedy i snižování těchto cen. Krátkodobě se musíme co nejrychleji vyrovnat hlavně s aktuálním nárůstem nákladů za energie přepravy v tomto a příštím roce. Tyto nárůsty nejsme schopni ani ovlivnit, ani absorbovat a budeme se je proto snažit v co největší míře přenést na objednatele. Přirozeně ale hledáme krátkodobé energetické úspory i na své straně, a to zejména v oblasti spotřeby energií a vytápění našich objektů. Tak jako mnoho jiných firem, i my připravujeme řadu operativních opatření pro nadcházející topnou sezónu.

Z pohledu dlouhodobé perspektivy začínáme hledat řešení nejenom zvyšující naši odolnost vůči dynamickým změnám cen energií, ale současně i posilující naši energetickou soběstačnost a bezpečnost provozu. Co se týče trakční elektřiny pro zajištění dopravy, chceme začít jednat se Správou železnic a dalšími partnery o změnách modelu pořizování trakční elektřiny, který by umožnil fixovat její cenu v delším časovém období.

Kde hledají České dráhy hledat další finanční zdroje? Chcete jít cestou dalších úspor?

České dráhy mají v zásadě dva druhy zdrojů. Interní a externí. V rámci interních zdrojů se jedná jednak o ty dlouhodobé, generované provozem, a dále jednorázové, zejména příjmy z prodeje zbytných aktiv. O provozním cash flow jsme se bavili poměrně detailně. Každopádně platí, že covid a stávající situace nás v tomto směru hodně vyčerpaly. Pokud jde o prodej aktiv, pomohlo by nám, kdyby se podařilo v dohledné době dořešit otázku úplatného převodu pozemků pod kolejemi na Správu železnic. Věřím, že Evropská komise, která transakci posuzuje z pohledu správnosti ocenění, brzy dospěje k rozhodnutí.

Pak jsou to zdroje externí, jejichž objem závisí jednak na objemu zdrojů interních, a jednak na tempu obnovy vozového parku. Na základě požadavku objednatelů na obnovu vozového parku by v horizontu následujících pěti let mělo být investováno až 70 miliard a na to samozřejmě interní zdroje nemohou stačit. Při čerpání externích zdrojů je nicméně třeba pamatovat na to, že objem zadlužení má své limity a je tak nutné dodržet přijatelnou míru zadlužení. To je důležité pro finanční stabilitu společnosti a její ratingové hodnocení. Jako externí zdroje plánujeme využívat všechny standardní produkty dostupné na trhu, ať už jsou to krátkodobé, či dlouhodobé úvěry, dluhopisy veřejně obchodované i privátně

Současný nárůst cen energií a paliv pro nás představuje jedno z největších rizik a my ho musíme řešit. Jen pro představu, za rok 2021 odebrala Skupina ČD více než 1 TWh elektrické energie, čímž jsme se podíleli na celkové odběru téměř z jedné sedmdesátiny. To nás řadí mezi největší odběratele elektřiny v Česku.



umístěné. Jednou z možností je i větší využití leasingu, ale to je podmíněno v případě osobní dopravy úpravou legislativy. Rovněž chceme analyzovat i možnost financování formou PPP projektů, která by mohla dávat smysl v oblasti modernizace našeho opravárenského zázemí. Legitimním způsobem může být ale i možnost finančního posílení společnosti nad rámec příjmů z běžné činnosti ze strany akcionáře. Může se jednat například o kapitálové posílení společnosti v důsledku pandemických ztrát nebo například transparentní oddlužení.

Počítáte s prostředky z tzv. zelených eurobondů? Pokud ano, kdy se uskuteční jejich emise a v jaké výši?

S výnosem z emise zahájené na jaře letošního roku nadále počítáme. Transakci jsme pouze odložili a čekáme na konec letních prázdnin na finančních trzích. Zároveň jsme si vědomi, že období rostoucích úrokových sazeb, ve kterém se nacházíme, přináší bohužel pro dluhopisové trhy určitá rizika. Investoři drží hotovost a vyčkávají s nákupem, protože očekávají, že za půl roku budou moci nakoupit dluhopisy s vyšším úrokem. Případně si tato svá očekávání promítnou do požadované ceny a dluhopisy jsou pak pro emitenta zbytečně drahé. Pro případ takového vývoje máme připravené alternativní scénáře.

Využijete i možnosti úvěru ve výši 16 miliard korun od Eurofimy či dalších dvou miliard od Evropské investiční banky?

Ano, úvěrová smlouva s Eurofimou je již podepsaná a v krátkodobém horizontu může představovat zálohu pro případ, že by dluhopisové trhy nebyly dobré. Čerpat peníze plánujeme v několika tranších po dobu následujících tří let. Financování od Eurofimy je cenově velmi výhodné a administrativně pružné. Určitou nevýhodou je nicméně nutnost vložit do zástavy kolejová vozidla, což může narážet na omezení vyplývající z emise dluhopisů. Určitě se budeme zabývat i možností navýšení rámce.

Pokud jde o EIB, finalizovali jsme první pilotní smlouvu ve výši 900 mil. Kč. Další dostupný úvěrový rámec, který má EIB pro ČR k dispozici, chceme využít v následujících letech. Financování od EIB je rovněž cenově velmi příznivé. Nevýhodou je administrativní náročnost, nutnost vytipování vhodných projektů a zajištění jejich kofinancování ve výši 50 %. Podobně jako u Eurofimy se jedná o zdroj financování, kde bychom chtěli zvětšit jeho podíl v rámci finančního mixu.

Kam by tyto peníze měly směřovat? Půjdou na investice, případně na refinancování starších dluhů?

Na obojí. Schopnost refinancovat splatné dluhy je pro nás „podmínka nutná“, na ní stojí naše finanční stabilita, ratingové hodnocení a reputace na finančních trzích. Téma modernizace vozového parku jsem již zmiňoval a dalším tématem je modernizace opravárenského zázemí. Objem investic ale bude záviset na tom, jaký přístup k financování železnice nakonec převáží. ○

Lukáš Svoboda

Absolvoval Vysokou školu ekonomickou v Praze a Právnickou fakultu Univerzity Palackého v Olomouci. V uplynulých letech vedl například finanční divizi a sekci controllingu ve státním podniku Česká pošta, působil rovněž jako konzultant v oddělení Fúzí a akvizic a předtím jako auditor ve společnosti PricewaterhouseCoopers. Od roku 2019 až do současnosti pracoval pro dceřinou společnost Českých drah ČD - Telematiku, dceřinou společnost Českých drah, a to jako ředitel úseku Ekonomiky a sdílených služeb. Kromě obvyklé agendy finančního ředitele byl zodpovědný také za oblast nákupu, logistiky nebo správy majetku. Letos v dubnu ho Dozorčí rada ČD zvolila členem představenstva ČD. Ve společnosti má na starosti řízení ekonomických útvarů.



vé sociální zázemí a také kuchyňka. Třetí nadzemní podlaží bude sloužit Oblastnímu ředitelství osobní dopravy západ. Na ploše 664 m² zde vznikly kanceláře a zasedací místnosti. Druhé nadzemní podlaží bude sloužit Policii ČR. O tom, že se sem přestěhuje policie z vedlejších objektů označovaných A1 a A2, které budou v nadcházejícím roce zbourány a na jejich místě vznikne osmá a devátá kolej, se rozhodlo teprve v průběhu rekonstrukce. Proto adaptace pro potřeby policistů ještě pokračují. V prvním nadzemním podlaží se pak nacházejí komerční prostory, které slouží veřejnosti, a jsou tam zřízeny prostory pro obchody a gastronomická zařízení. V současnosti jsou v nich provozovny značek Dejsi, Hello, Burger King, Costa Coffee, Kytky od Pepy, Pizza Hut a Showroom Penty.

Na metro opět průchodem

S ukončením rekonstrukce se znovu otevře průchod přes dvoranu ke vstupu do metra. Jeho částečné otevření je plánované na říjen. „Nad jeho východem k metru jsme zřídili moderní skleněné zastřešení, zatímco směrem k tramvajové zastávce prošla kompletní obnovou historická markýza, která stylově navazuje na zastřešení dvorany. Opravili jsme také skleněnou střechu nad centrálním dvorem budovy B, který zdobí řada sloupů se štukem provedeným podle historických vzorů,“ připomíná Zdeněk Sedláček.

Původně příjezdová budova vznikla v letech 1844 a 1845 a u nás patří mezi nejstarší dochované železniční stavby. Realizoval ji architekt Anton Jüngling v pozdně klasicistním slohu s výraznými rysy romantizující rané renesance. To se projevilo vytvořením vnitřního dvora po vzoru florentských paláců renesančního období. Jüngling použil také „bramantovská“ okna po vzoru římského paláce Cancelleria z konce 15. století s pravoúhlým orámováním ukončeným jednoduchou římsou. Přířadou inspirací pro toto řešení se mu staly vídeňské úřední budovy projektované dvorskou stavební radou. Střecha byla valbová, krytá šedou břidlicí.

Dvoupátrová budova s mezaninovým patrem a čtvercovým půdorysem s nádvořím zakrytým proskleným stropem sloužila původně jako příjezdová hala. Tudy procházeli lidé od vlaků do města, proto byly v jejím přízemí zařízeny místnosti pro policejní stráž, pasovou službu, finanční stráž a úřad potravní daně. V mezipatře pak vznikly byty úředních zřízenců a nocležna mužstva finanční stráže. V patrech fungovaly kanceláře dráhy a byty zaměstnanců železnice. ○

Masarykovo nádraží začne sloužit nájemníkům

Rekonstrukce budovy B Masarykova nádraží na nároží ulic Havlíčkovy a Na Florenci se blíží k závěru. V současné době se objekt přebírá a odstraňují kolaudační vady. V průběhu září začne stěhování a od října by měla budova sloužit novým nájemníkům. Rekonstrukce byla mimořádně náročná a trvala přes dva roky.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

Budova pochází z poloviny 19. století. „Byla už ve špatném stavu, proto jsme museli začít u komplexní sanace statiky, a pak obnovovat jednotlivé stavební části včetně stropů, podlah, příček, elektroinstalace, rozvodů vody nebo odpadů. Úzce jsme spolupracovali s památkáři, protože je památkově chráněná, a cílem bylo vytvořit moderní zázemí pro naše zaměstnance, ale zároveň zachovat všechny historické prvky,“ vysvětlil ředitel Regionální správy majetku Praha Zdeněk Sedláček.

Historické i nové prvky

Interiéry tak snoubí historické prvky, jako jsou repasované původní vysoké dřevěné dveře a okna s dřevěnými rámy, dobové dlaždice nebo parkety s historickými vzory s moderními skleněnými přepážkami. Rekonstrukci doplňují vhodně vybrané nové dlažby a další vybavení v čas-



tech budovy, kde se původní vybavení nedochovalo nebo které nyní slouží novým účelům. Díky tomu vznikl vzdušný, prosvětlený interiér. Projektant myslel také na šetření energie, proto jsou v celém objektu instalována úsporná LED svítidla. Našlo se místo i pro vestavbu výtahu, který propojuje všechna nadzemní podlaží. Ocení jej hlavně vlakové čtyři při cestě na úplně nové nocležny.

Ty vznikly v nejvyšším podlaží a mají kapacitu 52 lůžek. K dispozici je zcela no-

Cestující se ve velkém vracejí do vlaků

Do vlaků se konečně ve velkém začali vracet cestující. V prvním pololetí letošního roku přepravily České dráhy celkem 75 milionů cestujících, kteří v nich ujeli 3,6 miliardy kilometrů. V meziročním srovnání to představuje nárůst o 25 milionů zákazníků. Oproti loňsku roste i průměrná přepravní vzdálenost. Ta poskočila o bezmála 10 kilometrů.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Michal Málek



Posobní železniční doprava v Česku postupně vrací k normálu. Potvrzují to pololetní ukazatele v počtu přepravených cestujících a v přepravních výkonech. V první polovině roku vlaky Českých drah přepravily 75 milionů cestujících, což je zhruba o 25 milionů cestujících víc než v roce 2021. „Je patrné, že postupné rušení omezení proti covidu má pozitivní vliv na mobilitu veřejnosti. Rychlejší růst totiž sledujeme hlavně ve druhém čtvrtletí letošního roku, kdy zmizela poslední opatření včetně povinnosti nosit roušky a respirátory ve veřejné dopravě. V té době jsme vozili už zhruba 86 % cestujících ve srovnání s posledním rokem před pandemií koronaviru,“ komentoval ukazatele předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Nárůst v dálkových spojích

Ze zveřejněných dat vyplývá, že se rychle vracejí především cestující do dálkových vlaků ČD. „Průměrná přepravní vzdálenost je totiž 48 kilometrů, což je dokonce víc než v roce 2019. To jen ilustruje, že železnice má své dominantní postavení v dopravě ve velkých aglomeracích a rovněž na dálkových linkách, kde nabízí výhodnou alternativu k individuální cestě autem. Ve vlaku na rozdíl od auta lze totiž pracovat, odpočívat a dělat celou řadu dalších činností, o které lidé na cestě vozidlo připraví,“ doplnil člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Na změny chování cestujících po pandemii hlavně při pravidelných cestách do zaměstnání na kratší vzdálenosti zareagovaly České dráhy také úpravou nabídky, když zavedly například traťovou měsíční jízdenku – 10 dní, která umožňuje držitelům cestovat v libovolně zvolených deseti dnech v měsíci. Tato jízdenka nabízí flexibilní volbu pro ty zaměstnance, kteří částečně pracují v režimu home office. Cestování podporuje také řada dalších obchodních nabídek a nasazení moderních vlaků.

České dráhy přepravily za 1. pololetí roku 2022 celkem 75 milionů cestujících,

což je o 49 % více než v předchozím roce. Přepravní výkon ve stejnou dobu dosáhl 3,6 miliardy oskm, což je meziroční nárůst dokonce o 81 %. Přepravní vzdálenost meziročně stoupla z 39,6 km na 48 kilometrů.

Cestující se tak na železnici vracejí postupně. Za celý loňský rok vlaky ČD přepravily 120,7 milionu cestujících, což bylo meziročně o tři procenta více. Za letošní půlrok je tak nárůst už výraznější. Přepravy nicméně stále zaostávají za čísly z předkrizového období. V první polovině roku 2019 přepravily dráhy přes 91,6 milionu pasažérů. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc září zní: **Kdy a ve kterém městě byla vyrobena tendrová lokomotiva 310.006 a kam byla poté zařazena do služby?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. září** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář září“. Tentokrát se hraje o knihu *Historie státních drah 1918–2018*.

*Správná odpověď z č. 8: Dráha byla zprovozněna 22. prosince 1898, provozována byla Rakouskou severozápadní dráhou. Knihu *Posázavská dráha 1. - Žďár-Německý Brod-Světlá-Kácov* získává Martina Dvořáková, Plzeň.*



České dráhy zkoušejí delší předprodej rezervací

České dráhy se rozhodly prodloužit předprodej rezervací ve svých vlacích. Na několika desítkách spojů nyní testují systém, který by měl u vybraných vlaků umožnit nákup libovolné místenky do 30 minut před odjezdem. Dosud byly všechny místenky v předprodeji k dispozici maximálně do doby dvou hodin před odjezdem daného vlaku.



místa. Obsazená místa se do systému nahrávají automaticky a zobrazí na displejích u obsazených míst. Cestující budou mít k dispozici širší výběr míst i krátce před odjezdem vlaku z výchozí stanice.

„Naším cestujícím chceme nabízet co nejširší

službu a plnit individuální požadavky. Někdo si kupuje jízdenky a rezervace s větším předstihem, jiní cestující volí nákup na poslední chvíli a další část se nechce vázat na konkrétní spoj a nákup místenek nevyužívá. Hlavně poslední dvě skupiny ocení novinku, kterou nyní testujeme převážně na spojích Krušnohor a Moravan. Jedná se o prodloužení prodeje všech volných místenek až do 30 minut před odjezdem vlaku z výchozí stanice oproti běžným dvěma hodinám,“ vysvětlil člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Zdržení s lístečky

Doba dvě hodiny před odjezdem byla nutná zejména kvůli označení rezervovaných míst papírovými lístečky s označením úseků, kde je místo rezervované. Lístečky bylo nutné vytisknout a roznést na jednotlivá místa. Například u osmivozového vlaku se může jednat o více než 500 jednotlivých míst, přičemž délka soupravy je kolem 200 metrů. Nový systém díky elektronickému šíření dat zkracuje dobu, kdy končí předprodej rezervací, na nutné minimum 30 minut a zároveň zohledňuje lhůtu, kdy již mohou cestující nastupovat do přistavené soupravy ve výchozí stanici, přičemž naleznou svá zakoupená místa již označená.

„Prodloužení doby předprodeje až do poslední půlhodiny před odjezdem vlaku z výchozí stanice umožňují digitální technologie instalované do osobních vozů. Ty umí nejen zobrazit obsazení míst na displejích u jednotlivých sedadel, ale po zadání čísla spoje vlakovodoucím do systému je centrální server pošle bezdrátově prostřednictvím mobilních sítí přímo na konkrétní vozy v soupravě,“ doplnil Jiří Jeřeta. Automaticky bezdrátově jsou nahrané a na displejích zobrazené také další údaje o spoji, jako jsou čísla místenkových vozů, jízdní řády na vnitřních displejích včetně předpokládaných příjezdů do stanic na základě aktuální situace nebo možné přípoje.

Prodloužená doba předprodeje rezervací je nyní ověřována u 26 spojů linky R 13 Brno – Břeclav – Olomouc, 4 spojů Ex 6 Praha – Plzeň – Cheb a u 18 spojů linky R 15 Praha – Ústí nad Labem – Cheb. V případě pozitivních ohlasů se plánuje rozšíření doby předprodeje rezervací až na půlhodinu před plánovaným odjezdem spojů i na další vlaky ČD vybavené digitálním systémem rezervací. ○

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Po uplynutí této doby bylo možné pořídit místenku do vlaku už pouze v omezeném množství na místech, kde platí expresní rezervace. Dopravce nyní hodlá systém rezervace všech místenek prodloužit o dalších 90 minut. Umožňuje to digitální technologie instalované do osobních vozů, které ukazují rezervaci

Drážní úřad informuje

Co se skrývá pod pojmy SWITCH OFF a SWITCH ON?

Železničních vozidel dovybavených palubním systémem jednotného evropského zabezpečovače ETCS přibývá. Schvalovací proces se skládá z několika částí. Ke konci léta již prošlo finálním schválením typu kolem 20 vozidel dovybavených palubní částí ETCS. Do konce roku by mělo mít úplné schválení dalších více než 150 vozidel, která jsou v tuto chvíli ve zkušebním provozu. Vozidla se tak připravují na výhradní provoz pod dohledem ETCS, který bude na některých tratích spuštěn od počátku roku 2025.

Aby byl proces dovybavování vozidel palubní částí ETCS co nejplynulejší, jsou nastaveny dvě fáze zkušebního provozu. V první fázi, v tzv. režimu SWITCH OFF, je instalován hardware zabezpečovače a systém je připravený na následné zapnutí. V této fázi se dokazuje, že je systém odizolovaný od ostatních obvodů a že nemůže narušit bezpečnost vozidla.

Následuje fáze SWITCH ON, kde se dokazuje úplná schopnost bezpečného provozu se zapnutým ETCS. Po najetí určitého počtu kilometrů a doložení všech podkladů pro typové schválení je možné dokončit úplné schválení takového vozidla. Zahájení zkušebního provozu předchází technická prohlídka a zkouška, kde se sleduje samotná zástavba zabezpečovače do vozidla a vydávají se příslušné průkazy způsobilosti UTZ.



Točna olomouckého deponáře září novotou

Až 17. září dorazí návštěvníci Regionálního dne železnice v Olomouci do prostoru deponáře muzea Českých drah, kde se akce uskuteční, budou moci kromě historické a moderní drážní techniky obdivovat také čerstvě modernizovanou točnu tamějšího depa. Její rekonstrukce skončila na konci prázdnin a povýšila kvalitu celého přilehlého území.

Vít Čepický s využitím TZ | Foto: autor

Smyslem rekonstrukce točny a přilehlého kolejiště bylo primárně vyřešit její nevyhovující technický stav. Po více než sedmdesátiletém provozu, kdy sloužila nejprve motorovým vozům a v posledních deseti letech pak deponářům ČD muzea v Lužné, již byla oprava nezbytná. Za více než 13 milionů korun vznikla nová betonová vana, modernizací prošla mostovka točny a prostor kolejiště byl vydlážděn, což ocení zejména návštěvníci muzea, jejichž pohyb zde bude mnohem bezpečnější a příjemnější.

„Olomoucký deponář železničního muzea Českých drah má velký potenciál, už nyní je vyhledávaným cílem. Zdejší exponáty i výborná poloha přímo u hlav-



ního nádraží tomu přispívají. Věřím, že s jeho postupným zvelebováním se ještě více dostane do povědomí veřejnosti a ruku v ruce s tím se v budoucnu rozšíří i jeho provozní doba. Historické exponáty i lidé, kteří o ně pečují, si takovou pozornost určitě zaslouží,“ řekl generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Naposledy měli návštěvníci možnost areál navštívit v březnu tohoto roku během akce Odemykání točny. Poté následovala samotná rekonstrukce, Regionální den železnice v Olomouci tak bude premiérovou akcí obnovené točny. Kromě tradiční přehlídky historických vozidel a nostalgických vlaků z nedalekého nádraží se mohou příznivci železnice letos premiérově těšit také na komorní setkání Bardotek, tedy lokomotiv řady T478.1.


Točnou rekonstrukce nekončí

Pozornost se nyní začne přesouvat z kolejiště na samotnou budovu depa. „V další fázi zvelebování areálu bychom rádi



opravili střechu remízy, tedy prostoru, kde je zázemí pro historická vozidla a probíhá zde i jejich údržba. Pak přijde na řadu modernizace budov. Chtěli bychom z olomouckého deponáře vytvořit atraktivní prostor pro malé i velké fanoušky železnice,“ přeje si ředitel Centra historických vozidel ČD Marek Plochý.

Olomoucký deponář je domovem řady zajímavých strojů. Patrně nejvýznamnějším je jedna z nejstarších parních lokomotiv na našem území – 314.303 Kocúr z roku 1898. Dále jsou zde k vidění parní lokomotiva 464.202 Rosnička nebo motorový vůz M 262.018 Kredenc.

Obyčejně zde sídlí i Matylda, tedy parní lokomotiva 313.432. Ta ovšem nyní prochází rozsáhlou opravou v sídle ČD muzea v Lužné u Rakovníka. Na její renovaci můžete přispět zakoupením stejnojmenného pivního speciálu z plzeňského pivovaru Proud, který je v nabídce na palubě vlaků prostřednictvím ČD minibarů. Zakoupit jej můžete též přímo v muzeu v Lužné. 



Liberecké depo se postará o motoráky společnosti Die Länderbahn

Přestože České dráhy přišly v posledních letech v oblasti Liberecka o řadu výkonů, tamější dílny starající se o údržbu motorových vozů se zaměstnanců zbavovat nemusí. Uvolněnou kapacitu totiž naplňuje nově navázaná spolupráce s německou společností Die Länderbahn a její českou dceřinou společností, která provozuje řadu vlakových linek v Sasku i severním pohraničí ČR. Díky pomyslně padlé hranici se Libereckým podařilo udržet odborníky i zajistit další fungování kompetenčního centra.

Jak konstatoval audit německé společnosti, dílna Českých drah v Liberci (ECM IV) splňuje všechny požadavky kladené na dodavatele pro firmu Die Länderbahn. Výsledné formulaci a navázané přeshraniční spolupráci předcházely měsíce zevrubné admi-

nistrativní činnosti, množství osobních setkání i prohlubování znalostí odborného personálu libereckého depa. Celý proces trval přibližně rok.

Němečtí kolegové však nepřicházeli do neznámého prostředí. Drobné smluvní práce na vlacích Die Länderbahn, která na severu Čech provozuje vlaky pod názvem Trilex, se odehrávaly v Liberci již dříve. Pracovníci tamějšího depa navíc mají bohaté



zkušenosti s komplexní údržbou vlaků Stadler, které České dráhy provozují pod značkou RegioSpider. Z drobných výpomocí se po uvolnění kapacity depa mohla stát plnohodnotná spolupráce na nejvyšší úrovni.

Společnost Die Länderbahn díky tomu získává kvalitní a odborné provozní zázemí pro drobné opravy i plnou údržbu svých vlaků, které nyní nemusí složitě dopravovat do depa ve Zhořelci či do svého provozního zázemí v několika set kilometrů vzdáleném Neumaruku v Sasku.

Die Länderbahn není z hlediska běžné údržby pro liberecké depo jediným externím zákazníkem. Kromě běžné údržby a plánovaných obnov vozidel Českých drah se zde provádí také údržba vozidel ČD Cargo a motorových jednotek Desiro společnosti Arriva. (čep)

Prudké zdražování ovlivnilo hospodaření Skupiny ČD

Skupina České dráhy vykázala v prvním pololetí 2022 podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) ztrátu ve výši 0,9 miliardy korun. Na výsledku se negativně projevil především enormní růst cen. Meziročně totiž vzrostly výdaje za služby, energie a materiál u osobní a nákladní dopravy o více než 2,3 miliardy korun.



Redakce | Foto: archiv

V případě osobní dopravy je tak vysoká ztráta způsobena hlavně stávajícím systémem úhrad od objednatelů veřejné dopravy, kteří, pokud nedojde ke změně, současnou rekordní inflaci zohlední až v platbách v roce 2024. „V době průměrné inflace kolem tří procent nám tento systém nevedl, dnes je však propad mezi našimi reálnými náklady a platbami od krajů a států dramatický. Osobní železniční dopravu nicméně vnímáme především jako službu občanům, a proto se nejdříve snažíme na změnách v systému úhrad dohodnout s objednateli. Nepřistoupili jsme tak zatím ani k redukcí spojů, ani k plošnému zdražování cen pro koncové zákazníky, jak by to

udělala většina podnikatelů. Pevně věřím, že se tento stav podaří společnými silami narovnat, protože potřebujeme investovat do obnovy vozidel, bez níž by železnice přestala být konkurenceschopnou alternativou silniční dopravě,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Osobní doprava

Výnosy osobní dopravy byly v období od ledna do června 2022 ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku ovlivněny pozitivním vývojem v přepravě cestujících, který se projevil růstem tržeb z prodeje jízdenek na téměř 4 miliardy korun (meziročně +2,1 miliardy Kč). Za prvních šest měsíců roku využilo vlaků Českých drah 75 milionů cestujících

(meziročně +25 milionů). Rostl přepravní výkon a díky oživení v mezinárodní dopravě také průměrná přepravní vzdálenost až na 48 kilometrů (meziročně +8 km). „Po ukončení protikoronavirových opatření jsme měli našlápnuto na černou nulu. Do vlaků se vracejí cestující, rostou tržby a zavedená úsporná opatření fungují. Zdražení nás dohnalo stejně jako domácnosti a další firmy. Nejvíce jsme si připlatili za elektřinu, naftu a náhradní díly. Mateřská společnost České dráhy tak vykázala ztrátu necelých 1,2 miliardy Kč,“ dodal Michal Krapinec.

ČD plánují v následujících deseti letech investovat do nákupu vlaků až 100 miliard korun. K zahájení jízdního řádu 2022 a během letoška dopravce uvedl do provozu přes 110 nových vozidel. Jde například o Interjety, jednotky RegioPanter pro regionální tratě nebo lokomotivy Vectron.

České dráhy však trápí pozdní dodávky nových vozidel a neustálé prodlužování termínů oprav a modernizací prováděných u externích dodavatelů.

Nákladní doprava

Navzdory extrémnímu růstu takřka všech nákladových vstupů, nedostatku některých součástek v průmyslu a přes řadu negativních dopadů plynoucích z války na Ukrajině se v segmentu nákladní dopravy podařilo udržet kladný výsledek hospodaření. Skupina ČD Cargo zakončila první pololetí 2022 v zisku 126 milionů korun a v meziročním srovnání odvezla o 1,4 milionu tun zboží více, díky čemuž vzrostly výnosy o 635 milionů korun. „K této pozitivnímu výsledkům přispěla pokračující expanze na zahraničních trzích, především v Rakousku, Německu, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku a ve srovnání s pololetím roku 2021 rovněž nově vzniklá společnost ČD Cargo Adria působící na chorvatském území. Výsledkem je, že již více než 62% výkonů je uskutečňováno v mezinárodní dopravě, a ČD Cargo tak pružně reaguje na změnu zbožových toků vyvolaných právě například konfliktem na Ukrajině,“ přiblížil situaci Tomáš Tóth, předseda představenstva dceřiné společnosti ČD Cargo. Rozvoj by nebyl možný, pokud by Skupina ČD Cargo nepokračovala v investicích do obnovy a modernizace parku nákladních vozů a lokomotiv, což je nezbytná podmínka pro úspěšné působení na evropském trhu. Výše investic za první pololetí roku 2022 dosáhly hodnoty téměř dvě miliardy korun.

Také ostatní dceřiné společnosti byly ziskové a ke konsolidovanému výsledku Skupiny České dráhy přispěly sumou 135 milionů korun. ○

TÉMA

Den železnice 2022: Za zábavou vyrazte do Plzně

*// DEN 2022
// ŽELEZNICE*



Hlavním městem železnice se v sobotu 24. září stane Plzeň. Během Dne železnice se návštěvníkům představí ty nejkrásnější stroje, které v průběhu let určovaly charakter dráhy a nasmazatelně se zapsaly do její historie i srdcí všech příznivců okřídleného ocelového kola. Chybět ale nebudou ani moderní vlaky, které svou historii teprve začínají psát. Na co se tedy můžete těšit?

Seznam techniky

Svět historie

Parní lokomotivy

- 414.096 Heligon
- 434.2186 Čtyřkolák
- 475.111 Šlechtična
- 534.0323 Kremák
- 354.195 Všudybylka
- 498.104 Albatros
- 310.072 Kafemlejnek
- 313.902 Průmyslovka

Motorové lokomotivy

- T 444.162 Karkulka
- T 466.0286 Pielstick
- T 435.0145 Malý hektor
- T 478.3101 Brejlovec
- T 478.1001 Bardotka
- T 669.0001 Čmelák
- T 679.1600 Sergej
- T 499.0002 Kyklop

Motorové a parní vozy

- M 120.417 Věžák
- M 290.002 Slovenská strela
- M 131.105 Hurvínek
- M 152.0002 Orchestrion
- M 260.001 Stříbrný šíp
- M 262.043 Kredenc
- M 240.0100 Singrovka

Elektrické lokomotivy

- E 458.0 Jezevec
- S 499.0 Plecháč
- ES 499.1001 Eso
- ES 499.0 Gorila
- S 489.044 Laminátka

Svět změny

- Siemens Vectron ČD (193)
- Siemens Vectron ČD Cargo (383)
- Škoda 109E (380)
- InterJet
- RegioPanter
- EffiShunter 1000-M (742.7)
- Výstavní vůz ČD Cargo (Hads 11)
- Krytý vůz ČD Cargo (Kils 12)

Vít Čepický | Foto: Michal Málek

Západočeská metropole je neodmyslitelně spjata s dopravním strojírenstvím. Narodily se zde ty nejkrásnější parní lokomotivy, vznikají zde nejmodernější elektrické jednotky. Pro řadu strojů, které se představí na Dni železnice v areálu plzeňského depa, tak půjde doslova o návrat domů. Místo konání největší letošní přehlídky historických i současných vlaků na území České republiky jen těžko mohlo být vybráno symboličtěji.

Návštěvníci se mohou těšit na několik tematických okruhů. Ve Světe historie se představí ikonické stroje parní, dieselové i elektrické trakce. Svět změny naopak nabídne k prohlídce to nejmodernější, s čím se na tuzemských kolejích můžeme setkat.

Vrcholem bude noční defilé


Chybět samozřejmě nemůže ani tradiční noční přehlídka, během které se na točně depa odehraje v podmanivé atmosféře spektakulární výlet do drážní minulosti. Program doplní také návaz-

né akce pro nejmenší návštěvníky, kteří se dočkají skákacího hradu, maskota Elfíka, společně s rodiči též budou moci změřit své síly na závodě drezín.

Program ale nebude pouze statický. Z plzeňského hlavního nádraží vyjede hned sedm speciálních parních jízd do šesti lokací – vlaky tažené Kremákem, Šlechtičnou nebo Albatrosem se paprskovitě rozjedou kolem západočeské metropole. Areál výstavy s hlavním nádražím pak spojí pendulující souprava RegioPanterů, na rozdíl od parních jízd pojedou zdarma.

Jak se dostat do areálu

Ačkoliv se u areálu bude nacházet zpoplatněné záchytné parkoviště (s online zakoupenou vstupenkou na akci bezplatné), vzhledem k očekávanému zájmu doporučujeme využít k dopravě na akci vlaků ČD, v rámci Plzně též veřejné dopravy. Na plzeňské hlavní nádraží se vlakem dostanete pohodlně z okolních i vzdálenějších měst, například Západní expres jede z centra Prahy do Plzně 80 minut.

Komplexní informace najdete též na webu www.denzeleznice.cz. 





Doprava na akci

Kyvadlová doprava ze stanice Plzeň hl. n. do areálu depa jednotkou RegioPanter (jízdné zdarma).

Denní program

24. září 2022 od 9:00 do 17:00 hodin

- první spoj ze stanice Plzeň hl. n. odjíždí 8:30 hodin
- poslední spoj z areálu depa Plzeň odjíždí 17:30 hodin
- interval 15 minut

Noční show

24. září 2022 od 20:00 do 22:00

- spoje ze stanice Plzeň hl. n. odjíždí v 18:45 hodin a 19.:15 hodin
- spoj z areálu depa Plzeň odjíždí po skončení programu

Program

9:00

Otevření areálu

9:30–10:00

Slavnostní zahájení (pódium u točny)

10:00–11:00

I. komentovaná prohlídka exponátů na točně

12:00–13:00

II. komentovaná prohlídka exponátů na točně

14:00–15:00

III. komentovaná prohlídka exponátů na točně

17:00

Konec akce

19:30

Otevření areálu pro vstup na Noční show (nutno zakoupit zvláštní vstupné)

20:00

Noční vlaková show (točna Světa historie)

Svět zábavy

Bohatý zábavní program zejména pro děti včetně skákacího hradu nebo závodu ručních drezín.

Vstupné

9:00–17:00

Dospělí: 250 Kč

Děti (6–15 let): 50 Kč

Rodina (2 dospělí a 2 děti): 500 Kč

Děti do 6 let mají vstup zdarma. Nutno prokázat věk dítěte.

Možno zakoupit online v předprodeji i na místě, kapacita areálu je však omezená.

Noční show

Od 20:00 hodin, cena vstupenky: 300 Kč.

DEN 2022 ŽELEZNICE

Zvláštní jízdy

Dobřany

11852	Plzeň hl. n. – Dobřany	12:55–13:20
11853	Dobřany – Plzeň hl. n.	13:38–14:04

Souprava: Parní lokomotiva 534.0323 + vozy Bai

Nezvěstice

11849	Plzeň hl. n. – Nezvěstice	12:20–12:45
11850	Nezvěstice – Plzeň hl. n.	13:05–13:25

Souprava: Parní lokomotiva 354.195 + vozy Ci

Nýřany

11844	Plzeň hl. n. – Nýřany	11:20–11:37
11845	Nýřany – Plzeň hl. n.	11:55–12:15

Souprava: Parní lokomotiva 475.111 + vozy Bai

Stod

11856	Plzeň hl. n. – Stod	14:55–15:25
11857	Stod – Plzeň hl. n.	15:45–16:05

Souprava: Parní lokomotiva 498.104 + vozy Bai

Stříbro

11846	Plzeň hl. n. – Stříbro	9:20–9:50
11847	Stříbro – Plzeň hl. n.	10:40–11:10

Souprava: Parní lokomotiva 498.104 + vozy Bai

Třemošná

11842	Plzeň hl. n. – Třemošná	10:20–10:50
11843	Třemošná – Plzeň hl. n.	11:05–11:30

Souprava: Parní lokomotiva 414.096 + vozy Ci

11854	Plzeň hl. n. – Stříbro	14:25–14:50
11855	Stříbro – Plzeň hl. n.	15:05–15:30

Souprava: Parní lokomotiva 434.2186 + vozy Ci

Jízdné (zpáteční jízdenka)

Dospělí: 150 Kč

Děti (6–15 let): 100 Kč

Děti do 6 let zdarma. Nutno prokázat věk dítěte.

Jízdenky bude možné zakoupit online v předprodeji. Zbývající kapacita historických spojů bude případně v doprodeji také přímo u vlakového doprovozu v den konání akce.

Regionální dny železnice 2022

10. září	Praha
17. září:	Olomouc, Jindřichův Hradec
17.–18. září:	Karlovy Vary
28. září:	Ostrava

Zájem o půjčovny ČD Bike roste

Zájem o vypůjčení kol v provozovnách ČD Bike stále roste. Od začátku letošního roku do konce července si bicykl vypůjčilo už tři a půl tisíce lidí, stoupá také zájem o elektrokola nebo koloběžky. Nabídka ČD Bike se nyní s ohledem na větší poptávku rozšiřuje o příslušenství ke kolům, a to o cyklobrašny a dětské vozíky.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Jan Chaloupka

Půjčovny ČD Bike registrují za prvních sedm měsíců letošního roku celkem 3 442 vypůjčených kol, 752 elektokol, 107 dětských kol a 42 vypůjčených koloběžek. Mezi tři nejvyužívanější půjčovny patří ta v Břeclavi a pak dvě v Karlovarském kraji, na karlovarském dolním nádraží a ve Františkových Lázních.

„V poslední době čím dál častěji zákazníci využívají vypůjčená kola ČD Bike především na delší výlety a s tím také souvisí větší počet dotazů na možnost vypůjčit si ke kolu například cestovní brašnu. Na základě této poptávky jsme se proto rozhodli postupně půjčovny kol dovybavit a nabídku příslušenství rozšířit o cyklistické brašny na kola,“ řekl


la manažerka projektu ČD Bike Jana Rotreklová. Podle ní je zejména během letních měsíců patrné, že službu ČD Bike využívají hojně i rodiny s dětmi. Proto je větší zájem i o vypůjčení dětského vozíku za kolo či kola s dětskou cyklosedačkou. Právě samostatné zapůjčení dětských vozíků za kolo je novinkou letošního roku v půjčovnách ČD Bike, letos si toto příslušenství mohou zákazníci půjčit v Třeboni a v Karlových Varech na dolním nádraží.

Všech 70 půjčoven ČD Bike je otevřeno od 1. dubna do 31. října, z toho ve 23 půjčovnách jsou k dispozici elektrokola a ve 20 půjčovnách i koloběžky. Po tomto datu zůstane otevřeno 12 poboček, které mají celoroční provoz. Letos byla nově otevřena pobočka v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka a po rekonstrukci

se obnovil provoz pobočky ve stanici Litoměřice město.

Výhodou jednotný ceník

Také letos platí ve všech půjčovnách ČD Bike jednotný ceník. Zákazníci s platnou jízdenkou ČD nebo In Kartou zaplatí za jízdní kolo jednodenní půjčovně 190 Kč, půldenní výpůjčka je vyjde na 160 Kč a za jednodenní zapůjčení elektrokola zaplatí 340 Kč. Cestující, kteří sbírají body ve věrnostním programu ČD Body, si opět mohou za 50 bodů vyzvednout voucher na bezplatné zapůjčení kola na jeden den.

Při výpůjčce na dva a více dnů je účtován násobek ceny celodenního nájemného. Při vypůjčení elektrokola na dva a více dnů je v ceně zapůjčení nabíječky na kolo. Nájemné i vratnou kauci lze hradit platební kartou. 



Od září pojede o nedělích Pendolino z Opavy do Prahy

Od prvního zářijového víkendu se změnilo řazení některých vlaků zajišťovaných jednotkami Pendolino a jsou také posíleny rychlíky mezi Prahou a Klatovy.

U spojů SC/IC Pendolino 512/515 Bohumín – Františkovy Lázně – Bohumín se tak stalo kvůli navýšení kapacity vlaků. U spojů SC Pendolino 509/500 Praha – Ostrava – Praha nově jede jednotka InterJet jako náhrada za jedno chybějící Pendolino.

„U vlaků 512 a 515 v úseku Praha – Františkovy Lázně sledujeme o víkendech ohromný zájem o cestování. Kapacita Pendolina zde už nestačí. V sobotu a v neděli proto nasadíme v celé trase na oba spoje klasickou soupravu sestavenou z devíti klimatizovaných vozů. Kapacitu vlaku tak navýšíme o více než 160 dodatečných míst k sezení,“ vy-

světtil změnu řazení vlaků Petr Vondráček, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD.



Na vlaky SC/IC Pendolino 512/515 budou jednotky Pendolino nasazeny jako dosud od pondělí do pátku. V sobotu a v neděli pojedou oba vlaky v celé trase Bohumín – Františkovy Lázně a zpět jako spoje InterCity a v úseku Bohumín – Praha a zpět budou s povinnou rezervací. V celé trase pak bude nasazena klasická souprava s vozy 1. a 2. třídy, restauračním vozem, vozem s místy pro cestující na vozíku a s dalšími obvyklými službami ve vlacích InterCity.

S touto úpravou je spojená změna řazení u víkendových vlaků IC 502 Opava Opava

východ (15:52) – Praha hl. n. (19:32), který jezdí v neděli, IC 508 Ostrava Bohumín (10:59) – Praha hl. n. (14:32), jenž jezdí v sobotu, a IC 519 Ostrava Praha hl. n. (23:40) – Bohumín (3:08), jezdící v noci ze soboty na neděli a z neděle na pondělí. Tyto vlaky pojedou nově v kategorii SuperCity a bude na nich nasazena jednotka Pendolino.

Další změna nastala 5. září u vlaků SC Pendolino 509/500 Praha hl. n. (13:25) – Ostrava hl. n. (16:49/17:07) – Praha hl. n. (20:32). Na tento pár vlaků bude denně nasazena nejmodernější souprava ČD InterJet. Spoj jezdí v kategorii InterCity a je i nadále povinně místenkový. Dopravce posílil i páteční a některé nedělní spoje Berounka linky R 16 Praha – Plzeň – Klatovy/Železná Ruda o další vůz 2. třídy. (Peš)



Jednotky Moravia se odhalily cestujícím

Jihomoravský kraj oficiálně předvedl první dvě jednotky z celkem sedmatřiceti zcela nových vlaků, které před časem zakoupil. Jedná se o typ vozidla ze Škody Group, který v různých modifikacích provozují po celé zemi ČD pod názvem RegioPanter. Premiérově vyjedou po elektrifikovaných tratích z Brna v průběhu letošního podzimu.

Petr Slonek | Foto: autor

Jednotky si rozhodl pořídit samotný region. „Jsme první kraj v České republice, který si koupil vlastní vlaky. Nahradíme díky tomu staré. Přinese to nesrovnatelný komfort a pohodlí pro cestující,“ řekl hejtman Jihomoravského kraje Jan Grolích. „Protože je tradicí, že jsou vlaky nějak pojmenovány, rozhodli jsme pro názvy, které k jižní Moravě patří. Jsou to odrůdy vinné révy. Takže už po cestě

do práce můžete jet v třeba Müllerce, Chardonnay nebo Merlotu,“ doplnil. Finanční objem projektu činí 6,651 miliardy Kč bez DPH. Kraj na něj bude čerpat dotaci z Operačního programu Doprava Evropské unie ve výši 5,5 miliardy, což představuje přibližně 85 % ceny.

Více úložného prostoru

Jedná se o 31 čtyřvozových jednotek se 333 místy k sezení a šest dvouvozových s kapacitou 146 míst k sezení. Nechybí v nich

moderní evropský vlakový zabezpečovač ETCS. Maximální rychlost vlaků je až 160 km/hod. Jednotky jsou vybaveny pohodlnějšími sedadly umístěnými na cantilevrech, to znamená, že jsou připevněné do boku vozidla. V kombinaci s uchyacením sedadel do bočnic tak vznikl nový prostor pro zavazadla nebo případně i koloběžky. Ve vozech je také výrazně větší prostor pro kočárky a kola.

Na sociálním zařízení je k dispozici přebalovací pult, součástí vozidla jsou odpadkové koše pro větší objem odpadu. Samozřejmostí je klimatizace, wi-fi a zásuvky na 230 V i USB porty. Nově je řešen informační a kamerový systém. S ohledem na zvýšení bezpečnosti se záběry z různých míst vozidla mohou náhodně promítat do displejů cestujícím i strojvedoucímu. Zajímavostí jsou okna prostupnější pro mobilní signál. Interiér designově dotváří grafické prvky Jihomoravského kraje. Moravie budou rovněž vybaveny přístroji AED (defibrilátory).

Jednotky pojedou na dvou páteřních linkách – S2 (Křenovice – Sokolnice – Brno – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice), S3 (Níhov – Tišnov – Brno hl. n. – Vranovice – Šakvice – Hustopeče / Tišnov – Brno hl. n. – Židlochovice). Prvním dopravcem, který je bude provozovat, jsou České dráhy. Od prosince 2024 pak provoz zajistí dopravce, který vzejde ze soutěže. Servisovat se budou v opravárenské hale ČD v Brně-Maloměřicích. Nyní se čeká na schválení vozů Drážním úřadem. ○

Lanovku na Ještěd převezme od Českých drah město Liberec

Liberec převezme od Českých drah lanovku na Ještěd a zajistí její obnovu. Rozhodnutí získat areál padlo na setkání členů strategické skupiny, které v závěru srpna jednalo o její další budoucnosti. Lanová dráha je od tragické nehody loni v říjnu nefunkční. Krajské město bylo jediným zájemcem, jenž v předběžných konzultacích nabídku podal.

Liberecký kraj je připravený výstavbu nové lanovky finančně podpořit poté, co bude mít město dokončen projekt. Stavba vyžaduje podle předběžných odhadů investici ve výši 300 milionů korun. „Československé dráhy kdysi vybudovaly po celé republice množství lanovek, ale dnes zůstala v našem majetku pouze tato jediná. Na základě předběžných tržních konzultací a dalších expertiz nám vyšlo jako nejvýhodnější řeše-

ní najít pro obnovu lanovky partnera, který současnou dráhu odkoupí a vybuduje na Ještěd novou moderní lanovku. Uspořené prostředky ve výši nejméně 250 až 300 milionů korun pak můžeme nasměrovat do obnovy vlaků a vylepšení našich služeb na železnici. Přeprava cestujících ve vlačích je náš core business, na který se chceme soustředit,“ vysvětlil postup Českých drah člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.



Podle primátora Liberce Jaroslava Zámečnicka je město vlastníkem všech pozemků v lokalitě ještědského areálu. „Rádi bychom si i do budoucna uchovali kontrolu nad dalším rozvojem v tomto území. Společně s Libereckým krajem také usilujeme o zapsání Ještědu do seznamu UNESCO a i lanová dráha v tom bude hrát roli. Nyní jsou na řadě jednání v orgánech města o možnostech a variantách převzetí areálu a majetkoprávních úkonech. Ty potvrzují asi půl roku a rozhodne o nich až nové zastupitelstvo,“ řekl.

Budoucí podoba lanové dráhy by podle primátora měla respektovat i vzhled hotelu na Ještědu. O její podobě zatím není rozhodnuto. „Zároveň platí, že město musí hledat strategického partnera na projektování, výstavbu a budoucí provoz lanovky,“ dodal. (pes)

VUZ akreditoval certifikační orgán pro systémy managementu



Výzkumný Ústav Železniční a jeho Certifikační orgán systémů jakosti (COSJ) si kladou za cíl rozšiřovat své služby a nabízet zákazníkovi komplexní nabídku služeb v oblasti posuzování. Nyní má COSJ na cestě do budoucnosti za sebou velmi významný krok: získal akreditaci svých služeb v oblasti systémů managementu a zákazníkům nově nabízí provedení certifikace dle ISO 9001.

Jiří Nevřela | Foto: VUZ

V květnu tohoto roku skončil proces získávání akreditace v oblasti systémů managementu. Po úvodní části procesu akreditace, který se odehrával v kancelářích VUZ a posuzovatelé ČIA důkladně zkoumali nutnou systémovou dokumentaci a kvalifikaci auditorů v jednotlivých oborech, následoval praktický witness audit. Audit musel být proveden u prvního zákazníka certifikace systému managementu kvality dle normy ISO

9001. Auditoři COSJ v jeho průběhu posuzovatelům v praxi předvedli způsob jeho provedení. Vzhledem k tomu, že výsledek posuzování byl ze strany akreditačního orgánu ČIA vyhodnocen pozitivně a COSJ splnil všechny podmínky k udělení akreditace, může se nově pyšnit získaným Osvědčením o akreditaci č. 3257.

Obory, kde to umíme

Jako každé osvědčení, i toto vymezuje svůj rozsah platnosti. Rozsah získané akredita-

ce COSJ odráží oblasti, ve kterých VUZ vyniká a opakovaně prokazuje svou odbornost. V praxi to znamená, že má dostatek vlastních odborných technických expertů.

Jako první oblast, kde COSJ nabízí své certifikační služby, se určitě patří zmínit oblast dopravy, zejména té železniční. Umíme si však bez problémů poradit i s jinými druhy osobní pozemní dopravy.

Oborem pro VUZ velmi blízkým je strojírenství, kde se systém managementu kvality posuzuje i třeba v rámci přísluš-



ných modulů TSI. V rámci tohoto oboru stojí určitě za zmínku oprava či údržba kolejových vozidel stejně jako výroba lokomotiv. Obecně sem tedy můžeme zahrnout provádění oprav strojů.

V další oblasti stavebnictví pak realizujeme nejen zakázky související s výstavbou železnic, ale i budování pozemní infrastruktury, mostů, tunelů či jiných komunikací. U této oblasti umíme posoudit výstavbu bytových či nebytových budov i obory, které se stavebnictvím úzce souvisí. Zmínit můžeme například elektroinstalační a instalatérské práce.

Možná překvapivě míváme do oblasti služeb, v tuto chvíli do posuzování firemního vzdělávání. Důvodů by se dalo zmínit více, ten hlavní však je, že firemní vzdělávání a jeho kvalita přímo souvisí s kvalitou prováděných činností ve firmě a s jakostí výsledného produktu pro zákazníka. Vidíme to v praxi z obou stran.

Cesta k certifikaci

Souhrn všech požadavků normy ISO 9001 tvoří základní předpoklad pro nastavení fungujícího systému řízení kvality. Funkčnost takového systému se promítá zejména do garance kvality vyráběného produktu či služby poskytované zákazníky. V praxi lze zjednodušeně říci, že firma zná svoje činnosti, které realizuje pomocí nastavených procesů. Metriky jednotlivých procesů a fakta z prováděného monitorování a měření jí pomáhají při vyhodnocování výkonnosti a jsou podkladem managementu pro další rozhodování. Stejně tak si musí být firma vědoma potřebnosti a kvality zdrojů, které k realizaci svých činností využívá, a monitorovat požadavky klíčových partnerů či zainteresovaných stran.

Mít certifikaci dle ISO 9001 pro zákazníka znamená, že mu nezávislý certifikační orgán, v tomto případě VUZ COSJ, ověří splnění všech požadavků kladených normou. Jako potvrzení konečné shody je zákazníkovi vystaven mezinárodně uznávaný certifikát ISO 9001. COSJ pak v rámci každoročních pravidelných návštěv ověřuje nejen dříve potvrzenou shodu, ale i to, jak se dané firmě daří plnit stanovené cíle pro zlepšování.

Provádění a postup certifikace mají jasně stanovená pravidla, která vychází z akreditačních požadavků. S tímto postupem je zákazník předem seznámen a COSJ dodržování tohoto postupu garantuje.

Další cíle v posuzování systémů managementu

Jak již bylo zmíněno výše, certifikace systémů manage-



mentu kvality navazuje na činnost COSJ v rámci posuzování autorizované osoby, jeho akreditace a nabízení jeho služeb širšímu spektru zákazníků je tak logickým krokem. Situace na trhu certifikací však před COSJ klade další cíle. Chce-li se rovnat „starším a již zabydleným hráčům“ na tomto trhu, musí své služby rozšiřovat, a to nejen o další systémy managementu běžně známé pod hlavičkou integrovaného manažerského systému. Chce nabídnout více. Integrovaný manažerský systém v sobě integruje požadavky systémů managementu ve více oblastech, jako jsou bezpečnost a ochrana zdraví při práci, životní prostředí, měření uhlíkové stopy nebo i hospodaření s energií. Jedná se o oblasti, které lze v širších souvislostech zařadit do pilíře společenské odpovědnosti a udržitelnosti. A přesně to je problematika, která se v dnešním podnikatelském světě vyvíjí a stále více a více proniká do reportingu firem.

Samostatnou kapitolou je pak oblast bezpečnosti, a to nejen v podobě systémů managementu v oblasti bezpečnosti informací dle normy ISO 27001. Stále více je pak skloňováno samotné zajištění kybernetické bezpečnosti. Odolnost a kybernetická bezpečnost jsou očekávány i u samotných produktů, jako jsou například řídicí a ovládací systémy. Takové ověření je pak neoddiskutovatelným důkazem fungujícího systému kvality výroby.



I v kvalitě je prostor se posouvat

Akreditace ISO 9001 není pro VUZ posledním slovem ani v kvalitě. Tento systém založený na plnění generických požadavků lze využít a vhodně doplnit v jednotlivých podnikatelských segmentech. Jako příklad můžeme zmínit systém provádění údržby kolejových vozidel, který je v železničním průmyslu známý jako ECM. Struktura požadavků má totiž mnoho společného. VUZ toto chce ve spolupráci se svou dceřinou společností VUZ Slovakia využít. Posouzení požadavků na kvalitu u zákazníka musí být komplexní a je naší ambicí tuto komplexní službu nabídnout.

Výsledky se neměří jen penězi

Jak již bylo zmíněno, reporting firem se mění. Je v něm stále více místa i pro nefinanční ukazatele, které odráží dopad prováděných činností firmy. Mezi zahrnuté aspekty můžeme třeba zmínit vliv nejen na výkonnost společnosti, ale rovněž i životní prostředí či zdraví lidí. Jinými slovy jsou více využívány ukazatele, které jsou tak blízké prostředí systémů managementu kvality. Správně uchopené naplňování certifikačních požadavků pak ve skutečnosti znamená pevné základy systému řízení společnosti.

Posouzení systému kvality pro nás znamená více než jen vydání certifikátu. Chceme společně se zákazníkem hledat synergie, tedy hledat úspory či zvyšovat jeho výkonnost. Plánování a fungování činnosti u VUZ je založeno na zlepšování.

A tímto naším firemním „DNA“ plánujeme nakazit i naše zákazníky.

VUZ a jeho COSJ jsou na začátku nové etapy posuzování. Mottem VUZ je autorizovat budoucnost, COSJ jako jeho součást chce být partnerem na cestě k vyšší výkonnosti. ◉



V Roztokách u Prahy vznikl oboustranně ústící podchod a čtyři bezbariérové nástupní hrany.

V pražské aglomeraci přibývají moderní nádraží

V Radotíně začal o sloužit nové jazykové nástupiště.

Železniční doprava v hlavním městě zažívá v poslední dekádě významný růst. Zatímco na přelomu tisíciletí počet přepravených osob stagnoval, v deseti předcovidových letech se prakticky zdvojnásobil. Za trend může převážně přesun obyvatel do prstence kolem Prahy, s nímž se dopravní infrastruktura snaží více či méně úspěšně držet krok. Pro železnici je to velká výzva; zahušťují se intervaly příměstských vlaků, které naráží na kapacitní možnosti tratí, roste poptávka po nových zastávkách i spojeních. Pražský železniční uzel na to musí reagovat. V jaké fázi je rekonstrukce stávajících a výstavba nových zastávek a nádraží v hlavním městě?

Vít Čepický | Foto: autor

Porevoluční snaha o rekonstrukci zoufale zanedbané české železniční sítě zprvu sledovala zejména zrychlování meziměstských spojení. Čas aglomeračních železnic přišel až později a Praha nebyla výjimkou. Za první opravdu významnou porevoluční železniční stavbu na území hlavního města můžeme považovat teprve Nové spojení, které díky masivnímu zkapacitnění severovýchodního napojení (2004–2008) podnítilo posilování navazující osobní vlakové dopravy.

To však byl teprve začátek. Kromě kapacity bylo třeba zároveň vyřešit mnohdy zoufalý stavební stav pražských nádraží a zastávek, nevyhovující polohu některých z nich a výstavbu nových v reakci na rozvoj města. Jelikož je však procesní příprava nových liniových staveb v intravilánu nesmírně náročnou disciplínou, situace se začala výrazněji zlepšit teprve v posledních letech.

Nové zastávky začaly přibývat s pokračující rekonstrukcí tratí ústících do pražského uzlu. Zastávka Praha-Podbaba nahradila bubenské nádraží, nově nabídla

přestup na tramvaj a časem se stane přestupní stanicí na lanovou dráhu do Bohnic. Centrum Běchovic na dráhu napojila zastávka Praha-Běchovice střed, nová zastávka vznikla u stanice metra Kačerov.

Největší kvalitativní skok ale přinesla modernizace zaústění benešovské trati. Nejprve se o kus přesunula stanice Praha-Hostivař, zásadní přínos mělo přesunutí trati do nové polohy v oblasti Strašnic společně s velkou modernizací vršovického nádraží a výstavbou nové zastávky Praha-Eden a přestupního terminálu Praha-Zahradní Město. Tím však rozvoj nekončí.

Praha-Radotín, Praha-Velká Chuchle

Modernizace trati Praha-Smíchov – Praha-Radotín s poetickou přezdívkou „SmRad“ přináší cestujícím nejen vítané zkapacitnění a stabilizaci provozu, ale zejména dlouho očekávané zvýšení komfortu při nástupu do vlaku na radotínském nádraží a chuchelské zastávce. Ta se přesunula od dostihového závodiště blíže k zastávbě, má podobu dvou bezbariérově přístupných bočních nástupišť a je již plně v provozu. Kritizovaný přilehlý železniční přejezd bude nahrazen nadjezdem až v rámci navazující stavby.

Radotínské nádraží ještě zásadní objem prací čeká. Aktuálně již slouží cestujícím nové jazykové nástupiště, přestože je přístup na něj částečně provizorní. V konečné

konfiguraci bude mít dvě boční, jedno ostrovní a jedno jazykové nástupiště bezbariérově přístupné podchodem. Práce by měly být kompletně dokončené v následujícím roce.

Praha-Vysočany, Praha-Rajská zahrada

V podobné fázi modernizace jako radotínské nádraží je i stanice Praha-Vysočany. Původní nádražní budova uprostřed kolejí již vzala za své, stejně jako poněkud dobrodružný přístupový podchod. Nahradí je čtyři bezbariérové nástupní hrany, z nichž první už stojí a brzy začne kompletně sloužit cestujícím. Částečně funkční je již i nový podchod, oč méně dobrodružný, o to více pohodlný. Zázemí naleznou cestující nově u vstupu do podchodu, zajímavostí bude částečné

zachování původního kamenného portálu, „myší díry“.

Úplně novou zastávkou bude Rajská zahrada u stejnojmenné stanice metra. Ostrovní nástupiště s přístupovou pěší lávkou se stane spojnicí doteď nepřekonatelně rozděleného městského území. Původní zástavbu a sídliště s metrem B totiž dělí nejen zmíněná trať, ale též značný terénní rozdíl a zejména Chlumecká ulice, pro níž je označení ulice skutečně velmi eufemistické. Jde totiž spíše o nepřekonatelnou dálnici uprostřed města. Konečný termín zprovoznění však ještě není znám. Přestože je zastávka stavebně téměř hotová, stále probíhá výběr zhotovitele samotné lávky.

Roztoky u Prahy

Terminální fází prochází modernizace vlakové stanice v Roztokách. Ačkoliv prošlo nádraží změnou konfigurace v rámci „výstavby“ prvního koridoru v roce 2003, nedostatečné stavební řešení přístupu k vlakům, při němž museli cestující částečně překonávat koleje, si po necelých dvaceti letech vyžádalo další rozsáhlou stavební činnost.

Tentokrát už to dopadlo lépe. Pod nádražím vyrostl oboustranně ústící podchod, k dispozici jsou dvě ostrovní a jedno boční nástupiště s celkem čtyřmi hranami. Citlivé rekonstrukce se navíc dočkala i původní dřevěná „letní“ čekárna, kromě drobných dokončovacích prací zbývá již jen doplnit do stavebně připravených šachet výtahy, stát by se tak mělo ještě během letoška.

Pohled do budoucna

Řada důležitých drážních staveb však stále netrpělivě čeká na realizaci. V souvislosti s modernizací tratě do Kladna a výstavbou dráhy na letiště se má dočkat důstojné podoby a lepšího napojení na metro stanice Praha-Bubny, vznikne i zastávka u výstaviště nebo na Dlouhé Míli. Nový dopravní terminál pro přestup mezi metrem, tramvajemi a autobusy aktuálně vznikl ve Strašnicích, byt cestující mate poněkud zavádějícím názvem Depo Hostivař. I zde by měla v budoucnu přibýt vlaková zastávka.

Dále se plánují například zastávka Výtoň (fakticky náhradou za nádraží Vyšehrad), Liboc nebo U Kříže. Odvážnější optimisté mladších ročníků mohou s nadějí hledět k realizaci Nového spojení II či alternativních projektů, které mají řešit zapojení vysokorychlostní železnice a sítě podzemní železnice pod centrem Prahy. Ale to už je tématem pro článek v nějakém z dalších ročníků časopisu Železničář. ○



Nová zastávka Rajská zahrada se stane spojnicí dosud rozděleného městského území.



Tak vypadá zcela nové nádraží ve Vysočanech. Původní budova i podchod vzaly za své.

Vít Čepický | Foto: autor

Cesta manželů k vlastnímu nádraží byla spletitá, pokud se však člověk řádně zaposlouchá do jejich vyprávění, dojde mu, že to jinak dopadnout nemohlo. Dráha si je k sobě přitáhla tak mocně, jak to jen umí. „Toužil jsem být strojvedoucím na parní lokomotivě, pak je ale zrušili, tak se stalo, že jsem se vyučil elektrikářem,“ vzpomíná pan Našinec na začátky profesní kariéry.

„Šel jsem pracovat na šachty, ale nakonec jsem se dostal k dráze. Nejprve jsem pracoval jako dozorce výhybek v Teplících na Lesní bráně, tehdy tam byly ještě ručně přestavovatelné výhybky uzamykatelné na klíče. Večer jsme v nich zapalovali petrolejové lampy, idylická doba. V pětadesátém jsem se stal výpravčím, u čehož jsem zůstal. Prošel jsem teplickou Zámeckou zahradou, Osekem, Bohosudovem, Úpořinami, Řetenicemi... A skončil v Teplících. Na tom je nejzajímavější, jak během těch třiceti let šel pokrok – od výhybek s petrolejkami řídím celé tratě. Od prvobytně pospolného jsem se dostal k letům do kosmu – a to ještě ani nejsem v důchodu. Šlo to rychle,“ vypravuje.

„Pokaždé jsem byl smutný, když jsem odcházel. A pak jsem si oblíbil to nové. Všude jsem byl rád. Ovšem těžko už se můžu někam vrátit. Lesní brána je zrušená (zastávka na Kozí dráze, na které Správa železnic zastavila provoz, pozn. aut.), Řetenice jsou zbourané, Zámecká zahrada je zrušená, Osek zlikvidovaný, Bohosudov se přesune do Teplíc... Takže aby se mi nestýskalo po mých zlatých časech, vytvořili jsme si je tady, v Dubí,“ říká.

Nádraží nikdy!

Ještě záhadněji dráha přivábila paní Našincovou. „Se železnicí jsem neměla nic společného. Samozřejmě – od malička jsme jezdili na dovolené vlakem, takže jsem si užila zvláštní rekreační vlaky. Kromě toho jsme jezdili do Řetenic, kde jsme měli příbuzné. V Řetenicích jsem se seznámila s mužem, na tamějším nádraží jsme měli svatbu... A pak nám je zbourali,“ dodává už s úsměvem.

A byla to překvapivě ona, kdo tehdy ještě skryté kouzlo dubského nádraží odhalil. „Jezdily sem zvláštní mikulášské vlaky, manžel jimi jezdil s kamerou fotografovat, tak mě brali s sebou. Jednou jsme zabloudili až sem – a když jsem viděla prázdná, šestitabulková okna, tak můj první nápad byl, že by se tu krásně bydlelo. Manžel odpověděl: ‚Nikdy! Na to zapomeň!‘. No a příští týden jsem šla za přednostou do Mostu a začala řešit náležitosti.“

Manželé Našincovi: Bud'te romantiky, pořid'te si nádraží!



V českých zemích máme řadu krásných lokálních drah, trať na Moldavu v Krušných horách mezi nimi přesto vyniká. I když její význam s časem opadl a o znovupropojení s německou částí se léta pouze hovoří, jako celek stále bere dech a láká k výletu. Když už se sem na projížďku vydáte, nezapomeňte se zastavit v úvratové stanici Dubí. V drážní expozici vás rádi uvítají manželé Našincovi, kteří budově postupně vrací původní kvality – a dávají jí i něco navíc.

Zpočátku to přesto nebyla žádná selanka. Nádraží se nachází v téměř šestisetmetrové nadmořské výšce, léta a třesuté zimy se na něm podepsaly. „Když jsme tu začínali, byt nebyl v nejlepšímu stavu, takže se tu manželovi leccos nezdálo. Ale postupem času jsme to dali dohromady. A už se nám tady líbí oběma,“ říká.

Její manžel dodává: „Není tu naštětí plyn, tyto starosti nemáme. Ale neby-

la tu ani pitná voda. Museli jsme udělat chemickou vodárnu. Skoro patnáct let jsme pitnou vodu nosili v demižonech. Teprve potom poznáte, jak je voda vzácná... Nebo ústřední topení – to bylo jen pro zaměstnance železnice v přízemí, nahoře chybělo. Když jsme dříve přijeli v zimě na víkend, tak jsme nahoře měli dva stupně Celsia. A když jsme tvrdě topili, tak jsme na konci víkendu měli



Paní Našincová zkouší telefonní spojení.



Tak vypadá jedna z nejpůvabnějších tuzemských čekáren.

i šestnáct stupňů. Těsně u kamen tedy.“ Přesto se v Dubí časem usídlovali stále častěji. „Byt v Teplicích ještě máme. Tohle mělo být víkendové bydlení, ale obrátilo se to, víkendové bydlení máme v Teplicích a tady jsme po většinu roku. Obrovskou výhodou tu je, že jsme kousek od civilizace a zároveň krásně bokem. Je tady klid. Když teď v létě sjedeme dolů do města, tak nám to nafackuje, jaké je tam vedro.“

Utajené Krušnohoří

Řada lidí stále ještě nemá o půvabech východního Krušnohoří potuchy. „Přišel pán s rodinou a překvapeně říká: ‚Já jsem z Ústí a přijel jsem sem poprvé v životě. Tady je to hezké!‘ To je směla dneška, my budeme jezdit kamkoliv do ciziny a nevíme, co máme za barákem. A jelikož jsou Krušné hory na německé straně velmi osídlené, velká část našich návštěvníků jsou Němci. Češi o tom z velké části buď nevědí, nebo si myslí, že tu nic není. Což není pravda,“ mrzí Našinec. „Ale postupně se tu lidé začínají objevovat,“ je optimističtější jeho choť.

Na nedostatek práce na budově si nemohou stěžovat. „Ohledně zásadních oprav, které bylo nutné udělat hned, se blížíme ke konci. To znamená: střecha, inženýrské sítě a trocha toho vybavení, tam už jsme u konce. Ovšem omítka, okna, dveře, to půjde postupně. Platíme to vše ze svého, co ušetříme, jde sem,“ popisuje Našinec. „Pod námi ve sklepě je ještě jedna místnost. Máme v plánu tam časem rozšířit expozici,“ poodhaluje.

Smyslem celé expozice je představit, jak se na nádraží žilo a pracovalo. Vystavená drážní vozidla zde nečekejte, nadšení naopak budou ti, kteří se chtějí dozvědět o řízení vlakové dopravy. Takovým se budou Našincovi věnovat s chutí a zevrubně. „Lidí projde muzeem na-

štěstí málo. Děláme to sami dva a sobě pro radost. Kdyby přišly nějaké obrovské davy, tak by nás to asi zničilo. Nejlepší pro nás je, když návštěvník předem zavolá. My si na něj uděláme čas a můžeme se mu věnovat třeba celé dopoledne.“

Malá velká expozice

Dubské nádraží není kdovíjak veliké, vedle zmírajícího moldavského by se ztratilo. Přesto počítejte s tím, že tu strávíte hezkých pár chvil. „Už je to dopracované k takové dokonalosti, že těmi třemi místnostkami provádíme v nejkratší variantě hodinu.“



Nezapomeňte zavolat

Úvraťové nádraží Dubí se nachází ve svahu nad městem Dubí na trati z Mostu do Moldavy v Krušných horách. Osobní vlaky sem jezdí v sezóně každý den, mimo sezonu pouze o víkend. Z Ústí nad Labem navíc přes Dubí na Moldavu jezdí o víkend dva páry spěšných vlaků. Prohlídku expozice manželů Našincových objednávejte na telefonním čísle +420 723 509 297.

Tím, že jsme všechny exponáty a věci museli někde získat, máme ke každé příběh. Kolikrát si připadám jako kastelán. Když se návštěvník zeptá, umím odpovědět i bokem a zase se vrátit tam, kde jsem byl,“ říká pan Našinec. S manželkou se navíc snaží návštěvníkům dodávat i dobový kontext.

O rozšiřování sbírky předmětů s drážní tematikou se mnohdy starají sami návštěvníci. „Pracoval jsem v dopravní kanceláři, manželka mě zavolala k obědu. Když jsem se vrátil, na psacím stole stála drážní lampička. Tak volám na manželku: ‚Nebyla jsi tady dole, nedávala jsi sem lampičku?‘ Nevědě-

la. Celé dopoledne jsme se hádali, kdo z nás ji tam dal; bylo zamčeno. Ale bylo otevřené zamřížované okno. V šest večer přijel na kole pán a říká: ‚Já jsem o vás slyšel, tak jsem vám přivezl lampičku. A protože jste tu nebyli, položil jsem ji na klacku na stůl a jel se projet,“ vzpomíná Našinec.

V expozici u elektromechanického zabezpečovacího zařízení manželé poskytují i netypické služby pro současné i bývalé drážní zaměstnance. „Bude-li někdo chtít, já ho nechám klidně zatočit, pokud si chce vzdychnout po starých časech na dráze. Kolegové, kteří na tom zařízení stále ještě normálně pracují, mě budou mít za blázna, ale když pak zjistí, že jediné, co z dráhy vidí, je několik monitorů počítače, ještě jim to vzdychnutí pomůže a nabije je energií,“ dodává Našinec. Tak se dorazte nabít... ○



Další snímky z reportáže

PKP Intercity plánuje pořídit 20 lokomotiv na 160 km/h

Společnost PKP Intercity vypsal výběrové řízení na nákup 20 nových elektrických lokomotiv. Smlouva představuje součást investiční strategie firmy ve výši 27 miliard polských zlotých. Od modernizace vozového parku si dopravce slibuje zefektivnění provozu na vnitrostátních spojích. Podle polských médií PKP soutěž vypsal kvůli neúspěchu modernizace starších vozidel EP07.



Petr Slonek | Foto: PKP Intercity, Wikipedia

PKP Intercity hodlá v rámci výběrového řízení zakoupit 20 jednosystémových elektrických lokomotiv (3kV DC). Stroje budou uzpůsobeny na rychlost 160 km/h, což umožní efektivní využití modernizované železniční sítě u našich severních sousedů. Vozidla hodlá dopravce nasadit především na vnitrostátní linky. Lokomotivy budou navíc vybaveny bezpečnostním systémem ETCS L1 a L2. Údržba vozidel se rovnoměrně rozdělí mezi dopravce a dodavatele.

Nákup lokomotiv je podle vedení společnosti součástí dlouhodobé investiční strategie. „Objednaná vozidla umožní lepší využití nových a modernizovaných vagonů, jejichž počet díky realizovaným zakázkám neustále roste. Zajistí také snazší dodržování jízdního řádu díky navýšení počtu hnacích strojů,“ řekl Jarosław Oniszczyk, člen představenstva PKP Intercity.

Miliardy na obnovu

Vypsání výběrového řízení je součástí investiční strategie PKP Intercity, díky které bude do roku 2030 celý vozový park nový nebo modernizovaný. Na investice do vozidel zamíří 24,5 miliardy polských zlotých (zhruba 128 miliard korun). Dopravce by tak měl mít k dispozici celkem 429 lokomotiv různých typů, tedy o 11 procent více než v současnosti. O 47 procent

se zvýší i počet u cestujících oblíbených elektrických jednotek, jichž bude již 109. Ve vozovém parku dopravce přibudou také novinky, jako je 35 hybridních jednotek a 38 sedmivozových patrových vlaků.

Pro zajištění vysokého cestovního komfortu hodlá PKP Intercity investovat i do nákupu a modernizace jednotlivých vagonů. Těch má být dohromady 2 466. „Moderní vozový park je základem pro pohodlné cestování a jeho chystané rozšíření umožní uspokojení poptávky po železniční dopravě, která nepřetržitě roste,“ zdůvodnilo vedení PKP Intercity mohutné investice.

Lokomotivy různých typů

V příštím roce má dopravce také obdržet první z deseti objednaných vícesystémových lokomotiv vyrobených firmou NEWAG. Součástí uzavřeného kontraktu je opce, jež umožňuje rozšíření dodávky v rámci smlouvy o dalších pět elektrických strojů na celkových patnáct vozidel. Konstruována budou pro maximální rych-

lost až 200 km/h, což umožní efektivní využití modernizované železniční sítě v Polsku. Díky možnosti jízdy na tratích s různými napájecími systémy mohou obsluhovat i zahraniční spoje. Vozidla budou schválena pro provoz v šesti zemích – Polsku, Německu, Rakousku, Česku, Slovensku a Maďarsku. Samozřejmostí je jejich vybavení ETCS druhé úrovně.

V rámci nákupu 38 sedmivozových dvoupatrových souprav push-pull posílí vozový park dopravce také 45 dalších vícesystémových lokomotiv. PKP Intercity již oznámila technické požadavky na tato popotávaná vozidla. Firma plánuje vybrat dodavatele zakázky ještě letos. Vlaky budou upraveny na rychlost 200 km/h.

Dalším novým přírůstkem polského dopravce se brzy stanou malá, lehká, diesellová vozidla z produkce společnosti CZ Loko. Objednaných 10 lokomotiv má sloužit pro posun a pro sestavování vlaků na vlečkách PKP Intercity.

Od začátku roku už naopak jezdí na polských tratích modernizované lokomotivy SU422oFPS ze závodu FPS H. Cegielski v Poznani. Celkem společnost obdržela 13 modernizovaných strojů. ○



DB jsou zpět v černých číslech

Poprvé od začátku celosvětové pandemie COVID-19 se Deutsche Bahn (DB) vrátily zpět do černých čísel. DB uzavřela hospodaření v první polovině roku 2022 s provozním ziskem před úroky a zdaněním (EBIT) ve výši 876 milionů eur. Tržby skupiny vzrostly o 28,4 procenta na zhruba 28 miliard eur. Navíc se do regionálních i dálkových spojů DB ve velkém vrátili cestující a vzrostla také poptávka po mezinárodní přepravě.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Provozní zisk vzrostl o přibližně 1,9 miliardy eur ve srovnání s prvním pololetím roku 2021. Globální pandemie COVID-19 uvrhla DB do červených čísel, ztráta tehdy představovala téměř 1 miliardu eur. Celkově hlavní činnost německého dopravce prodělala v důsledku covidu více než 10 miliard eur.

Největší měrou přispěla k současnému úspěchu DB Schenker, logistická dceřiná společnost Deutsche Bahn. Ve srovnání s prvními šesti měsíci roku 2021 téměř zdvojnásobila svůj provozní zisk na přibližně 1,2 miliardy eur. „První polovina roku 2022 byla pro Schenker nejúspěšněj-

ším pololetím v jeho stopadesátileté historii jako logistické společnosti,“ řekl Levin Holle, finanční ředitel DB.

Cestujících přibýlo

Výrazně se však zlepšily i výsledky hlavní činnosti Deutsche Bahn. Za prvních šest měsíců letošního roku využilo dálkové vlaky DB 59,1 milionu cestujících. To představuje meziroční nárůst o 117 procent. Regionálními spoji jelo 725 milionů cestujících, což je o 60 procent více. Zvýšil se rovněž přepravní výkon v osobní dopravě, a to o 109 % na 36,4 miliardy osobokilometrů. Dařilo se DB Cargo, které zaznamenalo mírné zvýšení tržeb (nárůst o 5,6 %) a prodaného objemu (nárůst o 1,2 %). Fir-

ma ale zároveň čelila negativním dopadům v souvislosti s válkou na Ukrajině a potýkala se rovněž se sníženou kapacitou způsobenou modernizací železniční sítě v Německu. „Udělal jsem hodně práce, abychom se dostatečně připravili na rostoucí poptávku. Německo a velkou část Evropy nyní obsluhuje více vlaků ICE než kdy předtím,“ uvedl generální ředitel společnosti Richard Lutz.

Problém častá zpoždění

Navzdory modernizaci a rekordní výstavbě stávající infrastruktura v zemi již přestala vyhovovat nárokům dopravců a neustále sílícímu provozu. Výsledkem tak je větší přetížení tratí a častější zpoždění než loni. V první polovině roku 2022 dorazilo do cíle včas jen 69,6 procenta dálkových vlaků, zatímco ve stejném období roku 2021 to bylo 79,5 procenta. Celková míra včasnosti u osobní dopravy DB v Německu činila za prvních šest měsíců 92,5 %.

DB spolu s německou vládou pokračovaly v první polovině roku v mohutných investicích. Čisté kapitálové výdaje vzrostly o 3 % na 2,7 miliardy eur. Hrubé kapitálové výdaje ve výši 5,4 miliardy eur byly stejně jako v předchozích letech investovány do železniční infrastruktury. K 30. červnu představoval dluh 30,5 miliardy eur, tedy o 4,8 procenta více než na konci předchozího roku.

S prognózou hospodaření v roce 2022 jako celku je spojena nejistota, a to kvůli konfliktu na Ukrajině, pandemii COVID-19 a rostoucím cenám energií. Vedení DB soudí, že uzavře rok s vyššími výnosy a provozním ziskem, než se čekalo v březnu. Očekává upravený EBIT za celý rok ve výši více než 1 mld. eur. ○

Stadler dodá jednotky Flirt pro trati v údolí řeky Mosely

Švýcarský výrobce Stadler a DB Regio podepsaly smlouvu na dodávku devatenácti čtyřvozových elektrických jednotek Flirt pro provozní soubor MoselLux v údolí řeky Mosely v Německu. Nová vozidla by v závěru roku 2024 měla být nasazena na moselské lince Koblenz – Trier – Perl. Po elektrifikaci mají obsluhovat i vinařskou trať Bullay – Traben-Trarbach.

Čtyřvozové vlaky pojmu 507 cestujících, přičemž se počítá s 245 místy k sezení. Chybět nebude 1. třída s 20 místy s větším rozestupem sedadel a zkrátka nepřijdou ani cyklisté. Vozidlo přepraví 30 jízdních kol v obou koncových vozech. Jednotky jsou nízkopodlažní, klimatizované a samozřejmě je bezdrátové připojení wi-fi. Instalován bude moderní informační systém s ak-

tuálními údaji o spojích. Komfort zajišťují světlé prostory a velkoryse řešené víceúčelové prostory, které umožňují naložit i dva invalidní vozíky a dva dětské kočárky.

Zvláštností Flirtů pro síť MoselLux je princip jednosměrnosti pro jízdní kola ve dvou koncových vozech, z nichž každý má dveře na každé straně. Místa jsou již zvenku snadno rozpoznatelná podle příslušného symbolu. Lidé tak mohou rychle nastoupit do vozidla u označených dveří a druhými vystoupit. Se sedmi dveřmi na každé straně



vozdila umožňují vlaky pohodlné a bezpečné nastupování a vystupování a celkově tak zajišťují rychlou výměnu cestujících.

„Jsme hrdí na to, že krátce po uzavření kontraktu na bateriové jednotky pro síť Falc budeme moci společnosti DB Regio dodat vozidla i pro síť MoselLux. Ta vzniknou tak, aby mohla začít jezdit na linkách v prosinci 2024,“ řekl šéf pobočky Stadler Germany Jure Micolčić. Poukázal na nedávný úspěch Stadlera v regionální dopravě. Tím je zakázka z konce loňského roku na 44 dvouvozových jednotek Flirt Akku na bateriový pohon. Určeny jsou pro tratě ve spolkových zemích Porýní-Falc, Sársko a Bádensko-Württembersko. Další 14 bateriových jednotek výrobce v letech 2025–26 dodá pro Meklenbursko – Přední Pomořansko. (pes)

Motorový vůz řady 820 ve velikosti TT



Jak se firmě MTB povedl model motorového vozu řady 820 po stodvacetinásobném zmenšení, který je mezi příznivci železnice známý především pod přezdívkou Singrovka? Odpověď na tuto otázku nám dá následující recenze. Výrobek pro zpracování našeho testu zapůjčil Martin Stejskal.

2007 bylo možné je spatřit na některých výkonech jako náhrady za motorové vozy řady 810. Uspořádání pojezdu bylo 2' B', trvalý výkon 206 kW a nejvyšší rychlost 70 km/h. Tak o vozidle píše Wikipedie.

Michal Bednář | Foto: autor

Motorový vůz řady 820 (do roku 1988 řada M 240.0, prototypy původně značeny M 230.5) je typ železničního vozidla, které pro ČSD v první polovině 60. let 20. století vyráběla Vagonka Tatra Studénka. V roce 1993 přešly tyto vozy do majetku nástupnických společností ČSD, tedy Českých drah a ŽSR (a následně i ZSSK). V současnosti již nejsou v pravidelném provozu. Výroba probíhala v letech 1959–1964 a světlo světa spatřilo celkem 122 kusů. Jejich služba skončila v roce 2002, ale ještě do roku



- dobré jízdní vlastnosti
- ostré popisky



- tvarové nepřesnosti oken a střechy
- místy oloupaná barva

Vzhled a vybavení

Model je zabalen v molitanovém lůžku ve standardní, dostatečně tuhé kartonové krabici. Podložen je páskem igelitu a překryt pěnovým páskem. Příbaleny jsou doplňky z částečně průsvitného šedo-černého plastu (doporučuji nabarvit), madla a jedno bandážované dvojkolí. Pod lůžkem je uložena dokumentace.

Povrchová úprava je povedená, popisky nejsou rozpité jako u některých jiných modelů, naopak jsou čisté, ostré a čitelné. Na jedné bočnici u schůdků, na čele nad hnaným podvozkem, na jedné klíče a na komínku je však trochu oloupaná barva. To je u nového a neje-



Hodnocení

Model nedopadl nejhůře. Samozřejmě oplývá stejnými neduhy jako některá další vozidla tohoto výrobce, ale pořád patří mezi ty povedenější. Jízda je velmi pěkná, povrchová úprava také vypadá až na pár odřenin dobře. Tvarové nepřesnosti jako rohy oken či zaoblení střechy beze změny formy odstranit nepůjdou, takže se s nimi modeláři musí smířit.

tého modelu trochu zarážející. Přechod barev mezi střechou a skříní není ideální, šedá je na čelech podfouknutá, prozradí to ale jen detailní pohled. Já osobně bych to v této míře toleroval, ani z celkem krátké pozorovací vzdálenosti to vidět prakticky není. Rámy oken jsou leskle stříbrné, a jak je již u MTB zvykem, mají příliš ostrý rádius v rozích. Přesně neodpovídá ani zaoblení střechy nad čely a v rozích a u reflektorů je velice výrazná dělicí rovina formy, především na straně hnaného podvozku.

Rozborka modelu se zdá být podle postupu popsaného v dokumentaci na první pohled poněkud složitější. Ve skutečnosti to takový problém není, stačí alespoň částečně postupovat dle pokynů. Uváděnou pinzetu jsem k tomu ani nepotřeboval. Masky zadního podvozku jsem sejmul obě, poté odehnul bočnice, aby se uvolnily západky, ty jsem zajistil párátkem a pojezd již šel za podvozek s jistou dávkou opatrnosti a po odehnutí bočnic i na druhém konci modelu vytáhnout ze skříně. Žádné drama.

Uvnitř jsou sedačky v zelené barvě, které svým tvarem úplně neodpovídá-

jí realitě (navíc zelená je dle mého soudu příliš světlá), motor ukrytý v balastu, nad tím vším sedí tři šroubky uchycená hlavní DPS s osvětlením interiéru, s ledkami horních reflektorů a s rozhraním Next18S ze spodní strany. Na čelech jsou malé DPS s dvoubarevnými ledkami (teple bílá/červená). V analogovém režimu však může být problém s osvětlením při jízdě s napětím nižším než 6 V, neboť hlavní reflektor se sice začíná rozsvěcet při 4 V, ale spodní bílá světla až při 5,8 V a koncová červená světla při 4,5 V. Tyto hodnoty odpovídají rozmezí rychlostí přibližně od 44 do 67 km/h, tedy téměř do maximální rychlosti předlohy. A zdůrazňuji, že při uvedených hodnotách se světla teprve začínají rozsvěcet. Až při napětí zhruba 7,5 V svítí rozumnou intenzitou, která je dobře vidět i za světla. U spodních světlotetů dochází při vyšším napětí k prosvítání skříně, a to u bílého i u červeného světla. Horní reflektor má mírně žlutější odstín světla než spodní světlotety. Na čelech se nacházejí spolehlivě fungující kinematiky se spřáhlem MTB.

Model měří přes nárazníky 152,2 mm, výrobce uvádí 154 mm. Ze skutečných 18 500 mm přepočtem získáme 154,16 mm, což je téměř 2 mm rozdíl. Jedná se o stejnou odchylku jako u vozu Btx⁷⁶¹. Hmotnost vozu činí 118 g.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon je veden na dvě nápravy jednoho podvozku. Bandáže na modelu nejsou, přibaleno je již zmíněné bandážované dvojkolí. Jízda je po zajetí plynulá, klidná a není ani nijak zvláště hlasitá. Proud sbírají všechna čtyři dvojkolí. Hnaný podvozek je opatřen jakýmsi opěrkami, přesto má však určitou vůli a např. při přejezdu srdcovek se motorák trochu kymácí do stran.

Model lehce projede i oblouk o poloměru 267 mm, výrobce udává 280 mm. Rozjezd nastává při napětí 1,4 V rychlostí 8 km/h s odběrem proudu 49 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 146 km/h, odběr proudu je 69 mA. Předloha jezdí maximální rychlostí 70 km/h, těch model dosahuje při 6,1 V s proudem 56 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V je 82 mm. ○



Z Rakouska k nám přiletěl Modrý blesk

Motorizace nezasáhla Rakousko stejně intenzivně jako Československo. Zatímco ČSD si do roku 1939 pořídily přes 600 motorových vozů různého typu, u sousedních BBÖ to byly jen desítky motoráků. Většina z nich patřila do kategorie velkých motorových vozů určených pro spěšné a rychlíkové spoje. Na tento předválečný vývoj navázaly ÖBB po roce 1945, když si u tradičního domácího výrobce SGP AG objednaly sérii dvouvozových motorových jednotek, které si vysloužily pojmenování Blauer Blitz – Modrý blesk. Brány výrobního závodu opustily v roce 1952, tedy před 70 lety.



Setkání dvou generací motorových vozů při nostalgických jízdách v Dolním Rakousku. Poválečný Modrý blesk (vlevo) a předválečný vůz VT42 (5042)

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Richard Jakl, Wikimedia

První motorový vůz rakouské dráhy (tehdy označované jako BBÖ) testovaly v roce 1924. Pak BBÖ pořizovala malé počty dvounápravových nebo o něco větších čtyřnápravových vozů různé konstrukce od výrobců v Německu a v Rakousku. Zkoušely se třeba různé pohony: mechanický, elektrický i hydraulický.

V roce 1933 se na rakouských tratích objevily první motorové vozy pro dálkovou dopravu. Čtyři lehké čtyřnápravové vozy aerodynamického tvaru s výraznými nízkými kapotami byly velmi lehké stavby. Vozy 23 metrů dlouhé a jen 2,6 metru vysoké (běžný osobní vůz UIC-Y je 4,2 metru vysoký) měly hmotnost jen 19 tun. Poháněly je dva benzinové motory po 80 koních a dosahovaly rychlosti 100 km/h. Na rychlících je ale brzy nahradily mladší vozy a z provozu je ÖBB vyřadila už v roce 1948.

Předchůdci Modrých blesků

To následující motorové vozy byly mnohem úspěšnější a v jejich vývoji lze sledovat cestu k Modrým bleskům. Nejpr-

ve, v roce 1933, to byla desetikusová série VT 41 od Maschinen-und Waggonbau-Fabrik AG v Simmeringu. Vozy s délkou jen 16,5 metru a hmotností 35 tun nabíze-ly na dřevěných lavicích místo pro 64 sedících cestujících. Jejich maximální rychlost byla 80 km/h a definitivně dojezdily až v roce 1977.

V letech 1935 a 1936 je následovalo 14 vozů VT 42 (později 5042) přímo určených pro rychlou meziměstskou dálkovou dopravu. Podobně jako Slovenská strela měly hnanou vždy jednu nápravu v podvozku. Disponovaly výkonem 310 kW a rychlostí 110 km/h. Při testech na Westbahn zvládly cestu Vídeň – Salzburg za 3,5 hodiny cestovní rychlostí zhruba 90 km/h. Klasický vlak s parní lokomotivou potřeboval na cestu zhruba o hodinu víc. V pravidelném provozu jezdily z Vídně do Salzburgu, Grazu nebo Budapešti. Poslední vůz byl vyřazen až v roce 1989.

Krátce před válkou, v roce 1937, si BBÖ objednaly u tradičního výrobce v Simmeringu dalších 16 vozů pro meziměstskou dopravu. Označily je VT 44 (5044). Na rozdíl od předchozích typů měly hydrodynamický přenos s převodovkou Voith T45MZ. Pohon zajistil dvanáctivál-

cový diesellový motor R12a o výkonu 312 kW. Cestujícím nabízely 64 čalouněných míst ve dvou oddílech 3. třídy. Během 2. světové války je využíval wehrmacht a velká část z nich byla zničena. Po roce 1945 se do provozu vrátilo jen 9 vozů, které vydržely na tratích ÖBB do roku 1988.

Talgo, nebo patro?

Poškozeny byly i další motorové vozy, proto byla jedním z témat poválečné rekonstrukce rakouských železnic po roce 1945 obnova parku motorové trakce. Diskuse směřovaly dvěma směry. Jedním bylo pořízení lehkých kloubových souprav vedených motorovou lokomotivou po vzoru USA nebo Talga. Druhé řešení rozpracované rakouským SGP představovalo patrový motorový vůz s tehdy mimořádně velkou délkou 26,3 metru a kapacitou 110 sedících cestujících.

Jeho výkon měl být 500 koní a uspořádání náprav B'2'. Podlaha dolního patra měla být pouhých 25 cm nad TK a podlaha horního 2,45 metru nad TK. Díky využití pevných a lehkých materiálů měla dosáhnout vlastní hmotnost jen 55 tun, ale vyzbrojený a obsazený vůz měl mít hmotnost až 17 tun na nápravu. To už bylo na rakouské tratě příliš. V bývalých



Oddíl druhé...



...a první vozové třídy



Současná podoba jídelního vozu

zemích Rakouska-Uherska mělo i mnoho hlavních tratí málo únosný svršek, a tak z dnešního pohledu nevelká hmotnost byla v poválečném Rakousku příliš vysoká. Také proto zůstal projekt u ledu a SGP se vydalo tradiční cestou.

Vítězí tradiční koncepce

V roce 1950 začaly práce na konstrukci dvouvozové jednotky s motorovým a řídicím vozem. Její délka byla 43,6 metru, celková kapacita 140 míst ve 3. třídě, z toho 56 pevných v motorovém voze. Služební hmotnost jednotky činila 70 tun a celková 82, přitom největší hmotnost na nápravu nad hnacím podvozkem byla 16 tun. Pohon zajišťoval motor Simmering S 12 s výkonem 500 koní a přenos výkonu hydraulická převodovka Voith

T26/500. Vzdálenost otočných čepů byla 14,6 metru a klidný chod zajišťoval hnaný podvozek s rozvorem 4,1 metru a trojice běžných podvozků s rozvorem 3 metry.

Skříň byla navržena v elegantních obličích tvarech s výrazným hrbem na střeše v místě trakčního podvozku, ve kterém byl umístěn chladič. Vnější design byl podtržen nátěrem v modré a krémové barvě doplněný ozdobnými proužky a velkými lesklými logy ÖBB ve tvaru

okřídleného kola. Zároveň s projektem jednotky pro ÖBB vznikaly i exportní návrhy pro Portugalsko, Austrálii, Uruguay a v provedení s kapským rozchodem 1 067 mm pro jižní Afriku.

Objednávka však došla pouze od Uruguayské centrální dráhy na sedm třívozových jednotek v luxusním provedení s oddíly 1. a 2. třídy a s barem. Na podzim 1952 se vydaly za oceán první vyrobené vozy. Na rozdíl od rakouských jednotek neměly na růžích ustláno a většina z nich byla velmi brzy nepojízdná vlastní silou. Uruguayci je pak využívali alespoň jako netrakovní jednotky.

Konečně 11. května 1951 si ÖBB objednaly u SGP osm nových jednotek označených jako řada 5045, které SGP expedovalo už za necelý rok. 5045.01 opustila továrnu 22. ledna 1952 a poslední osmá jednotka

Kdysi expresní jednotky dojezdily na lokálkách, především v oblasti Dolního Rakouska.





Česká veřejnost mohla Modré blesky obdivovat v letech 1962–1964, když je ÖBB nasadily na expres Vindobona z Vídně do Prahy a Berlína. Jako speciální nostalgický spoj k nám ale zavítal i v roce 2007.

20. června. Dráhy zaplatily za jednotku 2,6 milionu šilinků, což odpovídalo v roce 2021 částce 1,3 milionu eur.

Restaurace pro Vindobonu

V roce 1954 je doplnily ještě čtyři později doobjednané soupravy a v roce 1956 pak další čtveřice označená řadou 5145, která byla původně určená pro export do Jugoslávie. Ta se mírně odlišovala od původního provedení Modrých blesků pro ÖBB, postupně však byly parametry jednotek sjednocovány a na konci 50. let začaly také jejich úpravy a modernizace. Ty pokračovaly do 70. let. Na první pohled nejnapádnější bylo od roku 1958 odstraňování „hrbu“ s chladičem, který bránil nasazení v Itálii kvůli tamnímu menšímu profilu. Zatímco původní provedení mělo výšku nad TK 4 575 mm, nové bylo zhruba o 30 centimetrů nižší.

Kvůli rostoucím požadavkům na kapacitu a komfort dostaly Modré blesky v roce 1958 šest vložených vozů s 31 místy 2.

třídy a 30 místy 1. třídy a v roce 1962 pro chystaný provoz na Vindoboně ještě tři restaurační vozy se třemi oddíly 1. třídy, jídelnou a kuchyní. Vložené vozy umožnily ÖBB sestavení různě dlouhých souprav od třívozových s motorovým a řídicím vozem po pětivozové s dvojicí motorových vozů. Ty jezdily na Vindoboně a koncem 60. let na Venezii.

V letním jízdním řádu 1952 bylo turnusováno šest jednotek a společně se staršími vozy obsluhovaly po celém Rakousku 20 rychlíků a 63 spěšných vlaků. Zatímco jejich cestovní rychlost dosahovala 56,7 km/h, u rychlíků klasické vozby to bylo jen 51,5 km/h. Na Jižní dráze z Vídně do Grazu, Klagenfurtu a Villachu představovalo nasazení Modrých blesků zlomový okamžik v komfortu a rychlosti. Na nejdůležitější rakouské magistrále Westbahn však do provozu nezasáhly, protože na ní byl v prosinci 1952 zahájen elektrický provoz v celé délce od Salcburku až po Vídeň.



Mezi předchůdce Modrých blesků patřil i vůz VT44 (5144).

Od Benátek po Berlín

V 50. letech se Modré blesky soustředily do dep Wien Süd, Villach, Graz a Linz, odkud obsluhovaly vlaky na Jižní dráze a v alpské oblasti napříč Rakouskem. První mezistátní nasazení představoval spoj Steiermark Express Graz – Mnichov s cestovní dobou kolem osmi hodin. Dnes na stejnou trasu potřebuje EC 217 zhruba 6 hodin.

Na konci 50. let zamířily Modré blesky na vlak TS 190/191 Venezia z Vídně do Benátek, kde vydržely sloužit do léta 1970. Trasu zvládly za více než 11 hodin. Dnes ji railjet i díky nové trati z pohraniční stanice Tarvisio-Boscoverde do Udine urazí za necelých 9 hodin. Od května 1962 po dva roky obsluhovaly Vindobonu Vídeň – Praha – Berlín a na krátkou dobu od 27. května 1963 také spoj TS 183/184 Miramare Vídeň – Graz – Lublaň – Terst s cestovní dobou zhruba 10 hodin. V současnosti to spojí EC 151 trvá zhruba 9 hodin.

Modré blesky jezdily mezi lety 1961 a 1966 také z Vídně do Budapešti. Nejprve šlo o vlak TS 126/127 Danubia a později o spoj TS 7/8 Wien-Budapest-Express. Jejich provoz byl ukončen kvůli rostoucímu počtu cestujících a omezené kapacitě jednotek. Nahradily je klasické soupravy s lokomotivou. Naopak spěšný vlak Moravia mezi Vídní a Brnem, který byl zaveden v roce 1965 a svou trasu zvládnul za 2 a 3/4 hodiny, skončil velmi brzy kvůli malé obsazenosti. Jednotky našly využití i na koridorových vlacích mezi Lincem a Innsbruckem přes italské území.

Odchod „Blesků“ z dálkové dopravy ovlivnila kromě malé kapacity také postupující elektrizace. V polovině 60. let dosáhla z Vídně do Villachu i Grazu a ÖBB v roce 1966 uvedly do provozu 12 nových elektrických jednotek řady 4010 v pětivozovém provedení pro rychlé vnitrostátní meziměstské spoje. Jednotky 5045/5145 se tak stále více přesouvaly na spěšné a následně na osobní vlaky v Dolních Rakousích a Burgenlandu. Zde byly vidět samostatně i s přípojnými vozy, což byly klasické dvounápravové vagony s otevřenými plošinami z dob parního provozu. Běžně byly za jednotkou připojeny dva až tři, ale někdy i sedm takových vozů.

Posledním útočištěm legendárních vlaků se staly lokálky v rakouské oblasti Weinviertel. Rok 1997 byl posledním turnusovým. Dodnes se dochovalo několik jednotek a vložených vozů v péči železničních spolků, například ÖGEC nebo Clubu Blauer Blitz, který nabízí nostalgický výlet s Modrým bleskem. Jednotky se staly také vzorem pro nabídku modelářských firem. ◉

Schengenské proplétání za nejzápadnějším šturcem



Jdu na sever a už jdu na jih... Kdo má rád divadlo Járy Cimrmana, jistě zná i tuto hlášku z divadelního opusu *Dobytí severního pólu*. Podobně jako účastníci této imaginární výpravy se můžete cítit i v případě, kdy se vydáte vlakem z Chebu do zemského okresu Vogtland na západě Saska. Státní hranice, železniční trať, cesty i lidské osudy se tu neustále proplétají, takže aniž to občas stačíte postřehnout, chvíli jste Česku a chvíli zas v Německu.



Michal Málek | Foto: autor, Antonín Málek

Peážní tratě nejsou cestující veřejnosti tak úplně známé, ostatně máme jich v Česku jen pár a jedná se o celkem krátké úseky mimo hlavní železniční tahy. Jedním z takových úseků je i trať č. 147 z Chebu do Plesné a Bad Brambachu. Z Františkových Lázní tato spojnice po určité části vytváří falešnou dvojkolejku, když v délce zhruba šesti kilometrů vede souběžně s tratí č. 148 do Aše a Hranic v Čechách. Jednoho prázdninového večera mě tak napadlo uplést z těchto dopravních dispozic výlet protkaný trochou chůze a pořádnou dávkou železnice.

Jednou jsi doma, jednou v cizině

Na přestup od Západního expresu mám v Chebu necelých 40 minut, což v pohodě zalepí i drobné zpoždění, které Interjet cestou nabral mezi Zadní Třebaní a Karlštejnem. Na nástupišti tak již stojí i u nás dobře známý RegioShuttle, tentokrát v barvách dopravce Vogtlandbahn. Usedám na místo s nerušeným výhledem a vůz se po pár minutách dává do pohybu. Před Františkovými Lázněmi si prohlížím zdejší průmyslovou drážku svázející rašelínu pro lázeňské domy. Je víkend, kdy zcela určitě není v provozu, takže spíše jen ze zvyku a pro ujištění, že tam stále je.

Za lázeňským městem trať pokračuje po zmíněné falešné dvojkolejce a po oddělení obou tras motorák pod měděnou pavučinou trakčního vedení vjíždí do pohraniční stanice Vojtanov. Velká nádražní budova dává tušit, že tady svého času bylo živo. Současný stav objektu zároveň nekompromisně připomíná, že doby, kdy se zde odehrávala důkladná pasová kontrola a kromě osobních vlaků tu projížděla i dvojice expresů vedených legendárními jednotkami VT 18.16, jsou již dávno pryč. Bez toho prvního se samozřejmě s chutí obejdu, ale potkat zde opět Delfína směřujícího z Berlína či Lipska do Karlových Varů, to panečku bylo něco! A zatímco se podvědomě oddávám drážnímu snění, rozjíždějící se vlak hned za stanicí zcela nepozorovaně překračuje státní hranici a ocitá se na německém území. Po dvou obloucích vlak míjí budovu penzionu Schmidt a na druhé straně vykukne zámek Schönberg. I když se tudy již nebudu vracet zpátky, nevidím jej tento den naposledy – o tom však až později. Vlak dále pokračuje lesem a po necelých dvou kilometrech si všímám cedule u trati s nápisem ČD/DB a za ní i hraničního patníku. Než se naději, jsem zpátky v Česku a záhy



Zábavní park Klein-Vogtland na kraji Adorfu technickými památkami naštěstí nešetří.

i v zastávce Plesná. Za ní trať několika desítkami metrů protíná německé území a opět se vrací zpět, aby po půl kilometru prošla oficiální pohraniční bod. Pokud si ale myslíte, že tímto je geografickým hrátkám konec, jste na omylu. Za první německou stanicí v malebném lázeňském městečku Bad Brambach trať ještě jedním obloukem na chvíli zavítá do Čech, než se s konečnou platností vydá do šedesátitisícového města Plauen.

Ráj kolejových autobusů

Tak daleko se ale nechystám, má výstupní stanice je v městečku Adorf. Důvody pro to mám hned dva. Za prvé je součástí zdejší stanice lokomotivní depo obhospodařované spolkem místních nadšen-

ců, kteří zde soustředí hned několik historických vozidel z dob NDR. Zároveň sem do roku 1945 vedla trať z Hranic, kam se tím pádem chystám přesunout po svých. Nádražní budova v Adorfu, byť co do velikosti výrazně menší, trpí obdobným problémem jako vojtanovská stanice. Zjevně nevyužívaná budova pomalu chátrá a o moc lépe na tom nejsou ani nástupiště s dřevěnou konstrukcí.

Cesta k depu trvá po místní asfaltce slabou čtvrt hodinku. Areál není stabilně otevřený a mimo avizované akce a zvláštní jízdy je nutné se k prohlídce předem objednat. Já měl pro daný termín tu smůlu, že spolek spravující depo už od roku 1995 se účastnil oslav v jiném regionu a nebyl tak žádný průvodce



Jedno z míst nedaleko Plesné, kde peážní trať protíná státní hranici.



Z vodního zámku Schönfeld se toho do dnešních dnů mnoho nechovalo.

k dispozici. Na můj e-mailový dotaz, zda je v reálu i tak možné něco nafotit, mi ochotný pán odepsal, že nějaká vozidla tam stát budou. To jsem si volným překladem vyložil tak, že navzdory cedulkám zakazujícím vstup se mohu vydat na malou obhlídku. Jádro zdejší sbírky tvoří tzv. Schienenbusy – motorové vozy řady VT 2.09, tedy taková východoněmecká osm set desítka. Vymazlenější kousky jsou ale ten den na zvláštních jízdách a v depu tak zůstaly jen ty v omšelém nátěru z dob konce jejich provozu jako řady 771/772 a v ne úplně ideální kondici. Další zajímavosti jako železniční Schienentrabi, drezína postavená z komponentů vozu Trabant P50, či parní krasavice BR86, dlouhodobě zapůjčená drážďanským muzeem, bohužel zůstávají zamčené za vraty rotundy. Pokud se sem tedy vydáte, navštivte nejprve stránky www.bw-adorf.de, kde je i uvedený kontakt pro případné domluvení

návštěvy, stejně jako termíny jednotlivých akcí konaných po celý rok.

Ve stopách Gullivera

Z depa se ve stopách cyklotrasy Elsterradweg přesouvám na druhý konec města, kde hodlám navštívit zábavní park Klein-Vogtland neboli místní miniatury, jaké mají i v nedalekém parku Bohemini-um v Mariánských Lázních. Ten v Adorfu prezentující nejzajímavější stavby okresu Vogtland je oproti českému parku koncipován na menší ploše, množstvím staveb a jejich provedením si však s českým v ničem nezádá. Nechybí ani malá zahradní železnice s dvojicí Steinzek známých z loga modelářské firmy LGB, které se dávají do pohybu po vhození 50 centů. Kromě obligátních zámků, mezi kterými nechybí ani z okna vlaku viděný Schönberg, kostelů a chaloupek jsou zde i stavby vodohospodářské a dopravní. Z hned několika mostů přirozeně nejvíce vyniká model Göltzschtalbrücke, největšího cihlového mostu na světě stojícího u města Reichenbach. Aby také nebyl největší, když na jeho stavbu padlo na 26 milionů cihel.

Lákavě vypadá i dvojice „funkčních“ přehrad, zvláště když polední slunce začíná nekompromisně pražit a hned vedle miniatur stojí moc hezké lesní koupaliště tvořené dvojicí bazénů. Na nějaké delší cachtání čas není, tak alespoň využívám stánek s občerstvením k nákupu tradičního Bratwurstu a během konzumace zjišťuji, že obsluha a majitelka stánku v jedné osobě je původem z Česka. Odpočatý a posilněný pokračuji po neznačené trase. Zde bych zdůraznil, že pokud se budete chtít vydat v mých stopách, určitě si přibalte telefon s mapou a GPS. Přímá turistická trasa do Hranic neexistuje a i ta malá část, která značená je, může na českého turistu rozmazleného naším způsobem značení působit drobet nekomfortně. Ostřílení mazáci to jistě zvládnou i s klasickou mapou, ale proč se trápit...

Místo hub les plný pražců

Následujících pět kilometrů vede lesem, kde kromě jedné zastávky u pozůstatků vodního zámku Schönfeld nic moc zajímavého není. Na druhou stranu cesta ve stínu stromů pěkně utíká a smrkový les nezdevastovaný kůrovcem se dnes už taky jen tak nevidí. Samozřejmě nejzajímavější je pro mě místo, kde lesní cestu pojmenovanou v mapách jako Lazarusweg překříží dochované těleso trati z Adorfu do Hranic. Právě zde má moderní navigace navrch, když místo ne úplně na první pohled zřejmě pohodlně označí. Zarostlá lesní pěšina občas



Trojmezí

Z hranického nádraží je možné se vydat na ještě jedno zajímavé místo. Tím je naše západní trojmezí, kde se střetávají historické hranice mezi Českem, Bavorskem a Saskem. Místo označuje kamenný triangulár v řečišti potoku Rokytnice (Regnitz). Hned vedle něj pak stojí hraniční patník I/1 s letopočtem 1844. Ač by mohl při pohledu na mapu vzniknout dojem, že se zároveň jedná o náš nejzápadnější bod, není tomu tak. Ten se nachází vzdálenou čarou o 7 kilometrů jižněji a cesta k němu vede od železniční zastávky Štítary. Obě tato místa jsou dobře dostupná i na kole, které si v případě zájmu můžete zapůjčit na nádraží v Chebu. Pro ty méně zdatné zde mají i elektrokola.







Další snímky z reportáže



← Expozice v adorfském depu mimo provozní dobu není nijak bohatá, za nahlédnutí ale i tak stojí.

zbytky trati opouští, protože je to prostě pohodlnější. Místa se postupně začínají objevovat rozpadající se dubové pražce a někdy i typické kamení šterkového lože. Příroda každopádně po desítkách let vykonala své a dráhou nepolíbení tak vůbec nemusí zaznamenat, že tudy někdy mohl jezdit vlak. Co určitě nelze přehlédnout, je dochovaný kamenný most, klenoucí se přes Zelený potok a tím pádem i státní hranici. Mimochodem – dnes už ji přecházím poosmé.

Na konci světa i sil

Od mostu je to k hranickému nádraží už jen slabý kilometr. Nezápadnější stanicí naší železniční sítě dnes tvoří trojice kolejí a původní výpravní budovu nahradil před pár lety přístřešek v (ne)populárním provedení antivandal. Místní omladině zabíjející čas však v místě, kde se zoufale nic neděje, slouží očividně stejně dobře. Příjezd jediného vlakového spoje za den je zřejmě jedno z těch větších rozptýlení, na které zde lze natrefit.

Unaven nasedám do přistaveného RegioMouse a přes město Aš, po kterém je pojmenován celý západní výběžek, se vracím zpět do Chebu. Byly doby, kdy díky těsnému sevření s hraničním pásmem bylo toto území téměř doslovným koncem světa. Následky v podobě řídkého osídlení a slabší ekonomické úrovně si region nese dodnes. Díky dnešní otevřené Evropě se už ale nemusíte bát, kdy na vás na základě udání místní pohraniční stráže nastoupí ozbrojený příslušník. A že sem navzdory krásné přírodě stále nejezdí moc turistů a jak na konci světa se zde můžete cítit i dnes je dalším dobrým důvodem, proč se sem vydat. ○



Most s propustkem nedaleko Hranic v Čechách pamatuje doby, kdy zde do roku 1945 jezdily pravidelné osobní vlaky do Adorfu. Porevoluční hlasy volající po jejich návratu a obnovení trati vyslyšeny nebyly. Dnes je trať zakončená šturem, který je zároveň nejzápadnějším železničním bodem naší drážní sítě.



Napsali o nás...

ČD spouští žádosti o odškodnění online pro papírové jízdenky

Cestující ČD s papírovými jízdenkami mají od 1. září možnost žádat o odškodnění při zpoždění vlaků elektronickou cestou. Dosud to šlo jen osobně na pokladně nebo poštou. Dopravce od září spouští pilotní testovací období nového systému. Při podání žádosti o odškodnění u papírových jízdenek vydaných na pokladně bylo nutné předložit originály těchto dokladů, což souviselo s ochranou proti zneužití. „V současnosti jsme dokončili a interně otestovali nový kontrolní systém, který vylučuje opakovanou výplatu odškodnění na jeden doklad i v případě, že nebudeme mít k dispozici originál,“ vysvětlil mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Žádost lze podat přes webové stránky ČD. Přístup k odškodnění se tak ještě více zjednoduší a více zákazníků ho bude moci vyřídit přímo ze svého domova nebo z kanceláře.

zdopravy.cz 29. 8. 2022



Náklady dopravců prudce rostou, České dráhy zaplatí miliardy korun navíc

Náklady osobních dopravců v Česku v posledních měsících prudce vzrostly. Důvodem jsou především rostoucí ceny energií a paliv či inflace. Výdaje Českých drah kvůli tomu stouply o miliardy korun, o stovky milionů korun navíc zaplatí i ostatní dopravci. Dopravci uvádí, že se snaží zvýšené náklady pokrýt úsporami a zefektivněním provozu či jednáním s objednateli o úpravě kompenzací za dopravu. „Oproti předchozím letům půjde o růst nákladů na energie v řádu miliard korun za rok,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Upozornil, že růst energií, což je v případě drah hlavně trakční elektřina a nafta, představuje významný vliv na náklady společnosti. Růst cen je pro dopravce patrný hlavně při spotřebě elektřiny. Podle Štáhlavského mají České dráhy ve většině smluv zajištěn růst nákladů například na energie jejich valorizací. „Jen ve většině případů nastává s časovým zpožděním. Proto se snažíme s objednateli dohodnout na pružnější formě valorizace a zajištění úhrad vyšších nákladů v kratších termínech,“ popsal.

ČTK 10. 8. 2022

Konec Plecháčů na jihu Čech v osobní dopravě se blíží

Na jihu Čech se rychle smráká nad výkony lokomotiv řady 242. V regionální dopravě jim po dodávce deseti nových RegioPanterů zůstaly pouze osobní vlaky mezi Českými Budějovicemi a Táborem. Důvodem je umístění dělení napájení uprostřed zastávky Roudná, což by mohlo vést k uvíznutí jednotky v beznapěťovém úseku. U lokomotiv v čele vlaku stejné riziko není, proto tam budou jezdit do ukončení provozu soupravy s lokomotivou. Zastávka Roudná ale bude opuštěna po otevření úseku IV. koridoru Soběslav – Doubí v nové stopě, což je naplánováno na polovinu září. Řada 242 nicméně ještě zůstane pro provoz rychlíků linky R11 Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno, a to přibližně do konce roku 2025. Pro dálkovou dopravu a jako záloha v Plzeňském a Jihočeském kraji setrvává v Plzni zhruba 10 lokomotiv.

zdopravy.cz 3. 8. 2022

Kvůli nehodě Pendolina odložily České dráhy vydání dluhopisů

Státní dopravce plánoval v červnu vydat dluhopisy ve výši 550 milionů eur (přes 13,5 miliardy korun), nakonec ale emisi odložil. „Emise byla odložena z důvodu červnové nehody vlaku Pendolino ve stanici Bohumín. ČD se proto rozhodly pozastavit emisi zelených bondů do doby, než celá událost bude řádně prodiskutována s investory,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Oznámení se objevilo i na londýnské burze. „Ze strany investorů byl postup ČD přijat pozitivně a společnost poděkovala investorům za jejich projevený zájem o transakci,“ dodal. ČD se plánují vrátit k emisi v podzimních měsících, tedy po vyhodnocení dokumentů souvisejících s nehodou Pendolina a po ukončení letních prázdnin na finančních trzích. ČD potřebují řádově miliardy korun získat do května příštího roku, kdy je splatnost dluhopisů z roku 2016.

zdopravy.cz 8. 8. 2022

Zpoždění spojů ovlivní odměny manažerů Českých drah

Spolehlivost spojů a jejich případná zpoždění budou mít vliv i na odměňování manažerů ČD. Soubor kritérií, která to budou zohledňovat, plánuje ministerstvo dopravy zavést pro státního dopravce na podzim. Podobná kritéria pro odměňování vedoucích pracovníků už má Správa železnic. Zohlednění spolehlivosti spojů a zpoždění vlaků zatím v pravidlech pro odměňování manažerů ČD chybělo. Největší váhu sice i po připravovaných změnách budou mít při vyměňování odměn vedoucích pracovníků hospodaření podniku a kvalita služeb, kritériem o spolehlivosti spojů by ovšem mělo mít podíl kolem 35%. Klíčové by v rámci těchto kritérií mělo být podle plánů ministerstva zpoždění spojů, které zavinil samotný dopravce. Vliv tak nebudou mít například výluky nebo mimořádné události na trati.

ČTK 31. 8. 2022

Železničář

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

Grafická úprava: Michal Málek | **Produkce:** Sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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



Vážení klienti,

dotace byly již vyčerpány, ale zájezdy máme stále k dispozici.
V září navíc za příznivé ceny:

Turecko, Alanya

Září, cena od 14 900 Kč/osoba, Kleopatra Ada Beach****
All inclusive, letecky z Prahy, teplé moře, příjemná atmosféra.

Chorvatsko, Drvenik

Září, cena od 11 200 Kč/osoba, penziony Aroma Botanika a Plaža Polopenze, autobusem z Prahy a Brna. Léty prověřená destinace a vysoce kvalitní služby.

Řecko, Zakynthos

Září, cena 15 700 Kč/osoba, Denis Beach****
Polopenze, letecky z Prahy, vstup na pláž přímo z hotelové terasy.

Řecko, Kréta

Září/říjen, cena od 16 200 Kč/osoba, Palm Bay
Polopenze, letecky z Prahy, Pohodová dovolená v klidném prostředí za příznivou cenu.



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

RUN AN AMAZING RACE
MATTONI
ÚSTÍ NAD LABEM
HALF MARATHON | 17. 9. 2022

RUNCZECH | ALL RUNNERS ARE BEAUTIFUL

Logos at the bottom include: MATTONI, dm, SPOLCHEMIE, adidas, VW, SKUPINA ČEZ, OLSAN PŘEVOZ, UniCredit Bank, AJETO, rohlik, České dráhy, kudyznudy.cz, EUROPEAN ATHLETICS, UJEP, Ústecký kraj, Ústí nad Labem.



17. září 2022

Oslavte s námi výročí železnice v Jindřichově Hradci

V Jindřichově Hradci se v sobotu 17. září konají oslavy hned dvou výročí – 135 let tratě Veselí nad Lužnicí – Jihlava a 125 let tratě Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. Kromě jízd parních vlaků nebo historických drezín se můžete těšit na bohatý doprovodný program. Hlavní atrakcí budou jízdy parních vlaků. Historická souprava s parní lokomotivou Kafemlejnek odjíždí v 8:40 z Veselí nad Lužnicí a do Jindřichova Hradce přijede v 10:10. Na zpáteční jízdu se z Jindřichova Hradce vydá v 15:55. Během dne uskuteční ještě jízdu z Jindřichova Hradce (odj. 13:10) do Jarošova nad Nežárkou, kde se koná doprovodný program, a zpět. Úzkokolejným parním vlakem se můžete svěřit z Jindřichova Hradce (odj. 10:39 hod.) do Nové Bystřice. Na zpáteční jízdu vlak z Nové Bystřice vyrazí v 15:18. Parní vlak úzkého rozchodu pojedje také z Jindřichova Hradce (odj. 10:30 a 13:15) do Lovětína, kde můžete absolvovat prohlídku haly s výkladem. Elektrická jednotka RegioPanter vás zdarma provede po obvodu železniční stanice Jindřichův Hradec. Vlak odjíždí z jindřichohradeckého nádraží v 9:40, 11:30 a 14:30. Svěřte se s ním může i do Počátek-Žirovnice a zpět (odj. z J. Hradce ve 12:32).

Nejbližší železniční stanice: Jindřichův Hradec



17. září 2022

Po vinařských stezkách Znojemska za burčákem

Máte rádi dobré víno? Pak se v sobotu 17. září vypravte do Znojma na cykloturistickou akci Tour de burčák. Pro cyklisty jsou připraveny dvě značené trasy (42 km a 31 km) a pro pěší jedna 14 km dlouhá trasa. Start a cíl jsou v areálu znojemského Louckého kláštera, bude připraven folklorní program. Startovací balíček si můžete koupit v předprodeji za 200 korun, zbylé pak na místě za 250 korun. Na trase do slosovatelného pasu sbíráte razítka ve vinných sklepech nebo u oblíbených turistických cílů. Po cestě můžete ochutnat vína nebo burčák přímo od vinařů.

Nejbližší železniční stanice:
Znojmo



17. až 18. září 2022

Do Prahy se znovu vrátí vojska třicetileté války

Nenechte si ujít rekonstrukci bitvy na Bílé hoře! Do Prahy se sjedou historické vojenské jednotky z celé Evropy a vy tak můžete v metropoli potkat mušketýry, pikenýry nebo rondaširy v plné zbroji. Těšit se můžete i na dobové tržičky a zajímavý doprovodný program a lehkou jízdu či na putavý komentář a pyrotechnické efekty. Bitva se odehraje na bělohorské pláni u zdi obory Hvězda. A jak od vlaku? Dojeďte na nádraží Praha-Dejvice a tramvaj se z nedaleké zastávky MHD svezte na zastávku Obora Hvězda, od níž je to jen kousek na místo konání rekonstrukce bitvy.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Dejvice



16. až 18. září 2022

Zavítejte do Lysé nad Labem na koňské eldorádo

Patříte mezi milovníky koní? Pak byste neměli v září chybět v Lysé nad Labem. Na místním výstavišti, které se nachází jen pár kroků od nádraží, se koná nejstarší výstava koní ve střední Evropě. Páteční a sobotní program výstavy Kůň 2022 vyvrcholí večerní koňskou galashow. Návštěvníkům se představí více než 120 koní. Mezi nimi nebudou chybět teplokrevná, plnokrevná, chladnokrevná, sportovní, historická i malá plemena včetně poníků. Součástí programu jsou vystoupení jízdnic policie, westernová show, ukázky drezury, parkuru a představení národního hřebčína.

Nejbližší železniční stanice:
Lysá nad Labem

