

Železničář

5. ŘÍJNA 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



10

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
Se středočeským radním pro veřejnou dopravu Petrem Boreckým
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Jak si vede současná železnice ve srovnání s automobilovou dopravou?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
VUZ pořídila nové zkušební zařízení pro stanovení svislých kolových sil.
- 22 **Provoz a technika**
PSO DPOV ve Veselí nad Moravou patří k nejdůležitějším centrům oprav.
- 24–25 **Aktuálně**
Mezinárodní jízdní řád ČD pro rok 2024 přináší řadu novinek. Co se chystá?
- 27 **Zahraníčí**
Evropské železnice čeká v příštím roce rozšíření nabídky spojů, ale i řada výluk.
- 28–29 **Recenze**
Navštívili jsme další dva podniky, kde se dá při cestě vlakem občerstvit. Café Depo v Turnově a pivotéku v Kralupech n. Vlt.
- 30–32 **Historie**
Na veletrhu v Lipsku v roce 1963 byla prvně představena motorová jednotka s řadovým označením VT 18.16. Přezdívalo se jí Delfín.
- 33–37 **Cestopis**
Rujána byla v dobách bývalé ČSSR častým místem našich dovolených. Co nabídnout však turistům má i dnes.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Nové jednotky RegioPanter od září výrazně omladily a zatraktivnily regionální spoje mezi Vysočinou a Středočeským krajem.



Belgické železnice (SNCB)

Petr Slonek | Foto: Wikipedia, Pixabay

SNCB (Société nationale des chemins de fer belges) je národní železniční společnost v Belgii. Vznikla jako nástupnická organizace někdejších státních drah Belgische Staatsspoorwegen v roce 1936. Od roku 2005, kdy se rozdělila na tři části, je SNCB nezávislou veřejnou společností a zakládajícím členem skupiny Eurostar, Thalys International a Railteam. Belgie má jednu z nejhustších železničních sítí na světě a tunel bruselské severojižní trati je s přibližně 1 200 vlaky denně nejvytíženější na světě.

Belgické železnice se skládají ze tří samostatných subjektů. SNCB jsou dopravcem a provozovatelem, který organizuje dopravu. Odpovídá i za údržbu a modernizaci vlaků a 551 stanic. Společnost Infrabel spravuje železniční infrastrukturu, provoz sítě a přístup k ní a firma HR Rail je odpovědná za nábor a řízení zaměstnanců jménem SNCB.

SNCB provozuje spoje v několika kategoriích, a to InterCity, Local, Piekurrtrein/train d'heure de pointe a Réseau express régional/gewestelijk expresnet. InterCity spojuje v hodinových intervalech velká města. Local je regionální vlak propojující malá a velká sídla se sítí InterCity. Piekurrtrein/train d'heure de pointe slouží k posílení dopravní špičky a Réseau express régional obsluhuje Brusel. Vlaky jezdí v pravidelném taktu.

Brusel je i významným centrem evropské vysokorychlostní dopravy. Hustá síť v Belgii je propojená s důležitými městy v Evropě a zahrnuje čtyři vysokorychlostní tratě pro provoz o rychlosti 300 km/h. Eurostar spojuje Brusel s Paříží za necelých 90 minut a tunelem pod Lamanšským průlivem dojde do Londýna za něco málo přes 2 hodiny. Vlaky Thalys jezdí z Paříže přes Brusel do Antverp, Kolína nad Rýnem nebo do Amsterodamu. TGV propojuje Brusel s francouzskými městy Marseille a Lyon a spoje ICE International jezdí z Bruselu do Frankfurtu či do Kolína n. R. ○


Petr Nešpůrek

 ředitel
 Odboru komunikace

Vážení čtenáři,

snad každý z nás se buď osobně, nebo ve svém okolí setkal s podezřelým nebo skutečně podvodným požadavkem na autorizaci své identity, poskytnutí osobních údajů, změnu přístupových údajů či přijetí výhry enormních peněz. Bohužel to jsou stále častější a pracovanější pokusy o neoprávněný zisk ze strany útočníka.

Vedle dnes již známých SMS či e-mailů se s nástupem pokročilých technologií například v oblasti voice neboli hlasových služeb tak nejspíš brzy bude pokoušet získat naši důvěru a citlivá data také po telefonu nám známý hlas, volající z čísla uloženého mezi našimi kontakty. Identickým výzvám vedle jednotlivců čelí také většina firem a společností. Je tedy na místě být velmi obezřetní a uvědomit si pravý význam slova důvěra.

A právě důvěra a stabilita jsou dlouhodobé klíčové cíle komunikace Českých drah, aby všichni naši zákazníci nadále důvěřovali naší nabídce a firemnímu systému nákupu. A to třeba prostřednictvím webových stránek cd.cz namísto podvodných kampaní nedůvěryhodného „předprodejce“.

A proto chci poděkovat vám, našim čtenářům, zaměstnancům, zákazníkům a příznivcům za dlouhodobou důvěru a využívání služeb Českých drah.

Základní údaje společnosti

Právní forma	státní podnik
Datum založení	1. září 1926
Předchůdci	Belgische Staatspoorwegen
Adresa sídla	Saint-Gilles, Brusel
Obrat	2,192 miliardy eur (2022), 816,4 milionu eur (osobní doprava) (2022)
Zaměstnanci	16 638 (2022)
Majitel	Belgie (100%)
Dceřiné společnosti	BeNe Rail Eurogare Train World (BE) SNCB YPTO
Oficiální web	www.belgiantrain.be



První souprava ComfortJet dorazila na zkušební okruh

Na zkušební okruh VUZ ve Velimi 11. září přijela první zkrácená souprava ComfortJet složená ze šesti vozů. Začaly tím rozsáhlé zkoušky a schvalování jednotek ComfortJet, na jejichž konci musí jejich dodavatel, konsorcium Siemens Mobility – Škoda Group, získat souhlas pro pravidelný provoz na tratích u nás i v zahraničí. Jednotky ComfortJet budou jezdit na mezinárodních linkách z Prahy do Hamburku, Grazu, Budapešti a do dalších míst. Do provozu budou uváděny postupně v letech 2024 až 2026. České dráhy objednaly u konsorcia 20 devítivozových jednotek ComfortJet. Vycházejí z platformy souprav Siemens Viaggio Comfort. Jedná se o vratné soupravy (push-pull), které mají na jedné straně řídicí vůz a na opačné straně budou vedeny lokomotivou Siemens Vectron. To usnadňuje obraty soupravy v cílových stanicích. Dopravce by chtěl první z nich nasadit do provozu během prvního čtvrtletí roku 2024, byť zatím bez řídicího a restauračního vozu. Přesný termín záleží na Siemensu a Škodě, které musejí vozy nechat schválit u drážních úřadů. Zkušební provoz ČD hodlají zahájit na spojení Prahy s Ostravou a poté ho rozšířit na vlaky Berliner mezi Prahou a Berlínem. Do roku 2026 by mohl začít plnohodnotný provoz v režimu push-pull s lokomotivami Siemens Vectron na tratích do Německa, Rakouska, na Slovensko, do Maďarska a do Dánska.



Michal Krapinec zvolen do vedení asociace dopravců CER

Předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec se stal členem nejužšího vedení asociace evropských železničních dopravců a správců infrastruktury CER railways na příští dva roky. Toto prestižní jmenování získal v polském Gdaňsku, kdy byl jednomyslně zvolen členem elitního klubu generálních ředitelů evropských národních železničních dopravců. Spolu s Michalem Krapincem budou od ledna 2024 ve vedení této asociace také významní lídři dalších železnic, jako například šéf Deutsche Bahn Richard Lutz, generální ředitel SNCF Voyageurs J. P. Farandou a znovuzvolený předseda asociace a zároveň šéf Unserer OEBB Andreas Mattha. Hlavním cílem železniční asociace CER je hájit zájmy železničního sektoru při dialogu s Evropskou komisí, Evropským parlamentem a dalšími regulačními orgány v rámci EU. „Děkuji za důvěru, kterou jsem obdržel od kolegů a stal se jedním z členů řídicího výboru CER. Jsem rád, že mohu přispět a hájit zájmy našeho odvětví v rámci celé Evropy,“ řekl.



První řídicí vůz ComfortJetu je na světě

Společnost Siemens představila zástupcům ČD ve svém mnichovském závodě první vyrobený řídicí vůz soupravy ComfortJet. Ten nyní čeká kompletní schvalovací proces. Celem jich konsorcium Siemens Mobility – Škoda Group vyrobí 180. Vznikají ve třech výrobních závodech – skfřině ve Vídni, kompletace v ostravské Škodě a v Mnichově. Vozy první a druhé třídy pro ComfortJet přitom již najíždí zkušební kilometry na zkušebním okruhu. Jelikož jejich schvalovací proces není tak náročný jako v případě řídicího vozu a bistrovozu, do běžného provozu se podívají již zkraye roku 2024, díky čemuž postupně dovolí vyřazovat nejstarší vagony ve vozovém parku ČD. ComfortJety v definitivní konfiguraci budou jezdit z Prahy do Berlína a Hamburku a přes Brno do Vídně, Grazu, Bratislavy nebo Budapešti. Soupravy doplní ještě lokomotivy Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h, které jsou rovněž již ve výrobě.



Království železnic nabízí zábavu pro celou rodinu

Hlavní atrakcí Království železnic na pražském Smíchově jsou obří modelová kolejiště na ploše více než 600 m², na kterých se v každý okamžik prohání zhruba 80 vlakových souprav, pojezdá auta, tramvaje, lanovka i metro. Populární centrum rodinné zábavy však nabízí mnohem více. V ceně vstupenky si s dětmi vyzkoušíte také několik funkčních simulátorů, RC modely na závodní dráze, dvě velké auto-dráhy, dílnu stavebnice MERKUR a mnoho dalšího. V rámci partnerství s národním dopravcem můžete navštívit bistro se širokou nabídkou teplého i studeného občerstvení, stylizované právě do vizuálu Českých drah. Máte tak možnost si vychutnat kávu nebo jiné dobroty v jídelním voze ČD s projekcí, tak jako byste seděli ve skutečném vlaku. To se hodí, neboť průměrná délka návštěvy s dětmi zabere 2 až 3 hodiny. Rádi bychom také připomněli, že zákazníci ČD s platnou In Kartou mohou po jejím předložení získat slevu 15% na vstupné.



Kulturní vlak přijel do Berlína na pozvání německého prezidenta

Stovky cestujících vyrazily v sobotu 9. září ráno speciálně vypraveným vlakem Českých drah z hlavního nádraží v Praze do německé metropole, kam je na Bürgerfest pozval prezident Frank-Walter Steinmeier v rámci 25. narozenin Česko-německého fondu budoucnosti. A nebyl to ledajaký vlak, celou cestu se na jeho palubě odehrávala řada mezinárodních kulturních vystoupení, jízdu svým čtením a postřehy z kolejí rámoval oblíbený spisovatel Jaroslav Rudiš. Vagony speciálního vlaku, v jehož čele stanula moderní lokomotiva Vectron, totiž slouží jako umělecká pódia s literárními, hudebními a divadelními vystoupeními. Program pokračoval i v Berlíně po cestě z nádraží podél Sprévy k nedalekému zámku Bellevue, kde se Bürgerfest konal. Po jeho skončení se pak návštěvníci tímž vlakem vrátili zpět do Prahy.



Policie nacvičovala zásah proti chuligánům

V České Třebové se 21. září uskutečnilo celorepublikové cvičení pořádkových jednotek Policie České republiky s názvem „Železnice 2023“. Akce je výsledkem úzké spolupráce mezi republikovou policií a Českými drahami. Na místě se sešlo více než 250 trénujících policistů, 300 figurantů a další organizační pracovníci spolu s policejní technikou. Výcvik zahrnoval simulaci zastavení vlaku mimo stanici a následné zabezpečení fotbalových fanoušků pomocí překážek. Druhá část pak představovala modelovou situaci, kdy policie přes nástupiště, podchod a halu vyvádí fanoušky z vlaku do prostoru přednádraží. Tato akce ukazuje důležitost spolupráce mezi Policií ČR a Českými drahami při zajišťování bezpečnosti cestujících ve vlacích dopravce.



ČD upraví tarify na rok 2024

České dráhy upraví kilometrický tarif a z něj odvozené nabídky pro jízdní řád 2024 ve stejné výši, jako se stane u státního Systému jednotného tarifu a jízdenek OneTicket. Půjde o zvýšení tarifů v průměru o 9,5%. Úprava reflektuje vývoj inflace i rostoucí ceny vstupů za uplynulý rok v oblasti údržby, nafty či cen náhradních dílů, které ovlivňují náklady. Letos budou nové tarify platit od 10. prosince, do té doby bude možné zakoupit jízdenky včetně předprodeje na dva měsíce za současnou cenu. Úprava cen se projeví ve všech nabídkách, které jsou založené na kilometrickém tarifu, například Flexi základních jízdenek, Traťových jízdenek nebo Traťových jízdenek region. Zároveň se sníží cena 10denní traťové jízdenky. Řada lidí využívá v různém rozsahu možnost práce z domova. ČD chtějí u těchto osob podpořit využívání železnice a nabízejí 10denní traťovou jízdenku, kterou využijí v libovolných 10 dnech během měsíční (30denní) platnosti pro cesty mezi domovem a zaměstnavatelem.

Pardubický kraj získá od ČD parní lokomotivu 310.922



Pardubický kraj koupí od Českých drah za 763 tisíc korun parní lokomotivu 310.922, která je po nehodě v roce 2011 v neprovozuschopném stavu v České Třebové. Plánuje ji ve spolupráci s Muzeem starých strojů a technologií v Žamberku opravit a znovu nasadit například v rámci pravidelných letních jízd. Využije ji také pro železniční muzeum, které buduje v Dolní Lipce na Orlickoústecku. Parní lokomotiva 310.922 vznikla v roce 1930 v továrně v Adamově, která v té době patřila pod závody Škoda. Stroj v roce 1935 odkoupilo ministerstvo národní obrany a zařadilo ho pro potřeby železničního vojska k Železničnímu pluku v Pardubicích. Od konce 70. let byla vystavena jako pomník v depu v České Třebové. V polovině 90. let se dočkala opravy a byla zprovozněna. Pak byla často k vidění při nostalgických jízdách zejména ve východních Čechách a na Vysočině. V červenci 2011 vykolejila. Odstavena byla v České Třebové, kde ji lze vidět při různých prezentačních akcích.

Prodej pozemků na Smíchově završen

České dráhy a společnost Sekyra Group podepsaly dohodu o odkupu zbývajících pozemků v okolí smíchovského nádraží, na kterých vyrůstá nová pražská čtvrť Smíchov City. Dohoda zahrnuje narovnání podmínek odkupu, které znamená výrazné navýšení ceny za tyto pozemky oproti původní dohodě. „Předchozí smlouva dávala Sekyra Group právo na odkup těchto pozemků za cenu stanovenou v tehdejších znaleckých posudcích. Nicméně jsme vyjednali výhodnější podmínky pro České dráhy a za prodej zbývajících pozemků získáme o téměř 300 milionů korun více,“ řekl Michal Krápinec, předseda představenstva a generální ředitel ČD. Sekyra Group tak za pozemky na Smíchově zaplatí celkem 2,4 miliardy korun. Projekt, který řeší budoucnost bývalých drážních pozemků ČD, vznikl už v roce 2004. Ve výběrovém řízení na budoucího kupce pozemků tehdy zvítězila s nejnižší cenovou nabídkou společnost Sekyra Group.

České dráhy posilují bezpečnost v příměstských vlacích

České dráhy začátkem září zavedly hlídky ve vybraných příměstských vlacích v Praze a Středočeském kraji. Ve čtyřiceti ranních a večerních vlacích nově dohlíží na bezpečnost šest hlídek. Cílem je mít hlídku ve všech ranních a večerních příměstských linkách. Ty budou zároveň střežit vlaky ve všech obratových stanicích. To vše nejpozději od ledna 2024. „Nyní máme k dispozici šest hlídek. Zároveň zvyšujeme ostrahu v některých obratových stanicích,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Hlídky pomáhají například při vyloučení osob, které nemají platný jízdní doklad nebo jinak porušují přepravní podmínky. Tato opatření jsou součástí kampaně Společně za čisté vlaky. Ta má nejen zabránit poškozování a znečištění vlaků, ale zaměřuje se celkově na komfortnější a bezpečnější cestování. Podle radního Středočeského kraje pro oblast veřejné dopravy Petra Boreckého jsou nastavená opatření účinná a situace se zlepšila.



Peršing s retrofitem od ČD-T může i do Polska

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika úspěšně dokončila homologační aktivity pro hnací vozidla řady 163 zpětně vybavená evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS a od Evropské agentury pro železnice (ERA) získala rozhodnutí o rozšíření oblasti použití o Polsko. Lokomotivy řady 163 tak mohou jezdit pod dohledem ETCS ve třech státech provozu – v Česku, na Slovensku a v Polsku. ČD-T tak navázala na své úspěchy z počátku roku 2023, kdy se jí podařilo získat typové povolení ERA pro prototypové lokomotivy řad 163, 363 a 362 zpětně vybavené evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS. Typové povolení ERA je univerzální mezinárodní povolení pro provoz daného typu vozidla. Celý proces byl s ohledem na legislativní náročnost rozdělen do dvou fází, nejprve se řešilo typové povolení pro ČR a Slovensko, po úspěšném schválení následovalo Polsko. V rámci homologačního procesu proběhlo testování kompatibility mobilní a traťové části ETCS.



Perspektivní železniční tratě bychom měli elektrifikovat co nejdříve

Železniční doprava na území Středočeského kraje má natolik specifický charakter, že těžko snese republikové srovnání. Vysoké počty přepravených cestujících a nízké intervaly na hlavních tratích se kryjí infrastrukturou na hraně možností. Středočeský radní pro veřejnou dopravu Petr Borecký upozorňuje, že potrvá roky, než se nejzásadnější problémy podaří vyřešit. „Přes Prahu už bez Nového spojení II nebo mostu na Výtoni nedostaneme nic navíc,“ říká. Co tedy kraj dělá pro to, aby železnice fungovala co nejlépe? A jak to vypadá s tratí na Kladno?

Vít Čepický | Foto: Středočeský kraj

Začneme obecně – jak na tom zejména železniční doprava na území Středočeského kraje je?

Myslím, že veřejná doprava ve Středočeském kraji je na tom v zásadě dobře. Cestující má plně integrovanou dopravu, systém je relativně jednoduchý a spolehlivý, samozřejmě existují místa, kde například autobusy často trpí kongescemi nebo vlaky nabírají pravidelně zpoždění, ale my dobře víme, že v drtivé většině případů nejde o to, že by doprava nejel, jak má, ale že je to

dáno infrastrukturou. Cestující každopádně má k dispozici moderní autobusy, relativně moderní vlaky, zejména tedy na hlavních tratích, nyní se nám rovněž daří zlepšovat čistotu ve vlacích. A nových vozidel se brzy dočkají cestující i na regionálních tratích. Kroky, které jsme udělali v minulých třech letech a nebyli za ně chváleni, své ovoce přinesly a systém je stabilizovaný. Otázkou je, na jak dlouho, jelikož se nepodařilo odstranit problémy všechny – zejména ty infrastrukturní. A pak je tu otázka dlouhodobé finanční udržitelnosti.

Které infrastrukturní nedostatky systém nejvíce limitují?

Dnes víme, že systém dopravy zejména v české části republiky je silně hvězdovitě orientovaný na Prahu. Chybí nám tangenciální spojení, a to jak v silniční, tak v železniční síti. Drtivá část provozu se nám tedy koncentruje na radiály do centra Prahy. Máme problém s naprostou přetížeností tratě Praha – Kolín, s propustností a technickým stavem tratě Praha – Beroun, blížíme se hraně kapacity tratě Praha – Benešov. To jsou tratě, které nám pobírají nejvíce cestujících, a zejmé-

na u trasy podél Berounky nemáme rozumnou náhradu. A zmínit musíme i trať na Kralupy a Ústí nad Labem. Vše se nám pak sjíždí v Praze. A ta je ve stavu, kdy přes ni neprotlačíme prakticky nic navíc, o nákladní dopravě nemluvě. Myslím tedy, že je naprosto nezbytné co nejdříve řešit Nové spojení II, tedy posílení kapacity v uzlu hlavní nádraží nějakým podzemním propojením. Dalším významným hrdlem jsou Branický most a samozřejmě výtoňský most. V souvislosti s ním musím říct, a podepíšu se pod to třeba desetkrát, zbudujeme ten most! Zbudujeme ho a postavíme nový, přestaňme už vést tyhle debaty, nebo se nám to dopravně celé zhroutí.

Když do toho vstoupím – jak moc hrozí, že na něm bude zastaven provoz?

Neumím říct procento, ale v tuhle chvíli nám kvůli rekonstrukci nic neprojde přes Branický most, práce budou pokračovat i do příštího roku, zároveň se neustále zhoršují parametry výtoňského mostu, výstupy měřicích čidel jsou naprosto jasné. On v současném polohavarijním stavu může vydržet třeba ještě pět let, ale taky se mohou sejít nepříznivé klimatické podmínky, přílišné namáhání vlivem výkyvů teplot, a dojezdíme už v lednu. Nikdo neví. Ani odborníci věnující se mostním konstrukcím se neodvažují dávat konkrétní termíny. Jedna jistota ale je – čím déle se rozhodnutí o rekonstrukci nebo novostavbě bude odkládat, tím více nám hrozí, že ta situace nastane. Samozřejmě, když bude rekonstruovaný most Intelligence, fajn, ale stále nám na něj bude navazovat jednokolejný tunel, takže takovou spásou nebude, i tak bude uzavření tratě ze smíchovského nádraží dál velkým problémem. My vlastně už před sebou nemáme dobré řešení.

Jak by se uzavření obou mostů zároveň vůbec řešilo, máte takový krizový plán?

Bude to obrovská komplikace, jednoznačně to bude průšvih pro linku S7, která ve stávající podobě nebude proveditelná. Při souběhu uzavření obou mostů bychom navíc museli řešit ostrovní provoz CityElefantů do Berouna, údržbu bychom pak patrně museli řešit se Škodou v Plzni. Nějak bychom to ale vyřešit museli. Ještě daleko větší průšvih by to samozřejmě byl pro nákladní dopravu. Říkám tedy ještě jednou, nedělejme z Česka skanzen, sundejme ten most co nejdříve a postavme nový.

Pojďme k původnímu infrastrukturnímu výčtu.

Pakliže vyřešíme Nové spojení II, zbývá toho stále ještě opravdu hodně. Ať už jde o objížďku stávající tratě 171, tedy tunel Praha – Beroun, nebo novou trať mezi Uhřetíněvsí a Benešovem, kde je konflikt s přírodním parkem Popovicko... Nyní řešíme se Správou železnic, že by se úsek vedl tunelem, aby jej nenarušil, případně aby se přírodní park obešel, samozřejmě to ale nese problém s umístováním zastávek v docházkové vzdálenosti a případnými protesty v území. Protože všichni chtějí dobrou infrastrukturu, ale skoro nikdo ji nechce na svém území... Dále tu máme Všejskou a Bezděčinskou spojku, čímž získáme rychlejší spojení na Mladou Boleslav a potenciálně na Liberec.

Jak jsou obě spojky v přípravě daleko?

My jakožto Středočeský kraj se hodně snažíme. Správě železnic pomáhat v projednávání s obcemi, dost jsme přispěli k dohodě s Mladou Boleslaví ohledně vyústění nad Krásnou Loukou v podobě estakády, zaústění do města i rekonstrukce hlavního nádraží, tam se pracuje na dokumentaci pro územní rozhodnutí. Dohoda s Boleslaví je. Co se týče Všejské spojky, negativní postoj obce Všejský je nezměnil a za poslední rok tam žádný výrazný pokrok nevidím. Kdybyste mi řekl, abych vsadil svůj plat, myslím si, že do deseti let bychom se mohli dočkat realizace. Dřív, to jsem velmi skeptický.

Z hlavních tratí nám zbývá ještě jedna z nejfrekventovanějších: Praha – Kolín.

U tratě Praha – Kolín by samozřejmě byly ideální čtyři koleje v celém úseku, ale to považuju za nereálné. Za mého aktivního života k tomu asi nedojde. Největší nadějí pro nás tedy je paralelní vysokorychlostní trať. Její vliv ale na uvolnění kapacity pro příměstskou dopravu nemůžeme přeceňovat, co bude moci, zabere doprava nákladní.

Kde na to všechno vzít peníze?

Výstavba vysokorychlostních tratí, dostavba Nového spojení II, tunel na Beroun, všechny tratě, o kterých jsem mluvil, to jsou ve výsledku cirkla dva biliony korun. Pokud nedáme dohromady státní rozpočet, tak to v životě nepostavíme, protože na to nebudeme mít peníze.

Pojďme na chvíli od infrastruktury k pořizování nových vozidel.

Je to rozsáhlejší. Máme schválenou rozvojovou strategii železniční dopravy, která nám určila několik vrstev dopravy, jež řešíme. Pokud půjdeme odspodu, začneme lokálkami. Tam to máme nastaveno tak, že prodloužíme smlouvu Českým drahám do prosince roku 2034, ty výměnou za to zainvestují do zánovních vozidel typu Stadler RS1, Alstom Lint nebo něco v této kategorii. Tedy nízkopodlažních, klimatizovaných vlaků odpovídající kapacity. Nasazovány by měly být v letech 2024 až 2026. První místo, kde se jich cestující dočkají, bude trať Sedlčany – Olbramovice – Benešov. Pak tu máme vytíženější tratě motorové trakce. Začnu tratí Zdice – Příbram, u které jsme původně mysleli, že ji Správa železnic elektrifikuje, abychom na ni mohli nasazovat RegioPantery nebo ekvivalent. To ale v dohledné době taktéž nebude, takže společně s Českými drahami řešíme nasazení RegioFoxů od let 2025/2026. Pak tu máme Pražský Semmering, trať Praha – Neratovice a Praha – Vrané – Čerčany, kde počítáme s takzvanou malou železniční soutěží na roky 2025 až 2040. No a velká železniční soutěž bude na všechny velké a koridorové tratě, tedy elektrickou vozbu. Soutěžit budeme nové patrové elektrické jednotky EMU 400, další provoz CityElefantů do roku 2044 a zvažujeme, zdali budeme též soutěžit klasické elektrické jednotky EMU 240.

Z RegioFoxů mám velkou radost. Jde o první nové vlaky ve Středočeském kraji po jedenácti letech, tedy od dodání posledních CityElefantů. Věřím, že z toho mají radost i cestující a personál. A velkou vzpruhou bude i 22 RegioPanterů, které budou najíždět od roku 2024. Výrazně to uleví CityElefantům, umožní to daleko větší flexibilitu v jejich nasazování.





Pokračování rozhovoru
si můžete přečíst online
zde a na webu Železničáře.

Tuto soutěž bychom chtěli začínat v březnu 2024, aby se vše rozjelo šest let před začátkem provozu a dopravci měli čas se připravit. Již nyní na podzim budou probíhat předběžné tržní konzultace s výrobcí i dopravci.

A jak hodnotíte přírůsteky na středočeských kolejích?

Z RegioFoxů mám velkou radost. Jde o první nové vlaky ve Středočeském kraji po jedenácti letech, tedy od dodání posledních CityElefantů. Věřím, že z toho mají radost i cestující a personál. U Foxů se mi líbí, že umí jezdit i na HVO, takže se teoreticky můžeme vyrovnat i s budoucími požadavky na nižší produkci CO₂. A velkou vzpruhou bude i 22 RegioPanterů, které budou najíždět od roku 2024. Výrazně to uleví CityElefantům, umožní to daleko větší flexibilitu v jejich nasazování, hlavně se ale uvolní enormní tlak na jejich provoz, kdy nyní jezdí prakticky bez zálohy, takže bude možné jim dát o něco větší péči, kterou potřebují.

Vaším velkým tématem je boj s graffiti na a ve vlacích a obecně boj s vandalismem. Vidíte už výsledky?

Ano. Pokud chceme po cestujících, aby jezdili veřejnou dopravou a platili za to přiměřenou cenu, musíme jim nabídnout přiměřenou kvalitu. Systém však do této doby nebyl nastavený dobře. Pokud chceme s čistotou něco dělat, je nezbytné držet krok s vandaly, tedy investovat do technické i lidské ochrany vlaků a co nejrychlejší očisty. Bylo jasné, že to bude drahá záležitost, první tři roky projektu budou stát 230 milionů korun, které zaplatíme my všichni. Jinak bychom cíle, mít čistou veřejnou dopravu na úrovni 21. století, nikdy nedosáhli. Já první výsledky už jednoznačně vidím. A teď musíme začít s interiéry. ○

Petr Borecký

Po maturitě na Gymnáziu Voděradská vystudoval Právnickou fakultu Univerzity Karlovy. V následujících letech pracoval v advokátní kanceláři, telekomunikacích, právnickém nakladatelství i ve vlastní firmě. Postupem času se začal účastnit komunální politiky v Úvalech, v roce 2014 se stal starostou města. V roce 2020 byl v komunálních volbách zvolen zastupitelem Středočeského kraje, v gesci má zejména veřejnou dopravu. Petr Borecký je ženatý a má tři syny. Když může, hraje volejbal, tenis, jezdí na kole, poznává cizí kraje a fotografuje.

Veletrh Trako v Gdaňsku: DualShunter či nové Mireo

Mezinárodní železniční veletrh Trako v polském Gdaňsku přivítal ve druhé polovině září tisíce návštěvníků z řad odborné veřejnosti i fanoušků drážní dopravy. Protiváha berlínského InnoTransu však příliš zásadních novinek nepřinesla – spíše než prezentaci nových strojů posloužila jako platforma pro setkávání a výměnu zkušeností napříč oborem. Vystavená vozidla, jichž nebylo mnoho, pak z většiny reflektovala převážně domácí trh.

Vít Čepický | Foto: autor

Jedinou zásadnější výjimkou bylo představení nové lokomotivy DualShunter 2000 českého výrobce CZ LOKO. Vystavený stroj je součástí objednávky dvou lokomotiv italského zákazníka Mercitalia Shunting & Terminal. První nově vyvinutá česká lokomotiva na elektrický pohon po 15 letech, tedy od představení řady 380, zaujme zejména svým duálním pohonem.

Kromě elektrického, v tomto případě pro provoz pod stejnosměrným napájením 3kV DC, je vybavená též dieslovým motorem Caterpillar C32 EU stage V o výkonu 895 kW. Díky tomu není omezená trakčním vedením a nákladním dopravcům umožní dovézt vlak i na koncové tratě a vlečky, které jím vybavené nejsou. DualShunter 2000 je určen pro lehkou a středně těžkou traťovou službu, první stroj by měl být v Itálii zařazen do běžného provozu zkraye roku 2024.

Zejména směrem na domácí trh se obracela vystavená souprava PKP Intercity, jež obsadila nejlukrativnější ze čtyř výstavních kolejí. V jejím čele byla slavnostně pokřtěna lokomotiva Griffin výrobce Newag pro rychlost až 200 km/h, která je tak nejrychlejší v Polsku vyráběnou lokomotivou. Na háku pak měla soubor nových či modernizovaných vagonů první a druhé třídy rozličných konfigurací – včetně těch s oddíly.

Elektrické jednotky ukázal Stadler a Siemens

Vozidla pro osobní dopravu reprezentovaly také dvě elektrické jednotky. Tříčlánkový Siemens Mireo pro DB Regio zamíří na koleje v části německého Saska a Braniborska. Vcelku standardní regionální vlak zaujme nabíječkami pro elektrokola a do stolků integrovanými bezdrátovými nabíječkami pro mobilní telefony. Čeští návštěvníci veletrhu si pak jistě všimli důvěrně známých sedadel cestujících českého výrobce Borcad.

Druhou vystavovanou elektrickou jednotkou byl Stadler Flirt pro Srbské železnice. Vlak vyrobený v polském závodě v Siedlci svým poněkud spartán-



Další snímky z reportáže
Veletrh Trako 2023

ským interiérem jednoznačně prozrazoval své určení pro příměstský provoz.

Vystavené stroje elektrické trakce ještě doplňovala lokomotiva Siemens Vectron určená pro společnost Cargounit, která jej pronajme německému DB Cargo. Zbytek vystavených železničních vozidel byl určen pro údržbu tratí, opodál pak ještě korzovala při předváděcích jízdách posunovací Pesa na vodíkový pohon, ta však byla na Traku představena již před dvěma lety.

Pro úplnost ještě zmiňme dvě opodál prezentované tramvaje. Tříčlánkový Stadler Tango pro bosenské Sarajevo dává vzpomenout jejich dvoučlánkového bratrance, kterého provozuje ostravský dopravní podnik. A polská firma Modertrans ve Gdaňsku vystavila model Gamma ve specifikaci pro dopravní podnik v Lodži.



Krapinec členem vedení CER

Hlavní část programu se letos, alespoň pro většinu návštěvníků, odehrávala ve výstavních halách. V nich se prezentovali jednotliví dopravci a firmy železničního průmyslu, vystavovatelů dorazilo přes 500, probíhaly zde četné přednášky a navazovaly kontakty.

Hned první den veletrhu například hledala své nové vedení Asociace evropských železničních dopravců a správců infrastruktury (CER), která mimo jiné hájí zájmy železničního sektoru při komunikaci s orgány Evropské unie. Členem nejužšího vedení byl v Gdaňsku jmenován generální ředitel Českých drah Michal Krapinec, který se tak zařadil po bok nejvyšších představitelů německých, francouzských nebo rakouských drah.

Nejviditelnější českou stopou mezi jednotlivými stánky ve výstavních halách byla společná prezentace firem sdružených v Asociaci podniků českého železničního průmyslu (ACRI), za všechny jmenujme například Výzkumný ústav kolejových vozidel nebo výrobce sedadel Borcad.

Velké pozornosti se těšilo zastoupení dceřiné firmy Českých drah ČD Cargo, pro které je polský trh jedním ze stěžejních a je na tamějších kolejích vidět čím dál více. Správa železnic pak představila plány na vysokorychlostní tratě, návštěvníky logicky zajímalo zejména jejich napojení na Polsko.

A svůj stánek měly například také firmy Alfa Union vyrábějící komponenty pro drážní vozidla, například řídicí kontroléry, výrobní řadu vozidel představila Škoda Group, pokroky v automatizaci železnice prezentovala firma AŽD a nechyběl ani stánek MSV elektronika. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc říjen zní: **Kdo navrhl lokomotivy A4 britské železniční společnosti London and North Eastern Railway, pro jaký spoj a kolik kusů jich bylo vyrobeno?**

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

Správná odpověď z č. 9: Držitelem oficiálního rychlostního rekordu čs. parních lokomotiv je stroj 498.106 zvaný Albatros. Dosáhl rychlosti 162 km/h. Publikaci Parní lokomotivy s rudou hvězdou na čele získává Jaroslav Kovařík, České Budějovice.





Národní den železnice 2023

Tradiční oslavy hostil Bohumín

Začátek podzimu už tradičně patří oslavám dnů železnice. Letos odstartovaly počátkem září v Praze, následovaly akce v České Třebové a Trutnově a koncem září v Liberci. Samotný Národní den železnice se letos uskutečnil 23. září v Bohumíně, kam dorazily tisíce návštěvníků. Hlavní program se odehrál v tamním depu, doprovodný na nedalekém náměstí T. G. Masaryka.

Petr Slonek | Foto: Michal Málek, Jan Chaloupka, archiv ČD

Hlavní akci ke každoročnímu svátku železničářů letos hostil Bohumín. Stalo se tak již podruhé v historii, prvně se oslavy v tomto moravskoslezském městě konaly v roce 2017. Nejdůležitější

děni Národního dne železnice se soustředilo do depa, kam během dne dorazilo bezmála sedm tisíc návštěvníků. Další zhruba tisícovka pak přišla na noční show. Několik tisíc lidí zavítalo i na náměstí T. G. Masaryka, kde se uskutečnil doprovodný program.

„Hojná účast na regionálních i na Národním dnu železnice dokazuje, že ekologická železniční doprava má u nás velkou popularitu a nesčetné množství příznivců. Všem děkuji za účast, našim zaměstnancům a partnerům za přípravu a slibuji, že do příštího Národního dne železnice rozšíříme počty našich nových souprav i nabídku moderních služeb,“ říká Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

Během dne se konala více než desítka nostalgických jízd. Návštěvníci si mohli prohlédnout jak historickou, tak nejmodernější techniku, vyzkoušet si ruční drezínu a program počítal i s nejmenšími návštěvníky. Ze Šumperka do Bohumína jela elektrická jednotka řady 451 zvaná Žabotlam. Z Ostravy zase přijela parní Šlechtična. Největší pozornost upoutaly nové jednotky RegioFox, RegioPanter a patrová netrakovní jednotka push-pull.

Vrcholem byla noční show. Na točném bohumínském depu se ve scénickém osvětlení a se živým hudebním doprovodem

Drážní úřad informuje

Jindřichohradecké úzkokolejky získaly úřední povolení

Drážní úřad vydal úřední povolení k provozování regionálních úzkokolejných drah Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice s platností od 3. října 2023, kdy by mělo rozhodnutí nabýt právní moci. Novým provozovatelem je společnost Správa úzkokolejných drah s.r.o.

Úřední povolení umožňuje pohyb speciálních strojů pro zajištění provozuschopnosti dráhy, ale na tratích není zatím možné provozovat jakoukoli dopravu. Provozování osobní nebo nákladní dopravy na nich bude možné až po získání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy, o které musí Správa úzkokolejných drah požádat. Standardní lhůta pro vydání tohoto osvědčení se pohybuje v řádu pěti až šesti měsíců, pokud je vše v pořádku.

Obě regionální tratě nejsou fakticky provozovány od 3. 10. 2022, kdy předchozímu provozovateli dráhy, společnosti Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., skončila platnost vydaného osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Následně byla této společnosti z důvodu finanční nezpůsobilosti odejmuta i licence dopravce a úřední povolení k provozování dráhy.





Další snímky z reportáže
Den železnice v Bohumíně



Další snímky z reportáže
Regionální dny železnice



dem, o který se postaral soubor Banda di feste, představila více než desítka historických lokomotiv a vozů.

Slavilo se i v regionech

Ještě před oslavami v Bohumíně se uskutečnila tradiční záříjová série regionálních dnů železnice. První z nich se konal v sobotu 9. září v Praze a hlavním dějištěm se stalo depo a nádraží ve Vršovicích. Návštěvníci si mohli prohlédnout zázemí provozu či moderní vozidla pro regionální dopravu v Praze a Středočeském kraji. Samozřejmě byly jízdy historickými vlaky a projíždky historickými tramvajemi i autobusy. Na koleje vyrazila historická sou-

prava v čele s parní lokomotivou 434.2186 Čtyřkolák, která se vydala na okružní trasu z Vršovic přes Smíchov do Radotína a přes Branický most zpět do Vršovic. Nasazena byla i jednotka řady 451.

O týden později, v sobotu 16. září, se uskutečnily oslavy v České Třebové. V areálu depa si lidé mohli prohlédnout výstavu historických i moderních vozidel a za účasti zástupců vedení Českých drah a Pardubického kraje byla pokřtěna nová jednotka RegioFox. Fanoušci historie se svezli parním vlakem do Lanškrouna a organizátoři připravili speciální jízdy po různých kolejích v uzlu a přes kontejnerové překladiště Metrans. Kromě toho

jezdila historická souprava složená z patrových vagonů Bpjo po různých kolejích v železničním uzlu v okolí Třebové.

O den později, v neděli 17. září, hostil regionální den železnice Trutnov. Hlavním dějištěm se stalo tamní depo, kde si návštěvníci prohlédli výstavu vozidel, včetně nových jednotek RegioFox a RegioPanter. Tyto moderní vlaky už v průběhu příštího roku výrazně omladí vozový park Českých drah v Královéhradeckém kraji. Ozdobou akce byla jízda parního vlaku v čele s lokomotivou Velký bejček z Hradce Králové do Trutnova a rovněž do Vrchlabí a Červeného Kostelce.

Jako poslední hostil regionální oslavy v sobotu 30. září Liberec. Hlavním tahákem se stala jízda parního vlaku v čele s parní lokomotivou 310.0134 Kafemlejnkem. Vyrazil ráno z turnovského nádraží a přes Sychrov, Hodkovice nad Mohelkou, Rychnov u Jablonce n. N. a Jeřmanice zamířil do Liberce. Poslední záříjový den se na Liberecku uskutečnily také jízdy historického motorového vozu řady M 131.1 známého pod přezdívkou Hurvínek.

Rostoucí zájem o regionální dny železnice potvrdil i počet návštěvníků. Oslavy svátku železničářů navštívilo v Praze sedm tisíc lidí, program v České Třebové si nenechalo ujít pět tisíc příznivců a do Trutnova přijelo přes pět a půl tisíce fanoušků. Velký zájem byl tradičně o nostalgické jízdy, lákaly ale i novinky ve flotile Českých drah, motorové jednotky RegioFox a RegioPantery. ○



Hospodaření Skupiny ČD se zlepšilo o téměř dvě miliardy

Skupina České dráhy vykázala v prvním pololetí roku 2023 podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) zisk před zdaněním ve výši 987 milionů Kč. Její hospodaření se tak meziročně zlepšilo o více než 1,9 miliardy Kč. K lepším výsledkům přispěl především návrat cestujících, zklidnění cenových výkyvů na trhu s energiemi a také silnější koruna.

Redakce | Foto: archiv ČD

Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku se zlepšil zejména segment osobní dopravy, který se dostal do zisku. Kromě mateřské společnosti se ale dařilo i ostatním společnostem v rámci Skupiny ČD, které rovněž významně přispěly k meziročnímu zlepšení.

Úspěch v prvním pololetí zaznamenala i nákladní doprava a také ostatní segmenty, díky čemuž celkové tržby za Skupinu ČD meziročně narostly o více než tři miliardy Kč. „Pro Skupinu České dráhy jsou pololetní čísla výbornou zprávou. Tři uplynulé roky byly velmi náročné, ať už jsme řešili covid, válku na Ukrajině nebo enormní nárůst cen energií. V rámci Skupiny to mělo dopad především na osobní dopravu, ale ani nákladní doprava to neměla jednoduché. Teď už ale můžeme říci, že jsme obtížné období úspěšně překonali a je před námi nová etapa, kdy se

můžeme znovu zaměřit na rozvoj firmy, její růst a další modernizaci i investice,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Osobní doprava

V prvním pololetí roku 2023 vzrostl počet cestujících ve vlacích dopravce o čtyři miliony. Celkově tak České dráhy během prvních šesti měsíců letošního roku přepravily 79 milionů lidí, což představuje meziroční růst o 6 %. Pozitivní vývoj v přepravě cestujících se projevila růstem tržeb z prodeje jízdenek, který činil 4,6 miliardy korun (meziročně + 697,4 mil. Kč, tedy + 18 %). Mírně se také zvýšil přepravní výkon. Ten je za první pololetí 3,6 miliardy osobokilometrů, to je o zhruba 10 milionů osobokilometrů více než v první polovině loňského roku. Výrazné zlepšení nastalo u mezinárodní přepravy, kde se od ledna do června 2023 tržby meziročně zvýšily o více než čtvrt miliardy Kč (+ 35 %).

„Největší nárůst v přepravě sledujeme na mezistátních linkách. Tam už přepravujeme více cestujících než v roce 2019. Za oživením jsou hlavně turisté ze zahraničí včetně těch ze zámoří,“ doplnil Michal Krapinec. V regionální přepravě evidujeme zvýšení počtu cestujících v tarifech integrovaných dopravních systémů jako výsledek jejich rozšiřování v dalších regionech.

Pokračuje také zásadní modernizace vozidlového parku v regionální dopravě napříč všemi kraji. V 1. pololetí byla uvedena do provozu už asi polovina ze zhruba 80 vlaků, které letos firma plánuje nasadit. Jde především o jednotky RegioPanter a RegioFox. V roce 2024 bude další novinkou nasazení nových souprav ComfortJet.

Nákladní doprava

Nákladní doprava přispěla do konsolidovaného výsledku Skupiny ziskem před zdaněním ve výši 481 milionů Kč. „ČD Cargo úspěšně pokračuje v expanzi do zahraničí, kde se v meziročním srovnání významně navýšily výkony, které zásadním způsobem přispěly k našim pozitivním výsledkům. Naopak na tuzemském trhu výkony klesly v souvislosti s aktuální situací v energetice a nepříznivým vývojem v některých průmyslových odvětvích,“ konstatoval předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth.

„Působíme v sedmi zemích Evropy, a dokážeme tak lépe reagovat na měnící se situaci na trhu v ČR a efektivně využít kapacity i v zahraničí. V tuzemsku jsme nejvýznamnější pokles zaznamenali v přepravách hnědého uhlí, železa a strojírenských výrobků, stavebnin a dřeva,“ doplnil Tóth. ○

Do zkušebního provozu zamířily další RegioFoxy

Po úspěšných testech dvojice spojených souprav se 19. září rozšířil provoz nových jednotek RegioFox na středočeských tratích z Rakovníka do Berouna a z Berouna do Prahy přes Rudnou u Prahy. Denně tak jezdí až tři lišky z pěti, které mají ČD k dispozici. Každý den najedou zhruba 1 400 kilometrů a v pracovní dny obslouží až 38 vlaků.

Na zbývajících jednotkách se zacvičuje personál, provádí se provozní údržba a odstraňují nedostatky zjištěné právě při testech.

„Pro zkušební provoz nyní máme pět nových jednotek RegioFox. Jedna je určená pro Pardubický kraj a další čtyři pro Středočeský kraj a Prahu. Díky většímu počtu jednotek můžeme školit další strojvedoucí a postupně budeme rozšiřovat jejich zkušební provoz na dalších spojích. Před koneč-

ným schválením a uvedením do pravidelného provozu musí ujet dohromady nejméně 50 tisíc kilometrů a alespoň jedna z nich 20 tisíc kilometrů. Více jednotek v každodenním provozu bude znamenat rychlejší splnění tohoto požadavku i schvalování jednotek do pravidelného provozu,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jíří Jeřeta.

České dráhy mají nyní k dispozici pět jednotek RegioFox. Výrobce, společnost PESA, může uvést do zkušebního provozu s cestujícími na tratích Rakovník – Beroun a Beroun – Rudná u Prahy – Praha až šest jednotek.



cími na tratích Rakovník – Beroun a Beroun – Rudná u Prahy – Praha až šest jednotek.

RegioFoxy slouží také k zaškolení personálu údržby v depu a strojvedoucích. Ti musejí před samostatnou službou na nových vlacích vykonat i zkoušku ze znalosti jejich obsluhy.

České dráhy objednaly 76 nových jednotek RegioFox. Ty jsou určené pro provoz ve Středočeském kraji a v Praze, na Vysočině, v Jihočeském, Plzeňském, Pardubickém a Královéhradeckém kraji. Ještě v letošním roce by mělo být uvedeno do provozu okolo dvaceti souprav a dodávky dalších budou pokračovat v příštím roce. Nabízejí celkem 115 míst k sezení a prostory pro cestující na vozíku, dětské kočárky nebo pro přepravu jízdních kol. Jsou vybaveny evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a komunikačním systémem GSM-R. Od zahájení zkušebního provozu ujelely jednotky skoro 21 000 kilometrů. (red)

Po železnici, nebo silnici?

Deset tras, kde dráha boduje

Tuzemská železnice netrpělivě očekává první vysokorychlostní úseky. Posílí konkurenceschopnost osobní dopravy vůči silniční, pomohou s tolik potřebným posílením kapacity pro dopravu nákladní a obecně podpoří mobilitu obyvatel ČR. Ovšem než se tak stane, projede Bezprávím ještě hodně vlaků. Do té doby si musíme vystačit se sítí, kterou máme – a i ona, jak si ukážeme na příkladu několika hlavních tras, dokáže silniční variantě velmi dobře konkurovat.



Vít Čepický | Foto: Michal Málek, autor

Než se ale do srovnání plnohodnotně pustíme, je třeba si vyjasnit základní pojmy. Předně – jakékoliv srovnání železniční a silniční trasy nebude nikdy plně odpovídající. Doprava je svým způsobem organickým dějem, jenž závisí na obrovském množství proměnných. Trasa z pražského hlavního nádraží pod Špilas se sice dá porovnat ve své železniční i silniční podobě v jakési základní, ideální variantě, vždy ale půjde o teorii, kterou okamžitě rozcupuje nehoda u Větrného Jeníkova či stržená trolej v Chocni.

Zároveň těžko zohledníme různé startovací a cílové body v rámci jednotlivých měst. Úplně jinak se na konkurenceschopnost trasy bude dívat člověk, jenž při cestě z Prahy do Brna začíná na Novém Městě s cílem na Zelném trhu, a jeho kolega jedoucí z Průhonice do Starého Lískovce. Rovněž je jasné, že o výhodě dráhy budeme těžko přesvědčovat stěhováka vezoucího babičku s jejím oblíbeným piánem. Po ocesání nepředvídatelných okolností ale stále máme co porovnávat.

Předně je třeba říct, že hlavní trasy na tom vůbec nejsou špatně. Na většině se setkáme s modernizovanými tratěmi, stanice mají bezbariérový přístup a ty větší i možnost se vybavit na cestu. Dálkové vlaky nabízejí občerstvení prostřednictvím minibarů či prodejních automatů, nebo rovnou jídelní vůz. Klimatizace je standardem na stále větším počtu spojů. Přibýlo nových i modernizovaných vozů.

Vlak během posledních dekád obecně prošel konverzí od prostého dopravního prostředku k místu, kde může cestující, na rozdíl od řízení auta, nejen plnohodnotně odpočívat, ale také efektivně strávit čas, ostatně například práce na počítači během jízdy na delší vzdálenosti již dávno není výstředním marketingovým motivem, ale běžným obrázkem.

Následuje tedy deset tras, na nichž je vlak více než vyrovnanou alternativou. Silniční vzdálenosti jsou měřeny od (hlavních) nádraží k nádražím, dojezdové časy vychází z veřejně přístupných dat nejpoužívanějších českých internetových mapových podkladů a jsou oproštěny od vlivu dopravy, jedná se tedy o ideální dojezdový čas bez jakéhokoliv zdržení. Jízdní doby vlaků jsou platné k začátku září 2023, ceny jízdenek jsou povětšinou v základní formě, ale mnohdy závisí též na aktuální zaplněnosti konkrétních spojů (bez slevy/s IN 25/ s IN 50), uvádíme ji tedy pouze pro základní orientaci. Při včasném nákupu je navíc možné dostat se mnohdy i na výrazně nižší cifry.



Praha – Plzeň

Vlak: 1:15 h | **Cena:** 179/145/100 Kč

Soupravy: IC (InterJet, Pendolino), EC, R

Auto: 1:07 h, 92 km

Pokud se cesta vlakem z Prahy do Plzně odehrává, jak má, jedná se o výbornou a pohodlnou spojnici hlavního města se západočeskou metropolí. Její atraktivitě výrazně prospělo vybudování více než čtyřkilometrového tunelu Ejpvovice, jenž byl otevřen v závěru roku 2018. Mezi Berounem a Plzní tak vznikla moderní a spolehlivá železniční tepna, rozsáhlé rekonstrukce se navíc dočkala i budova plzeňského nádraží.

Méně veselá je ovšem situace mezi pražským hlavním nádražím a Berounem. Původně zde měl být již v roce 2021 otevřen tunel (s maximální rychlostí 200 km/h), který by cestovní čas z Prahy do Plzně zkrátil pod jednu hodinu. Celý projekt ovšem v roce 2010 zastavil tehdejší ministr dopravy Vít Bárta. K plánu na jeho ražbu se Správa železnic opět vrátila, jeho plánovaná cena v průběhu času ovšem výrazně vzrostla. Takzvaný Tachlovický tunel mezi Branickým mostem a berounským nádražím by se měl stavět mezi lety 2028 až 2035.

Mnohaletý odklad si vyžádal potřebu optimalizace dožilé trati v údolí Berounky, jež by měla být hotova do roku 2029. Ještě minimálně šest let tedy bude trať na Plzeň zatížena stavebními pracemi. I s tímto hendikepem však trať nabízí poměrně konkurenceschopné spojení, jelikož zejména příjezd do Prahy po dálnici D5 je ve všední dny zatížený velkou nejistotou kvůli častým kolonám.

Prahu s Plzní spojují ve špičce vlaky v půlhodinovém taktu, v sedle pak jezdí po hodině. Prokládají se zde rychlíky Berounka, které staví i v některých významnějších nácestných stanicích, a přímé vlaky InterCity a EuroCity Západní expres. Ty pak doplňuje jeden pár vedený jednotkou Pendolino.

Praha – Ústí nad Labem

Vlak: 1:12 h | **Cena:** 198/149/99 Kč

Soupravy: EC, R (InterJet)

Auto: 0:56 h, 88 km

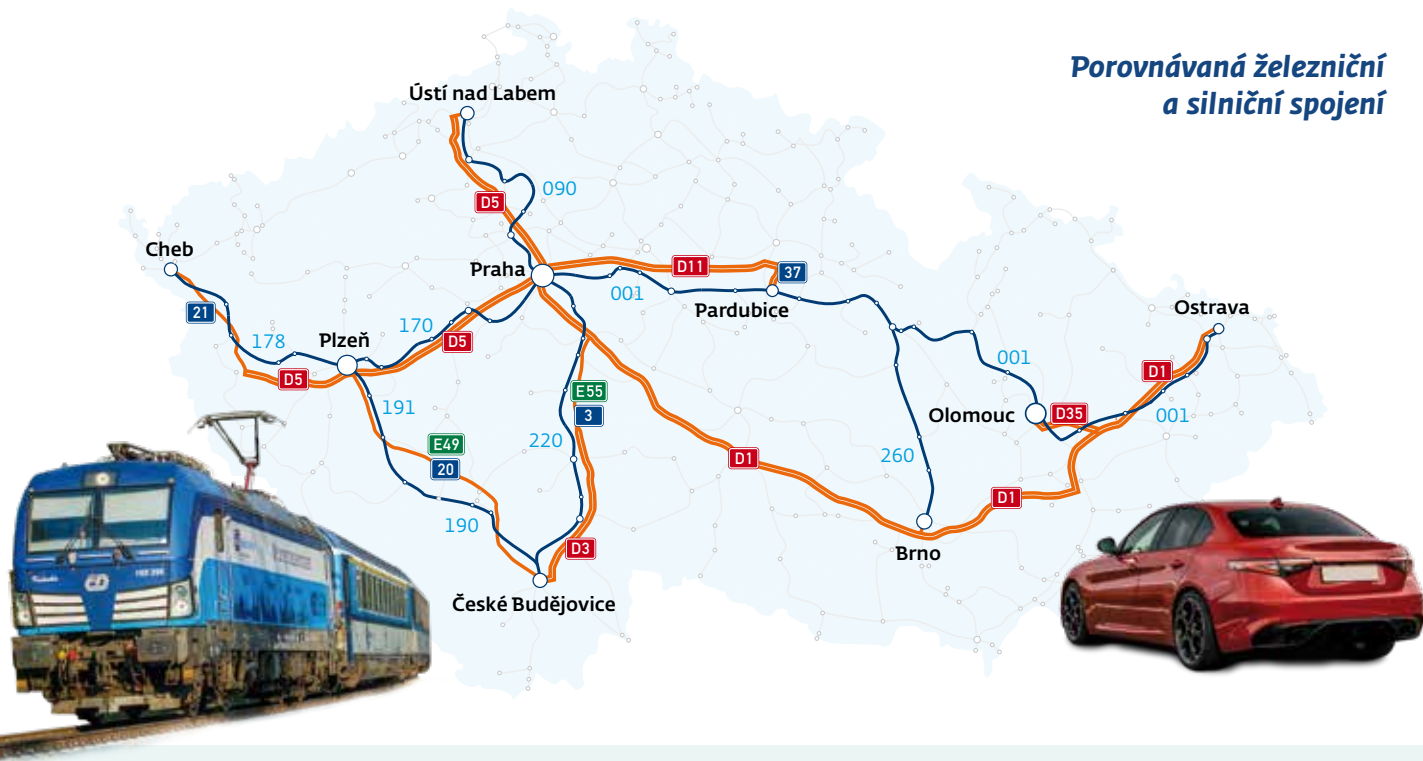
Ač jízda autem slibuje při cestě z Ústí v ideálním případě o čtvrt hodinu rychlejší cestu, ve všední dny, zejména ráno ve směru do Prahy a odpoledne z Prahy, představuje vlak jistotu, které se auto nemůže vyrovnat. Kvůli kolonám na okraji Prahy dojezdová doba pravidelně stoupá vysoko nad hodinu a půl, mnohdy ale i přes dvě hodiny.



Železniční koridor oproti dálnici nabízí zejména slušnou spolehlivost. Jízdní doba sice bobtná s jeho trasováním, které víceméně odpovídá historickému a nejprve kopíruje Vltavu, pak zajíždí k mělnické elektrárně a následně se přimyká k zákrutám Labe, přesto jej dopravní špička, na rozdíl od dálnice, prakticky neovlivňuje.

A na oblíbenosti spojení je to vidět. Vlaky EuroCity v dvouhodinovém taktu jezdí zaplněné a Krušnohory, půlící interval na jednu hodinu, zaznamenávají po nasazení souprav InterJet setrvalý nárůst zájmu cestujících. Dalším krokem v komfortu bude postupný rozjezd souprav ComfortJet na Berlinerech, nabídnou nejen ještě pohodlnější soupravy, ale hlavně vyšší kapacitu. Díky uvolněným modernějším vozům by se měly dočkat zvýšení komfortu i vytižené rychlíky Labe, které nabídku doplňují a nabízí rychlé spojení i menším sídlům na trase.

Porovnávaná železniční a silniční spojení



Praha – České Budějovice

Vlak: 1:40 h | Cena: 229/185/137 Kč

Soupravy: EC, IC, R

Auto: 1:36 h, 147 km

Ještě relativně nedávno bylo železniční spojení z Prahy do Českých Budějovic trisťní. Ve velké části jednokolejná trať linoucí se krajinou sice nahrávala romantickému pozorování dění za oknem, dvě a půl hodiny jízdy ještě zkraje 21. století ovšem nedělaly dráze dobrou reklamu. Od té doby se naštěstí leccos změnilo. Díky velkorysému rekonstrukci a zdvoukolejnění úseku mezi Benešovem a Ševětínem, jenž je

již na „dohouknutí“ od Budějovic, se cesta urychlila téměř o hodinu, navíc výrazně stoupla stabilita provozu na trati.

Rázem je cesta vlakem na jih republiky o mnoho zajímavější. Díky vyšší kapacitě mohly být zavedeny expresní vlaky, cestující mohou využít služeb bistrovozdů, většina spojů je složena z moderních souprav, a tak není divu, že železnice začíná být pro cestu z hlavního města do Budějovic hlavní volbou. Nahrává jí též zdlouhavá dostavba dálnice D3 a pravidelné problémy s průjezdností silnice u Benešova a Miličína, které hned tak neodpadnou a hrozí i o víkendech.

I železnice na jih, přestože její střední část svými parametry dává cestujícím alespoň vzdáleně zakusit pocit jízdy po vysokorychlostních tratích, má své nedostatky. Její trasování mezi okrajem Prahy a Benešovem ve větší míře kopíruje terén, čemuž odpovídá nižší maximální rychlost, taktéž úsek mezi Ševětínem a Českými Budějovicemi na rekonstrukci ještě čeká a pár let čekat bude – aktuálně se konec rekonstrukce pro stavební náročnost odhaduje až na rok 2032. Už nyní ale trať rostoucím počtem cestujících potvrzuje, že se vylepšování jejích parametrů vyplácí.



Praha – Ostrava

Vlak: přibližně 3:15 h | **Cena:** 425/339/255 Kč

Soupravy: EC, Pendolino

Auto: 3:26 h, 373 km

Pokud je u trasy z Prahy do Brna rozumné naplánovat v řízení přestávku, při cestě do Ostravy už je to prakticky nezbytné. Vlak naštěstí odpočívat nepotřebuje, přibližně desetiminutový, ryze papírový rozdíl v jízdní době reálně nakyne i na desítky minut.

O oblíbě železničního spojení Praha – Ostrava vypovídá už jen fakt, že zde dopravci jezdí na vlastní komerční riziko bez státních dotací. Použít zde lze vlaky EuroCity, specialitou trasy jsou ale jednoznačně spoje SuperCity vedené jednotkami Pendolino. Přestože vysokorychlostní soupravy Českých drah oslavily dvacet let, stále jsou v rámci tuzemského provozu jedinečné a na jejich oblíbě je to znát.

Přestože je 356 kilometrů trati z Prahy do Ostravy ve většině po modernizaci, dlouhodobé dohady o budoucí podobě trati v údolí Tiché Orlice mezi Chocní a Ústím nad Orlicí a následné odklady realizace vytvořily její nejzranitelnější místo. Až nyní finišuje alespoň oprava úseku do moderní podoby, z většiny však zachovává původní traťové poměry. Kýžené urychlení přinese až výstavba přeložky včetně tunelů, té se však dočkáme až v polovině třicátých let...



Praha – Brno

Vlak: 2:35 h | **Cena:** 329/265/197 Kč

Soupravy: Railjet, EC

Auto: 1:56 h, 207 km

Železniční spojení dvou největších českých měst na první pohled s dálnicí D1 prohrává. Více než půlhodina navíc je poměrně jasným argumentem. I proto je tato trasa v přípravě vysokorychlostních tratí prioritní a do myslí se vkrádá myšlenka, proč to nešlo již mnohem dříve.

Vzhledem k realitě provozu na nejstarší české dálnici zejména v okolí Prahy a Brna už to ale tak jednoznačně vycházet nemusí. D1 navíc vzhledem k intenzitě provozu a trasování vyžaduje od řidiče dvouhodinové a opravdu plné soustředění, a tak není divu, že si řada řidičů cestu rozumně plánuje s přestávkou.

Při cestě soupravou railjet má cestující přestávku celou cestu a je pouze na něm, zdali ji využije prací, četbou nebo třeba obědem. Pokud se zamyslíme nad časovou náročností cesty i v tomto kontextu a zohledníme, že z vlaku cestující vystupuje odpočatý a sytý, výhodnost cesty se rázem může přiklonit k železnici. V budoucnu bychom celou cestu měli zvládnout za hodinu vysokorychlostním vlakem. Tím se dostaneme do zcela jiné roviny. Ale ani teď to vlakem vůbec nemusí být špatné.

Praha – Pardubice

Vlak: přibližně 1 h | **Cena:** 195/146/98 Kč

Soupravy: EC, SC, R

Auto: 1:14, 122 km

Do Pardubic je to z hlavního města po dálnici 122 kilometrů, což se v ideálním případě dá zvládnout za hodinu a čtvrt. Cestovní doba je to slušná. Proč se ale obtěžovat za volantem, když v této trase existuje ještě rychlejší spojení – vlakem se totiž do Pardubic dostaneme za hodinu. Traťový interval je navíc natolik nízký, že s trochou nasázky ani není třeba listovat v jízdním řádu, po příchodu na nádraží během chvíle jistě něco pojede. Přesto však rozhodně dává smysl si jízdenku na konkrétní spoj rezervovat i s místenkou, atraktivita spojení se i zde odráží v počtu cestujících. Ostatně – které jiné krajské město má tak kvalitní napojení do centra republiky?



Olomouc – Ostrava

Vlak: přibližně 1 h | **Cena:** 115/89/69 Kč (variabilní)

Soupravy: EC, Pendolino

Auto: 0:56 h, 92 km

Spojnice Olomouce a Ostravy, ač součástí výše zmíněné trasy, si kvůli své důležitosti zaslouží samostatnou zmínku. Spojení dálnic D35 a D1 sice dává velmi dobrou možnost, jak se přiblížit z jednoho města do druhého, ani železnice zde neztrácí. A opět nabízí známé devizy – za srovnatelný dojezdový čas vyšší cestovatelský komfort, navíc velmi solidní nabídku spojů.

Ještě zajímavější ale bude, jak do atraktivitu spojení promluví plánovaná vysokorychlostní trať Moravská brána. Ta totiž patří mezi pilotní stavby české sítě a jejího dokončení bychom se mohli dočkat v ideálním případě již za poměrně dohlédnutelných sedm let. Stane se navíc i vítanou kapacitní posilou v jednom z nevytíženějších úseků naší železnice.



Plzeň – Cheb

Vlak: 1:22 h | **Cena:** 198/149/99 Kč

Soupravy: InterJet, Pendolino

Auto: 1:16 h, 106 km

Pokud se z Plzně zahledíme opačným směrem, můžeme názorně a v podobných podmínkách vidět, jak vylepšení infrastruktury v součinnosti s moderními vozidly funguje. Trať z Plzně do Chebu již podobnou modernizací prošla. A kýžený výsledek se dostavil – díky lepším parametrům a kratší cestovní době se nejen zvýšila její kapacita, lepší nabídka zároveň přitáhla podstatné zvýšení zájmu.

Budíž to příkladem i pro ostatní spojení. Pro železniční dopravu je jistě nesmírně důležité, abychom se posílení kapacity a zrychlení spojení díky vysokorychlostním tratím dočkali co nejdříve. Rozhodně bychom ale neměli zapomínat na konvenční tratě, i ty totiž nabízí kvalitní a konkurenceschopné spojení, přestože jejich potenciál mnohdy ještě zdaleka není naplněn.

Na lepší časy čeká i řada spojení, která nefigurují ani ve vysokorychlostních plánech, ani se aktuálně neblíží jejich modernizace s vylepšením technických parametrů. Za všechny jmenujme Liberec a prakticky všechny směry z něj vycházející. Dvouhodinová jízda po neelektrifikované jednokolejce do Ústí nad Labem, dvě a půl hodiny podobným způsobem do Hradce Králové, ale zejména (v přímé trase neexistující) spojení Liberce a hlavního města Prahy ukazuje na podstatné mezery v železniční dopravní obslužnosti.

Jinými slovy – stále je co zlepšovat. U ekologické a efektivní železniční dopravy to platí dvojnásob. ○



Měření minimální svislé kolové síly na jednotce PESA 847 pro ČD z počátku února tohoto roku

Nová zkušební zařízení pro stanovení svislých kolových sil ve VUZ

Výzkumný Ústav Železniční jakožto evropský lídr v železničním zkušebnictví neusíná na vavřínech a neustále inovuje a rozšiřuje své portfolio služeb. V průběhu prvního a druhého kvartálu letošního roku pořídila společnost nové mobilní stavebnicové hydraulické zdvihací zařízení pro simulaci zborcení koleje, které rozšiřuje nabídku zkoušek pro vícenápravová vozidla. V současnosti zařízení umožňuje zkoušet soupravu o počtu až šestnácti náprav a v lednu příštího roku přibude možnost zkoušení až dvacetinápravového vlaku najednou.

Michal Výborný | Foto: VUZ

Potřebu zkoušení vozidel o velkém počtu náprav najednou vyvolalo využívání článkových vozidel pro osobní přepravu, kde spojením skříní pomocí kloubu nebo Jakobsova podvozku vznikají významné mezivozidlové vazby, a vozidlo je tak nutno zkoušet jako celek.

Kvazistatická bezpečnost proti vykolejení

Prvním důležitým využitím nového zařízení je možnost ověření bezpečnosti proti vykolejení na zborcené koleji. Zborcení koleje, tedy změnám příčného převýšení, se nelze na železničních tratích vyhnout. Jsou to přechody mezi nepř-

výšenou a převýšenou tratí, stejně tak i povolené odchylky převýšení v rámci tolerancí. Při jízdě po zborcené koleji roste riziko vykolejení v důsledku šplhání okolku. Důvodem je snížení svislé kolové síly a nárůst síly příčné. Poddajnost vozidla, hystereze při zkroucení, excentricita polohy těžiště, zkroucení rámu podvozku a skříně vozidla během výroby, klopný moment od příčných sil, to vše jsou faktory, které ovlivňují rozložení svislých kolových sil během zborcení, a tedy i bezpečnost proti vykolejení.

Zkušební metody k prokázání bezpečnosti proti vykolejení vycházejí z prací ORE (později ERRI) a dnes jsou popsány normou ČSN EN 14363. Nově zakoupené zkušební zařízení je používáno pro meto-

du č. 2 a 3, kde v obou případech je potřebné změřit při definovaném zborcení minimální svislou kolovou sílu na krajním lehčím podvozku a minimálně na jednom nejlehčím podvozku mezilehlém. Výběr podvozků pro jejich následné vyšetření se děje změřením rozložení kolových sil celého vozidla před vlastní zkouškou přímo na zkušebním zařízení v jeho zničené poloze. Vlastní zkouška zborcení je provedena zvedáním a spouštěním podpěr na témže podvozku, ale i zvedáním a spouštěním podpěr na ostatních podvozcích, čímž lze simulovat zborcení koleje na bázi rozvoru podvozku (zborcení vlastního podvozku), ale i na bázi vzdálenosti otočných čepů (zborcení skříně vozidla). U osobních vozů a osobních jednotek

opatřených sekundárním vzduchovým vypružením se vyšetřuje vždy stav bez cestujících (jedná se o horší variantu), a to jak s nafouknutými měchy, tak s vypružením bez vzduchu. Tím jsou simulovány případy, které by mohly nastat. U nákladních vozů s lomenou charakteristikou pružin je opět nutno vyzkoušet nejen prázdný stav, ale i stav ložení na rozhraní lomené charakteristiky.

Během zkoušky jsou kontinuálně měřeny všechny kolové síly a pohyby kol pomocí tenzometrických snímačů síly a potenciometrických snímačů polohy integrovaných v jednotlivých zkušebních stolicích zkušebního zařízení.

Po změření minimální kolové síly vybraných vyšetřovaných podvozků musí být zkouška doplněna, v případě metody č. 2, o měření vodící síly mezi kolem a kolejnici při průjezdu nepřevýšeným obloukem o poloměru 150 m. K výpočtu vodících sil se využívá měření deformace kolejnic pomocí odporových tenzometrických snímačů. Kritériem posuzování je pak poměr vodící a svislé kolové síly na vnějším kole projíždějícím oblouk (Y/Q). V případě metody č. 3 je kromě vyčíslení poměrného odlehčení kola $\Delta Q/Q$, při vystavení vozidla zborcení na zkušebním standu, ještě nutno změřit odpor podvozku proti natočení a následné stanovení součinitele odporu podvozku.

Určení vlastností pohybu skříně vozidla v příčném směru

Druhým účelem nového zkušebního zařízení je zjištění vlastností pohybu



Měrný oblouk na zkušebním okruhu VUZ a schéma rozmístění devíti měřicích míst



Moderní přesná váha po potřeby zkušební okruhu

skříně vozidla způsobeného příčnými silami, které vznikají v důsledku nedostatku nebo přebytku převýšení při průjezdu obloukem. Během této stacionární zkoušky se vozidlo naklápí jako na skutečné koleji. Kontinuálně jsou měřeny všechny kolové síly a pohyby kol, současně pomocí inklinometrů je měřen úhel naklonění dvojkolí, podvozků a skříně a ověřovány přípustné pohyby ve vypružení. Dále jsou měřeny další veličiny, jako je příčný pohyb skříně ve stanoveném bodě, výška stanoveného bodu aj., které jsou potřebné pro výpočet obrysu vozidla. Analýzou získaných údajů jsou získány informace o vlastnostech pohybu v příčném směru.

Měření svislých kolových sil

Přesné vážení na znivelizované koleji je pro zkušební okruh nezbytné. Je využíváno jak pro potřeby zkoušek zkušební laboratoří, například brzdové zkoušky, tak pro potřeby zákazníků. Abychom mohli nabídnout našim zákazníkům špičkovou

kvalitu, investovali jsme do nového zařízení a od ledna 2022 nabízíme zákazníkům novou váhu od společnosti Schenck Process Europe GmbH, která splňuje všechny požadavky na přesné laboratorní vážení dle normy ČSN EN 15654-2.

Váha je tvořena čtyřmi kolejnicovými segmenty, každý podepřený na čtyřech ohybových siloměrech. Přesnost měřícího řetězce pro každé kolo je do 0,2 % v celém rozsahu měření. Maximální zatížitelnost jednoho segmentu je 150 kN. Kolejnicové segmenty jsou rozmístěny tak, aby bylo možno změřit svislé kolové síly celého jednoho dvounápravového podvozku pokud možno najednou. Lze měřit od rozvoru podvozku 1,8 m (podvozky Y25) až po rozvor 3 m. U bezpodvozkových vozidel, třínápravových podvozků a podvozků mimo rozsah vzdálenosti lze měřit po jednotlivých dvojkolích. Kromě běžného statického vážení, zastavováním jednotlivými podvozky na váze, umožňuje tato váha také vážení průjezdem konstantní rychlostí do 5 km/h. Dá se říci, že toto vážení průjezdem, kdy jsou zaznamenávány jednotlivé kolové síly, je svým způsobem unikátní, protože bylo navrženo speciálně pro VUZ s požadavkem na vysokou přesnost vážení. Neoddělitelnou součástí přesného vážení je v neposlední řadě také dokonale znivelizovaná a pravidelně kontrolovaná geometrie koleje. ○



Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD

Společnost DPOV je už mnoho let hlavním opravcem kolejových vozidel, a to jak pro mateřské České dráhy, tak i v případě ostatních členů Skupiny ČD. Podnik vznikl z opravárenských pracovišť ČD Přerov, Nymburk a Veselí nad Moravou. Působí také ve Valašském Meziříčí. Jedním z jeho nejdůležitějších center je Provozní středisko oprav (PSO) ve Veselí nad Moravou.

Středisko oprav ve Veselí nad Moravou se modernizuje



Redakce | Foto: DPOV

Historie strojní služby ve Veselí nad Moravou má své kořeny v roce 1887. Tehdy byla založena výtopna pečující o lokomotivy na nově dokončované trati Českomoravské transversální dráhy. Tato trať se stala klíčovou pro železniční provoz v té době a během času prošla významnými změnami a modernizací.

Po druhé světové válce a s nástupem motorizace začal postupný přechod na motorovou trakci, což přineslo zvýšenou potřebu údržby motorových vozů na vyšší úrovni. Po roce 1989, kdy se snížil počet nových motorových vozů řady M 152.0 a později řady 810, se v Lokomotivním depu Veselí nad Moravou začaly provádět střední opravy a po změně udržovacího předpisu také vyvazovací opravy. Tato změna se stala standardem i pro další depa ČD, a to včetně modernizace motorových lokomotiv řady 751, 752 a 749.

Výstavba víceúčelových hal

Rok 2004 přinesl založení Provozního střediska oprav (PSO) Veselí, které se v roce 2007 stalo součástí nově vznik-

lé akciové společnosti DPOV. PSO Veselí se specializuje na nezávislou trakci, tedy motorové vozy, motorové jednotky, přípojné vozy a řídicí vozy. Zde se usku- tečňuje náročná údržba, opravy po násilném poškození, modernizace železničních kolejových vozidel, ale také instalace evropského vlakového zabezpečovače (ETCS) do vozidel řady 844.

Mezníkem v historii PSO Veselí byla výstavba dvou víceúčelových hal pro opravy motorových jednotek řady 841 a 844 v letech 2012–2017. PSO Veselí nad Moravou disponuje rozsáhlým areálem a vlastní vlečkou, což umožňuje další zvyšování výrobních kapacit pro potřeby mateřských Českých drah. Společnost nabízí zákazníkům moderní technologii a hlavně kvalifikované pracovníky. Nový management přinesl do společnosti pokrokovou kulturu pracovního prostředí. Učinily se rovněž kroky vedoucí ke zlepšení pracovních podmínek včetně přípra-

vy modernizace jídelny a instalace automatů na jídlo a nápoje. Další významnou investicí byla modernizace dílen a nákup moderního zařízení, což zvýšilo efektivitu a kvalitu práce opravárenství. Rekonstrukcí prošla rovněž infrastruktura, což přispělo k vyšší bezpečnosti. V rámci investičních akcí vzniká nové pracoviště oprav powerpackových jednotek (PWP) pro vozy řad 841 RegioSpider, 844 RegioShark a 847 RegioFox.

Společnost také aktivně spolupracuje s mladou generací, poskytuje studentům praxi během letních prázdnin a buduje technickou naučnou stezku s komentovanou prohlídkou vybraných pracovišť. Cílem je získat do týmu mladé odborníky.

Od roku 2022 se naplno projevují pozitivní změny, které přinesl nový management PSO Veselí nad Moravou. Zlepšení pracovního prostředí a podmínek pro zaměstnance se odráží ve zvýšené kvalitě a efektivitě práce, což má pozitivní dopad na spolehlivost a kvalitu opravovaných železničních kolejových vozidel ve Veselí nad Moravou. Společnost se tak stává příkladem úspěšného vývoje a modernizace v oblasti železničního opravárenství. ○

 **DPOV**
Člen Skupiny ČD

*** |

KYBERTEST

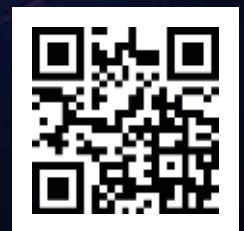
Ani
za

výlet Orient-Expressem

#nePINdej!

Podvodníci stále rafinovaněji útočí
na Vaše peníze.

Využijte cestu vlakem.
Naučte se, jak nenaletět.



www.kybertest.cz



NÚKIB



VISA



KB



O₂



Mediální partneři:



Seznam Zprávy |

deník.cz





Jízdní řád 2024:

Další spoje do Polska a Rakouska i první ComfortJet

V mezinárodním jízdním řádu Českých drah pro rok 2024 se rozšíří nabídka spojů k našim sousedům. Národní dopravce chystá více spojů do Polska, čtenější bude spojení z Moravy do Vídně a častěji pojedou druhý pár vlaků Praha – Vídeň přes Tábor. Změny se dotknou i noční dopravy. V průběhu roku 2024 se rovněž plánuje nasazení prvních nových netrakových jednotek ComfortJet, což umožní vyřadit z dálkové dopravy další starší osobní vozy.

Redakce | Foto: Michal Málek

České dráhy ve spolupráci s objednavateli a zahraničními partnery v jízdním řádu 2024 rozšíří nabídku mezinárodních vlaků tak, aby zajistily rozvoj obchodních vztahů a podpořily mezinárodní turistiku ekologickou dopravou. „Doplníme spojení do Polska přes Bohumín o další dva vlaky, jeden do Krakova a jeden do Vratislavi, na které o rok později naváže další rozšíření nabídky o čtyři páry nových vlaků Praha – Gdyně přes polskou Vratislav. Naši vizí je nabízet v budoucnosti i další nové spoje například do dánské Kodaně nebo na jih Rakouska do Klagenfurtu a Villachu, odkud je možné pokračovat do Itálie,

Slovenska nebo Chorvatska. Budeme také pokračovat v obnově souprav pro dálkové vlaky a chceme nasadit první jednotky ComfortJet,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Doprovodce hodlá ComfortJety nasadit v rámci zkušebního provozu s cestujícími nejprve na spoje mezi Prahou a Ostravou a z Ostravy přes Prahu do Františkových Lázní. „Ve druhé fázi plánujeme jejich provoz na spojích Berlinker z Prahy do Berlína, což by mohlo být už v průběhu roku 2024. Záležet bude na dodání potřebného počtu vlaků konsorciem Siemens – Škoda. ComfortJety budeme provozovat nejprve v přechodném režimu bez řídicích vozů a doplněné o klasic-

ké restaurační vozy. Díky nasazení desítek úplně nových vozů v dálkové dopravě začneme vyřazovat větší počet starších osobních vozů také v tomto segmentu. V rychlících a dalších dálkových vlacích je nahradíme moderními klimatizovanými vozy klasické stavby se službami, jako jsou palubní wi-fi nebo elektrické zásuvky pro napájení cestovní elektroniky,“ uvedl člen představenstva a náměstník generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Vozy typu UIC-Y však ještě zůstanou k dispozici jako záloha a pro posilování pravidelných vlaků nebo pro sezónní dopravu.

Polsko

V případě našich severních sousedů se rozšíří nabídka spojení do Polska přes Bohumín o dva páry nových spojů. Jeden pár vlaků představuje spoj EC Danubius Wien – Břeclav – Bohumín – Krakov a zpět, který doplní nabídku spojení mezi Rakouskem a Polskem po hlavní trase přes Břeclav, Hodonín, Otrokovice, Přerov, Hranice na Moravě a Ostravu. Ve směru do Polska pojedou v odpoledních hodinách a ve směru do Rakouska dopoledne.

Druhý pár nových vlaků pojedou v trase Bohumín (19:35) – Vratislav (21:30/6:25) – Bohumín (8:25), bude navazovat na vlak EC Danubius a zajistí přepravu přímého vozu do/z Vratislavi z/do Vídně přes střední a jižní Moravu.

Na území Polska se zkrátí cestovní časy některých spojů v řádu až desítek minut. Díky tomu se urychlí jízda vybraných vlaků mezi českými městy a Varšavou, Krakovem či Gdaňskem.

Od jízdního řádu pro rok 2025 (začíná v prosinci 2024) se pak připravuje další rozšíření spojení mezi Českem a Polskem o čtyři páry vlaků EC v trase Praha – Letohrad – Vratislav – Gdyně.

Německo

Díky přesměrování vlaků z odklonové trasy přes Falkenberg/Elster na kmenovou hlavní trať Dresdnerbahn přes Elsterwerdu dojde ke zrychlení vlaků mezi Drážďany a Berlínem. Zkrátí se tak cestovní časy mezi Prahou a Berlínem o 15, respektive 18 minut a cestovní časy se vrátí na 4 hodiny a 18 min, resp. 4 hodiny a 19 min.



V průběhu jízdního řádu 2024 by ČD měly nasadit první jednotky ComfortJet v dočasném řazení na vlaky Berliner. Jednotky budou doplněny o restaurační vůz klasické stavby.

Přibližně od poloviny srpna do konce jízdního řádu 2024 bude kvůli rozsáhlé výluce uzavřena trať Berlín – Hamburk a všechny spoje Berliner ukončí svou jízdu v Berlíně. Pro další cestu do Hamburku, Kielu a dalších destinací bude v tomto období nutné v Berlíně přestoupit na vnitrostátní spoje DB. Obnovení přímého spojení na sever Německa se plánuje znovu v jízdním řádu 2025. Více se o výlukách nejen v Německu dočtete na stranách 26–27.

V případě linky Západní expres Mnichov – Praha dochází na území Německa mezi Mnichovem a Schwandorfem k rozdělení spoje Mnichov – Praha / Hof na dva samostatné vlaky Mnichov – Praha a Mnichov – Hof. Rozdělení obou linek by mělo přispět k vyšší spolehlivosti a pravidelnosti linky.

Rozšiřuje se dosavadní provoz vlaků Silva Nortica Praha – Tábor – Gmünd (NÖ) – Vídeň o pár vlaků v pracovní dny, který odjíždí z Prahy ve tři čtvrtě na osm ráno a do Vídně přijede po 13. hodině a opačným směrem pojede kolem třetí odpoledne a do Prahy přijede po osmé večer. V současnosti jezdí tento vlak pouze o víkendech.

Noční doprava

České dráhy v kooperaci se zahraničními partnery nabídnou v jízdním řádu 2024 stabilní rozsah noční dopravy. Praha bude mít přímé noční spojení s Curychem (přes Innsbruck i přes Basilej), Krakovem a Varšavou, severním a východním Slovenskem (například Poprad, Košice), s Bratislavou a Budapeští.

Nadále budou provozovat také dva nejdůležitější středoevropské uzly noční dopravy v Bohumíně a v Břeclavi, kde dochází k sestavě nočních vlaků a přeřazení přímých lůžkových a lehátkových

vní údaje u svého spoje dozví po zveřejnění finální podoby nového jízdního řádu například při vyhledání spoje v aplikaci Můj vlak nebo na webu Českých drah.

Největší novinkou bude během roku 2024 nasazení jednotek ComfortJet do zkušebního provozu s cestujícími na vybrané spoje InterCity mezi Prahou a Ostravskem a na pár vlaků Bohumín – Praha – Františkovy Lázně. Jednotky budou v dočasném řazení bez řídicího vozu. Restaurace bude k soupravám připojen a půjde o vůz klasické stavby ze stávajícího parku Českých drah. V souvislosti s uvedením desítek nových vozů ComfortJet do provozu bude pokračovat postupné vyřazení starších vozů a jejich náhrady modernějšími typy s klimatizací, wi-fi a dalším vybavením, které budou uvolněny z linek provozovaných jednotkami ComfortJet.

Změny v jízdních řádech dálkových spojů budou pouze drobného rozsahu a reagují na aktuální prováděné moder-



Rakousko

Spoj EC Danubius Krakov – Vídeň – Krakov doplňuje nabídku přímého spojení ze severní a střední Moravy do Vídně a zpět. V jízdním řádu 2024 bude mít Ostrava s Vídní spojení už pěti páry denních vlaků s cestovní dobou mezi oběma aglomeracemi pod 3 hodiny. Díky mnohým přípojům z vídeňského hlavního nádraží na letiště Schwechat získává Ostrava také kvalitní a četné spojení k leteckým spojům startujícím z rakouské metropole. Prostřednictvím přípojů ve Vídni na velké množství spojů railjet ÖBB dostane Ostravsko také rychlé a časté spojení vlakem například do Grazu, Villachu, Salzburgu, Mnichova nebo Curychu s přestupem v rakouské metropoli.

vozů. České dráhy se tak budou podílet na provozu vlaků EuroNight Chopin Varšava – Mnichov v úseku Bohumín – Břeclav a nightjet Graz – Berlín v úseku Břeclav – Děčín včetně provozu různých přímých vozů Varšava – Budapešť nebo Berlín – Budapešť. Spoj nightjet Graz – Berlín v novém jízdním řádu nepojede přes Moravu, ale nově přes Brno a Prahu. Vlak EuroNight Chopin jede v nové trase Varšava – Vídeň – Mnichov.

Vnitrostátní dálková doprava

Ve vnitrostátní dálkové dopravě nedochází k významným změnám v časech odjezdů a příjezdů, v délce jízdy, v trasách ani v řazení vlaků. Změny jsou menšího rozsahu a cestující se konkré-

nizace tratí a související výluky. Mírně se zkrátí cestovní časy vlaků SC Pendolino z Ostravy-Svinova do Prahy hl. n. o 12 minut na 3 hod a 1 minutu. O dvě, respektive o čtyři minuty na 1 hodinu a 38 minut se zkrátí cestovní doba mezi Prahou a Českými Budějovicemi a naopak mezi Prahou a Plzní se kvůli modernizaci dalších úseků koridoru kolem Berounky prodlouží jízdní doba. Například u vlaků InterCity to bude o 5, resp. 8 minut na 1 hod a 23 minut v obou směrech.

Jednou z větších úprav je obnovení ranního přímého spojení Karlových Varů s Ostravskem vlakem SC Pendolino, který bude odjíždět z Karlových Varů v 5:48 a do Ostravy hl. n. přijede ve 12:44. ○

Jízdní řád 2024 v Evropě: Více vlaků a řada omezení

Evropské železnice v roce 2024 čeká další rozšíření nabídky spojů, ale zároveň obrovská výluková činnost, což bude znamenat dočasné prodloužení cestovních časů a také odříkání vlaků. Kromě toho bude pokračovat významná obnova dálkových vlaků a další odklon od klasických vozů k uceleným jednotkám.

Petr Štáhlavský | Foto: DB AG, SBB

Německé železnice DB pokračují v rozšiřování nabídky spojů a zkracování intervalů na páteřních linkách. Podle časopisu Drehscheibe vznikne nová linka ICE v trase Berlín – Severní Porýní-Vestfálsko, což zahrnuje oblast Porýří, údolí řeky Wupper a Kolín nad Rýnem. Znamená to zavedení více přímých vlaků bez nutnosti spojování/rozpojování dvojice jednotek na okraji Porýří.

Nabídka se rozšíří také mezi Bavorskem a Saskem po staré trati díky prodloužení více vlaků linky IC 61 Karlsruhe – Stuttgart – Norimberk přes Saalfeld a Jenu do Lipska. Obsluhována je patrovými jednotkami IC 2 s maximální rychlostí 160 km/h. V severo-j jižním směru dojde také k dalšímu zrychlení spojení mezi Berlínem a Bavorskem zavedením vlaků Supersprinter. Ty zvládnou cestu mezi spolkovou a bavorskou metropolí s jedinou zastávkou v Norimberku

za 3:50 hod. Nejrychlejší vlaky nyní tuto trasu urazí za 3:59 hod. Na lince ICE 15 zahrnující spoje ICE Sprinter mezi Frankfurt nad Mohanem a Berlínem budou zase vybrané spoje prodlouženy až k Baltskému moři na ostrov Rujána.

Změny nastanou také v noční dopravě. Ve vybrané dny v týdnu a od jara 2024 denně bude zaveden nový spoj Nightjet Berlín – Paříž a Berlín – Brusel. „Do roku 2030 chceme zdvojnásobit počet zákazníků ve vlacích Nightjet. DB v tom hraje významnou roli, protože mnoho spojů Nightjet začíná a končí v Německu. Nové spojení z Berlína do Paříže a Bruselu a nasazení nové generace souprav Nightjet v Německu jsou známkou toho, že DB a ÖBB věří produktu noční dopravy a budou dál rozšiřovat jeho nabídku,“ uvedla v této souvislosti Sabina Stock, členka představenstva ÖBB Osobní dopravy.

Nová noční linka vznikne také mezi Mnichovem a Varšavou a naváže na tradiční noční vlak Chopin Vídeň – Varšava přes

Česko a Nightjet mezi Vídní a Berlínem bude přesměrován přes Brno a Prahu místo dosavadního vedení přes polské území.

Další jednotky ICE 4 a railjety

Rozšíří se také nabídka mezinárodního spojení o druhý pár vlaků Berlín – Norimberk – Vídeň, který bude začínat a končit až v Hamburku. Doprava mezi Německem a Rakouskem se posílí i na dalších přechodech. Mezi Mnichovem a Salcburkem bude hodinový takt dálkových vlaků a mezi Mnichovem a Innsbruckem dvouhodinový. Zde se rozšíří také počet jízdy spojení Berlín – Innsbruck přes Frankfurt a Stuttgart z víkendového na každodenní. Přibude také nový spoj Berlín – Krakov a zhruba o půl hodiny se zrychlí cestování na lince IC 77 Berlín – Amsterdam díky nasazení vícesystémových lokomotiv Siemens Vectron nizozemských železnic na celou trasu. Kratší cestovní časy budou dosaženy mimo jiné zrušením přepřahu lokomotiv na nizozemsko-německé hranici.



Koncem roku 2024 plánují DB nasadit na tuto linku nové vlaky pod označením ICE-L dodané společností Talgo. Už s novým jízdním řádem se mají objevit nové jednotky ICE 4 na současných mezinárodních spojích EC Dortmund – Frankfurt – Mnichov – Klagenfurt, kde nahradí klasické soupravy. Na linku DB-ÖBB EC z Mnichova přes Innsbruck do Verony a dalších destinací v severní Itálii by se měly od dubna 2024 začít objevovat nové jednotky railjet 2, které nahradí soupravy klasických vozů ÖBB.

Výluky omezí dopravu

DB však vedle rozšíření nabídky spojů plánují v roce 2024 také výluky, které dočasně omezí provoz mnoha linek včetně mezinárodních spojení. Nadále totiž bude pokračovat trend úplných uzavírek tratí na dobu několika měsíců, kdy je plánované provedení kompletních prací v délkách desítek kilometrů.

Do února 2024 bude pokračovat oprava vysokorychlostní tratě Göttingen – Kassel. V červenci a srpnu je plánované uzavření



a sanace vysokorychlostní tratě z Kolína nad Rýnem do Frankfurtu nad Mohanem, v srpnu se uzavře trať podél Rýna mezi Rastattem a Baden-Badenem a od srpna do prosince bude kompletně uzavřena trať Berlín – Hamburk. Tato výluka na půl roku ukončí vlaky z Prahy do Hamburku, Kielu a Flensburgu v Berlíně.

Ovšem největší dopad na provoz bude mít rekonstrukce železnice Riedbahn mezi Frankfurtem a Mannheimem od července do prosince 2024. Riedbahn představuje jednu ze tří hlavních tratí mezi oblastí Mohuč – Frankfurt na severu a Mannheim – Heidelberg na jihu. Využívá ji většina dálkových linek, hlavně vlaky ICE, ale i TGV, na cestě z Frankfurtu do Bádenska-Württemberska. Kvůli tomu se řada spojů zkrátí nebo přesměruje na jiné tratě, které jsou ale už nyní také přetížené osobní a nákladní dopravou. Kromě linek ICE/IC se omezení dotknou spojů TGV z Paříže a Marseille, které budou ukončeny v Mannheimu a Heidelbergu. Vlaky ICE z Německa do Švýcarska pak zase kvůli problémům s přesností a spolehlivostí budou ve většině případů ukončeny v Basileji a nezamíří do obvyklých cílových stanic ve Švýcarsku.

Ve Švýcarsku delší cestovní časy

I ve Švýcarsku a v Itálii plánují řadu výluk, což se promítne do nabídky spojení a cestovních časů. V Curychu bude kvůli sanaci nádraží, tratě a mostů uzavřena po celý rok 2024 trať mezi hlavním nádražím a Wipkingenem. Kvůli tomu dojde v uvedeném úseku ke zrušení spojů S-Bahn a přesměrování cestujících na městskou dopravu (tramvaje, autobusy). Zároveň dochází k přesměrová-



ní vlaků několika dálkových linek IC/IR na jiné tratě, prodloužení cestovních časů a zrušení přímých průjezdných spojů přes curyšské hlavní nádraží. Například linka IC 5 Lausanne – Curych – St. Gallen bude rozdělena na dvě části Lausanne – Curych a Curych – St. Gallen a cestující budou muset přestoupit. Podobně to bude u cestujících z Lucernu na letiště Curych a do Churu.

Zruší se i část vlaků mezi Ženevou a Basilejí ve Švýcarsku a Milánem v Itálii, které využívají trať přes simplonský tunel. Důvodem je modernizace tratě Domodossola – Milano na tzv. „čtyřmetrový koridor“ (boční výška průjezdného profilu umožňující dopravu např. silničních návesů) a zajištění dostatečné kapacity pro nákladní vlaky mezi Švýcarskem a Itálií. Od června do září bude část tratě v Itálii zcela uzavřena a vlaky EC nahrazeny mezi Domodossolou a Milánem autobusy.

Rekonstrukce tratě ve Francii severně od Dijonu pak omezí od srpna do prosince počet vlaků TGV mezi Lausanne,

Curychem a Paříží. Výluková činnost a zvýšení přesnosti vlaků v západním Švýcarsku prodlouží cestovní časy na mnoha linkách v této oblasti i v roce 2025. Do roku 2030 plánují SBB investovat do obnovy a rozvoje železniční sítě ve frankofonních kantonech na západě Švýcarska zhruba 6 miliard franků. Proto se prodlouží cestovní časy mezi Lausanne a Ženevou o 4 minuty, mezi Lausanne a Bernem o 3 minuty a mezi Lausanne a Bielem o 8 minut.

Navzdory omezením bude i ve Švýcarsku pokračovat rozšiřování nabídky a zkracování intervalů na frekventovaných linkách. Od prosince 2023 se má zkrátit interval vlaků skrz Gotthard-Basistunnel po celý den na půl hodiny. Více spojů pojedje na trase Basilej – Bern – Brig a rozšíří se nabídka víkendových výletních vlaků Ženeva – Curych – Chur. Zároveň se zvýší kapacita na mnoha linkách díky nasazení nových patrových vlaků. ○

Oprava drážďanské nádražní haly pokračuje

Na drážďanském hlavním nádraží pokračuje obnova haly nad nástupištěm. Začala v roce 2022, rozdělená je do několika etap a skončí v roce 2025. Investici ve výši 44 milionů eur spolufinancuje spolková vláda, Sasko a DB AG.

Během rekonstrukce dojde k opravě nosné konstrukce a především ke kompletní výměně současných membrán zastřešujících kolejiště. Ta byla instalována podle návrhu britského architekta Sira Normana Fostera v roce 2006. Membrána ze skelných vláken s tloušťkou pouhých 0,7 mm je pokrytá teflonovou vrstvou a propouští do nádražní haly denní světlo. V zimě 2010/11 byla značně poškozena a i přes opravy v dalších letech chátrala. Proto se přistoupilo k celkové opravě zastřešení a výměně membrán.

Rekonstrukce začala v květnu 2022 v jihovýchodní části nad kolejemi 1 až 3 a od srpna téhož roku pokračovala v severovýchodní části nad kolejemi 12 až 14. Letos se obnovuje zastřešení v centrální části a v roce 2024 opravy vyvrcholí dokončením západní části. Kvůli teplotním omezením při instalaci membrány ze skleněných vláken se pracuje pouze od jara do podzimu.

Při opravě bude položeno celkem 33 000 m² nové membrány. K tomu bude třeba 40 000 m² materiálu. Dodáván je v ro-



lích o šířce od 5 do 14 metrů a hmotnosti od 550 do 1 500 kg. V místech uchycení membrán, kde vznikají trychtýře pro odtok vody a kde se membrány poškodily, vznikne navíc 18 kovových konstrukcí se skleněnými výplněmi o délce 20 metrů, hmotnosti 7 tun a nosnosti až 33 tun. Umožní postupné od-távání sněhu a zabrání poškození membrány v nejméně namáhaných částech.

Kolejiště drážďanského nádraží zastřešují celkem tři haly. Dvě krajní nad kolejištěmi vedenými v nadzemní úrovni mají šířku 31 a 32 metrů a výšku 19 metrů, střední hala, navazující na výpravní budovu, zastřešuje kolejiště na úrovni okolního terénu a má šířku 59 metrů a výšku 32 metrů. Délka haly je 186 metrů. Vybudována byla na konci 19. století a pro její montáž dodala ocelářská firma August Klönnel nosnou konstrukci o hmotnosti 17 000 tun. (Peš) ○

Důvod, proč si v Turnově nechat ujet vlak

Pozůstatky po bývalé nádražce v Turnově, klasické knajpě s výčepem mdlého piva vařeného snad přímo z Vltavy, jsou při výstupu z vlaku dodnes patrné. Dokonce i místní populární okno s nabídkou lahváčů a pochybných chlebičků vzalo již před nějakou dobou za své. Naštěstí to člověku, který neukočíruje přestupy, nemusí být líto. Stačí poodejít čtvrt kilometru podél kolejí Nádražní ulicí směrem k depu a narazíte na místo, ze kterého patrně uvidíte odjíždět i svůj další vlak. Café Depo. Kavárna, která je vším.



Vít Čepický | Foto: autor

Až před Depo dorazíte, dejte prvnímu dojmu čas. Vytvořte patřičné očekávání, chvilku jej posilte těsně před vstupem, a pak se nechte překvapit nesmírně útulným a příjemným interiérem, který zároveň jasně odkazuje na industriální minulost. Bývalé přecladiště, jež z jedné strany leží přímo u zarůstající vlečkové koleje, odhaluje v interiéru z původních prvků zejména nádherné trámoví, k původnímu účelu se ještě více hlásí venkovní podobou. Ale zůstaňme ještě chvíli uvnitř.

Na interiéru je opravdu znát, že jej navrhl a vyzdobil člověk s citem pro detail. Potěší už jen pohled na nábytek, doplňky na stole a celková výzdoba. Nebo decentní osvětlení, které činí vnitřek kavárny ještě útulnějším. A aby byl dojem opravdu komplexní, precizně je zvoleno i nádobí, na němž nechybí insignie podniku.

Nádobí se ale člověk nenajít, největší otázkou samozřejmě bylo, jaká bude káva a jaké budou dobroty. No nebudu napínat – naprosto náramné! U dortů se dalo leccos tušit již při pohledu na vitrínu u baru, již při objednávkách oči přecházely, přičemž



posléze při samotné konzumaci byly odměněny i ostatní smysly. A vše podtrhla opravdu znamenitá káva, jež by se patřičného uznání jistě dočkala i od těch nejprísrnějších zrnkových kritiků.

No a pak jsem zjistil, že se v podniku i čepuje. Na první pohled to návštěvní-



Hodnocení

Turnov má všechno. Řeku, zámek, krásné náměstí, půvabné okolí, pivovar, dobré restaurace... A konečně i skvělou nádražku. Sice sama sebe nazývá kavárnou a nelze jí to upřít, stejně tak ale, poctivě přimknuta ku dráze, nabízí všechno, co by si cestující dorazivší vlakem mohl přát. Snad jen nabídka velkých jídel při mé návštěvě chyběla, ale nový kuchař již byl velementně sháněn. Až tedy i dobrá krmě usadí se v nabídce, věru nenapadne mě jediná věc, kterou bych mohl vytknout. Dorazte se sami přesvědčit...

Otevírací doba

Pondělí až čtvrtek 8:00 až 18:00, pátek 8:00 až 20:00, sobota 9:00 až 18:00, neděle zavřeno.



ka nenapadne, pípa je umně schovaná v zázemí, ovšem její hrdlo prolévá požehnaný mok z Jablonce nad Nisou, kde, jak všichni ví, kdož ke Mšenské přehradě s žízní dorazili, pivo umí nadmíru. A tak mi nezbylo než vysednout ještě na zahrádce příhodně umístěné směrem ke kolejišti a sledovat drážní provoz na přilehlých tratích z Turnova na Mladou Boleslav, Liberec a příhodně do místního depa.

Podobně požehnané místo mě ale v Turnově nakonec příliš nepřekvapuje. Toto půvabné pojízdecké městečko nabízí opravdu skvělých podniků hned několik a plně si zaslouží být nejen přestupním bodem, ale spíše cílem vaší cesty. Jeho potenciál navíc nadále poroste, časem snad přibude vinné posezení ve sklepech a naopak též spíše pivní, podvečerní posezení v patře, takže plnohodnotnou radost nabídnou opravdu všem. Doporučuji opravdu vřele. ○



Hodnocení

Téměř dvacetitisícové Kralupy jsou historicky zkoušeným městem, těžkou ránu schytaly kvůli bombardování rafinerie na sklonku druhé světové války, a jak to tak je v našich zemích zvykem, poválečná výstavba město nejen že nezkrášlila, ale byla sama o sobě spíše další ranou. V posledních letech se ale přece jen podoba města zvedá a nadějný vývoj naznačuje právě i Kralupská pivovárka u Chameleona. Pokud totiž Kralupy užíví i dále od svého středu tak sympatický a pivně osvěcený podnik, nemám o jeho další vývoj až takové obavy. I v daleko větších městech mohli by si brát inspiraci.

Otevírací doba

Pondělí 16:00 až 21:00,
úterý až sobota 15:00 až 22:00,
neděle zavřeno.



Pivní hody v Kralupech na dohled od nádraží

Průmyslové Kralupy nad Vltavou patrně ani do budoucna nebudou zaujímat čelní pozice v tuzemských bedekrech, byť minimálně jeden zajímavý cíl nabízí. Příliš vás asi nepřekvapí, že jde o cíl železniční – místní nádraží. Jeho monumentální budova skrývá sympatickou kavárnu Stánek, té se budeme věnovat v některém z dalších vydání. Pivomilci ovšem musí zamířit o něco dál, až za čtvrté nástupiště. Pokud se prokletí do Grégrovy ulice, najdou Chameleona, pivovárku, ve které k troše toho trainspottingu načerpají pivo kvalit obdivuhodných.

Snahy o rekonstrukci kralupské nádraží v posledních dekadách úspěšně odráží, a tak dospělo do stavu, kdy, byť svým době vzniku poplatným vzeřením dříve čelilo oprávněné kritice, začíná vybízet k návštěvě. Jeho normalizační podoba se totiž stává unikátní, a to zejména v ucelenosti dochovaných původních prvků. Uvnitř cestujícího uvítá velkorysý prostor s galeriemi, zvukový dojem doplňuje přetáčení Pragotronů, a kdyby se někomu podařilo odstranit nával reklamního balastu moderní doby, byl by návrat do minu-

losti plnohodnotný. Snad by jednoho napadlo, jestli už by nezasloužilo památkovou ochranu...

Pokud si chcete udělat radost půllitrem dobrého piva, je třeba v prohlídce nádraží pokračovat, projít ne pouze jedním, ale dokonce dvěma podchody na nástupiště směr Slaný a Kladno, a odsud ještě o kus dále do Grégrovy ulice. Cesta to není nikterak přívětivá a i samotná Kralupská pivovárka z dálky úplně k delšímu spočinku nevybízí, neboť je sevřena asfaltovým pláčkem a dráhou. Bylo by ovšem obrovskou chybou nechat se odradit.

Uvnitř pivovárky jistě jakékoliv pochyby rychle opadnou. Zdejších šest výčepních kohoutů vám „nakokrhá“ nejen výběr z létajícího pivovaru Chmeloun, který ostatně inspiroval k názvu celé pivovárky, ale přidává se též nabídka dalších osvědčených minipivovarů. Pokud by navíc někomu nabídka čepovaného nestačila, jistě si vybere z velmi bohaté nabídky lahvového piva, která je upletena opravdu s citem a evidentní znalostí toho nejlepšího, co mapa tuzemských minipivovarů nabízí.

Ačkoliv má podnik v názvu pivovárku, jedná se o klasický pivní bar s příjemným posezením uvnitř a venkovní zahrádkou, která sice nemusí na první pohled působit nejpůsobivěji, nabízí ovšem výborný výhled na projíždějící osobní i nákladní vlaky, takže se do našeho výčtu nádražek dostává zcela právem.

Jelikož jde o pivovárku, vše je podřízené jejímu hlavnímu sortimentu, počítat můžete ale i s drobnou nabídkou pochutin k zakousnutí – s hermelínem nebo utopencem počítejte. Zpočátku mě zamrzelo snad jen to, že se nedá platit kartou, ale nakonec jsem se dozvěděl o možnosti hradit přes QR kód, takže vše v pořádku. Ve výsledku si tak u Chameleona dejte pozor pouze na jedinou věc, totiž abyste od své sklenky pozorovali pouze předem plánovaný počet vlaků. Přestože je to na nástupiště coby kamenem dohodil, velmi jednoduše by se mohlo stát, že vám bude užíždět jeden vlak za druhým... ○



Legendární Delfíni slaví šedesáté narozeniny

Na mezinárodním veletrhu v Lipsku byla v roce 1963 poprvé představena designově neobvyklá motorová jednotka bývalých východoněmeckých drah Deutsche Reichsbahn s řadovým označením VT 18.16. Vlakový vůz, který se tvarově vymykal všem tehdejšími železničními vozidly, získal podle svého elegantního tvaru záhy přezdívku Delfín. Jednotka byla nasazována primárně na mezinárodním spoji Vindobona spojujícím východní Berlín s Prahou a Vídní, objevovala se ale i leckde jinde. Tuzemští železničníci a příznivci dráhy nicméně mají jméno Vindobona navždy spojené právě s tímto ne všedním německým vlakem.



Delfín 175 015 východoněmeckých drah v říjnu 1976 na vídeňském nádraží Františka Josefa před odjezdem do Prahy a Berlína

Pavel Nový | Foto: Ondřej Řepka, sbírka Arthura Meyera, Wikipedia, Gerhard Schabes, SVT Görlitz, sbírka 2M

Motorová jednotka DR s dieslovým pohonem a hydrodynamickým přenosem výkonu pro mezinárodní expresní dopravu, vyráběná ve vagonce VEB Waggonbau Görlitz, byla zprvu označena řadou VT 18.16. Mimořádně zkratka VT znamenala Verbrennungstriebwagen

neboli motorový vůz. V roce 1970 byli ale Delfíni u DR přeznačeni řadou 175 a nakonec u Německé dráhy DB AG, která vznikla sloučením východoněmecké a západoněmecké drážní společnosti v začátku devadesátých let, pak nesli označení 675.

Delfíni byli tehdejší východoněmeckou komunistickou vládnoucí garniturou představováni jako „velká konkurence“ západoevropským rychlovlakům TEE (Trans

Europa Express), což byli svým způsobem předchůdci dnešních vlaků ICE nebo TGV. Proto si konstruktéři ve východním Německu nebyli Německé demokratické republiky dali na řadě VT 18.16 tolik záležet. Samozřejmě se stala pohodlná sedadla, která se v běžných vlacích nevyskytovala, a důraz byl kladen i na jídelní servis v restauračním voze. Jednotky jezdily, ač je to k nevíře, i mimo „socialistický tábor“

do kapitalistické ciziny, konkrétně do Rakouska, Dánska a Švédska. Mimo zmíněnou Vindobonu se objevily na expresních spojích Neptun z Berlína do Kodaně a Berlinaren z Berlína do Malmö.

Z výroby pouhých osm kusů

Výroba Delfínů začala v roce 1963. Celkem vzniklo osm jednotek, které jezdily buď jako čtyř- nebo šestivozové. Kromě toho továrna v Görlitzu, ležící na německo-polské hranici, vyrobila ještě šest vložených a dva koncové vozy, které byly určeny jako rezerva. Prototyp řady VT 18.16.01 měl zastavěné dva vznětové dvánáctiválce o výkonu 2 x 662 kW, sériově vyráběné vlaky byly osazeny již silnějšími motory, každý o výkonu 736 kW. Motory byly umístěny v koncových vozech, dnes bychom řekli spíše řídicích vozech. Základní koncepce jednotky VT 18.16 vycházela z konstrukce motorové jednotky DR 137 155, ale bez takzvaných Jacobových podvozků. Motorovou jednotku 137 155, známou také pod názvem Kruckenbergschnelltriebwagen, nechaly v roce 1938 postavit Německé říšské dráhy pro zkušební účely. Díky tomuto konceptu byl počet vozů variabilní, a tak i Delfíni mohli jezdit se dvěma až čtyřmi vloženými vozy. Přenos výkonu zajišťovala třístupňová převodovka L 306 RT od firmy Voith, která byla zastavěná přímo v podvozku stroje společně se vznětovým motorem. Obě dvojkolí v tomto podvozku byla poháněna přes kardanové hřídele a nápravové převody. Určitou ne-



Vindobona projíždí koridorem mezi západním a východním Berlínem.

výhodou bylo, že jednotky VT 18.16, později řada 175, nebylo možné spřahovat s jinými vlaky, neboť měly jiný typ spřáhel, konkrétně typu Scharfenberg.

Luxusem i přestavitelná sedadla

Oddíly 2. třídy v koncových vozech byly otevřené s otočnými dvojsedadly pocházejícími z bývalého leteckého průmyslu NDR. Dalo se jimi otáčet ve směru jízdy, ne-

bo i po dvojicích a vytvořit tak skupiny po čtyřech místech k sezení. Jeden z vložených vozů, které výrobce ostatně koncipoval jako oddílové, byl vždy v kategorii první vozové třídy. V jednotce nechyběla ani restaurační část s kuchyní. Čtyř- až pětivozové vlaky dokázaly vyvinout maximální rychlost 160 km/h, se šesti vozy se dalo jet 140 km/h. Těchto rychlostí se ale nedosahovalo v žádném případě v bývalých východoevropských



Oddíl první třídy



Interiér čelního vozu 2. třídy s otočnými sedadly

Základní technické údaje

Rozchod:	1 435 mm
Délka:	98 060 mm (4vozová) 121 580 mm (5vozová) 145 100 mm (6vozová)
Hmotnost:	214 400 kg (4vozová) 255 200 kg (5vozová) 296 000 kg (6vozová)
Pojezd (základní 4vozová jednotka):	B'2'+2'2'+2'2'+2'B'
Trvalý výkon:	2 x 736 kW (sériová provedení) 2 x 662 kW (prototyp)
Max. rychlost:	140 km/h (6vozová) 160 km/h (4 až 5vozová)





Na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let byli Delfíni pravidelně k vidění na spojích Karlex a Karola.

státech, kde maximum představovala rychlost 120 km/h. Koncem sedmdesátých let již kapacitně přestávali Delfíni stačit poptávce, a tak například expres Vindobona jel naposledy v roce 1979 a spoje byly nahrazeny běžnými vlakovými soupravami vedenými motorovými lokomotivami. V Česku se naposledy tyto designově výjimečné vlaky objevily ještě v osmdesátých letech na expresech Kar-

lex, který spojoval Karlovy Vary a Lipsko, nebo Karola, který jezdil z Karlových Varů do Berlína.

Obnova provozní jednotky

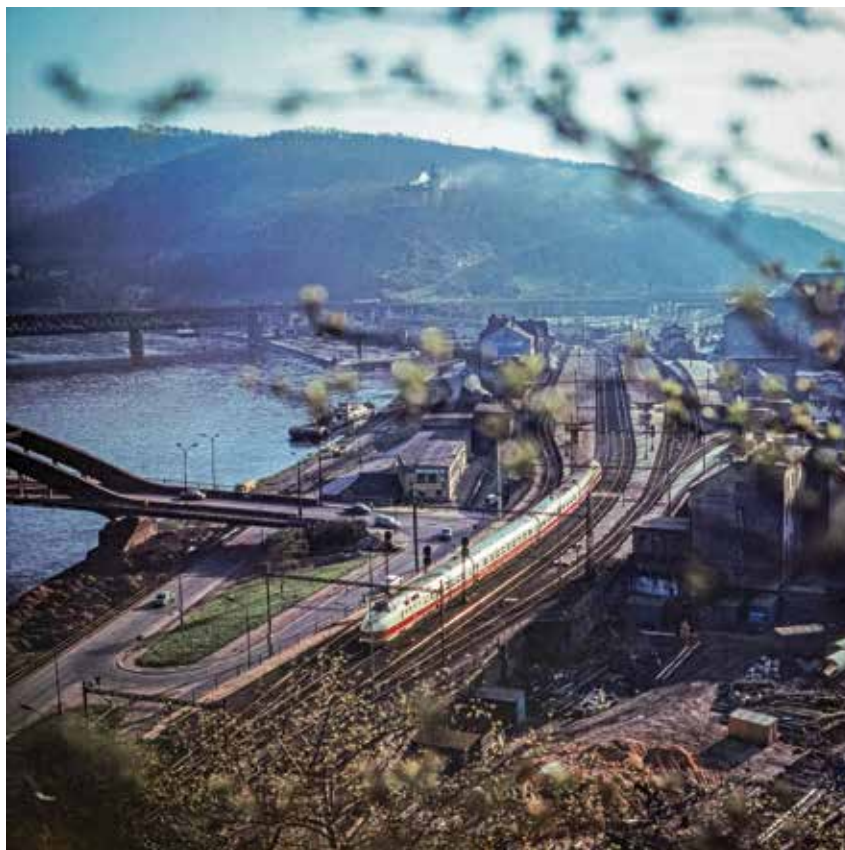
Na počátku devadesátých let existovala pouze jedna provozní jednotka (175 019, 313, 413, 014 a vložené vozy 175 509 a 511), která od té doby sloužila jako muzejní vlak DR. V roce 1992, tedy po sloučení obou ně-

meckých drah, dostala nové řadové označení 675 a až do roku 2003 sloužila pro nostalgické jízdy Německé dráhy DB AG.

V dubnu 2003 se tato poslední provozuschopná jednotka vydala na rozlučkovou jízdu po Německu a sousedních evropských zemích, a bylo jí možné spatřit i na trase Děčín – Mělník – Praha. Po propadnutí zkoušky hlavních rámců v červenci 2003 byla odstavena z provozu a putovala do muzea DB AG. Jednotka zůstala dlouhá léta odstavena v depu Berlin-Rummelsburg a poté byla v roce 2014 převezena do stanice Ketzin pro spolek Arbeitsgemeinschaft Osthavelländische Kreisbahnen, kde měla být postupně renovována. Později, po menší výstavní anabázi, nakonec skončila v Drážďanech. Tam byl vlak deponován v hale chráněné před povětrnostními vlivy a němečtí nadšenci ze společnosti SVT Görlitz GmbH plánují jeho postupnou obnovu a uvedení do provozního stavu. Je chválné, že se k spolufinancování náročné opravy připojil i Svobodný stát Sasko. V současnosti se pracuje na renovaci motorů v Pirně a podvozků v Neustrelitzu. Vedle této jednotky existují ještě dva Delfíni – konkrétně jeden v Berlíně Lichtenbergu a druhý v Chemnitz-Hilbersdorfu. Oba vlaky jsou ale neprovozní. ○



Dobové propagační snímky expresu Neptun



Pohled na Vindobonu z Mariánského vrchu v Ústí nad Labem v dubnu 1977

CESTOPIS

Rügen



Za studeným mořem na ostrov Rujánu

V dobách socialistického Československa byla Rujána oblíbeným místem našich dovolených. Ostatně dovolenou u Baltu a nečekané setkání s nudismem přibližuje i jeden z dílů seriálu České televize Vyprávěj. Rujána byl také sezonní rychlík, který vozil československé turisty z Bratislavy, Brna a Prahy až do začátku 90. let přímo do stanice Binz. Dnes míříme na letní dovolenou hlavně na jih k teplým mořím, ale pro naše západní sousedy zůstává Rujána atraktivní prázdninovou destinací.

Z bývalého přístavu trajektů v Sassnitz mnoho nezbylo. Rušný železniční provoz do Švédska zde připomíná zbytek budov a přístavních ramp.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

Před příjezdem na samotný ostrov míříme do Stralsundu, pomyslné brány na Rujánu. Je to kouzelné historické město s množstvím památek. Pro přímořské oblasti u Baltu jsou charakteristické stavby z červených neomítnutých cihel. I Stralsundu dominují.

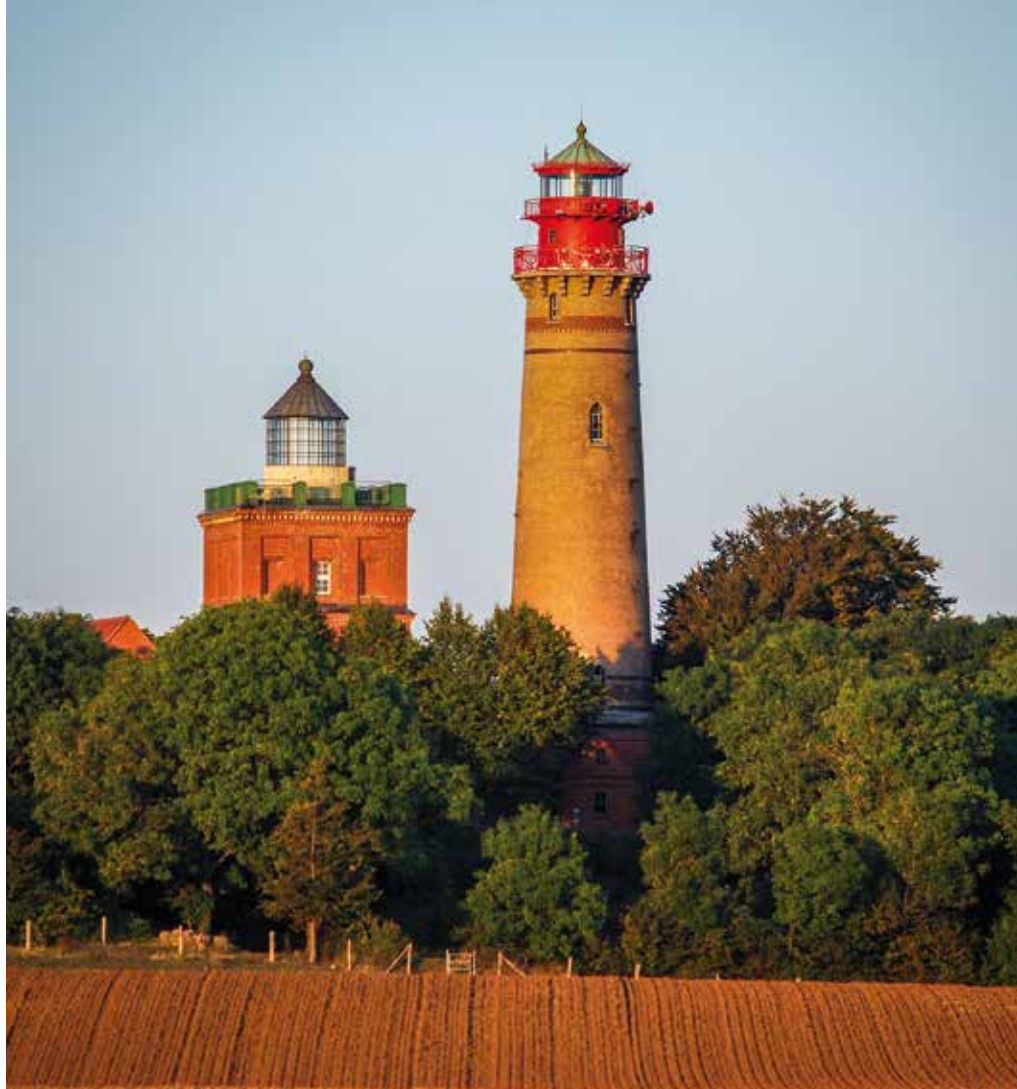
Výjimečná je především bohatě zdobená gotická fasáda radnice a trojice velkých kostelů, jejichž chóry a věže vystupují vysoko nad honosné štíty městských domů a odráží bohatství starého hanzovního města. Díky dochované architektuře bylo město společně s Wismarem zapsáno v červnu 2002 na seznam světového kulturního dědictví UNESCO.

Vyhledka na Stralsund i pohled do mořských hlubin

V mariánském kostele – St. Marien-Kirche – vystoupáme na věž a přehlédneme celé město z ptáčích perspektivy. Vyhledka je 90 metrů nad zemí a při cestě k ní nás čekalo 366 stupňů, zhruba z poloviny po točitém kamenném schodišti a z druhé poloviny po strmých a úzkých dřevěných schodech kolem trojice velkých zvonů. V době zvonění se nedoporučuje v tomto prostoru zůstat. Celá věž po korouhev dnes měří zhruba 104 metrů, ve středověku však byla zakončena štíhlou špicí a až na vrchol měřila 151 metrů. Tuto stralsundskou pýchu však v roce 1647 zničil blesk a následný požár.

Stralsund láká i na další zajímavosti a muzea. Chloubou je Německé mořské muzeum – Deutsches Meeresmuseum. Pod muzeem náleží několik expozic v různých částech města. Historická budova a původní expozice se rekonstruuje a budou znovu otevřeny v roce 2024, ale zavítat lze stále do areálu Ozeaneum v přístavu. Nachází se tam několik velkých akvárií s množstvím mořských tvorů a rostlin. To největší se jmenuje Otevřený Atlantic a má úctyhodné rozměry. Hloubku 9 a průměr 17 metrů a na dně leží maketa vraku nákladní lodě. Svět lidí a ryb odděluje velké panoramatické sklo o ploše 50 m² a tloušťce 30 centimetrů.

Z přístavu je vidět také průliv Stralsund a cesta na Rujánu. Nový Rujánský most – Rügenbrücke – i starší Rügendam. Nový most je dominantou širokého okolí. Jeho délka je zhruba 4 km. Hlavní část přes mořskou úžinu se nachází více než 40 metrů nad hladinou a je zavěšená na 128 metrů vysokém pylonu. Na stavbu bylo potřeba přes 71 000 kubíků betonu, 7 600 tun betonářské oceli a 7 400 tun konstrukční oceli. Most byl uveden do provozu relativně nedávno, v říjnu 2007.



Mys Kap Arkona nelze díky majákům a dalším stavbám, které v minulosti sloužily vojenským účelům, přehlédnout.

Na ostrov přes padací most

Předtím se jezdilo na ostrov po Rujánské hrázi – Rügendam. Jde o soustavu hrází a několika mostů, které spojují pevninu, ostrov Dänholm a Rujánu. Vede po ní silnice a jednokolejná trať, která je v současnosti elektrifikována. Protože jsou mosty umístěny velmi nízko nad hladinou a mezi pevninou a Dänholmem se nachází plavební dráha, musely být v tomto úseku zřízeny 25 metrů dlouhé sklápěcí mosty. Pro turisty je to atraktivní podívaná, jak se pomalu zvedají mohutné konstrukce, až zaujmou pozici kolmo k hladině a do relativně malého prostoru mezi zbývající mostovky zamíří řada plachetnic. Rügendam byla otevřena v roce 1936.

Do té doby se na Rujánu nedalo dostat jinak než lodí. V čase povozů a kočárů to nebyl problém. S nástupem železnice bylo nutné vyřešit, jak přepravit na ostrov celé soupravy. Proto byl v roce 1883 spuštěn mezi přístavem ve Stralsundu a místem Altefähr na Rujáně zhruba 2,7 kilometru dlouhý přívoz. Zpočátku přepravoval jen nákladní vozy, ale s rostoucí intenzitou osobní dopravy začaly zdejší lodě přepravovat také osobní vozy.

My jedeme ze Stralsundu na Rujánu vlakem. Vedle regionálních spojů tam v sezoně míří i spoje IC a ICE z různých



Členitý ostrov

Ostrov Rujána, v německém originále Insel Rügen, je s rozlohou 935 km² největším z německých ostrovů. Ze severu na jih měří 52 km a od západu na východ 41 km. Díky velmi členitému pobřeží s mnoha zálivy, poloostrovy a kosami měří jeho obvod neskuptečných 570 kilometrů. Zemědělská krajina se smíšenými lesy je mírně zvlněná. Největší nadmořskou výšku 161 metrů dosahuje vrchol Piekberg na severu ostrova v národním parku Jasmund. Ostrov byl obydlen již v dávné minulosti, což dokládají vykopávky a objevy megalitických hrobků. Jméno Rujána údajně pochází od slovanského kmene Ránů, který měl ostrov obývat od 6. století a vybudoval zde knížectví. Jeho centrum leželo na severu na mysu Arkona. Ve 12. století ovládli ostrov Dánové a zdejší obyvatelstvo obrátili na křesťanskou víru. Ve středověku následovala období samostatnosti i spojení s okolními státy. Po třicetileté válce připadla Rujána Švédsku a po napoleonských válkách v roce 1815 byla připojena k Prusku. Součástí německého státu zůstala dodnes.



Rujána nabízí velké množství příležitostí ke koupání. Zdejší pláže jsou písčné.



Na Rügendam z 30. let 20. století se nacházejí padací mosty, které umožňují proplutí lodí.



Kolos Prora je jedním z příkladů megalomanské architektury nacistického Německa.

míst Německa. Naším cílem je Putbus, proto musíme v Bergenu přestoupit z vlaku ODEG Rostock – Binz na lokálku dopravce Pressnitztalbahn.

Putbus byl osídlen už ve středověku. Místní knížata patřila mezi nejvýznamnější rujánskou šlechtu. Město však vzniklo teprve v roce 1810 v klasicistním stylu a v geometrickém uspořádání. Bílé natřené domy stojí za přezdívkou Bílé město. Druhá přezdívka je Růžové město podle růží, které nařídil zakladatel Wilhelm Malte I. vysadit před domy. A tato tradice zde panuje dodnes. Ze sídla knížat však nezbylo skoro nic. Zámek byl v 60. letech 20. století odstřelen a srovnán se zemí. Zůstal jen rozlehlý zámecký park a v něm jezerní terasa, oranžerie a kostel.

Zběsilý Roland pod parou

Železniční fanoušky však mnohem víc zaujme zdejší nádraží. Je centrem úzkorozchodky, které místní neřeknou jinak než Rasender Roland. Lze to přeložit jako zběsilý, šílený či zuřivý Roland. Na konci 19. století na ostrově vyrostla celá síť úzkorozchodných drah o délce přes 100 kilometrů. Raritou zdejší úzké sítě byl zhruba 400 metrů dlouhý přívoz přes jeden ze zálivů na severu ostrova mezi Wittower Fähre a Fährhofem. Se zrušením většiny tratí na konci 60. let 20. století zanikla i tato zajímavost, kterou připo-

mínají už jen dobové fotografie a modely železničních modelářů na výstavách. Přívoz funguje dál, ale vozí už jen auta.

V 70. letech měla na kahanu i poslední 24 kilometrů dlouhá trať Putbus – Göhren. Naštěstí se podařilo místním železničářům, fandům a obyvatelům prohlásit trať za památku a turistickou atrakci. V roce 1996 byla privatizována a o tři roky později se díky rozšíření normálně rozchodné dráhy na kolejovou splítku 1435/750 mm dočkala dokonce prodloužení o 2,6 kilometru z Putbusu do přímořských lázní Lauterbach Mole.

V letní sezoně jezdí mezi Putbusem a Göhrenem sedm párů vlaků a nejatraktivnějším úsekem lesy mezi Binzem a Göhrenem nedaleko loveckého zámku Granitz, okolo Sellinského jezera, dalších šest párů spojů. Stejně jako na většině tradičních německých úzkokolejek s parním provozem se vláčky šinou nejvýše třicetikilometrovou rychlostí a celou dráhu projedou za zhruba jeden a čtvrt hodiny, ten nejatraktivnější úsek za přibližně tři čtvrtě hodiny. Rasender Roland dnes disponuje osmi parními lokomotivami několika typů od nej-

starší z roku 1914 po „moderní“ mohutné pětispřežky dodávané DR v 50. letech minulého století pro saské dráhy.

Při zpáteční cestě z Görenu vystupujeme v zastávce Jagdschloß Granitz a kolem zámku plného paroží a jiných loveckých trofejí, který stojí uprostřed lesů na nevysokém vrchu Tempelberg, jdeme do přímořských lázní Binz. Dnes jsou to znovu mondénní lázně plné opravených honosných vil, luxusních penzionů a hotelů, butiků, restaurací a kaváren. Daleko do moře tam vybíhá vyhlídkové molo a začíná tu skoro desetakilometrová písčná pláž, která končí u moderního trajektového přístavu Mukran. Pořádkumilovní Němci mají na této pláži vyznačené příslušné části vyčleněné pro venčení svých psů anebo pro příznivce slunění bez plavek. Na březích nechybí ani tradiční a pro německé pobřeží typické plážové koše, které chrání před větrem ze severu.

Od nacistické megalomanie po sídlo slovanských Ránů

Severně od Binzu narážíme na jednu z megalomanských staveb nacistického Německa, která však přinesla revoluci v podobě masové rekreace pracujících. Známa je pod označením Prora nebo Kolos Prora. A kolos to je skutečně neuvěřitelný, byť nebyl nikdy dokončen a po 2. světové válce byl i částečně odstraněn. V letech 1936 až 1939 vyrostlo u pláže v délce 4,5 kilometru osm identických 550 metrů dlouhých šestipodlažních bloků, které nabízely rekreaci 20 000 lidí ve skromných pokojících o rozměrech 2,25 x 4,75 metru. V nich byla jen dvě lůžka, posezení, šatní skříň a umyvadlo. K dispozici byly jídelny a další společné prostory, ale velký společenský sál, bazény a další zařízení se už před světovou válkou dokončit nepodařilo.

Po roce 1945 byla celá oblast uzavřena a sloužila armádě jako kasárna. Po sjednocení Německa ji armáda opustila a komplex se jen pomalu mění na byty a moderní ubytovací kapacity pro rekreanty. Zřízeno bylo dokumentační centrum přibližující historii Prory, nebo Rujánské železniční a technické muzeum známé také jako Oldtimer-Museum-Rügen.

Nachází se tam rozsáhlá sbírka automobilů, motorek, hasičské techniky a drážních vozidel.

Z pláží u Prory lze přehlédnout celý záliv Prorer Wiek až po Mukran, kde se nachází přístav, město Sassnitz a za ním vysoké bílé křídové útesy a lesnaté vrcholky národního parku Jasmund.

V Mukranu vyrostl v 80. letech minulého století nový



Barevné koše chrání před větrem jsou typickou součástí Baltského pobřeží. →

CESTOPIS





Na věž St. Marien-Kirche lze vystoupat do výšky 90 metrů a kochat se pohledy na město a jeho okolí.

přístav, který měl zajistit v obřích trajektech se dvěma palubami dopravu železničních vozů mezi tehdejšími Sovětským svazem a NDR. Rozlehlé kolejiště nyní slouží k odstavení přebytečných vozidel DB a z přístavu míří trajekty v podstatě jen s auty do Švédska a Dánska.

Mukran nahradil starý trajekťový přístav umístěný ve stíněných prostorech v městečku Sassnitz, odkud vyplouvaly od roku 1909 trajekty 107 kilometrů dlouhé Královské linky – Königslinie – do švédského Trelleborgu. Dnes je Sassnitz nejsevernější a konečnou vlakovou stanicí na Rujáně a vstupní branou do národního parku Jasmund. Ve starém přístavu lze navštívit bývalou britskou vojenskou ponorku nebo se vypravit na plavbu po moři kolem křídových útesů. Národní park nabízí množství turistických chodníků a vyhlídek z útesů vysoko nad mořem. Ta nejznámější se jmenuje Königsstuhl a nachází se u ní také informační centrum.

Na závěr putování míříme na úplný sever ostrova na mys Kap Arkona u vesničky Putgarten. Nedostaneme se sem jinak než autobusem nebo autem po úzké kose mezi dvěma zálivy. Dominantou místa je maják, ale vlastně se zde nachází stavby hned několika různě starých majáků a řady bývalých vojenských objektů. Z historického pohledu je zajímavé, že právě zde bylo centrum knížectví založeného slovanskými Rány. Stával tu hlavní chrám zasvěcený pohanskému bohu Svantovitovi a v jeho okolí bylo pulzující kmenové centrum. Jeho zánik je spojený s útokem dánského krále Valdemara I. v roce 1168, který zdejší pevnost dobil, pohanskou svatyni zničil a uchvátil zdejší chrámový poklad. Ránové museli přijmout křesťanství a z bývalého osídlení zůstaly jen drobné zbytky. Jeho velká část a především svatyně ležely na ostrohu, který se během staletí zřítíl do moře.

Nedaleko mysu jsme navštívili ještě tradiční, romantickou rybářskou vesničku Vitt. Procházkou po malém okruhu Putgarten – Kap Arkona – Vitt – Putgarten jsme zakončili putování po Rujáně a mohli se vrátit domů do naší české kotliny. ○



Další turistická atrakce, kterou by šlo označit jako dům vzhůru nohama, představuje klasický rodinný dům vybavený veškerým zařízením – jen vše je obráceně.

← Rasender Roland je dnes turistickou atrakcí a poslední připomínkou kdysi rozsáhlé úzkorozchodné železniční sítě na Rujáně.

Napsali o nás...

Další život pro Břejtvoce. Náhrada není, ČD chystají jejich modernizaci

ČD ustoupily od plánů na pořízení nových motorových či hybridních lokomotiv. Namísto toho modernizují 15 lokomotiv řady 754. Kvůli tomu už vypsalý předběžné tržní konzultace. K jejich vypsání se dopravce rozhodl poté, co stejným způsobem oslovil trh s požadavkem na moderní nízkoemisní traťové motorové nebo duální lokomotivy. „Zjistili jsme, že výrobci aktuálně nenabízejí a ani v nejbližší době nebude k dispozici nová motorová nebo duální lokomotiva, která by splňovala naše požadavky,” řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Jde o požadavky například v oblasti výkonu, napájení osobních souprav energií, ovládání dveří a dalších parametrů. U duálních lokomotiv jde také o požadavky na dva napájecí systémy. Modernizace řady 754 by překlenula období, než dojde ke změně v požadavcích na použití diesellových lokomotiv. **Zdopravy.cz 21. 9. 2023**



Jihomoravský kraj začal hledat dopravce pro jednotky Moravia

Na české železnici začala velká a v mnoha ohledech unikátní soutěž. Jihomoravský kraj v ní vybírá dopravce, který zajistí provoz elektrických jednotek Moravia, které pořídil do svého vlastnictví. Odhadovaná cena je 5,435 miliardy korun. Vítěz soutěže by měl provoz převzít v prosinci 2024. Dosud jednotky provozují České dráhy. Nabídkové řízení bylo zveřejněno na profilu zadavatele. Kraj u zakázky uvádí odhadovanou cenu 2,174 miliardy korun, jde ale o hodnotu jen za čtyři roky provozu. V Česku jde o unikátní soutěž ve více ohledech: dopravce nemusí řešit pořízení kolejových vozidel, ta už dříve nakoupil kraj a má je ve svém vlastnictví. Nemusí řešit ani údržbu, tu zajistí i nadále jejich výrobce, společnost Škoda Transportation. Nabídka má přitom podat i ve verzi, kdy zajistí v podstatě jen strojvedoucí a dispečery a nebude řešit vlakvedoucí a průvodčí. Kraj už delší dobu zvažuje, že by zcela opustil model vlakvedoucích a průvodčích v každém vlaku a cestující by kontrolovali jen namátkově revizoři. Debata na toto téma běží v kraji už přes dva roky, rozhodnutí ale nepadlo. **Zdopravy.cz 5. 9. 2023**

Montáž zabezpečovače ETCS do Pendolino neohrozí jejich nasazení

Společnost ČMŽO – elektronika začala s instalací evropského zabezpečovače ETCS do jednotek Pendolino. Montáž bude provádět přímo v zázemí dopravce v Praze-Michli. Kvůli instalaci ETCS bude vždy jedna z jednotek mimo provoz. Nemělo by to však znamenat, že místo plánovaného Pendolina pojedou jiná souprava. „S instalací ETCS se pro roky 2023 a 2024 počítalo a turnusová potřeba je plánovaná na menší počet jednotek. Aktuálně tedy přistavení Pendolina k instalaci ETCS nemá žádný vliv na řazení vlaků a nasazení náhradních souprav,” řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Dopravce k nasazení náhradní soupravy přistoupí jen v případě mimořádnosti. České dráhy mají aktuálně v provozu šest jednotek Pendolino, o sedmou přišly loni při nehodě v Bohumíně. ETCS se ale instaluje i do ní. **Zdopravy.cz 6. 9. 2023**

ČD kupují další motorové vozy Stadler RS1, budou jich mít přes 100

Proměna vozidel na českých regionálních tratích pokračuje. České dráhy odkoupily od společnosti Heros Helvetic Rolling Stock GmbH dalších 16 motorových vozů Stadler RegioShuttle RS1. Objeví se od roku 2025 ve Středočeském kraji. Kontrakt dopravce zveřejnil ve věstníku veřejných zakázek. „Vozidla jsou do konce roku 2024 v provozu v Sasku a Bavorsku u společnosti OSB, BSB a SWEG. Všechny tyto vozy jsou od roku 2025 určeny pro Středočeský kraj do provozního souboru Nymbursko, tedy například na tratě vedoucí z Nymburka do Mladé Boleslavi a Turnova nebo do Jičína,” potvrdil člen představenstva ČD Jiří Jeřeta. Vozy projdou modernizací na řadu 841.2. Celkový počet RS1 u ČD bude tedy již 82 kusů. Cílový stav je 110 vozidel, kupovat je chce například ještě pro Liberecký či Středočeský kraj. **Zdopravy.cz 23. 9. 2023**

Praha chce opět jednat o odkupu budovy Nákladového nádraží Žižkov

Pražský magistrát chce namísto zvažovaného založení společného podniku s ČD a společností Sekyra Group usilovat o přímý odkup budovy Nákladového nádraží Žižkov. Řekli to radní pro správu majetku Adam Záborský a náměstek primátora pro územní rozvoj Petr Hlaváček. Město chce ve funkcionalistické budově vybudovat kulturně-spoločenské centrum a školu. Na nevyužitém území v okolí nádraží plánuje několik developerských firem postavit novou čtvrť až pro 15 tisíc obyvatel. Rozlehlou budovu vlastní ČD, které v minulosti s developerskou firmou Sekyra Group vytvořily společný podnik Žižkov Station Development, jenž má na budovu nádraží předkupní právo. Původně mělo nádraží ustoupit výstavbě, později z demolic sešlo a od roku 2013 je budova kulturní památkou. **ČTK 25. 9. 2023**

Železničář

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

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





Wellness hotel Babylon, Liberec

Cena se snídaní na 2 noci od 2 440 Kč,

lze prodloužit, se 2 dospělými 2 děti do 13 let zdarma

Neomezený vstupy do AQUAPARKU, LUNAPARKU, iQPARKU, science centra iQLANDIE, 1x vstup do Zoo Liberce, 18jamkový indoor Adventura Golf.



Hotel Akvamarín, Bešeňová, SR

Pobyt možný na libovolný počet nocí, se snídaní nebo polopenzí

Neomezené vstupy do aquaparku, vstup do saunového světa a bonus (zpáteční lístky na lanovky ve Vysokých/Nízkých Tatrách)

Ceny od 3 500 Kč/os./2 noci

Další info v CK

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

Hledáme
**STROJVEDOUČÍ
VLAKVEDOUČÍ
VEDOUČÍ POSUNU
POSUNOVAČE
ELEKTROMECHANIKY
MECHANIKY
ZÁMEČNÍKY**

Zaměstnání
s nejlepšími
vyhlídkami

Dejte se na dráhu, která dává smysl.

Pracujte pro největšího českého železničního dopravce.

NABÍZÍME:

- 5 týdnů dovolené
- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy
- příspěvky na stravování, dovolenou a tábory pro děti
- příspěvky na výuku jazyků
- příspěvek na penzijní připojištění
- levnější cestování pro vás a vaši rodinu
- MultiSport kartu
- řadu příplatků nad rámec zákoníku práce (víkendy, svátky, noční práce, práce přesčas...)

POŽADUJEME:

- odpovídající vzdělání dle pracovní pozice
- velmi dobrý zdravotní stav



www.cd.cz/kariera





21. října 2023

Přijďte si do Tábora užít parní lokomotivy

Tábor s párou. Tak se jmenuje akce pro celou rodinu, která se koná v sobotu 21. října od 9 do 16 hodin na tábořském železničním nádraží. Hlavní atrakcí jsou jízdy parního vlaku, tentokrát vedeného malou parní lokomotivou Kafemlejnek (310.093). Tímto parním vlakem se můžete svézt z Tábora do Chýnova a zpět (odjezd z Tábora v 9:21 a 13:21) a také z Tábora do Balkovy Lhoty a zpět (odjezd z Tábora v 11:24 a 15:24). Jednotné zpáteční jízdné stojí 150 Kč. Kromě parního vlaku se můžete svézt po okolí Tábora také historickým motorovým vozem M240.028 zvaným Kachna. Ten odjíždí z tábořského nádraží v 10:45 a 14:45 směr Chotoviny a ve 12:39 a 16:39 do Plané nad Lužnicí. Atrakcí pro malé i velké návštěvníky budou také jízdy na drezínách. Projet se můžete jak na ruční drezíně, tak na motorové osobní drezíně Warszawa. A co dalšího na vás v Táboře čeká? Podívat se můžete na výstavu historických a současných lokomotiv jezdících na Bechyňce – na Elinku, Bobinku a Žehličku. Vystavena bude historická motorová inspektorská drezína Tatra, osobní automobil prezidenta Edvarda Beneše ze sbírek NTM, historická hasičská stříkačka či malé parní stroje.

Nejbližší železniční stanice: Tábor



14. až 15. října 2023

Tradiční výstava vláček se opět představí v Ostravě

Všichni fandové modelové železnice mohou opět zavítat na podzimní výstavu Vlaky Vláčky Modely, kterou pořádají Železniční Modeláři Ostrava ve spolupráci se ZŠ Jugoslávská. Akce se uskuteční v prostorách školy v Ostravě-Zábřehu. K vidění budou hned dvě segmentová kolejiště ve velikosti H0 (1 : 87) a TT (1 : 120), která doplní menší panelová, včetně minikolejiště ve velikosti N (1 : 160). Provoz vozidel bude rozmanitý a napříč epochami, od parní trakce po trakci motorovou. Chybět nebudou legendární prototypy motorových vozů – Slovenská strela, Lorina či Kvatro.

Nejbližší železniční stanice:

Ostrava hl. n., Ostrava-Vítkovice, Ostrava-Svinov



do 26. listopadu 2023

Bývalý kryt civilní obrany odkrývá příběhy 20. století

Navštivte multimediální výstavu Odkryté příběhy 20. století v neobvyklém prostředí bývalého krytu civilní obrany v Bezručových sadech v Olomouci. Expozice využívá specifického syrového a ponuré prostředí a seznamuje s dramatickými osudy pěti pamětníků války a komunismu z Olomouckého kraje. V centrální části je možné v ucelených sekvencích zhlédnout průřez toho nejzajímavějšího z celé sbírky olomouckého Institutu Paměť národa, jenž zde sídlí. Výstavu doplňují velkoformátové projekce archivních fotografií obohacené originálním zvukovým designem.

Nejbližší železniční stanice:

Olomouc hl. n.



20. až 21. října 2023

Festival otevřených sklepů míří za mladými víny

Pokud máte rádi dobré víno, nenechte si ujít Festival otevřených sklepů – Podzim na Znojmsku. Ve 32 otevřených sklepech se uskuteční degustace vín přímo od vinařů. Představí se střední i malí vinaři v obcích na hranici s rakouskou vinařskou oblastí Weinviertel – v Novém Šaldorfu-Sedlešovicích, Havraníkách, Hnaticích, Šatově a Chvalovicích. Na akci přijďte vlakem ČD a využijte bonusovou nabídku. Po předložení jízdenky ČD získáte slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanici Znojmo nebo Znojmo-Nový Šaldorf.

Nejbližší železniční stanice:

Znojmo-Nový Šaldorf

