

Železničář

3. DUBNA 2025 | ROČNÍK 32 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



4

- 4–6 **Kaleidoskop**
Děni na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S premiérem ČR Petrem Fialou nejen o vysokorychlostních tratích
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální děni nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Řada zrušených tratí začala po snesení kolejí sloužit jako nové cyklostezky.
- 20–21 **Aktuálně**
Po zimní pauze odstartovala koncem března další sezona turistických vlaků.
- 23 **Provoz a technika**
Ve Středisku údržby ČD v Olomouci začala modernizace opravárenské haly.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Strojvedoucí ČD Michal Štrublík naplno propadl kouzlu parní trakce.
- 26 **Zahraničí**
Evropští výrobci kolejových vozidel bojují se zpožděním svých dodávek.
- 28–29 **Recenze**
Otestovali jsme model parní lokomotivy 4468 Mallard ve velikosti TT. Jaký je?
- 30–32 **Historie**
Od zahájení provozu tramvají v Jablonci letos uplynulo 135 let. Specifická pro tuto malodráhu byla nákladní doprava.
- 33–37 **Cestopis**
Ani v proslulé Kalifornii nechybí železnice, sloužící především nákladní dopravě. Fungují tu i příměstské vlaky.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Akutrolejové jednotky RegioPanter se na lokální trati mezi Studénkou a Veřovicemi rychle zabydly. Na snímku projíždí rodištěm Sigmunda Freuda – městem Příbor.

**TCDD Transport**

Petr Slonek | Foto: Wikipedia

TCDD Transport (též TCDD Taşımacılık) je státní železniční společnost odpovědná za provoz většiny osobních a nákladních vlaků v Turecku. Vznikla oddělením od tureckých státních drah (TCDD) v červnu 2016, aby převzala provoz, zatímco Turecké státní dráhy TCDD spravují i nadále infrastrukturu v zemi. TCDD Taşımacılık oficiálně zahájil činnost 1. ledna 2017.

Dopravce provozuje vlaky v síti měřící více než 12 430 km v 59 z celkových 81 provincií. Osobní spoje obsluhují většinu velkých měst, i když několik z nich je bez dopravy, jako je Bursa a Antalya.

TCDD nabízí pět typů vlaků. Špičku služeb představují vysokorychlostní vlaky Yüksek Hızlı Tren (YHT). První spoj, Ankara-Eskişehir, vyrazil 13. března 2009 z Ankarý do Eskişehiru. Tím se Turecko stalo šestou zemí v Evropě a osmou na světě, která nabízí vysokorychlostní vlaky. TCDD provozuje osm tras mezi Istanbulem, Ankarou, Eskişehir, Sivasem, Karamanem a Konyou. Vlaky jezdí rychlostí až 250 km/h. V roce 2027 se YHT rozšíří do Bursy a Izmiru. Hlavní uzel spojů je v Ankaře. Nasazeny jsou dva typy jednotek – HT 65000 z produkce CAF a soupravy Siemens Velaro HT 80000 od Siemensu.

TCDD zajišťuje dále meziměstskou dopravu známou jako Anahat mezi velkými městy, často v podobě nočních vlaků. Má méně zastávek a vlaky jezdí vyšší rychlostí než regionální a příměstské. Objevují se nejvíce mezi Istanbulem a Ankarou a někde dosahují rychlosti až 140 km/h. Hlavní jsou obvykle vybaveny klimatizovanými vozy TVS2000, někdy se používají i modernizované vozy Pullman. Dopravce provozuje i regionální spoje spojující významná sídla s okolními městy, příměstské spoje a mezinárodní vlaky do Evropy. ○



Petr Slonek

Šéfredaktor Železničáře

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	1. ledna 2017
Předchůdci	Turecké státní dráhy
Adresa sídla	Ankara
Obrat	2,6 mld. tureckých lir (2021)
Zaměstnanci	5 476 (2023)
Majitel	Ministerstvo dopravy a infrastruktury
Oficiální web	www.tcddtasimacilik.gov.tr



Vážení čtenáři,

do rukou se vám dostává dubnové číslo Železničáře, které je tak trochu zvláštní. Ne snad svým obsahem, ten je jako obvykle věnován novinkám a dění na Českých drahách a na železnici obecně. Výjimečné je toto vydání tím, že v mnohaleté historii tohoto časopisu se jedná o poslední vydání určené i pro veřejnost.

Řadu let jste byli zvyklí na stránkách našeho časopisu číst zajímavosti a aktuality z prostředí ČD a tuzemské i zahraniční železnice. Nechyběly rozhovory se zajímavými osobnostmi, reportáže, ale i recenze modelů, nádražních restaurací a nových knih, historická okénka či cestopisy z domova i z cizích luhů a hájů.

Pod hlavičkou Českých drah Železničář vycházel s různými proměnami od roku 1994. V průběhu uplynulých dvaatřiceti let se postupně měnila jeho periodičita, obsah, rubriky, počet stran a také formát. Od novinové podoby nejdříve týdeníku a později čtrnáctideníku jsme se postupně propracovali do modernější, barevné tváře časopisu s kvalitním papírem, který od roku 2020 vycházel jako měsíčník. Součástí byla samozřejmě i jeho webová verze s rozšířenými texty, galeriemi a archivem jednotlivých čísel.

Historie magazínu však sahá mnohem hlouběji. Původní Železničář vycházel už v padesátých letech 20. století jako celostátní týdeník čs. železničářů, cestující veřejnosti a přepravců. I tehdy měl za úkol přinášet široké veřejnosti, ale i odborníkům novinky a zprávy ze světa železnice a tehdejších ČSD.

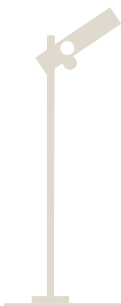
Tak jako se mění podoba železnice a vlaků, mění se i zvyky některých čtenářů. Řada společností upravuje interní a externí komunikační politiku a přesouvá své aktivity do online prostředí, aby mohly své zákazníky oslovovat pomocí internetu, tedy přes notebooky, tablety nebo mobilní telefony. Podobně je tomu i v případě Českých drah.

Železničář bude od května k dispozici pouze zaměstnancům Skupiny České dráhy a sloužit bude primárně k interní komunikaci dopravce. Nově bude pro všechny čtenáře zdarma. Současně s touto změnou se časopis přestane distribuovat pro veřejnost a jeho předplatné bylo zrušeno.

Všem čtenářům, předplatitelům, obchodním partnerům a železničním fanouškům děkujeme za mnohaletou přízeň.

Půjčovny jízdních kol ČD Bike od letoška fungují celoročně

Půjčovny jízdních kol, které České dráhy provozují pod značkou ČD Bike, nabízejí služby od letoška nově celoročně. Provozovny fungují na nádražích ve větších městech nebo turisticky atraktivních lokalitách. Zákazníci mají k dispozici celkem šest desítek půjčoven otevřených od ledna do prosince. K zapůjčení jsou elektrokola, koloběžky a samozřejmě nechybí klasická jízdní kola. Celoroční provoz půjčoven ČD Bike je novinkou. Většina půjčoven měla dříve otevřeno během sezony od dubna do října. Celoročně je otevřeno 59 půjčoven, dalších deset je k dispozici od jara do podzimu. V loňském roce uskutečnily půjčovny ČD Bike téměř 6 700 výpůjček. Provozovny nabízejí nejen klasická jízdní kola pro děti i dospělé, ale také elektrokola a koloběžky. Zákazníci si mohou jízdní kolo objednat také přes e-shop a aplikaci Můj vlak. Mezi další výhody patří možnost svézt vypůjčené kolo po vybraných tratích zdarma nebo bezplatně umístění kola do některé z úschoven zavazadel ČD. Výhodná je i možnost vrácení kola v jiném místě, než kde si ho zákazník půjčil. Všechny půjčovny kol ČD jsou vybaveny kvalitními koly s odborně prováděným servisem. K jízdnímu kolu je k dispozici kompletní příslušenství. Ceník a další informace včetně možnosti rezervace jsou k dispozici na stránkách www.cd.cz/cdbike.



Výhodnější cestování na ČD využívá už 1 500 policistů

Úspěšná spolupráce dopravce s Policií ČR vstupuje do třetího roku existence. Policisté mají možnost jezdit ve vlacích Českých drah za zvýhodněné jízdné, v případě potřeby pak pomáhají vlakovému personálu. Zvýhodněné jízdné využívá asi 1 500 policistů. ČD společně s policií spustily projekt, jehož cílem je zvýšení bezpečnosti a zrychlení řešení případných incidentů ve vlacích, v březnu roku 2023. „Profituji z toho obě strany. Možnost obrátit se na policistu ve vlaku vlakový personál vítá, stejně jako fakt, že s nimi cestuje. Zároveň jsme rádi, že si příslušníci policie aplikace dokupují opakovaně,“ řekl generální ředitel ČD Michal Krapinec. Pokud policista se zvýhodněnou In Kartou cestuje ve vlaku, zobrazí se průvodčímu při kontrole jízdenky v systému informace o tom, že jde o příslušníka Policie ČR. Průvodčí si může do systému zanechat poznámku o místě, kde se policista nachází. Cestující policisté již poskytovali asistenci vlakovému personálu, kterému pomáhali při vylučování osob z přepravy.



Bateriové RegioPantery ČD přilákaly další cestující

Čtyři bateriové jednotky RegioPanter najely v Moravskoslezském kraji už 170 tisíc kilometrů. V provozu jsou od poloviny prosince 2024 na trati z Ostravy přes Studenku a Štramberk do Veřovic. Nasazení vlaků s tímto alternativním pohonem umožnilo zavést přímé spojení bez přestupů a cestování je tak rychlejší. Moravskoslezský kraj je prvním regionem u nás, kde jsou bateriové vlaky v provozu. Každý den na trať vyjíždí tři jednotky ze čtyř, jedna vždy slouží jako záložní. „Čtveřice těchto vlaků najela za čtvrt roku 170 tisíc kilometrů. Skoro polovinu z nich absolvovaly v čistě bateriovém režimu. Vlaky zákazníkům na kolejích Moravskoslezského kraje přinesly pohodlnější cestování bez přestupů. Aktuálně na trati z Ostravy do Veřovic sledujeme zhruba patnáctiprocentní nárůst počtu cestujících,“ řekl generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.



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

Ve Studénce začala stavba podjezdu pod koridorem

Bezmála po deseti letech od tragického střetu Pendolina s kamionem na železničním přejezdu ve Studénce na Novojičínsku, při němž zemřeli tři lidé a další včetně strojvedoucího se vážně zranili, začala koncem března stavba podjezdu pod touto koridorovou tratí. Správa železnic zde zároveň vybuduje i obslužnou silnici pro nákladní auta. Projekt za 600 milionů korun bude hotov za dva roky. Přejezd ve Studénce je považován za nebezpečný, řidiči jej často přejíždějí na červenou. V roce 2015 se tam srazilo Pendolino s polským kamionem. Nový podjezd vznikne namísto čtyřkolejného přejezdu přímo ve stanici Studénka. Dlouhý bude 26,5 metru a šířka má činit 12,3 metru. Díky tomu jej bude možné rozdělit na tři samostatné části pro auta, cyklisty i chodce. Stejně koncipované budou i nájezdové rampy z obou stran podjezdu o délce 60 metrů. Úpravami projde také několik dalších komunikací ve Studénce. Vznikne nová silnice pro kamiony od areálu ve Studénce k dálnici D1. Zde se začne stavět letos. Hlavní práce na podjezdu se uskuteční v příštím roce, kdy se přejezd pro auta uzavře. Provoz vlaků zůstane zachován.



Nové zázemí pro strojmisty v Olomouci

Několika desítkám zaměstnanců Českých drah OŘOC Východ slouží nově opravená strojmistovská budova v olomouckém depu. Zhruba sto let stará budova se během roční rekonstrukce kompletně proměnila, a to od suterénu až po střechu. Původní zůstaly v třípatrovém objektu prakticky jen obvodové zdi a historické schodiště. V prvním patře je několik místností, které slouží jako nocležny pro strojvedoucí, dále jsou v objektu kanceláře, školicí místnost, v suterénu jsou nové šatny a sprchy pro provozní personál. A samozřejmě nechybí moderní zázemí pro strojmisty. „Jsem rád, že naši zaměstnanci nyní pracují v moderních prostorech, které znamenají výrazně lepší pracovní podmínky. Budova už nebyla v ideálním stavu a dle zpětné vazby, kterou od našich lidí mám, se rekonstrukce povedla. Tímto bych chtěl poděkovat všem, kteří se na tom podíleli, hlavně týmu kolem Lukáše Balcárka, přednosty provozního pracoviště v Olomouci,“ řekl Radek Steiger, ředitel OŘOD Východ. Celkovou rekonstrukci objektu, která zahrnovala i novou elektroinstalaci, vzduchotechniku, klimatizaci nebo moderní protipožární systém, zajišťovala Regionální správa majetku Brno.



Oprava části Fantovy budovy

Správa železnic zahájí rekonstrukci zbývajících částí Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Práce provede sdružení firem Avers a Geosan GR za 438 milionů korun. Obnovou projdou interiéry ve vyšších patrech a Vládní salonek v jižní části historické budovy. Celý objekt bude bezbariérově přístupný. Cílem je vrátit secesním interiérum Fantovy budovy původní podobu. Práce se uskuteční ve vyšších patrech, například v kancelářích, které dosud využíval Drážní úřad nebo Policie ČR. Obnovou projdou i prostory v jižní části objektu, včetně populárního Vládního salonku. Vzniknou nová propojení budovy s jižním podchodem, díky výtahům budou bezbariérově přístupná všechna patra. Stavba začne v červnu a potrvá čtyři roky. Větší omezení pro cestující přinesou pouze úpravy toalet a prostor v suterénu budovy.



Muzejní Brejlovec pomáhal s likvidací následků nehody

Legendární motorová lokomotiva T 478.3001 ze sbírky historických vozidel Českých drah pomáhala s likvidací následků nehody, která se stala na konci února nedaleko Hustopečí nad Bečvou. Tehdy vykolejil nákladní vlak, který převážel cisterny s benzenem. Jedním z klíčových úkolů při odstraňování následků nehody bylo bezpečné odpaření zbytků benzenu z havarovaných cisteren, což si vyžádalo speciální techniku. Zpočátku se počítalo s nasazením parní lokomotivy, která produkuje velké množství páry díky svému pohybu i vytápění souprav. V daném okamžiku však nebyl žádný stroj k dispozici, neboť všechny procházejí údržbou před nadcházející sezonou. Řešení přinesla o něco mladší historie – lokomotiva T 478.3001 Brejlovec. Ten je vybaven parním generátorem PG500, přezdívaným Pegas, jenž se v minulosti využíval k vytápění osobních vlaků. Tentokrát však zastal roli pomocníka při odklízení trosk. Lokomotiva vyrazila z České Lípy, do 24 hodin byla na místě a mohla začít pomáhat hasičům. Několik dní generátor dodával páru potřebnou pro bezpečné odpaření benzenu z cisteren.

SŽ vybrala stavitele první části rychlotrati Brno – Přerov



Modernizace první části trati z Brna do Přerova začíná, Správa železnic vybrala zhotovitele prací mezi Nezamyslicemi a Kojetínem. Nejlepší nabídku ve výši 6,69 miliardy korun podaly společnosti STRABAG Rail, EUROVIA CZ a PORR. Stavba odstartuje v květnu. Důležitá spojnice jižní a střední Moravy díky ní získá druhou kolej, vlaky zrychlí na 200 km/h. Dokončení se plánuje v závěru roku 2028. Rekonstruovaný úsek měří deset kilometrů, traťová rychlost 100 km/h se zvýší na dvojnásobek. Pod kopcem Kozlov vznikne 744 metrů dlouhý Němčický tunel. Stavbaři vybudují osm nových železničních mostů, nejdelší z nich přes údolí potoka Žlebůvky bude měřit 122 m. Na trase vzniknou dvě zastávky – Měrovice nad Hanou a Němčice nad Hanou. Ta nahradí stejnojmennou stanici, kde vznikne autobusový terminál. Při stavbě se posune styk střídavé a stejnosměrné napájecí soustavy od Nezamyslic před Přerov.

Představitelé ČD a MÁV jednali o mezinárodní dopravě

V Praze se v půlce března uskutečnilo jednání mezi ČD a maďarským dopravcem MÁV. Do metropole zavítal generální ředitel holdingu MÁV Zsolt Hegyi spolu s řediteli pro osobní dopravu a strategii. Na české straně se jednání zúčastnil generální ředitel a předseda představenstva ČD Michal Krapinec s dalšími členy vedení. Hlavním tématem setkání byla mezinárodní železniční doprava a její budoucnost. Maďarští kolegové představili aktuální transformaci – od 1. ledna 2025 se integroval autobusový dopravce Volán do struktury MÁV START. Diskuze se soustředila na konkrétní projekty a technická řešení, a to na spolehlivost lokomotiv Vectron. Jednalo se i o soupravách Railjet a ComfortJet, konkrétně jejich nasazení na trase Metropolitan mezi Prahou a Budapeští, o modernizaci vlaku Hungária. Probíralo se rychlejší spojení s Balkánem – možnost lepšího napojení Česka na jih Evropy po modernizaci tratě Budapešť – Bělehrad na 200 km/h.



Uspořádali jsme odborný seminář na ČD Akademii pro stipendisty

Na konci března jsme pro naše stipendisty uspořádali ČD Akademii, abychom je podpořili v jejich odborném rozvoji a přípravě na práci strojvedoucího. Odborného semináře se zúčastnila skupinka stipendistů, kteří studují na našich partnerských školách maturitní obory Elektrotechnika a Provoz a ekonomika dopravy a aspirují na práci strojvedoucího. Kryštof Stibal seznámil stipendisty s novinkami ve vozovém parku, jaké jsou dodávky nových vozidel, výhled na vyřazování starých vozidel či jaká je platná legislativa schvalování a redisolokace vozidel. Zkušený strojvedoucí instruktor Jan Vaněk představil stipendistům práci strojvedoucího, která je náročná a zároveň krásná. Prozradil, jak vypadá příprava a výcvik nových uchazečů, co všechno je s tím spojené a jaká úskalí budou muset stipendisté překonávat a naopak na co se mohou těšit. Na konci se rozprúdila další diskuze a otevřel se prostor na dotazy ze světa strojvedoucího, které stipendisty nejvíce zajímaly.



Libeňský přesmyk odstraní úzké hrdlo na koridoru

Správa železnic hledá zhotovitele dokumentace pro povolení stavby Libeňského přesmyku. Přebudování trati mezi Libní a Malešicemi pomůže odstranit kritické místo, které dnes představuje úrovnňové křížení vlaků ve východní části frekventované stanice Praha-Libeň. Výsledkem bude nadjezd, který zajistí plynulejší provoz nákladní i osobní dopravy, a také zvýší kapacitu železnice, například pro městské linky. Nová dvokolejná spojka, zaústěná do stanice Praha-Libeň, překročí nadjezdem koridor z Prahy do Kolína a do stávajícího jednokolejného úseku se zapojí v blízkosti Česobrodské ulice, kde vznikne nová odbočka Hrdlořezy. Bezkolizní řešení trati by tak mělo eliminovat stání nákladních vlaků v parku Rokytka, kde vlaky musí v současnosti čekat na uvolnění hlavního koridoru. Zmodernizovaná trať bude také výrazně tišší než nyní, protože se omezí hluk způsobený rozjezdy vlaků. SŽ vypisuje tendr na zhotovitele dokumentace pro povolení stavby. Následovat bude příprava projektové dokumentace, v rámci které budou zpřesněny technické parametry navrhované stavby. Realizace projektu je plánovaná po roce 2027. V rámci přípravy projektu byla zpracována krajinařská studie.





Vysokorychlostní tratě potřebujeme, abychom byli prosperující zemí

Železnice byla pro vývoj Evropy i českých zemí vždy stěžejní, v poslední době jako by ale její důležitost opět nabývala na síle. Výstavba vysokorychlostních tratí a související zkrácení vzdáleností má podnítit další rozvoj naší země, zásadní pro ekonomiku i bezpečnost je i dobře fungující a moderní konvenční síť. „Věnovat se rozvoji drážní infrastruktury je v zájmu nás všech,“ upozorňuje premiér České republiky Petr Fiala.

Redakce | Foto: Michal Málek, Vít Čepický

Pane premiére, která vaše cesta vlakem byla nejdůležitější?

Vlaky mám rád a jezdil jsem s nimi opravdu hodně. Vlastně jsem tak trochu z železničářské rodiny, můj tátnek dlouhá léta pracoval v železničním stavitelství, takže jsme měli různé slevy na cestování vlakem. Jezdit vlakem proto pro mě bylo naprosto přirozené, dlouho jsme v rodině neměli

ani auto. Když padl komunistický režim, tak jsem se poprvé mohl podívat na západ, a všechny cesty jsem absolvoval vlakem, třeba do Portugalska. Ale ptáte se na tu nejdůležitější – určitě nejsledovanější byla má cesta vlakem do Kyjeva spolu s předsedy vlád Polska Mateuszem Morawieckim a Slovinska Janezem Janšou v březnu roku 2022. Byli jsme první evropští lídři, kteří Kyjev navštívili chvíli po vypuknutí ruské agrese.

Jak tehdy před třemi lety – necelý měsíc po začátku ruské invaze a ve velmi nejisté době – probíhala?

Byla to cesta do válečné zóny s jasným vzkazem: Ukrajina není sama. Všichni jsme si uvědomovali, co Ukrajinci prožívají. Že bojují za své životy, rodiny, za svoji vlast, nezávislost, za svobodu. Co je ale důležité a musíme si to připomínat i dnes, že Ukrajinci bojují také za nás, za naši bezpečnost, a my je v tom boji musíme podpořit. Cesto-

valí jsme z bezpečnostních důvodů v noci, navíc nebyla ani jasná trasa, měnila se do poslední chvíle, protože Kyjev byl tehdy z několika stran obestoupen ruskými vojsky a my jsme se vyhýbali místům, kam se blížila fronta. Tak vidíte, i takto silný zážitek mám spojený s železnicí.

Přemýšlíte od té doby nad samotným smyslem železnice jinak?

Železnice je mimořádně důležitý dopravní prostředek spojený s moderní dobou. A vidíme to i u nás, třeba na rozdílech v rozvoji obcí a měst, které v 19. století odmítly železnici, anebo naopak využily jejích výhod. A to do jisté míry platí i dnes. Železnice je navíc součástí kritické infrastruktury – a jako taková je důležitá i při zajištění bezpečnosti. Ale nepochybně je to moderní a perspektivní způsob dopravy. Je v našem zájmu, abychom kvalitu a rychlost železničního spojení ještě posílili.

Kdy jste naposledy jel vlakem?

Sice se vzhledem ke své práci k jízdě vlakem často nedostanu, ale zase tak dlouho to není. Naposledy jsem jel vlakem před Vánoci z Brna do Zastávky u Brna po modernizovaném úseku. Je skvělé, jak se servis a pohodlí ve vlacích posouvají rychle dopředu. Což jde ruku v ruce se stavem infrastruktury. Investice do dopravy jsou jednou z priorit naší vlády, proto mě těší, že pokračujeme ve zrychlování železnice, která je klíčová pro přeměnu Česka v moderní zemi otevřenou novým výzvám a příležitostem. Například nedávno zahájená modernizace českořebovského uzlu je významná v kontextu celé Evropy, protože je to důležitá křižovatka i pro mezinárodní vlaky, ale také nákladní dopravu. V neposlední řadě pak projekt přispěje k lepšímu komfortu a bezpečnosti cestujících.

České dráhy se v nedávném průzkumu evropských dopravců umístily na 6. místě z 27 hodnocených dopravců. Výsledek je dobrý a současně motivující k dalšímu zlepšení. Rozhodně lze v Českých drah ocenit obrovský skok v nasazování nových vozidel v dálkové i regionální dopravě, který přispívá k nárůstu využívání železnice.

Čím je dráha pro Českou republiku důležitá?

Drážní doprava má na území České republiky dlouhou historii, a to i proto, že je rychlá, má poměrně velkou kapacitu a je energeticky šetrná. Význam železniční dopravy navíc dokazují i data, ze kterých vidíme, že se v počtu přepravených osob vracíme na hodnoty před pandemií. Železniční doprava je zkrátka svou povahou nezastupitelná a je v našem nejlepším zájmu věnovat se jejímu rozvoji a modernizaci, a to včetně klíčového projektu vysokorychlostních tratí.

V jaké formě je obecně naše současná železniční infrastruktura?

Naše železniční síť se díky velkým investicím postupně dostává na úroveň vyspě-

lých evropských zemí. Zásadní jsou především investice do páteřních koridorů a dalších významných příměstských tratí.

Za velmi dobrou zprávu považuji přípravu projektů zvyšujících podíl elektrizace našich železnic nebo investice do bezpečnosti. Za zmínku stojí rozhodně i zprovoznění evropského zabezpečovače ETCS na nejvytíženějších úsecích naší železnice. Tento zabezpečovač pomáhá řídit provoz tak, aby byl především bezpečný a také i efektivní, což je u tak vytížené sítě, jako je ta naše, velmi důležité.

A jak nám pomohou vysokorychlostní tratě?

Vysokorychlostní tratě jsou pro náš další hospodářský rozvoj nezbytností. Vytvoří novou infrastrukturu, která bude využívána osobní dopravou, a díky moderním vozidlům a technologiím zrychlí cestování nejen v rámci republiky, ale i mimo ni. Nová infrastruktura uvolní kapacitu stávající sítě, a tím umožní navýšení počtu spojů nákladní i osobní dopravy a další zaktivnění železnice. A v konečném

důsledku předčí dopravu silniční.

Oceňuji, že Ministerstvo dopravy a Správa železnic toto téma aktivně komunikují směrem k veřejnosti. Veřejná diskuze je u takto významného projektu namístě. Nemáme-li být skanzenem, ale je-li naším cílem sebevědomá a prosperující republika, musíme být připraveni společně podpořit tento projekt.

Jak vysokorychlostní tratě pomohou i těm, kteří je nebudou využívat?

Výstavbou vysokorychlostních tratí se uvolní kapacita na železniční síti, tím se rozšíří stávající nabídka vlaků z hlediska počtu linek i spojů. Dojde také k částečnému snížení přetěžení dálniční sítě. Ve středním až dlouhodobém horizontu bude také důležité, že lidé budou mít snadnější možnost dojíždět za prací, což by mělo umožnit kupříkladu udržet ekonomicky aktivní mladé lidi v regionech.

Důležité je kvalitní a kapacitní propojení české železnice se sítí u našich sousedů. V jakém stavu jsou jednání s našimi zahraničními partnery? A co udělat pro to, aby cestující více využívali k cestě do sousedních metropolí vlaky?

V případě spojení s Německem a Rakouskem je připravováno propojení Berlína, Prahy a Vídně v rámci Via Vindobona. Naším společným cílem bude díky nově budované infrastruktuře zvládnout celou cestu za 4 hodiny. Z Prahy tak bude možné dojet do Vídně i Berlína za přibližně 2 hodiny, což je v porovnání se současným stavem o polovinu kratší doba. Nejvý-





znamnější stavbou na tomto spojení je vybudování třicetikilometrového tunelu pod Krušnými horami, v současné době se k tomu dokončuje česko-německá mezistátní smlouva. Vysokorychlostní trať Praha – Drážďany zrychlí spojení nejen do Berlína, ale s využitím navazujících německých vysokorychlostních tratí také do Frankfurtu a západní Evropy. Důležitým projektem je i modernizace železničních spojení z Prahy přes Plzeň do Bavorska. A také rozvoj ve směru České Budějovice a Linec, který může v budoucnu otevřít rychlejší cestu nejen do Rakouska, ale i do Itálie s využitím Brennerského tunelu. S polskou stranou aktivně pracujeme na přípravě nové tratě, která nám umožní propojit Českou republiku s Polskem vysokorychlostní tratí z Ostravy do Katovic. Také usilujeme o lepší železniční spojení do Bratislavy a Budapešti.

Jak vnímáte České dráhy ve srovnání s evropskými dopravci?

České dráhy se v nedávném průzkumu evropských dopravců umístily na 6. místě z 27 hodnocených dopravců. Výsledek je dobrý a současně motivující k dalšímu zlepšení. Rozhodně lze u Českých drah ocenit obrovský skok v nasazování nových vozidel v dálkové i regionální dopravě, který přispívá k nárůstu využívání železnice. V oblasti nákladní dopravy oceňují u dceřině společnosti ČD Cargo expanzi na další trhy, díky čemuž dnes patří mezi největší nákladní dopravce v Evropě. ○

Petr Fiala

Prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M. je český politik, politolog a vysokoškolský pedagog. Vystudoval češtinu a historii na brněnské Masarykově univerzitě. V osmdesátých letech se účastnil nezávislých občanských aktivit proti komunistické diktatuře, po listopadu 1989 se podílel na založení oboru politologie. Jako rektor vedl po dvě funkční období Masarykovu univerzitu v Brně, v letech 2012 a 2013 byl ministrem školství ve vládě Petra Nečase, v roce 2013 vstoupil do ODS a v lednu 2014 byl zvolen jejím předsedou. V letech 2017 až 2021 zastával funkci místopředsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky. Na podzim 2020 se stal celostátním lídrem nově vytvořené volební koalice SPOLU a od listopadu 2021 je předsedou Vlády České republiky.

Na Olomoucku a Zlínsku jezdí moderní jednotky

Nové moderní jednotky RegioPanter se na Moravě rychle zabydly. České dráhy v Olomouckém kraji nyní provozují tři desítky těchto souprav, dalších pět jezdí od konce loňského roku ve Zlínském kraji. Díky jejich nasazení se ve vlacích ČD na Olomoucku zvýšil počet cestujících o více než 30 procent.



ČD | Foto: Michal Málek

Olomoucké depo je domovskou stanicí pro pětadvacet RegioPanterů řady 640 a 640.2. Tyto vlaky obsluhují páteřní elektrifikované tratě v Olomouckém a Zlínském kraji. Nabízejí cestujícím v obou regionech celkem 8 211 míst k sezení v klimatizovaných vozech. Jednotky jsou bezbariérové a mezi jejich vybavení patří palubní wi-fi síť, pohodlné sedačky s dostatkem místa pro nohy, zásuvky a USB porty nebo informační systém. „Ať už naši zákazníci cestují za povinností nebo zábavou, RegioPantery nabízejí ideální podmínky pro využití času

stráveného ve vlaku. Pohodlné soupravy a zkrácení jízdních dob jsou tím, co do vlaků láká nové cestující,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Cestující vozi jednotky na několika linkách, kde jezdí buď celou trasu, nebo její část. Objevují se na trasách Kouty nad Desnou – Zábřeh na Moravě – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, Šumperk – Uničov – Olomouc – Přerov – Vyškov na Moravě, Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín (nyní u většiny spojů rozdělena z důvodu výluky na koridoru na dvě ramena) a Přerov – Otrokovice – Staré Město u Uherského Hradiště – Břeclav.

Třicetiprocentní nárůst

Zájem o železnici se po nasazení nových vlaků zvyšuje, například na tratích Olomouc – Uničov nebo Olomouc – Přerov narostl počet cestujících o více než 30 %. Třívozové jednotky RegioPanter řady 640.2 jsou bezbariérové a jejich kapacita je 234 míst k sezení.

Denně tyto linky zajišťuje 29 Panterů, které každý den najedou na tratích Olomouckého a Zlínského kraje v průměru více než 13 tisíc kilometrů. Za celou dobu provozu tak najezdily dohromady už bezmála 10,5 milionu kilometrů.

„Pořízení jednotek RegioPanter není posledním krokem, kterým náš kraj zlepšuje kvalitu veřejné dopravy. Už za pět let by na vybraných tratích měly začít jezdit i první bateriové vlaky s dojezdem zhruba osmdesát kilometrů,“ doplnil hejtmán Olomouckého kraje Ladislav Okleštěk.

„Nasazení moderních souprav pozvedlo úroveň cestování v našem kraji, což oceňují zejména pravidelní cestující. Nové vlaky jsou rychlé, umožňují všechny způsoby odbavení a kromě pohodlí nabízejí i moderní technologie. Díky tomu se železnice stává atraktivnější volbou. Věříme, že tento trend bude i nadále pokračovat,“ uvedl statutární náměstek hejtmána Zlínského kraje Radek Doležel, odpovědný za oblast dopravy.

České dráhy u společnosti Škoda Group objednaly celkem 50 dvouvozových a 60 třívozových jednotek řady RegioPanter, z toho čtyři bateriové. Kompletní dodávka všech 110 vlaků byla ukončena loni. ČD splnily závazky vůči krajům, a to nejen nasazením nových vlaků, ale i modernizací servisního zázemí. ○

ČD nepodaly nabídku v rámci nabídkového řízení na linku Plzeň – Domažlice

České dráhy nepodaly nabídku do soutěže Plzeňského kraje na zajištění provozu linky P3 Plzeň – Domažlice město. Důvodem je objektivní nemožnost zajistit v požadovaném čase vozidla odpovídající požadavkům stanovených zadávacích dokumentací.

Požadavky Plzeňského kraje na počty a technické parametry vozidel, včetně přepravní kapacity a vybavení systémem ETCS, jsou z pohledu dostupnosti vozidel na trhu i z hlediska výrobních lhůt nových vlaků v daném čase nesplnitelné. ČD realizovaly průzkum trhu, který dokládá, že vhodná secondhandová vozidla splňující parametry kraje se na trhu v potřebných počtech a kvalitě nenacházejí. A i kdyby teoreticky byla k dispozici, nelze je vybavit palubní jednotkou ETCS a provést další úpravy ve lhůtě

kratší než 24 měsíců. Podobně u nových vozidel, tam je dodací lhůta i podle rozhodovací praxe Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže minimálně 25, ale dle aktuálních indikativních nabídek také až 48 měsíců. Dopravce logicky může pořídit vozidla až po definitivním dokončení soutěže a vyhlášení výsledků, přibližně jen 18 měsíců před zahájením provozu podle soutěžené smlouvy.

Kraj tak žádnému dopravci, který vozidla již nemá k dispozici, nenechává dostatek času na splnění smluvních předpokladů, přičemž nenasazení požadovaných vozidel od začátku provozu je kryto masivními sankcemi. České dráhy by navíc, na rozdíl od všech ostatních dopravců na trhu, ještě musely na vozidla realizovat veřejnou soutěž. Tím jsou ještě více znevýhodněny oproti

své konkurenci, která nemusí postupovat podle zákona o zadávání veřejných zakázek.

„Žádali jsme zadavatele o posunutí termínu zahájení plnění smlouvy minimálně na prosinec 2027, tomu nebylo vyhověno. Požadovali jsme, aby alespoň upravil kvalitativní požadavky tak, abychom mohli k prosinci 2026 nabídnout dočasné řešení s využitím stávajících vozidel vybavených systémem ETCS a následně realizovali postupné nasazení řady 847 RegioFox, které reálně nemohou být dodány dříve než v první polovině roku 2027. Zadavatel však naše návrhy zamítl a trvá na plnění podmínek již od konce roku 2026. Tím nás prakticky Plzeňský kraj ze soutěže vyřadil a připravil se o možnost získat pro linku P3 nové vlaky ČD,“ řekl Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.



Regionální dopravu plně ovládly Pantery

Podoba regionální dopravy na hlavních elektrizovaných tratích doznala významných změn. Z provozu postupně zmizely staré jednotky a dosluhující soupravy klasických vozů a lokomotiv. Nahradily je elektrické jednotky RegioPanter, jejichž počet se za uplynulých pět let více než zdvojnásobil a dnes patří k nejmladším vozidlům.



ČD | Foto: Michal Málek, Vít Čepický

České dráhy uskutečnily zásadní změnu v koncepci regionálních vlaků na hlavních, elektrizovaných tratích. Ve spolupráci s kraji nahradily dosavadní klasické soupravy sestavené z vozů a lokomotiv ucelenými elektrickými jednotkami. „Jejich počet dosáhl už 257 kusů a počet sedaček v těchto vlacích překročil 63 tisíc míst. Průměrné stáří jsou necelé tři roky. Pro naše zákazníky to znamená kvalitativní skok o několik generací.



Soutěž Železničáře

Správná odpověď z č. 3: Největší modelová Železnice světa, Miniatur Wunderland, se nachází v Německu v jednom z bývalých cihlových přístavních skladišť hamburského Speicherstadtu. Délka tratí v měřítku H0 (1:87) činí přes 15 km. Publikaci Parní lokomotivy s rudou hvězdou na čele získává Ondřej Pavlíček, Liberec.

Nástup do vlaků je bezbariérový, interiér klimatizovaný, cestující mohou dobít cestovní elektroniku, využívat sklopné stoly, mají rovněž přístup na internet přes palubní wi-fi síť a o průběhu jízdy se dozví z audiovizuálního informačního systému,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Desítky nových jednotek

Během uplynulých pěti let se zvýšil počet moderních elektrických jednotek provozovaných Českými drahami, včetně jednotek pronajatých od Jihomoravského kraje, na 257 kusů (o 137 kusů více / + 114 %), počet vozů se zvýšil na 738 (+ 395 vozů / + 115 %) a počet sedaček v moderních klimatizovaných vozidlech vzrostl o více než 30 tisíc na 63 401 (+ 92 %). Pokud by se všechny jednotky spojily do jednoho vlaku, dosáhly by délky zhruba 19,5 kilometru. Průměrný věk všech elektrických jednotek jsou nyní necelé tři roky.

Z provozu byly díky tomu vyřazeny desítky elektrických lokomotiv především řad 163 a 242 a stovky osobních vozů řad Bdt v různých provedeních a Bdmtee předzdivané Honecker. Tyto vozy pocházely z let 1986 až 1991. Během pěti let klesl počet provozních vozů o více než 170 kusů. Další nepotřebné vagonové dopravnice vyřadí i v letošním roce, přesto je nutné počítat s provozem části vozů Bdmtee například ve vratných soupravách, do termínu dodání nových velkokapacitních jednotek pro PID typu EMU 400.

Elektrické jednotky přinášejí výhody rovněž pro dopravce. Oproti starším vozidlům se totiž prodlužují lhůty periodických oprav. Zatímco starší lokomotivy a vozy musely projít provozním ošetřením každých 10 tisíc kilometrů, u nejmodernějších RegioPanterů je to až po 25 000 kilometrech. U obnovy stupně R1 (vyvazovací oprava) je to zvýšení z 600 000 až 800 000 kilometrů u starších vozidel na 1,2 milionu kilometrů. V provozu zároveň odpadá nutnost objíždět soupravy lokomotivou v koncových stanicích a automatická spřáhla usnadňují spojení více jednotek i bez přítomnosti posunovačů.

Pro údržbu ucelených jednotek jsou však potřeba moderní haly údržby, kde lze provádět prohlídky a opravy na celé jednotce najednou. Proto už vznikly nové objekty v Brně-Maloměřicích a v Plzni, v Chebu a v Havlíčkově Brodě probíhá jejich výstavba a například v Českých Budějovicích a Olomouci se jejich výstavba připravuje. S ohledem na moderní vlaky hodlají České dráhy v příštích letech investovat až 10 miliard do výstavby a modernizace zázemí pro jejich údržbu a opravy. ○

Béček zbývá už jen stovka

Díky pokračující modernizaci vozidlového parku ČD z tuzemských kolejí pomalu mizí nejstarší vozy, které jsou postupně nahrazovány novými jednotkami. Týká se to i vagonů 2. třídy původně s koženkovými sedadly, nyní nesoucích označení jako řada B²⁴⁹. Těch zbývá v provozu pouze posledních sto, ale už jen 40 vozů má plánované pravidelné využití.



ČD | Foto: archiv

Do roku 1985 to byl jediný druh vozů dodávaných pro dálkové vlaky. Vagony v NDR a Maďarsku jich tehdejší ČSD dodaly skoro dva tisíce. Nyní jich v původním provedení (typ B²⁴⁹) s úpravami, jako je přečalounění sedaček z koženky na textilní potahy, zbývá provozních poslední sto, přičemž pouze 40 kusů je turnusově nasazeno, z toho polovina na letních sezonních vlacích do Polska. Zbývající béčka slouží už jen jako záloha nebo pro mimořádné posily vlaků.

„Díky nákupu netrakových jednotek InterJet a ComfortJet klesá také počet starších osobních vozů. Během uplynulých pěti let v provozu klesl počet klasic-

kých béček, kterým se říká kvůli původním potahům sedaček také koženka, o zhruba 140 vozů na současnou stovku. O 45 kusů klesl počet provozních vozů řady BDs a o 13 kusů také typ Bd, upravený pro přepravu jízdních kol. Elektrické jednotky znamenají pokles počtu provozních vozů u typu Bdt o zhruba 110 vozů a u typu Bdmtee o 60 vozů využívaných v regionální dopravě. Staré vozy jsme nahradili moderními soupravami s klimatizací, wi-fi a dalšími přednostmi moderního cestování,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

I služební a lůžkové

Bývalé ČSD v letech 1964 až 1985 získaly více než 3 500 osobních vozů pro dálkovou dopravu konstrukčního řešení UIC-Y/B 70, především jako 2. třída, dále jako 1. třída, kombinované vozy 1. a 2. třídy nebo služební a zavazadlového oddílu v kombinaci s oddíly 2. třídy, případně jako vozy lehátkové, lůžkové a některá další prove-

dení. V provozním stavu bez zásadních modernizací jezdí posledních 275 kusů různého provedení a z toho je plánované pravidelné nasazení pro posledních zhruba 130 kusů. Část těchto výkonů je jen sezonní nebo představuje posilové vozy zařazené do vlaků jen v některé dny v týdnu. Zbývající provozní vozy slouží jako záložní v případě neplánované náhrady nebo pro mimořádné posílení souprav.

Kromě toho zůstávají v provozu v dálkových vlacích také vozy odpovídající základnímu typu UIC-Y/B 70, pro který je charakteristická délka vozu 24,5 metru, které prošly rozsáhlou modernizací. Kompletní výměnou interiéru a novým uspořádáním s velkoprostorovým oddílem nebo s různě velkými oddíly prošly během své životnosti například vozy řady Bee.

Starší vozy jsou nyní z provozu vytlačovány hlavně díky pořízení jednotek InterJet a ComfortJet. Jejich dodání představuje celkem 230 nejmodernějších vozů. Cestujícím zajišťují pohodlné cestování na našich železnicích i ve střední Evropě. ○

Drážní úřad informuje

Změny v počtech a struktuře železničních dopravců

Celkový počet železničních dopravců, kteří mohou provozovat drážní dopravu na celostátních a regionálních drahách na území ČR, se za poslední čtyři roky zvýšil o sedm na 141 dopravců. Zásadním způsobem se ale změnila struktura povolení.

Zatímco v roce 2021 disponovalo licencí 110 českých dopravců, ke konci roku 2024 jich bylo o 14 méně. Snížil se i počet zahraničních dopravců operujících na celém území ČR, a to z 21 na 16. Zásadním způsobem se však navýšil počet dopravců zajiřujících ze sousedních států pouze do pohraničních přechodových stanic. Od roku 2021 se z pouhých čtyř dopravců počet zvýšil na 30. Tento skok je dán možností jednoduššího získání povolení pro zajištění do definovaných pohraničních stanic, a to díky dohodám o spolupráci s národními drážními úřady sousedních států Polska a Slovenska.

Aktuální seznam najdete na našich stránkách www.du.gov.cz





Včasný nákup jízdenky

Stejně jako u dalších dálkových vlaků národního dopravce i zde platí, že kdo chce cestovat co nejvýhodněji, pořizuje si jízdenky v co největším předstihu. Při včasném nákupu jízdního dokladu můžete dojet k moři za méně než 800 korun, ceny jízdenek do Wrocławu pak začínají na cenách pod 400 Kč. Cena lůžkového příplatku v třílůžkovém oddíle je pak 765 Kč bez ohledu na ujetou vzdálenost. Cestující v lůžkovém voze pak má v ceně snídaňový a také hygienický balíček. Při on-line nákupu jízdenek na Baltic express do Polska na e-shopu Českých drah www.cd.cz nebo v mobilní aplikaci Můj vlak získáte také bezplatnou rezervaci, která je na polském území pro cestu nezbytná.

Na Baltic expressu pojede lůžkový vůz

České dráhy společně s polským dopravcem PKP Intercity nasadí od poloviny dubna na jeden ze čtyř spojů nové mezistátní linky Ex32 Baltic express z Prahy do Gdyně lůžkový vůz. Pojede vždy na nočních spoích EC 460 a EC 461 a měl by pokrýt očekávaný nápor cestujících v nové turistické sezoně.

ČD | Foto: archiv

Nejnovější mezistátní dálková linka Ex32 Praha – Pardubice – Vratislav – Gdaňsk – Gdyně funguje přes čtvrt roku. Čtyři páry vlaků tvořené moderními a klimatizovanými vozy, které vyrážejí každý den, najely k polovině března už 640 tisíc kilometrů.

„Z české strany vidíme největší zájem o cestování mezi Prahou a Vratislaví, kde nabízíme přímé spojení poprvé v historii s dojezdovým časem pod čtyři hodiny. Těší nás, že v rámci hodnocení spokojenosti s cestou patří Baltic expressy mezi nejlépe hodnocené linky s průměrnou hodnotou 4,37 hvězdiček z 5,“ řekl předseda představenstva a ge-

nerální ředitel Českých drah Michal Krápinec. „Ve spolupráci s polským partnerským dopravcem PKP Intercity se chystáme na zvýšenou poptávku po cestování v letní sezoně a do pilotního provozu od poloviny dubna na dva noční spoje přidáme lůžkový vůz. Současně už jednáme o dalších novinkách na Baltic expressech od příštího jízdního řádu,“ doplnil.

Zatím do konce srpna

Na dva noční spoje EC 460 (odjezd ze stanice Praha hl. n. každý den v 18:51) a EC 461 (odjezd ze stanice Gdynia Główna každý den ve 23:12) budou od 14. dubna zařazeny klimatizované lůžkové vozy PKP Intercity WLAB[®]bmouz s 8 třílůžkovými

oddíly s celkovou kapacitou 24 lůžek, přičemž každé kupé bude k dispozici ve variantě Single, Double či Triple. Vagony jsou vybavené sprchou. Prodej jízdenek a lůžkových příplatků již ČD zahájily.

Spoje s lůžkovými vozy nabídnou možnost spánku na cestě do Trojměstí nejméně do konce letošního srpna. Případné prodloužení provozu od 1. 9. 2025 pak bude závislé na vyhodnocení úspěšnosti pilotního provozu.

„Vlaky Baltic express představují náš společný úspěch. Spoj byl uveden do provozu v zimě a mnoho cestujících se okamžitě rozhodlo pro možnost cestovat s PKP Intercity a Českými drahami na nové trase. Na jaře očekáváme další příliv cestujících, proto jsme pro ně připravili novou službu – lůžkové vozy umožňující ještě pohodlnější cestování z ČR do Polska,“ vysvětlil Janusz Malinowski, předseda představenstva PKP Intercity.

Na území České republiky vlaky tvoří celkem čtyři vozy, včetně jednoho vozu první třídy dopravce PKP Intercity. Na palubě je během jízdy v ČR k dispozici občerstvení ve formě palubního minibaru JLV. Další vozy, včetně jídelního, jsou do soupravy přidávány ve Vratislavi a patří dopravci PKP Intercity. České dráhy navíc plánují od příštího jízdního řádu na Baltic expressech nasadit i vlastní bistrovůz. Vlaky cestujícím nabízejí také palubní wi-fi síť nebo možnost dobít cestovní elektroniku. Zařazeny v něm jsou i vozy pro cestování osob na vozíku a přepravu jízdních kol. ○

ČD Muzeum v Lužné spustí audioprůvodce SmartGuide

Pro letošní sezonu ČD Muzeum v Lužné připravilo novinku v podobě digitálního audioprůvodce v aplikaci SmartGuide. Její platformu pro publikování interaktivních audiovizuálních průvodců používají turisticky atraktivní místa po celém světě. Umožní hodnotnou prohlídku i zahraničním turistům a do muzea má přilákat nové návštěvníky zejména z řad mladší generace.

Karel Drvola | Foto: archiv ČD

Aplikace SmartGuide se stane komplexním průvodcem, který nabídne zajímavou tematickou trasu po muzeu v pěti jazycích. Jak funguje? Na pokladně muzea zaplatíte poplatek 50 Kč a obdržíte QR kód. Ten vás přesměruje ke stažení aplikace přes Google Play nebo Apple Store. Po stažení a otevření trasy se váš chytrý telefon promění ve fundovaného průvodce a odvypráví vám text vztahující se k jednotlivým zastavením. SmartGuide vás dle mapy provede nastavenou trasou, přičemž jednotlivá místa prohlídky jsou zaměřena pomocí GPS a po vstupu do jejich blízkosti se audioprůvodce automaticky spustí. Vhodným doplněním mluveného slova je prohlídka přiložených fotografií a videí. Výzvou do budoucna bude označit QR kódy SmartGuide i všechny významné exponáty muzea.



Spouštěná prohlídková trasa obsahuje dvanáct zastavení, která představí to nejzajímavější, co ČD Muzeum nabízí. Vytvořené prokliky na videa z dílny Redakce ČD si spustíte přes server YouTube. Videí je rovněž dvanáct, fotografií okolo stovky. Ty vám představí jak opravu lokomotiv, tak i jejich provoz a nej-

zajímavější akce muzea, jakými byly Národní dny železnice v Lužné, Parní víkendy či tematická setkání jednotlivých typů lokomotiv. Dalšími prokliky se dostanete i na internetové stránky ČD Nostalgie, kde si můžete vyhledat navazující výlet historickým vlakem. Pro zahraniční turisty je přichystán překlad audioprůvodce do anglického, německého, francouzského a ruského jazyka.

Klasičtí průvodci zůstávají

Nezapomnělo se ani na práci klasických průvodců. Ti jsou připraveni vás přivítat v ČD Muzeu od 5. dubna vždy v otevíracích hodinách (duben, květen, září a říjen v sobotu, neděli a o svátcích od 9:30 do 17 hodin, červen, červenec a srpen každý den mimo pondělí od 9:30 do 17 hod.). Zůstávají i všechny další osvědčené aktivity včetně nově upravené stálé expozice, oblíbené jízdy úzkokolejnou drázkou a tematické akce, z nichž k nejzajímavějším bude letos patřit Parní víkend ve dnech 17. a 18. května a Setkání motorových lokomotiv (Rosničky, Karkulky, Pilštiky) 4. a 5. října.

Řešily se i fronty před pokladnou při akcích ČD Muzea. Během dubna se spustí v e-shopu ČD možnost nákupu vstupenek jak na jednotlivé muzejní akce, tak i běžné vstupné (plné 240 Kč, snížené 180 Kč, rodinné 720 Kč). Pokračovat budou soutěžní akce pořádané ve spolupráci s projektem Technická podpora všem všudy, které podporují všechny stupně vzdělávacího procesu od základních po vysoké školy.

Muzeum nabízí i pronájem prostor pro svatby nebo firemní akce či vypravení zvláštního vlaku. Ty vám představí jak opravu muzea a opravy historických vozidel. **o**

Na Královéhradecku přibývá na regionálních spojích moderních vozidel

Cestující na Královéhradecku se na železnici mohou těšit na další nová vozidla. České dráhy v rámci pokračující modernizace vozidlového parku v regionu na podzim nasadí do provozu další desítku motorových jednotek RegioFox. Už nyní přitom RegioPantery a RegioFoxy ujedou denně na tratích v Královéhradeckém kraji téměř 6,5 tisíce kilometrů.

„Revoluce v kvalitě vlaků v regionu, kterou jsme díky spolupráci s krajem loni odstartovali, pokračuje i letos. V loňském roce na koleje zamířilo sedm jednotek RegioPanter a 15 jednotek RegioFox, přičemž letos v lednu k nim přibyla ještě šestnáctá. Společně s RegioPanterou první série, které znají cestující z tratě Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř, moderní vlaky najedou v regionu každý den 6,5 tisíce kilometrů. Další stovky kilometrů

pak ujedou každý den na území sousedního Pardubického a Středočeského kraje, kam v rámci výkonů zajíždějí,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krápinec. „Díky dodávce nových vozidel se významně omladil regionální vozidlový park. Nyní jsme na průměrném věku 14 let s tím, že jak budou chodit další nové RegioFoxy přímo z výrobních linek, můžeme pokračovat ve výřazování dosluhujících vozidel řad 854 a 843.

Moderní vlaky obsluhují primárně nejvytíženější linky v Královéhradeckém kraji a zajíždějí i do Pardubického a Středočeského kraje.

dějí i do Pardubického a Středočeského kraje. RegioPantery 1. a 2. generace jezdí na trasách Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř a Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí (– Choceň). RegioFoxy jsou nasazovány na linky Choceň – Náchod, Hradec Králové – Trutnov / Svoboda nad Úpou, Hradec Králové – Náchod – Meziměstí / Broumov, Trutnov – Chlumeck nad Cidlinou – Kolín a Stará Paka – Lomnice nad Popelkou, Chlumeck nad Cidlinou – Městec Králové.

Po dokončení modernizace vozidlového parku ČD v Královéhradeckém kraji zajistí nové vlaky více než 70 % všech výkonů v regionální dopravě. Zároveň bude 100 % všech těchto spojů zajišťováno bezbariérovými, nízkopodlažními vlaky, které garantují pohodlné cestování všem skupinám zákazníků. **(red)**





V sedle bicyklu po zrušených drahách

Nejlépe funkční je železnice ve chvíli, kdy plní svůj účel a slouží přepravě cestujících, nákladu či ideálně obojího. Vzhledem k proslulé hustotě tuzemské železniční sítě a specifikům jejího dalšího rozvoje je ale jasné, že některé úseky časem pozbudou smyslu. Jenže co s liniovou stavbou, která již neslouží? Jako ideální řešení se tam, kde je poptávka, nabízí vybudovat v tělese trati cyklostezku. V následujících řádcích si přiblížíme nejúspěšnější české projekty konverze.

Vít Čepický | Foto: Michal Málek, archiv ČD

Předně je třeba říct, které tratě jsou pro přeměnu na cyklostezku vhodné a které nikoliv. Historie pamatuje několik příkladů, kdy se plánovaný přerod železniční tratě na cyklostezku měl stát spíše zkratkou k jejímu zrušení, přestože podél trati přetrvával zájem o provozování drážní dopravy. Ke každé konverzi je třeba přistupovat s rozvahou, jelikož udržení celistvosti liniové stavby sice zanechává potenciální zadní vrátka pro obnovu železnice, v historii ale snad nepamatujeme příklad, že by se tak skutečně na území České republiky stalo.

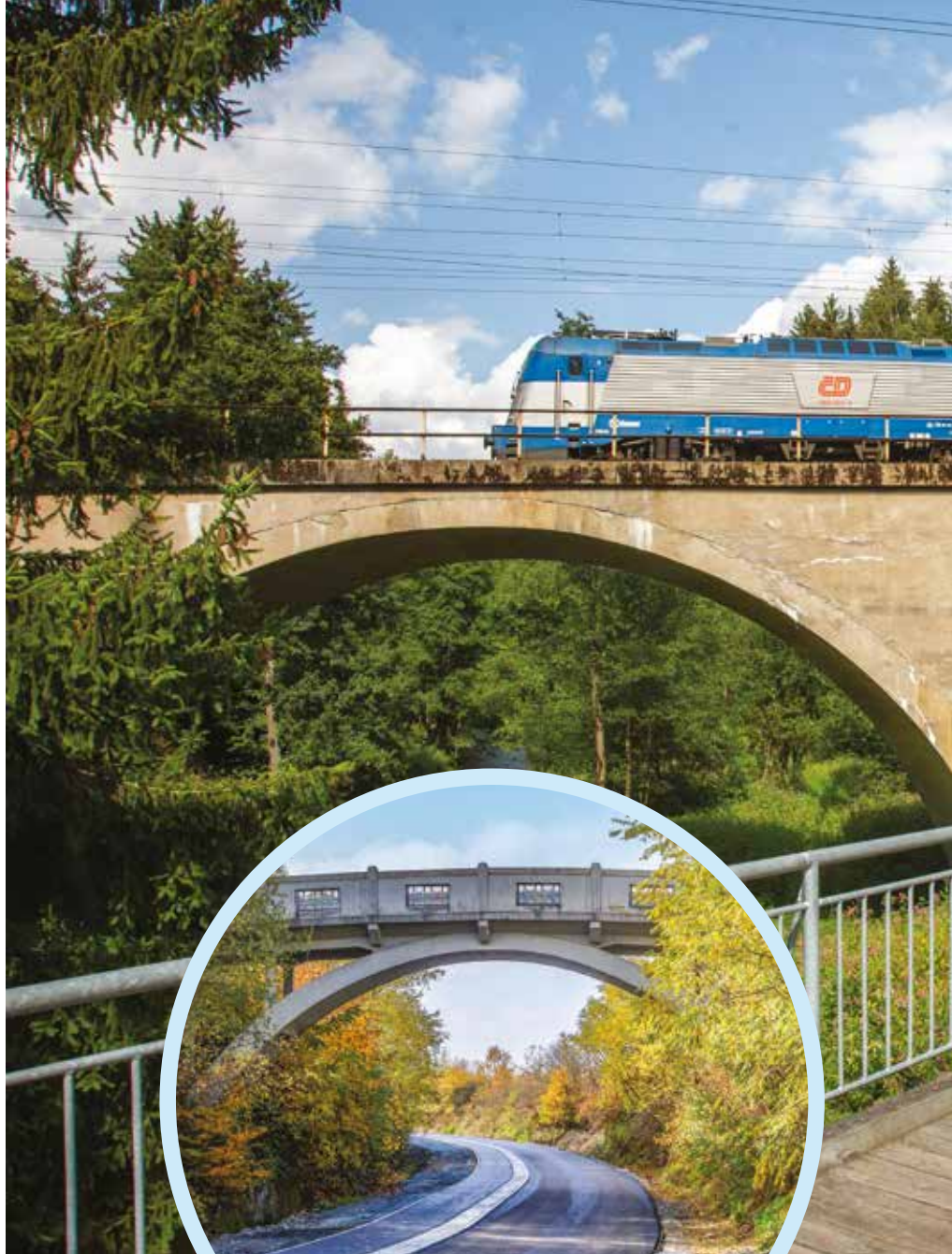
Cyklostezka na tělese trati by tedy neměla být důvodem k zániku trati, neboť dobře spravovaná železnice ze své podstaty může sloužit mnohem širšímu okruhu uživatelů, ale naopak výsledkem úvah, co s dráhou, o jejíž provoz prokazatelně a jednoznačně není zájem. Pak se přerod na cyklostezku, je-li v místě poptávka, zdá jako ideální řešení. Drážní těleso poskytuje ve většině případů potřebnou šířku, příznivé sklony a případný potenciál v podobě další související infrastruktury, například budov využitelných pro ubytování a další služby. Pojďme se tedy podívat na nejúspěšnější a nejzajímavější příklady proměn.

Kamenický Šenov – Česká Lípa

Oblast Lužických hor byla na přelomu 19. a 20. století jedním z průmyslových center, přičemž nebývalý příhraniční rozvoj se ve velkém podepsal na podobě téměř každého zdejšího městečka. Tehdy navíc, na rozdíl ode dneška, rozvoj průmyslu neznamenal devastaci podoby obcí, ale naopak je architektonicky a prostřednictvím železnice i dopravně obohatil.

Želbohu, nucený odsun většiny místních obyvatel německé národnosti po druhé světové válce a letité hledání dalšího směřování kraje znamenaly mnohdy také razantní pokles využití místních tratí. Jednou z nich byla i trať z České Lípy do České Kamenice. Díky stále fungujícímu sklářskému průmyslu v Kamenickém Šenově se nám sice naštěstí zachoval malebný úsek Česká Kamenice – Kamenický Šenov, byť už slouží pouze turistické dopravě a sklárny si vystačí s kamiony, zbytek trati ale po roce 1979 osiřel a následně byl vytrhán.

Myšlenka vybudovat v tělese bývalé lokálky cyklostezku se však přímo nabízel a v roce 2013 byla naplněna. Stezka Varhany odkazující názvem na Panskou skálu, jež u ní leží, vede dechberoucí krajinou s řadou dalších lákadel v blíz-



Bukovecký most nad chrásteckou cyklostezkou →



Jáchymovský tunel na zdejší cyklostezce



Kromě příznivých sklonových poměrů vynikají cyklostezky v původních trasách železničních tratí i množstvím dochovaných drážních staveb. V případě trasy Příbyslav – Sázava je možné cestou na kole či inline bruslích pozorovat vlaky na novém úseku trati.



Starý Vítkovský tunel je pro potřeby cyklostezky osvětlen.

kém okolí, měří sympatických 17 kilometrů a milovníkům železnice dává na bicyklu možnost zavzpomínat na zdejší provoz. Auto navíc můžete nechat doma – na oba konce stezky a bývalé trati se dá pohodlně dorazit vlakem, přičemž stávající úsek cyklostezky v nejbližší době ještě doplní nový z Kamenického Šenova do České Kamenice právě podél současné muzejní dráhy.

Jáchymov – Ostrov nad Ohří

Z podkrušňohorského Ostrova do Jáchymova vedly původně tratě dvě. Nejprve železniční, posléze trolejbusová, přičemž část v roce 1957 zrušené trati posloužila jako vlečka právě pro export trolejbusů z místního dříve slovatného strojírenského závodu Škody. Nakonec se ovšem porouchala i výroba trolejbusů, rovněž i zkušební trolejbusová trať a později také vlečka z Ostrova do Horního Žďáru.

Díky cyklostezce si však polozapomenutou trať můžeme připomenout i nyní. Začíná u ostrovského nádraží a kopíruje fakticky celou původní železnici. Cestou se dá obdivovat původní, citlivě zrekonstruovaná ostrovská zastávka, za hradbou sádrových trpaslíků v Horním Žďáru možná ještě zahlédnete modrá vrata, kterými projely tisíce trolejbusů, a v táhlém stoupání do Jáchymova si připomenete, že ve své době šlo o nejstrmější neozubnicovou trať u nás. Milým zpestřením je krátký tunel a v samotném Jáchymově je s ohledem na hornickou minulost města i jeho mimořádně zajímavou polohu rozhodně co objevovat. A Klínovec (š upravenějším Fichtelbergem) na dohled.

Plzeň – Chrást

Plzeňská síť cyklostezek se utěšeně rozrůstá, slušné možnosti nabízí jak samotné město, tak zejména jeho okolí. Jedním z nejnovějších přírůstků je úsek po bývalém tělese hlavní trati z Plzně na Chrást. Železnice trasu kolem Berounky opustila s přetrasováním do našeho v současnosti nejdelšího železničního tunelu pod vrchem Chlum na sklonku roku 2018 a uvolněné těleso konverzi na novou stezku přímo nabízelo.

Specialitou této trasy je, že vede po původně dvoukolejně trati, takže bylo možné vytvořit skutečně velkorysou jízdni dráhu. Samostatné těleso sice končí v obci Chrást, odkud pokračuje do Ejovic trať z Radnicka, ovšem právě tato oblast nabízí řadu výborných míst k pokračování na kole, přičemž železnice nabízí výborný způsob, jak se z výletu následně navrátit do západočeské metropole.

Přibyslav – Sázava – Hamry

Jedna z nejzajímavějších a nevyužívanějších přeměn železniční tratě na cyklostezku se odehrála mezi Havlíčkovým Brodem a Sázavou, respektive Hamry. Zajímavá je už z toho pohledu, že paralelně podél bývalé trati vede trať i v současnosti. Právě přeložka do nové, přímější stopy a zdvoukolejnění dráhy v roce 1953 byla prvním krokem, přesto se mezi Přibyslaví a Sázavou původní lokální dráha udržela až do nového tisíciletí, jelikož sloužila jako vlečka a následně i pro příležitostný nostalgický provoz. Vlastník však v roce 2006 rozhodl o demontáži většiny vlečky a ponechal si pro zkušební provoz dvoucestných vozidel pouze krátkou část v Sázavě, takže přerod v cyklostezku byl logickou volbou.

Plnohodnotná stezka pro cyklisty fakticky v plné délce až do Žďáru nad Sázavou byla otevřena v roce 2011. Vede atraktivní krajinou podél řeky Sázavy, v podstatné části slouží také jako dráha pro inline bruslaře a drážní nadšenci si cestou najdou řadu původních železničních reliktníků. Přímo ve Žďáru se pak o víkend nabízí nejen návštěva místního velmi zdařilého modelového kolejiště. A i zde platí, že stezka je výborně dostupná železniční dopravou. Navíc je oblast výborným vstupem do pěkných a zatím ještě nepřilíši zprofanovaných chráněných krajinných oblastí Žďárské vrchy a navazujících Železných hor.

Praha (Vítkovská trať, Rokytky)

Vývoj našeho hlavního města je s kolejovou dopravou úzce spjat a byl by bez ní fakticky paralyzován. Současně ale musí doprava na rozvoj města reagovat. Jednou z nejvýznamnějších drážních staveb v hlavním městě nejen v rámci 21. století je již několik let Nové spojení, tedy soustava tunelů a estakád pod a kolem vrchu Vítkov. Díky nim mohla být opuštěna původní kapacitně hrubě nevyhovující, přesto ale zajímavá jednokolejka, jež Vítkov z jihu obcházela a protнула jej tunelem až v jeho východní části.

V tělese dráhy později vznikla velmi zajímavá a mimořádně oblíbená turistická trasa, jež vybíhá od hlavního nádraží, vede vysoko nad Husitskou ulicí po bývalém železničním mostě Velká Hrabovka a nad Žižkovem pokračuje Starým Vítkovským tunelem ke Krejčárku. Zde však, jak to tak u pražských cyklostezek často bývá, fakticky končí v území nikoho bez rozumného napojení dále do města.

Přítom pokud by zde existovalo rozumné pokračování směrem do nedalekých Vysočan, dalo by se u potoka Rokytky navázat na další stezku v trase bývalé drá-



Most přes Husitskou ulici, sloužící původně pro trať propojující pražské hlavní nádraží s Libní, Vysočany a Holešovicemi

hy. Ta zde využívá od ulice Freyova dále těleso bývalé vlečky, jež dříve obsluhovala řadu tamějších průmyslových podniků. Většina z nich ale vzala za své, čtvrt ztrácí průmyslovou a získává obytnou funkci, a tak tudy místo nákladních vlaků nyní jezdí až k Hořejšímu rybníku převážně turisté, bruslaři a další výletníci.

Kyjov – Mutěnice

Šestnáctikilometrová „Mutěnka“ dříve spojovala moravský Kyjov s Mutěnicemi, potažmo Hodonínem. Stihla se dožít ještě sta let v relativně plné síle, poté však byl provoz postupně utlumován až do zániku pravidelného provozu v roce 2004. Po trati se projelo ještě pár nostalgických jízd, aby byla o pět let později úředně zrušena, v roce 2012 zlikvidována a přestavěna na cyklostezku. Ta si však na nezájem nemůže stěžovat, jelikož se stává vítanou spojnicí vinařské oblasti. Na její oba konce lze opět pohodlně dojet vlakem.

Žďánice – Uhřice

Téměř přes kopec, co by hroznem dohodil, prošla konverzí v cyklostezku další trať. Železnice z Čejče do Žďánic s úvra-

tí v Kloboukách u Brna původně sloužila primárně průmyslu, konkrétně přepravě cukrové řepy, a tak její trasování nikdy nebylo z hlediska rozmístění obyvatel ideální, či spíše se významnějším sídlům vyložené vyhýbala. To se jí stalo osudnou. Byť – ne zcela.

Zatímco úsek z Uhřic do Žďánic byl zcela zrušen a na jeho tělese byla vybudována cyklostezka do podhůří Žďánického lesa, zbývající část dílem zájmu spolkařů a nedalekých naftových dolů přežil. V létě se tak opět bude možné občasné svézt na zážitkové železnici právě po Uhřici, kde se postupně rozšiřuje zázemí pro zejména dětské výletníky.

Hostašovice – Nový Jičín

V beskydském podhůří se můžete svézt po cyklostezce, jež nahradila zrušenou trať mezi Hostašovicemi a Novým Jičínem. Mimochodem, Nový Jičín byl drážní úkaz – ze severu do něj přicházela trať od Suchdola nad Odrou, z jihu od Hostašovic. Přestože obě koncová nádraží od sebe ležela necelý kilometr vzdušnou čarou, nikdy nebyla kolejově propojena a mezi nimi se rozkládalo město.



K občerstvení se využívají jak původní strážní domky (Hněvkov), tak mobilní novostavby (Sázava).

K cestám po bývalých tratích lze často využít i kolo z půjčovny Českých drah.



O zajímavost však město přišlo po bleskových povodních v roce 2009. Přestože Nový Jičín usiloval o obnovu trati, tehdejší SŽDC odmítla koleje opravit a vlaky se sem nikdy nevrátily. V současnosti tak lze na původní trať vzpomínat v rámci vyjížďky v sedle bicyklu, přičemž je cestou k vidění řada původních relikvů drážního provozu.

Nezamyslice – Morkovice

Dvanáctikilometrová trať dříve vycházející z hanáckých Nezamyslic do Morkovic se nedožila ani sta let. O větší životaschopnost ji patrně připravila rezignace na projekt pětikilometrového propojení s nedalekou tratí Kroměříže do Zborovic, stejně jako se nakonec nerealizovalo železniční spojení Zdounky – Koryčany. Pravidelný provoz do Morkovic byl nakonec zastaven v roce 1998, trať ale několik dalších měsíců sloužila pro odstavování správkových vozů, které ukončila poměrně kuriózní nehoda.

Jedna z odstavěných souprav vagonů se dala patrně vlivem postupného rozkrádání kovových součástí a nedostatečného zajištění do pohybu, přičemž cestou k Nezamyslicím postupně narážela do dalších – ve výsledku se do pohybu dalo až 150 vagonů, z nichž přes 30 vykolejilo. Poslední zápis do historie tak pro trať dopadl vcelku neslavně. Jako cyklostezka však Morkůvka slouží více než dobře.

Slavonice – Waidhofen

Nejméně pamětníků pravidelného železničního provozu má naše poslední zastavení. Zatímco trať z Jihlavy přes Dačice do Slavonic je ve slušné kondici, jezdí po ní moderní vozidla a i pro turisty jde o vítanou spojnicí k rakouské hranici, pokračování k našemu jižnímu sousedovi přetrnula již v roce 1945 Rudá armáda a následný dekády trvající totalitní ma-

Cyklostezky na bývalých tratích

- Kuřim – Veverská Bítýška
- Hamry nad Sázavou – Sázava
- Ostrava Hrabová (vlečka)
- nádraží Česká Lípa město – Vlčí Důl
- Česká Lípa – Kamenický Šenov
- Čachovice – Loučeň
- Cheb – Slapany – Egerteich (D)
- Praha (vlečka ČKD – Rokytka)
- Praha (Vítkovská trať)
- Chrástec dvůr – Benátky n. Jiz.
- Příbryslav – Sázava
- Kyjov – Mutěnice
- Hostašovice – Nový Jičín h. nádr.
- Nezamyslice – Morkovice
- Slavonice – Dobersberg (A)
- Žďánice – Uhřice
- Jáchymov – Ostrov nad Ohří
- Bílá
- Lupěň – Hněvkov
- Tuchlovice důl – Kamenné Žehrovice
- Zvoleněves – Podlešín
- Vlkava – Jizbice
- Otvice – Vrsckmaň



Cyklostezku ze Slavonic do Waidhofenu doplňují železniční artefakty připomínající zrušenou trať.

rasmus už obnově spojení do svobodného světa nepřál.

A trať nedopadla dobře ani na rakouské straně. Zatímco ještě ve dvacátém století teoreticky stačilo obnovit pár kilometrů kolejí přes hranici, v novém tisíciletí i přes protesty místních Rakušané snesli celý úsek z příhraničního Fratres až do Waldkirchenu a posléze Waidhofenu. Pro železnici škoda, pro cyklisty se ale jednalo o požehnaní, jelikož v celé délce vznikla mezinárodní cyklostezka po drážním tělese úctyhodné délky přes 25 kilometrů.



Místo bývalého železničního přejezdu v Přibyslavici. Přednost tu dnes mají auta.

Samozejmě výčet cyklostezek na drážním tělese nikdy nebude úplný, kratší úseky či plánované projekty budou třeba námětem některého z budoucích textů. Obecně však platí, že s rozumným přístupem se cykloturistika s železniční dopravou dobře doplňuje, což v posledních letech potvrzuje také mohutná obnova vozového parku Českých drah. Všechna nově nakupovaná vozidla s přepravou jízdních kol počítají, a tak se trocha té drážní archeologie spojená se zdravým pohybem v přírodě jeví jako ideální náplň do jarních dní. ○

Začala nová sezona turistických vlaků

Po obvyklé zimní pauze se koncem března rozběhla další sezona turistických vlaků v Praze a ve středních Čechách. O víkendech a svátcích až do konce října mohou cestující opět vyrazit výletními vlaky do Českého ráje, do Brd nebo Cyklohráčkem na Slánsko. V průběhu jara vyrazí také vlaky z Březnice do Rožmitálu pod Třemšínem.

ČD | Foto: archiv ČD a PID

V rámci nové sezony se fanoušci železnice mohou těšit na řadu atraktivních akcí. Chystají se jízdy parních vlaků na Křivoklát, do Posázaví, do Dobříše nebo Zruče nad Sázavou, oblíbené jízdy Cyklohráčku do různých míst ve Středočeském kraji ve spolupráci s PID.

„Letošní sezonu výletních vlaků jsme zahájili o víkendu 22. a 23. března. Hned v sobotu vyrazil na svou trasu z pražského hlavního nádraží Cyklohráček do Slaného, vlak Cyklo Brdy do Březnice a Blatné a vlak Český ráj do Jičína a Turnova. Ty pojedou každou sobotu, neděli a ve státní svátky, a to až do 28. října,“ řekl Jakub

Goliáš, ředitel Oblastního centra obchodu Střed Českých drah.

Historické jízdy

Nabídku pro volnočasové aktivity doplní oblíbené jízdy historických vlaků. První parní vlak vyrazí na Bílou sobotu 19. dubna z Prahy-Vršovic po delší době opět na Křivoklát. Tentokrát se jedná o okružní jízdu přes Rakovník a Kladno zpět do Prahy. Následovat bude několik historických jízdy do Posázaví, parní vlak vyrazí i na Dobříš a letos nově také z Kolína přes Kutnou Horu do Zruče nad Sázavou. „Parními vlaky se v loňském roce svezlo celkem přibližně 10 tisíc cestujících a pevně věřím, že i v letošní sezoně si z naší nabídky vybere každý, ať už jsou to rodiny s dětmi, fanoušci železnice, turisté či cyklisté,“ dodal Goliáš.

Fenoménem sezonní nabídky je podle ředitele ROPIDu Petra Tomčíka už dvanáctým rokem oblíbený výletní vlak Cyklohráček. „S ním se bude možné opět svést i během některých prázdninových všedních dnů do netradičních destinací. Právě o tyto jízdy byl loni obrovský zájem, proto jsme letos úspěšně otestovali podobný koncept i v zimě,“ připomněl Tomčík. ○

Sezonní výletní vlaky

Cyklohráček

Výletní vlak Cyklohráček vstupuje už do 12. sezony. Jezdí o sobotách, nedělích a státních svátcích do 28. října 2025. Využít jej opět lze k výletu do oblasti Slánska, a ve vybraných dnech je prodloužen až do Zlonic. V provozu jsou opět dva páry vlaků. První, dopolední spoj do Slaného tradičně začíná na pražském hlavním nádraží. Kvůli stavebním pracím bude stejně jako loni dopolední spoj ze Slaného svoji jízdu končit a odpolední spoj do Slaného začínat na nádraží Praha-Smíchov. Od 8. července do 21. srpna se provoz Cyklohráčku rozšíří o úterní a čtvrteční jízdy. Vlak navštíví různá místa většinou ve Středočeském kraji. Celkem se bude jednat o 14 letních výletů s Cyklohráčkem. Loni byl o tyto jízdy velký zájem, a proto se uskuteční i o letošních prázdninách.

Výletní vlak Český ráj

Také letos České dráhy vypravují o víkendech a státních svátcích až do 28. října 2025 vlak Český ráj. Jede po tradiční trase z Prahy hl. n. přes Nymburk a Jičín až do Turnova. Turistům tak zpřístupní oblíbenou oblast Prachovských skal nebo Hruboskalska. Vlak je určen pro pěší i cykloturisty a letos vyrazí z pražského hlavního nádraží v 8:47.

Výletní vlak Cyklo Brdy

Do malebné oblasti Brd, ale i do hornického města Příbram a na zámky v Březnici a Blatné mohou turisté i letos vyrazit výletním vlakem Cyklo Brdy. Jezdí stejně jako Cyklohráček a Český ráj o víkendech a svátcích do 28. října 2025. Odjezd z Prahy hl. n. je v 8:32, zpět z Blatné v 16:49.

Od 26. dubna do 28. září budou o víkendech a svátcích jezdit také sezonní vlaky z Březnice do Rožmitálu pod Třemšínem, vždy čtyři spoje. Vlaky v 10:44 z Březnice a v 16:58 zpět z Rožmitálu budou navazovat na spoj Cyklo Brdy. Turisté si tak mohou naplánovat výlet do atraktivní oblasti Brd.





Co se také chystá

26. 4. 2025

Den PID a Den Cyklohráčku ve Slaném – akce ve spolupráci s IDSK, jízdy zvláštních historických vlaků a autobusů, doprovodný program.

31. 5. 2025

Pražský dopravní den dětí v Praze-Radotíně – jízdy zvláštních vlaků a historických autobusů, bohatý doprovodný program.

14. 6. 2025

Den PID v Milovicích – akce ve spolupráci s IDSK, jízdy zvláštních vlaků a autobusů při příležitosti Milovických slavností.

20. 9. 2025

Národní den železnice – hlavní oslavy zářijového svátku železničářů se uskuteční poprvé ve Středočeském kraji, a to v Nymburku.

29. 11. 2025

Mikulášské jízdy – tradiční jízdy parního vlaku a Čertohráčku po Praze a okolí s Mikulášem a jeho družinou.

30. 11. 2025

Párou Posázavím s Mikulášem a jízdy Čertohráčku – okružní jízda do Týnce nad Sázavou na adventní akci na zdejších hradě, jízdy Cyklohráčku po Praze a okolí.



Nostalgické vlaky v Praze a Středočeském kraji

19. 4. 2025

Párou na Křivoklát – okružní jízda parního vlaku z Prahy-Vršovic na velikonoční jarmark na hradě Křivoklát s možností návštěvy města Rakovník či muzea ČD v Lužné u Rakovníka.

20. 4. 2025

Párou Posázavím – okružní jízda parního vlaku z Prahy-Vršovic do Týnce nad Sázavou na tradiční velikonoční akci na místním hradě.

21. 6. 2025

Párou na oslavy výročí Posázavské stezky – jízda parního vlaku z Prahy-Vršovic při příležitosti oslav konaných v Píkovicích ve spolupráci s Klubem českých turistů.

22. 6. 2025

Párou z Kolína do Zruče nad Sázavou – jízda parního vlaku z Kolína přes Kutnou Horu do Zruče nad Sázavou a zpět.

30. 8. 2025

Retrovlakem na Tankový den v Lešanech – jízda zvláštního vlaku z Prahy-Vršovic do Krhanic především pro návštěvníky akce ve vojenském muzeu.

18. 10. 2025

Párou na Dobříš – jízda parního vlaku z Prahy-Vršovic přes Vrané nad Vltavou do Dobříše.

19. 10. 2025

Párou Posázavím – okružní jízda parního vlaku z Prahy-Vršovic do Týnce nad Sázavou.

Uzel v České Třebové čeká obnova za miliardy

Jedna z nevytíženějších dopravních křižovatek v zemi projde kompletní obnovou. Správa železnic počátkem března zahájila modernizaci železničního uzlu Česká Třebová. Přestavbou projdou koleje, rekonstrukce se dočkají také všechna nástupiště a přístup k nim bude bezbariérový. Město propojí lávka nad kolejištěm. Hotovo má být na konci roku 2031.

Petr Slonek s využitím TZ SŽ | Vizualizace: SŽ

Modernizace železničního uzlu Česká Třebová je jednou z největších investic na železnici v Česku. Přejde bezmála na 20 miliard korun, zčásti se dotkne provozu. Zatímco na dálkové vlaky vliv mít nebude, dopady prací pocítí cestující v regionální dopravě.

Dopravní uzel v České Třebové patří mezi nejrozsáhlejší a také nejvýznamnější ve střední Evropě, denně jím projede až pět set vlaků. Poslední výraznější obnovou prošla stanice v 50. letech minulého století. O rozsahu prací svědčí fakt, že obnovou projde téměř 72 kilometrů kolejí a desítky kilometrů trolejového vedení. Stavbaři zmodernizují 173 výhybek a zrekonstruují 30 mostů. Součástí stavby bude i rekonstrukce přemostění, která zajiš-



tují propojení nákladní části stanice s hlavní koridorovou tratí.

„Nádraží i přilehlé město historicky tvoří jeden celek, proto je pro místní obyvatele dobrou zprávou, že dopady z provozu vlaků budou díky protihlukovým stěnám a absorberům hluku mnohem menší než dosud. Vlaky přitom při průjezdu samotnou stanicí zrychlí ze stávajíc-

cích 60 na 80 kilometrů za hodinu,“ řekl ministr dopavy Martin Kupka.

Obnova nástupišť

V rámci stavby se v celé stanici vybuduje nový informační systém. Zrekonstruuje se všechna nástupiště včetně zastřešení, jejich zvýšení umožní pohodlný nástup do vlaků. Obnovou projde i podchod, ze kterého se cestující dostanou výtahy pohodlně až na nástupiště. „Díky jeho prodloužení pod celým kolejištěm se zlepší přístup do lokality za nádražím. Přednádraží pak propojí se Semanínskou ulicí namísto nevyhovujícího podchodu moderní ocelová lávka,“ přiblížil změny generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Během letošního roku se uskuteční přípravné práce, jako je kácení stromů a demontáž vybraných kolejí. Nainstaluje se provizorní zabezpečovací zařízení a začne stavba nové ocelové lávky, která by měla být dokončená v polovině příštího roku. Největší omezení přinese modernizace kolejiště osobního nádraží včetně nástupiště a podchodu, která se naplno rozběhne v roce 2028.

Soutěž na modernizaci vyhrály společnosti Eurovia CZ; Strabag Rail; Chládek a Tintěra, Pardubice a Elektrizace železnic Praha, které předložily nejlepší nabídku. Celkové investiční náklady stavby dosahují částky 19 541 770 652 Kč. Část peněz, přibližně sedm miliard korun, bude pocházet z fondů Evropské unie, což je historicky nejvyšší získaná dotace z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Národní financování zajistí Státní fond dopravní infrastruktury. ○

České dráhy vybudují ve svých depech fotovoltaické elektrárny

České dráhy připravují výstavbu několika střechních a pozemních fotovoltaických elektráren ve vybraných depech. Solární panely plánuje dopravce umístit na své objekty v Havlíčkově Brodě, České Třebové, Děčíně a pražské Michli. Ve Valašském Meziříčí se analyzuje možnost vybudování fotovoltaiky i s bateriovým úložištěm.

„Celkem jsme vtypovali 32 lokalit v našem vlastnictví, na kterých jsme analyzovali možnost umístění fotovoltaiky na střechy našich objektů. Nejlépe nám z toho vyšly možnosti umístění panelů na naše objekty v depech Havlíčkův Brod, Česká Třebová a Děčín. Předpokládaný celkový instalovaný výkon těchto fotovoltaických elektráren je 170,8 kWp a měly by začít fungovat v roce 2026,“ řekl místopředseda představenstva a náměstek

generálního ředitele pro servis Michal Kraus. Zakázka bude mít formu Design&Build. „Takto vyrobenou elektřinu budeme chtít využít pro pokrytí spotřeby elektrické energie v našich budovách v rámci servisního zázemí. Může nám to přinést i nezanedbatelnou úsporu v nákladech,“ dodal náměstek.

Kromě těchto tří lokalit ČD také dokončují podklady na zpracování projektové dokumentace pro střechní fotovoltaickou elektrárnu na Odstavném nádraží Praha Jih s instalovaným výkonem 201,5 kWp. Fotovoltaické panely na servisní hale má dopravce

nainstalovány už například v depu v Bohumíně. Kromě střechních fotovoltaických elektráren připravuje dopravce i projekty pozemních fotovoltaik. Prověřeno bylo celkem 26 lokalit, zpracovány už jsou studie proveditelnosti výstavby a prověřeny možnosti kapacity distribuční sítě. Z tohoto balíku bylo vybráno pět perspektivních lokalit v Bohumíně, Olomouci, České Třebové, Třebovicích a Valašském Meziříčí, kde se momentálně zpracovává i analýza možnosti vybudovat bateriové úložiště s možností sdílení elektrické energie zpět do distribuční sítě.

V rámci roční spotřeby elektrické energie Českých drah představuje téměř 97% spotřeba trakční elektřiny při jízdě vlaků v elektrické trakti, jejíž nákup pro všechny dopravní zajišťuje Správa železnic. (red)





Olomoucké depo projde kompletní modernizací

Ve Středisku údržby Českých drah v Olomouci začala rekonstrukce opravárenské haly. Investice za 400 milionů korun je první fází celkové modernizace střediska, která podstatně zvýší kvalitu údržby a úroveň pracovních podmínek a souvisí i s rozsáhlou obměnou vozového parku v podobě tří desítek nových jednotek RegioPanter.

ČD | Foto: archiv ČD

Modernizací projde areál současného depa v ulici U Podjezdu. Rekonstrukce opravárenské haly s označením B je jednou z největších investic nejen v rámci olomouckého depa, ale i celé údržbové základny ČD. Stavba byla zahájena slavnostním poklepáním na železniční dvojkolí. „V Olomouckém kraji byly na elektrizované tratě nasazeny RegioPantery druhé generace. S obměnou vozidel musí jít ruku v ruce i modernizace naší údržbové základny, která je klíčová pro kvalitní a bezproblémový provoz na železnici,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

V současné době je hala propojena s vedlejší budovou A, v rámci stavebních prací dojde k jejich oddělení příčkou. V rekonstruované hale budou servisované

nové RegioPantery. Jde o ucelené třívozové téměř 80 metrů dlouhé jednotky, které se běžně nerozpojují. Proto se hala musí prodloužit a některé starší objekty v areálu tak musely být zbourány.

„Nové vlaky mají zcela jiné požadavky na servis a údržbu. Jsou nabitě technologiemi a elektronikou, která vyžaduje odpovídající údržbu a diagnostiku. Hala B bude všechny tyto požadavky po rekonstrukci splňovat. Zároveň dojde k jejímu prodloužení ze současných 85 na 123 metrů, takže se do ní ucelené jednotky RegioPanter vejdou celou svou délkou. V olomouckém depu je tato stavba jen začátek, poté bude následovat vybu-



dování nového komplexního areálu pro údržbu a úklid vlaků za více než jednu a půl miliardy korun,“ uvedl místopředseda představenstva ČD a náměstek pro servis Michal Kraus.

Novinkou mostový jeřáb

Mezi nové vybavení servisní haly bude patřit mostový jeřáb o nosnosti 12,5 tuny, který pokryje celou její délku a umožní přemísťovat i těžké a objemné komponenty umístěné na střeše nízkopodlažních vozidel, jako jsou klimatizační jednotky či sběrače. Dále budou v hale umístěny pevné i mobilní prohlížečské lávky, které umožní bezpečný přístup techniků k dílům na střeše a jejich prohlídku, případně opravy přímo na místě. Díky prodloužení trakčního vedení na příjezdových kolejích se zrychlí manipulace s elektrickými jednotkami. Zlepší se i pracovní podmínky pro zaměstnance servisu. Hala bude zateplena, vybavena novými průmyslovými podlahami a vytápěním. Postaví se nové dílenské a sociální vybavení. Náklady na rekonstrukci činí 400 milionů korun. Stavba by měla být dokončena v červnu 2026.

„Skutečnost, že rekonstrukce haly B se uskuteční za plného provozu sousední haly A, klade mimořádné nároky na organizaci stavby. Je nezbytné zajistit taková opatření, která umožní bezpečný a plynulý provoz haly A i během prací. V rámci rekonstrukce se rovněž odstraní stávající opláštění. Ocelová konstrukce zůstane zachována, odborně očištěna a opatřena novým antikoročním nátěrem. Poté se instaluje nové opláštění a další technologické části objektu – od monolitických konstrukcí po nové rozvody technologií,“ popsal generální ředitel akciové společnosti OHLA ŽS Roman Kocúrek.

Po dokončení této přestavby bude modernizace v Olomouci pokračovat výstavbou areálu technicko-hygienické údržby. Jeho součástí bude nová tříkolejná hala dlouhá 150 metrů nebo ekologická myčka železničních vozidel. A právě současná rekonstrukce haly B a její prodloužení je nutnou podmínkou pro vybudování zmiňovaného areálu, aby bylo během jeho stavby kde provádět údržbu vozidel. ○

Strojvedoucí Michal Štrublík: Život mezi Vectronem a Bobinou

Řízení drážního vozidla vyžaduje cit, předvídavost a smysl pro soustředění. Pro stroje staršího data vzniku to platí násobně, což ví každý, kdo s nimi vyrazil na trať. Ovšem už málokdo má takové srovnání jako Michal Štrublík. Strojvedoucí Českých drah, milovník Bobin, které jej dovedly až ke spisovatelské kariéře, olomoucký muzejník starající se o místní klenoty v luženském depozitáři a především člověk, jenž naplno propadl kouzlu parní trakce. Jak říká, za těmi nejkrásnějšími zážitky zároveň vězí ta největší porce dřiny.

Vít Čepický | Foto: autor

Jakmile se dráha zažere pod kůži, jde ostatní stranou. To znají všichni kovaní, i Michal Štrublík, který nakonec cestě k Českým drahám obětoval i vysokoškolské studium. „Můj otec dělal vedoucího vlečky v Karvině u OKD Dopravy a já jsem s ním vyrůstal na šachtě. Od dětství jsem byl se 740 a 770, měl jsem hromadu ‚středů‘ a jezdil s nimi po vlečkách. Takže jsem od nějakých šesti, sedmi let byl pořád na mašině. Moji vysokoškolsky vzdělaní rodiče z toho nebyli úplně nadšení, naopak dědové mě všemožně podporovali. Já jsem chtěl jezdit na Bertách, a protože už měly končit, skončil jsem se studiem energetiky a šel ke kolejím. Ne že by to na vysoké škole bylo špatné, ale prostě to nebyl můj směr,“ vysvětluje.

Když tedy poprvé sedl na mašinu, byl připravený na mnohé. „Během studia už jsem pět let dělal pomocníka strojvedoucího na parních a motorových lokomotivách v Krnově, takže při nástupu k Českým drahám jsem tušil, do čeho jdu. Ovšem šok tehdy byl, jak těžký je celý proces stát se strojvedoucím. Tehdy strojvedoucích nebylo příliš potřeba, takže jsme neměli nic jisté, od zkoušek jsme lítali běžně a opravdu si s námi ‚vyhráli‘. Vzpomínám třeba na Zdeňka Nantla, který byl sice přísný, a splnit u něj zkoušky nebylo jednoduché, ale uměl z člověka dostat to nejlepší. A my jsme díky tomu na dráhu přicházeli opravdu připravení a odhodlaní.“

Skloubit běžný úvazek s péčí o muzejní stroje v olomouckém depozitáři ČD Muzea stojí hromadu času, ale obě činnosti se naštěstí dobře doplňují. „Je to těžké, člověk si sem jezdí prací odpoči-



nout a spíše načerpat energii. Když strojvedoucí jezdí s párou nebo Bobinou, musí mít komplexní znalosti a vřelý vztah k dráze. Oproti moderním strojům zaměstnávají veškeré smysly úplně jinak. Je třeba se jim během jízdy zcela oddat, což dokáže výborně vyčistit hlavu,“ říká.

Dědci, kteří věděli

Zatímco během pravidelného provozu starých mašin nebylo nad čím přemýšlet, při příležitostném provozu už je třeba umět přepnout na patričný stroj. „Rukopis jednotlivých strojvedoucích jednoznačně poznáte i vzhledu jako cestující – u těch dobrých většinou tím, že o nich téměř nevíte,“ zdůrazňuje Štrublík.

Mezi všemi historickými stroji v olomouckém depu se vkrádá otázka, se kte-

rým se sveze nejraději. „S dvě sta dvojkou (464.202), to je jasné. Bobina je sice jako moje ‚mimino‘ a snad mi to promíne, ale všeobecně pára je vrchol strojvedoučského umění. Jsou tam dva lidi, topič a strojvedoucí, a když ti dva spolupracují a ví, co mají dělat, tak je jízda nádherná. Jezdím na páře osmnáct let a jeden by řekl, že to může zevšednět, ale nedávno jsme jezdili v Jeseníku a pořád to tam je. Navíc si to užiju i s lopatou. Když to člověku jde, mašina vaří a dělá, co má, je to čirá radost. Topič musí umět pracovat s předstihem. Ramzová je třeba pověstná hrůza každého topiče – vždycky se jí říkalo ‚topičská maturita‘, protože tam se ukáže, kdo umí topit. To jsou všechno krásné zážitky, které na ničem jiném nezažijete.“



V době, kdy od pravidelného parního provozu uplynuly dekády, je důležité předávat si zkušenosti mezigeneračně. Kterých mentorů si nejvíce váží? „Například Míry Svovila, který na 202 jezdil ještě v pravidelném provozu, byl u její opravy a jako první s ní jel po opravě. Byl opravdu neuvěřitelným učitelem. Stejně jako další, byl tu Pavel Hanzal, úžasný chlap z Rudého dábla, Arnošt Drábek z Pětasedmy, v Krnově mě kdysi učili Bohouš Bordovský z Papouška a Miloš Hrubý ze Štokra, to byli všechno neuvěřitelní chlapi. A někteří z nich ještě jsou. Byli na nás přísní, nedali nám nic zadarmo. Kolikrát jsme trpěli, ale žijeme z toho dodnes,“ oceňuje.

Pokračovatele přitom není lehké najít. „Spousta lidí přijde, chtějí to dělat, baví je to, ale ježdění na páře spočívá hlavně v údržbě a opravách. Vždycky se říkalo, že na jednu hodinu jízdy vychází 72 hodin údržby. Je to dřina. A řada z nich to nevydrží. A ještě větší je přímo na páře, člověk si tam sáhne na dno. Už nejsou popeláři, zámečníci, spousta profesí kolem, takže si všechno musíte zařídit sami. S Frantou Šrámkem, kolegou strojvedoucím a dalším úžasným učitelem, jsme na páře sehraní. Kolikrát jsme třeba sami shazovali ojnice během pobytu ve stanici, to je běžná práce pro čtyři lidi, ale my si musíme umět poradit. Každá mašina má navíc svá specifika, svou slabinu, my je musíme umět sledovat za jízdy, poslouchat ji a předcházet větším problémům. Však ji taky každou zimu rozebíráme a známe do detailu. O to mrzutější je vidina toho, že brzy dojezdí. Ale co zmůžeme, musíme si užívat každou jízdu, jako by byla poslední. A to taky děláme.“

Okouzlení Bobinou

Při povídání s Michalem Štrublíkem nelze vynechat zejména Bobinu. „To je láska od mala. Vyrůstal jsem v Karviné, jezdil jsem se na ně dívat na kole a do těch kulatých oken jsem se nějak zamiloval. Bobina nezapře dobu vzniku, některé díly má dokonce společné s posledními párami. A je to neuvěřitelné, ale každá je svá. Umí být strašně mrchy, a když si na ně sedne někdo rovnou z Vectronu a bez citu, vy-



Michal Štrublík

Narodil se v Karviné a už v dětství se pohyboval kolem kolejí a vleček. Během studia na střední škole začal jezdit na parních a motorových lokomotivách a věnoval se jejich údržbě na Osoblažce. Po střední škole nastoupil do depa v Opavě, odkud pak přešel do Olomouce. Od roku 2016 jezdí na pracovišti v Břeclavi v kolektivu fantastických kolegů. Od roku 2012 věnuje svůj volný čas vozidlům CHV všech trakcí.

trestají ho. Jeden špatný rozjezd dokáže mašinu odrovnat. Je třeba ji poslouchat, včas například při jízdě na odporové stupně odhalit napálený stykač. Počítač vám nic neřekne, nepomůže s prokluzem, jelikož tam prostě žádný není. Vše řídí jen strojvedoucí. Na druhou stranu si kolikrát vystačím sám s pilníkem, přečistím stykač a můžu pokračovat. Ale to bylo stejné i na Gorilách, na kterých jsem jezdil strašně rád. Když se s nimi sžijete, jsou to krásné jízdy. Skoro jako s párou.

Vytvořil jsem si k nim vztah a v roce 2012 v Olomouci narazil na o85, což byla láska na první pohled. Zapřísahal jsem se, že se o ni s ostatními budu starat. Před třemi lety se vrátila z depozitu v České Třebové, rozebrali jsme ji, udělali kontrolér, trakční motory a ostatní přístroje, s každým kontaktem a zhasací komorou jsme se mazlili, vyčistili jsme ji, složili – a ona byla rázem úplně jiná. Jela skvěle. Dost jsme tehdy mimochodem kvatovali, abychom stihli sraz Bobin, který jsme v Olomouci pořádali, a schvalování u Drážního úradu v Bratislavě jsme dokončili snad den před akcí.“

Už před srazem jsem měl myšlenku, že by bylo dobré udělat o Bobinách informační brožuru. Z té se nakonec stala knížka o více než pěti steh stranách. „Ivo Raab vydal monografii o Bobinách a člověk by řekl, že už nic nového nelze vymyslet, ale začal jsem se koukat po statistikách, chodil do archivů a najednou začaly vyplouvat další a další věci. Že se chystala exportní verze do Indie, že se Škodováci absurdně zavírali za špionáž a podobně... Chodíval jsem jednu dobu i na srazy ze Škodováků v Plzni a oni vyprávěli, jak si práci nosili domů, rozváděli se, byl na to obrovský tlak, aby to bylo. A tyto neuvěřitelné chlapy táhlo rozhodnutí vrátit se zpět na vrchol vývoje elektrických lokomotiv. To se jim povedlo a já doufám, že kniha dostatečně popisuje, kolik do toho dali a co je to stálo.“

A stále si drží zásobník dalších nápadů a plánů. Má rozepsané další knihy, pečuje o historická vozidla a poslední dobou se upíná ke slovenským strojům. „Vzhledem k přicházejícím konci Goril jsme si vysnili, že by bylo pěkné, kdybychom se tu o jednu mohli starat. Jde o dvousystémovou lokomotivu, ty prakticky nejsou k sehnání. Pevně doufám, že se nám to podaří, vedle Bobiny by jí to slušelo, je to jeden z nejúžasnějších strojů ze Škody a myslím, že by se tu u nás měla dobře,“ je přesvědčen. ○

Výrobci vozidel bojují s termíny dodávek

Už několik let se objevují zprávy o zpožďujících se dodávkách nových vozidel. V různé míře jsou postiženi téměř všichni velcí evropští výrobci, každý bojuje s potížemi alespoň u jedné zakázky. Jednou z příčin jsou různorodé požadavky objednatelů, které vyžadují přizpůsobování výroby pro malé počty vozů. Prodlužuje se ale i jejich schvalování.



Z Eisenbahn-Revue 2/2025 přeložil M. Hájek | Foto: archiv autora

To přináší potíže jak dopravcům, tak objednatelům. Nová vozidla nejsou dodána a nasazena do provozu včas. Navíc je mnohdy nemožné zajistit náhradu. Často musí vyjet starší soupravy, případně náhradní autobusy. Následují sankce dopravce výrobci a objednatelé dopravci. Proto objednatelé často předem zavazují výrobce k zajištění náhradní vozby v případě zpoždění dodávky.

Jako důvod pro zpoždění uváděli výrobci v letech 2020–21 zpravidla narušení dodavatelských řetězců v důsledku covidové pandemie, od roku 2022 pak válku na Ukrajině. Jak jsou na tom nyní?

Alstom

Patrové příměstské jednotky Coradia Max přinášejí rozmrzelost řadě objednatelů. Dolnosaský objednatel v roce 2021 objednal 34 čtyřdílných souprav, které měly být nasazeny od prosince 2024 v Dolním Sasku a okolí Brém. Už v roce

2022 bylo jasné, že termín nebude možné splnit. Alstom to zdůvodňoval „náběhem výroby na různých místech, problémy v dodavatelských řetězcích kvůli rusko-ukrajinské válce a dopadům pandemie“ a v listopadu 2024 oznámil již čtvrté odložení termínu, a to až na rok 2026. Jako důvod uvedl nedostatek materiálu a zdlouhavé schvalování vozidel.

V roce 2021 objednalo DB Regio 13 souprav stejného typu se shodným termínem dodání. I zde nyní Alstom hovoří o dodání v roce 2026.

Objednatel ze spolkové země Bádensko-Württembersko na jaře 2022 objednal flotilu 130 jednotek Coradia Max, z nichž 80 mělo být k dispozici na konci roku 2025 v souvislosti s otevřením podzemního nádraží ve Stuttgartu. Již v listopadu 2023 výrobce oznámil, že místo 80 jich k tomuto datu dodá jen 14.

Zpožděných je rovněž 11 třívozových akutrolejových jednotek Coradia Continental, které v únoru 2020 koupil saský objednatel pro trasu Lipsko – Chemnitz

s termínem dodání konec roku 2023. Nyní se hovoří o dodání letos v létě.

V roce 2021 objednaly Dánské dráhy (DSB) 100 pětidílných elektrických souprav Coradia Stream s dodáním letos, avšak Alstom oznámil dodání nejdříve koncem příštího roku.

Siemens

Zpožděné jsou dodávky souprav railjet 2 (2. generace) a Nightjet pro ÖBB. Třináct jich bylo objednáno v roce 2018 s dodáním v roce 2022, nicméně první soupravy Nightjet vyjely až koncem roku 2023 a railjet 2 až na jaře 2024. Dodnes nejsou schváleny řídicí vozy, takže v čele souprav musí jet lokomotiva.

V červnu 2024 Siemens ohlásil zpoždění v dodávce vysokorychlostních vlaků ICE 3neo pro DB z důvodu závad na svárech způsobených subdodavatelem. Očekávaná délka zpoždění nebyla uvedena.

Stadler

Kromě zpoždění zaviněných záplavami, které loni postihly několik poboček výrobce, má Stadler potíže s dodáním souprav pro metro v Berlíně. Berlínské dopravní podniky v roce 2019 objednaly různé soupravy, které měly být dodány v roce 2023. Důvodem zpoždění mají být problémy se softwarem. Část vozidel by měla přijít do provozu letos na podzim.

CAF

Také španělský výrobce se potýká s řadou zpoždění v dodávkách. Objednatel oblasti Rýn-Rúr v roce 2021 objednal 63 akutrolejových jednotek Civity, které mělo DB Regio nasadit koncem tohoto roku. Nyní se počítá s ročním zpožděním.

Celkem 12 elektrických jednotek Nexio bylo objednáno v roce 2017 s dodáním do konce roku 2021. Kvůli zdlouhavému schvalování se však v provozu objevily až koncem roku 2024.

Talgo

Velkým překvapením byla v roce 2019 objednávka 23 vratných souprav označovaných ICE L u tohoto španělského výrobce pro DB s termínem dodání v roce 2023. Mezitím z rámcové smlouvy až na 100 souprav objednaly DB dalších 56. Nyní se očekává, že první soupravy by měly vyjet letos v létě. Protože se také zpožďuje dodávka elektrických lokomotiv Travca určených do těchto souprav, budou zatím taženy jinými lokomotivami.

Také na domácí půdě má Talgo potíže. Už v roce 2016 objednaly španělské dráhy 15 vysokorychlostních vlaků Avril s termínem dodání v roce 2020. Do provozu však zamířily teprve loni v létě. ○

ÖBB hlásí rekordní počet cestujících

Rakouské státní dráhy ÖBB zaznamenaly v loňském roce absolutní rekord v počtu přepravených cestujících ve svých vlacích. Dopravce v roce 2024 přepravil dohromady 511 milionů lidí, zatímco o rok dříve to bylo 494 milionů pasažerů. To je nejvíce v historii ÖBB. Velký podíl na tom mělo zavedení jízdenky Klimaticket umožňující neomezené cestování vlaky, autobusy a MHD.

Petr Slonek | Foto: ÖBB

Na celkových číslech se naopak nijak neprojeví loňské podzimní povodně, kvůli nimž musel být v září výrazně omezen provoz na koridoru z Vídně do Lince. Zahrnutí do nich však jsou i cestující z autobusů ÖBB Postbus národního dopravce.

„Rekordní počet více než půl miliardy přepravených cestujících jasně ukazuje stále větší oblibu veřejné dopravy a další přesun lidí do vlaků a autobusů. Proto hodláme nadále rozšiřovat nabídku našich spojů. Do roku 2030 také investujeme rekordní částku ve výši přes 6,1



miliardy eur do nových vozidel a infrastruktury. Na kolejích se díky tomu objeví celkem 330 nových vlaků,“ řekl generální ředitel ÖBB Andreas Matthä.

Nárůst v regionálních vlacích

Velký nárůst je patrný především v regionální dopravě, kde vlaky v loňském roce přepravily 254,3 milionu cestujících. To je o 10 procent více než v roce 2023. Číslo nezahrnuje podíl německé dceřiné společnosti Arverio, do července 2024 působící pod jménem Go-Ahead. Ta je nyní provozovatelem osobní dopravy v Německu. Nárůst v tomto segmentu je způsoben jednak omezením práce lidí z domova v rámci home office, a rovněž častějším využíváním vlaků a autobusů pro nejrůznější volnočasové aktivity včetně výletů.

Dálková doprava zůstala v roce 2024 stabilní se 46 miliony cestujících ve srovnání s rokem 2023, a to i významná omezení během nepříznivého podzimního počasí a následných povodní. Pozitivní trend zde nicméně pokračuje stále. Ve srovnání s rokem 2019 ÖBB stoupl počet pasažerů v dálkových vlacích o 7,8 milionu cestujících, což znamená nárůst o více než 20 procent za posledních pět let. Růst pokračuje také v přeshraniční dopravě. Naopak počet cestujících v autobusech loni nepatrně klesl na 209 milionů.

Poptávka zákazníků roste i v případě nočních vlaků. V roce 2024 v nich ÖBB přepravily opět více než 1,5 milionu cestujících. Podle zástupců ÖBB s uvedením moderní nové generace Nightjetů poptávka v segmentu nočních vlaků ještě poroste. Nightjety jsou aktuálně nasazeny na trasách Vídeň – Hamburk, Innsbruck – Hamburk, Vídeň – Bregenz a Vídeň – Řím.

A optimistické jsou rakouské dráhy i v případě výhledu na letošní rok, ve kterém očekávají podobně dobré výsledky v počtu přepravených cestujících ve všech segmentech dopravy jako v předchozím roce. Přispět by k tomu mělo i dokončení vysokorychlostní dvoukolejné trati Koralmbahn, jež bude uvedena do provozu v prosinci 2025. Stavba byla zahájena v roce 2001. Celkem 127 km dlouhá dráha propojí Štýrský Hradec (Graz) a Klagenfurt. Rychlost na ní bude až 250 km/h. To podle dopravce povede k výraznému rozšíření provozu na jižní trase. ○

Škoda udělá generální opravu vlaků NIM Express pro DB Regio

Německý regionální železniční dopravce DB Regio si u společnosti Škoda Group objednal generální opravu až šesti dvoupodlažních vlaků NIM Express, které jezdí na frekventované vysokorychlostní trase mezi Norimberkem a Mnichovem. Každý z těchto vlaků má najeto už téměř 1,5 milionu kilometrů, proto projdou komplexní opravou v závodě Škody v Šumperku. Součástí smlouvy je opce na testování a generální opravu šestého vlaku. Práce mají být zahájeny ve třetím čtvrtletí letošního roku a jejich dokončení se plánuje na srpen 2028.

Modernizace vozidel zahrnuje generální opravy podvozků, dveří, trakčních měničů, motorů a dvojkolí a závěrečné zkoušky včetně rozsáhlé řady technických revizí. Kromě toho zakázka počítá s přepravou vlaků, dodávkou

náhradních dílů s dlouhou dobou životnosti a možností dalších prací podle potřeby.

„Jsme hrdí na to, že můžeme podpořit DB Regio tímto důležitým projektem generální opravy, který zajistí, že vlaky NIM Express budou nadále fungovat s maximální efektivitou a pohodlím pro cestující. Naše odborné znalosti v oblasti modernizace kolejových vozidel nám umožňují dodávat kvalitní řešení



ní, která splňují potřeby provozovatelů i cestujících,“ řekl prezident regionu Západ a Sever ve skupině Škoda Jan Christoph Harder.

Každá jednotka NIM se skládá z jednoho řídicího vozu, čtyř vložených, jednoho koncového vozu a výkonné lokomotivy Škoda 109E. Souprava nabízí celkem 676 sedadel k sezení, 37 míst pro kola a několik míst pro osoby se sníženou schopností pohybu. Tato konfigurace zajišťuje spolehlivý a pohodlný provoz na frekventované trase Norimberk–Mnichov.

Škoda vyrobila pro Bavorsko dohromady šest těchto dvoupodlažních push-pull souprav. Konstruovány jsou pro maximální rychlost 200 kilometrů za hodinu, v praxi ale jezdí nejvýše 190 km/h. Do zkušebního provozu s cestujícími byly nasazeny se čtyřletým zpožděním v listopadu 2020. (pes)



Lokomotiva 4468 Mallard ve velikosti TT

V roce 2023 oznámila anglická firma Hornby novinky pro velikost TT. Na dvanáctimilimetrový rozchod se tak dostávají modely železnic u nás doposud nevídané. Do dnešního dne se nabídka solidně rozrostla a k dispozici je veškerý nezbytný materiál od kolejiva přes stavby, osobní i nákladní vozy až po lokomotivy. Jednou z nich je i model parní lokomotivy 4468 Mallard, jejíž předobraz vznikl v roce 1938 podle návrhu Nigela Gresleyho a určený byl pro provoz na londýnské a severovýchodní železnici v Doncaster Works.

Michal Bednář | Foto: autor

U kolejiva nelze v nabídce firmy Hornby přehlédnout prakticky stejnou geometrii jako u systému Tillig, a to včetně všech čtyř poloměrů oblouků. K dispozici jsou také základní sety, obsahující vše potřebné pro okamžité ježdění, tedy vozidla, koleje i regulátor s adaptérem. Vozidel je v sortimentu také dostatek a třeba jídelní vozy mají dokonce funkční lampičky na stolicích. Mezi prvními představenými vozidly bylo též několik typů parních lokomotiv, postavených na téměř jednotných pojezdech. Na jednu z nich, řadu A4 společnosti LNER, konkrétně 4468 Mallard, se nyní v analogovém provedení podíváme. Model zapůjčil a inspiraci k recenzi poskytl Petr Barchánek.

Vzhled a vybavení

Lokomotiva je zabalena v rozkládacím plastovém blistru, který je vložený do kartonové krabičky a ta zasunu-

ta do kartonového pouzdra. Přiloženy jsou doplňky – šroubovka, odvodňovací kohouty pod bloky válců, hadice brzdy – a dokumentace s návodem na demontáž a údržbu lokomotivy. Šroubovka se na hák pouze nasazuje shora a má vůli, je vhodné dbát opatrnosti, aby se nevyvlékla a neztratila.



- povrchová úprava
- tichá jízda
- spolehlivý sběr proudu



- řešení zadního běhounu
- spojení loko a tendru

Povrchová úprava je velice čistě provedena, barva je příjemně matná, bez krupičky a jiných nečistot. Nápisů zde sice moc není, ani předloha jimi nikterak neoplývá, ale to málo je dostatečně ostré a bez kazů. Opravdu velmi pěkně je znázorněno stanoviště strojvedoucího se všemi ventily, budíky, mosaznými a měděnými prvky, vše je velmi precizní, ačkoli to za provozu na kolejišti není prakticky vidět. Nárazníky jsou kovové, soustružené. Osvětlení zde není. V reálu je stroj opatřen pouze držákem lucerny uprostřed čela, ale ani imitaci lucerny zde nenajdeme. Plastová madla jsou osazena již z výroby, síla svislých u vstupu do budky je 0,35 mm, vodorovných pod bočními okny pak 0,4 mm.

Pro sejmutí kotle je potřeba vyšroubovat tři šroubky. Jeden, který drží přední podvozek, po jeho vyjmutí je nad ním ukrytý druhý, a pak třetí, který drží spojku tendru. Kryt by pak měl jít sejmout. Abychom se dostali k motoru a převodovce, je nutné sejmout ještě jeden kryt,



Hodnocení

Obohacení trhu o modely anglických vozidel ve velikost TT je, myslím, velmi dobrý krok. Cenově vycházejí o něco lépe než u zajatých výrobců v této velikosti, ovšem i zde již nastalo během těch dvou let zdražování. Sortiment je dost široký, kdo by se chtěl zaměřit vyloženě na ostrovní železnici, má z čeho vybírat a nabídka je nadále celkem velkoryse rozšiřována. Některá technická řešení jsou poněkud svérázná, viz zadní běhoun, některá trochu zastaralá, jako například dlouhé pevné spojení loko a tendru nebo absence setrvačnicku. Nemyslím si však, že by to všechny zájemce mělo odradit. Nároky se různí, takže co jednomu modeláři vadí, může druhému přijít vhod. Zpracování je na první i na druhý pohled velice pěkné.

měru 321 mm a vše bylo v pořádku. Projížděl jsem i plechové kolejiwo o poloměru 286 mm, to model projíždí s odřenými ušima a člověk si pohled na jízdu neužije. Na poloměru 267 mm už jezdit nelze.

Přední podvozek je otočný a posuvný do stran, ke koleji jej shora přitlačuje pružinka. Zadní běhoun má poněkud originální, ale ne moc šťastné řešení. Je usazen pevně v rámu, nijak se vertikálně ani horizontálně nepohybuje a nemá okolky, takže v oblouku se kola úplně vychylují mimo kolejnici a přestávají se točit. Plocha kol je kónická z obou stran pro jejich hladký návrat na kolejnici. Jízda je příjemně tichá. Po zhruba hodinovém zajetí celkem plynulá, pouze u nižších rychlostí je možno zpozorovat mírné rázování, ale i to se zajetím zlepšilo, takže nevyvolávají úplně zmizení po delší době provozu. V digitálním režimu se problém prakticky neprojevil. Rozjezd nastává při napětí 1,5 V s odběrem 47 mA rychlostí 9,8 km/h. Při napětí 12 V model dosahuje rychlosti 189 km/h a odebírá 95 mA. Maximální rychlosti předlohy 144 km/h dosahuje při 9,5 V s odběrem 70 mA. Vezmeme-li v úvahu rychlostní rekord předlohy z roku 1938, který činil bezmála 203 km/h, tak ani maximální rychlost zmenšeniny není přehnaná. Dojezd je navzdory absenci setrvačnicku pěkných 85 mm. Vzhledem k velmi spolehlivému sběru proudu ze 14 kol se není nutno obávat zastavování na nenapájených srdcovkách výhybek.

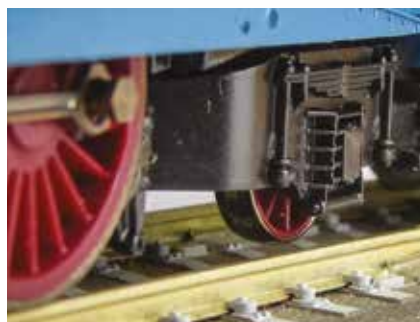
Při zkoušení tažné síly na vodorovně položené trati s poloměry oblouků 321 a 353 mm stroj zvládl bez prokluzu sedm dvouosých osobních vozů s delším rozvozem (Donnerbüchse, Rybák) nebo devět Rajek. Všechny vozy měly výborné jízdní vlastnosti. Po přidání osmého osobáku i desáté Rajky už začalo místy docházet k prokluzu. ○

který zajišťují další tři šroubky. V dokumentaci je vše popsáno včetně názorných obrázků. Ovšem s krytem je pevně spojen náhon rychloměru a u zapůjčeného kousku jsem se nechtěl pouštět do pokusů o jeho demontáž, takže jsem se do útrob nepodíval. Podle slov majitele byl model namazán opravdu řádně, tedy spíše nepořádně, neb vazelína byla všude a bylo nutno stroj odmastit, aby vůbec rozumně jezdil. Na čele lokomotivy není spráhlo ani příprava pro něj, zde se s ním vůbec nepočítá. Vzadu na tendru je kinematika s normovanou šachtou. Spojení mezi tendrem a lokomotivou je bez kinematiky, pouze pomocí pevné spojky uchycené šroubky, vzniká tak trochu větší mezera, která opticky docela ruší. Myslím však, že by se dala zhruba o 1 mm zkrátit, aniž by díly kolidovaly v obloucích. Elektrické propojení zajišťuje čtyřpinový konektor s kablíky zasunutý do tendru, dva vodiče vedou proud z lokomotivy k DPS v tendru, dva od rozhraní zpět do lokomotivy k motoru.

Délka přes nárazníky činí 185,4 mm v „nataženém“ stavu. Při sunutí se vlivem vůle ve spojení zhruba o 1 mm zkrátí. Wikipedie zmiňuje 213,40 mm, přepočtem získáme 177,83 mm, další zdroj uvádí 216,50 mm, což je 180,41 mm v TT. V celkové délce jsou tedy docela zmatky a nebyl jsem schopen spolehlivě zjistit, kde je pravda. Celá lokomotiva váží 153 g, bez tendru 111 g. Rozhraní Next18 je umístěno v tendru, postačí vyšroubovat dva šroubky v jeho zadní spodní části a poté celý kryt vyháknout z předních zámečků. Stejně tak je v tendru místo i pro reproduktor. Uhlí je plastový výlisek, svým vzhledem nijak neuráží, k dispozici je ale dost prostoru na případné přesypání uhlím skutečným.

Pohon a jízdní vlastnosti

Sběr proudu zajišťují všechna tři sprážená dvojkolí a též všechna čtyři dvojkolí tendru. Sběrače přiléhají na kola zezadu.



Pohon od motoru je veden na druhé sprážené dvojkolí. Ostatní dvojkolí jsou poháněna přes rozvody. Ty jsou kovové a velmi jemně udělané. Bandáže na kolech nenačnete. Výrobce uvádí průjezdnost oblouků o poloměru 310 mm. Ten k dispozici nemám, ale zkoušel jsem jízdu na polo-

Když jabloneckou malodráhou ještě projížděly nákladní vlaky

Od zahájení tramvajového provozu v Jablonci letos uplynulo 125 let. V únoru roku 1900 se začalo jezdit na trati z centra města k železniční stanici v Rychnově a ve stejném roce tramvaje vyrazily také na druhé straně, směrem k Ostrému rohu a do Janova nad Nisou. Později se trať prodloužila ještě do Pasek. O osobní dopravě na kolejích jablonecké elektrické malodráhy jsme v Železničáři již psali. Okrajově jsme se zmínili i o nákladní, která byla pro Jablonec specifická. Nyní si ji přiblížíme více, protože patří nejen k historii města, ale i Československých státních drah.



Na nehodu osobního tramvajového vlaku, který v roce 1905 vykolejil po jízdě spádem městem na konci Radniční ulice (dnes Lidická), se přišlo podívat mnoho zvědavců. Tramvaj táhla za sebou vlek plný uhlí, které se muselo přeložit. Při nehodě zemřel průvodčí tramvaje.

Jan Dvořák | Foto: archiv DPMLJ a Boveraclubu

Popud ke vzniku 23 kilometrů dlouhé úzkokolejné sítě dal roku 1894 jablonecký továrník Gustav Hoffmann. Trať měla zprostředkovávat dopravu surovin a výrobků společně s místní přepravou polotovarů. Nešlo tedy původně o poliční dráhu ve vlastním slova smyslu, ale o malodráhu o rozchodu 1 000 mm s nákladní, poštovní a osobní dopravou. Tento účel se promítl do projektu celé sítě i do povahy vozového parku.

První elektrické vozy se vydaly 7. února 1900 na trať z Jablonce jižně do Rychnova k nádraží, kde vzniklo i první překladiště vlak – tramvaj. Hlavní trať byla budována tedy z Rychnova do Jablonce, v dalších měsících se prodloužila severně až do Janova nad Nisou. Zároveň vznikly i úseky k hlavnímu jabloneckému nádraží a k nádraží na průmyslovém předměstí Brandl, kde vznikly další dvě překladiště vlak – tramvaj. Jako poslední byla 5. září 1900 dána do provozu kolejová spojka z Brandlu do Rýnovic, kte-

ré ležely na janovské části hlavní trati. V roce 1904 se elektrická malodráha ještě prodloužila z Jablonce do Pasek. Všechny tratě byly jednokolejné s výhybnami pro obracení vlaků na konečných stanicích a s mezilehlými výhybnami pro křížování vlaků.

Křižovatka se železnicí

Celý provoz měl velmi originální charakter. V Rychnově se tramvajové koleje dokonce křížily se železničními. Cestující si mohli například koupit jízdenku v jablonecké ústřední prodejně na náměstí do kteréhokoli města v celém Rakousko-Uhersku. Jízdenka platila i pro příslušný tramvajový přípoj. Však malodráha byla vyznačena také na železničních mapách a časy na hlavní jablonecké tramvajové trati č. 1 Janov – Rychnov byly uváděny v mnoha tehdejších železničních jízdních řádech, a to i za doby Československých státních drah.

Ředitelem společnosti byl jmenován ing. Oskar Hausmann, který u podniku zřídil i konstrukční kancelář. Proto si mohl dopravní podnik začít stavět vlastními silami celou řadu nákladních vozidel. V roce 1900 jich vlastnila společnost hned několik. Díky tomu tak měla 16 motorových osobních vozů, pět otevřených (letních) osobních vlečných vozů, pět zavřených vlečných osobních vozů, dvě elektrické lokomotivy, osm zavřených nákladních vlečných vozů, šest otevřených nákladních vlečných vozů, čtyři vlečné či tlačné sněhové pluhy, tři montážní vlečné vozy, stejný počet traťových vozíků a ještě pomocný vozík a rovněž solící vlečný vůz. Časem přibývaly k posílení osobní dopravy další nové série tramvajových vozů (rakouská vagonka Graz – r. 1902, vagonka Ringhoffer



Nákladniště a překladiště vlak – tramvaj v Rychnově kolem roku 1913. Uprostřed snímku dvojkolejná tramvajová vozovna. Vpravo klesá železniční trať do Turnova.



Pohled na překladiště Dolní nádraží kolem roku 1913. Vlevo jsou železniční vozy, ze kterých se bude překládat na menší vozy tramvajové.

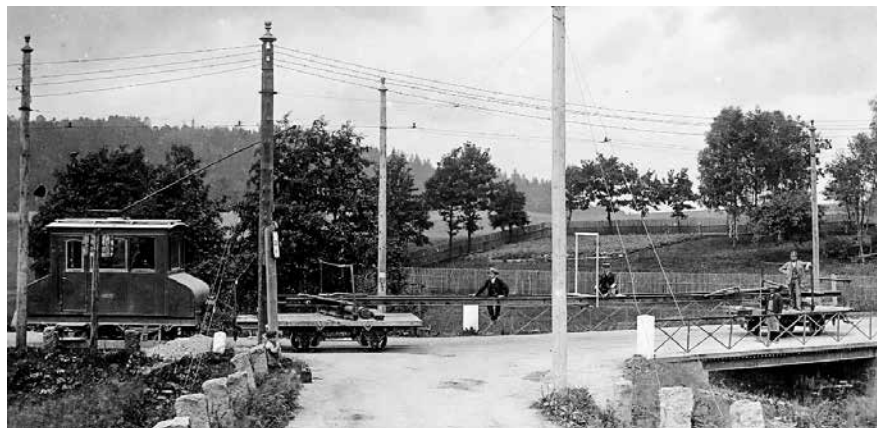
Praha – r. 1926, vagonka Tatra Česká Lípa – r. 1953) a k posílení nákladní dopravy to bylo pět nákladních a poštovních motorových vozů z vlastních dílen. Vozy měly zvláštní oddíl pro poštu se schránkou na dopisy přístupnou veřejnosti. K hlavní poště v centru města vedla dokonce vlečná kolej, další poštovní kusá kolej byla i na rychnovském nádraží. Sběr listovních zásilek byl ukončen v roce 1920 a vozy byly upraveny na čistě nákladní.

Rozkvět na začátku 20. století

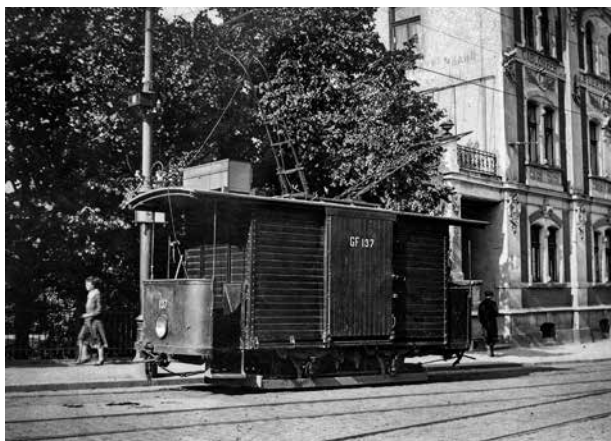
Automobilová doprava se na začátku 20. století teprve rodila, a tak jablonecká malodráha velmi dobře prosperovala. Náklady vozily ve vlečných vozech za sebou i osobní tramvaje na hlavní tra-

ti Rychnov – Janov, doba jízdy od rychnovského nádraží do Janova trvala jednu hodinu. Tramvaje kromě cestujících vozily i poštu a zboží. Proto na janovské konečné bylo také zprovozněno malé překladiště s jednokolejnou vozovnou a s malým skladištěm. Tato konečná měla tři kusé koleje, sedm výhybek a tramvajovou vlečku do sklárny. Od rychnovského nádraží se sem dovážel materiál do skláren a opačným směrem putovaly skleněné výrobky. Vždyť jabloneckému zboží tehdy vévodily sklářské výrobky, které vyráběly nejenom fabriky, ale i dělníci podomácku v nedalekých Jizerských horách.

Začátkem 30. let k vlastní nákladní dopravě zavedl jablonecký přepravce ještě doplňkovou automobilovou spediční službu. Touto rozsáhlou reorganizací provozu se podařilo čediteli Hausmannovi úspěšně čelit narůstající konkurenci automobilové dopravy. Poslední období předválečného rozkvětu tramvajového provozu bylo v letech 1935–38. Nákladní doprava fungovala na všech tratích, minimální přeprava byla na úseku do Pasek, naopak na čistě nákladní trati z Rýnovic k jabloneckému Dolnímu nádraží v Brandlu se lidé téměř nepřeváželi. Občasné využití této nákladní trati pro osobní přepravu bylo ponejvíce v letech 1945–46 při poválečném odsunu Němců z Jablonecka. Jednalo se hlavně o dopravu odsunovaného obyvatelstva



Speciální vlak na nákladní rýnovické trati na začátku 20. století



V Pražské ulici zastavil 29. 8. 1927 nákladní vůz č. GF 137 se dvěma lyrovými sběrači elektrického proudu. Vůz byl vyroben ve vlastních dílnách provozovatele malodráhy v roce 1904.



Nákladniště v jablonecké vozovně ve 20. letech 20. století

ze sběrného tábora v Rýnovicích k železničním vlakům.

Nástup automobilismu

Tramvaje na Jablonecku bývaly často jediným dopravním prostředkem, který fungoval i v největších mrazech a přívalech sněhu. Vozily i písek, uhlí, koks, dřevo, různé balíky a bedny i sudy, zajížděly i na vlečky do textilní továrny ve Mšeno a sklárny v Rýnovicích... Pokrok se nedá zastavit, rychlejší automobilová přeprava, která se po druhé světové válce začala mocně rozvíjet, byla příčinou pomalého zániku tramvajové dopravy na Jablonecku. Komerční tramvajová přeprava nákladů byla zrušena 30. 9. 1950, vozbu převzala nákladní auta. Ale i přesto se do poloviny 50. let náklady po kolejích ještě převážely, byly to ovšem zásilky pro vlastní dopravní podnik, kterým vévodila přeprava uhlí. Osobní doprava na tramvajové síti v Jablonci se začala také pomalu rušit a nahrazovat autobusy. Kolejová dráha potřebovala rekonstrukci a do té se odpovědným politickým činovníkům nechtělo. Poslední tramvaj na hlavní trati dojezdila před šedesáti lety, konkrétně 31. 3. 1965, a konec roku 1969 byl posledním výjezdem jablonecké tramvaje z vozovny na trať, která od ledna 1955 vedla až do Liberce. Tramvaje do března 1972 ještě zajížděly z Liberce do Pražské ulice v Jablonci, ale po rekonstrukci tratě byl provoz ukončen na nové smyčce za Tyršovy sady.

Vývoj vozového parku byl v Jablonci významným příspěvkem k rozvoji konstrukce vozidel drobných drah zejména vlastní produkcí dílen. Svým charakterem odpovídala jablonecká úzkokolejná tramvajová síť podmínkám první poloviny 20. století. Proto i jejich jediný dosud existující provozní úsek Jablonec – Liberec se stal od-



povídajícím dopravním spojem až po úplné rekonstrukci na klasický rozchod 1 435 mm. Přesto však zůstane trvalým památkem přínosu Jablonce k technickému vývoji městské dopravy u nás.

Památky na jabloneckou malodráhu jsou dosud stále dobře viditelné. Těmi největšími jsou zachovalé dvě budovy vozoven a jednou z nich je i bývalé sto-pěťadvacetileté skladiště a překladiště již ve zmiňovaném Janově. Po zrušení tramvají se v Janově vytrhaly koleje, odstranily sloupky trakčního vedení, na koněčné byla zbourána vozovna a skladištní budova sloužila sběrně druhotných surovin a později jako sklad pro autodílnu. Protože se jedná o jednu z památek na někdejší tramvajovou trať, rozhodlo se vedení obce místo změnit. Vypovědělo smlouvu nájemci a pustilo se do rozsáhlé rekonstrukce za 2,2 milionu korun, aby zde vznikl malý památník. ○



Tramvaj typu T2 projíždí Brandlem u jabloneckého Dolního nádraží v roce 1957 na cestě do Liberce. V těchto místech kdysi bylo překladiště tramvaj – vlak.

Kalifornie: země plná slunce i krásné přírody

Slunečná Kalifornie, nejbohatší stát USA, se rozkládá na březích Tichého oceánu a nikoliv nadarmo se jí přezdívá „Zlatá země“ či „Zlatý západ“. Najdete tu rozlehlé Los Angeles, co do plochy jedno z největších měst světa, i podstatně menší a zároveň útulnější San Francisco. Příroda umí okouzlit pouštěmi a horami, ale hojně jsou zastoupeny i úrodné zemědělské oblasti. Ani v Kalifornii nechybí železnice, sloužící především nákladní dopravě. Vedle nemnoha dálkových vlaků tu funguje i intenzivní příměstská doprava.



San Francisco



Jiří Mazal | Foto: autor, Shutterstock

Naše putování po Kalifornii začneme v San Franciscu, kam jsme dojeli dálkovým vlakem z Chicaga. Zpoždění dosahuje přes dvě hodiny, což nikoho z cestujících nevzrušuje. Berou to jako místní kolorit. Eurounijní legislativa tu pochopitelně neplatí, takže na jakoukoliv kompenzaci za zpoždění můžete zapomenout. Dálkové vlaky do San Franciscu už hezkých pár let nezajíždí, je nutno vystoupit v nedalekém Emeryvillu a autobusem po jednom z monumentálních mostů dojet do centra, které se nachází na Sanfranciském poloostrově.

Symbolem města se stal most Golden Gate Bridge, který byl postaven v 30. letech. Šlo o vůbec první velký visutý most, navíc navržený tak, aby odolal větru o rychlosti až 160 km/h. Můžete na něj volně vstoupit po chodníku pro pěší, přičemž se do cesty plete hromada cyklistů. Procházka to není příliš příjemná, za zády vám rachotí nekonečné kolony automobilů. Z mostu se naskýtá nádherný výhled na město a spatřujeme i jedno z nejznámějších amerických vězení – Alcatraz, které je nyní muzeem.

Ikonická lanová tramvaj

Po sanfranciských ulicích se plouží zdejší ikonický dopravní prostředek – lanové tramvaje, v originále cable cars. Již od roku 1873 jsou neodmyslitelnou součástí města. Zásahu na tom má údajně skotský rodák Andrew Hallidie, kterému se nelíbilo utrpení přetěžovaných koní. Když viděl, jak si dva koně při pádu na strmé sanfranciské ulici zlomili nohy, navrhl pozemní lanovku se silným drátěným lanem. Nový způsob dopravy se přes počáteční nedůvěru a pochybnosti rychle uchytil a v dobách největšího rozvoje jezdily po zdejších kolejích v celkové délce zhruba 176 km stovky vozů. Dnes jsou v provozu poslední tři linky dlouhé 17 km.

Vozy pozemní lanovky využívají pěticentimetrová lana ukrytá pod úrovní vozovky. Samotná tramvaj je ovládána pákou v podobě masivních kleští, které se připojují nebo odpojují od obíhajícího lana. To si pochopitelně žádá určitou zručnost obsluhy, kterou ve většině tvoří srdcaři pracující v této profesi už léta. Zájem o svezení je zejména ze strany turistů značný a tramvaje bývají často přeplněné.

Jednu z největších čínských komunit mimo území Asie naleznete v sanfranci-

Losangeleská zastávka metra Hollywood-Vine, přímo pod slavným bulvárem, má strop vyvedený v podobě filmových pásů. →



Sanfranciskou lanovou tramvaj je nutno na konečných otočit. Točna samotná je bez lanového pohonu, takže vozem manipuluje obsluha silou svých rukou.



ské Čínské čtvrti, plné balonků, restaurací, obchodů s nevkusnými cetkami a spěchajících Číňanů v rouškách. Zejména čínští senioři se bez zakrytých dýchacích cest prakticky nehnou, a vidíte-li důchodce v parku, jak si na respirátor nasazuje roušku, pomyslete si něco o zdravém rozumu. A na druhou stranu tu můžete spatřit i častý čínský zvyk, podle kterého jsou hleny v těle velice škodlivé, a proto čím více „natáhnete“ a plivnete, tím lépe. Bližší popis asi netřeba.

Ekonomický ruch se soustřeďuje do čtvrti Financial District s panoramatem mrakodrapů. Za jednou z výloh nás zaujal nádherný kočár jak z časů Dívokého Západu. Jednalo se o výklad Wells Fargo History Museum, které představuje historii bankovního kolosu Wells Fargo, jehož počátky souvisejí s kalifornskou zlatou horečkou. Vedle dostavníku a podrobného popisu jeho jednotlivých částí jsou tu k vidění například staré zlatokopecské potřeby, různé starožitnosti a fotografie. Zlatým hřebem je simulace jízdy dostavníkem ze St. Louis do San Franciscu. Je možné si pořídit i bankovku s vlastním portrétem.

San Francisco však zároveň trápí i řada neduhů. Město se momentálně ocitá ve fázi úpadku. Centrum se postupně

vyliďňuje, téměř každá třetí výloha je prázdná, zatímco ve zbytku sídlí luxusní butiky, kam zákazníci vpouští ochranka. Monumentální neoklasicistní radnice ostře kontrastuje s hromadami bezdomovců kolem. Některé ulice jsou bezdomovci doslova obleženy. Kolem nich přitom jezdí nejnovější výkřik techniky, samořiditelná auta bez řidiče...

Jedenáct hodin do Los Angeles

S poněkud smíšenými pocity se přesouváme do Los Angeles. Dálkové vlaky sice do San Franciscu nezajíždí, ale z jihu sem míří příměstské spoje systému Caltrain do San Jose. Provoz je velmi intenzivní, denně až 52 párů vlaků (s různými zastávkami) s výrazným omezením o víkendy. Na nástupišti nás čeká mohutný čtyřnápravový diesel o výkonu 3 MW, který dokáže jezdit až 127 km/h. Soupravu tvoří patrové vozy pro nás nezvyklé konstrukce. Pouze část mezi vstupními dveřmi je dvoupodlažní a na koncích vozu nad podvozky je jen jedno patro. Vagony tak esteticky působí velmi zajímavě a připomínají jakési vlny.

Naše konečná – San Jose Diridon Station – je důležitým železničním uzlem a přestupujeme zde do vlaku Amtraku





Losangeleská pozemní lanová dráha je známá pod názvem Angels Flight (Andělský let).



Odstavené vozy Sanfranciské lanové tramvaje čekají na svůj další výkon na konečné stanici Powell & Market.



Ikona San Francisca se stal most Golden Gate Bridge, první velký visutý most postavený v 30. letech.



Alcatraz představuje asi nejznámější americké vězení. V současnosti slouží jako muzeum.



V železničním uzlu Jose Diridon Station se potkaly dvě generace lokomotiv příměstských vlaků – MP36PH-3C (vlevo) a F40PH-2CAT.

Americké vlaky se vyznačují slušnou úrovní komfortu. Fotografie vlevo představuje příměstský vlak, široká sedadla na pravém snímku patří dálkovému spoji dopravce Amtrak. Překlápí se vždy po směru jízdy. ↓



číslo 11 Coast Starlight, spojujícího Seattle s Los Angeles. Tvoří ho klasická souprava z patrových vozů a v čele se objevuje dvojice nových lokomotiv z produkce německého Siemensu. Rodina lokomotiv Siemens Charger vychází z typu Vectron, dobře známého i v Česku.

Usedáme do vozu typu Coach (k sezení) poté, co dostaneme papírek s nápisem „LAX“ (kód pro Los Angeles). Cedulky si cestující sami dávají do prostoru pro místenky a uvelebí se, kde chtějí. Volné místo sice nacházíme jen vedle nějakých studentů, ale časem se uvolní dvojice sedaček na straně, kde uvidíme Tichý oceán. Jen je třeba nezapomenout přemístit i lísteček s kódem stanice a zasunout ho do držáku nad sedačkou! Čeká nás jedenáctihodinová cesta do 800 km vzdáleného Los Angeles v asi nejlepším voze k sezení, ve kterém jsme kdy jeli. Královské rozteče téměř neumožňují, abychom využili podnožku na sedadle před námi. Sedadlo se dá poměrně výrazně sklopit a navíc je vybavené opěrkou pro nohy, takže si vytvoříte téměř lehátko. Samozřejmostí je otáčení sedadel po směru jízdy. Jedinou nevýhodou je absence područky mezi sedadly. Zatímco místa k sezení jsou umístěna v horním podlaží, dole se nachází služební oddíl, police na zavazadla a čtyři WC včetně „lounge“. To je prostor pro dámy, které zde mají k dispozici velké zrcadlo, barové stoličky, umyvadla, křesílko, a mohou se tu zkrášlovat.

Náš vlak nejprve projíždí údolím Santa Clara, jedním z nejbohatších farmářských regionů Ameriky. Městečko Gilroy je nazýváno hlavním městem česneku, který je tu pěstován ve velkém. Obdobně Castroville je hlavním městem artyčoku. Zastavujeme v Salinasu, dalším zelenářském centru, odkud pochází 80 % hlávkového salátu vypěstovaného v USA. Projíždíme poměrně hornatou krajinou, a jelikož se musíme přiblížit k oceánu,





čeká nás klesání. Za San Luis Obispo je viditelná nekonečná vodní hladina. Přimykáme se k pobřeží, které sledujeme po dlouhých 160 km. Naskýtají se nádherné pohledy na písčité duny a pláže, kde burácí vysoké vlny. Jedeme jen kousek od mořské hladiny. V dále lze zahlédnout ropné plošiny, ve vodě se občas mihnou hřbety delfínů a údajně je možné spatřit i velryby. Venku již nastává tma, a tak jsme rádi, že po deváté večerní včas přijedeme do Los Angeles.

Město velkých rozdílů

Los Angeles je druhým nejlidnatějším městem USA (4 mil. obyvatel, celá metropolitní oblast 13 mil.). Hospodářským výkonem pak zaujímá za Tokiem a New Yorkem třetí místo na světě. Je však také městem s obrovskými rozdíly mezi chudými a bohatými a značným počtem bezdomovců.

Nádraží Los Angeles Union Station je největším v západní části USA, i když ve srovnání se stanicemi na východním pobřeží působí jako chudý příbuzný. Ze všeho nejvíce nám připomíná kostel, jen chrámovou loď tvoří čekárny pro cestující obehnané nevkusnými plastovými zábranami. Budova z 30. let v sobě kombinuje modernu, art deco a pro nás exotický styl mission revival, který má upomínat na španělskou koloniální architekturu.

Losangeleská městská hromadná doprava je s ohledem na velikost města poměrně zanedbaná. Základ představuje šest linek metra, které v posledních letech přibývají rychlým tempem. Denní jízdenka stojí pouhých pět amerických dolarů, tedy asi 115 Kč, a brzy nám dojde, že zdejší systém slouží zejména navečer jako noclehárna pro bezdomovce. Vejdete do vozu, a v prostoru pro kola v klidu kdosi pochrupe ve spacáku. Jsme rádi, že barevné sedačky jsou plastové a v nejnižším bodě mají šikovně vyvrtnou díрку, aby se případná rozlitá tekutina vylila na podlahu. Jiný „cestující“ s nepřítomným výrazem, zjevně pod vlivem levných syntetických drog, sype kolem sebe tabák. Kolorit dokresluje chlápek v saku, který je obtěžkaný množstvím zavazadel, z nichž je patrné, že jeho nocleh se bude odehrávat někde pod širým nebem. Kalifornčané jsou na druhou stranu velmi přátelští a rádi se s vámi baví. V metru jsme potkali i jednoho velmi sečtělého chlápka, který nás překvapil otázkami typu „co říkáte na volby na Slovensku“.

Lesk a bída Hollywoodu

V centru Los Angeles se vypíná monumentální radnice ve stylu art deco z roku 1928. Čtvrtě kolem jsou plné výškových budov, muzeí a jiných kulturních stánků. Běžná civilní zástavba působí místy dosti zvláště, převažují v ní obří obchody se šperky, zlatem a podobným zbožím. Bizarně vypadá stanové městečko plné bezdomovců přímo před panoramatem mrakodrapů. Asi nejznámějším turistickým cílem v Los Angeles je Hollywood se stejnojmenným bulvárem a chodníkem slávy. Nás ale příliš nenadchl. Ulice nevyhlíží zrovna výstavně, všude obchody se suvenýry, kina, a naháněcí nabízející svezení k vilám slavných. Stanice metra je zajímavě „filmově“ provedena včetně stylizovaných palem. Stačí však letmý pohled do kolejiště – a všude odpadky. Přímo po nástupišti se pak prohnal vypasený hlodavec.

Los Angeles opouštíme ve vlaku do New Orleans, který odjíždí ve 22 hodin. Uvelebujeme se tak v nádražní „lounge“, luxusní čekárně, kde jsou v nabídce i nápoje a drobné občerstvení. Cestující na nástupišti nemusí chodit pěšky, odveze je elektrický vozík přímo k vagonu. Můžeme si nastoupit už hodinu před odjezdem. Kalifornii opouštíme a pokračujeme dále východním směrem za dalším dobrodružstvím. ○

← Vlak projíždějící nad útesy u pobřeží v Del Mar

Napsali o nás...

Provozní budova ČD půjde k zemi, zaměstnanci do buňkoviště

Areál pražského hlavního nádraží se letos promění. V plánu je demolice provozní budovy ČD, která se nachází na severní straně nádraží u Seifertovy ulice. Zaměstnanci státního dopravce budou muset budovu opustit. „Plánovaná demolice provozní budovy souvisí s dalším rozvojem lokality okolí pražského hlavního nádraží, který připravuje skupina CR-City. K demolici objektu by mělo být přistoupeno v průběhu letošního roku,” sdělil mluvčí ČD Filip Medelský. Zaměstnanci ČD, kteří mají v budově zázemí, budou rozděleni do dvou skupin. Část z nich, např. vlakové čety s nástupem v Praze, se přesune do administrativního komplexu Bredovský dvůr, druhá skupina, například posunovači, vozmištrři, najde zázemí v provizorním objektu. Jeho umístění bylo navrženo, s ohledem na provozní potřeby, co nejbližší provozu. **Zdopravy.cz 17. 3. 2025**



Lidí můžeme vozit i víc, příměstské linky jsou ale na hraně kapacit, říká šéf ČD

Hromadná přeprava uhlí, oceli a dalších průmyslových komodit řadu let pomáhala udržet mimo jiné i osobní dopravu nad vodou. S postupujícím omezováním emisí v evropském průmyslu se ale roky zažitá karta obrací a dlouhé ucelené vlaky už nejsou dostatečně výdělečným zlatým vejcem, jako tomu bylo dřív. Generální ředitel Českých drah Michal Krapinec v rozhovoru pro MF DNES mluví o fungování drah, financování či o vozových zásilkách. „Nemohou tak financovat ztrátové služby, které České dráhy dlouhodobě poskytují, jako jsou takzvané jednotlivé vozové zásilky. Ty tak čeká razantní zdražení, nebo citelný útlum,” říká generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. Na jedné straně je vytvořené tržní prostředí, ale pokud se soukromým dopravcům něco nechce dělat nebo se jim to nevyplatí, tak za ně horké brambory tahají z ohně České dráhy, a to za cenu, která je regulovaná. „Ložský rok byl rokem modernizace. Sice nebyl první, ale byl nejvýznamnější. Na koleje jsme uvedli 144 nových vlaků a lokomotiv. Od roku 2022 do roku 2024 to bylo na 180 nových vlaků. To je za tři roky stejný objem jako za předcházející dekádu.” **MF Dnes 24. 3. 2025**

ČD Cargo vypsalo tendr na dodávku vozů pro těžkou vojenskou techniku

Nákladní dopravce ČD Cargo vypsál veřejnou zakázku na dodávku 30 nových plošinových nákladních vozů řady Samms, mají být určeny pro přepravu těžké vojenské techniky. Vyplývá to z portálu Tenderarena.cz. „Nákup je konzultován i s Armádou České republiky,” sdělil ředitel Odboru podpory prodeje ČD Cargo Michal Roh. K předpokládané ceně vozů uvedl, že je „obecně vyšší než u běžných čtyřnápravových vozů”. Lhůta pro prodání nabídek je 25. března. Jedná se už o druhé výběrové řízení na jejich pořízení. Tento typ vozů v tuto chvíli ČD Cargo ve svém vozidlovém parku nemá. Dceřiná společnost Českých drah v zadání k tendru uvádí, že požaduje dodání 15 garantovaných vozů nejpozději do 31. prosince 2026. Dodání dalších 15 vozů pak nejpozději dvanáct kalendářních měsíců od uplacení opce. **ekonomickydenik.cz 10. 3. 2025**

ČD chystají rekonstrukci až třiceti Břejlovců z přelomu 70. a 80. let

Je to plán, který se zvyklostem Českých drah z poslední doby vymyká. Chystají vypsát tendr na rekonstrukci dieselových lokomotiv vyrobených v ČKD na přelomu 70. a 80. let. ČD v poslední době investují hlavně do nových vozidel, což je změna proti předchozím dekádam. Potenciálně stamilionová investice do starých strojů ale dává v kontextu dění na žel. trhu smysl. Jde o lokomotivy řady 754, tedy poslední verzi Břejlovců. Jim se zatím vyhýbá rušení pro nepotřebnost a stále dělají to, k čemu si je na konci 70. let dráhy objednaly – tahají rychlíky, i když už ne napříč zemí, ale spíš jen v koncových částech, kde není trať elektrifikovaná. Přesto jich je denně potřeba několik desítek. „Bude to něco jako dřívější rekonstrukce řady 750: nový motor a k tomu nově i zabezpečovač ETCS,” řekl náměstek generálního ředitele ČD Jiří Jeřeta. **HN, hn.cz 12. 3. 2025**

Stát po výpadku ETCS preventivně vymění servery či posílí dohled SŽ

Stát letos kvůli březnovému výpadku zabezpečovacího systému ETCS provede několik preventivních opatření, kterými chce předcházet dalším případným problémům. Půjde zejména o výměnu serverů systému, posílení dohledu Správy železnic a zajištění rychlejší diagnostiky. „Další plány na rozšiřování systému na české železnici ovšem výpadek nijak neovlivní,” řekl ministr dopravy Martin Kupka. Příčinou výpadku podle něj byl nefunkční GSM-R signál. Rozsáhlý výpadek zabezpečovacího zařízení ETCS v sobotu několik hodin komplikoval provoz na koridorových tratích. Vlaky kvůli výpadku nabíraly i více než hodinová zpoždění. „Klíčové prvky infrastruktury jsou na obvyklé době své životnosti. Přesto jsme se rozhodli s ohledem na velkou zátěž serverů, jejichž garantovaná životnost je do roku 2029, k jejich obnovení už letos,” uvedl Kupka. **ČTK 17. 3. 2025**

Železničář

Vydavatel: České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Petr Horálek
Grafická úprava: Michal Málek | **Produkce:** sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz

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



ČD travel má nové webové stránky, kde si pohodlně vyhledáte zájezd v režimu LAST MINUTE



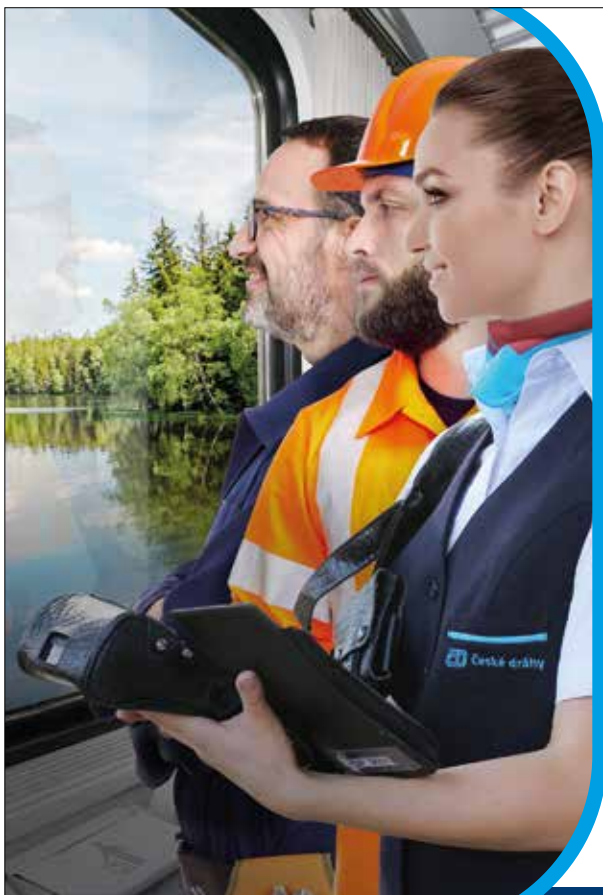
Tisíce nabídek od desítek cestovních kanceláří – vše pro vás na jednom místě. Stačí jen zadat požadavky. Pobyty jsou výhodné i pro objednávky „bez dotace“. Nabízíme totiž pojištění se slevou 1 000 Kč/osoba.



www.cdtravel.cz



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 kolegy a nabízíme náborový příspěvek

- 300 000 Kč** Strojvedoucí s licenci
- 200 000 Kč** Strojvedoucí bez licence
Elektromechanik
Mechanik elektronických zařízení
Mechanik kolejových vozidel
- 100 000 Kč** Vlakvedoucí osobních vlaků

Nabízíme:

- 5 týdnů **dovolené**
- **zkrácenou pracovní dobu** bez snížení mzdy
- **příspěvky na stravování**, dovolenou a tábory pro děti
- příspěvek na **penzijní připojištění**
- **levnější cestování** pro vás a vaši rodinu
- **kartu MultiSport**
- **řadu příplatků** nad rámec zákoníku práce

Požadujeme odpovídající vzdělání dle pracovní pozice a velmi dobrý zdravotní stav.



Milujeme vlaky.
Zamilujte si je taky.
www.cd.cz/kariera

ČD České dráhy
Moderně a spolehlivě



5. dubna, 3. května, 7. června, 5. července, 2. srpna, 6. září a 4. a 5. října 2025

Historickým motorovým vlakem do ČD Muzea v Lužné u Rakovníka

V letošní sezoně můžete poprvé využít pravidelné historické vlaky, které vás dovezou z Prahy-Smíchova přes Kladno a Stochov do Lužné u Rakovníka na prohlídku ČD Muzea. V čele těchto vlaků složených z vozů soupravy Retro Ostravan pojede motorová lokomotiva Bardotka nebo Břejlovec. Každou první sobotu v měsíci od dubna do září a také první víkend v říjnu se můžete svézt z Prahy, Kladna nebo Stochova do Lužné u Rakovníka přímými historickými vlaky. Vlak složený z vozů soupravy Retro Ostravan v čele s motorovou lokomotivou Bardotka/Břejlovec odjíždí o sobotách 5. dubna, 3. května, 7. června, 5. července, 2. srpna, 6. září a o víkendu 4. a 5. října v 9:22 z pražského smíchovského nádraží. Přes Kladno (10:06–10:12) a Stochov (10:26) dojde do Lužné u Rakovníka v 10:47. Po prohlídce našeho největšího železničního muzea můžete tento historický motorový vlak využít i pro zpáteční cestu. Z Lužné u Rakovníka vyráží směr Praha v 15 hodin. Ve vlcích si lze vybrat z oddílů první i druhé třídy a součástí soupravy je také vůz vhodný pro přepravu kočárků. V luženském ČD Muzeu – bývalé výtavné Buštěhradské dráhy z roku 1871 – lze obdivovat sbírku parních, motorových i elektrických lokomotiv, osobních a nákladních vozů a další železniční techniku.

Nejbližší železniční stanice: Praha-Smíchov, Kladno, Stochov, Lužná u Rakovníka



11. až 13. dubna 2025

Trutnov přivítá na výstavě fanoušky modelové železnice

Modelová železnice Trutnov zve na jubilejní, 10. ročník výstavy železničních modelů a kolejíšť v provozu. Uskuteční se v polovině dubna v malém sále Městského úřadu Trutnov, Slovanské náměstí 165. Připravena bude prohlídka modelových kolejíšť a poučná video-projekce. 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



26. a 27. dubna 2025

Na jarní Festival otevřených sklepů vlakem se slevou

Pokud máte rádi dobré víno, nenechte si ujít Festival otevřených sklepů – Jaro v Modrých horách. Ve více než 30 otevřených sklepích ve Velkých Pavlovicích, Bořeticích, Vrbici, Kobylí a v Němčičkách se uskuteční velká degustace. Vinné sklepy zde otevře přes třicet nejlepších vinařů v oblasti. Mezi obcemi pojedou kyvadlové autobusy. Na akci přijedte vlakem ČD a po předložení jízdenky ČD získáte slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí být pořízena minimálně do stanice Zaječí, Hodonín, Břeclav či jiné přestupní stanice s platností 25. 4., 26. 4. nebo 27. 4.

Nejbližší železniční stanice:
Velké Pavlovice



12. a 13. dubna 2025

Přijďte na železniční víkend na Plzeňské železnici

Letos se uskuteční třetí ročník Železničního víkendu na Plzeňské železnici ve Starém Plzenci. Těšit se můžete na jízdy lokomotiv o rozchodu 600 mm, modelové kolejíšť H0 a G, bojovou techniku v měřítku 1:16, historické automobily či kočárky. Doprovodný program se uskuteční na nádraží ve Starém Plzenci, kde na návštěvníky čekají jízdy parkové železnice a ruční drezína, výstava lokomotiv nebo ukázky techniky hasičů SŽ. Plzeňské hlavní nádraží a Starý Plzeň spojiv zvláštní vlak. Nádraží ve Starém Plzenci a Plzeňskou železnici propojí historické autobusy.

Nejbližší železniční stanice:
Starý Plzeň

