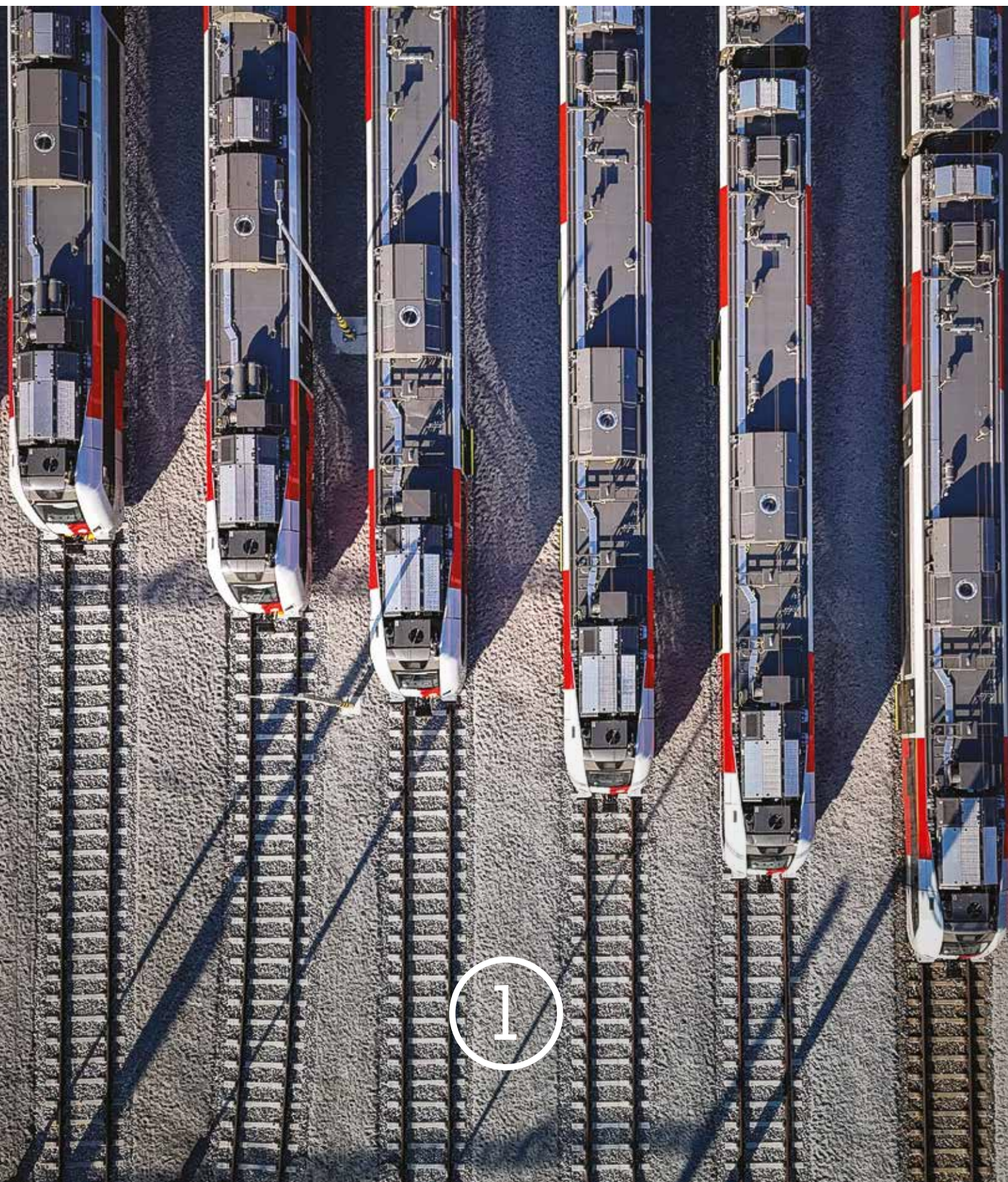


Železničář

9. LEDNA 2025 | ROČNÍK 32 | CENA 42 Kč | VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



1

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S generálním ředitelem ČD a předsedou představenstva Michalem Krapincem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Jednou z novinek jízdního řádu 2025 je mezinárodní spoj Baltic express.
- 20–21 **Aktuálně**
Vedení ČD opět ocenilo zaměstnance společnosti za mimořádné skutky.
- 22 **Provoz a technika**
ČD v listopadu dokončily obnovu vjezdové části Centra údržby Praha jih.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Evangelický farář Jan Satke se po 20 letech v církvi stal strojevedoucím.
- 26 **Zahraničí**
Stadler Rail dodá nové lokomotivy pro pro Rhétskou a Gotthardskou dráhu.
- 28–29 **Recenze**
Na trhu s modely se nyní objevila parní lokomotiva řady 89.0 DB. Jak se povedla?
- 30–32 **Historie**
Dnes na jejím místě stojí budova VÚB. Kdysi tu byla železniční stanice Bratislava-Nivy, známá mezi lidmi též jako Malá stanica.
- 33–37 **Cestopis**
Navštívili jsme Moldavsko a vyzkoušeli část země projet po železnici. Zajímavá byla i cesta přes Maďarsko a Rumunsko.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Vít Čepický

S novým jízdním řádem a konceptem příměstské dopravy v okolí Prahy nastala invaze RegioPanterů na lince R41 mezi Prahou a Kutnou Horou.



Pasažieru vilciens

Petr Slonek | Foto: Wikipedia, PV

Pasažieru vilciens (PV) je osobní dopravce v Lotyšsku. Provozuje elektrické i dieselové vlaky na různých tratích po celé zemi. Vznikl v listopadu 2001 spojením dvou samostatných společností, PPU Elektrovilciens (elektrovlak) a PPU Dīzeļvilciens (dieselový vlak) a stal se tak první dceřinou společností drah Latvijas dzelzceļš. Od října 2008 je Pasažieru vilciens nezávislou státní společností.

PV provozuje deset linek – čtyři v elektrické a šest v dieselové trakci, přičemž hlavním uzlem je hlavní město Riga, odkud je zároveň vypravováno nejvíce spojů. Z centrální stanice Rīga Pasažieru vyjíždí příměstské jednotky všemi směry. V roce 2019 společnost přepravila 18,6 milionu cestujících. Vlaky jezdí pod hlavičkou Vivi a jedná se o značku vlastněnou PV.

Na elektrifikovaných tratích PV zajišťuje přepravu v trasách Riga – Carnikava – Saulkrasti – Skulte, Riga – Dubulti – Tukums, Riga – Jelgava a Riga – Ogre – Lielvārde – Aizkraukle. Dieselovými vlaky obsluhuje tratě Riga – Dobele – Liepāja, Riga – Krustpils – Daugavpils, Riga – Krustpils – Zilupe či Riga – Valmiera – Valga.

Vozový park tvoří především starší vlaky ze sovětské éry, které vyrobila firma Rīgas Vagonbūves Rūpnīca (RVR). Některé byly renovovány. V roce 2016 obdržel dopravce 19 zmodernizovaných souprav DR1A. PV si na základě soutěže z roku 2015 objednal elektrické jednotky Škoda 16Ev. První vyjely s cestujícími v prosinci 2023. Škoda Group dodala do Lotyšska celkem 32 vlaků pro rozchod 1 520 mm. Vozidla vycházejí z RegioPantera. Jezdí hlavně na tratích z Rigy do Aizkraukle, Tukumsu, Skulte a Jelgavy. ○



Petr Slonek

Šéfredaktor Železničáře

Základní údaje společnosti

| | |
|----------------|---|
| Právní forma | akciová společnost |
| Datum založení | 2. listopadu 2001 |
| Předchůdci | PPU Elektrovilciens, PPU Dīzelvilciens |
| Adresa sídla | Rīga |
| Obrat | 52,2 mil. eur (2022) |
| Zaměstnanci | 1 023 (2022) |
| Majitel | Lotyšsko, Ministerstvo dopravy |
| Oficiální web | www.vivi.lv |



Vážení čtenáři,

na konci roku se na tuzemské železnici odehrála důležitá premiéra. České dráhy jako první dopravce v zemi nasadily od začátku platnosti nového jízdního řádu do pravidelného provozu s cestujícími duální elektrické jednotky, které jsou poháněné elektrinou buď z trakčního vedení, anebo z baterie. Čtyři zcela nové RegioPantery dovybavené bateriemi vyrazily na trať z Veřovic do Ostravy, tedy na linku S8 přes Studénku a Štramberk. Díky nim lidé už nemusejí přestupovat ve Studénce a dojedou do cíle své cesty elektrickou jednotkou i po trati, která není plně elektrizovaná.

Moravskoslezský kraj se tak stal prvním regionem v Česku, kde se tyto vlaky objevily na kolejích. Dalších 15 stejných souprav dopravce v regionu nasadí do konce roku 2026. Cestující budou vozit na spojích mezi Ostravou, Opavou a Krnovem, dále mezi Ostravou a Nových Jičínem, Ostravou a Budišovem nad Budišovkou a také na linkách z Ostravy přes Karvinou, Český Těšín a Frýdek-Místek zpět do Ostravy. Celkem České dráhy do čtyřiaadvaceti nových souprav v tomto kraji investují bezmála čtyři miliardy korun. Nové vlaky v celkovém součtu nahradí téměř pět desítek starších vozidel.

Uvedení bateriových RegioPanterů do provozu je především odborníky označováno za technologický milník, přelomový okamžik a zásadní inovaci v oblasti regionální železniční dopravy. Na koleje se totiž i na neelektrizovaných tratích dostává ke slovu ekologičtější alternativa. Nasazení duálních vlaků snižuje emise uhlíkových plynů při provozu na neelektrizovaných tratích a současně umožňuje nabídnout cestujícím daleko více přímých a plynulejších spojení kombinujících jízdu na hlavních elektrizovaných tratích a vedlejších tratích bez elektrizace.

Nové jednotky přitom nabízejí veškerý komfort, který je u moderních vlaků ČD běžný. Jedná se o bezbariérová, nízkopodlažní vozidla s klimatizovanými oddíly pro 150 sedících cestujících, včetně oddílu 1. třídy. Nechybí v nich prostory pro přepravu osob na vozíku a místa pro kočárky a jízdní kola nebo informační systém pro cestující.

S ohledem na jejich přínos o nich již vážně uvažují i v dalších regionech. Například Plzeňský kraj hodlá tyto vlaky nasadit na vedlejších lokálních tratích v horizontu čtyř let. A pozadu nezůstávají ani v dalších částech země.

Služba ČD Bike má za sebou další úspěšnou sezonu

Půjčovny kol, které České dráhy provozují pod značkou ČD Bike, loni opět využily tisíce zákazníků. Provozovny fungovaly od jara do podzimu, menší část z nich celoročně. Kromě klasických kol mají v nabídce i koloběžky a také stále oblíbenější elektrokola. Letos nabízí služba ČD Bike novinku – většina půjčoven je od ledna 2025 otevřená celoročně. Týká se to 59 z celkem 69 poboček. Za uplynulý rok od ledna do října evidovaly půjčovny 6 651 výpůjček, což je srovnatelný počet jako v roce 2023. Největší zájem o kola byl v Jihočeském kraji (1 364), v Karlovarském (1 043) a Středočeském kraji (764). V čele statistiky jednotlivých půjčoven je Břeclav, kterou následuje pobočka Karlovy Vary dolní nádraží. Největší, téměř stoprocentní nárůst služba ČD Bike zaznamenala v Královéhradeckém kraji (504), a to především díky dovybavení půjčoven elektrokoly. Osvědčilo se i spuštění rezervačního systému přes e-shop a aplikaci Můj vlak. Téměř polovina ze všech výpůjček byla realizována právě díky online objednávce. Půjčovny ČD Bike fungují ve větších stanicích nebo na nádražích v turisticky navštěvovaných lokalitách, a to ve většině regionů. Denní půjčovně s platnou jízdenkou ČD nebo In Kartou od ledna vyjde na 210 Kč, za elektrokolo zájemci zaplatí 420 Kč.

Dopravce splnil podmínky dle normy ISO 50001

Na základě Českým drahám udělených certifikací dle normy ISO 50001 se od 25. až 29. listopadu 2024 uskutečnil recertifikační audit zaměřený na plnění požadavků implementace normy v oblasti hospodaření s energií smluvně zajišťovaný certifikační společností Tayllor-cox. Auditorický tým provedl procesně založený externí audit ISO 50001 zaměřený na činnosti prováděné na vybraných odborných útvech GŘ a na organizačních jednotkách. Mezi auditované lokality patřily odborné útvary Generálního ředitelství a organizační jednotky. Z externího auditu ISO 50001 nevystaly žádné neshody, zjištění byla klasifikována pouze v kategorii Příležitosti ke zlepšování a byly identifikovány silné stránky ČD při zajišťování průřezových činností. Celkově byl ze strany auditního týmu výsledek pro národní dopravce prezentován jako velice pozitivní, a to s ohledem na funkčnost nastaveného systému a posun v konkrétních opatřeních připravovaných s cílem snížení spotřeby energií. Závěrem auditoři konstatovali, že České dráhy splnily podmínky dle normy ISO 50001 pro další období.



Skauti přivezli railjetem z Vídně Betlémské světlo

Členové Junáku opět přivezli do České republiky Betlémské světlo. Česká delegace ho převzala v sobotu 14. prosince na slavnostním ceremoniálu ve Vídni a následně se s ním vypravila railjetem Českých drah do Brna. O den později plamínek z Betléma slavnostně přivítali v katedrále na brněnském Petrově a v sobotu 21. prosince ho pak skautky a skauti rozvezli vybranými spoji po celé republice. Betlémské světlo je plamínek z Betléma, který putuje napříč Evropou. Myšlenka šíření předvánočního pokoje a míru vznikla v Rakousku, odkud se rozšířila do 25 zemí světa. Poprvé plamínek přicestoval v roce 1986 letadlem do Lince, kde se stal součástí vánoční sbírky rakouského rozhlasu a televize na pomoc postiženým dětem. K nám se Světlo míru, jak byl betlémský plamínek také nazván, dostalo poprvé v prosinci 1989 až pod sochu sv. Václava v Praze.

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

Nadační fond Skupiny ČD podpořil dalších 29 železničářů

Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM, založený za účelem poskytování podpory všem železničářům a jejich rodinám v nesnázích, rozděloval před Vánocemi další pomoc. Správní rada v prosinci vyhověla dalším 29 žádostem. Prostřednictvím Nadačního fondu ŽELEZNICE SRDCEM se tak dostane pomoci jak rodinám železničářů, které byly zasaženy tragickými podzimními povodněmi, ale i těm, kteří se potýkají s nepřízní osudu vlivem zdravotních komplikací či jiných obtíží. Celkově byla rozdělena částka více než šest milionů korun. Finanční zdroje jsou klíčové pro pokrytí nejrůznějších potřeb od léčebných výdajů přes podporu vzdělávání dětí pořízením nezbytných pomůcek až po zajištění základních životních potřeb těch, kteří se nacházejí v tíživé situaci. Zaměstnanci Skupiny ČD a široká veřejnost prokazují solidaritu prostřednictvím pravidelných finančních příspěvků na transparentní účet nadačního fondu. Ten vznikl v polovině roku 2020. Od svého založení fond vyplatil železničářům a jejich rodinám celkem 13 810 000 Kč.



ČD plnily přání dětem z dětských domovů

Generální ředitel Českých drah Michal Krapinec vyrazil vlakem s dětmi ze dvou dětských domovů na Ostravsku. Třicetiletá skupina dětí ve věku od 7 do 14 let vyjela 10. prosince zažít vánoční atmosféru hlavního města. Během cesty vlakem IC 512 napsaly děti svá vánoční přání, která pak předaly kolegům z odboru komunikace. Zatímco se skupina vydala navštívit Království železnic na pražském Smíchově, spolupracovníci nelenili a vánoční přání vyrazili zařizovat do ulic metropole. Po nabitém programu děti vyrazily zpět do Ostravy odpoledním vlakem IC 511, ve kterém byl mimořádně zařazen vánočně nazdobený konferenční vůz se stromečkem. Právě u něj se dětem splnila přání, o která si v dopoledním vlaku napsaly. Dárky jim předal přímo Michal Krapinec. České dráhy se každoročně podílejí na různých dobročinných akcích, při kterých podporují děti z dětských domovů a dále děti s různými zdravotními handicap. Vánoční vlak je tak jednou z mnoha akcí, kterými dopravce těmto dětem pomáhá. Dobu adventu se ČD snaží navodit i netradičním designem některých svých vozidel.



Kolektivní smlouva na rok 2025

České dráhy se dohodly s odborovými centrály na podmínkách Podnikové kolektivní smlouvy na rok 2025. Vyjednávání se zástupci všech dvanácti odborových organizací trvalo několik týdnů, během kterých bylo nutné najít oboustranný kompromis mezi potřebami zaměstnanců a ekonomickými možnostmi firmy. Finální dohoda zaměstnancům zajistí růst mezd a zachování všech stávajících benefitů a ustanovení. Nová Podniková kolektivní smlouva platí od 1. ledna do 31. prosince 2025. Podepsaná dohoda mimo jiné garantuje zaměstnancům zvýšení tarifních mezd o 2,5% a navýšení finančních prostředků do osobního ohodnocení o 0,5% z osobních nákladů. Zaměstnancům ČD byla v listopadové mzdě rovněž vyplacena mimořádná odměna v celkové výši 12 000 Kč.



Nákladové nádraží Žižkov odkoupilo hlavní město

Nákladové nádraží Žižkov se přesunulo z majetku Českých drah pod hlavní město Prahu. To má s památkově chráněným funkcionalistickým areálem velké plány. Má se stát přirozeným centrem nově vznikající čtvrti až pro 15 tisíc obyvatel, která jej obrostne. Díky tomu doplní bydlení v nových okolních budovách také městské zázemí v podobě školského kampusu nebo kulturního centra. Součástí transakce za 1,43 miliardy korun byla směna pozemků pro budoucí tramvajovou trať, která částečně využije původního železničního tělesa. Město plánuje novou čtvrt v areálu nádraží vést asi dvoukilometrovou trať, která ji napojí od západu na ulici Jana Želivského a od východu na Jarov. Částečně využije stávající železniční koleje. Stavět by se mělo začít letos a součástí odkupu od ČD jsou pozemky, které výstavbu umožní. Funkcionalistická budova žižkovského nádraží byla postavená mezi lety 1934 a 1937 podle projektu architektů Karla Caivase a Vladimíra Weisse a od roku 2013 je památkově chráněná. Původnímu účelu přestalo sloužit v roce 2002, železniční trať byla zrušena v roce 2016.



Vapce Můj vlak lze koupit i jízdenky IDS Ústeckého kraje

České dráhy ve spolupráci s Ústeckým krajem zavádějí další funkci do mobilní aplikace ČD Můj vlak. V její nové verzi je možné si od 18. prosince zakoupit vybrané jízdenky integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK). Pro vyhledaná spojení jsou nově nabízeny i všechny autobusové spoje včetně MHD zahrnuté do systému DÚK. Snadno si tak koupíte jízdenku pro cestu autobusem a návazným vlakem, nejen po Ústeckém kraji. V prodeji jsou jednotlivé jízdenky DÚK s automatickou aktivací dle vyhledaného spojení a jednodenní síťové jízdenky DÚK, které je možné koupit i přímo bez vyhledání spojení. Jízdenka DÚK je v aplikaci Můj vlak prezentována stejně jako v aplikaci DÚKapka, takže jízdenku snadno zkontrolují řidiči autobusů nebo revizoři MHD. Jsou pevně vázány na zařízení, ve kterém byly zakoupeny, např. na konkrétní mobilní telefon.

Nádraží v Klatovech projde kompletní rekonstrukcí

Správa železnic počátkem prosince zahájila celkovou rekonstrukci nádražní budovy v Klatovech. Obnovou projde jak odbavovací hala, tak i obě křídla památkově chráněného objektu. Stavba přinese účelnější využití interiéru objektu. Cestující nejvíc ocení úpravu vnitřních prostor, které budou navíc bezbariérově přístupné. To se týká i přístupů na nástupiště, z podchodu na ně povedou výtahy. Celá stanice získá také přehledný orientační systém. V rámci rekonstrukce odbavovací haly vybudují stavbaři nová veřejná WC. Ve zrekonstruované budově najdou potřebné zázemí i řidiči autobusů z připravovaného terminálu. V sousedství budovy pak vznikne zděný přístřešek pro jízdní kola. Práce potrvají zhruba dva roky. Zhotoviteli prací jsou společnosti Chládek a Tintěra, Pardubice a Berger Bohemia, které předložily nabídku v hodnotě 337 360 411 korun. Současný objekt v Klatovech slouží lidem od roku 1959, jeho autorem je známý architekt Josef Danda.

Začala modernizace železničního uzlu Česká Třebová

Na přelomu roku začala modernizace železničního uzlu Česká Třebová za 17,132 miliardy korun. Staví se za provozu. Soutěž vyhrály společnosti Eurovia CZ; Strabag Rail; Chládek a Tintěra, Pardubice a EŽ Praha. Práce potrvají do roku 2031.

Celkovou přestavbu podstoupí nádraží v Třebové a zlepší se také technické parametry části stanice určené pro nákladní dopravu. Jedná se celkem o 58 kilometrů kolejí, úpravy čtyř stovek výhybek a obnovu 32 mostů a 15 propustků. Rychlost vlaků se zvýší na 80 km/h, čímž se výrazně zkrátí doba průjezdu vlaků celým uzlem. V současnosti mohou vlaky nádražím projíždět rychlostí maximálně 60 km/h.

Stavbaři zrekonstruují všechna nástupiště, jejich výška umožní pohodlný nástup do vlaků. Obnovou projde i stávající podchod. Navíc se prodlouží pod celým kolejištěm a nahradí nevyhovující podchod. Podchod pro veřejnost v jižní části stanice nahradí moderní ocelová lávka, která propojí přednádraží se Semanínskou ulicí.



Rozloučení s Banány na trati z Prahy do Ostravy

Silvestr se stal posledním dnem, kdy se na koridor mezi Prahou a Ostravou vydal vlak vedený stejnosměrnou elektrickou lokomotivou řady 151, původně E 499.2 přezdívanou Banán či Dvojka. České dráhy jej nasadily na vybrané spoje do Žiliny a na expresy spojující Ostravsko se Slovenskem. Jde o půlstoletí staré lokomotivy, do nichž se nebude instalovat zabezpečovací systém ETCS. Silné stroje byly původně určeny pro rychlíky mezi Prahou a Košicemi a měly udržet vysokou rychlost s až šestnáctivozovým vlakem v obtížných sklonových poměrech přes Jablunkovský průmysk, Horní Lideč a pod Tatrami. Později se objevily i na jiných tratích s kratšími spoji. „Odvedly velký kus práce. Díky modernizaci zajistily zavedení rychlosti 160 kilometrů za hodinu na koridoru z Prahy do Ostravy. Za dobu provozu ujely přes 216 milionů kilometrů,“ řekl náměstek gen. ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Lokomotivy zůstávají ještě v provozu na rychlících mezi Prahou a Děčínem, objevit se mohou i jako záloha. Většinu z původních 27 kusů ČD zruší, jeden zamíří do ČD muzea v Lužné. Fanoušci se nimi rozloučili ještě na konci roku v Olomouci, kde se na mimořádných vlcích objevily i další stroje, které z provozu zmizely či mizí.



Smekám před všemi železničáři za jejich obdivuhodné nasazení

České dráhy v uplynulém roce uvedly do provozu největší počet nových lokomotiv, elektrických, motorových a netrakových jednotek v moderní historii. K tomu rozjely velké investiční akce v oblasti údržby vlaků a pokračují v zavádění digitálních technologií, které mají za cíl zefektivnit činnosti napříč společností. Předseda představenstva a generální ředitel Michal Krapinec za to v bilančním rozhovoru všem zaměstnancům děkuje a zároveň odkrývá plány na rok letošní.

Redakce | Foto: Vít Čepický

Na začátku již minulého roku slíbily České dráhy rekordní modernizaci vozového parku. Zpětným pohledem – jak se nám to podařilo?

Myslím, že to vidí každý cestující i zaměstnanec. Slíbili jsme, že budou naplněny oba rámcové kontrakty na Regio-Pantery, a skutečně všech 110 objednaných jednotek bylo do poloviny prosince uvedeno do provozu. Čtyři z nich jsou dokonce doplněny o baterie a představu-

jí tak první nasazení bateriových vlaků v České republice. V létě se také konečně podařilo Pese schválit jednotky RegioFox a my jsme je mohli začít přebírat, což se do konce roku povedlo – kromě jediného stroje po nehodě – u všech jednotek. Plynule pokračovalo předávání Vectronů, těch tedy máme od RSL pronajato všech 50, a kontinuálně přebíráme také nejmodernější ComfortJety.

Rád bych tímto mimochodem poděkoval a smeknul před všemi železničáři, kteří se na přebírání jednotlivých vozi-

del a jejich uvádění do provozu podíleli a podílí. Ať už to jsou technici v depech, strojvedoucí, ale i inženýři na generálním ředitelství a další kolegové, všichni odvedli neskutečnou práci. Jednání s dodavateli totiž není vždy snadné a musím říci, že kvalita jejich práce také neodpovídá vždy našim očekáváním. Pokud by náš tým napříč firmou netlačil na dodavatele tak silně, jak se tomu děje, určitě bychom nebyli tak daleko v obnově našeho vozidlového parku. Zároveň věřím, že se nám podobně bude dařit i v následujících letech, modernizace naší flotily totiž ještě zdaleka nekončí.

Zároveň ale stále nemůžeme být spokojeni s některými dodavateli modernizací a periodických obnov stávajících vozidel. Zlepšilo se plnění termínů při obnovách?

Přiznám se, že tady nejsme tak úspěšní, jak bychom chtěli. Stále jsou lhůty obnov překračovány o desítky dnů a kvalita práce některých externích opravců není vždy ideální. Vozidla pak stojí déle, než by měla, a místo toho musíme nasadit starší vozy. To samozřejmě po právu kritizují cestující i objednatelé a stojí nás to hodně peněz na sankcích a odškodnění cestujícím. Navíc to klade zvýšené nároky na naše opravárenské kapacity. Kolegové se musí starat o zprovoznění a udržení provozu vlaků, které by s příchodem z externích dílen

měly přijít v perfektním stavu, čímž se jim v důsledku kupí práce. Proto také vlastní kapacity posilujeme a rozvíjíme celý segment opravárenství. Je pro nás třetím pilířem fungování společnosti a myslím, že se nám to daří. Naše dílny musí efektivně opravovat vlaky a volné kapacity můžeme případně nabídnout i dalším dopravcům, což nám v důsledku přináší zisk. Primární je ale samozřejmě funkčnost našich vozidel.

Jak konkrétně se podařilo naše údržbové zázemí posílit?

Rozjeli jsme stavbu dvou nových moderních hal pro údržbu vlaků – v Chebu a v Havlíčkově Brodě. Obě chceme uvést do provozu v roce 2026. Obnovou prošla vjezdová skupina největší servisní základny Praha jih. Významně jsme pokročili v přípravě hal údržby v Olomouci a v Českých Budějovicích. Jejich stavbu chceme odstartovat letos.

Do vybavení investuje i naše dcera DPOV. V nymburské pobočce máme opravnu podvozků osobních vozů a rozšiřujeme ji o pracoviště technologie mytí, tryskání a lakování, vybudovali jsme pracoviště oprav a revízi ložisek. S Knorr-Bremse se nám podařilo dojednat smlouvu, díky které v Nymburce zřídíme servisní pracoviště pro opravy brzdových komponentů, tedy brzdových válců a brzdových jednotek z produkce této firmy. Regujeme tím na argumenty dodavatelů oprav, od kterých často slyšíme, že prodloužení lhůt souvisí s dlouhými termíny revízi brzdových zařízení. Věřím tedy, že nám to pomůže. Do infrastruktury servisu vlaků bychom chtěli v letech 2024 až 2028 investovat zhruba 10 miliard korun.

Rozrůstající se flotila moderních vozů zároveň znamená vyšší nároky na údržbu a výraznou změnu práce kolegů strojvůdců...

Samozřejmě. Výměna velkého množství vozidel vyžaduje zaškolení se na úplně nové technologie. Určitě mi říjové dají za pravdu, že jezdit na osmsetdesátce nebo RegioNové je úplně něco jiného než vést RegioFox. To platí také o přechodu z lokomotiv řady 151 na Vectrony. K tomu se musí strojvůdci učit spoustu nových věcí v souvislosti s přechodem pod ETCS.

To samé však platí o údržbě a servisu. Staré vlaky odchází na zasloužený odpočinek, nahrazují je nové lokomotivy a jednotky. Kde předloni stačilo na údržbu kladivo a hasák, tam se dnes neobejdete s počítačovou diagnostikou. Pro mladou generaci to nemusí být problém, ale v našich řadách je hodně starších kolegů, kteří si zaslouží obdiv a úctu za to, že se nebojí nejmodernější techniky a dokážou ji využívat stejně dobře jako mladá generace.

Ale přeje jen v důslednosti a kvalitě naší práce vidím pořád jistou rezervu. Uvedu jeden příklad. Třeba loni došlo k poškození dveří nového Interjetu jen proto, že někdo vyřadil z provozu blokování dveří a už nikdo neobnovil jeho správnou funkci. Banální chyba nebo pohodlnost se škodou ve výši stovek tisíc korun, odstavení vlaků a nasazení náhradních vozů.

A především zbytečná komplikace pro ostatní kolegy v provozu i v údržbě. Modernější vlaky zároveň znamenají v případě chyby nebo nedůslednosti hrozbu mnohem vyšší škody, na to si musíme dávat pozor.

Když už jsme narazili na ETCS – jeho výhradní provoz na prvním „balíku“ trátí sice nyní trvá doslova několik hodin, brzy hodnotit, obecně se s ním ale už nějakou dobu setkáváme. Jak jsme se tedy na nový zabezpečovací připravili?

Zavedení ETCS nespadlo z nebe a naši předchůdci začali poptávat instalaci do našich vozidel už na jaře 2016. Bohužel zájem u dodavatelů na počátku nebyl valný a ani výrobců samotných palubních jednotek ETCS v Evropě není nějak extrémně mnoho, přestože na tuto technologii nyní postupně přecházejí všichni dopravci na starém kontinentu. Přesto jsem přesvědčen, že jsme z naší strany udělali maximum, aby byl přechod na ETCS co nejplynulejší a bez větších dopadů na cestující.

K zahájení výhradního provozu na vybraných koricích máme připraven dostatek vozidel i strojvedoucích. Připravili jsme i případné přesuny vozidel s ETCS z tratí, kde ho zatím nevyužijí. Ke školení strojvedoucích jsme využili všechna dostupná vozidla i tratě, kde bylo ETCS už zapnuté. Pokud tedy nezasáhne nějaká vyšší moc, třeba chřipková epidemie, která by upoutala naše proškolené strojvedoucí ve větší míře na lůžko, tak by měl přechod probíhat bez větších komplikací a jsem přesvědčen, že s dalším nabíráním zkušeností s ETCS se bude situace jen zlepšovat. Zároveň je ale třeba dodat, že bezchybná funkčnost stojí na dvou pilířích, z nichž jsme schopni ovlivnit jen jeden.

Těsně po vstupu do nového roku 2025 se musíme zeptat – na co se v něm můžeme z drážního hlediska těšit?

Co už bychom si mohli nadělit lepšího než další nové vlaky. Mám radost, že i v roce 2025 budeme v trendu modernizace pokračovat, byť investice už nebudou tak masivní jako loni. Přesto čekáme dalších 19 RegioFoxů, budou pokračovat dodávky Comfortjetů, které konečně uvidíme v definitivní devítivozové konfiguraci s restauračním a řídicím vozem. Koncem roku má také začít expedice nových vůbec prvních Vectronů pro rychlost do 230 km/h.

Chceme také zahájit stavbu nových servisních hal v Olomouci a v Českých Budějovicích nebo kompletně zmodernizovat myčku v Praze jih. V případě Prahy budeme pokračovat v přípravě velké investice v podobě přestavby haly údržba pro příměstské jednotky a stavby úplně nové haly pro údržbu dálkových vlaků, což je opět reakce na mohutnou modernizaci vozového parku. Nadále se budeme věnovat náboru mladých zaměstnanců a předávání vědomostí od zkušených kolegů, to je pro budoucnost Českých drah zásadní.

A čekají nás také další soutěže na zajištění dopravní obslužnosti včetně té dosud největší – na zajištění provozu elektrických vlaků v rámci Pražské in-

Rozjeli jsme stavbu dvou nových moderních hal pro údržbu vlaků v Chebu a v Havlíčkově Brodě. Obě chceme uvést do provozu v roce 2026. Obnovou prošla vjezdová skupina největší servisní základny Praha jih. Významně jsme pokročili v přípravě hal údržby v Olomouci a v Českých Budějovicích. Jejich stavbu chceme odstartovat letos.



tegrované dopravy. Přípravě nabídky věnujeme velkou pozornost, protože se jedná o kontrakt na 30 let s hodnotou okolo 140 miliard a s nutností nakoupit, tedy vybrat, ale také zaplatit nákup nejméně 60 nových velkokapacitních příměstských vlaků. Bude to největší jednorázová investice do obnovy regionálních vlaků v historii Česka.

Soutěže jsou vůbec časté téma hovoru mezi našimi zaměstnanci, jsme připraveni bojovat o všechny vypsané kontrakty?

Stav, kdy byl otevřen trh osobní železniční dopravy, zatímco skoro všechny ostatní státy EU si ho stále chrání, nezměníme. A musíme jej respektovat. My jsme se proto rozhodli jít do všech tendrů, které nám dávají ekonomický smysl, tedy nebudou pro České dráhy ztrátové. V uplynulém období jsme některé soutěže prohráli, ale také řadu soutěží vyhráli a celou řadu nových kontraktů uzavřeli.

Jsem přesvědčen, že v několika případech jsme podali celkově nejlepší nabídku, tedy nejlepší vozidla a servis pro cestující i objednatel, ale cenu jsme nedokázali stlačit pod konkurenční low cost nabídku. V některých případech jsem přesvědčen, že konkurence přišla do soutěže s nepřiměřeně nízkou cenou, nereálným očekáváním tržeb nebo dostatečně funkčním modelem zajištění provozní údržby. Může se pak stát, že bude generovat ztrátu a možná bude mít i problém zajistit své závazky po celou dobu kontraktu. Ale to ukáže čas.

My touto cestou rozhodně jít nechceme, naše nabídky jsou vždy realistické a vycházející z našeho stabilního technického a kvalitního personálního zázemí. Nicméně netajím se tím, že pokud chceme být v budoucnosti úspěšní při získání nových kontraktů na dopravní obslužnost, obhájit své kontrakty a získat nové po konkurenci, tak musíme projít ještě mnoha změnami a stát se podstatně efektivnějšími, nabízet ještě kvalitnější služby. A všem našim zaměstnancům slibuji, že já osobně i celé představenstvo společnosti uděláme maximum pro splnění tohoto cíle. Budiž to pro nás největší výzvou do nového roku.

A jaký rok 2025 byste našim kolegům a cestujícím popřál?

Jelikož se kolem nás děje řada turbulentních událostí, přál bych všem především dostatečnou dávku životní radosti. Abyste byli spokojení doma, měli čas na své blízké i přátele. Aby naše kolegy jejich práce těšila, protože největším bohatstvím Českých drah nejsou vlaky nebo haly, ale právě naši lidé, ti jsou duší dráhy a bez nich by se nepohnulo ani kolo.

A cestujícím přeji, aby s námi jezdili rádi, cítili se u nás dobře a abychom je vždy bezpečně a pohodlně dovezli do cíle. Bude se o to snažit za všech okolností. ○

Cestující vozí první bateriové Pantery

V pravidelném provozu s cestujícími začaly od prosincové změny jízdních řádů jezdit první bateriové vlaky. Lidé se s nimi setkají na spojích jezdících na lince S8 z Veřovic na Novojičínsku přes Štamberk, Kopřivnici, Příbor a Studénku do Ostravy. Nové jednotky vycházejí z konceptu známých elektrických RegioPanterů, jezdit ale mohou i na neelektrifikovaných tratích.



rový vlak. Jízda je tak mnohem komfortnější i rychlejší. Jsem rád, že jsme prvním krajem, kde si lidé mohou užívat cestování takto moderními jednotkami,“ řekl hejtman Moravskoslezského kraje Josef Bělíca. Kraj podle něj vedly k podpisu desetileté smlouvy s Českými drahami i výhledové plány na elektrizaci tratí, konverze napájecí soustavy a instalace evropského zabezpečovače ETCS.

„Velmi si vážíme důvěry Moravskoslezského kraje, která byla v roce 2023 stvrzena desetiletou smlouvou na provozní soubor Ostravsko. Obnova vozidlového parku na severu Moravy odstartovala už předloni dodávkou nových elektrických jednotek RegioPanter. Teď přišla historická chvíle, kdy nasazujeme první čtyři vlaky doplněné o baterie. Na ně pak naváže dodávka dalších patnácti bateriových jednotek. Železnice jako neekologičtější forma veřejné dopravy zažívá další přelomový moment,“ uvedl při zahajovací jízdě předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. Dopravce do 24 nových vlaků v Moravskoslezském kraji investuje téměř čtyři miliardy korun. Nahradí téměř pět desítek starších vozidel.

„Bateriový vlak je českým technologickým milníkem, který navazuje na naši dlouhou tradici inovací v dopravě. Je to další krok na cestě k ekologické, flexibilní a udržitelné dopravě a důkaz, že český průmysl dokáže stát v čele inovací,“ upozornil místopředseda představenstva Škoda Group Tomáš Ignačák.

Nejpozději v prosinci 2026 vyjede v Moravskoslezském kraji dalších 15 bateriových jednotek od výrobce Škoda Group. „Tyto moderní soupravy budou cestující vozit na linkách mezi Ostravou, Opavou a Krnovem, dále mezi Ostravou a Novým Jičínem, Ostravou a Budišovem nad Budišovkou a také na lince z Ostravy přes Karvinou, Český Těšín a Frýdek-Místek zpět do Ostravy. Věřím, že zvýší v našem regionu oblíbenost cestování po železnici,“ dodal náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje pro dopravu Radek Podstawka. ○

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Vít Čepický

Nové vlaky, jejichž dojezd na baterie je 80 kilometrů a maximální rychlost 160 km/h, vyrobila společnost Škoda Group. Lidé z Novojičínska díky nim získají celodenní přímé vlakové spojení s krajským městem. Dosud na lince S8 při cestě do Ostravy museli většinou přestupovat ve Studénce. V létě budou navíc vybrané spoje této linky zajíždět i k letišti v Mošnově. Moravskoslezský kraj se tak stal prvním regionem v Česku, kde se lidé svezou těmito moderními soupravami. Další 15 vlaků České dráhy v regionu nasadí nejpozději do konce roku 2026.

Jednotky měří bezmála 53 metrů, mají kapacitu 140 míst k sezení a celkem pojmu až 323 cestujících. Samozřejmostí je bezbariérovost, wi-fi, klimatizace, kamerový systém či odbavovací systém, v němž lze platit kreditní kartou. Za jízdy se může dobíjet pod trolejí, nebo když pod ní stojí ve stanici, ale také připojením vysokonapěťového kabelu v koncové stanici.

Jízda bez přestupu

„Modernizace a ekologizace dopravy je jednou z priorit Moravskoslezského kraje. Proto bylo jednou z důležitých podmínek desetileté smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti v regionu nasazení bateriových jednotek. Kromě toho, že šetří životní prostředí, zajistí rovněž plynulejší jízdu. V místech, kde končí nad kolejemi trolejové vedení, už není díky bateriím potřeba přestupovat na jiný, tedy moto-





Trať mezi Brnem a Zastávkou je dvoukolejná a elektrifikovaná

Železniční trať mezi Brnem a Zastávkou je po kompletní modernizaci dvoukolejná a elektrifikovaná. Přestavba celého přibližně dvacetikilometrového úseku, který plní významnou roli v brněnské příměstské dopravě, zároveň umožnila přidání dalších regionálních spojů. S novým jízdním řádem na něj vyjely moderní elektrické jednotky ČD RegioPanter.

Petr Slonek s využitím TZ SŽ | Foto: Vít Čepický

Díky zvýšení traťové rychlosti zvládnou ujet celou trasu za kratší dobu. Cestující ocení také pohodlný přístup na nástupiště ve všech stanicích a zastávkách. Jde o jednu z nejstarších tratí v regionu, první vlaky vyjely z Brna do stanice s tehdejším názvem Boží Požehnaní v roce 1856. Modernizace v úseku mezi Střelicemi a Zastávkou si vyžádala téměř 4,3 miliardy korun. Část z Brna-Horních Heršpic do Střelic je hotová už od roku 2022 a náklady v tomto případě dosáhly částky 2,9 miliardy korun.

„V posledních měsících jsme svědky velkého boomu v dokončování dopravních staveb. Je dobře, že to platí i pro železnici. Díky modernizaci vyjedou do hustě obydleného regionu ekologické elektrické jednotky, které zajistí dopravu v krátkých intervalech,“ řekl při prosincovém slavnostním otevření trati premiér Petr Fiala.

Vyšší kapacita i rychlost

Jako první se v letech 2020 až 2022 uskutečnila elektrizace úseku z Brna-Horních Heršpic do Střelic. Na ni později navázala druhá etapa. „Práce zahrnovaly zdvou-

kolejnění a elektrizaci téměř desetikilometrového úseku ze Střelic do Zastávky u Brna, díky tomu jsme mohli zvýšit kapacitu této frekventované tratě. Nyní se sem vejde potřebný počet vlaků, které nabídnou rychlé a kapacitní spoje-



ní,“ vyzdvihl přínosy modernizace ministr dopravy Martin Kupka.

Rekonstrukcí prošly zastávky Omice a Rosice u Brna a stanice Zastávka u Brna. Nádraží v Tetčicích se rozdělilo na stejnojmennou zastávku a stanici bez nástupišť. Příchod k vlakům je zde úrovněově přes přejezd, na ostatních místech zajišťují bezbariérový přístup výtahy nebo šikmé chodníky. „Modernizace umožní zvýšit traťovou rychlost. Po instalaci zabezpečovače ETCS, na níž se již pracuje, vlaky zrychlí až na 120 km/h,“ upřesnil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Podle hejtmana Jihomoravského kraje Jana Grolicha zmodernizované zastávky a stanice s bezbariérovým přístupem odpovídají cestování v 21. století. „Věřím, že díky tomu přesejde víc lidí z aut do vlaků. Jihomoravský kraj plánuje nasadit na tuto elektrizovanou trať nové hybridní vlakové jednotky, na které už vypsal výběrové řízení. Přineseme tak nejen ekologicky udržitelnou dopravu, ale zvýšíme i komfort pro cestující,“ uvedl Grolich.

Zhotoviteli stavby byly společnosti Subterra, OHLA ŽS a Elektrizace železnic Praha. Celkové náklady dosahují 4,286 mld. korun. Projekt Elektrizace trati včetně PEÚ Brno – Zastávka u Brna, 2. etapa je navržen ke spolufinancování Evropskou unií z Nástroje pro oživení a odolnost v rámci Národního plánu obnovy. Předpokládaný příspěvek EU činí 1,318 miliardy korun. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc leden zní: **Která železniční stanice na světě je nejvytíženější a kolik jí denně projde cestujících?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. ledna** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář leden“. Tentokrát se hraje o knihu *Kronika železnic českých zemí*.

*Správná odpověď z č. 12: Nej hustší síť má Švýcarsko, kde zemi s rozlohou 41 285 kilometrů čtverečních křížuje 5 317 kilometrů tratí. To představuje hustotu sítě 121,9 km na tisíc km². Publikaci *Vlakem po nejkrásnějších železničních světa* získává Miloslav Hrubeš, Teplice.*



Signál ve vlacích vylepší 5G opakovače

ČD podepsaly smlouvu na dodání a instalaci 5G opakovačů mobilního signálu do jednotek Pendolino, railjet a InterPanter. Zástavbu zajistí konsorcium firem ČD - Telematika a Kontron Transportation. Instalace technologie by měla být hotová do konce roku 2025 a vyjde na 132 milionů korun bez DPH.



Redakce | Foto: ČD

České dráhy pro financování této technologické modernizace využijí finanční zisků z dotační výzvy „Technické prostředky pro 5G v železničních vozech“ Českého telekomunikačního úřadu.

5G opakovače mobilního signálu (repeatery) budou instalovány do všech jednotek Pendolino a InterPanter a šesti jednotek railjet. Dodavatel zajistí nejen dodání a instalaci opakovačů do vozidel, ale také předání všech potřebných dokumentů ke schválení nové zástavby a provozu takto vybavených vozidel u Drážního úřadu.

Dostupnější služby

„S instalací prvních repeaterů se začne v lednu u jednotek railjet. Díky rozsáhlému testování přímo v praxi máme ověřeno, že opakovače výrazně zlepšují do-

stupnost datových a hlasových služeb v našich nejrychlejších vlacích. Vlak se pak pro naše cestující promění v plnohodnotný train-office, čímž dále posílíme konkurenční výhodu vlakové dopravy oproti té automobilové,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „Věřím, že v blízké době také dokončíme vypsanou zakázku na laserovou úpravu oken ve více než 200 jednotlivých drážních vozech.“

„Tímto konkrétním projektem přispíváme ke zvýšení komfortu cestujících na železnici, což je vedle zvyšování bez-

pečnosti naším dalším dlouhodobým cílem v oblasti drážní dopravy,“ připomněl Jan Hobza, předseda představenstva společnosti ČD - Telematika. „Technické parametry opakovačů musí být pro podmínky každého vozidla optimalizovány, aby nedocházelo k nežádoucím interferencím s vnějším okolím. Vše navíc musí projít schválením u Drážního úřadu,“ dodal.

„Řešení společnosti Kontron Transportation je čistě evropské, vývojové pracoviště pro tuto naši technologii máme ve Švýcarsku. Stejně repeaterů již provozuje většina sousedních států, především Deutsche Bahn v Německu, ÖBB v Rakousku a PKP Intercity v Polsku,“ uvedl jednatel společnosti Kontron Transportation Petr Vítek.

Vlakový opakovač je technické zařízení schopné přenášet signál mobilních operátorů do vlaku, respektive jednotlivých vagonů, a výstupní výkon signálu případně zesílit. Eliminuje se tak útlum signálu způsobený vozovou skříní. Míra zesílení se dynamicky nastavuje podle aktuálního pokrytí. Samozřejmostí je alokace výstupního výkonu jednotlivým operátorům bez rozdílu. Celé řešení sestává z externí širokopásmové antény podporující přenos GPS informací, samotného opakovače, útlumového filtru GSM-R pro zajištění bezproblémového provozu zabezpečovacího systému na železnici (GSM-R/ETCS) a interní infrastruktury na palubě vlaku zajišťující distribuci signálu. České dráhy tuto technologii poslední dva roky testovaly v jedné z jednotek railjet. ○



Drážní úřad informuje

Drážní úřad působí v drážním sektoru již 30 let

Drážní úřad byl zřízen zákonem o dráhách k 1. lednu 1995. V drážním sektoru tak ve své současné podobě působí už tři desetítky let.

Nová rozpočtová organizace s názvem Drážní úřad vznikla rozhodnutím ministra dopravy k 1. 4. 1994 a její působení bylo zahájeno s účinností zákona o dráhách k 1. lednu 1995. Vznikla splynutím rozpočtových organizací „Drážní správní úřad“ a „Státní drážní technická inspekce“. Drážní úřad se stal právním nástupcem obou jmenovaných organizací. Jeho základním posláním bylo zajištění výkonu drážního správního orgánu ve věcech drah.

Své pracovníky měl v době svého vzniku také v Ústí nad Labem, Plzni, Olomouci, Brně, Letohradě, Žatci, Mostu, Lounech, Kolíně, České Třebové, České Lípě, Hradci Králové, Krnově, Ostravě, Přerově a Turnově. Postupně byla pracoviště zredukována na územní odbory se sídlem v Praze, Olomouci a Plzni.

Za dobu fungování Drážního úřadu se v jeho čele vystřídal pět ředitelů. Současný ředitel Jiří Kolář jej řídí nejdéle, už více než deset let.





Za 20 let přepravila Pendolina 20 milionů lidí

Psal se čtvrtek 23. prosince 2004, když krátce po desáté hodině ranní na pražském Masarykově nádraží stály davy železničních fanoušků, fotografů a zvědavců. Všichni netrpělivě čekali na příjezd jednotky Pendolino z depa v Michli. Za pár desítek minut měla vyrazit na svou první cestu s cestujícími z Prahy do Děčína. Od té doby už Pendolina přepravila zhruba 20 milionů cestujících.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Tyto vlaky tak stále drží český železniční rychlostní rekord 237 km/h, jsou nejrychlejší a nejpohodlnějším spojením Prahy a ostravské aglomerace a v roce 2025 se mohou stát prvními pravidelnými vlaky, které u nás svezou cestující rychlostí 200 km/h.

Pendolino svezlo první cestující na rychlíku 772 z pražského Masarykova nádraží do Děčína a odpoledne se na dalším pravidelném rychlíkovém spoji vrátilo zpět do Prahy. V prosinci tedy uplynulo 20 let od zahájení přepravy těmito vlaky.

Doménou Pendolin se stalo spojení Prahy a Ostravy, kde dodnes nabízí nejrychlejší a nejpohodlnější cestování. Během dvou dekád provozu však obsluhovala také spoje do Vídně nebo Bratislavy a Žiliny. V současnosti zajišťují vedle spojení Prahy a Ostravska také spoje z Bohumína a Ostravy do Plzně, Mariánských Lázní, Chebu a Karlových Varů. Po dokončení instalace ETCS se zhruba v polovině roku 2025 vrátí také na linku Košičan z Prahy do Košic.

Pendolina mají nejbližší k tomu, aby se stala už během roku 2025 prvními vlaky, které v České republice svezou cestující



na pravidelné lince rychlostí 200 km/h. Bude to možné mimo jiné díky speciální technologii aktivního naklápění vozové skříně.

Jednotka v číslech

České dráhy převzaly od společnosti Alstom sedm jednotek Pendolino a po nehodě jedné z nich v roce 2022 v Bohumíně nyní provozují zhruba 6,5 jednotky.

Pendolino má sedm vozů, z toho čtyři jsou hnací a tři vložné bez pohonu. Délka vlaku je 185 metrů a kapacita 331 míst k sezení, z toho 52 míst v 1. třídě, 1 místo pro osobu na vozíku a disponuje třemi místy pro jízdní kola. Celý vlak

má 16 hnaných náprav a celkový výkon 4 000 kW. Maximální konstrukční rychlost je 230 km/h, v současnosti je maximální provozní rychlost vlaku 200 km/h a na našich tratích jezdí aktuálně nejvíce 160 km/h. Uzpůsoben je pro provoz na tratích s napájecími soustavami 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz AC. Jednotky jsou vybaveny systémem aktivního naklápění vozové skříně, což jim umožňuje projíždět oblouky vyšší rychlostí, než mohou klasické soupravy.

Pendolina nabízí klimatizované velkoprostorové oddíly, dětské kino, bistro, palubní wi-fi síť a možnost napájet cestovní elektroniku během cesty z elektrických zásuvek 230 V. Ve vlaku se rovněž nachází palubní zábavní a informační portál a audiovizuální informační systém nebo tichý oddíl. Plánuje se vybavení repeaterem pro snazší příjem telefonních hovorů. V současné době jsou jednotky vybavovány novým vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS, přitom několik jednotek už tento systém využívá.

Vlaky Pendolino nebo odvozené typy s aktivním naklápěcím systémem jezdí například v Itálii, Švýcarsku, Portugalsku, Finsku, ve Velké Británii, Slovinsku nebo v Německu. ○

Správa železnic odkoupila část společnosti ČD - Telematika

Správa železnic a dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika koncem prosince podepsaly smlouvu o převodu části závodu společnosti ČD - Telematika. Tento krok je součástí dlouhodobé strategie, která by měla přinést zefektivnění správy a údržby telekomunikační infrastruktury klíčové pro provoz železniční dopravy v České republice.

Redakce s využitím TZ SŽ | Foto: Správa železnic

Celková částka, kterou Správa železnic zaplatí, činí 280,1 milionu korun. Do Správy železnic bude z ČD - Telematiky převeden úsek, který má na starosti hlavní procesní a inženýrské činnosti související s údržbou a servisem železničního telekomunikačního majetku Správy železnic. Patří tam například dohledy nad sítěmi, správa datové a přenosové technologie, regionální řízení staveb nebo konfigurace a dohledy nad systémem GSM-R.

„Nyní schválená podoba naší spolupráce se Správou železnic přinese nejlepší užitek všem zapojeným stranám i státu jako takovému. Navíc se nezbavíme naší expertízy v této oblasti, naopak ji můžeme bez problémů nabízet i dalším našim zákazníkům v plném a nezměněném



rozsahu,“ řekl předseda představenstva společnosti ČD - Telematika Jan Hobza.

Odchod stovky zaměstnanců

„V souvislosti s převodem k nám přejde téměř stovka pracovníků ČD - Telematiky. Pomohou nám vybudovat vlastní organizační strukturu na projektové vedení a dohled nad údržbou a správou železničního telekomunikačního majetku, který vlastníme,“

popsal chystané změny generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Tento krok je součástí širšího úsilí Správy železnic o posílení její kompetence a samostatnosti v oblasti správy a údržby telekomunikační infrastruktury, která je nezbytná pro zajištění bezpečného a efektivního železničního provozu, především s ohledem na implementaci evropského zabezpečovacího systému ETCS.

Přípravná fáze začne už v lednu a bude zahrnovat organizační a technické kroky potřebné k zajištění hladkého a efektivního přechodu odpovědnosti. Očekává se, že převod bude ukončen v průběhu třetího čtvrtletí příštího roku.

ČD - Telematika je významným poskytovatelem v oblasti drážních technologií pro zabezpečení a komunikaci, působí i jako dodavatel velkoobchodních telekomunikačních služeb. Provozuje vlastní optickou síť napříč Českou republikou, která je součástí kritické infrastruktury státu. Nabízí i služby v oblasti správy, údržby a výstavby optických infrastruktur. Portfolio svých činností doplňuje oblastí kybernetické bezpečnosti. Na trhu působí od roku 1994 a má více než 500 zaměstnanců. ◉

Šlechtična dostane nový parní válec, vrátit by se měla už letos

Vyrobili ji jen dva roky po druhé světové válce v roce 1947 v plzeňské Škodovce. Technicko-bezpečnostní zkoušku vykonala 10. prosince 1947 v České Třebové a pak se vydala sloužit do dep v Praze, Košicích, Žilině, Bohumíně, Přerově a v Nových Zámčích, až se v listopadu 1958 dostala do Brna, kde vydržela do vyřazení z provozu v roce 1979. Měla štěstí, nezamířila pod plameny autogenu, ale stala se provozním muzejním exponátem Českých drah. Po opravě prasklého válce parního stroje by se letos mohla brněnská kráska vrátit do čela nostalgických vlaků na Moravě.

„Šlechtična 475.101 byla od podzimu 2017 neprovozní a do ledna 2021 prošla rozsáhlou opravou v Centru historických vozidel v Lužné u Rakovníka. Během této doby pro ni vyrobila firma Prest prakticky úplně nový tendr,

protože původní už byl ve stavu, který neumožňoval prostou obnovu. Bohužel 4. května 2021 se na opravené lokomotivě projevila dosud skrytá prasklina na jednom z parních válců, která brněnskou krásku znovu vyřadila z provozu. Na podzim jsme převzali z výroby nové těleso parního stroje. Během zimy bychom ho chtěli osadit a Šlechtičnu vrátit do čela nostalgických vlaků,“ řekl Marek Plochý, ředitel Centra historických vozidel ČD.

V době pravidelného provozu parních lokomotiv byla výroba nového tělesa parního

stroje běžnou záležitostí. Dnes je to spíše rarita a kusová výroba na míru konkrétního parního stroje. To je i případ nově vyrobeného parního válce pro lokomotivu 475.101, protože původní byl neopravitelný, musel se vyrobit úplně nový.

Projektovou dokumentaci k výrobě nového válce dodala SONAD engineering v Liберку. Využila k tomu podklady pořízené nejmodernější technologií 3D scanu. Technické výpočty pro výrobu válce provedl Výzkumný ústav kolejových vozidel v Praze a výrobu nového válce zajistila společnost PREST Přerov.

Po opravě zůstane lokomotiva 475.101 ve svém domovském působišti v Brně a plánuje se její nasazení do čela nostalgických vlaků na celé Moravě, především pak v její jižní polovině.



Cesta k Baltu postavena na volno



Pravidelná změna jízdního řádu v tradiční polovině prosince pokaždé přináší řadu zajímavých změn a novinek. Jen málokdy ale přijde tak významná, jako se tomu stalo na sklonku roku 2024. V neděli 15. prosince poprvé vyjel Baltic express, nová dálková linka spolupracujících Českých drah a PKP Intercity, jež každý den vyráží čtyřikrát z Prahy na sever Polska a zpět. S modrými vlaky nyní cestující dorazí z hlavního města nejen do velehor, ale i k moři. Jak se start linky Ex32 odehrál, co nabízí a jaký je její výhled?



Vít Čepický | Foto: autor, Adam Vanting, archiv ČD

když má Česká republika na svého severního souseda historicky velmi pevné vazby, těžko prostupná bariéra hor na většinu délky společné hranice přece jen znamená i jistou bariéru psychologickou, taktéž však i železniční. Nejzápadnějším elektrifikovaným železničním přechodem do Polska je totiž až Lichkov, tedy až 160 kilometrů vzdušnou čarou od žitavského trojmezí, kde společná hranice s Polskem začíná. A právě Lichkov a na druhé straně Kladsko se stávají novou spojnicí, která má ambice obě země zase o něco přiblížit. Tedy nikoli geograficky, ale rozhodně kulturně a turisticky.

Významu proto odpovídala i symbolická slavnost, která se konala dopoledne 15. prosince 2024 na pražském hlavním nádraží. Z obou stran hranice se sjeli lidé nejen příslušní ku dráze, ale obecně ke společenskému životu. Nechyběli český ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel ČD Michal Krapinec, ale také ředitel české Centrály cestovního ruchu František Reismüller nebo polský chargé d'affaires Jacek Gajewski.

Nejdůležitější úkol však vězel na bedrech Zbigniewa Czendlika, polského římskokatolického kněze působícího v České republice, oblíbeného a nadaného spisovatele, glosátora společenského dění a zároveň častého cestovatele upřednostňujícího drážní dopravu. Právě on se totiž stal symbolickým patronem vlakové linky Ex32, jež má stejně jako on sám pomoci k propojení Česka a Polska. Před odjezdem druhého spoje v 10:51 linku během krátkého ceremoniálu pokřtil a popřál jí dobrou budoucnost.

Nutno dodat, že se jednalo až o druhý spoj linky k Baltskému moři toho dne. Vůbec první měl na 878 kilometrů dlouhou trasu vyrazit už v 6:51, ovšem požehnání se mu nedostalo a hned zraje se mu nevyhnuły několikrát technické problémy. Druhý spoj si ale již vedl o mnoho lépe a trasu přes Kolín, Pardubice, Letohrad, Lichkov, Kladsko, Vratislav, Bydhošť a Gdaňsk do Gdyně zvládl bez větších problémů.

Zajímavá alternativa

Baltic express mezi Prahou a Gdyní staví celkem triadvacetkrát. Jeho trasu lze rozdělit na pomyslné dvě větve – z Prahy do Vratislavi a z Vratislavi k Baltu. Ve Vratislavi se totiž ke čtyřvozové soupravě přidává dalších sedm vagonů včetně

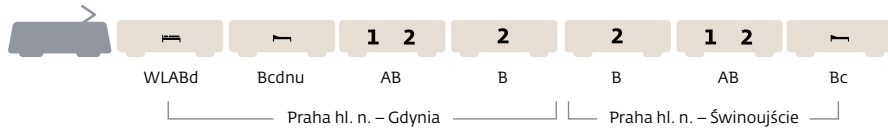
ně jídelního, jelikož se zde Baltic express stává součástí frekventované linky k přímořskému trojměstí.

I přes pětadvacetiminutový prostop daný vyrovnáním časů a posílením soupravy nabízí čtyři páry spojů velmi zajímavé cestovní časy. Zatímco v roce 1996, posledním roce provozu pomyslného předchůdce v podobě nočního rychlíku Baltic, jel vlak z Prahy k moři 14 hodin, nyní to zvládne za devět hodin. To už je oproti automobilu vcelku zajímavé, zejména když cestující vystoupí v cíli odpocátý, nemusí řešit stravování ani parkování v cíli.

Možná ještě zajímavější časy z Prahy pak Baltic express nabízí pro cesty do míst pevně spjatých s českou historií. Do turisticky poutavého Kladska dojde vlak za necelé tři hodiny, půvabná Vratislav je dostupná za hodiny čtyři. To už je velmi sympatické, navíc se vzhle-



R Baltic (1996)



dem k poloze spojů otevírá možnost příjmeného jednodenního výletu s více než šestihodinovým pobytem v sedmi-settisícové metropoli Dolnoslezského vojvodství.

Řazení vlaku

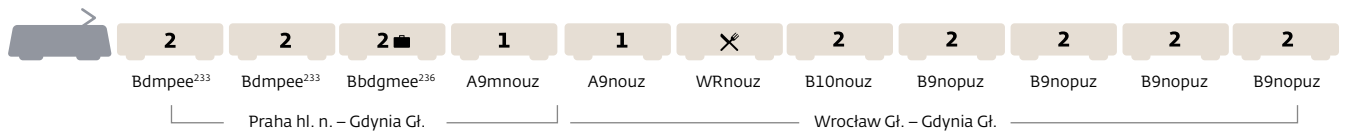
Pokud se svezete Baltic expresem nyní, potkáte před Vratislaví a za Vratislaví, jak už bylo naznačeno, dvě velmi rozdílné soupravy. Na českém území a v Kladsku táhne polská lokomotiva v základní sestavě čtyři vozy – první třídu PKP Intercity v podobě vagonu A9mnouz a tři vagony českých drah – multifunkční Bbdgmee²³⁶ a dva velkoprostorové Bdmpee²³³.



Za Vratislaví směr Balt přibývá čtyřikrát velkoprostorový B9nopuz, jeden oddílový B1onouz, restaurační WRnouz a konečně další první třída Agnouz, vše od PKP Intercity.

Sestava se však ve výhledu ještě bude ve spolupráci s polskými kolegy měnit. Již od následující velké změny jízdního řádu v prosinci 2025 by měly České dráhy přidat bistrovůz ARmpee⁸²⁹, díky kterému si budou moci cestující i na českém území dopřát plnohodnotného jídla; prozatím jej zde supluje pojízdný minibar. Zajímavostí je, že v bistrovozu bude první třída kompletně přeznačena na druhou. A výhledově se debatuje s PKP Intercity ještě jedna potenciálně atraktivní změna, totiž zařazení lůžkového vozu na noční pár Baltic expressu. ○

EC Baltic Express (2025)



Reportáž Adama Vantinga z prvního spoje Baltic expressu z Prahy do Gdyně (a zpět)

Polsko patří mezi mé nejoblíbenější země. Ještě v živé paměti mám dávno existenci rychlíků Praha – Vratislav s motorovou lokomotivou v čele, stejně jako dokončení elektrizace tratě Letohrad – Lichkov – Mezilesí a úvahy o zavedení dálkových spojů. K tomu konečně došlo v prosinci 2024. Vzhledem k faktu, že oproti dřívějším dvěma párům rychlíků Praha – Vratislav šlo hned o čtyři páry vlaků Eurocity spojující Prahu a Gdyni, nemohl jsem si na první den platnosti nového jízdního řádu naplánovat nic jiného než se novým vlakem z Prahy do Trojměstí svěřit.

Jak již bylo mnohokrát zmíněno, tři páry denních vlaků s jízdní dobou zhruba devět hodin doplňuje jeden pár vlaků nočních. Vymyslel jsem si tedy program na dvoudenní výlet, velice stručný a jednoduchý – dojet vlakem až do Gdyně, vrátit se do Gdaňsku, najíst se a napít v oblíbených podnicích, přespat v hotelu a následující den Pendolinem přes Varšavu domů.

Smůla prvního spoje

Symbolicky a díky dostatku volného času jsem zamýšlel využít hned prvního raního spoje této linky. Vzhledem k zahájení provozu byl navíc veden v provizorním řazení a mimořádně zařazený český vůz první třídy namísto polského doplňoval opět mimořádně zařazený oddílový vůz namísto velkoprostorového, což mi v případě, že bych v kupé cestoval sám, přinášelo o něco příjemnější zážitek z cesty.

První spoj si bohužel vybral smůly vrchovatě. Drobné problémy se objevily už na odjezdu z Prahy a další se bohužel přidaly cestou – chvíli za Prahou do soupravy přestal jít elektrický proud a napájení vozů přešlo na nouzový zdroj. Vozy tak přestaly topit a přestaly jim fungovat některé komponenty, přičemž vzhledem k blízkosti zastávky bylo rozhodnuto potenciální problémy zkontrolovat právě tam, tedy v Kolíně.

Zdroj byl objeven velice rychle, došlo k poruše kabelu, skrze který je veden elektrický proud do vozů, naneštěstí mezi prvním vozem a lokomotivou, a jediné řešení, se kterým by bylo možno dá-

le pokračovat v jízdě, bylo onen první vůz ze soupravy vlaku vyřadit. To se v přetíženém uzlu ukázalo jako velký problém, neboť vyčkávání na moment, během kterého nebude manipulace s vozem ve stanici vadit, trvalo poměrně dlouho.

Absence jednoho vozu zásadně nevadila – poptávka po cestování v prosincovou neděli ráno z Prahy do Vratislavi a dál zhruba odpovídala zredukované nabídce. Po zbytek cesty do Vratislavi už žádné problémy nenastaly, jen nám, co



jednak vylepšuje spojení zdejších regionálních center s významnými městy, jako je Praha či Vratislav, a jednak zajišťuje připoje.

Sedm (osm) vozů navíc

Ačkoliv mají všechny vlaky této linky ve Vratislavi poměrně dlouhý pobyt,



cestování vlakem prožíváme, počasí neudělalo zrovna radost – zatímco Orlické hory byly téměř pod sněhem, v Polsku sníh po chvíli zmizel a za Kladskem krajina odpovídala běžnému sychravému zimnímu dni bez sněhu. Vlak má v tomto úseku povícero zastávek, což

zpoždění se nijak zvlášť nezkrátilo. Úsek Vratislav – Poznaň – Bydhošť – Gdaňsk – Gdyně patří k nejfrekventovanějším v Polsku a čtyřvozové vlaky je záhodno prodloužit – na konec vlaku se přidává dalších sedm vozů, z nichž jeden je první třídy a jeden restaurační. Díky rychlé

dohodě a flexibilitě vratislavského depa bylo k našemu vlaku přivěšeno vozů osm – jeden totiž nahrazoval onen chybějící vůz, který pro poruchu ukončil svou jízdu v Kolíně. Do našeho kupé ale nikdo nepřistupoval, a tak jsme se krátce po odjezdu vydali do restauračního vozu na pořádný oběd.

Po něm se dostavila únava z časného vstávání, ale ničemu našťestí příliš nevadila – od Vratislavi má vlak minimum zastávek a udržuje konstantní rychlost 160 kilometrů za hodinu, cesta skrze nekonečná pole a v závěru cesty též skrze borovicové lesy uběhla poměrně rychle. O půl šesté, tedy již v hluboké tmě, dorazil první Baltic express z Prahy do cíle své cesty, do Gdyně. Zbývalo tuto událost lehce zdokumentovat a vhodným vlakem se přesunout zpět do Gdaňsku – jako první mi do oka padla legendární a prastará elektrická jednotka řady EN57, avšak tu se nám stihnout nepodařilo, a tak jsme jeli rychlíkem.



Polský jídelní vůz se přidává ve Vratislavi, v budoucnu by však měl vyjíždět Baltic Express s bistrovozem Českých drah už z Prahy.



Gdyně, cíl cesty. A vagony Českých drah na pobřeží Baltského moře.



V Gdaňsku už našťestí vyšlo vše podle plánu – našli jsme místo v mé oblíbené restauraci a večer zakončili v příjemném pivovaru u nádraží. Cesta zpět byla naplánována až na pozdní dopoledne, ale vzhledem k ne zrovna přívětivému počasí jsme původně plánovanou ranní procházku centrem města zrušili a odjeli dříve s tím, že ve Varšavě by snad mohlo být lépe. Tak se ovšem nestalo a kvůli nepříjemnému dešti jsme ani zde historické centrum města nenavštívili. Jízda posledního spoje na této cestě, spojujícího Varšavu a Prahu, se uskutečnila zcela bez komplikací. ○

← Charakter trasy i sestava Baltic Expressu se výrazněji mění ve Vratislavi, kde ke kmenové soupravě standardně přibývá dalších sedm vagonů.

Redakce | Foto: Michal Málek

Za vedení ČD dorazili předseda představenstva a generální ředitel společnosti Michal Krapinec a náměstkyně generálního ředitele ČD pro lidské zdroje a členka představenstva Blanka Havelková. Za mimořádné skutky, kterými přispěli k ochraně lidského života nebo zdraví, případně předešli či eliminovali škody nejen na majetku národního dopravce, dostali zaměstnanci pamětní plaketu, hodinky Prim a květiny.

Ocenění kolegové

Simona Kožená, vlakvedoucí

17. března 2024 poskytla první pomoc diabetikovi ležícímu v bezvědomí u kolejiště mezi stanicemi Jablonec nad Nisou a Smržovka a přivolala záchrannou službu.

Michal Makl, vlakvedoucí

8. června 2024 nalezl ve vlaku muže s hlubokou tržnou ránou. Přivolal záchrannou službu a poskytl mu první pomoc.

David Buňata, strojvedoucí

19. ledna 2024 poskytl první pomoc zaměstnanci posunu v depu Čerčany a přivolal záchrannou službu.

Ivan Fiala, strojvedoucí

12. dubna 2024 bezpečně zastavil vlak před osobním automobilem spadlým do kolejiště mezi stanicemi Praha-Uhřetěves a Praha-Hostivař.

Jiří Rösch, strojvedoucí

17. března 2024 se pozorným výkonem služby zasloužil o záchranu života osoby ležící u kolejí mezi stanicemi Jablonec nad Nisou a Smržovka.

David Koukal, vlakvedoucí

13. listopadu 2023 objevil ve vlaku cestujícího při epileptickém záchvatu. Společně s dalšími cestujícími se střídali v masáži srdce, aby dotyčného zachránili.

Tomáš Rozmahel, vlakvedoucí

18. září 2023 objevil při procházení soupravou v kupé cestujícího, který si podřezal žíly. Společně s průvodčím a skladníkem přepravy mu poskytli první pomoc.

Zaměstnanci ČD dostali ocenění za mimořádné skutky

Vedení Českých drah opět nezapomnělo na kolegy, kteří při výkonu povolání prokázali duchapřítomnost, odvahu nebo vykonali mimořádný čin. Ocenění za roky 2023 a 2024 z rukou zástupců společnosti obdrželo celkem 36 zaměstnanců národního dopravce. Slavnostní akt se uskutečnil 18. prosince v Obecním domě v Praze.

Aleš Novotný, vlakvedoucí

4. ledna 2024 poskytl první pomoc cestujícím a pomáhal záchranářům s evakuací při tragické události u Dolní Lutyně, a to bez ohledu na svá zranění. Ošetření absolvoval až poté, co bylo postaráno o všechny zraněné.

Ondřej Zahradník, průvodčí

18. září 2023 společně s vlakvedoucím a skladníkem přepravy poskytli do příjezdu záchranky první pomoc cestujícímu, který si ve vlaku podřezal žíly.

Petr Furch, skladník přepravy

18. září 2023 společně s vlakvedoucím a průvodčím poskytli do příjezdu záchranky první pomoc cestujícímu, který si ve vlaku podřezal žíly.

Martina Jančářová, vlakvedoucí

16. června 2024 přivolala policii k vandalovi, který sprejem poničil WC vlaku. Policie díky tomu pachatele zadržela.

Miroslav Lacko, strojvedoucí

15. listopadu 2023 zjistil, že výhybka za odjezdovým návěstidlem je postavena pro rychlost 40 km/h. Zavedl rychločinné brzdění a vjel do ní rychlostí 60 km/h. Zaměřil tím vykolejení vlaku. A 26. května včas zastavil před špatně postavenou výhybkou.

Michal Stoklásek, strojvedoucí

27. června 2023 po srážce vlaku s autobusem na přejezdu vyprostil z hořící lokomo-

tivy strojvedoucího a poté se snažil hasit hořící autobus.

Michael Jelínek, strojvedoucí

14. května 2024 zastavil rozjetý vlak směřující na obsazenou kolej. Tím zabránil škodě na majetku, případně újmě na zdraví cestujících i zaměstnanců.

Tomáš Haltmar, strojvedoucí

12. října 2023 spatřil při průjezdu protijedoucího vlaku v podvozku vozu kouř a plameny. Vlak zastavil návštějí Stůj, zastavte všemi prostředky a zabránil škodám.

Kamil Bureš, strojvedoucí

3. ledna 2024 ve stanici Ostrava-Kunčice vyskočil cestující z jedoucího vlaku. Strojvedoucí ihned zastavil a poskytl zraněnému první pomoc.

Kamil Trulej, vlakvedoucí

28. listopadu 2023 zajistil po střetu vlaku s osobou v kolejišti první pomoc těžce zraněné, mj. zastavil krvácení při amputaci dolních končetin.

Tomáš Smetana, vlakvedoucí

4. května 2024 zajistil po střetu vlaku s osobou v kolejišti mezi stanicemi Polanka nad Odrou a Jistebník pomoc těžce zraněné osobě.

Zbyněk Janošťák, vlakvedoucí

Asistoval při porodu šestnáctileté rodiče ve vlaku v Českém Brodě. Vše se naštěstí odehrálo bez komplikací





Martin Lakomý, vlakvedoucí

Asistoval při porodu šestnáctileté rodiče ve vlaku v Českém Brodě.

Jakub Ješko, vlakvedoucí

2. února 2024 objevil na WC muže pod vlivem omamných látek, jenž ho začal fyzicky napadat. Vlakvedoucí jej zpacifikoval a přivolal policii a záchranku.

Ondřej Burgr, strojvedoucí

2. března 2024 při vedení vlaku v Roudnici n. L. včas informoval strojvedoucího protijedoucího vlaku o osobě ležící v kolejišti. Díky tomu nebyl nikdo zraněn.

Petr Pikner, strojvedoucí instruktor

2. března 2024 při odjezdu vlaku z Roudnice n. L. začal po varování ihned brzdit a zastavil před osobou ležící v kolejišti. Zjistil stav dotyčného a přivolal pomoc.

Roman Pjenčák, strojvedoucí

4. března 2024 upozoroval kamion uvíznutý na železničním přejezdu v Řetenicích. Včasnou reakcí za použití rychlobrzdy zastavil a zabránil nehodě.

Alois Marek, strojvedoucí

21. dubna 2024 ve stanici Praha hl. n. při posunu upozoroval padající osobu z portálu tunelu do kolejiště. Díky včasné reakci zastavil a poskytl první pomoc.

Filip Kratochvíl, strojvedoucí

23. září 2023 obdržel od dispečera informaci o pohybu osoby před Ejpovickým tune-



domí. Vlakvedoucí přivolal záchranku a poskytl zraněné první pomoc.

David Szüllo, vlakvedoucí

30. října 2023 ve vlaku při průjezdu Ejpovickým tunelem zkolaboval cestující. Vlakvedoucí přivolal záchranku a do příjezdu poskytl první pomoc.

Gabriela Alterová, vlakvedoucí

27. listopadu 2023 do příjezdu záchraně služby poskytla první pomoc cestující, která při epileptickém záchvatu upadla do bezvědomí.

Marek Lahovský, strojvedoucí

5. října 2024 se u Loun střetl vlak s osobou ležící v kolejišti. Utrpěla těžká mnohočetná zranění včetně amputace nohy. Strojvedoucí informoval záchraně složky a poskytl první pomoc.

Vítězslav Hlavnička, mechanik

18. července 2024 ošetřil spolu s kolegou tepenné krvácení kolegy a poskytl první pomoc do příjezdu záchraně služby.

Václav Patka, mistr kolejových vozidel

18. července 2024 ošetřil spolu s kolegou tepenné krvácení kolegy a poskytl první pomoc do příjezdu záchraně služby.

Tomáš Mladěnka, vlakvedoucí

16. listopadu 2024 se střetl vlak s osobami v kolejišti. Vlakvedoucí našel zraněnou nezletilou dívku, již poskytl první pomoc do příjezdu záchraně služby. ○

lem. Před mužem vlak včas zastavil a udržoval jeho pozornost až do příjezdu IZS.

Karel Rosa, strojvedoucí

24. května 2024 došlo ve stanici Praha hl. n. k nedovolené jízdě vlaku za návštěvidlo a ke střetu s lokomotivou, kterou řídil Rosa. Ten stihl před střetem zastavit, čímž zmírnil následky.

Miroslav Malinský, vlakvedoucí

13. listopadu 2023 si při kontrole všiml muže, kterému nebylo dobře a zkolaboval. Dle pokynů operátorky záchraně služby jej až do příjezdu lékaře resuscitoval.

Lenka Hrbková, vlakvedoucí

16. listopadu před stanici Praha-Holešovice začal po závadě hořet vagon soupravy. Vlakvedoucí se snažila požár uhasit přenosným hasicím přístrojem.

Josef Matoušek, vlakvedoucí

10. března 2024 upadla na eskalátorech cestující, která krátce předtím ztratila vě-



České dráhy dokončily obnovu vjezdové části Centra údržby Praha jih

České dráhy v polovině listopadu úspěšně dokončily kompletní modernizaci vjezdové části Centra údržby Praha jih v pražské Michli, která začala loni v březnu. Během více než šestiměsíční výluky byly zmodernizovány celkem tři kilometry kolejí, 21 výhybek a 5,5 kilometru trakčního vedení. ČD hodlají do svého největšího servisního centra investovat i v následujících letech.



Redakce | Foto: archiv ČD

Celá investiční akce měla za cíl nejen zvýšit technickou úroveň klíčové části odstaveného nádraží, ale také posílit bezpečnost a spolehlivost provozu. To je důležité zejména s ohledem na včasné a komfortní přistavování vlakových souprav k odjezdu na pravidelné vlakové linky a obecně lepší manipulaci v mimořádně vytíženém, veřejnosti však skrytém srdci pražské osobní vlakové dopravy.

K obnově vytíženého kolejiště, kterým projíždějí denně stovky vlaků, byl použit moderní svršek typu S49 s pružným upevněním kolejnic a s betonovými prazci pod výhybkami, který zajišťuje dlouhodobou spolehlivost a odolnost kolejiště. Tento způsob řešení známe mimo jiné z frekventovaných koridorových tratí. Všechna pevná zařízení elektrického trakčního vedení jsou po rekonstrukci připravena pro konverzi na napájecí systém 25 kV 50 Hz AC v pražském uzlu.

Dokončená investice navazuje na 1. etapu obnovy vjezdové skupiny a další opravy realizované v roce 2023, kdy bylo v celém areálu vyměněno 23 výhybek a 1 500 metrů kolejí. Středisko údržby Praha Jih je největší areál pro údržbu vlakových souprav v České republice. Nachází se v něm přes 45 kilometrů kolejí, skoro 200 výhybek a téměř 30 kilometrů trakčního vedení. V areálu jsou dvě velké haly pro údržbu vlaků.

Pro Pendolina, railjety a další vlaky dálkové dopravy je určena čtyřkolejná hala s délkou kolejí 356 metrů. Jednotky CityElefant se udržují ve čtyřkolejně hale s délkou kolejí 115 metrů. V posledních měsících zde přibýlo také 22 zcela nových jednotek RegioPanter a přicházejí i první soupravy ComfortJet. Součástí objektu je i další dvoukolejná hala s kolejovou vahou a kolejovým podúrovňovým soustruhem. Ve středisku údržby se dále nacházejí sanitární koleje určené pro úklid vlaků a vybavené technologií pro plnění vodou a odsávání odpadních nádrží a také myčka kolejových vozidel.

Další investice i přesun zázemí autovlaku

Z výčtu je zřejmé, že v investicích bude třeba pokračovat i v následujících letech tak, aby se moderní vozidla dočkala patřičné údržby. Modernějších technolo-

gií se dočká místní myčka kolejových vozidel, v plánu je i zdvoukolejnění, a tedy zkapacitnění spojení Centra údržby Praha jih a dopravní Edén a výstavba nových sanitárních kolejí na pomoc pro nárůst počtu vozidel, o která se zde starají. V areálu vyrostou pro údržbu nových jednotek ComfortJet. Prodloužení by se měla dočkat i hala pro údržbu regionálních vlaků.

Zajímavou investicí je rovněž nutný přesun zázemí autovlaku z pražského hlavního nádraží. Nový terminál v Michli již vzniká, po půlroční pauze by z něj měly vyjet první autovlaky v polovině roku 2025. Výhodou nového terminálu bude jak snazší manipulace s vozy, která byla v rámci hlavního nádraží již velmi náročná, tak i poloha pro cestující, jelikož nový vjezd pro nakládku bude z Chodovské ulice v bezprostřední blízkosti městského okruhu, konkrétně u Jižní spojky. ○





Mezistátním výkonům ČD vévodí Vectrony

Petr Štáhlavský | Foto: Volker Emersleben, archiv ČD

Největší český dopravce vypraví během roční platnosti jízdního řádu 2025 zhruba 2,4 milionu spojů, které ujedou přibližně 119 milionů kilometrů. Zavedeno je celkem 8 619 různých vlaků. Ne všechny ale jezdí denně. Některé jsou v provozu jen v pracovní dny, jiné o víkendech nebo pouze v turistické sezóně od jara do podzimu. Průměrný denní počet vlaků je proto 6 605, přitom počet vlaků vypravených v pracovní dny je značně vyšší oproti volným dnům. Vlaky ČD denně ujedou v průměru zhruba 327 tisíc kilometrů.

„Také v jízdním řádu 2025 zůstáváme významným partnerem pro mezistátní dopravu a naše lokomotivy obslouží vlaky EuroCity od Budapešti a Lince na jihu po Varšavu, Hamburk, Kiel nebo Flensburg na severu Evropy. Denní běh našich Vectronů na mezistátních linkách bude v novém jízdním řádu dosahovat desítek tisíc kilometrů. Mezi rekordní výkony patří například jednodenní oběh na EC Berliner Praha – Hamburk – Praha s 1 340 kilometry nebo na EC Košičan Praha – Košice – Praha s 1 360 kilometry,“ řekl člen představenstva Českých drah a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Lokomotivy Siemens Vectron obsazují skoro všechny mezistátní výkony Českých drah. Objevují se v čele vlaků Berliner do Berlína, Hamburku, Kielu a Flensburgu, Metropolitán do Budapešti, Košičan do Košic a vybraných spojů do polské Var-

šavy. Se změnou jízdního řádu skončil provoz lokomotiv řady 151 na vlcích Ost-ravan z Prahy do Žiliny a řady 380 na spojích Metropolitán z Prahy do Budapešti. Zatímco první typ se přesunul pouze na trať z Prahy do Děčína, kde jsou denně nasazeny už jen dvě turnusové lokomotivy a doplňuje je tam ještě dosluhující řada 371, řada 380 v počtu dvanácti kusů obsluhuje linky Ex7 a R17 Jižní expres, Vltava, Lužnice a Silva Nortica z Prahy do Veselí nad Lužnicí, Českých Budějovic a do Lince. Řada 1216 ČD stále zajišťuje provoz mezistátních vlaků z Bohumína do Vídně.

šavy. Se změnou jízdního řádu skončil provoz lokomotiv řady 151 na vlcích Ost-ravan z Prahy do Žiliny a řady 380 na spojích Metropolitán z Prahy do Budapešti. Zatímco první typ se přesunul pouze na trať z Prahy do Děčína, kde jsou denně nasazeny už jen dvě turnusové lokomotivy a doplňuje je tam ještě dosluhující řada 371, řada 380 v počtu dvanácti kusů obsluhuje linky Ex7 a R17 Jižní expres, Vltava, Lužnice a Silva Nortica z Prahy do Veselí nad Lužnicí, Českých Budějovic a do Lince. Řada 1216 ČD stále zajišťuje provoz mezistátních vlaků z Bohumína do Vídně.

Přijedou polské, slovenské a rakouské stroje

V jízdním řádu 2025 bude pokračovat spolupráce na provozu mezistátních vlaků se zahraničními dopravci, kteří dodají část lokomotiv pro tyto spoje. Nadále zůstávají v provozu lokomotivy řady 1216 Taurus na vlcích railjet z Rakouska do Prahy / Berlína a EuroCity do Bohumína. Jejich provoz se rozšíří také o pár vlaků rj 284/285 Brněnský drak Bratislava – Praha – Bratislava. Slovenské dráhy ZSSK nasazují lokomotivy Vectron a řadu 361.1 na vlaky Slovenska, Ostravan a hlavně Valašský expres.



Taurusy řady 1116 ÖBB budou nadále zajišťovat provoz spěšných vlaků Vltava Dunaj mezi Lincem a Českými Budějovicemi. Tradiční je provoz motorových lokomotiv řady 223 společnosti Die Länderbahn na spojích Bavorský expres z bavorského Schwandorfu až do Plzně.

Novinkou je návrat polských lokomotiv do Prahy. PKP Intercity zajistí vozbu všech nových vlaků Baltic express z Wrocławu přes Lichkov až do Prahy. Plánované je nasazení lokomotiv Vectron. Zahraniční vozidla na našem území provozovaná ve službách Českých drah patří také dalším partnerům. Vedle zmíněných společností jsou to také DB Regio, Koleje Śląskie, Die Länderbahn a Agilis. ○

Čestmír Vítecký | Foto: autor, archiv Jana Satkeho

Jan Satke vedl evangelickou farnost v západočeských Přešticích, takže při přechodu na dráhu logicky zamířil do Plzně. „Strojvedoucí tam začínají, jak je zvykem, v depu, a trvá dva až tři měsíce, než se člověk dostane na širokou trať. Přejde mi to hodně dobře nastavené, člověk se nejprve seznámí s drážními vozidly, jejich základním chováním, získá odhad vzdáleností, překoná nějaký prvotní ostych a získá základní jistotu před tím, než se vydá ‚ven‘. Jsem za ten čas na depu a ve stanici moc vděčný, bylo to užitečné, navíc jsem se seznámil s kolegy. Ale samozřejmě – celou dobu jsem se těšil, až se vydám sám ven,“ vzpomíná na začátky v modrém.

Pomyslný drážní křest si pak vybral se vším všudy. „To bylo vcelku napínavé. Hned první jízdu jsem vyrobil zpoždění,“ přiznává. „Měl jsem začínat na poměrně klidné trati z Příkopic do Nezvěstic, jenže nějakým řízením osudu se nakonec stalo, že jsem musel vyrazit na dopravně mnohem intenzivnější stranu kopce, tedy z Příkopic do Rokycan. Tam už se vozí hodně lidí a strojvedoucí musí vědět, co a jak, aby to odsýpalo. Já si to ještě s kolegou pro jistotu projel a on mi to pak předal s tím, že je vše v pořádku a je případně na telefonu. Já tedy provedl předepsané úkony, přešel na druhé stanoviště, vzal za páku – a nic.“

V takové situaci najednou začíná čas plynout v prazvláštním úprku. „Vzduch, splněné podmínky pro jízdu, vše vypadalo na stanovišti v pořádku. Běžel jsem zpět na druhou stranu, kontrola, i tam to vypadalo dobře. Stále nic, zpoždění narůstalo, volal dispečer, co se děje, cestující koukali, vlakvedoucí se snažil vysvětlovat... Nakonec pomohl telefonát zkušenějšímu kolegovi, který mě navedl do pojistkové skříně a našťastí přesně věděl. Stačilo jeden z jističů shodit, zase nahodit a najednou se jelo. Zpoždění jsme pak během pár obrátů smazali, ale křest to tedy byl pořádný.“

Vyhaslá jiskra

Pojďme ale ještě krapet zpět proti času, totiž k důvodům, proč se Jan Satke rozhodl pro takřka životní změnu. „U původního povolání mi bylo čím dál více jasné, že mu nejsem schopný dát potřebnou jiskru a vést jej dál, jak bych si představoval. Potřeboval jsem si odpočinout od neustálého kontaktu s lidmi, přesto jsem si přál nadále nějakým způsobem sloužit lidem a mít pocit, že má práce dává smysl. Železnice mi pak připadala jako rozumný kompromis. Velmi mi navíc imponovalo, jak starší kolegové říka-



Od služby lidem v církvi ke službě lidem na dráze

Že se člověk stále učí, se v životě Jana Satkeho naplnilo přímo ukázkově. Evangelický farář po dvaceti letech služby vyslyšel volání po změně a vrhl se do oboru, který ho oslovoval celý život. A jak dobře víme, na železnici není nikdy pozdě. Po startu na západočeských lokálkách využil nabídky na vedení Bavorských expresů, takže k čerstvé znalosti poměrů na tuzemské dráze rovnou přidává předpisy dráhy německé. „Musím říct, že intenzita německé výuky předpisů mě překvapila,“ přiznal těsně před závěrečnými testy v bavorském Schwandorfu.

jí, že nejdou do práce, ale do služby. Přesně tak si to totiž taky představuji.“

A proč tedy dráha? „Říkal jsem si, jaká oblast ve mně historicky vzbuzovala nějakou touhu po poznání, a došel jsem k závěru, že to byla vždycky železnice. Navíc mi došlo, že jsem ji měl celý život někde poblíž, vždy jsem bydlel nedaleko kolejí. Ostatně už s dědou jsem často chodíval na nádraží pozorovat vlaky a obecně život kolem kolejí. I v životě mě pak provázelo, že když jsem někam jel,

primárně jsem před autobusem nebo autem volil vlak. Nakonec to tedy vyplýnulo zcela přirozeně,“ konstatuje.

Takový velký krok samozřejmě zahýbe také rodinnými pořádky. „S rodinou jsem to konzultoval a moc mě překvapilo, že mi všechny čtyři děti řekly, že je strojvedoucí výborný nápad. To mě samozřejmě moc potěšilo. No a manželka celou dobu věděla, že cokoliv, co budu dělat s chutí a rád, bude dobré,“ přiznává plnou rodinnou podporu.



Schwandorf, Bavorsko

K rozhovoru jsme se sešli ovšem nikoliv na západě Čech, ale na východě Německa. „Když jsem začínal, byl jsem nadšený ze všech tratí, které spadaly do mého ‚rajonu‘. Plzeňsko je v tomhle ohledu opravdu nádherné, samé lokálky vedoucí krásnou přírodou... Přesto jsem zbystril, když jsem v depu zaslechl, že jezdíme i do Německa. Od počátku mě to zajímalo, už jen jak vypadá železnice na německé straně, tak jsem se na to byl zeptat – odpověděli mi, že jsem ještě na začátku, ale že o mně tedy ví a budou na to myslet. To bylo na konci jara. Lidé se ale nehrnuli a na začátku prázdnin mě zkusmo poslali na školení německého jazyka, aby se vůbec přišlo na to, jak na tom jsem.“

A dopadlo to dobře. „Původně jsem měl na konci září řešit certifikát úrovně němčiny B1, ovšem už v polovině prázdnin za mnou přišel pan přednosta, že za týden jdu na B1 a za dva nastupuji ve Schwandorfu, protože školení otevřeli nějak brzy. Jsem tu tedy od poloviny srpna – a jsou to velmi intenzivní čtyři měsíce (povídání vzniklo zkraje listopadu, pozn. red.), to mě tedy překvapilo. Teď mě čeká závěrečná práce z předpisů, lpí se tady na jejich doslovné citaci a rozsah je široký. Z hlediska procvičení jazyka je to ale v dobrém smyslu velkolepé a zajímavé,“ pochvaluje si.



Jan Satke

Narodil se v polovině 70. let v Mariánských Lázních a vyrůstal v Teplé u Toužimi, příhodně u železničního přejezdu. Po mariánskolázeňském gymnáziu pokračoval vysokoškolským studiem na Evangelické teologické fakultě Univerzity Karlovy, během kterého absolvoval dva studijní pobyty ve Švýcarsku. Pro předfarašskou praxi se vrátil na západ Čech do Domažlic, aby se nakonec usadil v Přešticích, kde se na dvacet let stal farářem evangelického sboru. K Českým drahám nastoupil v roce 2023 za souhlasu manželky a čtyř dětí. Pokud mu zbývá volný čas během rozšiřování drážních znalostí, věnuje se rád vysokohorským túrám či vodní turistice.

Školení je přitom velmi teoretické a náročné. „Strojvedoucí tu dělá mnohem víc činností než u nás. Musí zastávat úlohu vedoucího posunu i řady dalších věcí, tady prostě není personál. V depu tu pak mají automatické přestavování výhybek, kdy si strojvedoucí sám navolí vlakovou cestu, to je zajímavé, zodpovědnost je ale prostě větší. Navíc – přestože se Německo sjednotilo už před dekádami, stále má dva odlišné systémy železnic. Plus tu máme třetí systém, který se to snažil sjednotit, ale pořádně se neprosadil. To se všechno – a se všemi výjimkami – musíme naučit. A přestože tu jezdíme jen nějakých 80 kilometrů po jednokolejné trati, znalosti jsou třeba komplexní,“ popisuje.

A co další výzvy? Logickou otázkou jsou elektrické lokomotivy... „Tak daleko ještě nevidím. Vždycky je ale dobré mít prostor, kam se člověk může dál posouvat. Nemůžu tedy vyloučit, že mě to nebude lákat, ale teď je samozřejmě přednější zvládnout a procvičovat to, co mám umět nyní. A já se na to moc těším, trať přes Šumavu je nádherná, pestrá, ale zároveň také náročná – vyškrábat se za Domažlice za špatného počasí je vždycky výzvou. A ty já rád, tak se těším,“ uzavírá Jan Satke. ○

Na švýcarské úzkokolejky míří nové stroje od Stadler Rail

Největší soukromá železniční společnost ve Švýcarsku, Rhétská dráha (RhB), společně s dalším dopravcem Matterhorn Gotthardská dráha (MGB) podepsaly smlouvu s výrobcem kolejových vozidel Stadler Rail na výrobu a dodávku 11 nových lokomotiv s metrovým rozchodem. Zakázka má hodnotu 100 milionů švýcarských franků, tedy asi 2,67 miliardy Kč.

Petr Slonek | Foto: Stadler Rail

Rhétská dráha provozuje dopravu na rozsáhlé síti metrového rozchodu v kantonu Graubünden. Část oblíbených železničních tratí Rhétské dráhy je od roku 2008 součástí světového kulturního dědictví UNESCO, a to úsek mezi městy Thusis a Svatý Mořic. Matterhorn Gotthard Bahn zajišťuje provoz na stejných tratích v kantonech Wallis, Uri a Graubünden.

Nové lokomotivy firma Stadler vyrobí ve svém závodě ve švýcarském Bussnangu. Osm z nich po dokončení zamíří na Rhétskou dráhu a tři převezme MGB. Nahradí starší stroje, které postupně dosluhují a umožní jejich vyřazení z provozu. Zároveň se díky nim rozšíří stávající vozidlový park obou společností.

Pod trolejemi i s dieselem

Hybridní lokomotivy o rozchodu 1 000 mm mají inovativní koncept. Na-



konfigurovány budou pro provoz buď z elektrického napájení z trolejí, nebo prostřednictvím diesellového motoru, což výrazně zvýší jejich flexibilitu a provozní efektivitu. Stroje vyrobené na zakázku obou dopravců mají čtyři nápravy s pohonem jedné z nich.

Vozidla RhB dosáhnou maximální rychlosti 100 km/h při výkonu 1,5 MW



v elektrickém střídavém režimu a 1 MW při použití naftového motoru. Lokomotivy MGB mají maximální rychlost 70 km/h a výkon 1,3 MW v elektrickém režimu na střídavý proud a 700 kW při použití diesellového motoru.

Pořízení osmi nových lokomotiv znamená nahrazení pěti stávajících dosluhujících strojů RhB a jejich vyřazení z provozu. Tři další vozidla pomohou eliminovat případné narušení provozu, přičemž na trati bude umístěno více lokomotiv. Mnoho úseků totiž nemá přístup po silnici a je proto nezbytné, aby vlaky, které uvízly nebo je z provozu vyřadila porucha, výpadek napájení či nehoda, mohly být co nejdříve odtaženy. V budoucnu to bude prováděno právě pomocí těchto výkonných lokomotiv. Využijí se také k dalším činnostem, plánuje se jejich využití například u železničních staveb a údržby infrastruktury.

MGB si pořídí tři nové lokomotivy, které nahradí dosluhující stroje řady HGM 4/4 61-62. Nová vozidla budou rovněž sloužit k údržbě a modernizaci železniční infrastruktury. V zimě mají zároveň hrát hlavní roli při odklizení sněhu z vysokohorského průsmyku Oberalp.

Kromě kontraktu RhB a MGBahn si u Stadlera loni v říjnu objednala šest stejných lokomotiv s rozchodem 1 000 mm i společnost Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB). Dopravce provozuje elektrifikovanou trať Montreux-Lenk im Simmental v jihozápadním Švýcarsku, jednu z nejstarších elektrických železnic v zemi. V prosinci společnost Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) a Stadler podepsaly kontrakt na jednu tento stroj. ○

Alstom získal ve Francii zakázku na vlaky v hodnotě 520 milionů eur

Francouzský státní dopravce SNCF Voyageurs uzavřel se společností Alstom smlouvu na dodání dalších 35 příměstských elektrických jednotek RER NG pro provoz v Paříži a okolí v hodnotě bezmála 520 milionů eur. Nové dvoupodlažní vlaky jsou sto procentně financovány regionálním dopravním úřadem Île-de-France Mobilités a určeny pro jednu z nejrůšnějších aglomerací v Evropě. Vyjedou na linkách RER D a RER E v systému Île-de-France Mobilités spojující centrum Paříže s jejími jižními a východními předměstími.

Objednávka je součástí rámcové smlouvy podepsané v roce 2017 mezi SNCF Voyageurs a výrobcem kolejových vozidel firmou Alstom, kdy si dopravce závazně objednal 71 vlaků. Loni přidal dalších 60 a nyní pětá-

třicet. Dosud tak bylo nasmlouváno celkem 166 těchto jednotek, z toho 130 pro linku RER E a 36 pro RER D. První z nich se v provozu objevily v listopadu 2023 na spojích RER E. Další pak byly nasazeny v závěru uplynulého roku. Rámcová smlouva umožňuje objednávkou až 255 jednotek. Ty vychází z konceptu příměstských vozidel, konkrétně ze souprav Regio 2N od Bombardieru a X'trapolis od Alstomu. Výhodou je jejich výraznější zrychlení i zpomalování než u předchozí generace díky osmi hnacím



podvozkům. Vyrobeny budou dvě varianty – šestivozová o délce 112 metrů a sedmivozová se 130 metry. Kratší verze má kapacitu 1 563 cestujících, z toho 501 míst k sezení, delší 604 míst. Jsou plně nízkopodlažní a navrženy tak, aby přepravily co nejvíce cestujících a zároveň se maximálně urychlil jejich nástup a výstup. To umožní dva metry široké dveře. V každém z koncových vozů jsou také plošiny usnadňující přístup cestujícím na invalidním vozíku. Maximální rychlost je 140 km/h. Součástí výbavy je technologie pro automatické řízení vlaku, USB zásuvky, LED osvětlení a informační systém. Montovány jsou v závodech Alstomu ve Valenciennes a Crespinu s příspěvím devíti dalších filiálék ve Francii a závodu v České Lípě, kde se vyrábí hrubé stavby vložených vozů. (pes)

Nové letiště v Polsku se propojí s VRT

Pod názvem Centralny Port Komunikacyjny (CPK) se skrývá obří polský infrastrukturní projekt, který zahrnuje výstavbu nového velkého letiště včetně železničního a silničního napojení. Aeroport se bude nacházet v Baranówě, 42 km jihozápadně od Varšavy. Ročně by jím mělo projít 34 milionů cestujících.



Martin Hájek z Eisenbahn Revue International 11/2024 | Foto: CPK

Z pohledu železnice bude nová vzletová a přistávací plocha napojena vysokorychlostními tratěmi na Varšavu, Lodž, Vratislav a Poznaň. Cesta do Varšavy má trvat jen 15 minut. Realizaci projektu oznámil 26. června polský premiér Donald Tusk. Poprvé se o něm začalo uvažovat už v 70. letech.

Nedílnou součástí projektu CPK jsou vysokorychlostní tratě ve tvaru Y, které přes letiště v Baranówě propojí Varšavu s Vratislaví a Poznaní přes Lodž a Sieradz. Cílem je zkrátit cestovní dobu mezi Varšavou, Vratislaví a Poznaní na 100 minut. Zpočátku se počítá s nejvyšší rychlostí 250 km/h, později až 350 km/h. Projekt zahrnuje výstavbu 480 km nových tratí, což má na starosti projekč-

ní společnost. Další stávající tratě, které jsou ve správě PKP PLK, budou modernizovány. Politici a média CPK někdy představují jako projekt, který zahrnuje také vysokorychlostní tratě do měst Białystok, Lublin, Gdaňsk, Katowice a Krakov. Tento rozšířený záměr by zahrnoval přes 2 000 km nových tratí a odpovídal by tím celé národní vysokorychlostní síti.

Provoz od roku 2032

Nové letiště bude otevřeno na konci roku 2032. Současně s tím by měla jít do provozu trať Varšava – Letiště CPK – Lodž a v roce 2035 pak trať Lodž – Sieradz – Vratislav/Poznaň. Rozhodnutí o přesné poloze letiště mělo padnout do konce roku 2024. Projektová společnost počítá s tím, že stavební povolení se získá v roce 2026. Údaje o výši investic jsou nejas-

né. Podle Tuska se do roku 2032 očekávají výdaje ve výši 131 miliard zlotých (asi 770 miliard korun), z toho má jít asi 43 miliard zlotých (250 mld. Kč) na letiště a 80 miliard zlotých (468 mld. Kč) na železniční část včetně výstavby tratí Y. Podle projektového ředitele CPK Macieje Laseka by celkové náklady mohly dosáhnout až 155 miliard zlotých (asi 900 mld. Kč).

EK přidělila na projekt z fondu CEF 63,6 milionu eur (cca 1,6 mld. Kč), a to pro plánování VRT mezi Varšavou, letištěm a Lodží. Aby se mohla propojit trať Varšava – Lodž Fabryczna s úsekem z Lodže do Vratislavi a Poznaně na západě města, plánuje se nový vysokorychlostní tunel. Vznikne jižně od místního tunelu a spojí stanice Lodž Fabryczna a Lodž Kaliska a Lodž Zabieniec. Bude 4,6 km dlouhý a hotový má být v roce 2029. ○

ZSSK předvedla nové lokomotivy Vectron, které nahradí Gorily

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) představila před koncem roku nové lokomotivy Siemens Vectron. Nahradí starší lokomotivy typu 350 přezdíváné Gorily.

Do konce roku 2026 dopravce do provozu postupně nasadí patnáct těchto strojů. Prvních pět vyrazilo na koleje už v průběhu prosince.

„Modernizace našeho vozového parku je klíčová pro zajištění spolehlivé a efektivní dopravy pro naše cestující. Nové lokomotivy nám umožní nejen splnit naše závazky, ale také držet krok s nejlepšími evropskými železničními dopravci, pokud jde o kvalitu a vysoké standardy provozní spolehlivosti,“ řekl generální ředitel ZSSK Peter Helexa.

Lokomotivy Siemens Vectron jsou vybaveny systémem ETCS Level 2, který je nezbytný pro bezpečný provoz na modernizovaných

tratích v celé Evropě. Podle Helexy pronájem nových lokomotiv přinese zlepšení nejen pro cestující, ale i zaměstnance železnic. Eliminovat rovněž pomohou zpoždění a zlepšit mají spolehlivost jednotlivých spojů. Kromě toho snižují emise a spotřebu energie. Jezdit budou mezi Košicemi, Žilinou a Bratislavou i na vybraných tratích v Česku. Helexa upozornil, že ZSSK bude stát pronájem těchto strojů více než 130 milionů eur v desetiletém horizontu. Tento krok je podle něj součástí dlouhodobé strategie modernizace vozového parku.



„Gorily mají spolehlivost nižší než 70 procent, což se pochopitelně projevuje při odříkání vlaků i zpožděních. Naopak s Vectrony spolehlivost dosahuje často i 95 procent. Díky tomu naše vlaky pojedou včas a kromě menšího zpoždění i budeme muset méně odříkat spoje,“ doplnil Helexa.

Vizuál nových lokomotiv odkazuje na náborovou kampaň ZSSK „Držíme Slovensko v pohybu“, která propaguje kariéru na železnici. Zaměřuje se na přilákání nových zájemců včetně strojevedoucích, mechaniků, elektromechaniků, zámečnicků a vlakvedoucích. Tvůrci zdůraznili, že železnice je ekologickým způsobem cestování, který denně využívá více než 200 tisíc lidí. Právě každodenní jízdy cestujících jsou hlavním motivem polepu.

(pes)

Parní lokomotiva řady 89.0 DR

Na trhu s modely se nedávno objevila parní lokomotiva řady 89.0 Deutsche Reichsbahn od firmy Beckmann. Jejím předobrazem byl stroj ze začátku 20. století určený pro vozbu nákladních vlaků. Věnovat se budeme analogové verzi v provedení DR ze III. epochy. Jak se model povedl a co mu lze vytknout?



Michal Bednář | Foto: autor

Lokomotiva řady 89.0, dříve pruská T8, byla určena pro vozbu nákladních vlaků. Původně však bylo zamýšleno lokomotivu využívat také pro osobní dopravu v Berlíně a na vedlejších tratích, ovšem vzhledem ke špatným jízdním vlastnostem byly nakonec provozovány pouze v posunovací službě a na místních nákladních vlcích. V letech 1906 až 1908 bylo vyrobeno 100 kusů, z nichž 80 bylo ve stavu Deutsche Reichsbahn ještě v roce 1923, v roce 1925 to bylo 78 strojů. Dostaly označení jako řada 89.0 s čísly 89 001–078. Kvůli zmíněným špatným provozním vlastnostem je však brzy čekal odprodej soukromým železnicím. Po první světové válce přišlo deset strojů do Polska, PKP je označily jako Tkh3. V roce 1938 se díky znárodnění Lokalbahn AG München vrátili k Deutsche Reichsbahn dvě lokomotivy jako 89 1001 a 1002.

Po znárodnění Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft v roce 1941 přišly k Deutsche Re-

ichsbahn další dvě T8 jako 89 1003 a 1004. Další dva kusy přišly k Deutsche Reichsbahn v důsledku znárodnění soukromých železnic 1. dubna 1949 jako 89 6476 a 6576. Poslední lokomotiva zůstala v provozu až do roku 1965. Deutsche Bundesbahn měla jedno vozidlo jako vlečkovou lokomotivu, která byla až do roku 1964 umístěná v opravárnách Schwerte. Stroj 89 1004 byl

zachován jako muzejní lokomotiva v DB Museum Halle (Saale).

Do velikosti TT tuto lokomotivu převedla firma Beckmann. Popisovat budu analogovou verzi modelu katalogového čísla 1010800 v provedení DR ze III. epochy.

Vzhled a vybavení

Model je balen v menší kartonové krabičce, která je vyplněná molitanovou výstelkou ze všech stran. Velikost krabičky odpovídá rozměrům modelu, není přehnaně velká. Příbaleny jsou listy s popisem a pokyny. Doplnky zde nejsou, pro instalaci háků a brzdových hadic musí modelář sáhnout do vlastních zásob. Otvory jsou však pouze na předním čele. Kola mají jemné paprsky v odpovídajícím počtu, rozvod je kovový, brunýrovaný. V budce je DPS s patičí PluX16 a vloženou analogovou propojkou. Vnitřní vybavení zde znázorněno není.

Na obou čelech jsou kinematiky s normovanou šachtou a instalovaným krátkým spřáhlem. Délka modelu přes ná-



- perfektní jízdní vlastnosti
- tichý chod
- celokovová konstrukce



- rozdílná intenzita osvětlení
- poškozený nárazník

razníky činí 78,5 mm. Přepočtem ze skutečných 9 460 mm vychází 78,8 mm, třidesetinová odchylka je přijatelná. Dvojkolí měří 11,15 mm, přepočtením získáme 1 338 mm, v reálu mají průměr 1 350 mm. Osvětlení je dvoubodové teplo bílé na obou čelech, přepíná se v závislosti na směru jízdy. Zde mám první drobnou výtku. Zatímco přední lampy mají každá svoji ledku, zadní jsou řešeny pomocí světlovodu od ledky na DPS. V důsledku toho jsou zadní světla výrazně slabší než přední. Navíc vzadu svítí každá lampa trochu jinou intenzitou. Rozdíl svítivosti předek/zadek je možno částečně eliminovat nastavením dekodéru, kdy zadní světla lze pomocí hodnoty 2 v CV114 vyloučit z efektu ovládnutí intenzity, která se nastavuje v CV60 (dekodéry Zimo). Pak můžeme klidně snížit jas předních světel a zadní budou stále svítit naplno.

Povrchová úprava je velice dobrá, popisky bez kazů, ostré, čitelné. Bohužel mám ještě druhou výtku, a to k pravému přednímu nárazníku, který je poněkud zdeformovaný. Buď lokomotivu kompletoval někdo se slabým zrakem a nezapomněl to, nebo mu to bylo jedno. Každopádně u malosériového modelu v cenových relacích, jaké Beckmann má, by se takové nedostatky vyskytovat neměly. Řešeno s prodejcem, ten řeší s výrobcem, do vydání této recenze zatím nevyřešeno.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor se zvonovou kotvou, umístěný je v kotli a přes převodovku pohání všechna tři dvojkolí. Opatřený je setrvačником 13,1 × 3,1 mm. Bandáže na modelu pochopitelně nejsou. Jízda je naprosto plynulá a téměř neslyšná. Sběr proudu obstarává všech šest kol, je spolehlivý, k výpadkům napájení nedochází ani na nenapájených srdcovkách výhybek. Sběrače přiléhají na kola zezadu a jsou dobře ukryté, viditelné části nabarvené barvou rámu, takže neruší celkový dojem. Jako nejmenší průřezný poloměr výrobce doporučuje 310 mm, průřez poloměry 286 a 267 mm však lokomotivě vzhledem k malé délce nedělá problémy.

Model je prakticky celý z kovu a váží 118 g. Vlak o 8 vozech, 18 nápravách, s různými rozvory a délkou zhruba 71 cm zvládá na stoupání 42 % končící obloukem na samé hranici prokluzu. Další vůz navíc už by byl problém. Pro lokomotivu tohoto typu je to však dostatečné.

Rozjezd nastává při napětí 2,1 V rychlostí 3,3 km/h s odběrem proudu 19 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá



91 km/h, odběr proudu je 31 mA. Maximální rychlosti předlohy 60 km/h model dosahuje při napětí 8,66 V s odběrem 27 mA. Dojezd po přerušení napájení při 12 V činí 51 mm. ○



Hodnocení

Modely firmy Beckmann jsou precizní, zpravidla znázorňují vozidla, která žádný jiný výrobce v TT nedělá, a samozřejmě umí udělat mírný rozruch v rodinném rozpočtu. Jedná se však o kvalitní výrobky, které obohatí sbírku, a pokud si někdo libuje v parních lokomotivách německých správ, je Beckmann správná volba. Problém je, pravda, s dostupností, takže jestli je někdo chce, musí pokoušet spíše po e-shopech u německých sousedů, což provází i vyšší náklady na dopravu a nutnost komunikace v německém nebo anglickém jazyce, objeví-li se problém. Já nákup nelituji, Kostitřas, jak se lokomotivě přezdívá kvůli neklidné jízdě, se na mě kolejiště krásně hodí. Mrzí mne jen záležitost s nárazníkem. Nezbývá než věřit, že se k tomu prodejce, resp. výrobce postaví čelem.



Vzestup a pád železniční stanice Bratislava-Nivy

Dnes se na jejím místě tyčí moderní výšková budova centrály Všeobecné úverové banky. V minulosti byste tu ale našli pozapomenutou železniční stanici Bratislava-Nivy, známou též pod přezdívkou Malá stanica. V roce 1983 sem vlaky přestaly zajíždět a cestujícím již nesloužila. O rok později se její budova odporoučela k zemi a v roce 1984 byla vytrhána poslední kolej.



Asi nejlepší roky této důležité stanice nedaleko centra města spadají do poloviny minulého století, kdy v ní bylo hodně železničářského vzruchu nejen v podobě stálého posouvání vagonů. Tehdy se ve zdejší malé topírně vytápěly parní lokomotivy, jež se výrazně podílely na rozvoji svého města, který se ironií osudu stal o čtvrt století později příčinou jejich zániku. Město bylo v té době stále rájem vinařů, byly zde pověstné bratislavské viechy na Račianské a Vysoké ulici, jež pomalu dožívaly.

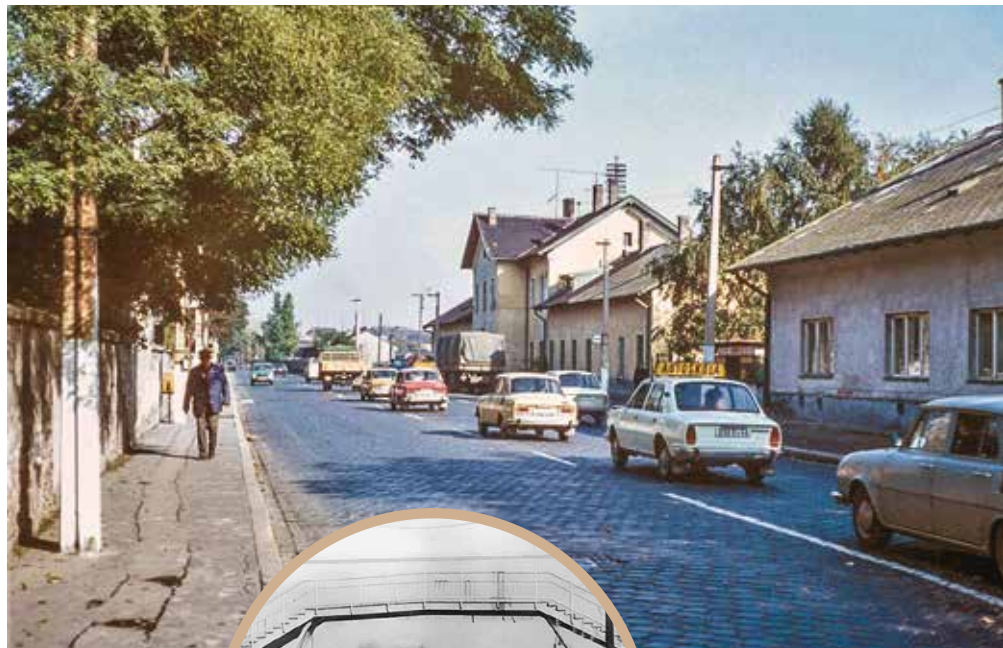
Mnozí znalci už možná vědí, o které město se jedná, jehož velkolepá přestavba byla před čtyřiceti lety příčinou zrušení železniční tratě v jeho centru a také zmíněné stanice, která se zapsala do srdcí tehdejších obyvatel. Jsme v Bratislavě, v hlavním městě Slovenska.

Rušné provinční město

Podívejme se ještě trochu do hlubší minulosti. Bratislava byla ve druhé polovině 19. století v důsledku politického a správního vývoje v tehdejších Uhrách od roku 1849 velkým provinčním městem, kde už od roku 1840 fungovala koněspřežná dráha o rozchodu 1 450 mm. Vedla od dunajského přístaviště do obce Svätý Jur a o šest let později dorazila až do 50 km vzdálené Trnavy a jejím hlavním přepravním artiklem bylo zprvu dřevo a zemědělské produkty. Stavěna byla pro budoucí parostrojní provoz a na rozchod 1 435 mm přestavěna roku 1872. Parostrojní provoz do Trnavy začal 1. 5. 1873. První parní lokomotivy se v městě na Dunaji objevily v čelech vlaků už v roce 1848 na trati přes Devínskou Novou Ves do Rakouska.

Teprve ke konci 19. století se padesátitisícová Bratislava stala svou výhodnou polohou při řece Dunaji a na významných komunikačních spojích hledaným místem pro průmyslové investice. Výstavba průmyslových podniků se koncentrovala po celém východním okraji města, což vedlo i k rozvoji mnoha železničních vlečků a dalších tratí. Místní buržoazie se snažila ve všem napodobovat a dohnat mondénní Budapešť i blízkou Vídeň. Proto se myšlenka výstavby městské elektrické pouliční dráhy, která vznikla v roce 1890, poměrně rychle uvedla do života. Už 27. 8. 1895 vyjely první vozy na třech linkách po bratislavských ulicích na rozcho-

← Kafemlejnec přehradil lidem cestu do zaměstnání v 50. letech minulého století v centru slovenské Bratislavy ve čtvrti Nivy. Uprostřed města, kousek za dolním koncem Dunajské ulice, byla místními lidmi zvaná Malá stanica.



↑ Budova nádraží Bratislava-Nivy 27. 4. 1979. Mezi dvěma světovými válkami sem zajížděla tramvaj. Mezi lety 1941–1973 tudy jezdil trolejbus.



← Lávka pro pěší na jižním zhlaví. Jak zmiňuje z dětství herec Július Satinský, s chlapci z ní plivali z vrchu na podjíždějící vlaky.

du 1 000 mm. Město se tehdy oficiálně nejmenovalo Bratislava. Do roku 1918 jeho název zněl mezinárodně německy Pressburg, maďarsky Pozsony a například na cestovní mapě železniční pro země koruny české je uveden počestný název Prešpurk. Po vzniku Československa na podzim roku 1918 se město několik týdnů jmenovalo Wilsonovo, než si slovenské obyvatelstvo vynutilo současný název, který vznikl z nejstaršího známého názvu Braslavespurch.

Přejmenování v 60. letech

Vraťme se ale na bratislavské železniční koleje. Koněspřežná dráha vedla od Dunaje severně na Trnavu, takže budoucí Malou stanicí už vlaky projížděly v roce 1840. Její rozšíření tedy vděčí pozdějšímu parostrojnímu provozu a industrializaci. Nová železniční stanice vyrostla v roce 1890 a do roku 1962 se nazývala Bratislava-Nové Mesto. Stala se výchozí stanicí východní tratě směrem na Žitný ostrov, která končila v Komárně, další vlaky jezdily na Trnavu. Od roku 1891 byla spojená jižní cestou přes dunajský most, Petržalku a Rusovce se stanicí Hegyeshalom ležící už na hlavní trati Vídeň – Budapešť. Stanice Bratislava-Nové Mesto obsluhovala přístav a mnoho okolních vlečků

a při jízdě z ní severním směrem byla první nácestnou stanicí Bratislava filiálka, která byla též důležitým nákladovým nádražím. V 60. letech 20. století se v souvislosti s výstavbou nové železniční stanice Bratislava-Nové Mesto na severovýchodním předměstí Bratislavy změnil od roku 1962 název této „Malé stanice“ na Bratislava-Nivy.

V 50. a 60. letech minulého století žila stanice velmi rušným životem. Vlaky vozily nejen pracující, ale i lidi jedoucí něco si zařídit. Bylo to specifikum slovenského venkova. Ti co jezdili něco obstarat, používali ranní spoje pozdější, než ti, co mířili do zaměstnání či do škol. „Vybavovat“ jezdily hlavně ženy mezi čtyřicítkou a šedesátkou, a i když se nikdy přesně nezjistilo, co onen pojem znamená, projevuje se vybavování v tom, že dopravní prostředek byl obsazen hlavně hromadou žen v šátcích a sukních s kufry, koši, ranci a jinými zavazadly, která dlela na ženských klínech, zádech, v rukách, na podlaze, na sedadlech... Ženy přijížděly na bratislavskou Malou stanicí na Nivách převážně z Dunajské Stredy, ze Šenkvic, z Pezinoku či z Juru. Z nádraží chodily se zavazadly do centra města pěšky, ty co to měly dál, přesedaly před staniční budovou ještě na trolejbus.



Severní část Malé stanice v roce 1983. Vidíme bývalou topírnu deset let už nevybavující parní lokomotivy, které nahradily v nákladní dopravě diesellové Karkulky.

Vzpomínky slavného herce

Železniční stanice Bratislava-Nivy byla velmi oblíbená místní omladinou pro cestování na periferie hlavního města Slovenska. Vzpomíná na to v knížce z roku 2002 Chlapci z Dunajskej ulice i herec a spisovatel Július Satinský, který v této ulici prožil prakticky celý život.

„Uprostred mesta, kúsok za dolným koncom Dunajskej ulice, bola bratislavská Malá stanica. Bola to štýlová prízemná budova z devätnásteho storočia s perónom, staničnou reštauráciou a starými gaštanmi okolo. Ponad ulicu Mlynské nivy viedol železničný nadjazd pre peších. Bol celý zo železa, schody mal drevené a pre nás, chlapcov z Dunajskej ulice, znamenal vyhliadkové miesto. Dlhé chvíle sme postávali hore pri zábradlí a pľuli na medzinárodné vlaky. Niekedy začiatkom šesťdesiatych rokov sa vykoľajil pri Malej stanici vlak a narazil do železničného nadjazdu. Ešteže sme v tej chvíli blicovali niekde inde... Na Malej stanici bolo veselo dlho do večera. Znela harmonika, na peróne sa čulo obchodovalo a doteraz mi je ľuto, že tá saroyanovská stavba zmizla. Romantické na Malej stanici bolo to, že ste si skutočne mohli kúpiť lís-

tek do stanice Petržalka. Ďalej nie. Ďalej už boli hranice s Rakúskom, západná hranica tábora mieru. Ďalej ste mohli cestovať len s cestovnou doložkou. Chlapci z Dunajskej neboli ani plnoletí a tak si kupovali za štyridsať halierov lístok na vlak do Petržalky. Viete, čo to bolo prejsť ponad Dunaj v kupé tretej triedy? Ako mali chlapci sme mali v praxi preskúšané všetky krátke mestské trate. Chodili sme vlakom i na Železnú Studničku, do Rače i do Vajnor. Z Malej stanice sa chlapčiská vozili na veľkú stanicu a ti smelší prestúpili do osobného vlaku na Devínsku Novú Ves. Najdlhšie sa cestovalo vlakom do Senca. Cez víkendy chodil do Senca špeciálny kúpaliskový vlak. Kto sa nechcel ísť kúpať do Senca, vystúpil pri vode vo Vajnoroch. Boli taký lenivci, ktorí šli vlakom z Malej stanice len po Tehelne pole. Cesta do Senca stála korunu dvadsať. Pre chlapcov z Dunajskej ulice boli tie kratučké cesty vlakmi krížom-krážom cez Bratislavu a okolie eldorádom a pacifikom dohromady.“

I já mám vzpomínky na tyto tratě. Jednak v ulici Dostojevského rad, kudy vedla z Malé stanice ona jednokolejná dráha na druhý břeh Dunaje, bydlela před druhou světovou válkou má matka s rodiči



i sestrou a vyprávěli mi o parních vlacích pod jejich okny. Ale také jsem se po této trati koncem 60. let párkrát vlakem projel. Vždy mne před vjezdem na železný příhradový Starý most uchvátil pohled na řady červených tramvajů stojících na dvoře vozovny v Martanovičově ulici. Než vlak přešel po mostě Dunaj, šinul se těsně kolem tramvajové remízy. Dnes není po vozovně památka, ustoupila rozvíjejícímu se modernímu městu stejně jako nádraží se svojí tratí.

Smutný konec

A jak vlastně dopadla Malá stanica neboli nádraží Bratislava-Nivy, odkud kdysi vyjížděly všechny vlaky na Komárno, něco málo na Galantu a Trnavu, ale i mezistátní do Rakouska a Maďarska? Železniční provoz přes několik úrovněvých přejezdů ve městě se stal brzdou ostatní dopravy, a tak byly tratě postupně přeloženy. Bylo to tu podobně jako kdysi s vlečkovými provozy v pražských Holešovicích a Bubnech. V roce 1962 přijel poslední vlak z Komárna, v roce 1972 skončila osobní doprava ze zadunajských Rusovců u maďarských hranic, o rok později i z bratislavské filiálky a význam stanice Nivy poklesl. Zůstal jen místní nákladní provoz, jelikož z Niv byla obsluhována vlečka vedoucí po ulici Mlynské nivy s odbočkami do různých podniků.

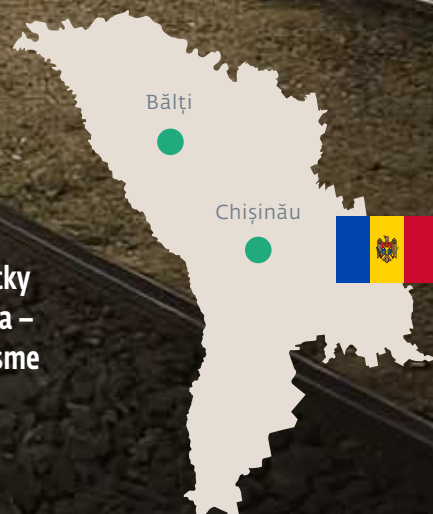
Po zrušení přeložky z nové bratislavské ústřední nákladní stanice ke Starému mostu v roce 1983 se začala stanice Nivy likvidovat. V roce 1984 byla zbourána budova, o rok později vytrhána poslední kolej až ke Starému mostu. Výchoďně od zrušené stanice bylo otevřeno autobusové nádraží a její kolejiště se proměnilo v obytnou čtvrť. Dnes se tato část Bratislavy velice dynamicky rozvíjí.

Uplynulo již 40 let, co byla z map vymazána dráha jižně od stanice Bratislava filiálka, přes nádraží Bratislava-Nivy, ulicí Dostojevského rad až k Martanovičově ulici u Starého mostu. Bratislavské plány do budoucna, co udělat se zbytkem nepoužívané železnice v centru města, skončily u ledu. Plánovalo se obnovit její význam hlavně tratí pod povrchem země, čím by stanice Bratislava-Nivy byla obnovena pod zemí. Vzhledem k její rentabilitě a vysokým nákladům byl projekt v současném půlmilionovém městě pozastaven. ○

← Malá stanica začátkem 80. let 20. století. Cestující už na ní dávno nechodí, ale ještě to tu žije nákladním provozem. I ten vodní jeřáb jako by doufal, že sem ještě nějaká ta parní lokomotiva přijede.

Moldavská cesta časem

Dopravní nadšence lze rozdělit do mnoha kategorií. Někteří preferují rychlé a moderní železnice, jiní se naopak snaží co nejvíce zažít pocit „staré dráhy“, tedy atmosféru, která byla železnicím blízká po mnoho let a postupně se vlivem změn různého charakteru vytrácí. Jelikož si i já rád občas dopřeji zážitky zapadající do druhé jmenované skupiny, vydali jsme se s přáteli do Moldavska – abychom si dopřáli něco, co se nejspíše brzy stane minulostí. Ostatně, část jsme již propásnout stihli. A těžko říct, jak dlouho se v Moldavsku kvůli neutěšené ekonomické situaci udrží železnice jako taková...





Odstupující československá ČME3 od vlaku z Rogojeni na nádraží Bălți-Slobozia

Adam Vanting | Foto: autor, Shutterstock

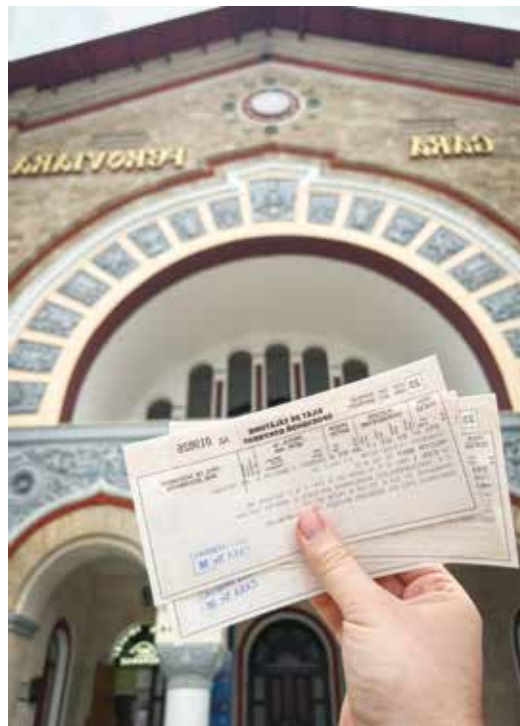
Hlavní cíl cesty byl natolik slavný vlak, že o něm vznikla i písnička – jmenuje se Trenulețul, zpívá ji moldavská folková skupina Zdob și Zdub a Moldavsko reprezentovala na soutěži Eurovision Song Contest 2022. V tu chvíli šlo o jediný vlak, který byl i na normálním rozchodu tvořen neobvyklými širokorozchodnými vozy sovětského profilu, a rovněž jediný, na němž do země Evropské unie tyto vozy pravidelně zajíždí ve svém téměř původním provedení z výroby. I další cíl cesty se ale našim železničním zvyklostem vymyká – z města Bălți totiž jezdily několikrát týdně regionální vlaky do nedalekých měst Ocnița a Rogojeni, tvořené dvěma vozy typu „plackartnyj“ a tažené nám dobře známým Čmelákem, tedy lokomotivou řady ČME3 z ČKD Praha. I tento relikv nám za svezení stál, avšak celý výlet se držel v duchu zážitků, které jako by do 21. století vůbec nepatřily.

Už samotná cesta z Maďarska do Rumunska totiž bylo pořádné retro – jeden z nočních vlaků spojujících Budapešť a Brašov býval ještě nedávno plánovaně sestaven ze starých maďarských vozů z 60. až 80. let, jak klasických sedačkových, tak spacích. Ty jsou doplněny restauračním vozem z let devadesátých, což umožňuje na tomto vlaku nabízet servis, který v současné Evropě takřka nemá obdoby – cestující z lůžkových vozů mají v ceně plnohodnotnou snídani servírovanou v onom restauračním voze. Ve vlaku se tak dá skvěle navečeřet a popít a snídane v podobě čerstvého hemenexu či míchaných vajec pak ráno nestojí nic navíc.

Jízdní doba tohoto vlaku je navíc vůči spánku velmi přívětivá, z Budapešti odjíždí před šestou hodinou večerní a v Brašově je až před desátou hodinou ranní druhého dne. Náš následující spoj z Bukurešti do Kišiněva ale odjížděl opět až večer, bylo tedy nutné nemalou část dne něčím vyplnit. Naše početná skupinka se rozdělila, turistická část se vydala na průzkum Brašova a nás pár dopravních nadšenců strávilo odpoledne ve městě Ploiești ležícím přibližně na půl cesty mezi Brašovem a Bukureští. Vyjma ojetých tramvají z německé Postupimi, vyrobených v 70. a 80. letech v ČKD Praha, je zde v provozu jedno obrovské lákadlo všech milovníků autobusů Karosa – typ B931 z roku 1999, nejspíše úplně poslední pravidelně provozovaný autobus tohoto typu na celém světě.

Veselá noc ve vlaku

V podvečer jsme se opět všichni sešli v Bukurešti na nádraží Nord, navečeřeli se, neboť bufetový vůz ve vlaku Prietenia toto ne vždy umožňuje, a vydali se na cestu časem. Spací vozy vyráběné od počátku 60. do počátku 90. let ve východoněmecké vagonce Halle-Ammendorf totiž odpovídají sovětským zvyklostem a nabízejí čtyřmístná kupé se dvěma lehátky nad sebou na obou stranách. Uprostřed se nachází stůl, a jak bývá ve slovanských zemích zvykem, téměř vše bylo přikryto nějakou dečkou či kobercem. Ve vyšší třídě jsou nabízena pouze dvě lůžka v kupé a mezi tímto a běžnými vozy se nachází zmíněný vůz bufetový, kde nám byly nabídnuty pouze alkoholické či nealkoholické nápoje. Výběr několika druhů piva



Úspěšně zakoupené jízdenky na vlak Kišiněv – Kyjev



jsme sice uvítali, avšak potvrzení, že se zde již skutečně nevaří, trochu zamrzelo.

Cesta samotná probíhala ve veselém duchu, v bufetovém voze panovala zába-va dlouho do noci, a nejen v rámci naší skupinky – i přes chladné počasí se cestovatelů našlo několik a zejména po několika pivech byla družba snadná i bez důkladnějších znalostí cizího jazyka. Pasová kontrola ve směru z Rumunska do Moldavska se odehrála nad ránem a o její důslednosti dostatečně hovoří



Snídaně v maďarském restauračním voze je v ceně příplatku za místo v lůžkovém voze.



Interiér zánovního lůžkového vozu Ukrajinských železnic útulně nevypadá, ale je pohodlný.



Interiér vozu „plackartnyj“ z Rogojeni do Bălți se od výroby prakticky nezměnil.



V roce 2018 pořídily moldavské železnice 12 moderních diesellových lokomotiv řady TE33A. Elektrifikované tratě v Moldavsku nenajdeme.

fakt, že si na ni téměř nevzpomínám. Do Kišiněva vlak dorazil před devátou hodinou ránní, avšak ještě předtím se nám naskytlo mnoho výhledů na předměstí, která vyvolávala dojem, že jsme snad v prostředí nějaké postapokalyptické počítačové hry.

Nádraží ale bylo příjemné, kavárna velice levná a s čerstvým a výborným plněným pečivem ve sladké i slané variantě. Co však musím vyzdvihnout, je ochota personálu – jelikož jsme kupovali jízdenky a na mezinárodní vlak, byť jsme jej chtěli použít pouze vnitrostátně, museli jsme na mezinárodní pokladnu. Pokladní ale byla velice vstřícná, mnoha našim odlišným požadavkům bez jakéhokoliv znejistění vyhověla. A zjistila nám i informace o dalších spojkách, z nichž jedna znamenala poměrně zásadní zlom v našem plánu. Vlak spojující přes den města Bălți a Ocnița byl zrušen a zůstal pouze jeden pár do města Rogojeni ležícího „mimo civilizaci“ a s velice nešikovným jízdním řádem – vlak jel na noc tam a časné ráno zpátky.

Nejošklivější hlavní město?

My se ale chtěli držet původního plánu co nejvíce, jízdenky na vlak do Bălți jsme tedy zakoupili a vyrazili na průzkum Kišiněva. Toto více než půlmilionové hlavní město Moldavska bývá často považováno za turisticky nejméně atraktivní metropoli v Evropě, to nám ale příliš nevadilo – centrální část města jsme prošli, dopřáli si výborný oběd a zaměřili se opět na dopravní zajímavost, tedy působení mnoha typů trolejbusů české výroby. Jak přímo sem dodaných trolejbusů Škoda 14Tr z konce 90. let, tak novějších trolejbusů Škoda 24Tr, jež byly

původně provozovány v lotyšské Rize, odkud byly pro nadbytečnost vyřazeny a prodány do Kišiněva.

V podvečer nadešel čas se opět sejít na nádraží a využít rychlíku Kišiněv – Kyjev k cestě do města Bălți. Jednak proto, abychom poznali i více než jen hlavní město této země, ale i kvůli zmíněným neobvyklým regionálním vlakům. Ostatně samotná cesta kyjevským rychlíkem byla zajímavá. I ukrajinské vlaky jsou, vzhledem k rozloze země, z větší části noční, avšak vozový park je dnes velice moderní, většina vozů je totiž buďto rekonstruovaná, anebo zcela nová. Během čtyřhodinové cesty absolvované výhradně po moldavském území jsem nemohl vynechat alespoň dva čaje a využití „samovaru“ na teplou večeři – v těchto nočních vlacích totiž bývá zvykem volně dostupná vroucí voda z „kotle“. Jako běžný cestující tak mohu kdykoliv přijít a zalít si polévku, nudle, libovolnou kaši či kávu anebo čaj, ať už ve voze u „provodníka“ zakoupené, anebo vlastní ze široké nabídky tamních supermarketů.

Do neznáma

Během cesty se zrodila poměrně extrémní myšlenka v hlavách tří největších „projížďáčů“ v naší skupince – velice časné ráno si objednat taxi, vyrazit na venkov do Rogojeni a tím jediným zde provozovaným párem regionálních spojů se vrátit zpět do Bălți za zbytkem party a na snídani do hotelu. Protože docela rád spím, nebyl jsem původně příznivcem této myšlenky, ale možné výčitky z toho, že nic podobného už nejspíše nezažiji, mě nakonec přesvědčily nastavit si krátce před půlnocí budík na 3:15 a po opravdu zoufalém spánku s dalšími dvěma přáteli vyrazit do neznáma. Doslova.

Zjistit v Moldavsku informace může být poměrně složité, zejména v oblasti železnice, která se nachází na okraji zájmu zdejší společnosti. Věděli jsme totiž pouze to, že vlak jezdí, a když jsme ve 3:45 nasedali do taxíku, mohli jsme se jen a pouze modlit, aby na odlehleém nádraží daleko od civilizace skutečně stál a v čase pravidelného odjezdu se vydal na svou cestu z Rogojeni do Bălți. Řidič taxíku nás vůbec nechápal, zpočátku si myslel, že jsme byli na nějaké zdejší diskotéce a vraceli se do vesnice k přátelům. Ačkoliv ani přes barvitou konverzaci v mnoha různých jazycích nejspíše nepochopil, o co nám jde, pro zpeřčení cesty nás požádal o nějaký náš šlágr, který následně během jízdy rychlostí daleko přes 100 km/h po liduprázdné silnici pustil velmi hlasitě na celý automobil. Vzhledem k charakteru cesty jsme zvolili





písničku Dlouhá noc od Heleny Vondráčkové a s jistotou bych si dovolil tvrdit, že okolnosti, během kterých písničku uslyším hrát, by mne ještě týden před cestou opravdu nenapadly.

První úspěch se dostavil poté, co nás řidič odvezl na nádraží namísto do vesnice a tam stál vlak. Těžko říct, proč byl v rámci celé tratě Bălți – Rîbnița zvolen konec zrovna zde, nicméně vyhráno jsme ještě úplně neměli – ve 4:22 byl prázdný, zdálo se, že jediné živé bytosti široko daleko byli v tu chvíli toulaví psi. Chvilí před pravidelným odjezdem se ale z jednoho z vozů vypotácel strojvedoucí připravovat lokomotivu na odjezd a nedlouho po něm se objevil i personál doprovázející vozy. Ty byly dva typu „plackartnyj“ a s jistotou lze tvrdit, že Moldavsko patří k posledním zemím v Evropě, kde se ještě lze těmito vozy svézt. Interiér je opravdu velice spartánský, „kupé“ jsou otevřená a podél chodbičky se nachází ještě jedna dvojice lehátek nad sebou, kterou lze po sklopení využívat jako posezení proti sobě. O nějakém soukromí tak nemůže být žádná řeč, neboť horní lehátka jsou zhruba ve výši hlavy procházejících a ti si tak navíc ještě musí dávat pozor, aby je někdo ze spaní nekopnul nohou zpoza příkrývky.



Jen mírně modernizované maďarské sedačkové vozy z přelomu 60. a 70. let v Brašově

Na tomto vlaku ale byly vozy vedeny jako standardní, tedy s místy k sezení, a ke sklopení lehátka tak v našem „kupé“ nedošlo – ani ne tak proto, že bychom po pár hodinách spánku nebyli dostatečně unavení, ale zejména proto, že byl vlak poměrně plný a sedělo se všude, kde to zrovna šlo. Do Bălți dojel včas, stihli jsme hotelovou snídani, a zatímco zbývající členové noční výpravy šli probdělou noc dospávat, já se vydal do města svézt se zdejším jediným trolejbusem typu Škoda 14Tr, neboť i sem byl dodán jeden ze zástupců tohoto veleúspěšného typu trolejbusů z Ostrova nad Ohří vyráběného v letech 1981–1998.

Cesta zpět do Prahy probíhala téměř identicky – část dne jsme opět strávili v Kišiněvě, přes noc se rychlíkem Prietenia přepravili do Bukurešti, opět se rozdělili, já si den vyplnil návštěvou jedné z lokálních tratí v okolí Brašova, a večer jsme se opět sešli před rychlíkem Corona, abychom v původně východoněmeckém lůžkovém voze z roku 1985 strávili poslední noc na cestách. Poslední, několikahodinový přesun z Budapešti do Prahy utekl jako voda a já a několik dalších přátel jsme byli opět o něco bohatší přesně tak, jak to máme nejraději – tedy o zážitky v oboru, který je nám nejbližší. A zároveň některé z nich zanedlouho skončí v propadlišti dějin. ◉

← I moldavská železnice nabízí úseky s půvabnou krajinou, kterou vlak pěkně dokresluje.

Napsali o nás...

Na jižní Moravě bude možné nadále omezeně pořizovat jízdenky ČD

Na jižní Moravě bude možné i nadále v omezené míře využívat jízdenky Českých drah, dohodu s národním dopravcem schválili radní jihomoravského kraje. Původně měla tato možnost zcela zaniknout, ale nakonec se politici rozhodli jinak. „Bude možné si nadále v tarifu Českých drah koupit jízdenku pro mezikrajské spojení a také budou moci cestující používat IN karty,“ uvedla mluvčí kraje. Kraj má s ČD smlouvu, která přenáší riziko tržeb na něj, tudíž už v minulých letech nebylo možné koupit si jízdenku ČD pro spojení uvnitř kraje v osobních vlacích. V rychlících bylo a bude možné koupit si jízdenku Českých drah, protože je objednává stát. Krajská jízdenka je při porovnání s tarifem ČD výhodnější. „Dohoda s Českými drahami je důležitým krokem pro zachování komfortu cestujících,“ řekl náměstek hejtmána Jiří Crha. **ČTK 5. 12. 2024**



ČD Cargo kupuje od své matky další Peršingy, poprvé je známá i jejich cena

Nákladní dopravce ČD Cargo pokračuje v nákupech lokomotiv, které vyřazují České dráhy. Zatím poslední transakcí je nákup sedmi lokomotiv řady 163, které patří pod královéhradecké oblastní centrum údržby. Poslední kontrakt je v registru smluv, na rozdíl od jiných není anonymizovaná. Poprvé je tak jasnější, za jaké ceny se lokomotivy vyřazují. Celkem zaplatí 128,7 milionu s cenou 17 až 19 milionů za každou. Cenu stanovil znalecký posudek. Jde konkrétně o lokomotivy 163.069, 163.074, 163.081, 163.084, 163.085, 163.087 a 163.090. S tímto kontraktem půjde o dvacátou lokomotivu této řady, kterou od Českých drah ČD koupilo. „Lokomotivy dostanou střídavý systém, přidáme ETCS a v budoucnu i dvojčlenné řízení. Postupný nákup vychází z postupné modernizace vozidlového parku mateřské společnosti,“ uvedl předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Převody lokomotiv, které už České dráhy nepotřebují díky pořízení nových jednotek či silnějších hnacích vozidel Siemens Vectron, běží druhým rokem. V příštím roce chce ČD Cargo koupit dalších 10 lokomotiv 163 a 12 řady 162.

Zdopravy 8. 12. 2024

Praha a Středočeši schválili znění největší železniční soutěže

S několika měsíci zpoždění schválili 12. prosince pražští zastupitelé vypsání největší zakázky na železnici. Ve společné soutěži se Středočeským krajem budou hledat dopravce pro páteřní železniční linky Pražské integrované dopravy (PID). Parametry tendru měly být schváleny již v září, přípravy ale nabraly zpoždění na straně Prahy. I kvůli tomu je již nyní jisté, že se stávající smlouva s Českými drahami bude muset prodlužovat. Kraj a Praha přiznaly, že není reálné všechna vozidla dodat nyní do prosince 2029. Soutěž bude na 30 let od roku 2029, dopravci v nich mají nabídnout nejméně 60 velkokapacitních elektrických jednotek s kapacitou nejméně 380 míst k sezení. Předpokládaná hodnota zakázky je 142 miliard korun. Vypsána má být v lednu. Nové jednotky doplní a zároveň nahradí část starších jednotek řady 471. **Zdopravy 13. 12. 2024**

ČD Cargo propustí 420 lidí. Vozíme méně uhlí i dřeva, vysvětluje vedení

ČD Cargo propustí v příštích měsících 420 zaměstnanců. Největší tuzemský nákladní železniční dopravce to vysvětluje poklesem celého trhu, zejména pak v přepravě uhlí nebo dřeva. Propouštění se má týkat více profesí v provozu, od strojvedoucích po posunovače. Firma věří, že najdou uplatnění u jiných zaměstnavatelů, například u mateřských Českých drah. O možných pracovních příležitostech jedná i s úřady práce na regionální úrovni. O plánu na zeštíhlení již vedení firmy informovalo odboráře, aktuálně probíhají jednání o konkrétních pozicích a místech, které budou zrušeny. „Nákladní železniční doprava celkově klesá a my na to musíme reagovat co nejdříve, abychom v budoucnu nečelili větším problémům. Jsou to opatření, jak udržet firmu dlouhodobě silnou,“ řekl předseda představenstva Tomáš Tóth. **Zdopravy.cz 17. 12. 2024**

Plzeňský kraj vybírá dopravce pro osobní vlaky Plzeň – Domažlice

Plzeňský kraj zahájil výběr dopravce pro linku P3, která spojuje Plzeň a Domažlice. Vítěz tendru s odhadovanou cenou 3,2 miliardy korun získá smlouvu na deset let. Provoz na trati dosud zajišťují České dráhy. Z parametrů soutěže je patrné, že podmínkou nebude pořízení nových jednotek. Vítěz má zajistit provoz od prosince 2026, což činí pořízení nových vozidel v této lhůtě nereálným. Mělo by se ale jednat o jednotky nízkopodlažní a klimatizované. Aktuálně na linku nasazují ČD hlavně jednotky 844 RegioShark. Podobně jako u ostatních kontraktů na veřejnou dopravu objednávaných Plzeňským krajem půjde o brutto smlouvu, kdy tržby nese v plné míře kraj. Linka P3 je v Plzeňském kraji poslední, u které výběr dopravce neprošel formou soutěže. Kraj uvádí jako předpokládanou hodnotu zakázky 3,2 miliardy Kč bez DPH. **Zdopravy.cz 2. 1. 2025**

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





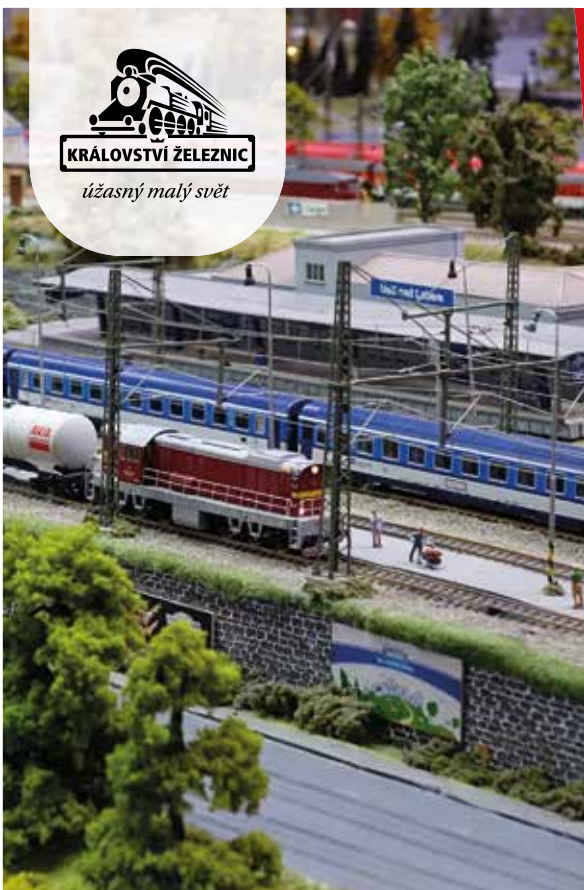
Dobrý den,

přejeme všem našim klientům úspěšný rok 2025. Na našem webu si již od ledna můžete vybírat z desetitisíců pobytů, na které přispívá váš zaměstnavatel. Jsou zde zveřejněny VŠECHNY aktuálně nabízené pobyty od CK, se kterými spolupracujeme. Pokud se nemůžete rozhodnout – napište nám e-mail, pošleme nabídku tří pobytů, které budou nejlépe vyhovovat vašim požadavkům.

ČD travel – vaše cestovní kancelář



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



CENTRUM NEOMEZENÉ ZÁBAVY

PRO CELOU RODINU

NAŠE ATRAKCE:

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



... a mnohem více v ceně vstupenky.

Po předložení
platné In Karty

SLEVA 15 %

Stroupežnického 23, Praha 5 – Smíchov | www.kralovstvi-zeleznic.cz



celoročně kromě pondělků

Jaké poklady ukrývá berlínské technické muzeum?

Milovníci techniky a dopravy budou při návštěvě Německého technického muzea (Deutsches Technikmuseum) v Berlíně ve svém žilvu. Najdete jej v prostorech bývalého depa a nákladního obvodu Anhaltského nádraží. Řada původních objektů prošla rekonstrukcí a doplnily je nové moderní stavby. Centrální budovu nikdo nepřehlédne. V horní části několikapatrového objektu na nábřeží Landwehrkanal je nad terasou zavěšen letoun Dakota – symbol odporu Západoberlíňanů proti ruské blokádě. Samotné muzeum má téměř dvě desítky oddělení věnovaných různým druhům techniky. Největší plochu zabírají expozice dopravních prostředků. Samostatné expozice má Železnice, lodní, silniční i letecká doprava. Železniční expozice je umístěna ve dvou bývalých remízách. Ty byly po válce a v dalších letech poškozeny a citlivě restaurovány pro muzejní účely. Na místě je čtyřicet skutečných vozidel, která představují vývoj železniční dopravy od středověku po současnost. Při prohlídce historicky prvního elektrického vláčku se můžeme vžít do pocitů návštěvníků průmyslové výstavy v Berlíně roku 1889. Zastoupena je tu také nejrychlejší meziválečná elektrická lokomotiva E 19 01 nebo přímá předchůdkyně moderních elektrických strojů řada E 44. Muzeum stojí na Trebbiner Strasse.

Nejblíže železniční stanice: Berlin Hbf



do 30. března 2025

100 let prvního automobilu brněnské zbrojovky

Technické muzeum v Brně otevřelo výstavu s názvem Naše Zetky, která připomíná století od představení prvního automobilu Česko-slovenské zbrojovky Brno. Čtrnáct exponátů, pocházejících z let 1924–1936, představuje klíčovou kapitolu meziválečného automobilismu. Unikátem mezi exponáty je závodní vůz Z 9 Kadmas, zrekonstruovaný na originálním podvozku podle dobových pramenů. Návštěvníci uvidí i model Z 5 Express s dvoudobým čtyřválcem dosahujícím rychlosti 120 km/h a chassis Z 4/18 v řezu. Vystavené vozy ukazují důvtip tehdejších konstruktérů.

Nejblíže železniční stanice:
Brno-Královo Pole



23. ledna až 2. března 2025

Přijďte si vlakem užít Vídeňský ledový sen

Až do první březnové neděle najdete před vídeňskou radnicí bruslařský ráj. Wiener Eis-Strasse, tedy Vídeňský ledový sen, patří k největším venkovním kluzištím na světě. Zábavu na bruslích si tu můžete užít každý den. A o občerstvení je také postaráno. Areál je otevřený každý den od 10 do 22 hodin. Před vídeňskou radnicí se bruslí dokonce ve dvou patrech. Po 120 metřů dlouhé rampě můžete dobruslit na terasu Sky Rink s pěkným výhledem. Po západu slunce umocňuje zážitek z bruslení romantické nasvícení a různé světelné efekty. A brusle, ty vám tu půjčí.

Nejblíže železniční stanice:
Wien Hbf



15. ledna až 30. března 2025

Na zámek do Třeboně za Schwarzenberg

Třeboňský zámek patří mezi šlechtická sídla, kam je možné na prohlídku zavítat i v zimním období. Prohlédnout si můžete soukromá schwarzenberská apartmá včetně salonů a ložnice. Prostory v prvním patře levého křídla jsou vybavené inventářem z přelomu 19. a 20. století. Od poloviny ledna a v únoru se prohlídky konají ve středu, čtvrtek a pátek od 11 a 14 h. Zámek v Třeboni byl od druhé poloviny 19. století hlavním zimním sídlem schwarzenberského panstva a o Vánocích se sem sjížděla za knížetem Adolfem Josefem a kněžnou Idou početná rodina.

Nejblíže železniční stanice:
Třeboň lázně

