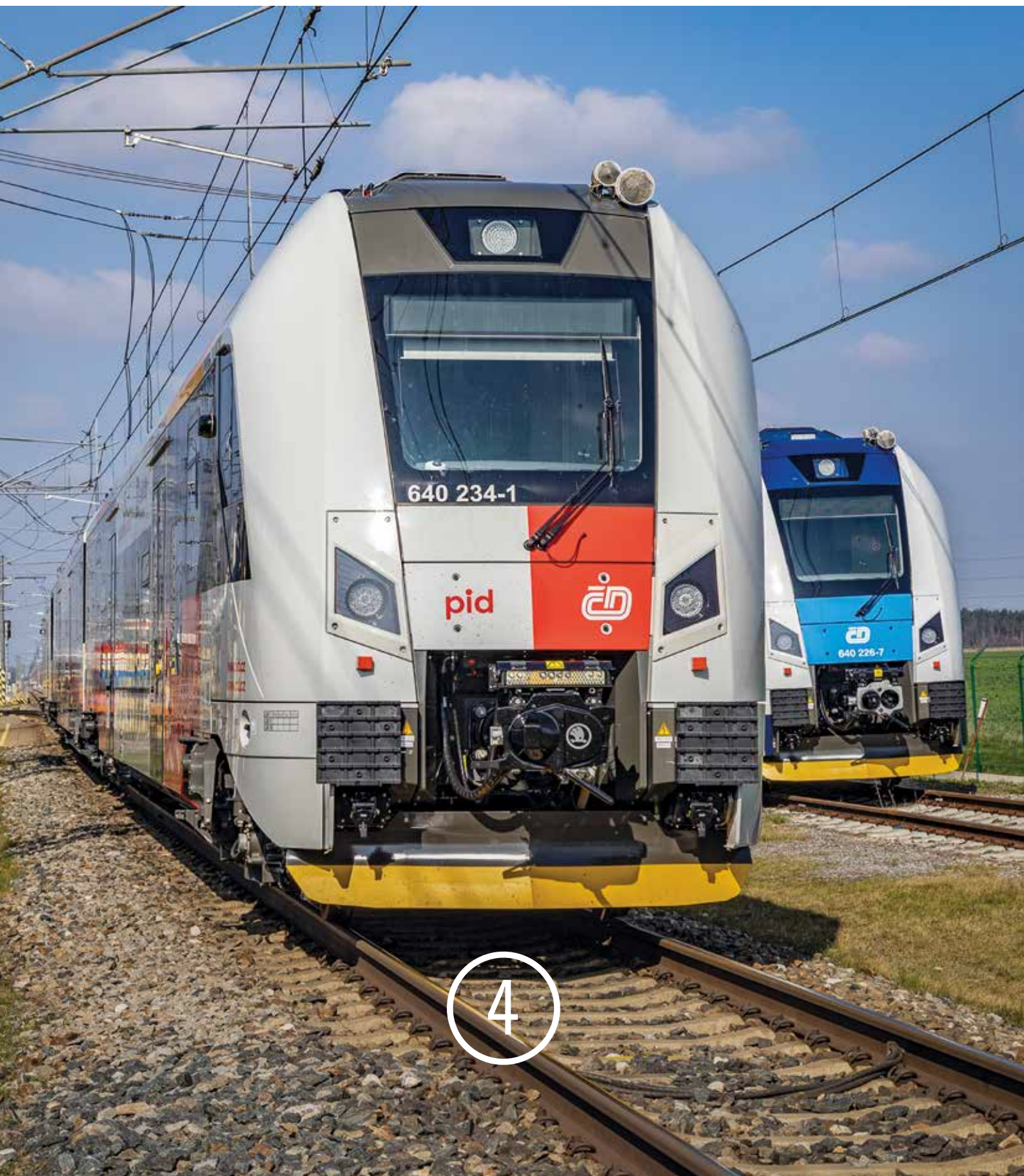


Železničář

28. BŘEZNA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



4

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S náměstkem pro osobní dopravu ČD a členem představenstva Jiřím Ješetou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Řada 460 po půlstoletí provozu končí. Nahrazují ji jednotky RegioPanter.
- 20 **Dceřiné společnosti**
ČD - Telematika vymění staré routery v desítkách našich vozů za výkonnější.
- 22–23 **Provoz a technika**
Navštívili jsme čtyři důležité železniční stavby v Čechách. Jak práce pokračují?
- 27 **Zahraničí**
Hospodaření švýcarských železnic SBB skončilo po čtyřech letech opět v zisku.
- 30–32 **Historie**
První česká dvousystémová lokomotiva slaví padesátiny. Stroj ES 499.0 pomohl překonat rozdílné napájecí soustavy v zemi.



Novinka v ČD Fanshopu Parní lokomotivy v analogových časech

Obrazová publikace Parní lokomotivy v analogových časech, plná kvalitních černobílých fotografií s poutavými příběhy, je nově k dostání v ČD Fanshopu. Kniha od renomovaného autora Jiřího Woitsche se zaměřuje na dobu, kdy parní lokomotivy mizely z našich tratí a končily na šrotištích. Některé měly štěstí, že se na koleje vrátily jako filmová rekvizita nebo pro potěšení příznivců páry při nostalgických jízdách. Webové stránky Fanshopu jsou www.cd.cz/fanshop.

TITULNÍ FOTO

Autor: Jan Chaloupka

Na zkušebním okruhu VUZ se v březnu předvedla nová jednotka RegioPanter 640.2 v barvách PID.



 HŽPP

Putnički Prijevoz

Petr Slonek | Foto: Justin Meckmann, archiv ČD, Wikipedia

Národním dopravcem v Chorvatsku byla v nedávné minulosti společnost Hrvatske željeznice, česky Chorvatské železnice. Patřila ke členům Mezinárodní unie železnic (UIC). Zanikla v roce 2006 a její majetek se rozdělil mezi nástupnické společnosti. V případě osobní dopravy se jednalo o firmu HŽ Putnički Prijevoz.

Ta je jediným provozovatelem osobní dopravy v Chorvatsku. Je 100% ve vlastnictví státu a provozuje vnitrostátní i mezinárodní vlaky. Chorvatská síť má 2 617 km, z nichž pouze 10,5 %, tj. 274 km, je dvoukolejných. Celkem 37,5 %, tj. 980 km, je elektrifikovaných. Maximální rychlost je 160 km/h. Modernizuje se 750 km tratí na rychlost 160 km/h. Železnice spojuje všechna velká města vyjma Dubrovniku. Chorvatskem procházejí tři hlavní mezin. koridory.

Putnički Prijevoz provozuje několik různých typů spojů. Mezi-městské fungují na dlouhých trasách a obsluhují pouze největší stanice. Vlaky Inter City Nagibni vlakovi (ICN) spojují Záhřeb se Splitem pomocí naklápacích souprav. Díky tomu mohou jezdit rychleji než konvenční vlaky a zajišťují denní spojení mezi Záhřebem a Splitem.

Rychlíky (Brzi vlakovi) jezdí na střední až dlouhé vzdálenosti a obsluhují pouze stanice ve větších sídlech. Ubrzani vlakovi pak vyrážejí na střední až dlouhé vzdálenosti a vynechávají některé menší stanice. Regionální a místní vlaky (Putnički vlakovi) jezdí na krátké, střední a dlouhé vzdálenosti a obsluhují všechny stanice. Využívají je obyvatelé cestující mezi menšími sídly a většími centry.

Příměstské vlaky jezdí výhradně na záhřebském koridoru a jako většina regionálních a místních vlaků obsluhují každou stanici. ○



Jan Caki

vedoucí oddělení propagace ČD

Základní údaje společnosti

Právní forma	s. r. o.
Datum založení	2006
Předchůdci	Hrvatske željeznice
Adresa sídla	Záhřeb
Obrat	116,5 mil. € (2022)
Zaměstnanci	2 226 (2022)
Majitel	Chorvatsko
Dceřiné společnosti	Tehnički servisi Željezničkih vozila Tersus Eko Proizvodnja- Regeneracija
Oficiální web	www.hzpp.hr



Vážení čtenáři,

pomalou se nám rozbíhá eventová sezona plná prezentací nových vozidel a sportu. V letošním roce nás čeká opravdová nálož akcí spojených s železniční dopravou. Do krajů přichází nová vozidla pro regionální dopravu a naší milou povinností je představit je zástupcům objednatelů, ale hlavně našim cestujícím. Nových vozidel se v krajích objeví v následujícím období více než 100 kusů.

Zároveň přichází sportovní událost roku v podobě hokejového mistrovství světa. Hostitelskými městy jsou tradičně Praha a Ostrava. Z haly do haly za pouhé tři hodiny? S námi to jde! I proto jsme se stali hrdými partnery MS IIHF v ledním hokeji 2024. Kromě pravidelných spojů posílujeme dopravu také speciálním Pendolinem, které pojede každý hrací den českého hokejového týmu na trase Ostrava - Praha a zpět.

Čeho si opravdu vážím, je zapojení dceřiné společnosti ČD Bus do tohoto projektu. Díky této spolupráci zvládneme jako skupina poskytnout komplexní logistiku pro akci světového významu, kterou dle předpokladů navštíví téměř tři čtvrtě milionu fanoušků.

Hokejem a novými vozidly ale naše nabídka zážitků nekončí. Čekají nás také regionální dny železnice, preventivní vlak pro studenty základních a středních škol, účast na veletrhu Rail Business Days nebo zahájení sezony v našem železničním ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka.

Přeji vám příjemný začátek jara a na některé z akcí na viděnou!



Flotilu hnacích vozidel Českých drah posílila trojice lokomotiv Vectron

Park hnacích vozidel Českých drah posílila na začátku března trojice dalších moderních lokomotiv Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Jedná se už o 33., 34. a 35. lokomotivu poskytnutou touto firmou. RSL má letos poskytnout ČD celkem 22 nových strojů Siemens Vectron. Celkový počet provozovaných vozidel na konci roku stoupne na 50 od RSL, 10 kusů poskytuje firma ELL a jeden Vectron patří přímo Českým drahám. Od roku 2026 ho začne doplňovat dalších 50 rychlých lokomotiv Siemens Vectron na rychlost 230 km/h, které si objednaly přímo ČD u společnosti Siemens Mobility. Tyto stroje se uplatní i v dopravě jednotek ComfortJet a budou schválené pro provoz v Česku, Německu, Polsku, na Slovensku, v Maďarsku a Rakousku. Dvacet lokomotiv navíc také v Dánsku. Vectrony jsou připraveny na provoz pod dohledem systému ETCS, který je 1. ledna 2025 povinný na vybraných úsecích koridorů a lokomotivy ho budou využívat i na některých zahraničních tratích. Převzaté stroje mají maximální rychlost 200 km/h. ČD provozují lokomotivy Siemens Vectron na vnitrostátních a mezistátních spojih od Flensburgu na severu Německa po Budapešť, od Františkových Lázní po Žilinu a zajíždí také do Varšavy.



Přes tisícovku policistů využívá výhodnější jízdné

V rámci společného projektu Českých drah a Policie ČR mají policisté už rok možnost výhodněji cestovat vlaky dopravce. Cenově výhodnější In Karty si za tu dobu pořídilo více než 1 100 příslušníků policejního sboru. Přítomnost policistů také pomáhá vlakovému personálu při řešení incidentů. „Chceme, aby s našimi vlaky policisté cestovali, protože v případě potřeby může vlakový personál požádat policistu o pomoc,“ řekl Michal Krapinec, generální ředitel ČD. Dopravce s Policií ČR spustil projekt, jenž má zvýšit bezpečnost a zrychlit řešení incidentů ve vlacích, v březnu 2023. Policisté si mohou pořídit v mobilní aplikaci Můj vlak virtuální In Kartu s aplikacemi IN 25, IN 50 a IN 100 za poloviční cenu. Nejpopulárnější je pořízení aplikace IN 100, jež tvoří více než polovinu z celkového počtu. Ve spolupráci s policií ČD také zintenzivnil akce proti sprejerům, kteří poškozují vlaky. Za poslední rok bylo evidováno více než 460 případů sprejství na vozidlech ČD. Škoda překročila 5 milionů korun.



Motorová lokomotiva pro Osoblažku je zpět na kolejích

Po dlouhodobé opravě se na úzkorozchodnou dráhu, která vede z Třemešné do Osoblahy ve Slezsku a patří k významným turistickým lákadlům, počátkem března vrátila druhá motorová lokomotiva 705.914. Ta byla po opravě u společnosti CZ LOKO přepravena domů na úzkorozchodnou dráhu Třemešná ve Slezsku – Osoblahy. Stroj se oživil, vyzkoušely se všechny komponenty. Následovat bude zkušební provoz modernizovaného stroje. České dráhy investovaly do obnovy několik milionů korun. Při modernizaci technici dosadili nový spalovací motor, trakční alternátor, chlazení hnacího agregátu nebo řídicí systém včetně pultů strojvedoucích. Kompletní obnovou prošly podvozky včetně elektromotorů. Po dokončení všech kroků a schválení vozidla budou mít ČD na Osoblažce k dispozici dvě soupravy skládající se z úzkorozchodné lokomotivy a úzkorozchodného vozu.



ČD zajistí provoz vlaků Moravia na jižní Moravě

České dráhy uspěly ve výběrovém řízení na provozování nových vlaků Moravia na nevytíženějších regionálních linkách S2 a S3 v okolí Brna od letošního prosince na dalších deset let. Podaly nejnižší cenovou nabídku a uspěly tak v konkurenci dalších uchazečů, jimiž byly RegioJet a Arriva. ČD už toto spojení mezi Brnem a Blanskem, Brnem a Tišnovem nebo Brnem a Hustopečemi v současnosti provozují. Podle náměstka hejtmána Jiřího Crhy kraj výrazně ušetří. Soutěžní cena činila zhruba půl miliardy za rok provozu. České dráhy ujedou podle plánu za deset let na uvedených linkách 4,5 milionu kilometrů. „Velmi si vážíme důvěry Jihomoravského kraje. Podali jsme nejlepší nabídku, která reflektovala všechny požadavky objednatele tak, jak od začátku platnosti nové smlouvy požaduje. Potvrdili jsme, že České dráhy jsou na trhu konkurenceschopná firma a dokážou nabízet nejlepší služby za výhodné ceny, které zákazník očekává,“ okomentoval výsledek soutěže generální ředitel a předseda představenstva ČD Michal Krapinec.



Třetina třívozových RegioPanterů je v provozu

České dráhy převzaly od společnosti Škoda Group už dvacátou třívozovou jednotku RegioPanter řady 640.2 druhé generace. Podobně jako většina dosud dodaných vlaků zamířila do Olomouckého kraje, kde obsluží linky Šumperk – Uničov – Olomouc – Přerov – Vyškov na Moravě, Kouty nad Desnou – Zábřeh na Moravě – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice a Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín. „Dvacátá jednotka představuje dokončení první třetiny naší objednávky na 60 třívozových vlaků RegioPanter řady 640.2. První dvě jsme uvedli do provozu loni v létě v Moravskoslezském kraji a další již směřovaly do Olomouckého kraje,“ řekl náměstek ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Nové RegioPantery nahradily starší soupravy sestavené z lokomotiv a klasických vozů a pantografy řady 460. Nové vlaky jsou klimatizované, bezbariérové, mají wi-fi, elektrické zásuvky a USB pro dobíjení mobilů a notebooků. V Olomouckém kraji bude jezdit celkem 27 nových Panterů a tři starší z předchozí dodávky.



Instalace ETCS do RegioSpiderů

Dalším vozidlem ČD, u něhož dopravce začal s instalací evropského zabezpečovače ETCS, se staly motorové vozy Stadler RegioShuttle RS1 řady 841 a 841.2. Cestující je z tuzemských tratí dobře znají pod obchodním názvem RegioSpider. Dodavatelem palubní části zařízení je společnost AŽD Praha. První část zakázky získala v roce 2021, a to na sedmáct vozů, které jezdí zejména na Vysočině a v Pardubickém kraji a pořídily si je ČD v letech 2011 až 2013. Hodnota této objednávky činí 189,8 milionu korun. V případě druhé zakázky se jedná o vybavení Stadlerů z roku 2022, přičemž se zabezpečovačem osadí až třiatdacet vozidel řady 841.2 pocházejících z 90. let. Dopravce si je pořídil v Německu a v provozu se objeví v Pardubickém a Středočeském kraji. Hodnota zakázky je 268 milionů Kč bez DPH.



ČD v létě posílí spojení mezi Prahou a Berlínem

České dráhy společně s německým dopravcem Deutsche Bahn rozšíří na letní sezonu provoz vlaků mezi Prahou a Berlínem. Pro cestu mezi oběma metropolemi cestujícím nabídnou od 10. června až do 15. září 2024 každý den dodatečný spoj prostřednictvím vlaku EuroCity Berliner. Z Prahy vyjede jako EC 258 každý den ve 20:28 a do Berlína přijede v 01:12 hodin. Opačným směrem spoj vyrazí v 0:36 a v Praze bude v 5:24 ráno. Nové spoje zastaví ve stanicích Praha-Holešovice, Ústí nad Labem hl. n., Děčín hl. n., Bad Schandau, Drážďany hl. n. a Drážďany-Neustadt a Berlín-Südkreuz. Nové spoje jsou už v prodeji v rezervačním systému Českých drah. Dosud z Prahy odjíždí poslední vlak do Berlína již v 16:28, od dubna pak ještě o hodinu později. Zároveň zůstane zachován provoz nočního vlaku, který z Prahy vyrazí ve 3:12 hodin. ČD na nové spoje nasadí standardní soupravu, která na vlcích EC Berliner jezdí, naplánováno je devět vozů. V nabídce bude i jídelní vůz.

Vlaky jezdí i mezi školními lavicemi

V několika partnerských středních školách Českých drah se mohou pochlubit funkčními a skvěle vybavenými modelovými kolejišti. Jedním ze zařízení je Střední škola Edvarda Beneše v Břeclavi. Dopravní sál byl vybudován v 80. letech a byl určen k přípravě žáků na profesi výpravčího. Zároveň se na něj chodili školit i výpravčí tehdejších ČSD. Dnes slouží studentům oboru Elektrotechnika – zaměření Elektrická trakce v dopravě. Koná se zde Dopravní kroužek, a to pod vedením pedagoga Jana Esterky, který připravuje studenty od 1. ročníku na profesní uplatnění na železnici. Sál disponuje modelovým kolejištěm velikosti H0, které je ovládáno pomocí zabezpečovacích zařízení z reálného provozu. Jsou zde dva ovládací pulty reléového zabezpečovacího zařízení. Žáci si mohou nasimulovat různé poruchy z reálného prostředí a naučit se je správně řešit.

Chystá se rekonstrukce trati na Havlíčkobrodsku

Rekonstrukce osmikilometrového úseku železnice mezi Přibyslaví a Pohledem na Havlíčkobrodsku přijde bezmála na 2,8 miliardy korun. Zhotovitelem, jehož vybrala SŽ, je společnost Chládek & Tintěra. Rekonstrukce umožní zvýšit rychlost vlaků ze 100 až na 160 kilometrů v hodině. Přestaví se také obě stanice a zastávky mezi nimi. Stavební práce začnou v dubnu a potrvají do konce roku 2026. Rekonstruovat se budou koleje, mosty, nadjezdy i trakční vedení. Stavbaří zmodernizují rovněž všechna nádraží. Trať získá nové zabezpečovací zařízení. V Přibyslaví budou po rekonstrukci opravená obě nástupiště a podchod bude doplněn o výtah. Rekonstrukce čeká rovněž zastávku Stříbrné Hory. Ve stanici Pohled se vybuduje nové nástupiště, přístupné podchodem s výtahy. Stavba se uskuteční při zachování jednokolejného provozu. Hlavní výluka začne letos v červnu, nejnákladnější práce potrvají celý příští rok a částečně i v roce 2026.

Historická budova nádraží v Teplicích má původní vzhled

Správa železnic dokončila rekonstrukci památkově chráněného nádraží v Teplicích. Obnovou prošla fasáda a střecha objektu a také první nástupiště včetně litinového přístřešku. Stavba začala v srpnu 2022, její celkové náklady dosáhly 325 milionů korun. Jde o první fázi rekonstrukce, druhá, která zahrnuje vnitřní prostory, se připravuje. Budova teplického nádraží slouží cestujícím od roku 1858. Jde o ojedinělou ukázkou novorománského slohu. Proto stavbaři ve spolupráci s památkáři a restaurátory vrátili budově její podobu z poloviny 19. století. Dělníci zrenovovali střechu a fasádu a vyměnili okna i dveře. Speciálně na zakázku se vyrobily vstupní dveře. Součástí prací byla rekonstrukce prvního nástupiště, které přiléhá k nádražní budově. Renovací prošly veškeré plochy, na místo už se vrátily i repasované litinové sloupce historického zastřešení. Pro druhou etapu prací, během níž se opraví prostoro historické budovy, se dokončuje projektová dokumentace.

Startuje další nostalgická sezona

Nová sezona v ČD Muzeu Lužná u Rakovníka odstartuje v sobotu 27. dubna, kdy se letos prvně otevřou brány pro veřejnost. Návštěvníci se mohou těšit na premiérové jízdy na prodlouženém okruhu úzkorozchodné železnice a chybět nebudou ani hvězdicové jízdy parních vlaků do okolí. Muzeum pro fanoušky připravilo i další akce. Už 1. června se v areálu uskuteční Rodinný den. Připraveny budou soutěže a hry. Záměrem je se mohou svézt vláčkem po úzkorozchodném okruhu nebo navštívit Kinematovlak. Na víkend 20. až 21. července se chystá setkání drezin v ČD Muzeu. Půjde o přehlídku různých typů strojů od poloviny devatenáctého století až do současnosti. Samozřejmostí jsou jízdy po areálu. Víkend 17. až 18. srpna bude patřit modelářům. Odehraje se už 11. ročník modelářské výstavy zaměřené nejen na železniční modelářství, ale i na modely silniční nebo bojové techniky. A o víkendu 5. až 6. října si přijdou na své příznivci lokomotiv Hektor. Připravuje se první setkání strojů T 435.0 a T 458.1 přezdívaných Hektor. Těšit se můžete nejen na přehlídku na točně, ale také na jízdy zvláštních vlaků či ranní a noční fotografování v areálu muzea. Brány Lužná letos zavře 27. října. Jako novinka se připravují na 7. prosince jízdy Mikulášského vlaku v okolí muzea.



S ComfortJety se poprvé setkáme na Ostravanech

Po roce se opět setkáváme s náměstkem pro osobní dopravu Jiřím Ješetou, abychom sesumírovali ty nejzajímavější novinky v provozu Českých drah. Poprvé se svezeme ComfortJety, představeny budou bateriové RegioPantery, brzy dorazí i další nová vozidla. Kromě obnovy vozového parku však musíme zmínit i méně veselá témata. Ztrátu výkonů v Ústeckém kraji, konec pokladních a průvodčích na jižní Moravě nebo situaci kolem schvalování jednotek 847 od PESY. „Sankce za jejich nedodání už dosahují desítek milionů korun, což samozřejmě budeme uplatňovat i my vůči výrobci,“ upozorňuje Ješeta.

Vít Čepický | Foto: Jan Chaloupka

Největší událostí letošního roku bude nasazení ComfortJetů, byť v prozatím pozměněném složení. Kdy se dočkáme?

První představení – zatím tedy v podobě bez řídicího vozu a bistrovozu – plánujeme na první polovinu dubna. K dispozici nyní máme jednu soupravu v depu v pražské Michli, kde se s ní postupně seznamují naši zaměstnanci, další jednotky přijdou na jaře. Od konce dubna bychom

pak první z nich chtěli nasadit v rámci zkušebního provozu na EC 141/140 Ostravan. Do června by se měly přidat další dvě jednotky, které opět vykryjí směr na Ostravu, nahradit by měly náhradní soupravy, jež zde nyní suplují Pendolina. Tedy opět Ostravany – EC 510, 511, 512 a 515.

Stále platí, že by se pak měly objevit na Berlinerech?

Ano, od poloviny srpna tohoto roku bychom v případě, že vše půjde, jak má,

chtěli první tři soupravy nasadit do mezinárodního provozu – na tři páry EC Berliner. V příštím roce by pak měly přibývat další soupravy na Brno, Budapešť, Graz, aby se postupně vyzkoušely na všech trasách, které mají obsluhovat. Dokud nebude dokončeno schvalování řídicího vozu a bistrovozu, budou v mezinárodní dopravě dočasně osmivozové ComfortJety doplněny o standardní restaurační vozy, které dnes na Berlín a Hamburk jezdí, tedy oblíbené WRmz.

Lze odhadnout, kdy se setkáme s jednotkami v jejich plnohodnotném složení?

První nasazení devítivozové jednotky v definitivní podobě plánujeme na jaro 2025. Začít by měly opět na Berlinerech, resp. od roku 2026 na spojích do Kodaně, přičemž v průběhu roku 2026 bychom měli mít postupně k dispozici již všech 20 kompletních souprav. Turnusováno má být 17 z nich, tři budou záložní.

Letos končí desetiletá smlouva mezi ČD ÖBB na společný provoz railjetů. Jaké změny můžeme čekat?

Nyní vyjednáваме novou na dalších 10 let. V ní se upraví nasazení jak railjetů, tak Comfortjetů na konkrétní vlaky – samozřejmě s ohledem na různé výlukové práce zejména na území Rakouska, které do toho v příštích letech výrazně promluví. Některá období tedy bude například současné rameno do Grazu zkráceno do Vídně, později bychom měli jezdit až do Villachu, což je cílový stav.

Railjety budou jezdit v soupravě nadále s rakouskými Taurusy?

Zůstává to prakticky stejné, jedinou větší změnou bude dočasný provoz railjetů s Vectrony v průběhu příštího roku a objížďení souprav v koncových stanicích, což je důsledkem zpožděné rakouské instalace zabezpečovacího systému ETCS do českých i rakouských souprav a dovybavení lokomotiv Taurus.

Zůstaňme u elektřiny, ale přehoupněme se do regionální dopravy. Ve velmi dohledné době se chystá první nasazení bílo-červených panterů pro Středočeský kraj. Kdy to bude?

První vyrobená jednotka je na okruhu, nedávno se uskutečnila prezentační jízda pro Středočeský kraj a s jejich postupným nasazováním se počítá mezi červnem a říjnem tohoto roku. Přicházet budou na střídačku s dalšími modrými pro Olomoucko a Jihočeský kraj, ve druhé půlce roku 2024 bychom měli převzít všech 22 středočeských jednotek, které by měly být na podzim již v provozu. Jejich výroba je v termínu, zpoždění nevidujeme. Oficiálně s nimi pak turnusově počítáme od prosince 2024 na výkony do Kralup nad Vltavou, kde se ve špičce dvě spojené jednotky budou dělit a jedna z nich bude pokračovat až do Ústí nad Labem, a dále pak spěšné vlaky do Kolína a do Kutné Hory.

Pantery přichází ve vysokém tempu, to se ovšem nedá říct o RegioFoxech od Pesy, jejichž schválení se výrobcí stále nedaří. Jaká je situace?

Výroba jako taková běží, dokončených je 33 jednotek, vozidla z první smlouvy jsou tedy hotová. Zkušební provoz je schválený pro šest vozidel, prakticky ale jezdí jen čtyři. Jedno z nich je totiž po střetu se stromem na opravě u výrobce, další bylo poškozeno při přepravě a je taktéž na opravě, jejich opětovné nasazení do provozu je plánováno na květen, resp. červen. Výrazně horší je situace z hlediska schvalovacího procesu, jenž má v režii výrobce. Závad zjištěných během zkušební provozu je více. Pesa je řeší a část z nich i vyřešila, některé ale přetrvávají, což má vliv na hodnocení zkušební provozu a finální schválení. Aktuálně nás Pesa informuje, že

by do konce dubna mělo proběhnout schválení typu a v průběhu května bychom měli začít s přebíráním jednotek.

Pro tak velké zpoždění kraje asi příliš pochopení nemají...

Pochopitelně je to příliš nezajímá, jejich dodavatelem jsme my a oni po nás logicky chtějí objednaná vozidla v provozu. Postupně jsou aktivovány sankční mechanismy plynoucí ze smluv s kraji. Tyto pokuty samozřejmě budeme následně uplatňovat i my vůči Pesě, jejich konkrétní výši ale budeme moci stanovit až po převzetí všech vozidel a naplnění kupní smlouvy. Už nyní se ale bavíme o desítkách milionů korun. Je to problém, který není malý, každé nedodané vozidlo nám chybí. Primárně kvůli cestujícím, kteří nemohou využívat komfortu nových vozidel, ale také například z provozního hlediska, třeba jízdní řády počítají s kratšími jízdními dobami, jež starší jednotky nestihnou vyjet, což opět dopadá na naše cestující. To nás velmi mrzí a v rámci možností se snažíme dělat všechno pro to, aby onen dopad byl co nejmenší. Nemáme to však pouze ve svých rukách.

Jak na tom jsou RegioFoxy z dalších uzavřených smluv?

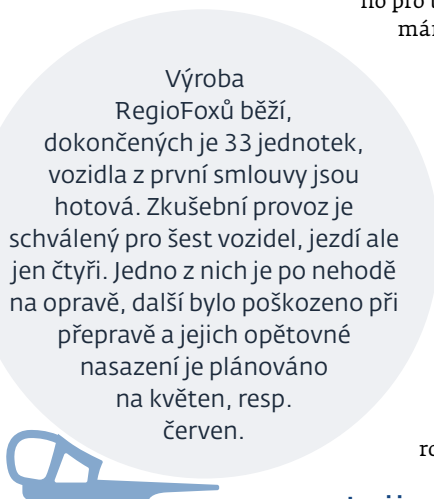
Výrobní proces na rozdíl od schvalovacího běží již bez větších problémů, ve výrobě tak už jsou jednotky pro Královéhradecký kraj a Plzeňský kraj z druhé a třetí kupní smlouvy. U nich Pesa deklaruje, že termíny zatím drží a měli bychom se jich dočkat dle očekávání, na konci letošního roku a zkrataje roku příštího. Opět to ale bude záviset na schválení typu, zatím se vyrobené jednotky hromadí v Polsku...

Loni jsme v rozhovoru řešili převážně krizi v opravárenství a zpožděné dodávky vagonů z opraven. Je to už lepší?

Z pohledu těžké údržby osobních vozů ano, už jich není odstavených tolik jako před rokem, zpoždění v dodávkách je ale bohužel stále stejně velké. Tedy místo 15 až 30 dnů je běžná doba opravy kolem 50 dnů, což situaci nadále komplikuje. Letos zejména v kombinaci s instalacemi ETCS. Zejména dlouhotrvající prototypové instalace do jednotek jako InterPanter nebo Pendolino znamenají zvýšenou potřebu klasických vozů pro zajištění dálkové dopravy. Co se nám podařilo konečně dostat z opraven a mohlo zlepšit stav, to momentálně vykrývá nedostatek daný instalacemi ETCS a některými mimořádnými událostmi. Oproti loňskému roku jsme na tom tedy lépe jen mírně. Početně se dá říct, že jsme na tom s osobními vozy klasické stavby na stavu denních turnusových potřeb, tedy bez záloh.

Zlomí onen začarovaný kruh konečně Comfortjety?

Reálně a rychle nám pomohou. První dodaná souprava nám už v dubnu uvolní zálohovou jednotku InterJet, která nyní jezdí na Ostravanu, a hned nám pomůže zlepšit situaci jinde. Pak přibude druhá, třetí, už je velmi očekáváme, navíc budeme instalace ETCS v průběhu roku postupně dokončovat a to nám bude uvolňovat čím dál více vagonů. Je třeba ale taky upozornit, že to nebude znamenat uvolnění tolika vagonů, kolik nových v přepočtu přijde. Sice nám jen Comfortjety do systému přidají 180 vozů, tři z toho ov-





šem budou záložní, dále nahradíme maďarské soupravy z Hungarie, jelikož na Hamburk budou třeba od roku 2026 vozy s vyšší maximální rychlostí, to jsou dvě soupravy ComfortJetů navíc oproti současné turnusové potřebě, zavedeme také od prosince novou linku do Vratislavi, což znamená nárůst o 15 vagonů, ve výsledku tedy bude přínos nových doávek značný, ale nelze to počítat jedna ku jedné.

Velkým tématem byl před rokem rovněž vandalismus – zejména u jednotek 471 ve Středočeském kraji. Jak probíhá implementace přijatých opatření, která mají situaci zlepšit?

Část jednotek s dobrým lakem dostává speciální laminovací antigraffiti nástřik, část dostává polep v barvách Pražské integrované dopravy se speciální fólií, která zároveň také umožňuje snazší, a tím výrazně rychlejší odstraňování graffiti. Celkem jde o 54 jednotek, tedy všechny, jež postupně obdrží ETCS a počítáme s nimi i do budoucna. Dále se bude vypisovat zakázka na antigraffiti polepy, to se kromě CityElefantů týká i Stadlerů RS1. Současně běží další aktivity, jak častější hlídky v depech, doprovázení vlaků a strážení odstavených, tak stavební úpravy dep vedoucí k jejich zabezpečení – nové zdi, ploty a kamerové systémy. A kamery se záznamem budeme instalovat i do vlaků. V roce 2024 bychom rádi prototypově vybavili první jednotku, pro představu se jedná o více než 40 kamer na třívozový CityElefant. Pokud se to osvědčí, vybavíme jimi i zbývající perspektivní jednotky 471.

Vidíte výsledky i v provozu?

Několik skupin sprejerů se již podařilo dopadnout ve spolupráci Policie ČR, najaté agentury a naším Odborem bezpečnosti, naposledy v polovině března. Podle rozsahu škody s nimi pak dále probíhá správní nebo trestní řízení. Situace se tedy pomalu lepší, přestože aktivita sprejerů je nyní ještě o něco vyšší než před zaváděním opatření – ona se jim naše aktivita samozřejmě nelíbí, ale nám se zase nelíbí jejich činnost. Stojí nás to hodně úsilí, času i peněz. Ve výsledku tím ale nejvíce trpí cestující, a to hned několikrát. Jezdí ve znečištěných vlacích, z provozu vypadávají jednotky mířící na očistu a nakonec i peníze, jež jsou na čištění a opravy vynaládány, by mohly být vynaloženy lépe. Právě kvůli tomu to ale nesmíme vzdát. ○



Pokračování rozhovoru si můžete přečíst online zde

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Turistická sezona potrvá do 28. října. „I letos si cestující mohou naplánovat výlet oblíbenými vlaky do malebné krajiny Brd a Českého ráje nebo výletním vlakem Cyklohráček do oblasti Slánska. U Cyklohráčku se nám osvědčily speciální prázdninové jízdy do dalších míst nejen ve středních Čechách a u tohoto modelu zůstaneme i letos,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Ješeta.

Zkrátka nepřijdou ani fanoušci parních vlaků, kteří se mohou těšit na řadu nostalgických jízd. „Jen loni těmito vlaky cestovalo na šest tisíc lidí. Letos se cestující mohou těšit na větší pohodlí. Některé vozy nostalgických vlaků prošly rekonstrukcí,“ upozornil ředitel Oblastního centra obchodu Střed Českých drah Jakub Goliáš.

Cestující ve Středočeském kraji si mohou vybírat z řady akcí. „Připraven je Regionální den PID v Benešově u Prahy, který třetí dubnovou sobotu nabídne návštěvníkům jízdu historickými autobusy a zvláštními vlaky. Zájemci si budou moci prohlédnout novou třívozovou jednotku RegioPanter 640.2 v náteru PID,“ uvedl ředitel IDSK Zdeněk Šponar.

Nově do Dobříše a Rožmitálu

Výchozí stanicí nostalgických jízd je v metropoli opět stanice Praha-Vršovice. V nabídce zůstávají parní vlaky Párou Posázavím, které pojedou po tradiční okružní trase z Prahy-Vršovic přes Davli do Týnce nad Sázavou a zpět přes Čerčany do Prahy. Nejbližší jízda je připravena na 5. května a 13. října. Na konci prázdnin, 31. srpna, bude vypraven historický vlak s názvem Párou na Tankový den v Lešanech, který pojedě z Prahy přes Davli a Krhanice do Týnce nad Sázavou. Ocení ho nejen návštěvníci tradiční akce plné vojenské techniky, ale i výletníci směřující do Posázaví.

Novinkou je jízda nostalgického vlaku s názvem Párou na Dobříš. Parní jízda se uskuteční 4. května a 12. října. Premiéru má nostalgický vlak z Příbrami s názvem Párou do Rožmitálu pod Třemšínem, který pojedě 27. července přes Březnici do Rožmitálu pod Třemšínem a zpět. V Příbrami se počítá s možností přestupu z výletního vlaku Cyklo Brdy ve směru od Prahy a Berouna, což bude možné i pro cestu zpět.

Cyklohráček i vlaky Český ráj a Cyklo Brdy

Už do jedenácté sezony vjel výletní vlak Cyklohráček. Opět jezdí o sobotách, nedělích a státních svátcích až do 28. října. Využít ho lze k výletu na Slánsko.



Turistické vlaky procitly ze zimního spánku

Letošní turistická sezona na železnici v Praze a Středočeském kraji odstartovala předposlední březnový víkend. Nadšenci mohou opět vyrazit na tradiční jízdy do atraktivních míst, ale i na některé nové trasy. Kromě nostalgických projížděk do Posázaví letos zamíří parní vlaky do Dobříše nebo do Rožmitálu pod Třemšínem. Vyjedou také oblíbené spoje do Českého ráje a Brd.

Ve dnech 20. dubna, 25. května, 29. června, 27. července, 24. srpna a 28. září pojedou až do Zlonic. V provozu jsou opět dva páry vlaků. Stejně jako v minulém roce bude od 9. července do 22. srpna provoz Cyklohráčku rozšířen o úterní a čtvrteční jízdy. Vlak v tyto dny vyrazí do dalších míst nejen ve středních Čechách a cestu-

jící tak mohou zavítat do Dobříše, Českého Šternberka, Kácova, Lužné u Rakovníka, Mladé Boleslavi či Nelaževsi. Celkem se jedná o 14 projížděk.

ČD i letos vypraví o víkendech a státních svátcích vlak Český ráj. Cestující z Prahy zaveze do Jičína, Prachovských skal nebo na Hruboskalsko. Vlak je určen pro pěší i cykloturisty a letos nově vyjíždí z hlavního nádraží v 8:54. V provozu je též spoj Cyklo Brdy, který svezde turisty do Brd a do hornického města Příbram nebo na zámek v Březnici a Blatné. Vypravovány rovněž budou výletní vlaky od 27. 4. do 29. 9. mezi Březnicí a Rožmitálem pod Třemšínem. Ve stanicích Březnice lze využít návaznosti na vlak Cyklo Brdy, a to v obou směrech. ○



Začala obnova vjezdové části depa v Michli

Výměna 21 výhybek, tří kilometrů kolejí a 5,5 kilometru trakčního vedení – to vše se uskuteční při letošní komplexní modernizaci vjezdové části Centra údržby Praha jih v pražské Michli. Jedná se o dosud největší obnovu rozlehlého areálu, který čekají celkové investice ve výši několika miliard korun.



Petr Štáhlavský | Foto: archiv

Centrum údržby Praha jih je nejdůležitějším místem pro péči o elektrické příměstské vlaky v rámci PID a také o dálkové soupravy, které z Prahy vyjíždějí.

„Staráme se tu o Pendolina, railjety a budeme zde pečovat o Comfortjety. Proto pokračujeme ve velké obnově a dostavbě celého areálu, který zahrnuje celkovou výměnu stávajících kolejišť, modernizaci současných hal a provozů, jako například myčky, a také výstavbu nové čtyřkolejné haly pro údržbu dálkových vlaků. Během několika let chceme v tomto největším českém centru pro údržbu vlakových souprav investovat přes pět miliard korun,“ řekl místopředseda představenstva Českých drah a náměstek generálního ředitele pro servis Michal Kraus.

Na letošek je naplánovaná důležitá obnova vjezdové skupiny. Ta sama o sobě představuje velkou železniční stanici o třinácti kolejích, kam přijíždějí vlakové soupravy z pražského hlavního nádraží a Vršovíc k další údržbě a úklidu v areálu Střediska údržby Praha jih. Během modernizace bude vyměněno 21 výhybek, zhruba tři kilometry kolejí a 5,5 kilometru trakčního vedení.

Delší životnost svršku

K obnově se použije moderní svršek typu S49 s pružným upevněním kolejnic a s betonovými pražci pod výhybkami. Toto provedení svršku má velkou životnost a zajišťuje dlouhodobou spolehlivost a bezpečnost provozu. Součástí obnovy bude také výměna bran a podpěr trakčního vedení. Všechna pevná zařízení elektrického trakčního vedení již budou připravena pro konverzi na napájecí systém 25 kV 50 Hz AC v pražském uzlu. Při obnově se vymění také prvky

zabezpečovacího zařízení, osvětlení s novými LED svítilny a uskuteční se výměna veškeré kabeláže.

Dodavatelem modernizace je společnost Strabag Rail. Hodnota investice Českých drah představuje 258,658 milionu Kč a její rozsah vyžaduje úplnou výlukou celé vjezdové skupiny Centra údržby Praha jih od 11. března do 14. prosince 2024. To s sebou pochopitelně nese rozsáhlá opatření v technologii přístavby vozidel k údržbě a provozu dopravy v pražském železničním uzlu.

Obnova myčky

Současná investice navazuje na 1. etapu obnovy vjezdové skupiny a další opravy realizované v loňském roce, kdy se v celém areálu vyměnilo 23 výhybek a 1 500 metrů kolejí. V dalších letech se plánu-

je rekonstrukce myčky, která patří k nevytíženějším v Česku a od svého uvedení do provozu v roce 2007 umyla více než čtvrt milionu skříní železničních vozidel. Nové zařízení bude mít kapacitu až 30 tisíc vozidel ročně a zahájení prací na její rekonstrukci se předpokládá ještě letos. Ve Středisku údržby Praha jih se uskuteční také komplexní modernizace zabezpečovacího zařízení, výstavba trakční měnárny, výstavba nových sanitárních kolejí a především stavba nové čtyřkolejné haly pro údržbu jednotek ComfortJet.

Středisko údržby Praha jih je největší areál pro údržbu vlakových souprav v ČR. Nachází se v něm přes 45 kilometrů kolejí, skoro 200 výhybek a téměř 30 kilometrů trakčního vedení. Pečuje se tam o 70 jednotek CityElefant, o Pendolina, railjety a několik stovek osobních vozů. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc duben zní: **Jaká je nejstarší vysokorychlostní trať na světě a kdy byla zprovozněna?**

Své odpovědi nám zasílejte do **28. dubna** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář duben“. Tentokrát se hraje o knihu Posázavská dráha.

Správná odpověď z č. 3: Autorem konstrukce lokomotiv řady 387.0 byl švýcarský konstruktér Škodových závodů v Plzni Oskar Dolch. Publikaci Příběhy z dějin našich drah získává Pavel Urban, Králův Dvůr.



ČD oficiálním dopravcem MS v ledním hokeji 2024

Národní dopravce zajistí během letošního světového šampionátu v hokeji v Česku přepravu hokejových týmů, rozhodčích, organizátorů i fanoušků mezi místy konání zápasů v Praze a v Ostravě. V květnu vypraví sedm párů mimořádných spojů SC Pendolino a zajistí i transfery hokejistů mezi hotely.



Redakce | Foto: archiv ČD

České dráhy jsou hrdý partner českých sportovců a fanoušků. „Už v minulosti jsme spolupracovali na zajištění přepravy hokejistů a fanoušků při světových šampionátech konaných v České republice i na Slovensku. Od 10. května vypravíme sedm párů mimořádných spojů SC Pendolino. Navíc jsme letos spoluprá-

ci prohloubili a jako oficiální dopravce zajistíme transfery hokejistů mezi hotely, stadiony a vlakovými nádražími v Praze a v Ostravě prostřednictvím naší dceřiné společnosti ČD Bus,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Vlaky SC Pendolino a InterCity urazí cestu mezi hlavními stanicemi v Praze

a v Ostravě za 3 hod. 12 minut a nabízejí vysoký komfort cestování. Vedle klimatizovaných souprav jsou vlaky vybaveny palubní wi-fi sítí a nabízejí občerstvení v restauračních vozech nebo formou ČD Minibaru. Díky tomu nabízejí cestujícím pohodlnou a rychlou cestu mezi Prahou a Ostravou. Především pohodlí vlaků a možnost odpočinku mezi utkáními byly hlavní důvody organizátorů, prožvolili pro cesty mezi oběma místy konání šampionátu hokejistů železnici.

Do O2 areny i do Ostravy

České dráhy zajišťují také cesty hokejových fanoušků. Vlakem lze cestovat přímo až k pražské O2 areně, která je vzdálena pouhých 15 minut pěší chůze od libeňského nádraží. Na něm zastavuje většina vlaků z východní části republiky, například z Ostravy, Valašska, Zlínska nebo z jižní Moravy. Zastavují tam i regionální spoje linek S1 a S7 z hlavního a Masarykova nádraží v centru Prahy.

Vlakem lze pohodlně cestovat z různých míst republiky také na zápasy v ostravské Ostravar areně. Železniční stanice Ostrava-Vítkovice leží zhruba 20 minut pěší chůze od sportovního stánku Vítkovice aréna a jezdí na ní pravidelné spoje S9 Ostrava-Svinov – Havířov – Český Těšín. České dráhy ve spolupráci se slovenskou společností ZSSK nabídnou speciální přímé spoje na trase Košice – Žilina – Ostrava-Vítkovice a zpět.

Pozici Českých drah jako oficiálního dopravce MS IIHF v ledním hokeji 2024 v Praze a v Ostravě bude připomínat také speciální hokejový polep na jedné z lokomotiv Siemens Vectron, které představují nejvýkonnější a nejrychlejší elektrické lokomotivy v České republice. ○

Drážní úřad informuje

Zavádění ETCS běží naplno. Od ledna 2025 bude systém ve výhradním provozu.

Od 1. ledna 2025 začne na vybraných úsecích české železnice výhradní provoz ETCS. Díky intenzivnímu testování v reálném provozu se daří úspěšně odstraňovat problémy, které se objevily během zkušebního provozu. V přípravách jsme se posunuli o velký kus kupředu. Situace na trati Olomouc – Uničov se výrazně zlepšila, testování systému pokračuje na dalších tratích a dopravci dostávají další lokomotivy vybavené palubní částí ETCS a školí strojvedoucí. V první polovině roku 2024 nás čekají další důležité kroky:

- Zátěžové testy na celé síti určené k výhradnímu provozu
- Zvýšení spolehlivosti systému GSM-R a odstranění míst s výpadky signálu; včetně monitoringu za pomoci dronů
- Zkrácení výluk ETCS
- Zvýšení počtu vlaků jedoucích pod dohledem ETCS ve dvou etapách
- Apel Drážního úřadu na další dopravce, aby se zapojili do provozu pod dohledem ETCS.

Jednotnou technologií ETCS je již vybaveno 1 174 km tratí a počet vozidel s nainstalovanou palubní částí se blíží sedmi stovkám. Zavádění ETCS je klíčové pro posílení bezpečnosti, automatizace provozu a digitalizace na železnici.





RegioPanter pro PID se předvedl na okruhu

Zástupci výboru pro dopravu Středočeského kraje v čele s hejtmankou Petrou Peckovou si na zkušebním okruhu VUZ prohlédli jednu z dokončených elektrických jednotek řady 640.2 PID RegioPanter, která obsluží příměstské linky S ve Středočeském kraji a Praze. České dráhy jich pro tento region objednaly celkem dvaadvacet.

Redakce | Foto: Jan Chaloupka

Na zkušebním okruhu dceřině společnosti Českých drah VUZ se v březnu předvedla nová jednotka RegioPanter 640.2 v barvách Pražské integrované dopravy (PID). Prohlédli si ji zástupci samosprávy. „Přesvědčila jsme se, že moderní vlaky Českých drah nabídnou obyvatelům ve Středočeském kraji kvalitní cestování na úrovni 21. století. Líbí se mi přehledný interiér, velmi pohodlný je nástup díky nízkopodlažnímu řešení a cestující v nich budou mít řadu dalších služeb. Nové vlaky jsou atraktivní

alternativou k individuálnímu motorismu a pomohou nám uvolnit přetížené silnice ve Středočeském kraji,“ řekla hejtmanka Středočeského kraje Petra Pecková.

Radní Středočeského kraje pro oblast veřejné dopravy Petr Borecký zdůraznil, že zajištění kvalitní dopravní obslužnosti pro občany je jednou z priorit kraje. „Do obnovy vozidlového parku všech dopravců a do zajištění provozu všech linek v regionu investujeme ročně několik miliard korun. Brzké nasazení úplně nových vlaků do Kolína a Kralup nad Vltavou představuje konkrétní výsledek na-

šeho jednání s dopravci a úsilí zlepšovat veřejnou dopravu.“

Objednáno 22 jednotek

České dráhy pro Středočeský kraj a Prahu objednaly celkem 22 třívozových jednotek RegioPanter 640.2 PID, které budou od nového jízdního řádu obsluhovat spěšné vlaky z Prahy do Kolína a Kutné Hory a osobní vlaky linky S4 z Prahy do Kralup nad Vltavou, Roudnice nad Labem a dál až do Ústí nad Labem. Nové vlaky doplní současných 21 700 míst k sezení poskytovaných jednotkami CityElefant na elektrifikovaných tratích o dalších 4 950 míst k sezení. To představuje navýšení kapacity elektrických vlaků PID o 18,5 %.

„Jsem přesvědčen, že nasazením nových vlaků naplníme očekávání zákazníků na kvalitní a pohodlné cestování v rámci linek PID. V tomto systému přepravujeme denně přes 100 tisíc cestujících, a proto jeho rozvoji a zvyšování kvality služeb věnujeme spolu s objednatelem velkou pozornost. Díky naší spolupráci nabízí většina spojů na hlavních linkách v kraji klimatizované soupravy, palubní wi-fi síť nebo možnost dobít cestovní elektroniku během cesty. V regionu, kde se denně přepravuje ohromné množství osob do práce a do školy a jsou přetížené silnice, je to velmi důležité pro podporu veřejné dopravy,“ vysvětlil Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel ČD, který se prezentace vlaku pro středočeské zastupitele zúčastnil.

„RegioPantery jsou klimatizované, bezbariérové jednotky vybavené pro cestování osob na vozíku, rodiče s malými dětmi i náročné zákazníky, kteří vyhledávají 1. třídu a další doplňkové služby, jako je wi-fi, možnost napájet cestovní elektroniku nebo během cesty pracovat. S jejich provozem v řadě českých a moravských regionů máme dobré zkušenosti a u cestujících jsou to oblíbené vlaky. Jsem přesvědčen, že jejich nasazení do provozu koncem letošního roku přivítají také Středočeši,“ doplnil člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu ČD Jiří Jeřeta.

RegioPanter řady 640.2 je 79 metrů dlouhý třívozový vlak pro příměstskou a regionální dopravu. Má výkon 2 040 kW a rychlost až 160 km/h, díky tomu dosahuje vysoké dynamiky. Vlaky jsou vybavené také rekuperací elektrické energie, při brzdění tak vyrábí elektřinu, kterou mohou vracet do elektrické sítě. Díky tomu se jedná o energeticky úsporné vlaky, které přispívají k ochraně našeho životního prostředí a klimatu. ○

Nové terminály zrychlí nákup jízdenek

Cestující se již mohou ve vlacích Českých drah setkat s novými prodejními terminály. Prvním krajem, kde byla nová generace zařízení MOPAJ (MOBilní Prodejní Automat Jízdenek) instalována, se stal Zlínský kraj. Postupně budou následovat i další regiony. Kromě zakoupení jízdenky terminál nabízí i další funkce, jako možnost nabít si elektronickou peněženku na In Kartě nebo kartě IDS.



Redakce | Foto: archiv ČD


MOPAJ je samoobslužný automat, který slouží především k zakoupení jízdenek ve vlaku. Nová generace těchto terminálů se bude postupně ob-

jevovat v dalších regionálních vlacích a ve vybraných železničních stanicích napříč republikou. Oproti předchozímu modelu nyní automaty nabízí celou řadu vylepšení. Patří mezi ně například dotykový displej nebo zcela přepraco-

vaný model nabídky jízdného a procesu nákupu. Obsluha automatu je jednoduchá a intuitivní. Zákazník si zde může vyhledat spojení a zakoupit jízdenky komplexně v rámci kraje i pro cesty mimo kraj. Samozřejmostí je výběr tarifu, ať už jde o tarif Českých drah, IDS nebo Systém jednotného tarifu (OneTicket).

První ve Zlínském kraji

Jako první se nové terminály objevily ve Zlínském kraji, kde jich je v současnosti instalováno 16 ve vlacích RegioShark a RegioNova. Připravuje se umístění do elektrických jednotek RegioPanter, které v kraji budou nasazeny od nového jízdního řádu. Cestující si jejich prostřednictvím mohou zakoupit jak libovolnou jednotlivou jízdenku Integrované dopravy Zlínského kraje (IDZK), tak vybrané časové jízdenky. Zároveň si v terminálu mohou nabít elektronickou peněženku nebo zkontrolovat nahrazené jízdenky na čipové kartě IDS (ZETKA a ODISKA). Automat zároveň umí zohlednit, jestli si cestující kupuje návaznou jízdenku IDZK v rámci přestupu, nebo si doplácí část trasy k časovému kuponu.

V letošním roce se s novými prodejními terminály MOPAJ setkají také cestující v Pardubickém kraji, vybavena jimi budou motorová vozidla RegioSpider a RegioNova. Dále se předpokládá postupné umístění terminálů nové generace v Jihočeském, Středočeském, Ústeckém a Libereckém kraji. V testovacím provozu jsou instalována zařízení MOPAJ nové generace ve vybraných stanicích v Plzeňském kraji. Pokud bude zájem také u ostatních objednatelů regionální dopravy, objeví se terminály i v dalších krajích. 

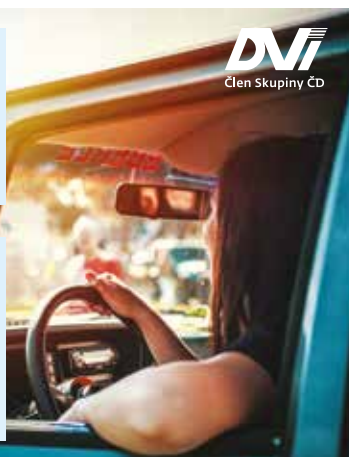
Nabídka terapeutických programů pro rizikové řidiče

Pro koho jsou určeny?

- Pro řidiče se zákazem řízení na minimálně 18 měsíců.
- Pro řidiče, který odmítl test na alkohol nebo drogy.
- Pro řidiče, jemuž to bylo uloženo na základě rozhodnutí soudu nebo státního zastupitelství.

Jak terapeutický program probíhá?

- Program je skupinový, účastní se jej zpravidla 6–12 řidičů.
- Probíhá 5 setkání po 4 hodinách, obvykle jeden blok týdně.
- Je veden lektorem se zvláštní kvalifikací, zpravidla se jedná o psychologa s terapeutickou praxí.
- Účastník se musí dostavit na všechna setkání programu.



Cena

11 000 Kč bez DPH.

Kontakt

Dopravní vzdělávací institut,
Centrum psychologických služeb

Praha

Jitka Dobřická,
Prvního pluku 621/8a,
186 00 Praha 8-Karlín

Olomouc

Daniela Dudová, Lenka Kudrnová,
Jeremenkova 54,
779 00 Olomouc

Absolvování programu je podmínkou vrácení řidičského průkazu dle zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu.

Přihlašování

Přihlásit se lze na www.metodickecentrum.cz/pro-ridice. Nastoupit bude možné od 1. 4. 2024.



Řada 460 končí, začíná éra RegioPanterů

Příběh jednotek řady 460 ukázkově odráží marnost doby svého vzniku. Je to příběh neustálého prodlužování vývoje, výrobních kompromisů, neochoty výrobce a koncepční i technologické zastaralosti už v době vzniku, jež nakonec byla ještě větší, než se původně zamýšlelo. Všechny nedostatky pak rámoval jejich design, snad až půvabný ve své ošklivosti. Přesto nakonec prokázaly jistou kvalitu – vždyť od startu jejich sériové výroby v tomto roce uplyne plné půlstoletí.



Dvě spojené jednotky EM 488.0055 + 056 a 058 + 057 v plné, pětivozové konfiguraci nabízely lyžařům ve Štrbě v únoru 1978 úctyhodnou kapacitu.

Vít Čepický | Foto: Martin Harák, Miroslav Šecl, autor

První požadavky na konstrukci nových elektrických jednotek pro stejnosměrnou a střídavou trakci a určením pro osobní vlaky se objevily již na začátku šedesátých let, tedy v době, kdy i předchůdkyně řady 460 a 560, jednotky 451 (EM 475.1), byly žhavou novinkou a zaslouženě budily pozornost svým nadčasovým designem, technickým řešením, nízkopodlažními vstupy a v neposlední řadě jízdními vlastnostmi.

Právě zkušenosti s jejich provozem vedly k základním konstrukčním požadavkům na připravované nástupkyně. Bohužel už ten úplně základní byl z hlediska komfortu cestujících výrazným krokem zpět. Úroveň podlah v jednotce výšce znamenala sice kýžené zvýšení

pevnosti skříně a možnost umístit jednotlivé agregáty a výzbroj mimo oddíly cestujících, na oltář ale padla nejzákladnější výhoda EM 475.1.

Z důvodu prosazování střídavého napájení dostaly ve vývoji přednost právě střídavé jednotky SM 488.0, jež přece jen získaly do výbavy jisté modernizační prvky v čele s tyristorovou výzbrojí. My se ale tentokrát věnujeme jejich stejnosměrným variantám, ministerstvem dopravy objednaným taktéž v roce 1962.

Přestože měla být jejich koncepce od počátku zpátečnická, totéž rozhodně neplatilo o řešení výzbroje. Tedy alespoň zpočátku. Záměrem bylo připravit jakousi základní variantu, z níž budou vycházet další modifikace – dvousystémová jednotka s usměrňovacími vozy pro provoz na stejnosměrné i střídavé sou-

stavě, rozpracovaná dokonce až k fyzické výrobě prvních agregátů, nebo dálková jednotka obsahující restaurační oddíl či první třídu.

Prohlubující se zpoždění

Vývoj se ovšem neustále komplikoval, upřesňoval – a zpožďoval. Zatímco prototypy střídavých jednotek byly vyrobeny v roce 1966, jejich dvousystémové sestry stále nevznikly, postupem času plány degradovaly na prostou výrobu stejnosměrné jednotky se dvěma čelními motorovými vozy, opuštěna tedy byla konstrukce usměrňovacích vozů, i vozů řídicích.

Dráhy na neblahý vývoj reagovaly v závěru šedesátých let svým způsobem neplánovanou přiojednávkou řady EM 475.2 (později 452), jejíž dodání sériovou výrobu jednotek EM 488.0 taktéž předběhlo a ale-

Poslední oblastí výskytu jsou tratě mezi Olomoucí, Hranicemi na Moravě a Vsetínem.





Až do roku 2007 byly jednotky 460 typické pro tratě kolem Ústí nad Labem - původně v pětivozové, později čtyřvozové a nakonec třívozové konfiguraci.

Interiér až do konce provozu neprošel zásadnější modernizací, pro cestující jde o jednu z posledních šancí setkat se s původní červenou koženkou.

spoň částečně zlepšilo stav v příměstské dopravě. Přesto se na EM 488.o netrpělivě čekalo, zejména s ohledem na fakt, že plánovaná životnost EM 475.1 a EM 475.2 neměla být nikterak dlouhá, hovořilo se dokonce o 15 letech, což zpětně působí s ohledem na jejich reálné vyřazení v roce 2018 poněkud úsměvně.

Prototypová jednotka se třemi vloženými vozy (jejichž konstrukční řešení se neodlišovalo od střídavé varianty, a tak v číslování navazovaly) EM 488.0001 + N 488.0053 + N 488.0054 + N 488.0055 + EM 488.0002 vykonala technicko-bezpečnostní zkoušku až v prosinci 1971 a poté byla na Ostravsku zařazena do zkušebního provozu. Z původních inovačních prvků, jak již bylo zmíněno, mnoho nezbylo, přičemž oproti jejich střídavým předchůdkyním byla dokonce užita generačně starší odporová regulace výkonu - k předpokládané náhradě tyristorovou pulzní nikdy nedošlo.

Sériová výroba byla zahájena více než dekádu po zahájení vývoje, před půlstoletím, tedy v roce 1974. Vizáž jednotek s nezaměnitelnou podobou načrtnutou průmyslovým designérem Hrbasem se do dnešních dnů příliš nezměnila, proto si jejich řešení pouze načrtněme. Základní sestava je pětivozová (dva hnací a tři vložené vozy), ale v provozu se objevovaly i zkrácené varianty s vypouštěnými vloženými vozy.

Čelní motorové vozy mají zavazadlový prostor přístupný dvoukřídlými dveř-

mi, následuje zkrácený oddíl pro cestující s jednokřídlými lámacími dveřmi s pneumatickým automatickým zavíráním po stranách. Pro vložené vozy spojené pro jednotky netypicky prakticky klasickým vozovým přechodem (motorové vozy jsou ostatně schopné samostatné jízdy), jsou ikonické dvoukřídlé dveře ve středu skříňe, jež mají urychlit výměnu cestujících. Vnitřní oddíly jsou velkoprostorové s původně koženkovými sedadly v uspořádání 2 + 2, jak by-

lo pro produkci Tatra Vagónky Studénka typické.

Jedna série a konec

Ačkoliv měly mít jednotky EM 488.o velkou budoucnost, sérii 17 střídavých jednotek SM 488.o doplnilo 43 stejnosměrných sester, čímž se výroba Pantografů v roce 1978 zastavila. ČSD sice o další příměstské jednotky stály, ostatně nahradit jednotky EM 475.1 a EM 475.2 se nevelkou sérií logicky nepodařilo, k plánované výrobě inovovaných střídavých i stejnosměrných nikdy nedošlo. Reálnými nástupci v disciplíně elektrických příměstských jednotek se tak po nesmělých pokusech s řadou 470 staly až elektrické stejnosměrné dvoupodlažní jednotky 471, tedy City-Elefanty. Teprve ty dokázaly v provozu reálně nahradit řadu 451/452, v tom čase již několika-násobně překonávající plánovanou životnost.

Pantografy budoucí řady 460 zamířily z výroby do tří lokomotivních dep - ostravského (18 jednotek), košického (16) a ústeckého (9). Staly se tak typickým obrazem tří československých průmyslových center, kde i přes složitý vývoj nakonec prokázaly velmi dobrou provozní spolehlivost. Prakticky jedinými viditelnějšími změnami v jejich provozu tak byly postupné náhrady klasických klecových sběračů proudu za polopantografy, přičemž byl jejich počet u motorových vozů redukován ze dvou na jeden zadní, a přechalou nění sedadel v interiéru.



Jednotka 460 079/080 dojíždějící na Olomoucku zůstane zachována jako historická.

Jistou zvláštností je, že se jednotky nikdy neusadily kolem Prahy, kam zajižďely na nádraží střed pouze nedlouhou dobu z Ústí nad Labem. A právě s Ústím souvisí i největší změna v jejich dislokaci, kdy odsud v roce 2007 putovaly do Bohumína, respektive později do Olomouce.

Konečným rokem provozu jednotek 460 bude, jak již bylo zmíněno, letošní rok. Poslední jednotky se vyskytují na tratích mezi Olomoucí, Lipníkem nad Bečvou, Přerovem, Hranicemi na Moravě a Vsetínem. Kdo má chuť se ještě svést živoucím reliktem 70. let 20. století v prakticky původní podobě, má s jistotou šanci ještě v průběhu dubna. Poté, samozřejmě s ohledem na provozní situaci a dodávky nových jednotek RegioPanter, jejich provozní služba definitivně skončí.

Historická jednotka

Příznivci ostře kosených hran však nemusí úplně smutnit. Dříve ústecká jednotka v aktuálním složení 460 079 + 063 420 + 460 080, jednoznačně rozeznatelná dle polomáčeného zeleného retronátěru a původních dvouramenných sběračů proudu, zažije slávu v sobotu 20. dubna, kdy by se měla během zvláštních jízd rozloučit s Olomouckem a tamějšími příznivci železnice, aby se o den později vydala již pod patronací Centra historických vozidel v Lužné na cestu přes půl republiky do míst důvěrně známých – železničního muzea v Chomutově.

Jednotky 460 z provozu definitivně vytlačují rychlé dodávky nástupkyň v podobě třívozových nízkopodlažních souprav 640.2, tedy nové generace RegioPanterů. Ty se postupně na Olomoucku pevně zabydlují. Postupně převzaly iniciativu na trati do Šumperka, Koutů nad Desnou, Vyškova a právě v poslední baště Pantografů, tedy ve směru na Hranice na Moravě a Vsetín. Cílový stav 27 jednotek pro Olomoucký a částečně Zlínský kraj je tedy již velmi blízko.

RegioPantery tak nakonec naplní půlstoletí staré ambice, jež byly původně kladeny právě na jednotky 460. Postupně se objevily jak na Ústecku, tak Ostravsku, Olomoucku, ve východních Čechách, ale i na jihu a západě Čech, v nejbližší době navíc dobudou i pražskou příměstskou dopravu, kam se původní Pantografy nakonec také neprobojovaly. Pantery zvládají jak stejnosměrnou, tak střídavou napájecí soustavu, jejich maximální rychlost je o 50 km/h vyšší, nabízí nízkopodlažní interiér včetně všech moderních vymožeností a dynamikou jízdy řadu 460 ještě překonávají – a že tedy rozhodně se zrychlením problémy neměla.

Parametry jednotky 460 (EM 488.0)

Výrobce: mechanická část Tatra Vagonka Studénka, elektrická část MEZ Vsetín

Výroba: 1971 prototyp, sériová 1974–1978

Základní počet vozů jednotky: 5 (2x hnací, 1x - 3x vložený)

Maximální rychlost: 110 km/h

Míst k sezení: 336

Zánik řady: jaro 2024

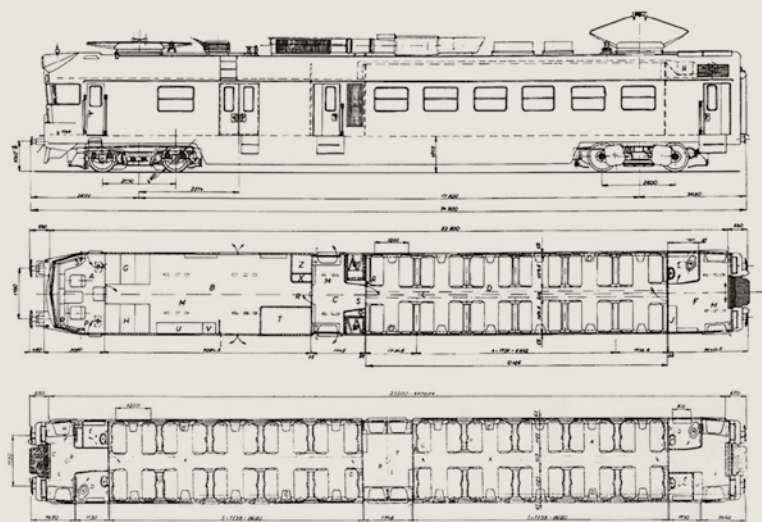
Muzejní jednotka: 460 079 + 063 420 + 460 080

Hnací vůz 460

Uspořádání vozu:	Bo' Bo'
Regulace:	odporová
Napájecí soustava:	3 000 V ss
Trvalý výkon:	1 000 kW
Trvalá tažná síla:	58,9 kN
Hmotnost:	64 t
Délka přes nárazníky:	24 500 mm
Počet sedadel:	48
Počet míst k stání:	48
Celková obsaditelnost:	96 osob
Počet vyrobených kusů:	86

Vložený vůz 063

Uspořádání vozu:	2' 2'
Hmotnost:	37 t
Délka přes nárazníky:	24 500 mm
Počet sedadel:	80
Počet míst k stání:	142
Celková obsaditelnost:	160 osob
Počet vyrobených kusů:	129



Na Ostravsku dojížděly 460, na rozdíl od Ústecka a Olomoucka, v plnohodnotné sestavě.



Poslední metry po kolejích najíždí vložené vozy 063 na vlečce vysokomýtského recyklačního centra.



Poslední cesta

Pro úplnost ještě krátce navštívme Vysoké Mýto. Tam se sice jednotky 460 nikdy v běžném provozu nepodívaly, poslední cesta mnohých, stejně jako dalších vyřazených vozidel Českých drah vede ale právě na vlečku tamějšího recyklačního centra. Pravda, většina z nich po stejných kolejích recyklační centrum opět opustí, tentokrát ovšem už jako poněkud rozmělněný náklad šrotu ve vagonech Eas.

Recyklační centrum jsme pro dokumentaci zániku tří vložených vozů 063 415, 063 416 a 063 421 (všechny z původně ústecké dodávky) navštívili v polovině února. Jako první přistavila obsluhující lokomotiva 742 092 ČD Cargo k definitivní likvidaci vůz 063 415. Na něm proběhlo v nedávné době cvičení složek integrovaného zá-

chranného systému, takže měl pracovník recyklačního centra při roztrhávání vozové skříně lehce usnadněnou práci.

Stroj se do střechy vagonu poprvé zakouzl ve 12:37, přičemž po oddělení střechy a bočnic nastoupil další stroj s hydraulickými nůžkami, jenž se postaral o spodní část rámu. O hodinu později z prakticky kompletního vagonu zbyly podvozky a hromada šrotu, ze které tu a tam čněla červená koženková sedačka či jiný povědomý kus interiéru. Slušná rychlost.

Jistou zajímavostí byl druhý z demolovaných vagonů, 063 421, na první pohled odlišující se nátěrem vozové skříně, tedy alespoň těch částí, jež byly pod graffiti rozeznatelné. Jedná se totiž o druhý z vložených vozů, který se včlenil do jednotky 460 079/080 a byl opatřen zeleným polo-

máčeným retronátěrem. Po redukci tedy již olomoucké soupravy na třívozovou si však pomyslného žolíka v podobě aspirace na historickou jednotku na rozdíl od svého souputníka nevytáhl a putoval do záhuby. Vzhledem k tomu, že druhý vložený vůz 063 420 do soupravy 460 079/080 historicky patří, to i dává smysl.

Po 62 letech od zahájení prací na přípravě projektu nové příměstské elektrické jednotky a 50 let od startu její nedlouhé sériové výroby je tak na prahu definitivního vyřazení řady 460 možno konstatovat, že si i přes svou nespornou morální zastaralost již v době vzniku a neochotu výrobců k dalším inovacím cestu do srdcí železničářů i příznivců dráhy nakonec našla. Byla to vskutku dlouhá služba, díky za ni! ○



Video ze šrotace vozu 063





ČD začaly s výměnou první generace wi-fi routerů

Cestující v dálkové dopravě a ve vybraných spojích Pražské integrované dopravy (PID) se mohou těšit na lepší fungování palubní wi-fi sítě. České dráhy uzavřely se svou dceřinou společností ČD - Telematika smlouvu na výměnu nejstarších routerů za novou, výkonnější technologii. Ta se uskuteční na 146 osobních vozech a ve všech jednotkách railjet.

Redakce | Foto: Michal Málek

Společnost ČD - Telematika vymění nejstarší routery wi-fi sítě v sedmi moderních jednotkách railjet o 49 vozech, ve 12 patrových vozech PID, 131 rychlíkových vagonch a třech řídicích vozech. „Kvalitní připojení k internetu je jednou z nejžádanějších služeb ze strany našich zákazníků a objednatelů veřejné dopravy. Vlak je pak možné využít jako pojezdnu kancelář, snadno se dá surfovat po sociálních sítích a vyřizovat maily a další zprávy. Wi-fi jsme zavedli ve vlacích už před delší dobou, a tak je původní technologie v mnoha ohledech přežitá. Proto jsme se rozhodli provést výměnu za moderní, výkonná zařízení, která posílí wi-fi a připojení k internetu především v dálkových vlacích. Nová technologie bude fungovat i s podporou



5G sítí, což zaručuje skutečně významné zvýšení kvality,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

I sítě v 5G úrovni

Nové wi-fi routery instalované do vlaků budou využívat všechny veřejné datové frekvence od 700 po 2 600 MHz a všechny dostupné sítě, takzvaný bonding. To znamená, že palubní wi-fi ve vlaku bude komunikovat vždy se základovou stanicí toho operátora, který v místě jízdy nabízí nejkvalitnější mobilní datový signál. Technologie bude schopná využívat i sítě v 5G úrovni. Kromě území České republiky je wi-fi připravena pro provoz také v Rakousku, na Slovensku, v Maďarsku a v Německu.

„Vážíme si toho, že se můžeme podílet na vylepšení funkčnosti wi-fi sítí ve vlacích Českých drah. Nově instalovaná zařízení podporují sítě nové generace a budou schopna dlouho držet krok s dobou. Například maximální rychlost připojení nových routerů až 5,5 Gbps vysoce přesahuje momentální možnosti pozemní infrastruktury, takže nehrozí, že by routery rychle zastaraly. K cestujícím se bude internet šířit na frekvencích 2,4 i 5 GHz skrze standard wi-fi 5 s možností budoucího vylepšení na wi-fi 6,“ uvedl předseda představenstva společnosti ČD - Telematika Jan Hobza.

Výměna wi-fi technologie se uskuteční na celkem 195 vozidlech, z toho se jedná o 131 rychlíkových, tři řídicí a 12 patrových vozů Pražské integrované dopravy a také o 49 vozidel v sedmi moderních jednotkách railjet. Mezi rychlíkovými vozy půjde o řady Apee, Bdmpee, Ampz, Bhmpz, Bdmpz a Bmz²⁴¹ a ²⁴⁵. Jsou to moderní a komfortní vozy pro maximální rychlost 160 nebo 200 km/h, které České dráhy nasazují především na vlaky EuroCity a InterCity Berlíner, Metropolitan, Jižní expres, Západní expres, Bavorský expres a dále na rychlíky Berounka nebo Slovácký expres.

Kompletní obnovu technologie wi-fi zahrnující demontáž starého zařízení, montáž nového vybavení, zpracování dokumentace obnovy, schválení změn a zaškolení personálu provede dceřiná společnost ČD - Telematika, která pak poskytne po dobu 60 měsíců také kompletní servis. ○



S jednotkami ComfortJet se seznamuje provozní personál

Okamžik, kdy se moderní vlaky ComfortJet stanou vysokým standardem dálkových linek Českých drah, se rychle blíží. Aktuálně mají ČD k dispozici čtyři soupravy různého řazení s ohledem na předepsané zkoušky, které nyní podstupují. A s jednou z nich se seznamují provozní zaměstnanci v pražské Michli, odkud bude dvacet nových devítivozových netrakových jednotek na bázi platformy Siemens Viaggio Comfort vyrážet do světa.



Vít Čepický | Foto: Jan Chaloupka a autor

Sice ještě nějakou dobu potrvá, než bude flotila kompletní, prvního nasazení ComfortJetů se ovšem cestující dočkají velmi brzy. V rámci urychlení jejich dodávek se do provozu vydá nejprve osmivozová souprava bez řídicího a restauračního vozu. Ty totiž budou kvůli větším konstrukčním odlišnostem oproti příbuzným soupravám InterJetů schváleny pro provoz později.

A právě s osmivozovou soupravou ve složení koncový vůz druhé třídy se standardním přechodem, čtyři vozy druhé třídy, multifunkční vůz druhé třídy, vůz první třídy a opět koncový vůz

druhé třídy se standardním přechodem se v michelském depu seznamují provozní zaměstnanci Českých drah. Jak prozradil specialista oprav osobních vozidel Emanuel Vaněček, jenž kolegy zasvěcuje do novinek na jednotkách, díky konstrukční blízkosti k InterJetům a railjetům jde seznamování s novou řadou poměrně rychle.

„Oproti InterJetu změn příliš není, ostatně z nich vychází. Je zde pouze několik drobností, které se od InterJetu odchýlily, ale to normální pracovník zpravidla ani nepozná. Například je v některých místech jinak umístěné sedadlo, jsou zesílené panty a podobně. Pro provozní personál je to však z hledis-

ka obsluhy i údržby takřka identická jednotka,“ vysvětluje.

Při srovnání s deset let starými railjety, na něž je michelské depo zvyklé, se už přece jen pár rozdílů najde. „Pro naše pracovníky jsou některé komponenty novinkou, jelikož se na railjetech nenachází a u InterJetů se k nim v rámci údržby nedostanou. A těm se v rámci proškolení musíme věnovat.“

Skvělá spolupráce s rakouskými kolegy

Drobné změny přitom vychází právě i ze zkušeností s railjety. „Výrobce po nás chtěl poznatky z provozní praxe railjetů, aby je při výrobě InterJetů a ComfortJetů mohl zohlednit,“ říká Vaněček. „Spolupráci s kolegy z Rakouska si ostatně nemůžeme dostatečně vynachválit. Jsme s nimi dlouhodobě ve spojení a spolupráce je obecně velmi dobrá. Vždy když vznikly nějaké problémy či konstrukční nedodělky, je plynule a bez narušení provozu jednotek vyřešili. Předpokládáme, že i u nových souprav v tom budeme pokračovat. Siemens je jedním z dodavatelů, který vede komunikaci se zákazníkem na vysoké úrovni a snaží se případné nedostatky průběžně řešit,“ oceňuje.

Novým jednotkám se samozřejmě musí přizpůsobit i provozní zázemí. „V hale se bude nově instalovat trolej nad jednu z kolejí tak, aby se tam mohlo přesunout Pendolino a uvolnilo místo právě ComfortJetu. Některé větší opravy, jako například vývaz dvojkolí, se budou provádět ve Vršovicích, kde taktéž probíhá úprava infrastruktury tak, aby byla závčas připravená.“

Příjezd nových souprav do Michle zároveň povede k postupnému loučení s některými standardními typy osobních vagonů. „Kapacita tu samozřejmě je omezená, takže čím více nových vozidel sem bude přicházet, tím častěji se některé vagony starších řad budou přesouvat jinam,“ dodává Vaněček.

První souprava v dočasné osmivozové konfiguraci umožňující běžný provoz i ve spojení s ostatními vagony modré flotily se po získání povolení ke zkušebnímu provozu s cestujícími vydá na vlaky z Prahy na Ostravu, poté se zkušební provoz rozšíří i na vlaky Berliner z Prahy do Německa. Postupně pak budou jednotky doplněny do definitivní konfigurace o restaurační a řídicí vozy, aby od roku 2026 začal jejich plnohodnotný provoz v režimu push-pull s novými lokomotivami Siemens Vectron pro rychlost do 230 km/h. Z ČR budou zájždět kromě Německa také do Rakouska, Maďarska, na Slovensko a výhledově i do Dánska. ○



V Lovosicích mohou cestující konečně plně využívat výhod nízkopodlažních vlaků.

Lovosická nástupiště v novém, v Kladně již z peronu

V rámci našeho infrastrukturního okénka se tentokrát podíváme na čtyři významné stavby, které v posledních měsících doznaly výraznějších změn. Konkrétně na lovosické nádraží, kde jsou již v provozu všechna nová nástupiště, zkontrolujeme zdvoukolejňování Branického mostu a v rámci stavby prvních dvou úseků dráhy z Prahy do Kladna navštívíme pražské Bubny a kladenské centrální nádraží.

Vít Čepický | Foto: autor, Shutterstock

Lovosice

Při poslední návštěvě důležitého železničního uzlu v Lovosicích fungovalo nádraží ve značně omezeném režimu. Nyní jsou však již nejdůležitější práce hotové. Cestujícím slouží nová ostrovní nástupiště dvě a tři o délce 220 metrů, čtvrté s délkou 170 metrů a první nástupiště přilehlé k výpravní budově o délce taktéž 170 metrů.

Díky tomu se zdejší, zejména ve špičkách hustý drážní provoz vrátí, s drob-

nými výjimkami, takříkajíc do původních kolejí. Ovšem s řadou vylepšení pro jeho uživatele. Hrany nástupišť nyní umožňují bezbariérový vstup do nízkopodlažních vozidel, která odsud jezdí prakticky do všech možných směrů, přibylý výtah, nový informační systém, rekonstruován byl podchod, jenž po dokončení prací povede nově až do Máchovy ulice a výrazně tak zlepší přístup do městské části Nový Klapý.

Lovosické nádraží díky tomu konečně působí jako moderní přestupní bod

na prvním koridoru, byť k dokonalosti ještě chybí rekonstrukce výpravní budovy. Její realizace však je ve vrcholné fázi přípravy, a tak by se v průběhu roku 2025 měli nejen Lovosičtí konečně dočkat důstojné brány do města.

Branický most

Ke svému dokončení spěje i rekonstrukce Branického mostu, jeho znovuzprovoznění bychom se měli dočkat zkraje druhé poloviny letošního roku. Hlavním smyslem celé akce není jen obnova téměř kilometrové železniční spojnice, ale zejména její zkapacitnění přidáním druhé koleje v úseku od Chuchelského tunelu až po nádraží Praha-Krč. Zejména v době budoucího uzavření a případně i výstavby nového mostu na Výtoni půjde o zcela zásadní železniční trať.

Se stavbou souvisí i další dílčí úpravy. Například ve stanici Praha-Krč proběhne technologická příprava na budoucí výstavbu stanice metra D, změnu uspořádání pak podstoupí nyní jednokolejná zastávka Praha-Kačerov, kde vznikne ostrovní nástupiště s výtahem. V cílovém stavu v úseku výrazně stoupne kapacita, což do budoucna umožní zavedení osobních vlaků mezi Radotínem a Zahradním Městem.

Dráha do Kladna

Dlouhodobě je jednou z nejméně diskutovaných a také nejpozdějších tuzemských železničních



Budoucí vjezd na nádraží Praha-Bubny od Negrelliho viaduktu, most přes budoucí tramvajovou trať ještě chybí.



V Kladně začalo sloužit první moderní nástupiště. Naopak pohled na budovu nádraží bude brzy bohužel minulostí.

staveb rekonstrukce a zvoukolejnění tratě z Prahy do Kladna a vybudování odbočky na letiště. Většina dojíždějících do hlavního města se nyní na cestu vydává po dálnicích D6 a D7, čímž jsou pravidelně zahlcovány západní vjezdy do města v ranní špičce a výjezdy ve špičce odpolední. Moderní a kapacitní železniční trať situaci výrazně zlepší, od jejího dokončení jsme ale ještě na roky daleko.

Prozatím se můžeme radovat alespoň z pokračujících prací na obou koncích. Nejvýraznější projevy stavební činnosti jsou k vidění přímo ve městech. Kladenské nádraží opouští provinční ráz a první vybudované ostrovní nástupiště ze tří plánovaných již v omezené podobě



slouží cestujícím, zatímco další nabývá jasných kontur. Na místě zaujme též jáma budoucího podchodu, příprava na výtahy a sloupy trakčního vedení, které si ovšem na troleje ještě pěkných pár let počkají – do dokončení celého úseku.

Ještě velkolepěji působí stavba prakticky nového nádraží Praha-Bubny rostoucí jižně od původní nádražní budovy. Z rozsáhlého kolejiště nic nezbylo, několikasetmetrovou stavbu obchází jediná kolej zajišťující spojení Masarykova nádraží a Negrelliho viaduktu s tratí na Kralupy nad Vltavou. Uprostřed rychle roste pod lesem jeřábů nový železniční uzel, v budoucnu spojující metro C, tramvajové tratě a dráhu od Kladna, letiště a Kralup.

Na nádraží návazné koleje budou pokračovat po již vztyčených estakádách, aby bylo území budoucí čtvrti prostupné a dráha již netvořila nepřekonatelnou bariéru uprostřed Holešovic. Na dokončení se můžeme těšit v roce 2026, na kompletně hotovou trať do Kladna si ale ještě počkáme, neoptimističtější termíny aktuálně hovoří o samém konci dekády. ○



Dopravní uzel Praha-Bubny, kde se setkají vlaky, tramvaje a metro.



Pevninská část téměř kilometrového Branického mostu

Vít Čepický | Foto: archiv Miroslava Šecla

Miroslav Šecl je rodinným pokračovatelem tradice, jak už to na železnici bývá dobrým zvykem. „Děda začal ve 20. letech na dráze v Litoměřicích jako brzdař na nákladních vlacích – podle návěstí z lokomotivy utahoval nebo povoloval brzdy. Místo ve státních službách získal za nasazení v československých legiích v první světové válce. Táta už vystudoval strojní průmyslovku, poté nastoupil do ČKD v konstrukci lokomotiv za prkno a vyprávěl, jaká tam byla skvělá parta, ovšem chtěl na dráhu. A skutečně na ni v roce 1953 nastoupil jako technik a přitom si udělal regulérní zácvik a zkoušky na parní trakci. Když pak v osmapadesátém sledoval první Bobiny, které se už proháněly kolem Liptovského Mikuláše, uvědomil si, že vymyšlení zlepšovacích návrhů na parní lokomotivy přestává do budoucna dávat smysl, udělal si zákonitě zkoušky na elektrickou trakci a šel jezdit.“

Jeho syna to také chytlo už odmala. „Vzpomínám, jak jsem s ním byl v osmašedesátém v Žilině, kam tehdy pravidelně jezdil. V létě bylo cvičení Varšavské smlouvy a zdálo se, že se vojskům po jeho skončení nějak nechce domů. Na nádraží byly naložené vojenské transporty, auta měla zakrytá okna, aby do nich nebylo vidět, tak jsme si říkali, co za tím vězí. No, nakonec opravdu neodjeli.“

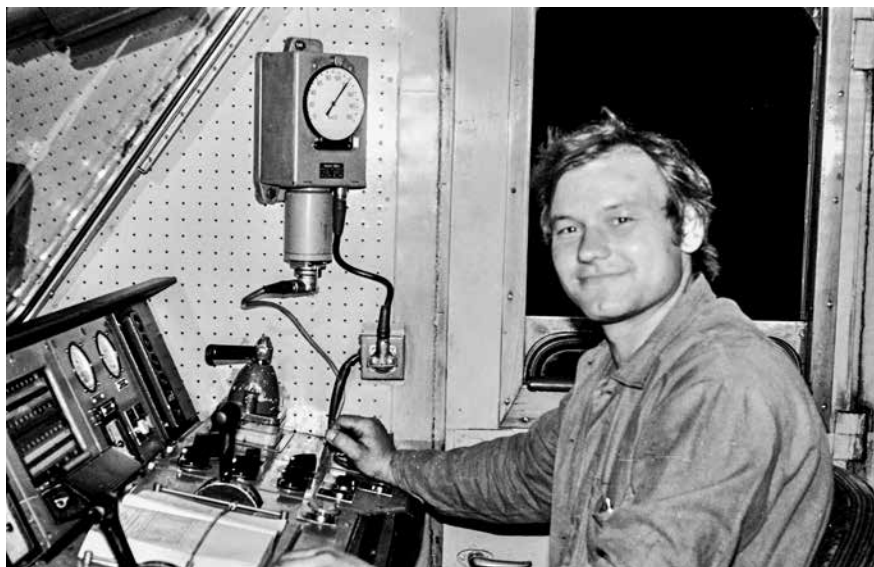
Z průmyslovky do depa

Po prázdninách nastoupil na dopravní průmyslovku v Masné a ještě před jejím dokončením se rozhodl, že by rád pracoval v depu na Masarykově nádraží, tedy tehdejší Středu, jelikož jej lákaly elektrické lokomotivy. A to se mu povedlo. „Když jsem v srpnu 1972 nastoupil jako kandidát strojvedoucího, jezdil jsem nejprve jako mechanik-pomocník. Nákladní vozba pro Masaryčku byla do Kutné Hory, to byly většinou Nexáky z Libně, dál Nymburk, odtamtud se zpět zase vozily takzvané ‚obracáky‘, trať přes Lysou nebyla zadrátovaná, takže se dojelo do Zábří, tam se to objelo a jelo se do Prahy Vršovic. Často se stávalo, že ranžír ve Vršovických vlaky nebral, tak to stálo zarovnané na nulté koleji před Úvaly. Kolikrát stálo třeba šest vlaků za sebou,“ vzpomíná.

Zároveň depo na Masarykově nádraží vozilo i osobní vlaky a rychlíky. „Hutníka, Ostravana a ostatní prestižní spoje, na něž byly dokonce vyčleněny lokomotivy s lepší údržbou, vozili především kovaní komunisté. Pak byly turnusové skupiny na rychlíky do Žiliny, Přerova, tamtéž osobáky, kam tehdy jezdil táta,

Před půlstoletím přivezl metro do Prahy

Dalším názorným příkladem faktu, jenž důkazů snad ani nepotřebuje, totiž že vztah ke dráze většinou v rodinách pevně koření a většinou se dědí z generace na generaci, je bývalý strojvedoucí a celoživotní železničář Miroslav Šecl. Vzpomíná jak na běžnou elektrickou vozbu pod depem Praha střed, tak na ty největší provozní speciality. Víte například, kdo dal lokomotivám E 499.2 přezdívku Banán?



dále jsme měli rychlíky do Kutné Hory, do Benešova, později do Berouna, tedy všechna ramena pod stejnosměrnou soustavou,“ vypočítává Šecl.

Když zvítězí fyzika

Za celou dobu vystřídal řadu strojů. „Po zácviku a zkouškách jsem začínal v roce 1975 jezdit na záložce se Žehličkou E 458.0001 na hlavním nádraží. Na druhé záložce obsluhovala poštu, třetí záložka zase pracovala u tunelu. Když se řadily páteční rychlíky, tak se souprava vytahovala kolikrát až k vjezdu od Vítkova, tam se vešlo 14 vagonů, jež jsem pak sunul k peronu. Později jsem vozil s Bobinami osobáky i rychlíky, náklady většinou s E 469.3, tedy nynější řadou 123, které přišly nově v jednasedmdesátém roce. Z nich jsem jezdil příliš velkou ra-

dost neměl, zejména kvůli hluku. Baterky u nich nevydržely moc dlouho, takže stále hučely ventilátory, oproti Bobinám nebo E 469.1 (121) měly zvýšené otáčky a bylo to opravdu někdy na prahu bolesti. Dodnes na levé ucho slyším hůře.“

Na tehdejší vozbě mu velmi vyhovovala různorodost – od osobních vlaků přes rychlíky po náklady. „Z mého pohledu je nynější rozdělení strojvedoucích poněkud nešťastné, zkušenosti z nákladních vlaků jsou i pro osobku neocenitelné. A naopak. Třeba s nákladem se fíra naučil předvídat hodně dopředu, využívat dynamiku a detailně znát trať, přílišná zbrkllost se mu mohla vymstít. To ostatně platilo už u parního provozu, za každé zbytečné zabrzdění a následný rozjezd těžkého nákladu taky mohl dostat od topiče lopatou,“ směje se.

I s předvídavostí a citem pro stroj se však může stát, že nakonec nad řízení zvítězí fyzika. „Pamatuju, jak jsem uvázl právě s E 469.3. Lilo jako z konve a já měl z Libně do Vršovic přesně normu, tuším tehdy 800 tun. Na malešickém zhlaví se musel několikrát stahovat sběrač, na odjezdové koleji byla taky ještě trvalá stahovačka, při nájezdu do oblouku mašina pořádku prokluzovala, ale já jí držel a říkal si, že jak se dostanu na rovinku za mostem přes Rokytku, tak mám vyhráno. Jenže jak se celý vlak skřípnul v oblouku, tak jsem dojel k tehdejší předvěsti před tunelem a konec, nešlo to. Jedna hodina v noci, vysílačky nebyly, jeden telefon na vjezd do Libně, druhý u vjezdu do Malešic, tedy až za tunelem. Dával jsem tedy návštěvám ‚Svolávání všech zaměstnanců‘ a říkal si: jsem tu sám, je to do svahu, mají za povinnost se o mě postarat.“

Asi za hodinu přišel pan výpravčí Šlechta z Malešic v průpláští a povídá, proč nejede. No nejde to, odpovídám. Ale normu máte? No mám, ale ono je občas taky dobré podívat se z okna, jaké je počasí, odvětil jsem mu. Za další hodinu přijela malešická záloha, tedy vršovický Pilštyk, tak jsme to pak rvali oba a stejně měli co dělat, abychom to utáhli.“ Ale nakonec se podařilo.

Za svou dlouhou službu dráze se čas od času dostal i k zajímavým přepravám. „Byl jsem ve Vršovících na ranžíru, přišel strojmistr a rozkázal, abych zajel k ústřednímu stavědlu, že nám přijely nové mašiny. Stály tam čtyři první Dvojky, tedy E 499.2, dnešní řada 150/151, a já měl tu čest je jako první přivést na Masaryčku do depa. Naštěstí jsem měl s sebou foťák, tak jsem všechno zdokumentoval. Jako mladí říšové jsme to samozřejmě hned okukovali. A s tátou jsme jim vlastně i dali přezdívkou. Jemu se jejich žlutozelená až banánová barva moc líbila a časem se přezdívkou Banán vžila.“

Pro metro přes celé Československo

A nebyly to jediné nové drážní stroje, které uvedl do domoviny. „V říjnu 1973 volá odpoledne strojmistr, ať jsem ve čtyři ráno s pořádnou svačinou a v uniformě v práci, že pojedeme do Čierné nad Tisou pro metro. Takovou přepravu mohl vést jenom strojvedoucí instruktor a já jako pomocník. Mašina stála nachystaná na Hrabovce, odkud jsme vyrazili. Jeli jsme nonstop dvě kompletní čety a po cestě se střídali. Vezli jsme si s sebou služební vůz, ve kterém jsme odpočívali na podlaze a rozprostřeli na ní deky. Po čtyřiačtyřiceti hodinách jízdy jsme dojeli do Čierné nad Tisou. Naši cviční měli



Listopad 1985 a jedničková Bobina vypomáhající v soupravě Pantografu EM 488.0 v pražské Podbábě



Miroslav Šecl byl jak u dodávky prvních lokomotiv E 499.2 do depa Praha Střed v roce 1978...



... tak u příjezdu prvních šesti vozů metra typu EČS do Prahy – 15. 10. 1973 na Spořilově.

seznání pouze do Žiliny, proto nás doprovázel ještě slovenský ‚pilot‘ znalý traťových poměrů až do Čierné. Tam jsme odstavili naši mašinu v depu a zjišťovali, jak to vypadá s metrem. Strojmistři znavili telefon s ministerskými dispečery, ale zatím bezvýsledně,“ vypráví.

Po pěti dnech čekání v depu přišla zpráva, že metro je již ve stanici. „Rychle jsme uvedli naši mašinu do pro-

vozního stavu a jeli do stanice zapřáhnout soupravu. Proběhla technická prohlídka za účasti železničářů i doprovodných techniků metra a poté jsme vyrazili do Prahy.“

První část cesty se jelo opatrně. „Soupravy mají výzbroj hodně nízko pod podlahou a byla obava, aby to někde nechytilo spodkem o přejezdy či závaží výhybek. V Košicích šla souprava na káňal, zjistilo se, že je vše v pořádku, byly vypracovány směrnice pro jízdu a pokračovalo se do Prahy.“

To jsme pak měli zajištěnou ‚zelenou ulici‘, metráci tam měli lůžkový vůz, ve kterém nám nechali jedno kupé na odpočinek, a takhle jsme dojeli 15. října odpoledne do Krče.“

Řadu situací ze všedního provozu na dráze si Miroslav Šecl fotograficky zaznamenával. Přičemž to ne vždy šlo hladce. „Kamarádi byli několikrát za focení zatčeni a propuštěni až druhý den. Samozřejmě jim i sebrali filmy. Já zažil problém v Chomutově. V depu jsem měl focení domluvené, ale pak jsme se rozešli a já viděl, jak jede kolem sokolovský Štokr. Tak jsem vytáhl foťák – no a asi mě někdo napráskal z nedalekého stavědla. Esenbáci tam byli hned, sebrali mě a odvezli k výpravčímu. Jenže já měl výbornou výmluvu – že tam budu jezdit a dělám si seznání. No nakonec nevěděli, co se mnou, a nechali mě být,“ uzavírá s úsměvem Šecl. ○



Miroslav Šecl

V mužské linii rodiny je zástupcem již třetí generace, jež zasvětila kariéru dráze. Po absolvování dopravní průmyslovky v pražské Masné ulici nastoupil do depa Praha Střed, tedy na nynějším Masarykově nádraží, kde strávil v elektrické vozbě podstatnou část své služby. Rád se navíc věnoval fotografickému zaznamenávání dění kolem kolejí, o čemž výmluvně hovoří jeho bohatý archiv.

Cargounit si pořídí Vectrony a Smartrony

Výrobce kolejových vozidel Siemens Mobility uzavřel významnou smlouvu s přední polskou nezávislou leasingovou společností Cargounit zaměřenou na posílení železniční dopravy v regionu. Jedná se o pořízení až 100 lokomotiv Vectron MS, z nichž 30 strojů už bylo závazně objednáno. Současně podepsal i kontrakt na deset elektrických střídavých lokomotiv Smartron. První dodávky jsou plánovány na rok 2025.

Petr Slonek | Foto: Siemens

Jak zdůraznili zástupci firmy Cargounit, jde o největší rámcovou smlouvu na vícesystémové lokomotivy na polském trhu. Vectrony a Smartrony jsou moderní vozidla, která umožňují realizaci široké škály přepravních úkolů po celé Evropě, a to i v intermodálním segmentu. Jejich modulární konstrukce umožňuje snadné přizpůsobení požadavkům použití a jízdním vlastnostem v různých zemích.

Cargounit je v současnosti největším zákazníkem v Polsku, který vlastní lokomotivy z produkce Siemens Mobility. Obě firmy spolupracují od roku 2018, kdy byl zakoupen první Vectron MS, a díky poslední závazné objednávce bude ve vozovém parku firmy Cargounit už 66 lokomotiv Vectron a 18 Smartronů.

Nahradí stará vozidla

Podle generálního ředitele společnosti Cargounit Łukasze Boroně podpis smlouvy se společností Siemens Mobility před-



stavuje pro Cargounit důležitý milník v uskutečňování strategie modernizace parku lokomotiv pro nákladní a osobní dopravu v Polsku a dalších zemích střední a východní Evropy. „V uplynulých třech letech jsme výrazně překročili naše původní cíle v oblasti nákupu a poskytování nejmodernějších lokomotiv, včetně vícesystémových, pro zákazníky v Polsku.

V následujících letech chceme pokračovat v nahrazování starších hnacích vozidel vysoce spolehlivými nízkoemisními stroji. To je v souladu se strategií společnosti Cargounit a železničních provozovatelů, jejímž cílem je zvýšit udržitelnost v železničním sektoru,“ řekl Boroně.

„Nové objednávky potvrzují důvěru společnosti v jednu z nejmodernějších a neekologičtějších univerzálních lokomotiv, která je dnes na evropském trhu k dispozici,“ uvedl šéf divize kolejových vozidel Siemens Mobility Albrecht Neumann.

Vícesystémové lokomotivy Vectron pro Cargounit mají výkon 6,4 MW při střídavém napájení, respektive 6 MW při stejnosměrném napájení, jsou vybaveny jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS, který odpovídá aktuálním specifikacím Baseline 3. Jejich provoz je plánován v Polsku, Německu, Rakousku, České republice, na Slovensku, v Maďarsku, Nizozemsku, Rumunsku, Slovinsku, Chorvatsku, Srbsku, Itálii, Bulharsku a Belgii. Lokomotivy Smartron budou provozovány v Německu, Bulharsku nebo Rumunsku.

Společnost Siemens Mobility doposud prodala více než 2 400 lokomotiv typu Vectron 97 zákazníkům v šestnácti zemích a jsou schváleny pro provoz ve 20 evropských zemích. V České republice bylo dosud závazně objednáno více než 140 lokomotiv Vectron MS a Vectron AC s DPM (pomocný diesellový modul). ○

PKP Intercity zakoupí 300 nových vozů

Polský státní dopravce PKP Intercity přídělil svůj historicky největší kontrakt společnosti H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych (FSP). Výrobce se sídlem v Poznani, který uspěl v soutěži vypsané v prosinci 2022, vyrobí 300 nových vagonů. Dodány mají být do roku 2028. Součástí smlouvy je opce na dalších 150 kusů.

Hodnota zakázky bez opce představuje 4,2 miliardy polských zlotých, tedy asi 24,8 miliardy korun. V případě jejího využití se částka zvýší o dalších 2,1 miliardy PLN. Dalším uchazečem v tendru byl polský výrobce kolejových vozidel Newag. Podle PKP Intercity H. Cegielski nabídl ve výběrovém řízení nejnižší cenu.

„Uzavřeli jsme největší výběrové řízení v historii společnosti co do počtu vozidel. Díky této zakázce budeme mít v roce 2028

minimálně 300 vagonů různých typů v novém designu a nabídneme cestujícím nový standard. Motivujeme je k dalšímu využívání vlaků pro dálkové trasy,“ řekl člen představenstva PKP IC Jarosław Oniszczyk.

V rámci zakázky vznikne sedm typů vozidel, konkrétně osmatřicet vozů 1. třídy, jež budou částečně oddílové a velkoprostorové, 40 oddílových vozů 2. třídy, 80 velkoprostorových vozů 2. třídy, 38 oddílových vozů 2. třídy se sedadly pro osoby se zdravotním postižením, 40 velkoprostorových



vozů s místy na přepravu jízdních kol, 38 jídelních vozů a 26 vozů pro noční vlaky. Pojedou maximální rychlostí 200 km/h. Samozřejmostí je wi-fi, individuální osvětlení, zásuvky pro napájení elektroniky, USB porty, klimatizace, informační systémy pro cestující, detekce požáru a kamerový systém.

Schváleny budou pro provoz v Rakousku, Česku, Německu, Maďarsku, Litvě a na Slovensku. PKP hodlá vozy nasadit na spoje střední kategorie. Půjde o nový produkt PKP Intercity v dálkové dopravě včetně vlaků do zahraničí. Objeví na linkách Varšava – Poznaň – Berlín, Varšava – Poznaň – Štětín, Varšava – Katovice – Bohumín, Přemysl – Krakov – Katovice – Vratislav – Berlín či Gdyně – Poznaň – Vratislav – Praha nebo Krakov/Vratislav – Bohumín. Propojí velké aglomerace, zastaví v menších centrech a pojedou i do zahraničí. (pes)



SBB je zpět v černých číslech

Hospodaření švýcarských železnic SBB skončilo poprvé od roku 2019 v plusu. Stalo se tak především díky rekordnímu počtu cestujících, které dopravce přepravil. Společnost díky tomu vykázala za rok 2023 zisk po čtyřech letech, a to 267 milionů franků. Přesto kvůli předchozím ztrátám Švýcarské spolkové dráhy dál tlačí na úspory a efektivitu provozu.

Petr Slonek | Foto: SBB

Loni SBB přepravila denně 1,32 milionu osob, zatímco v roce 2022 to bylo 1,16 milionu, čímž se dostala na úroveň z rekordního roku 2019. Stále více lidí cestuje vlakem za prací i ve volném čase do Německa a okolních destinací. Díky rostoucím příjmům hlásí dálková doprava v roce 2023 poprvé po třech letech kladný výsledek, konkrétně 117 milionů švýcarských franků (CHF), zatímco v roce 2022 byla ve ztrátě 47 milionů CHF.

Po započtení zisků SBB Immobilien a vyplacených kompenzací například za energie skončilo loňské hospodaře-

ní státního dopravce v zisku 267 milionů franků. V roce 2022 bylo naopak ve ztrátě 245 milionů franků. Výsledek je podle vedení SBB povzbudivý, ale zdaleka nestačí k výraznému snížení dluhu, který jen loni činil 11,26 miliardy CHF a v roce 2022 11,44 miliardy CHF, ani ke kompenzaci masivních ztrát z předchozích let a k investicím, například do nových kolejových vozidel.

Regionální i dálková v plusu

Tržby z osobní dopravy se ve srovnání s předchozím rokem zvýšily o 9,9 procenta na 3,73 miliardu franků. Zpět do černých čísel se poprvé od roku 2019 dostala dál-

ková doprava. Stalo se tak především díky pozitivnímu vývoji poptávky u víkendových a mezinárodních spojů. V regionální dopravě znamenal rostoucí zájem o dojíždění na krátké vzdálenosti zlepšení výsledku na loňských 23 milionů franků oproti 11 milionům franků v roce 2022. Současně ale vzrostly náklady, včetně výdajů na trakční proud, poplatky za použití železniční cesty a správu vozového parku.

Nárůst počtu cestujících však znamená i vyšší obsazenost a méně volných míst ve vlacích. Zákazníci hůře hodnotí i čistotu ve vozech. To vše mělo dopad na spokojenost zákazníků. Ta v roce 2023 byla 78,7 bodu, zatímco o rok dříve 80,5 bodu. Pozitivně se vyvíjely hodnoty u nákladní dopravy, kde nastalo výrazné zlepšení o 3,9 bodu na 73,7 bodu. SBB se také podařilo navzdory rozsáhlým pracím na modernizaci infrastruktury udržet přesnost vlaků. Osobní spoje jezdily vloni stejně dochvilně jako v předchozím roce – 92,5 procenta jich přijelo včas.

K zachování finanční rovnováhy potřebuje SBB zisk kolem 500 milionů franků ročně. Aby se situace stabilizovala, utratí společnost do roku 2030 zhruba o 6 miliard franků méně. Zároveň dopravce přijal řadu opatření v oblasti nákladů. Tři hlavní digitalizační programy pomohou spolkovým drahám efektivněji plánovat a řídit provoz. Federální vláda chce také významně přispět ke kompenzaci ztrát v dálkové dopravě z období pandemie covidu.

SBB trápí i nedostatek kvalifikovaných odborníků. Do roku 2030 navíc odejde do důchodu přibližně pětina zaměstnanců drah, které bude muset nahradit přibližně 6 000 nových zaměstnanců. ○

DB otevřely v Berlíně nové praktické školicí středisko

Německé dráhy DB otevřely na začátku února nové učňovské a školicí středisko v Berlíně. Na ploše 5 000 m², což je o 2 000 metrů více, než měly stávající prostory, vybudovala společnost nové, moderní centrum pro vzdělávání a přípravu zaměstnanců v technických profesích.

Učňi mají k dispozici sedm praktických dílen s různým vybavením a zaměřením. Další prostory jsou určeny pro teoretickou přípravu. Středisko zajišťuje dokonalé propojení teoretické a praktické přípravy nových zaměstnanců a osob, kteří se rekvifikují na nové technické profese. V novém centru nyní studuje na 500 učňů. Jde například o obory mechatronik, elektrotechnik, elektronik zařízení a systémů, elektronik automatizační techniky či mechanik.

Zástupce skupiny DB pro Berlín Alexander Kaczmarek v souvislosti s otevřením školicího centra řekl, že s novou vzdělávací dílnou vytváří Deutsche Bahn ideální podmínky pro školení a další vzdělávání svých zaměstnanců. „Jde o místo, které díky svému modernímu prostředí a inovativním metodám výuky umožňuje ideální propojení teorie a praxe. Je to dobrá investice do budoucnosti našich zaměstnanců, a tím i do budoucnosti železnice,“ uvedl.



„Významně jsme rozšířili naše kapacity v Berlíně a přesunuli průmyslově-technickou školicí dílnu do moderního, prakticky orientovaného a udržitelného objektu. Vytvořili jsme místo pro vzdělávání, které nabízí stážistům ze všech divizí DB ty nejlepší podmínky pro úspěšný trénink,“ doplnila výkonná ředitelka DB Training, Learning & Consulting Corinna Vogt. Středisko využívá nejmodernější technologie v oblasti IT a virtuální reality. Objekt splňuje požadavky na udržitelnost. DB v současnosti školí 14 000 mladých lidí. Jen v Berlíně jich je více než 1 100 a tento počet se v posledních letech téměř zdvojnásobil. V Berlíně má být i letos přijato 500 mladých zaměstnanců. Dopravce nabízí 50 učňovských oborů a 25 duálních studijních programů. (Peš) ○



Zdařilý návrat nádražky do Pardubic

Ještě před pár lety si pravověrní drážní pivaři při vzpomínce Pardubic na první dobrou jistě vybavili minipivovar Bahno sídlící v bývalém bufetu. Za krátkou dobu legendární podnik však bohužel vzal za své. Nádražní budova prošla dlouhou, nákladnou a zdařilou rekonstrukcí, a tak si musíme zvyknout na nové pořádky stran stravování ve východočeském uzlu. Problém by to ale být neměl – čest cestovatelskému stravování totiž nově dělá Momento, velmi slušná jídelna kloubící historické kvality s moderním podáním. Krychlič by snad měl radost.

Vít Čepický | Foto: autor

Kdo v Pardubicích déle nebyl, mohl by se divit. Velkolepá funkcionalistická nádražní budova architekta Karla Řepy z roku 1958 konečně prokoukla, před dokončením je oprava kolejí a nástupišť (včetně vybudování jednoho nového), po letech rozlehlý areál překlenula lávka pro pěší, jež napojí nádraží směrem k sídlišti Dukla.

Nás však nejvíce zajímá změna, která se udála uvnitř pardubického nádraží, a to na poli stravování. Rozlehlá a velmi příjemná nádražní hala nabízí vícero možností, jak zahnat hlad, nechybí dokonce ani dvě specializované prodejny perníku, plnohodnotné posezení a možnost se plnohodnotně najíst nabízí ale až Momento v jeho západní části.

Standardní restauraci ale nečekejte, konceptem se nejvíce blíží jídelnám klasického stříhu, které mají na nádražích svou logiku i svou historii – fungují právě tak, aby se cestující po příjezdu



Hodnocení

Pardubické Momento sice ještě trochu čeká na vlastní charakter, nabízí ale velmi rozumné místo k posezení nad dobrým jídlem v důstojném prostředí. Klasické jídelny v posledních dvou dekátech postupně vyklízí prostor a je sympatické, že zároveň panují snahy znovu vydobýt jejich místo nejen na slunci, ale zejména na nádražích. Snad se Momento stane pro poněkud unylé okolí pardubického nádraží dostatečnou posilou a snad i odrazem k lepším časům.

Otevírací doba

Pondělí až neděle 7:00–19:00,
snídaně 7:00–10:00.



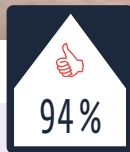
nebo před odjezdem vlaku stihl rychle a zároveň dobře najíst. Momento ale evidentně slouží i místním, zejména kvůli tomu, že v širém okolí nemá rozumnou konkurenci.

V nabídce bývá ve všední dny pět hotových jídel včetně jednoho vegetariánského, dvě polévky, k snídani mohou přijít vhod vejce či párky a po jídle menší dezert, to vše u zdejšího pultu seženete. Interiér je sice poněkud sterilní, ale zároveň světlý a prostorný, nádvkem s výhledem na pardubickou trolejbusovou dopravu, jelikož nádraží těsně přiléhá k místnímu dopravnímu terminálu.

Za dobrého počasí se zde dá posedět na zahrádce, byt na ní úplně neuniknete největší bolesti pardubického přednádraží, totiž tomu, že se nachází na silně bezútesném území uprostřed změti mnohaproudých silnic, nájedů, odstavných ploch a nákupních hal, kvůli čemuž působí širé okolí jako naprostá periferie kdesi daleko za městem. Za to ale restaurace samozřejmě nemůže. ○

Poděbradské chuťové lázně

Historicky platilo, že když se v českých zemích stavělo nové nádraží, pak s pravidelností patřilo k ozdobám měst. A že to tak bylo ještě za první republiky, se můžeme jednoznačně přesvědčit ve středočeských Poděbradech. Není sem lepšího příjezdu než vlakem, ku dráze je ostatně orientován celý Lázeňský park, a k léčbě chutí se nově přidává i bývalá nádražní restaurace, nyní fantastická pekárna, kde kávu i turistickou radu nabídnou.



Poděbrady neznalého umí překvapit. Už na nádraží, ostatně příjezd vlakem je sem rozhodně zajímavější než po silnici. Dráhy si tu totiž evidentně váží dlouhodobě. Přesvědčit se o tom můžeme už v krásně výtvarně zpracovaném podchodu, hlavní úžas ale přijde v samotné nádražní budově.

Pečlivě zrekonstruovaný a památkově chráněný funkcionalistický objekt dostavěný v roce 1931 dle návrhu architekta Vojtěcha Krcha byl prý dlouho považován za nejkrásnější tuzemské nádraží. K tomu by samozřejmě mohli mít mnozí řadu připomínek, faktem však je, že interiér skrývá řadu půvabných až geniálních detailů, díky kterým se vyplatí zde vystoupit a následně nespěchat.

A když už člověk nespěchá a hledí si detailů, má šanci si povšimnout také řemeslné pekárny Loaf v severním křídle nádražní budovy. Místo, jež mají protřelejší železniční cestovatelé spojené s původní nádražkou, značně prokouklo a nabízí poněkud jiné chuťové představení.

Předně je ale třeba upozornit, že ve světle nádherného proskleného výklenku se nachází lákadel hned několik. Společnému prostoru vévodí nejprve pult infocentra s ochotnou obsluhou a nabídkou místních zajímavostí – ať už ve formě brožur, drobných upomínkových předmě-

tů, pochutin, nebo zdejšího piva. Nad stolečky k posezení visí rozličné obrazy, jež umocňují příjemnou atmosféru místa.

Ale my přišli zejména kvůli pultíku v zadním traktu. Zde se totiž nachází báječná řemeslná pekárna. Od cesty si zde můžete pochutnat na kávě, zejména ale na řadě tradičních i moderněji pojatých zákusků zcela mimořádné chuti. Takový cruffin s vanilkovým krémem a džemem je dobrotou, na niž budu vzpomínat ještě dlouho, a pouhé psaní o něm mi působí vzpomínková muka. A zmínit je třeba i tamější (opravdu) kváskový chléb, pro který si s oblibou chodí ne jeden místní.



Hodnocení

Funkcionalismus poděbradské nádražní budovy umně skrývá baroko chutí, jež nabízí pekárna s infocentrem v jednom. Ačkoliv svou definitivní podobu ještě nemají, v době návštěvy ještě nebylo vše hotové a cestující je musí trochu hledat, jelikož ani podoba reklamy v památkově chráněné budově nebyla definitivně dořešena, jsem přesvědčen, že nesporná kvalita si své zákazníky vždy najde. A je to tak v pořádku, protože pekárna Loaf ji nabízí.

Otevírací doba

Pondělí až pátek 6:00 až 18:00,
sobota a neděle 9:00 až 17:00



Kalorickou nálož stojí za to vychodit v navazujícím Lázeňském parku táhnoucím se od nádraží až k řece Labi, kde se korzuje vsutku příjemně, k duhu přijde některý z pramenů zde k povrchu vyvedených. A nejlepší na všem je, že se pak můžete vrátit na nádraží a v milé pekárně se zastavit ještě jednou. Litovat nebudete. ☉

Lokomotiva, která spojila sílu s elegancí i napájecí systémy



Prototypový stroj 350.002 (původně ES 499.0002) v retro nátěru na speciálním nostalgickém vlaku poblíž Olomouce

Prvopočátek dvousystémových elektrických lokomotiv můžeme najít v závěru roku 1969, kdy tehdejší československé federální ministerstvo dopravy zadalo oficiální zakázku na vývoj takového stroje s výkonem 4 000 kW a maximální rychlostí 160 km/h. Vznikem příslušného hnacího vozidla byl pověřen tehdejší vedoucí konstrukčního oddělení Škody Plzeň František Palík se svým týmem. Důvodem vzniku této lokomotivní řady, označené zprvu ES 499.0 (tovární označení 55E), byla rozdílnost trakčních napájecích soustav na území bývalého Československa.

Martin Harák | Foto: autor, archiv Škoda Group, VUZ, Michal Málek

Příklon v období po roce 1948 k velkému „bratru“, tedy Sovětskému svazu, znamenal na železnici postupné zavádění stejnosměrné napěťové soustavy 3 kV, která byla realizována při elektrizaci tehdejšího prvního hlavního tahu vedoucího od tehdejších sovětsko-československých hranic v Čierné nad Tisou přes Košice, Žilinu, Olomouc a Českou Třebovou do Prahy. Nicméně na konci padesátých let úřady rozhodly o elektrizaci jižní části tehdejší společné republiky střídavou soustavou 25 kV 50 Hz. Proto

vznikly stykové body mezi oběma napájecími soustavami. Jako první z nich byl zřízen ve stanici Kutná Hora. Stykový bod samozřejmě ovlivňoval plynulost a včasnost provozu, protože vlak vedený lokomotivou „stejnoseměrnou“, nebo naopak „střídavou“, měl nucenou pauzu. To zdržovalo nejen regionální, ale samozřejmě především rychlíkové spoje. Právě z důvodu úspory času při přepřazích, a také urychlení vozby mezinárodních expresů, vznikly dva prototypy lokomotivy řady ES 499.0, která se později stala výchozím typem pro rychlíkové stroje Škoda II. generace.

Ke konci roku 1973 byl z větší části dokončen první prototyp dvousystémové lokomotivy, označený ES 499.0001 (dnes je znám jako 350.001). Během prvních dvou měsíců roku 1974 byl oživen a odzkoušen v Plzni na tovární zkušební trati, kde při maximální rychlosti 30 km/h najezdil asi 50 kilometrů. V březnu 1974 se objevil na železničním okruhu v Cerhenicích, odkud putoval do tehdejšího Lokomotivního depa ČSD Praha-střed, kde se provedla kontrola vlakového zabezpečovače, a na velkém zkušebním okruhu u Cerhenic absolvoval stroj technicko-bezpečnostní zkoušku. Na obou napě-



Dobový pohled na druhý prototyp na pražském hlavním nádraží v červnu 1975

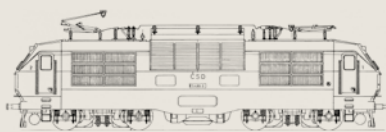
ových soustavách se dosáhlo rychlosti 180 km/h, a po splnění všech formalit byla prototypová lokomotiva dopravena do svého budoucího domovského depa v Bratislavě. O rok později byl vyroben druhý prototyp ES 499.0002 (dnes 350.002), který byl dokonce vybaven převodem pro rychlost 200 km/h. Na výrobu obou prototypů navázala osmnáctikusová série, vyrobená v roce 1975.

Nejprve Krysa, pak Gorila

Lokomotivám se nejprve přezdívalo Krysa nebo Potkan podle šedo-bílého provedení, které je dnes aplikováno na stroji 350.001 jako retro nátěr. O něco později se tyto stroje začaly slangově nazývat Gorily, což mělo evokovat vysoký trvalý výkon 4 000 kW, který byl v sedmdesátých letech v bývalém Československu opravdu jedinečný. Přestože stroje řady ES 499.0 byly z výroby vybaveny ještě odporovou regulací výkonu, v jejich pomocných pohonech a regulaci elektrodynamické brzdy už našly své uplatně-



V devadesátých letech převzaly mezi Prahou a Budapeští Gorily vozbu vlaků vyšší kvality. Na snímku je zachycen spoj InterCity 311 Csárdás.



Stroj řady ES 499.0

Elektrická lokomotiva řady ES 499.0 (dnes řada 350) je čtyřnápravové hnací vozidlo, určené pro dálkovou osobní dopravu na tratích s elektrizačními soustavami 3 kV stejnosměrných a 25 kV 50 Hz střídavých. Lokomotiva má skříňové uspořádání s kabinami obsluhy na obou koncích, mezi kterými se nachází strojovna. Celosvařovaná skříň je tvořena ocelovými čelníky a podélníky a dále kovovými výtzuhami, potaženými ocelovým plechem. Uvnitř strojovny se nachází hlavní kontrolér, ventilátory trakčních motorů, kompresory, tlumivky, rozběhové odpory, trakční usměrňovač, tlakové nádoby a pneumatické přístroje. Pod středem strojovny je zavázán trakční transformátor s pevným převodem. Skříň lokomotivy spočívá na dvou shodných dvounápravových podvozcích. V rámu podvozku jsou zavázány dva plně odpružené trakční elektromotory, které jsou kloubovou spojkou spojeny s ozubenými věnci na dvojkolích. Hlavní trakční elektrický obvod lokomotivy je rozdělen na dvě části – základní stejnosměrný a doplňující střídavý. Trakční napětí je přiváděno dvojicí střešních polopantografových sběračů přes odpojovače a měřicí transformátor ke stejnosměrnému nebo střídavému hlavnímu vypínači. Přestože byla pro konstrukci lokomotiv původně zadána maximální rychlost 160 km/h, byly na tuto rychlost po vyrobení odzkoušeny pouze prototypy. Sériově vyrobené lokomotivy, ač vybavené převodem pro rychlost 160 km/h, byly vyzkoušeny jen na rychlost 120 km/h. Až výstavba českých tranzitních koridorů, spojená s potřebou hnacích vozidel pro rychlosti ještě vyšší, umožnila lokomotivám využívat jejich původně plánovanou maximální rychlost, což bylo spojeno například s konstrukčními úpravami. Poprvé tak začaly lokomotivy jezdit rychlostí 160 km/h až v roce 2000 v určitých traťových úsecích mezi Brnem a Břeclaví.

ní úsporné polovodičové prvky. Ve vývoji českých elektrických lokomotiv představovala řada ES 499.0 významný milník, a to hlavně nadčasovým designem a také provedením mechanické části. Díky propracovanému technickému řešení se později stala vzorem pro většinu následně vyráběných typů v plzeňské Škodovce. Dalším progresivním prvkem na těchto strojích byly podvozky určené pro rychlost až 200 km/h. Pro urychlení vývoje Krysy či Gorily se vyčlenil sériový škodovský elektrický stroj E 469.3030 z roku 1972, který byl vybaven podvozky této nové konstrukce. Podvozky byly na lokomotivě E 469.3030 odzkoušeny na železničním zkušebním okruhu ČSD v Cerhenicích a po kladném vyhodnocení byly v ještě mírně pozměněné podobě použity právě u strojů řady ES 499.0.

Lokomotivy řady ES 499.0 prodělaly za více než čtyři desetiletí provozu řadu zásadních změn vnějšího barevného řešení. První prototyp ES 499.0001 nesl při výrobním dokončení šedo-bílý nátěr skříňe, který počátkem sedmdesátých let ministerstvo dopravy zvažovalo jako jednotný pro dvousystémové lokomotivy. V létě 1974 byl dokončen druhý prototyp ES 499.0002, který měl kontrastnější světle červený nátěr s obvodovým pásem v odstínu světlé slonové kosti, který zanedlouho obdržel i první prototypový stroj ES 499.0001. Po definitivním předání do služeb ČSD na konci roku 1974 byly oba prototypy uvedeny do modro-krémového unifikovaného nátěru, který byl použit i na sériových strojích. Dvousystémové stroje, od druhé poloviny osmdesátých let přeznačené na řadu 350, pak prošly celou škálou barevných modifikací a některé stroje byly v době po sametové revoluci opatřeny retro nátěry.

Nejvíc v expresní službě

Úplně poprvé vyrazila dvousystémová lokomotiva ES 499.0001 na pravidelném vlaku 7. dubna 1974. Bylo to konkrétně na přípřeži Expresu 172 Slovenská strela. Stroj jel z Bratislavy přes Brno a Havlíčkův Brod do stykové stanice Kutná

Hora hlavní nádraží, kde byl odstaven a po celý den zkušebně zajištěn na obou soustavách. V podvečer se zpět na přípřeži obrátového Ex 173 Slovenská strela vrátil do Bratislavy. Na 9. duben 1974 připadá historicky první samostatné nasazení lokomotivy na pár expresů 172/173 na ose Bratislava hlavní stanice - Brno hlavní nádraží - Praha hlavní nádraží a zpět. Od toho dne bylo možné





Tak vypadá barevné schéma ZSSK, přezdívané podle příjmení autora Blonski.



Na snímku zachycena jedna z barevných modifikací bratislavských Goril po roce 2000.



Prototyp ES 499.0001 na zkušebním okruhu v Cerhenicích. Oproti pozdějšímu sériovému provedení jsou na první pohled viditelné rozdíly v konstrukčním řešení.

potkávat „dvousystémovku“ v čele těchto dvou dálkových vlaků, společně s měřicím vozem plzeňské Škodovky, v němž prototyp doprovázeli technici výrobního závodu připravení řešit případné závady.

Druhý prototyp ES 499.0002 konstruktéři dokončili až v červenci 1974, a na rozdíl od první lokomotivy byl zprvu k dispozici jen k prototypovým zkouškám. Až po úpravách na sériové provedení byl předán v prosinci 1974 do užívání lokomotivního (rušňové-

ho) depa v Bratislavě, společně se strojem ES 499.0001. Na obou prototypech byla navíc prováděna řada zkoušek nových konstrukčních řešení. Do stabilní služby na rychlíkové vozbě byly oba stroje zařazeny 28. a 29. prosince 1974. Ve snaze optimalizovat vozbu mezi Košicemi a maďarským Miskolcem byla v roce 2007 zkušebně upravena v oblasti sdělovacího a zabezpečovacího zařízení lokomotiva již nového označení 350.002 podle požadavků maďarské spo-

lečnosti MÁV. Všechny dvousystémové stroje zůstaly i po rozdělení Československa v Bratislavě a celá dlouhá léta zajišťovaly dálkovou vozbu mezi oběma, již samostatnými republikami, ale také do zahraničí. A to především na rameni Budapešť – Bratislava – Praha nebo také Žilina – Praha. Ty, které zbyly v provozu, zasahují do rychlíkové vozby ještě na vnitrostátních rychlíkových spojích společnosti ZSSK mezi Bratislavou, Žilinou a Košicemi. ○

Žacléřsko: Pod Sněžkou ztichlé koleje



Město Žacléř jako by leželo v pomyslném a takřka i doslovném stínu Krkonoš a Adršpašsko-teplických skal. Ačkoliv mají mnozí tento kraj spojený spíše s chybějící dálnicí v nedalekém Královeckém sedle, příznivci železnice jistě zbystří. Pozornost si kromě zdejší pětakilometrové koncové dráhy ale zaslouží i další technické památky, jichž je v okolí Žacléře početně.

Kolejiště v Žacléři bylo postupem času redukováno na prostou kusou kolej, na níž v srpnu 2002 čeká na odjezd provozem znavená 853 020.

Vít Čepický | Foto: autor, Michal Bednář

Bly doby, a nejsou příliš vzdálené, kdy bychom tento výlet mohli začínat na nádraží v Lamperticích. Ty jsou ale (takřka) minulé, pokud tedy nepočítáme možnost dorazit sem buď autobusem, nebo sporadickou jízdou drážních nadšenců, kteří přece jen ještě čas od času rozezvučí místní koleje.

Mnohem lépe se v turistické sezoně dá dorazit vlakem do Královce, stanice, kde se trať do Žacléře odpojuje od dráhy číslo 043. K prvnímu výraznému cíli cesty, hornickému skanzenu, odsud dlouhým obloukem stoupá modrá turistická značka. Na první pohled by se mohlo zdát, že těch několik kilometrů je lépe zkrátit zmíněným autobusem. Pohodlný výletník tím na jednu stranu ušetří kus cesty, mine ale pěknou pěšinu, zajímavý zpustlý hřbitov patřící téměř zaniklé osadě Černá Voda – a přijde o možnost obhlédnout novodobý hrad, bizarní připomenutí toho, co vše je možné v tuzemských podmínkách a s požeňáním úřadů vystavět na hraně národního parku.

Hlavním cílem první části cesty ovšem není neumělý pokus o historii, ale její reálný odkaz, na nějž již zdaleka upozorňuje téměř sto metrů vysoká halda a těžní věže. Důl Jan Šverma je monumentálním připomenutím stovky let trvající hornické minulosti Žacléřska a faktu, že nejen na Ostravsku se nacházela hlubinně dobývaná ložiska černého uhlí.

Důl Jan Šverma je mimochodem pojmenovaný po komunistickém novináři, jenž nedlouho po výsadku na Slovensku padl vysílením ve sněhové bouři během Slovenského národního povstání v listopadu 1944. Dle výpovědi svědka jej napospas živilům prý zanechal jeho kolega ve zbrani i ideologii Rudolf Slánský, který tím sice přišel o neoblíbeného kolegu, ale o moc dlouho jej také nepřežil.

Hornický skanzen Žacléř

Otevírací doba:

Září až červen po telefonické či elektronické domluvě (pět dnů předem, minimální počet 8 osob).

Červenec, srpen denně, prohlídky se konají od 10:00 do 15:00 vždy v celou hodinu, není nutná předchozí rezervace.

www.djs-ops.cz



Pohled z těžní věže Jan na téměř 100 metrů vysokou haldu Dolu Jan Šverma



Strojovna jámy Julie



Uvnitř šachetní budovy starší jámy Julie

Samotný černouhelný důl byl založen šest let po Švermově smrti, ovšem nikoliv na takříkajíc zelené louce, ale sloučením několika těžních jam v Žacléři, nedaleké Černé Vodě a Lamperticích, přičemž v roce 1958 byl ještě připojen bečkovský důl Novátor. Vznikl tak rozsáhlý areál, ve kterém původní funkci jámy Marie převzala nově vybudovaná hlavní těžní a vtažná jáma Jan, jež byla postupně prohloubena až do 955 metrů pod okolní terén. Kolem jámy postupně vznikl areál s 52 metrů vysokou těžní věží, strojovnou, těžní budovou a úpravnou uhlí, který tak doplnil starší stavby soustředěné kolem jámy Julie.

Hlubinná těžba v Dolu Jan Šverma byla ukončena na sklonku roku 1992 pro nerentabilitu, přičemž, na rozdíl od vytěžených černouhelných zásob na Příbramsku nebo Plzeňsku, zde zůstalo přibližně 75 milionů tun černého uhlí. Následně se odehrála likvidace dolu, který byl unikátně zaplněn důlní hmotou

vyráběnou z velkoobjemových odpadů. Díky tomu se předešlo jak pozdějším propadům, tak výstupům důlních plynů.

Z dolu hornickým skanzem

Na rozdíl od mnoha jiných technických památek byl Důl Jan Šverma po ukončení těžby a likvidaci z velké části zachráněn jako kulturní památka následujícím generacím. Ne náhodou k němu vede žlutá turistická značka, areál je totiž možné navštívit a zevrubně prohlédnout během velmi poutavé exkurze.

Během ní je možné představit si, jak probíhal nástup horníků do této mimořádně náročné práce. Ti směnu začínali, stejně jako návštěvníci prohlídku, ve špičaté šatně, tedy řetízkárně, pokračovali přes cáčovnu do šachetní budovy jámy Jan. Příznivci kolejí patrně prohlídku poněkud zdrží, jelikož je zde k vidění také poměrně velkolepý vozíkový oběh, který svou rozsáhlostí a propleteností téměř připomíná modelové kolejiště. I dnes to budí



Přístupná štola Jitřenka sleduje uhelnou sloj.



Důlní vlak u jámy Jan

obdiv, zejména při představě, jaký hluk tu dříve musel panovat, což si lze představit i více než třicet let od ukončení provozu tohoto rozsáhlého nádraží pro vozíky.

A přímo odsud se stoupá na vrchol celého okruhu, a to nejen pomyslný. Zmíněná 52 metrů vysoká těžní věž Jan je totiž v rámci prohlídky přístupná. Pokud je návštěvník v kondici a netrpí závratěmi, pak opravdu stojí za to. Z jejího vrcholku je totiž velkolepý výhled na areál včetně již rekonstrukcí silnice bohužel přerušené vlečky, tak na okolní kopce, tedy Vraní hory na opačné straně Královeckého sedla, stoupající Krkonoše, a dokonce i na vrcholek Sněžky.

Za hezkého počasí se ani nechce dál, ale to by byla škoda. V rámci prohlídky se totiž návštěvník ještě podívá na úpravnu uhlí, do půvabné šachetní budovy a strojovny jámy Julie a strojovny jámy Jan, představu o práci v podzemí pak získá ve stometrové štolě Jitřenka, která sleduje ukázkově odhalenou uhelnou sloj.

Osiřelá kolej

Jen v areálu bývalého dolu se dá strávit několik hodin, které skutečně stojí za to, nicméně v rámci Žacléřska to zdaleka nejsou všechna lákadla. A tak vzhůru dále po žluté do samotného města. Cestou bychom určitě neměli vynechat jak malou těžní věž jámy Jiří, tak návrat ku dráze, tedy koncovému nádraží Žacléř.

Tedy – nádraží. Z toho dodnes zbyla pouze kusá kolej vedle znavené menší budovy a osiřelé nákladní rampy, zajímavou atmosféru místa pak doplňují hornické domy podél koncového úseku tratě. Tu by mimochodem v budoucnu měly oživit kromě sporadických jízd zvláštních vlaků též pravidelnější jízdy drezín, ovšem původní termín zprovoznění minul, tak doufejme, že se dočkáme alespoň v letošním roce.

Cestou do centra Žacléře by byla škoda nevěnovat chvíli pozornosti tamější porcelánce založené v roce 1878. Velkolepý areál dodnes funguje a produkuje porcelánové výrobky pod názvem Keramtech. Fascinující je zejména fakt, že celý závod dodnes příliš neutrpěl necitlivými zásahy, a tak jej můžeme obdivovat ve stavu velmi blízkém jeho původním kvalitám. Všechna čest, to je v rámci našeho pohraničí opravdu mimořádná výjimka.

Ale to už se blížíme na žacléřské náměstí. Ačkoliv se skládá vlastně ze tří souběžných komunikací, z nichž ta hlavní jej poměrně necitlivě rozděluje, jako celek působí velmi malebně a dává tušit, že se nacházíme ve městě s bohatou historií, o niž se místní snaží starat. Právem je širší oblast kolem náměstí měst-

skou památkovou zónou, zbytky roubené zástavby, domy s podloubím a bohužel chátrající zámek stojí za to prohlédnout, a pokud má návštěvník čas, nabízí se i návštěva místního muzea.

Další podzemí

Dál pokračujeme po zelené Prkenným dolem kolem sjezdovky prudce dolů, abychom ztracené výškové metry opět zvesela nastoupali. Seběhnout na vlak do Křenova by totiž bylo vyloženou chybou, cesta na protější hřeben se milovníkům historie a technických památek bohatě odmění.

Královecké sedlo je odjakživa frekventovanou obchodní stezkou. Ne náhodou byla právě tudy, přímo mezi Vraními a Jestřebími horami a Krkonošemi, trasována železnice, hlavní silnice do Polska a do budoucna patrně i dálnice, jež je zatím z polské strany ukončena přímo na hranici a z české strany končí daleko před Trutnovem – u Jaroměře.

Dobře vědomi strategičnosti místa si byli i naši prvorepublikoví předci, kteří tudy tváří v tvář nacistické hrozbě z tehdejšího Německa trasovali nejsilnější linii betonového opevnění. A právě na hřeben nad Žaclěřem naprojektovali pro ochranu sedla, jež v minulosti mnohokrát posloužilo vpádu cizích vojsk do Čech, dělostřeleckou tvrz Stachelberg (Ježová hora).



Osiřelé žacléřské nádraží stále stojí a čeká na lepší časy. Pohled od Šturcu k Lamperticím.

Projekční práce započaly v roce 1935, samotné práce pak o dva roky později. Krom několika linií lehkého opevnění, tzv. řopíků, bylo v plánu vybudovat největší československou dělostřeleckou tvrz čítající 12 jednotlivých bunkrů či srubů v podzemí propojených. Posádku mělo tvořit až tisíc mužů, kteří měli být schopni v případě napadení zasypat údolí až dvěma sty dělostřeleckých granátů a min za minutu. Místo obrany však přišla Mnichovská dohoda, faktická kapitulace a okupace. Nedokončený areál Čechoslováci v roce 1938 opouští a nechávají zaplavit vodou.

Ze zapomnění Stachelberg vystupuje až po roce 1988, kdy se jej ujímá skupina nadšenců a začíná pevnostní areál obnovovat s cílem zprovoznit zde muzeum. To se jim naštěstí daří, socialistické skladiště jedů postupně transformují do působivého připomenutí pohnuté československé historie, zpřístupňují vyražené podzemní prostory a rekonstruují bunkry i řopíky.

Velkolepou prohlídku i zde ocení milovníci železnice. V podzemí se totiž podařilo krom jiného zprovoznit repliku původní stavební železnice, která jen dokresluje nesmírné množství obětavosti a nadšení, jež byly a jsou dělostřelecké tvrze Stachelberg věnovány. Už jen za to si zaslouží pozornost návštěvníků, které se místu zaslouženě dostává.



Náměstí a celé centrum Žacléře dokládají, že historicky šlo o bohatý kraj.



Řopík kus od pevnosti Stachelberg v kopcích nad Královeckým sedlem, které palebně kryla.





Dělostřelecká tvrz Stachelberg

Otevírací doba

Duben, květen: sobota, neděle, svátek 10:00–17:00.

Červen: čtvrtek–neděle, svátek 10:00–17:00.

Červenec, srpen: denně 10:00–17:00.

Září, říjen: sobota, neděle, svátek 10:00–17:00.

Listopad, prosinec: sobota ve 13:00.

25.–31. prosince: denně ve 13:00.

www.stachelberg.cz

← Areál Dolu Jan Šverma s červenou těžní věží Jan a menší Julii

Po takřka povinném vystoupení na přilehlou rozhlednu Eliška už zbývá pouze sestoupit do Trutnova. Červená turistická značka ještě chvíli sleduje linii lehkého opevnění a těžších pěchotních srubů, aby následně začala klesat do údolí řeky Úpy. U ní je třeba učinit s ohledem na odjezd vlaku rozhodnutí.

Pokud máte dostatek času, vyplatí se ještě zajít na krásné trutnovské Krakonošovo náměstí a chvílku setrvat v přilehlých uličkách – právem jmenovaných městskou památkovou zónou. K cestě na nádraží pak láká promenáda podél Úpy, mrzet by ale mohlo vynechání velmi půvabné kavárny ve Spojenecké ulici, jež leží příhodně cestou ke dráze.

Trutnov je městem mnoha tratí a nádraží, a proto se to hlavní jmenuje – hlavní. Dostat se z něj můžeme do širokého okolí. Od Vrchlabí, Hradce Králové nebo Kolína až po Prahu, kam odsud jezdí přímý rychlík. Cesta do hlavního města odsud sice trvá tři hodiny, sama o sobě je ovšem plnohodnotným cestovatelským zážitkem. Zejména hned úvodní pasáž přes Červený Kostelec, Starkoč a Jaroměř do Hradce Králové dává připomenout, že správný výlet opravdu končí až výstupem z vlaku. ○



Nad Královeckým sedlem



Rozhledna nad tvrzí Stachelberg



Další snímky z reportáže

Napsali o nás...

Nejdražší lokomotivy v české historii asi zamíří na Balkán

Ještě během letoška chtějí České dráhy rozhodnout o budoucnosti problémových lokomotiv řady 380. Na GR se rodí plán na jejich odklizení na Balkán v barvách nákladní divize ČD Cargo. A to jen zhruba po třetině plánované životnosti. „Děláme si analýzu jejich využití,“ řekl HN předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. ČD se zřejmě definitivně rozhodly, že se lokomotiv zbaví. Od ledna 2025 má na koridorech začít platit povinnost jezdit jen se stroji vybavenými ETCS. Ten má omezit chyby strojvedoucích. Většina okolních států počítá s pozdějším termínem. Tvrdí české podmínky pro dopravce znamenají, že velkou část svých flotil budou muset buď poslat do šrotu, nebo dát na podružné výkony. Dva tendry na dovybavení řady 380 padly, naposledy cena cca 44 milionů za lokomotivu by byla na úrovni tržní ceny samotného stroje. **HN 28. 2. 2024**



První CityElefant s ETCS dorazil na okruh

Sdružení firem ČD-Telematika, Alstom, Škoda Transportation a AŽD Praha dokončilo prototyp první jednotky řady 471 CityElefant s palubním zabezpečovačem ETCS. Tento týden začalo jeho testování na zkušebním železničním okruhu ve Velimi. Zástavba jednotek 471 je jednou z největších zakázek na ETCS na české železnici, vyjde celkem na 1,5 miliardy korun. České dráhy počítají s tím, že letos budou mít do konce roku 20 těchto jednotek. Při podpisu smlouvy ČD uváděly, že jich bude do konce roku hotových 26. Během instalace ETCS a jejich odstavení z provozu dojde i k úpravám interiéru, především instalaci speciálních fólií proti grafitti. I menší počet odebraných jednotek by měl ale bez problémů pokrýt zahájení výhradního provozu pod ETCS 1. ledna 2025, budou nasazeny pouze na linku S1. Mobilní část systému ETCS bude vybaveno dohromady 66 souprav z 82, náklady na jednu jednotku činí 22,9 milionu korun. CityElefanty denně přepravují zhruba pětinu všech cestujících Českých drah, tedy zhruba 100 tisíc lidí. **Zdopravy.cz 12. 3. 2024**

Liberec se domluvil s ČD na ceně za lanovku, zaplatit má 35 mil. Kč

Liberec se domluvil s Českými drahami na ceně za nákup visuté lanové dráhy na Ještěd. Zaplatit by za ni měl 35 milionů korun. Transakci bude schvalovat zastupitelstvo města i vedení dopravce v dubnu. Lanovka na Ještěd je mimo provoz od tragické nehody z října 2021, kdy při pádu jedné ze dvou kabin zemřel průvodčí. Lanovka patří Českým drahám, které ji dále provozovat nechtějí a jednájí s městem o prodeji. Výsledná cena za odkup pozemků a zbylého nemovitého a movitého majetku lanové dráhy vzešla z revizního posudku. Podle člena představenstva Českých drah Jiřího Ješety se cena podle revizního posudku pohybovala v rozmezí 32 až 38 milionů korun. S výslednou cenou 34,976 milionu korun souhlasili jak radní města, tak představenstva dopravce. „Nyní se musí dopracovat návrh smlouvy,“ uvedl Ješeta. **ČTK 13. 3. 2024**

Sólo pro Vectrony. ČD počítají s odkupem desítek pronajatých strojů

Lokomotivní park Českých drah se vydal směrem k unifikaci, které vládne Siemens Vectron. České dráhy potvrdily, že počítají s odkupem lokomotiv, které si pronajímají. Letos se naplní rámcový kontrakt s leasingovou společností RSL na dodání 50 Vectronů. Pronájem je sjednaný na pět let s opcí na dalších pět let, tedy až do roku 2031. Pak budou mít ČD možnost stroje odkoupit do svého vlastnictví a podle mluvčího Petra Štáhlavského s odkupem počítají. „Odkup je možný v případě lokomotiv pronajatých od RSL. Je to smluvně ošetřeno v rámci kontraktu na pronájem lokomotiv,“ uvedl. Další deset Vectronů mají dráhy pronajato od leasingové společnosti ELL, a to do roku 2027. Zde se s odkupem ve smlouvě nepočítá. Na konci letošního roku budou ČD provozovat 61 Vectronů, z toho je jeden stroj ve vlastnictví dopravce. **Zdopravy.cz 11. 3. 2024**

Jihomoravský kraj potvrdil konec vlakvedoucích na páteřních linkách

Jihomoravský kraj jako první v zemi omezí na páteřních železničních linkách nasazování vlakvedoucích. Na linkách S2 a S3, kde nasazuje nové elektrické jednotky Moravia, budou kontrolovat jízdní doklady jen revizoři koordinátora veřejné dopravy Kordis JMK. O této možnosti se v kraji mluví několik let, nacenění verze bez vlakvedoucích a s vlakvedoucími bylo i podmínkou veřejné soutěže na provozovatele vlaků. Kraj poprvé oficiálně uvedl, že vlakvedoucí na těchto linkách skončí. České dráhy budou podle mluvčí Vandy Rajnochové požadavek kraje respektovat. „Na základě zkušeností z provozování osobních vlaků bychom doporučili u vlaků krajských linek, kde jsou kapacitní příměstské jednotky, aby byly s ohledem na bezpečnost a servis cestujícím vlakovým personálem doprovázeny,“ řekla mluvčí. **Zdopravy.cz, Novinky.cz 7. 3. 2024**

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, nábf. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

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



Exotika – přímé lety z Prahy



Zajistíme vám libovolné zájezdy z nabídky CK Exim, Fischer, Čedok a TUI. Vybíráme například z nabídky Fischera:



VIETNAM

Vilky Melia Vinpearl*****

Ostrov Phu Quoc se snídaní, případně polopenzí nebo all inclusive. Týdenní pobyt již od 23 690 Kč/osoba. Doba letu 10 hod. 50min.

DOMINIKÁNSKÁ REPUBLIKA

Hotel Whala!Bavaro****

Východní pobřeží – Punta Cana s all inclusive. Týdenní pobyt již od 31 990 Kč/osoba. Doba letu 10 hod. 30min.



V ceně je ubytování, letecká doprava s transferem, strava dle výběru a služby delegáta. V případě jakýchkoliv dotazů nám napište nebo zavolejte (viz kontakty na webových stránkách). Jsme připraveni vám poradit. Krásné jaro přeje kolektiv 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

Hledáme nové kolegyně a kolegy!



Staňte se součástí týmu Drážního úřadu!

Podílíme se na fungování kompletního drážního systému v ČR!

www.ducr.cz

Odborný rada oddělení úředních povolení a licencí drážní dopravy

Posuzování odborné způsobilosti osob k provozování drah a drážní dopravy. Výkon státního dozoru.

Pracoviště Olomouc. Nástup možný dle dohody.

Odborný rada oddělení dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení

Posuzování a schvalování technické způsobilosti určených technických zařízení dopravních, plynových a tlakových.

Pracoviště Praha. Nástup možný dle dohody.

Odborný rada oddělení pevných elektrických zařízení

Posuzování a schvalování technické způsobilosti určených technických zařízení elektrických.

Pracoviště Plzeň. Nástup možný dle dohody.

Pracovník IT

Správa informačního systému veřejné správy, uživatelská podpora, zadávání veřejných zakázek malého rozsahu.

Pracoviště Praha. Nástup možný dle dohody.



Kontakt:
Ing. Jitka Kotásková
+420 602 149 922
kotaskova@ducr.cz

Aktuálně vypsaná výběrová řízení sledujte na www.ducr.cz



po celý rok

Zavítejte na slezskou úzkokolejku se sladkou minulostí

Vydejte se vlakem z Třemešné ve Slezsku do Osoblavy po kolejích, které jsou od sebe vzdálené o celou polovinu méně než u ostatních tratí. Ale to není jediná rarita této přes dvacet kilometrů dlouhé železnice. „Osoblažka“ – jak se úzkorozchodné trati z Třemešné do Osoblavy říká – není žádnou muzejní železnici. Pravidelné vlaky využívají místní při cestě do zaměstnání či do školy. Svou výjimečností láká i výletníky. Jezdí se po ní rychlostí 40 km/h a jízda trvá tři čtvrtě hodiny. Turisté tak mají dostatek času si z okna vláčku vychutnat pohled na rovinatou krajinu, které se přezdívá Slezská Haná. Než vám pojede vlak z Třemešné, můžete si v obci prohlédnout kostel sv. Šebestiána, v němž jsou podle pověsti uloženy ostatky sv. Benedikta z Nursie. Pokud vystoupíte hned v Liptani, nenechte si ujít výhled z 9 metrů vysoké rozhledny, kterou najdete na Strážném kopci. Dva kilometry od následující zastávky Dívčí Hrad se nachází renesanční zámek čtvercového půdorysu se čtyřmi rohovými věžemi. Pěkný zámek mají i ve Slezských Rudolticích. V létě o víkendech je přístupný i veřejnosti. Příznivci cykloturistiky mají v oblíbě zastávku Bohušov. Prochází tudy cyklotrasa č. 6116, která patří mezi Cyklotrasy Opavice vedoucí česko-polským příhraničím.

Nejbližší železniční stanice: Osoblaha, Třemešná ve Slezsku



12. až 14. dubna 2024

Trutnov přivítá na výstavě fanoušky modelové železnice

Modelová železnice Trutnov zve všechny železniční fanoušky a modeláře na 9. ročník výstavy železničních modelů a kolejíšť. Uskuteční se v polovině dubna v malém sále Městského úřadu Trutnov, Slovanské náměstí 165. Připravena bude přehlídka modelových kolejíšť a poučná videoprojekce. Na expozici se rovněž představí čeští výrobci v tomto oboru. Samozřejmostí bude prodej modelů, příslušenství, doplňků, ukázky modelových postupů a soutěž o nejrůznější ceny. Akce začíná v pátek, kdy bude otevřeno, stejně jako v sobotu, od 9 do 18 hodin, v neděli do 15 h.

Nejbližší železniční stanice:
Trutnov



13. a 14. dubna 2024

Přijed'te na železniční víkend na Plzeňské železnici

V dubnu se uskuteční druhý ročník Železničního víkendu na Plzeňské železnici. Hlavní program se odehraje přímo v areálu železnice v ulici Andrejšky 838. Atrakcemi jsou provoz úzkorozchodných lokomotiv o rozchodu 600 mm či jízdy parkové železnice s lokomotivami E 225.001 a O&K 0-3-0 na nádraží ve Starém Plzenci. V provozu bude zahradní kolejíšť velikosti G a modelové kolejíšť H0. Spatřit lze bojovou techniku v měřítku 1:16, papírové modely 1:300 a modely z 3D tisku v měřítku 1:25. Plzeňské hlavní nádraží a Starý Plzenec spojí zvláštní vlak.

Nejbližší železniční stanice:
Starý Plzenec



sobota a neděle po celý rok

V Bohumíně najdete ráj železničních modelářů

Fascinuje vás pohled na miniaturní svět na kolejích? Pak si udělejte výlet do Bohumína, kde vzniklo rodinné centrum, jehož hlavní atrakcí je velké modelové kolejíšť velikosti TT. Po něm se prohání na 50 souprav. Součástí je posezení ve stylu železničního vozu. Kolejíšť má asi 40 m² a najdete na něm tři tratě s 10 stanicemi. Hlavní stanice s depem nese název Moravský Brod. Dokončeno by mělo být do tří let. Na hlavní trati jezdí lokomotivy Břejlovci, Čmeláci, Sergeje a Kocouři, z parních jsou to Němky a modely německých řad BR 38, BR 83 a BR 62.

Nejbližší železniční stanice:
Bohumín

