

Železničář

3. KVĚTNA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



5

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S generálním ředitelem Železničné společnosti Slovensko Peterem Helexou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Do provozu brzy vyrazí nové moderní jednotky ComfortJet. Kde je ČD nasadí?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
VUZ zve na seminář Interoperabilní železniční infrastruktura.
- 22 **Provoz a technika**
Řada 460 končí v pravidelném provozu a předává štafetu novějším strojům.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Specialistka náboru a spolupráce se školami Klára Krokerová dokazuje, že žádná z pozic u ČD nemusí být konečnou.
- 27 **Zahraničí**
V Německu vyjely v souboru Ortenau nové bateriové jednotky Mireo Plus B.
- 28–29 **Recenze**
Jak se povedl model lokomotivy řady S 499.02 ČSD známý jako Plecháč?
- 30–32 **Historie**
Před sto lety se rozjela systematická elektrizace železnice ve Francii soustavou 1 500 VDC. Co vše tuto akci provázelo?
- 33–37 **Cestopis**
K moři se obvykle jezdí v létě. My jsme to vyzkoušeli uprostřed zimy a vyrazili za tuleni k břehům polského Baltu.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Na tuzemské koleje brzy vyrazí nejmodernější vlak Českých drah určený pro dálkové trasy, jednotka ComfortJet.



Srbijavoz

Petr Slonek | Foto: Wikipedia

Srbijavoz (dříve Srbija voz) je státem vlastněná akciová společnost v Srbsku, provozovatel osobní železniční dopravy v zemi. Vznikla v roce 2015 rozdělením původní Železnice Srbije na tři nezávislé subjekty. Je přidruženým členem Mezinárodní unie železnic (UIC) od roku 2016.

V březnu 2015 srbská vláda oznámila plán založit nové společnosti rozdělením státního podniku Srbské železnice na samostatné podniky – Srbijavoz, Srbija Kargo a Srbská železniční infrastruktura. Srbijavoz převzal po předchůdci osobní dopravu. Provozuje vnitrostátní spoje po celé zemi a mezinárodní do sousedních států. Síť železnic měří 3 739 km, z toho 295 km tratí je dvoukolejných (7,9% sítě). Asi 1 279 km tratí (33,6% sítě) je elektrifikováno. Srbsko má spojení se všemi sousedními zeměmi kromě Albánie.

Dopravce v únoru 2019 kvůli rekonstrukci dočasně pozastavil provoz na nejvytíženější trati v zemi z Bělehradu do Nového Sadu. Ta je od roku 2022 kompletně zmodernizovaná a vysokorychlostní jednotky s názvem SOKO (česky sokol) propojují dvě nejlidnatější srbská města za 36 minut, přičemž vlaky dosahují rychlosti až 200 km/h. Trasa je dlouhá 75 km a v rámci modernizace koridoru Bělehrad – Budapešť je rozšířena o úsek mezi stanicemi Nový Sad a Subotica. Srbijavoz nabízí vnitrostátní spojení i do měst Subotica, Niš, Zrenjanin, Valjevo, Kraljevo, Užice, Sombor, Požarevac, Zaječar, Vršac, Kikinda, Prokuplje a Ruma. Vlaky Regio také dříve jezdily na trase z Kraljeva do severní Mitrovice v severním Kosovu.

Na elektrifikovaných tratích zajišťují provoz el. jednotky FLIRT řady 413, na neelektrifikovaných pak dieselové vlaky RA2. Oblíbený je městský systém BG Voz, který obsluhuje Bělehrad. V rámci MHD slouží 20 el. jednotek řady 412, jež vznikly v bývalém lotyšském závodě RVR. ○



Lukáš Svoboda

náměstek GŘ pro ekonomiku
a nákup

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	10. srpna 2015
Předchůdci	Srbské železnice
Adresa sídla	Bělehrad
Obrat	61,1 milionu eur (2022)
Zaměstnanci	2 329 (2019)
Majitel	Srbsko (100%)
Oficiální web	www.srbijavoz.rs



Vážení čtenáři,

mám radost, že i přes mnohé ekonomické výzvy minulých let se nám daří pokračovat v pozitivních trendech a zlepšovat hospodaření. V roce 2023 jsme jako Skupina ČD dosáhli výsledku před zdaněním 3,8 mld. Kč. Za období od roku 2008, kdy byl v souvislosti se záměrem financovat obnovu a modernizaci vozového parku dluhopisy na evropském trhu zaveden reporting dle mezinárodních účetních standardů, se jedná o nejvyšší dosažený hospodářský výsledek. Samotné České dráhy pak dosáhly výsledku téměř 3 mld. Kč (vloni to bylo pouze 14 mil. Kč) a ke skupinovému výsledku tak přispěly největším dílem.

Pokud bychom se na výsledek podívali optikou jednotlivých segmentů, těší mě, že k výsledku pozitivně přispěly všechny z nich. Segment osobní dopravy dosáhl výsledku před zdaněním 623 mil. Kč a meziročně se zlepšil o 751 mil. Kč. Kromě ostatních vlivů výsledek pozitivně ovlivnil zejména růst počtu cestujících, jichž jsme v roce 2023 přepravili 164 milionů. Meziročně se jedná o více než sedm milionů zákazníků. Dařilo se ale i segmentu nákladní dopravy, který dosáhl výsledku 733 mil. Kč, meziročně se zlepšil o 423 mil. Kč a navázal tak na úspěšné roky v předcovidovém období. K výsledku významně přispěl i jednorázový vliv v podobě prodeje pozemků na Smíchově. Jsme rádi, že se tento příběh podařilo zdárně uzavřít, vyhnout se hrozcím sankcím, a ještě vyjednat podmínky příznivější, než jaké vyplývaly z uzavřených smluv. Díky tomu České dráhy obdržely kupní cenu vyšší o přibližně 300 mil. Kč.

Bedlivě sledované téma je i vývoj zadlužení, který je zejména ze strany laické veřejnosti vnímán s určitými obavami. Výše dluhu meziročně sice vzrostla o 5 mld. Kč, ale stalo se tak výlučně v souvislosti s investicemi do nového majetku, zejména pak vozového parku, v objemu 14,3 mld. Kč. Zadlužení tedy rostlo pomaleji než hodnota dlouhodobého majetku. Je to i díky tomu, že jsme meziročně výrazně zlepšili schopnost generovat peněžní toky a jsme tak schopni pro obnovu tvořit více vlastních zdrojů. Pro představu, skupinové provozní cash flow dosáhlo hodnoty 11 mld. Kč a dokázalo tak pokrýt více než tři čtvrtiny realizovaných investic. Ochota investorů nám půjčovat také úzce souvisí s naplňováním některých stanovených ukazatelů. Jedním z nich je poměr výše dluhu k provoznímu výsledku před odpisy. Hraniční, na kterou je navázán náš rating, tedy vysvědčení o stabilitě dlužníka, je na úrovni šestinásobku. Nám se díky zlepšení výsledku podařilo tuto hodnotu v roce 2023 snížit na čtyřapůlnásobek. V případě čistého dluhu k provoznímu výsledku před odpisy dokonce na čtyřnásobek.

Chtěl bych tedy ubezpečit, že se jedná o zdravý vývoj, který stabilitu skupiny nijak neohrožuje, naopak je nutnou podmínkou pro udržení a zvyšování konkurenceschopnosti na liberalizovaném trhu.

ČD v Benešově předvedly první RegioPanter pro PID

V železniční stanici Benešov u Prahy a v přilehlém autobusovém terminálu se třetí dubnovou sobotou uskutečnil Regionální den PID. Téměř po celý den se návštěvníci mohli svézt historickými autobusy a speciálními vlaky. Nechyběla historická jednotka řady 451 Žabotlam, která jezdila mezi Prahou a Benešovem, motorové vozy M 131.1 Hurvínek a M 240.1 Singrovka. Na vybraných pravidelných spojích linky S99 do Vlašimi a zpět byla nasazena moderní jednotka RegioFox 847 v barvách PID. Do Sedlčan a zpět se vydala RegioNova v nátěru PID. ČD v rámci akce předaly do služby první novou elektrickou jednotku RegioPanter pro provoz v PID. Od května se s ní cestující svezou na lince S4 Praha – Kralupy nad Vltavou. Do konce roku pak zamíří na tratě v Praze, ve Středočeském a Ústeckém kraji 22 nových jednotek RegioPanter. Kromě nového Pantera se předvedli také první motorový vůz Stadler RS1 rovněž v barvách PID. Zamířil na Moravu do naší dceřiné společnosti DPOV k modernizaci. Vůz ze čtyřkusové série ČD pořídily od německého dopravce DB Regio. V DPOV podstoupí modernizaci interiéru a vybavení. Objeví se ve Středočeském kraji na spojích z Benešova do Vlašimi, Sedlčan a Tábora. Více o novém Panterovi se dočtete na straně 23.



Kauza Falcon definitivně skončila

Společnosti RegioJet a České dráhy oznámily počátkem dubna dosažení dohody o ukončení všech sporů souvisejících s kauzou Falcon, které zahrnovaly i soudní spor o náhradu újmy ve výši 716 977 278 Kč s příslušenstvím. Tento konflikt byl iniciován společností RegioJet pro tvrzené porušení pravidel řádné hospodářské soutěže ze strany ČD v době od 26. září 2011 do 30. dubna 2014 při provozování osobní železniční dopravy na lince Praha – Ostrava. Dohoda přichází po šetřeních provedených Evropskou komisí a Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže, která byla zastavena, jelikož nebylo zjištěno prověřované porušení pravidel hospodářské soutěže společností ČD. Obě společnosti vyjádřily naději, že ukončení sporů přispěje k narovnání vzájemných vztahů a podpoří další rozvoj udržitelné veřejné dopravy v České republice, a to na základě zdravé konkurence v oblasti cen a kvality služeb. Společnosti se dohodly, že další informace k této kauze nebudou poskytovat.



Začala další sezona v ČD Muzeu Lužná

Poslední dubnový víkend odstartovala nová sezona v Muzeu ČD v Lužné u Rakovníka. Návštěvníci se mohli projet na nově prodloužené úzkorozchodné drážce v areálu muzea, připraveny byly rovněž jízdy historického vlaku s parní lokomotivou Kafemlejnek z Lužné do Rakovníka, Krupé a Řevničova a prohlídky expozic muzea s unikátní sbírkou historických vozidel. K hlavním novinkám patří prodloužení muzejní drážky s rozchodem 800 mm. Koleje nyní vedou až ke vstupu do muzea. Během zahajovacího víkendu svezly zájemce na úzkorozchodném okruhu motorové i parní vlaky. Letos chystá Muzeum ČD pro železniční fanoušky několik tematických víkendů a celou řadu historických jízd. Už o víkendu 11. a 12. května se uskuteční parní víkend. O víkendu 20. a 21. července se uskuteční setkání drezín a 5. a 6. října si na své přijdou příznivci motorových lokomotiv Hektor.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, ČD Cargo, DB AG, Středočeský kraj

Z Prahy vyrazil do Bruselu nový noční spoj

Díky spolupráci společnosti České dráhy a nizozemsko-belgického dopravce European Sleeper se v úterý 26. března na svou první cestu z pražského hlavního nádraží vydal nový noční vlak do Bruselu. Symbolicky po dvaceti letech našeho členství v Evropské unii tak Česko obnovilo přímé vlakové spojení s touto evropskou metropolí. Nový spoj bude jezdit třikrát týdně. European Sleeper se tímto způsobem snaží v Evropě zvýšit popularitu lůžkových vlaků. České dráhy u nově vzniklého spoje zastávají na našem území důležitou roli výkonného dopravce, to znamená, že zajišťují jeho cestu po kolejích v tuzemsku. V současné době dopravce jedná také o tom, aby si zájemci o cestu mohli pořídit jízdenky na vlak i skrze prodejní kanály Českých drah. „Přeji tomuto novému spoji šťastnou cestu od Prahy k dalšímu hlavnímu městu a také mnoho spokojených cestujících,“ řekl při startu nočního vlaku předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.



ČD Cargo nasadilo svůj první duální Vectron

Park hnacích vozidel naší dceřiné společnosti ČD Cargo posílila na začátku dubna lokomotiva s číslem 248.082. Jedná se o Vectron Dual Mode od výrobce vozidel Siemens, tedy o lokomotivu stejného typu, jakou ČD Cargo testovalo ve zkušebním provozu v loňském roce. Během zápujčky bylo dosaženo proběhu 4 063 km, přičemž nejvíce výkonů se se strojem uskutečnilo na pravoběžné trati mezi Děčínem – Mělníkem a Nymburkem. Objevila se však také například v Berouně a zajímavostí bylo její nasazení na neelektrifikované trati mezi Děčínem a Českou Lípou. „Od společnosti North Rail máme Vectron pronajatý na dobu jednoho roku s možností opce,“ řekl předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth s tím, že moderní vozidlový park je nezbytnou podmínkou expanze na zahraniční trhy. Jen v Německu přepravilo ČD Cargo v loňském roce téměř 2,3 mil. tun zboží. Provoz lokomotivy je možný na tratích s napájecí soustavou 15 kV/16,7 Hz, proto bude nasazována především na vozbu vlaků v Německu – konkrétně například na vlaky s automobily, dřevem nebo železným šrotem.



Cheb se rozloučil s výtopnou

Obměna vozového parku Českých drah podněcuje potřebu další modernizace údržbového zázemí. V případě chebského depa znamená výstavba nové opravárenské haly nutnost rozloučit se s původní severní výtopnou z předminulého století. Půvabná rotunda a její zázemí z roku 1873 dlouhá léta sloužila parním lokomotivám i dieselovému provozu a během poslední akce pro veřejnost zkraje letošního dubna přivítala četnou historickou i současnou techniku, jíž se obdivovala řada návštěvníků. Ještě jednou se tak zažehl oheň v tamější kovárně a zahoukal legendární motorák Hurvínek na točně. V příštích měsících se však již do stavby zakousne stavební technika, aby zde v roce 2025 nalezly zázemí například moderní jednotky InterJet. Více se o tom dočtete v některém z dalších čísel Železničáře.



Na fotbalové EURO 2024 pohodlně vlakem

Mistrovství Evropy ve fotbale 2024 se nezadržitelně blíží a mnozí fanoušci začínají plánovat, jak se dopraví na zápasy konané v celkem deseti německých městech. Pohodlnou a zároveň ekologickou variantu přepravy nabízejí mezistátní vlaky Českých drah. Spojе Berliner jezdí přes den ve dvouhodinových intervalech a během mistrovství Evropy bude posílěna jejich přepravní kapacita. V době šampionátu bude jezdit navíc posilový noční vlak na trase Praha – Berlín – Praha. Dějištěm zápasů českého národního týmu v základní skupině budou Lipsko a Hamburk. Obě města jsou snadno dostupná vlakem. Vzhledem k tomu, že o cesty během šampionátu je už v tuto chvíli poměrně velký zájem, doporučujeme zajistit si jízdenky s místenkami s dostatečným předstihem. Zápasy českého národního týmu jsou plánované v Lipsku v úterý 18. června a v Hamburku v sobotu 22. června a ve středu 26. června. Z Prahy do Lipska s jediným přestupem v Drážďanech se jede zhruba 4 hodiny. Do Hamburku ČD nabízí čtyři přímé spoje denně a další spojení s přestupem v Berlíně na rychlovlaky ICE. Cesta z Prahy do Hamburku trvá necelých 7 hodin.

České dráhy zahájily soutěžní dialog na nové moderní sídlo

České dráhy zahájily soutěžní dialog na nové sídlo Skupiny ČD v Praze. Administrativní a provozní zaměstnanci ČD jsou nyní rozmístěni v několika budovách v Praze, společnost proto hledá velký administrativní komplex s kapacitou pro 1 400 pracovníků. Sestěhování by přineslo roční úsporu v desítkách milionů korun na provozních nákladech. Účastníci dialogu mohou nabídnout stávající komplexy nebo výstavbu nové budovy na pozemcích ČD a jiných subjektů. České dráhy sídlí v budově ministerstva dopravy. Podle generálního ředitele ČD Michala Krapince je historická budova nevyhovující a nelze v ní dělat větší stavební zásahy. „Také se zbavíme mnoha nájemních smluv a zbytečného majetku. Ročně tak ušetříme na samotném provozu desítky milionů korun,“ dodal. Jako forma výběrového řízení byl zvolen soutěžní dialog, který zajistí nejtransparentnější způsob výběru. Vytipovány už byly tři vhodné pozemky v Praze u tří uzlů – hlavního nádraží, nádraží Libeň a nádraží Holešovice. Celková podlažní plocha budovy má činit zhruba 18 100 m², z čehož 13 164 m² zaberou kanceláře.



Cestování do Německa během léta s povinnými místenkami

Mezistátní vlaky EC mezi ČR a Německem na lince z Prahy přes Drážďany a Berlín do Hamburku a dalších severoněmeckých měst bude od 1. června do 1. září 2024 možné použít jen s povinnou místenkou. Dočasnou změnu zavádí partnerský dopravce Deutsche Bahn, který tyto vlaky provozuje na území Německa. Důvodem je očekávaná vyšší poptávka po cestování v souvislosti s konáním ME ve fotbale 2024. Ve vnitrostátním úseku po ČR, tedy mezi Prahou a Děčínem, se nic nemění a rezervace tu jsou pouze doporučené. Pokud však cestující bude překračovat státní hranici mezi Děčínem a Bad Schandau, místenka už bude povinná minimálně pro úsek z pohraničního přechodového bodu Schöna Gr. do Bad Schandau. V praxi si ale pořídí místenku na celou svou požadovanou trasu, například z Prahy do Berlína nebo v opačném směru. Ti, kteří si pořídí místenky na denní vlaky EC Berliner, Hungaria či railjet Vindobona současně s jízdenkou, získají rezervace na tyto přeshraniční vlaky bezplatně.



ČD podepsaly dodatek se Středočeským krajem

Středočeský kraj prodloužil smlouvu s Českými drahami na provoz na neelektrifikovaných tratích do roku 2034. Vypršet měla po deseti letech, tedy v prosinci 2029. Výměnou za její prodloužení ČD investují do vozového parku na železnici v tomto regionu. Dodatek, jenž protahuje dosavadní kontrakt u všech neelektrifikovaných tratí v kraji, podepsali zástupci Integrované dopravy Středočeského kraje. „Prodloužení smlouvy do roku 2034 nám umožňuje investovat do vozidel a dalšího vybavení téměř 4,8 miliardy korun. Jedná se hlavně o úplně nové RegioFoxy a z Německa odkoupené RegioSpidery,“ řekl generální ředitel ČD Michal Krapinec. Dodatek upravuje provoz motorových jednotek RegioSpider v oblasti Olbramovic, Sedlčan, Vlašimi, Nymburka, Mladé Boleslavi a Kutné Hory. Dále počítá s nasazením RegioFoxů v okolí Kralup nad Vltavou, Rakovníka, Lochovic a Berouna. Vyjedou také RegioNovy. Součástí dokumentu je i další zpřísnění sankcí za znečištěné interiéry i exteriéry.



Na nové jednotce RegioFox se školí další strojvedoucí

Školení zaměstnanců na nové vlaky pokračuje. Kromě strojvedoucích z Havlíčkova Brodu se školí na jednotky RegioFox také strojvedoucí z Pardubic. Slouží k tomu vozidlo 847.007 v barevném nátěru PID z depa v Rakovníku, vyrobené pro Středočeský kraj. Od pondělí do pátku se vlak objevuje na třech párech spojů mezi Havlíčkovým Brodem a Pardubicemi. O víkendech je nasazení jednotky operativní. Pardubický kraj a Vysočina jsou jedny z prvních regionů, kde budou jezdit RegioFoxy z Pesy po jejich schválení a předání do pravidelného provozu. Aby se čas mezi předáním vlaků a nasazením co nejvíce zkrátil, přistoupily České dráhy v předstihu ke školení strojvedoucích a dalších zaměstnanců v Pardubickém kraji a na Vysočině. Jednotky pro oba regiony jsou hotové a čekají jen na schválení a předání ČD. Ovládat RegioFoxy se učí strojvedoucí i v Jihočeském kraji. První z vozů dorazil koncem dubna do tábořského depa a slouží ke školení dílenského personálu v depu, vlakových čtách a strojvedoucích. Od 22. dubna se tak RegioFoxem v rámci výcviku sevou cestující také mezi Tábořem a Olbramovicemi. Tábořské depo se stane domovem pro sedm RegioFoxů, které ČD nasadí na spoje z Táboře do Písku a Strakonice.



Výhody železnice si uvědomuji čím dál více

Slovenská železnice se probouzí. Po letech se konečně začíná zrychlovat modernizační úsilí na drážní síti, ještě viditelnější je pak obnova vozového parku Železničné spoločnosti Slovensko (ZSSK). Její nový generální ředitel Peter Helexa naskakuje do rozjetého vlaku, který, obrazně řečeno, zatím nejede příliš rychle, ale nabízí solidní komfort a jeho personál hledí do budoucnosti optimisticky.

Vít Čepický | Foto: ZSSK

První otázka je jednoduchá i složitá zároveň – jak na tom z vašeho pohledu je slovenská železnice?

Přišel jsem z jiného sektoru, a vzhledem k tomu, kolik šikovných lidí jsem tu viděl, si myslím, že potenciál, jenž dráhy jakožto ekologický a efektivní způsob dopravy mají, nevyužíváme naplno. Z tohoto pohledu máme na víc. Nyní ročně osobní doprava převezme kolem 70 milionů cestujících a já pevně doufám v rostoucí trend. Dle našich průzkumů je ostatně potenciál výrazně vyšší – jak u pravidelně dojíždějících do školy či práce, tak u občasných pracovních či třeba turistických cest.

Jak je její rozvoj limitován stavem infrastruktury? Má za sebou dlouhé období stagnace, což vynikne zejména při srovnání s mnohými středoevropskými státy...

Můj profesní život mě naučil netrápit se tím, co už nemůžu změnit. Historii můžeme hodnotit všelijak, ale nijak nám to nepomůže, musíme hledět vpřed. Nové vedení ŽSR vnímám pozitivně a věřím, že mají plán, jak zlepšit infrastrukturu. Prostor pro zlepšení je značný, to je třeba si přiznat. My jakožto dopravce jim držíme palce a jsme připraveni jim poskytnout maximální možnou součinnost, aby se infrastruktura viditelně zlepšila. A jsem rád, že modernizač-

ní proces už probíhá, byť samozřejmě vnímáme, že dopadá na naše cestující.

Co si lze stanovit jako cíl současného modernizačního úsilí?

Abychom přepravili více cestujících, musí být doprava plynulá, přiměřeně rychlá, přesná, aby se cestující mohli spolehnout, že se dostanou, kam potřebují. Samozřejmě bychom si tu mohli malovat nějaké traťové rychlosti a podobně, ale buďme realisté; zvyšování maximální rychlosti nad 160 km/h – ke dvoustovce a dále – bude čím dál těžší. Snažme se, aby alespoň co nejvíce úseků bylo použitelných rychlostí 160 km/h, v případě hlavních mezinárodních koridorů dvoustovkou. Hovořit o vyšších rychlostech by bylo pěkné, ale musíme se na to dívat rozumně.

A jak se daří Železničné spoločnosti Slovensko obnovovat vozový park?

Když jsem přišel v prosinci 2023, potkal jsem zde mnoho šikovných lidí. I v oblasti čerpání fondů Evropské unie využitelných k modernizaci vozového parku. Myslím, že se kolegům v posledních letech povedlo odvést kus pěkné práce, což se netýká jen nových jednotek Panter od Škody, ale také patrových souprav Stadler Kiss. Nesmíme ale zapomenout ani na modernizaci osobních vozů, jež se v minulosti dařila.

České dráhy jdou v rámci dálkové dopravy cestou nových netrakových jednotek, což je trend patrný třeba v Rakousku.

Bude to cesta i pro Slovensko, nebo zvažujete setrvání u konvenčních souprav složených z klasických vozů?

Toto momentálně ještě nemáme uzavřené. Jak jste naznačil, možností je více, ale vzhledem k tomu, že jsme jakožto představenstvo nepřijali finální rozhodnutí, to nemohu komentovat. Ale pojmenoval jste naše možnosti poměrně přesně.

Plány na modernizaci dálkové dopravy přiznat můžeme?

Určitě, čtenáři jistě ví, že přes jistou modernizaci máme například ještě řadu hnacích vozidel starých čtyřicet, padesát let. Ty už vyžadují obměnu, kterou se zaobíráme. Ale jak jsem říkal, její filozofie může být různá.

Bavíme se spolu v Bratislavě, jež má výjimečné vazby na Vídeň, ovšem stav vlakového spojení tomu úplně neodpovídá. Můžeme doufat ve zlepšení?

Ptáte se dobře, ale opět vás trochu zklamám, ještě jsme v tomto ohledu nepřijali finální rozhodnutí, takže to nemůžu přesněji komentovat. Ale umíme si představit zlepšení a posílení tohoto spojení.

Častým problémem prakticky u všech okolních železničních dopravců je stav opravárenství a zpožděné dodávky od externích dodavatelů. Jak je na tom ZSSK?

Celkově máme poměrně velký dluh na údržbě a opravách, samozřejmě se jej snažíme dohnat. Těch možných cest je několik, například v podobě zlepšení logistiky náhradních dílů, jejich dřívějšího objednávání, ale i skladových zásob, abychom na ně nemuseli čekat příliš dlouho. Dále se snažíme dobře rozvrhnout rovnováhu mezi interními a externími kapacitami, přičemž v obou případech platí, že je dobré údržbu dobře plánovat a nikoliv jen reagovat na vzniklé problémy. Zároveň chceme průběžně sledovat plnění termínů. V případě jejich neplnění sice jsme schopni dodavatele penalizovat, ale to nic nemění na tom, že nám to poškozuje provozuschopnost. Cestujícího takové problémy pochopitelně nemusí zajímat. Proto se snažíme plány nastavit tak, abychom tomu předešli. Zajímavým tématem pak je autodiagnostika, kterou ostatně řeší i České dráhy. Známe ji z automobilového průmyslu, nové jednotky i lokomotivy touto funkcionalitou už disponují a je na nás, abychom ji využili co možná nejlépe a dokázali větším závadám účinně předcházet.

České a slovenské dráhy stojí na společných základech. Jak hodnotíte úroveň současné spolupráce?

Za krátký čas, kdy tu jsem, velmi pozitivně. Měl jsem již příležitost setkat se s generálním ředitelem Michalem Krapincem a jeho týmem, který považuji za velmi profesionální, diskutovalo se mi s nimi velmi dobře. Doufám, že nastavená spolupráce nejen stran mezinárodní dopravy bude na podobně vysoké úrovni pokračovat, České dráhy jsou pro nás klíčovým partnerem.

Kvůli Ruskem rozpoutané válce na Ukrajině v posledních letech roste zájem o spojení na východ. Stran spojení z Košic do Čopu a Mukačeva po standardním rozchodu jste patřili mezi průkopníky, plánujete další posilování?

Ano, momentálně velmi intenzivně řešíme realizaci spojení i po širokém rozchodu prakticky až do Košic – jak jistě víte, širokorozchodná trať už tam vede, jen byla v minulosti využívána pro nákladní dopravu. Vidíme tam velký potenciál a budeme se snažit jej využít. Současné spojení Košic a Mukačeva je spíše regionální. Po širokém rozchodu by vlaky mohly jezdit až do Kyjeva. Už se tím zabývala i slovenská vláda. Pokud se podaří, nové spojení po širokorozchodné trati by se mohlo spustit na konci roku.

Již dekádu platí na Slovensku jízdné zdarma pro vybrané skupiny obyvatel, které zpočátku vzbuzovalo jisté kontroverze. Jak na něj s odstupem nahlížíte?

Ona to není otázka úplně na nás, jakékoliv přehodnocení by bylo v gesci vlády, ale pokud je to zadání našeho zadavatele, tak jej plnit prostě budeme. Ano, jsou na to různé názory, na druhou stranu to do určité míry přispívá k popularizaci dopravy, což má i efekt do budoucna. Například studenti, kteří dnes cestují zadarmo, pokud se setkají s kvalitním servisem a budou spokojeni, se později stanou našimi platícími zákazníky. U seniorů pak jde zejména o službu, jež jim může nabídnout důstojný způsob trávení volného času v podzimu jejich života.

Slovenským „železničním stříbrem“ je Tatranská elektrická železnice, kterou provozujete. Momentálně má za sebou generační obměnu vozového parku – jak si stojí?

Myslím si, že je ve velmi dobrém stavu. Přispívá k atraktivitě a turistickému ruchu celého regionu. Je to určitě perspektivní část našeho fungování. Před dvěma lety jsme nakoupili pět nových jednotek od Stadleru, které dokážou jezdit současně i jako zubačky na trati Štrba – Štrbské Pleso, ale stejně tak po úzkorozchodné trati Poprad – Starý Smokovec – Štrbské Pleso – Tatranská Lomnice. Na Štrbském Plesu plynule přejdou z ozubnicové železnice na adhezni a opačně. Navíc v loňském roce jsme dokončili nákladnou modernizaci patnácti starších jednotek řady 425.95, které v Tatrách jezdí od začátku tisíciletí. Investovali jsme velké peníze i do modernizace popradského depa. Z pohledu vlaků jsou Vysoké Tatry výkladní skříní našich železnic. A když se vrátím k předešlé otázce o bezplatné přepravě, tak i díky ní jsou Tatry plné lidí. Loňský červenec byl mimochodem vůbec rekordním měsícem v historii v počtu přepravených cestujících ve Vysokých Tatrách.

Aktuálně stojíte na startu své drážní kariéry. Čeho byste rád na slovenské železnici dosáhl?

Jako zásadní úkol pro mě i kolegy ve vedení vidím provést společnost postupující liberalizací. Dříve jsem působil v telekomunikacích, které tímto vývojem již prošly, a myslím, že mi to poskytuje jistý nadhled. Působil jsem na obou stranách barikády – jak na straně dominantního operátora, tak i na straně nově vznikajících telekomunikačních společností. Dobře rozumím tomu, co může takzvaný cherry-picking nových dopravců, tedy vybírání pouze toho nejlepšího

„Samozřejmě bychom si tu mohli malovat nějaké traťové rychlosti, ale buďme realisté; zvyšování maximální rychlosti nad 160 km/h – ke dvoustovce a dále – bude čím dál těžší. Snažme se, aby alespoň co nejvíce úseků bylo použitelných rychlostí 160 km/h, v případě hlavních mezinárodních koridorů dvoustovkou.“





a nejziskovějšího, způsobit na železničním trhu. Obecně se dá říct, že máme čtyři základní priority, kolem kterých chceme společnost rozvíjet. První je zvyšování angažovanosti a spokojenosti našich kolegyně a kolegů ve firmě, zvyšovat jejich prozákaznický přístup a zároveň zlepšovat jejich pracovní podmínky. Druhým tématem je modernizace flotily a zázemí. Třetí je zlepšování zákaznického servisu, digitalizace servisních služeb a prodejních kanálů, ale také zlepšování služeb přímo ve vlaku, zvyšování bezpečnosti, čistoty, datové konektivity. No a v neposlední řadě je naší prioritou také zvyšování dlouhodobé finanční stability společnosti. Náš nákladový model musí být konkurenceschopný právě i s ohledem na plánovanou liberalizaci. Ta by v ideálním případě neměla znamenat prosté dělení současného přepravního koláče, ale měla by vést k posilování železniční dopravy jako takové.

A jak se vám osobně daří probíjovat do drážního prostředí?

Asi byste se musel spíše zeptat kolegyně a kolegů. Stále se mám hodně co učit, je to pro mě velká výzva. Vzhledem ke komplexnosti drážního prostředí si ani nemyslím, že by to byla záležitost jednoho či dvou měsíců. I to je zároveň jeden z důvodů, proč si tolik vážím spolupracovníků, kteří tu jsou desítky roků a s drážním prostředím jsou mimořádně spjatí. Mnohdy se vypracovali od základu, prošli všemi možnými pozicemi a někteří z nich se dostali až do vedení společnosti, to je obdivuhodné. Na mně je, abych se svou prací do této skupiny opravdových železničářů časem též dokázal probíjovat.

Kdy jste jel vlakem naposledy?

Minulý týden. Musím se přiznat, že jsem býval spíše automobilový typ, a když už jsem využíval vlak, bylo to spíše v rámci služebních cest, nikoliv pravidelného dojíždění do práce. Do mé obce ostatně koleje nikdy nevedly a z vedlejšího městečka je v 90. letech vytrhali. Sám ale začínám železnici využívat čím dál častěji, a to nejen kvůli tomu, že mám nyní režijku. Opravdu si myslím, že je to nakonec pohodlnější a rozhodně k přírodě šetrnější. ○

Peter Helexa

Vystudoval bratislavské Gymnázium Metodova a následně finance, účetnictví a ekonomické vztahy na Fakultě managementu Univerzity Komenského v Bratislavě. Během své pracovní kariéry se věnoval převážně telekomunikacím, v letech 2018 až 2020 byl generálním ředitelem Slovenské pošty. Do čela Železniční společnosti Slovenska (ZSSK) byl jmenován na sklonku listopadu 2023.

Hospodaření Skupiny ČD skončilo s rekordním ziskem

Skupina ČD loni zaznamenala historicky nejvyšší zisk vykazovaný podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS). Konsolidovaný hospodářský výsledek skupiny před zdaněním podle IFRS v roce 2023 dosáhl 3,8 miliardy Kč. Hospodaření se tak meziročně zlepšilo o 3,4 miliardy korun. Podíl na tom měly všechny společnosti Skupiny ČD včetně osobní dopravy, která také dosáhla rekordních výsledků.



Redakce | Foto: Michal Málek

České dráhy navázaly na pozitivní trend nastartovaný v roce 2022. „Loňský rok potvrdil správnost naší strategie. Roky 2020 až 2022 znamenaly pro podnikatelský sektor těžkou zkoušku, ale obstáli jsme a dosáhli téměř čtyřmiliardového zisku. Svůj podíl na tom mají všechny společnosti ve Skupině ČD a po třech letech se do zisku dostal také segment osobní dopravy, který provozují mateřské České dráhy. Do našich vlaků jsme přilákali více než 164 milionů zákazníků, kteří s námi najezdili přes osm miliard kilometrů,“ řekl předseda

představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. Celkový zisk ČD loni činil téměř 3 mld. Kč a má hlavní podíl na historickém úspěchu Skupiny ČD.

Přibylo cestujících

ČD v loňském roce přepravily 164,4 milionu zákazníků, což je o 7,3 milionu více než v roce 2022. Průměrně ve vlaku každý zákazník ujel 49,1 kilometru. Samotný segment osobní dopravy v roce 2023 dosáhl výsledku před zdaněním 623 mil. Kč a meziročně se tak zlepšil o 751 mil. Kč. Pozitivní výsledek ovlivnily tržby od cestujících, které byly vyšší o 1,3 miliardy Kč. Na růstu tržeb se podstatnou měrou

podílel vyšší počet cestujících, dlouhodobý trend prodlužování průměrné cestovní vzdálenosti a rostoucí zájem o mezinárodní a prémiové služby s vyšší výnosností.

Velkou pozornost loni České dráhy věnovaly modernizaci svého vozidlového parku a do nových vlaků investovaly téměř 11 miliard Kč. Do provozu bylo nasazeno více než 50 nových nebo modernizovaných vozidel – elektrické jednotky RegioPanter, motorové vozy RegioShuttle RS1 nebo lokomotivy Vectron. Během roku pokračovala plynulá výroba motorových jednotek RegioFox a expresních vlaků ComfortJet, jejichž předání je plánované na letošní rok. V modernizaci vozidlového parku a zlepšování služeb bude firma pokračovat i nadále. Letos je plánovaná dodávka více než stovky jednotek a lokomotiv – RegioPanterů, RegioFoxů, ComfortJetů a Vectronů. Nové soupravy letos doplní park ČD o více než 22 tisíc moderních míst v klimatizovaných vlacích. „Nové vlaky jsou pro nás zásadní a dá se říci, že to, co vyděláme, směřujeme právě do jejich nákupu. Jsou zárukou vyšší poptávky po našich službách a hlavní podíl na aktuálním zisku mají právě tržby od našich zákazníků. Těmi jsou jak cestující, tak objednatelé vlakové dopravy, tedy kraje a stát,“ dodal Krapinec.

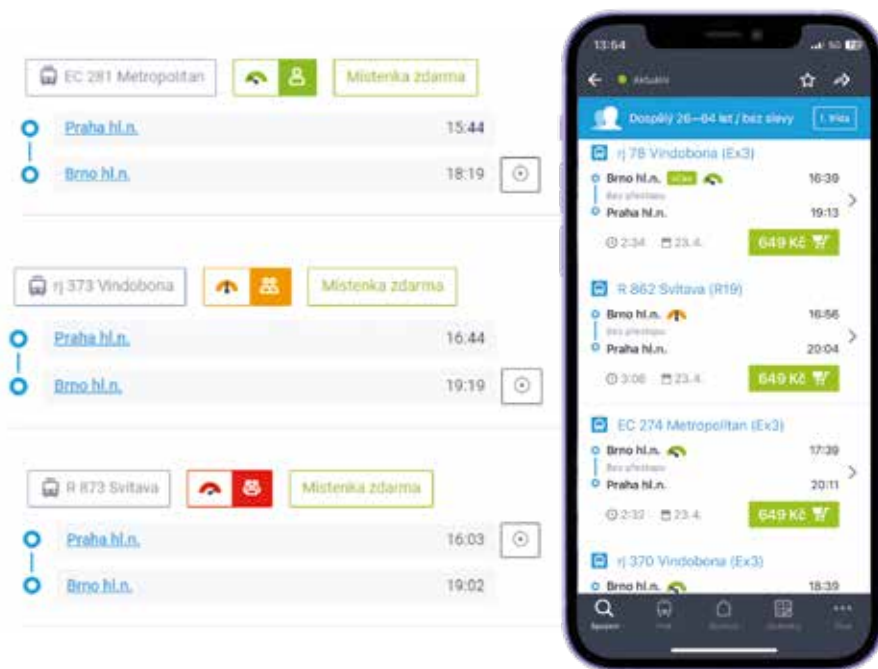
Zisková i nákladní doprava

ČD Cargo vytvořilo zisk před zdaněním ve výši 733 mil. Kč. Společnost tak meziročně zvýšila zisk před zdaněním o 423 mil. Kč. Lepších výsledků dosáhla především díky pokračujícímu růstu výkonů v zahraničí a růstu realizačních cen, který kompenzoval zvyšování cen většiny nákladových vstupů. „Úspěšně pokračujeme v dlouhodobé strategii expanze na zahraniční trhy, na kterých výkony ČD Cargo rostou o desítky procent,“ uvedl předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Výkony vzrostly u obou odštěpných závodů v Rakousku a Německu, tradičně vyšší výkony znamenaly dceřiné společnosti CD Cargo Poland a CD Cargo Slovakia.

Objemy zboží přepraveného po tratích v ČR loni klesly. Celkově ČD Cargo přepravilo více než 59,4 mil. tun zboží, což představuje meziroční pokles o 4,8 mil. tun. Výkony na tuzemském dopravním trhu poznamenal především pokles přeprav fosilních paliv do elektráren a tepeláren. „Zatímco v roce 2022 jsme přepravili 12 milionů tun energetického uhlí, loni už to bylo jen necelých osm milionů a pokles v souvislosti s dekarbonizací odvětví velmi rychle pokračuje,“ upozornil Tóth. ○

Hospodářské výsledky před zdaněním (údaje v mil. Kč)

	2023	2022	2021	2020
Skupina ČD	3 826	396	-2 012	-4 306
ČD	2 962	14	-2 198	-4 013
ČD Cargo	733	310	388	-276



vyskytují ty vlaky, u kterých se předpokládá velký počet cestujících, typicky se jedná o vlaky mezi velkými městy v časech dopravních špiček. V případě, že je kapacita vlaku již téměř naplněná, může se cestující setkat ještě s ikonou a nápisem „Téměř vyprodána místa k sezení“.

Předpokládané využití kapacity je indikováno pro konkrétní vyhledaný úsek. Pokud si tedy cestující vyhledá například vlak Praha – Ostrava, systém zohlední nejvíce obsazený úsek a podle něj je indikováno předpokládané obsazení vlaku. Při vyhledání spojení s přestupem se zobrazí předpokládané obsazení nejvíce vytíženého vlaku ze spojení. Při otevření detailu spojení se semafor zobrazuje pro každý použitý vlak samostatně.

Novinka je v pilotním provozu od konce března dostupná na webu, postupně se bude uživatelům objevovat i v mobilní aplikaci Můj vlak tak, jak se postupně uskuteční její aktualizace v mobilních zařízeních.

Novinka v e-shopu: Vytížení spojů ukáže semafor

Cestující využívající dálkové vlaky nyní mohou snadno zjistit předpokládanou obsazenost konkrétního spoje. Umožňuje to novinka, kterou ve svém e-shopu na www.cd.cz České dráhy spustily v pilotním provozu na konci března. Systém semaforu sám určí vytíženost vlaku a případně doporučí pořízení místenky pro bezproblémovou cestu.

Redakce | Foto: archiv

České dráhy dál průběžně vylepšují uživatelské prostředí v e-shopu. „Semafor je dalším nástrojem, který umožní cestujícím v dálkové dopravě lépe si naplánovat svou cestu a vyhnout se například nepříjemnostem s plně obsazenými místy k sezení ve vlaku. Jsem rád, že se nám ho podařilo spustit ve zkušebním režimu ještě před Velikonočními, které představují vždy cestovně exponované období,“ okomentoval novinku předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Indikátor obsazení spoje má tři základní varianty. Zelená barva označuje spoj s očekávaným nízkým obsazením. Oranžový stav upozorňuje zákazníka na předpokládanou střední obsazenost, kdy se doporučuje pro pohodlnou cestu pořízením místenky. Pod červenou barvou se pak



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc květen zní: **Který český konstruktér vtiskl tvary legendární motorové lokomotivě řady 478 známé jako Bardotka a kdy první prototyp opustil brány továrny?**

Své odpovědi nám zasílejte do **29. května** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář květen“. Tentokrát se hraje o knihu Malý atlas lokomotiv 2023.

Správná odpověď z č. 4: Nejstarší vysokorychlostní trať na světě je japonský Šinkansen, spojující Tokio a Ósaku, otevřený v roce 1964 pod názvem Tókaidó-šinkansen. Publikaci Posázavská dráha získává Miroslav Král, Most.



Léto v jídelních vozech ČD začíná už v květnu

Přestože je astronomické léto ještě relativně daleko před námi a s tím meteorologickým si nikdy nemůžeme být úplně jistí, do jídelních vozů a bistrovozů Českých drah dorazilo gastronomické léto již na začátku května. Na talířích se projeví krémem z mladého hrášku, špeclemi či nesporným hitem v podobě sekaného telecího řízku. A velká specialita dorazila i do pivních sklenic.

Vít Čepický | Foto: JLV

Letní nabídku pro ty, kteří si umí cestu vlakem užít, připravila společnost JLV ve spolupráci s Asociací kuchařů a cukrářů České republiky a pod taktovkou prezidenta asociace Miroslava Kubce a kapitána dvakrát stříbrného juniorského reprezentačního týmu z letošní kuchařské olympiády Lukáše Uhra.

Už samotná polévka dává svou příslušnost k ročnímu období jasně najevo. Hustý krém z mladého hrášku doplňuje cizrna s trochou slaniny do vynikajícího celku, který jen probouzí chuť do dalšího ochutnávání.

To může v rámci letní nabídky pokračovat dvěma cestami. Milovníci těstovin a vegetariáni pravděpodobně uvítají špecle s rajčatovým pestem a fritovanou zeleninou, ostatním se nabízí sekaný telecí řízek s bramborovo-



celerovou kaší a okurkovým relishem. Speciální upozornění autora textu: toto jídlo může klamat tělem, rozhodně nečekejte jakousi fádňní variaci na karbanátek. Za konzervativnějším vzhledem se skrývá rafinovaná chuťová přehlídka, u které „hrozí“, že vás bude do restauračních vozů lákat opakovaně. A to pak budeme samozřejmě jen rádi.

Muffin i pivní speciál

Pokud ani to nebude stačit, libo může přijít zákusek ke kávě či čaji v podobě muffinu (banana bread) s čokoládou a šlehačkou. V odpoledních hodinách případně třetinka čepované Plzně, oblíbená stálice na palubě, jež svou kvalitou těžko bude hledat mezi čepovanými pivy na palubách evropských vlaků konkurenci.

Pivní znalce ale jistě spíše zajímá, jak to je s letním pivním speciálem od létajícího pivovaru Chroust, toho času usídleného v Potštejně. Vězte, že výbornou jarní NEIPA střídá lehký a mimořádně svěží malinový sour, který stejně skvěle vypadá ve sklenici, jako následně chutná. Ostatně – podobně jako zbytek letní nabídky.

Tu samozřejmě doplňují stálice v podobě bohatých snídaní, legendární svičkové nebo telecího na barevném pepři, či salátů na zahnání hladu nikoliv velkého, ale ani malého. I v létě si v restauračních vozech Českých drah jistě vyberou všichni – tak dobrou chuť! 🍷



Drážní úřad informuje

Národní bezpečnostní pravidla pro provoz a technické požadavky specifické pro českou železnici byly schváleny Evropskou železniční agenturou

Evropská agentura pro železnice (ERA) zveřejnila na svých stránkách seznam národních požadavků specifických pro českou železnici. Jedná se o přehled národních bezpečnostních pravidel závazných pro dopravce SRD (Safety Rules Database) a technických požadavků NTR (National Technical Rules), které musí splňovat železniční vozidla, jež se budou pohybovat po českých tratích. Mezi česká specifika patří zejména kompatibilita s kolejovými obvody zajišťujícími správnou funkci zabezpečovacích zařízení.

Ukončení činnosti Národního registru železničních vozidel a přechod na Evropský registr

15. květen 2024 je posledním dnem pro žadatele o registraci železničních vozidel, kdy bude možné podat žádost o registraci do Národního registru vozidel (NVR). Po tomto datu se bude veškerá registrace přesouvat do Evropského registru železničních vozidel (EVR). Od 16. června 2024 pak bude fungovat výhradně Evropský registr vozidel, který spravuje Agentura Evropské unie pro železnice. Více na www.ducr.cz.





Legendární Albatros se vrátí do provozu

Legendární rychlíkové lokomotivě někdejších ČSD z roku 1947 se začalo blýskat na lepší časy. Modrý Albatros 498.022 se brzy bude moci vrátit do činné služby. České dráhy totiž využily nabídku společnosti Steam Story Agency na zajištění opravy tohoto jedinečného stroje. Za to jí soukromá firma získá na 30 let do nájmu.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Michal Málek

Steam Story Agency se v rámci nájmu lokomotivy 498.022 zavazuje uskutečnit do pěti let její kompletní renovaci a uvést ji do provozuschopného stavu. Investice se odhaduje na několik desítek milionů korun. Pokud nebude oprava dokončena a stroj zprovozněn do konce roku 2028, mohou ČD tuto smlouvu vypovědět.

Po obnově získá investor možnost stroj provozovat za přiměřený nájem odpovídající investici do jeho opravy. Celková doba nájmu včetně času na opravu je sjednána na 30 let. V rámci nájmu a provozu se počítá s využitím Albatrosu i na akcích ČD, jako jsou například Dny železnice, a to pouze za náklady spojené s jejím provozem.

České dráhy budou mít i v době pronájmu o lokomotivě přehled. Investor může zajistit opravu pouze u vlastníkem schválených dodavatelů a České dráhy mají na starosti odborný dozor během opravy i následného provozu. Také deponie lokomotivy po opravě je plánována v prostorech ČD. Vlastník tak zaručil ve smlouvě vše potřebné pro ochranu této památky, správný postup opravy i bezpečný provoz.

Dvanáct let v depu

„Jsem rád, že se našel soukromý investor, který má možnost vložit několik desítek milionů korun do oživení československé parní legendy, která už 12 let stojí bez hnutí v depu. České dráhy každoročně vkládají do záchrany národního technického dědictví řádově desítky milionů korun, ale ani tyto prostředky nestačí na obnovu všech historických vozidel. V době, kdy musíme zvažovat každou korunu do investic v této nekomerční oblasti, by bylo velmi nezodpovědné odmítnout nabídku soukromého investora, který chce vdechnout nový život do jedné z největších legend železničního průmyslu,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. „V rámci spolupráce s investorem máme nastavené podmínky pro záchranu a provoz lokomotivy tak, aby tato technická památka nebyla ohrožena,“ vysvětlil.

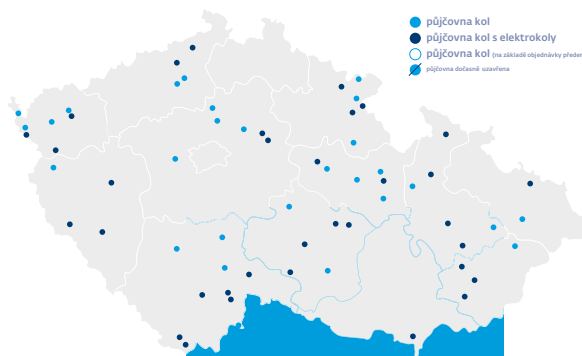
Lokomotiva 498.022 se tak stane největší z provozních muzejních parních strojů v majetku Českých drah. Vyrobená byla v roce 1947 v plzeňské Škodovce. Jen samotný stroj bez tendru má 15,5 metru na délku a hmotnost kolem 100 tun. Hmotnost na nápravu je 18 t, výkon téměř 1 900 kW a maximální rychlost je 120 km/h. Hnací kola mají průměr 1 830 mm. Kvůli těmto obřím rozměrům bude náročná nejen vlastní oprava, ale také následující provoz a údržba. Do jejího tendru se při přípravě na jízdu vejde 32 kubíků vody a zhruba 12 tun uhlí.

Albatrosy tahaly důležité expresy a rychlíky z Prahy do Brna a Bratislavy, z Prahy do Přerova a Bohumína, z Brna do Bohumína nebo z Bratislavy do Žiliny. Stály v čele legendárních vlaků, jako byly Balt-Orient-Expres nebo Pannonia. V pozdějších letech tahaly i Západní expres. Během své krátké, 30 let trvající služby dopravovaly také osobní vlaky. V provozu skončily v roce 1976. Stroj 498.022 se zachoval pro muzejní účely a do prosince 2011 byl provozuschopný. Od té doby stojí jako neprovozní exponát v depu.

ČD se starají o několik set historických vozidel. Desítky z nich udržují v provozním stavu. Nejde jen o hnací vozidla, ale také o vozy, bez nichž nelze nostalgické jízdy organizovat. Značné náklady si vyžadují také samotné nostalgické jízdy. Dopravce nyní opravuje rychlíkovou tendrovku 464.008 Bulík a malou lokálovou tendrovku 313.432 Matyldu. Velkou opravou prochází motorový vůz M 262.0 Kredenc a opravy se uskutečnily na motorových lokomotivách 749.250 a 721.091. ○

Na oslavách ve Švýcarsku

Albatros byl v minulosti využíván při nostalgických jízdách také pro zahraniční přátele železniční nostalgie. Zcela ojedinělou akcí byla v roce 2007 jeho účast na oslavách 125 let Gotthardské dráhy ve Švýcarsku, legendární horské železnice přes Alpy s 15 kilometrů dlouhým tunelem. Společnost SSA uskutečnila společně s Albatrosem 498.022 a se Šlechtičnou 475.179 jízdu parního expresu z Prahy do Švýcarska do Erstfeldu na oslavy 125 let Gotthardské dráhy. Díky tomu se staly jedinými dvěma traťovými parními lokomotivy z Česka, které kdy jezdily po švýcarských kolejích svou vlastní silou.



Počet výpůjček v roce 2023

kraj	počet
Jihočeský	1 267
Jihomoravský	800
Karlovarský	1 221
Královéhradecký	260
Moravskoslezský	81
Olomoucký	392
Pardubický	414
Plzeňský	255
Středočeský	820
Ústecký	481
Vysočina	449
Zlínský	337

Kola z ČD Bike je možné nově rezervovat i v e-shopu

Milovníci jízdních kol mohou také letos využít oblíbené cyklopůjčovny Českých drah. Během turistické sezony budou otevřené v 69 železničních stanicích. Nově je možné si toto sportovní náčiní zarezervovat přímo v e-shopu ČD, během května se pak tato možnost doplní i do aplikace Můj vlak.

Petr Slonek s využitím TZ

Vzhledem k rostoucímu zájmu o zapůjčení elektrokol se rozšíří možnost jejich výpůjčky o dalších jedenáct poboček a na začátku léta budou k dispozici už ve 34 půjčovnách. „Půjčovny kol ČD Bike se mezi zákazníky těší velké oblibě, během letních prázdnin jsou pobočky v turisticky oblíbených regionech velice vytižené. Abychom zájemcům vyšli vstříc, v nové sezoně spouštíme možnost online rezervace předem. Kola je od 23. dubna možné si zarezervovat v našem e-shopu, v průběhu května pak přibude tato možnost i v mobilní aplikaci Můj vlak. Cestující si tak na jednom místě najdou spojení

do místa startu cyklovýletu, zakoupí jízdenku i zarezervují kolo,“ řekla manažerka projektu ČD Bike Jana Rotreklová.

Kola je možné rezervovat nejdříve 60 dnů před výpůjčkou a nejpозději 24 hodin předem. Méně než 24 hodin před plánovaným časem nelze již rezervace kol online provést a zájemcům budou v půjčovně nabídnuta kola, která tam jsou v té době k dispozici. Při vyzvedávání zarezervovaných kol, koloběžek a cyklistického vybavení předkládají zákazníci přidělený kód rezervace. Kolo je možné i nadále zapůjčit přímo v půjčovně bez předchozí rezervace, ale v letním období doporučujeme kolo vždy rezervovat předem.

Pozornost ČD věnují i vybavení půjčoven. „Dovybavujeme je elektrokoly, po kterých je velká poptávka. Z 23 půjčoven, které je loni nabízely, se během jara dostaneme už na 34 poboček, tedy polovinu z celkového počtu.“

Opět v Písku či Tachově

K novinkám patří i znovuotevření několika půjčoven umístěných v nově zrekonstruovaných stanicích. Konkrétně jde o stanice v Písku, v Tachově, Světlé nad Sázavou a v Aši. Půjčovny tak budou během letošní sezony, která potrvá do 31. října, otevřené v celkem v 69 stanicích. Nabízí horská, treková i krosová kola. Devatenáct půjčoven je kromě kol vy-

baveno koloběžkami. Po ukončení sezony zůstane otevřeno 18 poboček s celoročním provozem.

Sortiment cyklopůjčoven doplňují i cyklistické helmy a v některých půjčovnách dětská kola a cyklosedačky. V půjčovnách je možné zároveň vypůjčit i placené příslušenství (cyklistické brašny na nosič a držáky na mobilní telefon).

V roce 2023 si v půjčovnách kol ČD Bike zapůjčilo kolo téměř 7 000 zákazníků. Největší zájem byl už tradičně v jihočeských půjčovnách (celkem 1 267 výpůjček), v Karlovarském kraji (1 221) a Středočeském kraji (820). Nejvytiženější byly loni půjčovny v Břeclavi (800 výpůjček), v Karlových Varech dol. n. (536) a Třeboni lázních (310). Elektrokolo si loni půjčilo 1 447 zákazníků. ○

ČD - Telematika se zaměří na zákazníky ze státní správy



Dejinářská společnost ČD - Telematika oslavila v dubnu 30 let fungování. Do budoucna se chce soustředit na tradiční oblasti technologií pro zabezpečení a telekomunikační služby. Cílem však také je rozšíření portfolia poskytovaných služeb v rámci Skupiny Českých drah, resortu dopravy a u státní správy.

„V roce 2022 – tedy posledním, za který máme auditovaná čísla – jsme dosáhli historicky rekordních výsledků. A i když ještě nemáme finální auditní zprávu za loňský rok, už teď můžeme potvrdit, že jsme opět překonali očekávání. Věřím, že se nám podaří udržet firmu stabilní a úspěšnou. I proto chceme s ohledem na rostoucí kybernetické hrozby rozvíjet například nabídku velmi pokročilých a specifických služeb v oblasti kybernetické

bezpečnosti nebo budovat nové inovativní síťové služby. Velký potenciál pro další růst vidíme zejména u subjektů státní správy,“ řekl předseda představenstva společnosti ČD - Telematika Jan Hobza.

Jedním ze stěžejních pilířů poskytovaných služeb je dodávka mobilní části evropského zabezpečovače ETCS pro České dráhy a ČD Cargo. ČD - Telematika ale rozvíjí i své další prioritní oblasti, kterými jsou poskytování služeb servisu, údržby a výstavby telekomunikačních infrastruktur a velkoobchodní telekomunikační služby se zajištěním kybernetické bezpečnosti. Právě tuto oblast již v loň-

ském roce ČD - Telematika významně rozšířila s cílem výrazně posílit ochranu zákazníků před neustále narůstajícími kybernetickými hrozbami. Pod názvem ČDT-NET nově nabízí komplexní bezpečnostní řešení síťové a serverové infrastruktury ve formě služby (IaaS) a bezpečnostního dohledu. Firma v listopadu spustila i vlastní bezpečnostní dohledové centrum (SOC).

Původní firmu ještě pod názvem ČD - Telekomunikace založili v roce 1994 bývalí pracovníci drah a telekomunikací a již necloněný rok poté uzavřela na základě výběrového řízení smlouvu s Českými drahami na vybudování telekomunikační sítě. Samotná optická síť čítá 3 500 kilometrů. Za dobu existence vystřídala firma řadu majitelů. ČD jsou 100% vlastníkem od roku 2021. (red)





ČD České dráhy

Comfortjety vyráží za prvními kilometry

Když v dubnu roku 2021 podepsaly České dráhy smlouvu na dodání 180 nových osobních vozů pro rychlost 230 km/h sestavených do 20 devítivozových netrakových jednotek, přislíbilo dodavatelské sdružení Siemens Mobility se Škodou Transportation, že první vozy dodá o tři roky později. A nyní, na jaře 2024, se vše stalo skutečností. První, byť dočasně osmivozová souprava, vyjíždí na tuzemské koleje a další ji budou velmi brzy následovat.

Vít Čepický | Foto: autor, archiv ČD

Soupravy ComfortJet rozhodně nezapřou svůj původ v rodině Siemens Viaggio Comfort. Jsou evolucí úspěšného konceptu railjetů, jež České dráhy již dekádu provozují společně s ÖBB, a samozřejmě blízkých předchůdců Interjetů. Ty jsou nasazovány od konce roku 2021 na rychlících z Prahy do Chebu směřující jižní větví přes Plzeň a severní přes Ústí nad Labem, přičemž na dotčených vlcích se rychle etablovaly ke spokojenosti tamějších cestujících – soudě jak dle výstupů z aplikace Můj vlak, tak jejich rostoucího počtu.

ComfortJety mají na jejich úspěch navázat, avšak na dálkových mezinárodních spojích. Stejně jako InterJety nabízejí velkoprostorové uspořádání ve druhé i první třídě, komfortně průchozí interiér v jedné rovině v rámci celé soupravy včetně mezivozových přechodů, klimatizaci, vakuové toalety, místa pro přepravu cestujících na vozíku, jízdních kol, kvalitní wi-fi i s palubním portálem, zásuvky pro nabíjení elektroniky, pro lepší mobilní signál speciálně propustná okna nebo dětské kino.

Celkové uspořádání vlaku však je samozřejmě odlišné. ComfortJety v definitivní sestavě nabídnou devět tlakotěsných vagonů v ucelené netrakovní soupravě: řídicí vůz první třídy, vůz první třídy, restaurační vůz s oddílem druhé třídy, multifunkční vůz druhé třídy s oddíly pro rodiny s dětmi, pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a s infopointem, čtyři běžné velkoprostorové vozy druhé třídy a koncový vůz druhé třídy s oddílem pro přepravu jízdních kol.

Design interiéru ComfortJety sdílí s InterJety, uspořádání reflektuje zkušenosti s provozem railjetů. Oproti InterJetům nabídnou navíc například ještě lepší datovou propustnost oken, dobíječky pro elektrické vozíky i jízdní kola, kromě bezdrátových nabíječek v první třídě a USB A nabíječek také možnost nabíjet přes rozhraní USB C. Oproti railjetům se o něco zvětšil prostor v restaurační části, navýšil se počet míst v první třídě a byla použita řada nových technologií.



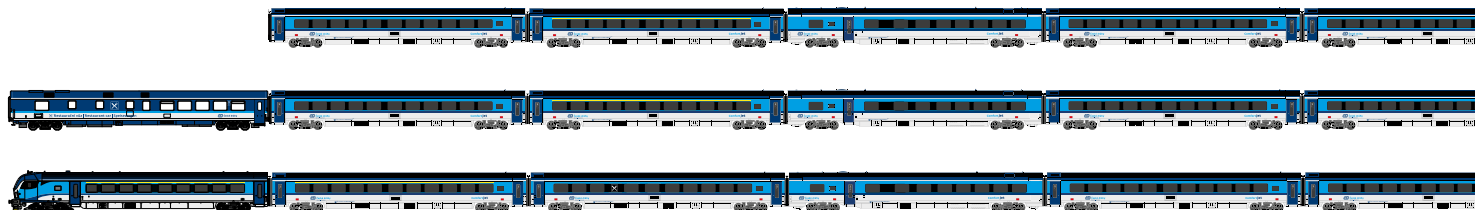
Maximální rychlost ComfortJetů je 230 km/h. Dosáhnou ji díky novým lokomotivám Siemens Vectron MS, pro provoz převážně s railjety a právě ComfortJety jich České dráhy objednaly rovných 50. Rychlosti 230 km/h v budoucnu dosáhnou i na tuzemské síti vysokorychlostních železnic, do té doby ji budou využívat například mezi Berlínem a Hamburkem nebo na nově rekonstruovaných a budovaných úsecích v Rakousku.

Dříve do provozu

Do zkušebního provozu však ComfortJety vyjždí postupně a v dočasné osmivozové konfiguraci. Hlavním důvodem je snaha uvést nové vozy do provozu co nejdříve tak, aby z expresních mezinárodních linek co nejdříve uvolnily současné vagonové vysokého kvalitativního standardu – pozitivní vliv nákupu nových souprav tak bu-

de brzy zprostředkovaně znatelný i mimo jejich působnost a pomůže s řešením současných problémů s dostupností vozového parku vzniklou zejména markantním prodloužením servisních lhůt u externích dodavatelů Českých drah.

Ono urychlení nasazení je možné právě díky výše zmíněné značné technické shodě většiny soupravy ComfortJetů s InterJety. Objem schvalovaných celků se tak podstatně snížil u vagonů první a druhé třídy, z nichž jsou sestavovány dočasné osmivozové soupravy. Koncové multifunkční vozy se standardním přechodem tak v rámci provizorní konfigurace putují na oba konce jinak provozně nedělitelné jednotky. Naopak restaurační a řídicí vozy vyžadují prakticky plnohodnotné schvalování, jež bude trvat déle, nasazování ComfortJetů do provozu by tak zbytečně brzdlily.



Řazení souprav jednotek ComfortJet od testovací sestavy s osmi vozy, přes dočasné doplnění o jídelní vůz WRmz až po standardní řazení

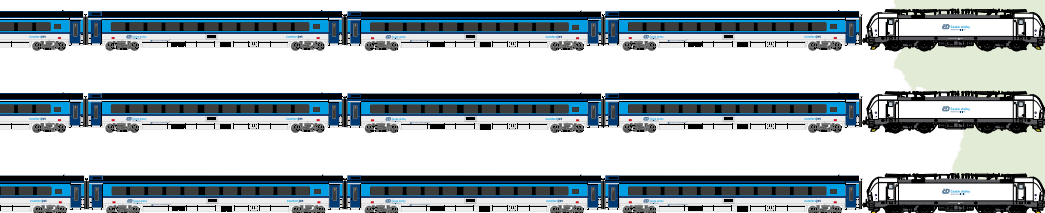
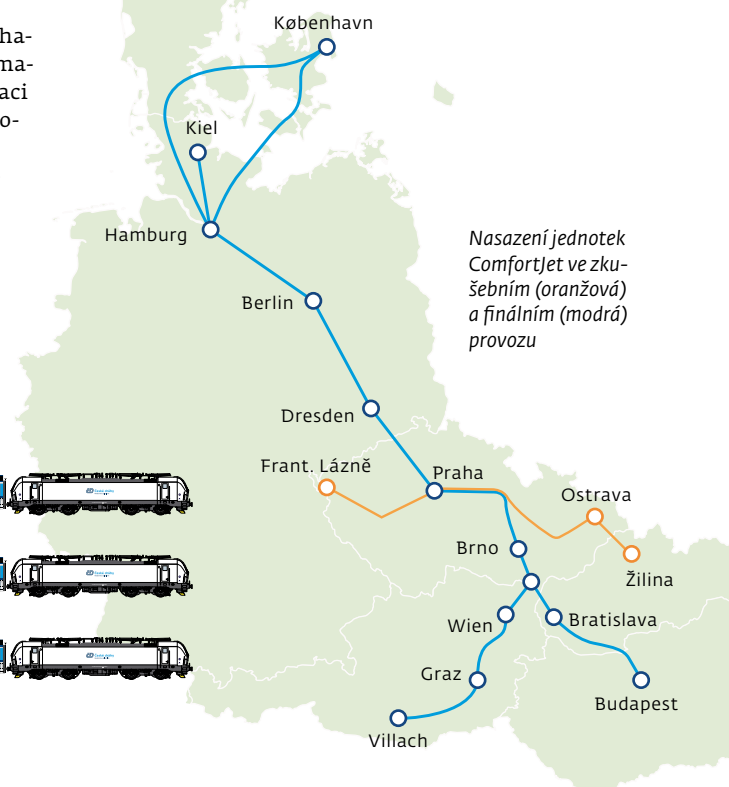


Během zkušební jízdy z Prahy do Chebu byly lokomotivy Vectron netradičně na obou koncích soupravy.

Pro představu – soupravy podstupují stacionární i jízdní testy na zkušebním okruhu ve Velimě, na rakouské i tuzemské železniční síti, na podzim loňského roku jsme pak přinesli našim čtenářům reportáž z vídeňské klimakomory, kde si extrémní výkyvy počasí zkoušel první vyrobený restaurační vůz. Ten zastoupil ostatní, aby na něm byla otestována funkčnost v teplotním rozmezí od -25 do +45 °C, a to i v součinnosti s prouděním vzduchu simulujícím jízdu vlaku nebo návštěvu sluncem.

Na testech strávil přibližně dva měsíce. „Nejdříve je vůz v přípravné hale, kde prověřujeme jeho vlastnosti. Montujeme senzory na klapky klimatizace, abychom viděli jejich polohu během testů. Spouštíme klimatizaci a měříme, jaké množství vzduchu nám proudí do kterých částí vozu. Poté přijdou odborníci z RTA (Rail Tec Arsenal) a instalují všechny senzory, což standardně trvá dva týdny. Následně je vozidlo posunuto do klimatické komory, kde stráví zhruba dva týdny,“ vysvětlil Pavel Slaný z Engineeringu Siemens Mobility.

Novým jednotkám se bude muset přizpůsobit i provozní zázemí odstavného nádraží Praha Jih. „V hale se musí nově instalovat trolej nad jednu z kolejí tak, aby se tam mohlo přesunout Pendolino a uvolnilo místo právě ComfortJetu. Některé větší opravy, jako například vývaz dvojkolí, se bude provádět ve Vršovicích, kde taktéž probíhá úprava





infrastruktury tak, aby byla zavčasu připravená," říká specialista oprav osobních vozidel Emanuel Vaněček.

Ale zpět do současnosti. „Dočasně osmivozové soupravy ComfortJetů nám reálně a rychle pomohou," říká Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. „První dodaná souprava nám již uvolnila zálohovou jednotku InterJet dříve provozovanou na Ostravanu, jež nám hned pomůže zlepšit situaci jinde. Velmi brzy přibude druhý a třetí ComfortJet. Už je velmi očekáváme, navíc se nám bude uvolňovat čím dál více vagonů díky dokončovaným instalacím ETCS na jednotkách," očekává.

V této souvislosti je ale třeba zároveň upozornit, že to nebude znamenat uvolnění tolika vagonů, kolik nových v přepočtu přijde. „Sice nám jen ComfortJe-

ty do systému přidají 180 vozů, tři z toho ovšem budou záložní, dále nahradíme maďarské soupravy z Hungarie, jelikož na Hamburk budou třeba od roku 2026 vozy s vyšší maximální rychlostí, to jsou dvě soupravy ComfortJetů navíc oproti současné turnusové potřebě, také zavedeme od prosince novou linku do Vratislavi, což znamená nárůst o 15 vagonů. Ve výsledku tedy bude přínos nových dodávek značný, ale nelze to počítat jedna ku jedné," upozorňuje náměstek Jeřeta.

Nejdříve Ostravan, pak Berlinery

Jako první se s ComfortJety seznámí cestující na spojích Ostravan, konkrétně na EC 141/140, jež zajíždí až do Žiliny. Následně by se měly přidat další dvě jednotky, které opět vykryjí směr na Ostravu, nahradit by měly náhradní soupra-



Dubnové slavnostní prezentační jízdy nového ComfortJetu se kromě zástupců Českých drah a výrobce, společnosti Siemens Mobility a Škoda Group, zúčastnil i ministr dopravy Martin Kupka.

ComfortJet v bodech

- Netrakovní devitivozová jednotka: řídící vůz 1. třídy, vložený vůz 1. třídy, vložený vůz s restauračním oddílem a oddílem 2. třídy, vložený víceúčelový vůz 2. třídy (dětské kino), 4 vložené vozy 2. třídy, koncový vůz 2. třídy
- 99 sedadel v 1. vozové třídě, 456 sedadel ve 2. vozové třídě, restaurační oddíl s 18 místy k sezení a možností zakoupení teplých nebo studených pokrmů i dalšího občerstvení během cesty, s moderní kuchyní s technologií zchlazené stravy a vícemodálním konvektomatem pro její ohřev, kávovarem, výčepem piva a myčkou pro ekologické opakovatelné používání nádobí
- Velkoprostorový klimatizovaný interiér
- Tlakotěsnost celé soupravy (důležitá při jízdách vyššími rychlostmi) chrání cestující před tlakovými rázy, a tím i zaléháním v uších při průjezdu tunely nebo míjení vlakových souprav; zároveň napomáhající vytvořit tichý a dlouhodobě čistý interiér
- Koncový vůz s možností čelního průchodu do posilových vozů
- Vnitřní bezbariérovost včetně širokých trvale otevřených mezivozových přechodů, mezi oddíly a nástupními prostory automatické posuvné dveře ovládané fotobuňkou
- Nástupní dveře ovládané tlačítky a systém selektivního odblokování nástupních dveří, který umožňuje centrální uzavření a zablokování dveří proti otevření ještě před rozjezdem vlaku a jejich odblokování po zastavení vlaku pouze na straně k nástupišti
- Ergonomická polohovatelná sedadla v 1. třídě v uspořádání 2 + 1 s koženým potahem a ve 2. třídě v uspořádání 2 + 2 s textilním potahem, místa jsou za sebou (letecké uspořádání) i proti sobě (vis-à-vis)
- Sklopné stoly u míst za sebou a pevné stoly mezi sedadly v uspořádání sedadel proti sobě
- Nadokenní police pro běžná zavazadla a stojany pro rozměrná zavazadla
- Individuální lampičky na čtení integrované do odkládací police na zavazadla

- Bezdrátové nabíječky mobilních telefonů v 1. třídě
- Zásuvky 230 V a USB konektory typu A a C
- Okna umožňující snazší průchod signálu mobilních telefonů při zachování tepelně-izolačních vlastností skel
- Bezdrátová datová síť wi-fi pro internetové připojení
- Zábavní a informační palubní portál
- Elektronický audiovizuální informační systém s LCD monitory a elektronický rezervační systém
- Bezbariérové řešení pro cestování osob na vozíku zahrnující 3 místa pro vozíky, bezbariérové WC, elektrické zdvihací plošiny pro nástup/výstup osob na vozíku a zásuvky pro dobíjení akumulátorových baterií elektrických vozíků, cestující na vozíku mají k dispozici sklopné stoly
- Pro nevidomé a slabozraké osoby je vlak vybaven tlačítky v haptickém provedení a nápisy v Braillově písmu
- Dětské kino, dětská stolní hra na vyhrazených místech, sklopný pult pro přebalování kojenců, místa pro uložení kočárků
- Místa pro uložení 12 jízdnic kol (včetně zásuvek pro nabíjení elektrických kol) a objemných zavazadel
- Na jednom konci je jednotka vybavena tradičním UIC rozhraním, které umožňuje připojení a průchod do dalších vozů klasické stavby
- Schválení pro provoz v České republice i okolních evropských státech (Německo, Polsko, Rakousko, Slovensko, Maďarsko a Dánsko)
- Protipožární systém a systém překlenutí účinku záchranné brzdy umožňující provoz ve velmi dlouhých tunelech, například Koralmský (32,9 km), Semmeringový úpatí (27,3 km) nebo podmořský Fehmarnský (17,6 km)
- Možnost provozu na vysokorychlostních tratích
- Nové moderní jednotky ComfortJet budou v běžném provozu nejen v tuzemsku standardně provozovány s lokomotivami Siemens Vectron s maximální rychlostí 230 km/h.

vy, jež zde nyní supluje Pendolina. Tedy opět Ostravany – IC 510, 511, 512 a 515, čímž se jejich působnost rozšíří od Prahy i na západ: přes Plzeň a Cheb až do Františkových Lázní.

Pokud vše půjde dle plánů, v průběhu letošního podzimu by se pak tři soupravy měly zabydlovat i na jednom ze svých definitivních ramen – na EC Berliner z Prahy do Berlína a Hamburku. To už budou doplněny – do schválení vlastních restauračních vozů – o současné jídelní vozy, které zde již jezdí, tedy populární WRmz. V příštím roce se pak další soupravy vydají i na ostatní plánované tra-

sy, vyrazí na Brno, Bratislavu, Budapešť, Vídeň nebo Štýrský Hradec.

První nasazení devítivozové jednotky v definitivní podobě plánují České dráhy na prosinec 2025. Začít by měly opět na Berlinerech, od roku 2026 také na spojích až do Kodaně, přičemž v průběhu roku 2026 by mělo být k dispozici postupně již všech 20 kompletních souprav. Turnusováno má být 17 z nich, tři budou záložní. Není tedy vyloučeno, že v případě vysoké provozní spolehlivosti se, tak jako aktuálně Interjet, mohou objevit i jinde. Nezbývá tedy než doufat, že se potkáme na palubě! ○



Na prezentační jízdě se ComfortJet vydal z pražského hlavního nádraží a v čele s lokomotivou Vectron.



VUZ na semináři představí novinky z oblasti interoperabilní infrastruktury

Výzkumný Ústav Železniční zve odbornou veřejnost na seminář Interoperabilní železniční infrastruktura – novinky, trendy, budoucnost. Zváni jsou všichni profesionálové i akademici, kteří si chtějí rozšířit obzory v oblasti posuzování infrastruktury.

Jaroslav Brabec | Foto: VUZ

Odborný seminář, který se koná ve středu 22. května ve Smetanově sále Autoklubu ČR v Praze, má na programu horké novinky. Mluvit se bude například o tom, jak nový stavební zákon a existence Dopravního a energetického stavebního úřadu (DESÚ) ovlivní proces projektové přípravy železničních staveb.

Proto budou odborné veřejnosti představeny novinky v projektové přípravě Správy železnic. Na semináři zazní často diskutované zkratky a termíny, jako je NoBo, AsBo, TSI INF, TSI PRM, TSI SRT nebo BIM.

Své příspěvky na semináři přednesou zástupci Správy železnic, SUDOP PRAHA a samozřejmě také specialisté VUZ. Na otázku, zda bude mít Česká republika dostatek odborníků pro budování vysokorychlostních tratí, odpoví vedoucí železničních kateder stavebních fakult Vysokého učení technického v Brně a Českého vysokého učení technického v Praze.

Moderátorem a odborným garantem semináře je Ivan Vukušič z VUZ, který provede účastníky celým dnem a v závěru je vyzve k široké diskusi na probíraná témata. Výměna poznatků a zkušeností pak bude pokračovat i během neformálního společenského večera. Vzhledem k omezeným kapacitám sálu je nutné se na seminář registrovat předem. Registra-

ce probíhá přes webové stránky VUZ, kde je k dispozici i program a kam budou posléze nahrány i přednesené prezentace.

Komplexní posuzování

VUZ se jakožto evropský lídr v železničním zkušebnictví zabývá i posuzováním interoperability u všech strukturálních subsystémů (infrastruktury, energie, traťového řízení a zabezpečení, palubního řízení a zabezpečení a kolejových vozidel). Jeho špičkoví odborníci provádějí posuzování jak ve fázi celkového návrhu, tak ve fázi realizace a závěrečného zkoušení. Samotné posouzení probíhá podle jednotlivých TSI (technických specifikací pro interoperabilitu).

V rámci TSI INF se posuzují veškeré faktory, které by mohly negativně ovlivnit jízdu vlaku a lidí, kteří v něm cestují, a také to, jak by průjezd vlaku mohl nepříznivě ovlivnit objekty kolem trati. Posuzování se týká například nástupišť, objektů v průjezděm průřezu, směrového a výškového

vedení trati, odolnosti kolejí a konstrukcí na zatížení dopravou nebo aerodynamickými vlivy při průjezdu vlaku.

V případě TSI PRM se posuzuje vše, co souvisí s přístupností železničního systému EU pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Do této skupiny patří nástupiště, návrhy schodišť, orientační systémy, překážky, ale také osvětlení nebo srozumitelnost. O současnosti a připravovaných změnách orientačního a informačního systému Správy železnic pro cestující bude na semináři hovořit Lenka Žemličková z odboru technické správy budov Správy železnic. Na aktuální trendy v oblasti nástupišť železničních drah se ve své prezentaci na semináři zaměří Vladimír Tomandl, vedoucí skupiny staveb železničního spodku, nástupišť a přejezdů Správy železnic. Kromě nejnovějšího vývoje v této oblasti zrekapituluje současný stav projektu typových řešení a upozorní na často se opakující nedostatky v rámci projektování nebo realizace nástupišť včetně přístupových tras.

TSI SRT se soustředí na technické specifikace pro interoperabilitu týkající se bezpečnosti v železničních tunelech železničního systému EU a posuzování se týká zejména evakuace osob v případě nehody.

Novinky v jednotlivých TSI

V rámci semináře seznámí specialisté VUZ účastníky s tím, jaký je správný průběh procesu posouzení od žádosti po certifikát a s novinkami v jednotlivých TSI. Se svou prezentací vystoupí za vedoucí oddělení infrastruktury VUZ Ivan Vukušič, který posluchače provede procesem posuzování shody a bezpečnosti, poradí, jak podat žádost a vymezit rozsah posouzení, a seznámí je s novinkami. Průběh posouzení z pohledu NoBo bude hlavním tématem příspěvku Adama Podolníka, experta AO seniora, VUZ, jenž popíše nejčastější obtíže jak v projektové přípravě,



**Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.**
Člen Skupiny ČD

tak v průběhu výstavby a doporučí, jak se těmto problémům vyhnout. Problematice BIM v prostředí železničních staveb se budou věnovat Jaroslav Veselý a David Blahák ze společnosti SUDOP PRAHA.

Velmi očekávané novinky v projektové přípravě na Správě železnic představí Pavel Páidar, ředitel odboru přípravy staveb této organizace. Horkým tématem budou plánované změny do směrnice V2, projektové týmy a souhrnné stanovisko Správy železnic.

Na to naváže vedoucí oddělení technické přípravy staveb Správy železnic Miroslav Veliš, jehož prezentace se soustředí na postupy v projektové přípravě ve vazbě na nový stavební zákon, tvorbu nových

Kdo vystoupí na semináři

Ing. Ivan Vukušič, Ph.D., odborný garant VUZ, který provede účastníky celým dnem, včetně diskusí, posluchače provede procesem posuzování shody a bezpečnosti

Ing. Lenka Žemličková, Ph.D z odboru technické správy budov Správy železnic představí chystané změny orientačního a informačního systému SŽ pro cestující

Ing. Vladimír Tomandl, Ph.D., vedoucí skupiny staveb železničního spodku, nástupišť a přejezdů Správy železnic zrekapituluje současný stav projektu typových řešení

Ing. Adam Podolník, expert AO senior z VUZ, se zaměří na průběh posouzení z pohledu NoBo, popíše obtíže jak v projektové přípravě, tak v průběhu výstavby a doporučí, jak se těmto problémům vyhnout

Ing. Jaroslav Veselý a MSc. David Blahák ze společnosti SUDOP PRAHA se budou věnovat problematice BIM v prostředí železničních staveb

Ing. Pavel Páidar, ředitel odboru přípravy staveb této organizace, představí velmi očekávané novinky v projektové přípravě na Správě železnic.

Ing. Miroslav Veliš, vedoucí oddělení technické přípravy staveb Správy železnic, se soustředí na postupy v projektové přípravě ve vazbě na nový stavební zákon, tvorbu nových prováděcích vyhlášek k NSZ

doc. Ing. Otto Plášek, Ph.D. (VUT Brno) a Ing. Leoš Horníček, Ph.D. (ČVUT Praha)

zhodnotí aktuální i výhledový stav vzdělávacího procesu na vysokých školách v ČR se zaměřením na kolejovou infrastrukturu.



prováděcích vyhlášek k NSZ, novelu směrnice SMO11 a nastavení systému posuzování interoperability v nových podmínkách.

Program dne uzavřou již zmínění zástupci akademické obce Otto Plášek z Vysokého učení technického v Brně a Leoš Horníček z ČVUT Praha, kteří zhodnotí aktuální i výhledový stav vzdělávacího procesu na vysokých školách v ČR se zaměřením na kolejovou infrastrukturu. ○



Slavnostní pózování fotografům v Olomouci aneb jak šel čas u jednopodlažních příměstských jednotek u bývalých ČSD a nyníšších ČD.

Tornádo se rozloučilo s Olomoucí a projelo Českem

Řada 460 se loučí s pravidelným provozem. Někdejší ikona příměstských vlaků na severu Čech, Olomoucku nebo Ostravsku předává štafetu novějším strojům v podobě jednotek RegioPanter. Na konci dubna se za mimořádného zájmu fanoušků uskutečnila oficiální rozlučka. Definitivně dojezdí na zálohách a výlukových vlacích v následujících měsících.

Vít Čepický | Foto: autor, Jan Chaloupka

Oficiální rozlučkový program, v němž řadu 460 zastupovala jednotka 079/080 opatřená zeleným polomáčeným retronátérem, začal již v pátek 19. dubna speciálním fotografováním. Do Olomouce přijela zapozovat i její střídává sestra 560 023/024, díky čemuž se raritně setkaly dvě stavebně totožné, ale elektricky značně odlišné jednotky, jež se v běžném provozu setkat ani nemohly. Cestou na akci v Benešově s nimi zapožovala také generačně starší historická souprava 451 045/046 (běžně ustájená v Šumperku) a srovnání s moderními vozy zařídil RegioPanter 640 219.

Hlavní program byl naplánován na víkend. V sobotu nejprve jednotka 460 079/080 podnikla několik jízd v okolí Olomouce – do Prostějova, Přerova či Čer-

venky, zároveň byl otevřen olomoucký depozitář ČD Muzea. Zlatý hřeb pak přišel o den později. Již v brzkých ranních hodinách se totiž speciální expres vedený třívozovou zelenou soupravou vydal z Olomouce do Střelné na samých česko-slovenských hranicích, aby následně odsud podnikl spanilou jízdu napříč republikou až na sever Čech do chomutovského depozitáře Národního technického muzea, jenž jí poskytne azyl.

Definitivní rozlučka na Ostravsku

Během cesty tak naposledy projela trať Vsetín – Olomouc, kde svou kariéru končila, aby se přes Pardubice a Kolín dostala na tzv. Pravobřežku a dále Ústecsko, kde bývala doma od svého vyrobení v roce 1978 do zimy 2007. Zejména v tomto posledním úseku její cestu sledovaly desítky fotografů a příznivců železnice,

kteří zaplnili většinu atraktivních míst podél kolejí.

V 15:05 se z oblouku před chomutovským nádražím nejprve ozvalo zahoukání, aby poté prakticky včas dorazila beznadějně vyprodaná jednotka 460 079/080 na poslední stanici své aktivní kariéry. Po krátkém fotografování se jí chopila zdejší Bardotka T 478.1010 Národního technického muzea a přes vejprtské zhlaví ji přetáhla na prozatímní stanoviště za oběma rotundami zdejšího muzea a depozitáře.

Ačkoliv symbolické rozloučení s řadou 460 se již odehrálo, cestující se s ní v běžném provozu ještě jednotky měsíců budou setkávat. Nejprve bude krýt záda novým RegioPanterům na Olomoucku – do té doby, než dorazí dostatečný počet nových jednotek, aby držely i provozní zálohu.

A poslední provozní záchvěv řady 460 se odehraje na přelomu jara a léta na Ostravsku, dalším typickým působišti. Přibližně mezi polovinou května a koncem července tu totiž tři jednotky 460 (027/028, 059/060 a 069/070 se záložním čelním vozem 460 062 pro případnou výměnu) zajistí výlukový provoz na lince R 27 mezi Ostravou a Opavou. A tím by se s cestujícími měly rozloučit definitivně. ○



Společné foto železničních fandů a personálu po příjezdu do Chomutova



Tornádo na své poslední cestě do chomutovského depozitáře v Ústí nad Labem



ČD převzaly prvního RegioPantera pro PID

České dráhy převzaly první jednotku RegioPanter v barvách PID. Veřejnosti se nový vlak poprvé představil na Regionálním dni PID v Benešově u Prahy 20. dubna. Jedná se o první z celkem dvaadvaceti jednotek, které letos zamíří na tratě v Praze, ve Středočeském a Ústeckém kraji. Jezdit budou na linkách S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a R 41 Praha – Kolín – Kutná Hora.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: ČD

Kapacitu příměstských vlaků rozšíří v rámci PID o 4 950 míst k sezení na zhruba 27 tisíc. Jednotky jsou plně klimatizované, bezbariérové a vybavené wi-fi. První cestující by měly začít vozit v průběhu května. „Do prosince společně s Prahou a Českými drahami postupně nasadíme 22 nových jednotek, které obslouží spoje na linkách S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a R 41 Praha – Kolín – Kutná Hora a navýší kapacitu elektrických souprav v PID o skoro pět tisíc dalších míst k sezení.



Na tratích Středočeského kraje jezdí anebo brzy budou i další moderní vlaky. Konkrétně jde o jednotky RegioFox a RegioSpider,“ uvedl radní Středočeského kraje pro veřejnou dopravu Petr Borecký.

„Motorové vozy RS1, které lidé znají pod označením RegioSpider, pak nasadíme na linkách z Benešova do Vlašimi, z Benešova přes Olbramovice do Sedlčan a z Olbramovic do Tábora, kde nahradí motorové vozy řady 810 a RegioNovy,“ doplnil ředitel Oblastního centra obchodu Střed Českých drah Jakub Goliáš.

Podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopra-



vu Jiřího Ješety dopravce letos uskuteční největší obnovu regionálních a dálkových vlaků od svého vzniku. „Nasadíme 440 vozidel, která nabídnou přes 22 tisíc míst k sezení v nových, klimatizovaných vlacích určených pro bezbariérové cestování osob na vozíku, s wi-fi nebo s možností využívat a dobíjet cestovní elektroniku během jízdy. Velká část míří na tratě v Praze a ve Středočeském kraji, kde posílí kapacitu elektrických příměstských vlaků. Celkový počet moderních jednotek CityElefant a RegioPanter v PID tak překročí 90 kusů a cestujícím nabídnou celkem skoro 27 tisíc míst k sezení,“ zdůraznil.

Do Kralup, Ústí a Kolína

Prvního RegioPantera převzaly ČD od výrobce v půlce dubna a poté na něm začal zácvik strojvedoucích, vlakvedoucích a dílenského personálu v Centru údržby Praha jih, kde o ně budou technici pečovat. Na první polovinu května je plánován zácvik na jednotce v provozu. První Panter PID bude obsluhovat v závislosti na školeních osobní vlaky linky S4 zhruba mezi 9. a 15. hodinou a obslouží až tři páry spojů mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou.

Od prosince 2024 budou vlaky nasazeny na linky S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem, kde budou spoje ve špičce v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou – Praha vedeny ve dvojitě trakci s kapacitou až 450 míst k sezení a v méně frekventovaném úseku Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem – Kralupy nad Vltavou bude pokračovat jen jeden RegioPanter. Druhou obsluhovanou linkou je R 41 Praha – Kolín – Kutná Hora, která v novém konceptu nabídne celodenní rychlé cestování ze všech měst a obcí mezi Poříčany a Kolínem do hlavního města.

„Nové vlaky na kralupské trati nahradí část CityElefantů, které budeme moci využít na potřebnějších tratích z Prahy do středních Čech. Díky zdvojování jednotek nabídneme ve špičkách více míst než nyní. V Panterech jsme rozšířili také počet míst v první třídě, což pomůže nalákat z aut do vlaků i náročnější cestující,“ tvrdí ředitel ROPID Petr Tomčík.

Dvaadvacet jednotek řady 640.2 RegioPanter pro PID je součástí kontraktu na výrobu 60 vlaků pro ČD. Jejich maximální rychlost je 160 km/h. Od jednotek pro jiné regiony se odlišují v interiéru, kde je na přání zákazníka vyšší počet míst 1. třídy. U RegioPanterů PID se nachází na obou koncích vlaku v oddílech za stanovištěm strojvedoucího a nabízejí dohromady 16 míst k sezení, což je dvojnásobek oproti ostatním jednotkám stejné řady. Celkem mají RegioPantery PID 225 míst k sezení. ○

Vít Čepický | Foto: archiv Kláry Krokerové

Její práce je specializovaná na nábor a spolupráci se školami. „Nezaměřuji se pouze na nábor jako takový, ale především spolupracuji se středoškoly. Většinou se jedná o naše partnerské školy, tedy ty, na nichž jsou nabízeny obory s uplatněním v železničním průmyslu. Mezi tyto obory patří Železničář, Provoz a ekonomika dopravy a technické obory, které mohou být využity například v depech kolejových vozidel,“ popisuje.

„Pro studenty a pedagogy pořádáme s kolegyní Darinou Mondočkovou různé akce, zajišťujeme odborné praxe a odborný výcvik studentů a celkově se o ně staráme. Pod pojmem akce si můžete představit například Seminář pro pedagogy, který se uskutečnil v dubnu v Praze, Preventivní vlak ve spolupráci se Správou železnic, účast na Regionálních a Národních dnech železnice, dnech otevřených dveří na středních školách, Kariérních dnech a v neposlední řadě také na veletrhu Rail Business Days v Ostravě,“ vyjmenovává.

Studentům navíc poskytují i různé pomůcky k výuce, aby byl jejich vhléd do praxe o to reálnější. „Naposledy jsme dodali školám zácvikové zařízení POP (přenosné osobní pokladny), na kterých si žáci mohou simulovat prodej jízdenek nebo soupis vlakové dokumentace. Tím jsou lépe připraveni do praxe a vědí, co je čeká,“ říká Krokerová.

Nezastupitelná praxe

Důležité jsou rovněž exkurze na pracovištích, jež studentům přiblíží reálný provoz a pracovní pozice u Českých drah. „Dnešní doba dokáže lidem mnohé přiblížit formou online světa nebo umělé inteligence, ale v železničním provozu zůstává praktická zkušenost stále neocenitelná. Ne všechny pracovní pozice jsou známé, mnohdy si tedy člověk nedokáže představit, o jakou práci se jedná, a pokud nemá základ a vztah k železnici vycházející z rodiny nebo známých, tak vlastně neví, do čeho jde. Proto je do praxe posíláme.“

Studenty můžete potkat ve vlacích, v pokladnách, v zavazadlových tranzitech či depech kolejových vozidel, kde si mohou práci osahat a zjistit, co je čeka. „Jsme si vědomi, že je tato situace často náročná i pro naše zaměstnance, kteří se o ně na pracovištích starají. Ale mnohdy jsou to oni, kteří zažehnou ve studentech vztah k železnici. A kdo jiný by jim měl předat odkaz řemesla než lidé, kteří tuto práci dělají často celý život a jejich zkušenosti jsou teoreticky nenapodobitelné,“ oceňuje Krokerová. „Když pak student prostředí zná, je



Zájem o železnici u mladých lidí trvá

Skutečnost, že žádná z pozic u Českých drah nemusí být tou konečnou, dokazuje specialistka náboru a spolupráce se školami Klára Krokerová. Kariéru na železnici započala jako vlakvedoucí, věnovala se náhradní autobusové dopravě, nakonec ale zakotvila na místě, z něhož pomáhá studentům zažehnout jejich vztah ke dráze – a třeba i různými způsoby napodobit její cestu.

pro něj příprava k závěrečným zkouškám i následný nástup k Českým drahám mnohem snazší a méně stresující.“

Setkává se se širokým spektrem potenciálních železničářů. „Obecně jsou studenti různí – jako všude na školách. Někteří mají zájem už od začátku, jiní ho začnou projevovat až v průběhu praxí. A někteří zjistí, že železnice pro ně zkrátka není to pravé,“ říká. „Studentům se zájmem o práci u naší firmy pak nabízíme možnost

vstoupit do stipendijního programu a směřovat svou kariéru po ukončení studia k Českým drahám. Ve většině případů jde o zapálené jedince a naše současné nebo budoucí kolegy, kteří pak na své začátky během praxí velice rádi vzpomínají.“

Potíže u technických pozic

Zájem o železnici u mladých lidí podle ní stále přetrvává. „Problémem jsou především technické pozice, které se nám ne-

daří dlouhodobě obsazovat, mladých lidí z učebních oborů, kteří by mohli nastoupit do dep, není nikdy dost, aktuálně je moc potřebujeme. Největší zájem ale mají studenti o pozice vlakvedoucích nebo strojvedoucích – případně pokračují na vysokou školu a chtějí se v oboru dále vzdělávat. České dráhy ale mají tu obrovskou výhodu, že umí člověka komplexně vyškolit, poskytnout mu praxi a v jistém smyslu si ho připravit k obrazu svému. Jde ale o velice specifickou záležitost,” vysvětluje.

„Pokud jde například o pozici vlakvedoucího, dokážeme z člověka s všeobecným rozhledem udělat odborníka z praxe. Sama jsem toho vlastně zdárným příkladem. Původně jsem nestudovala železniční obor, ale přišla jsem z gymnázia. U technických pozic je určitě lepší nastoupit ze školy, která dá člověku alespoň základní orientaci v oboru a posléze máme na čem stavět. Také u strojvedoucích, kde je mnoho teorie týkající se technických záležitostí a elektroniky, je lepší mít základ a stavět na něm. Člověk se pak dokáže orientovat a ví, o čem se na kurzech mluví, což je pro něj zkrata velká výhoda. Tím ale nechci vyloučit jedince se všeobecným přehledem, kteří se těmto záležitostem věnují ve volném čase, jsou železničními nadšenci a i přes všeobecné vzdělání nebo obor mimo železnici mají mnohdy více znalostí a vědomostí než ti, kteří daný obor studovali,“ dodává Krokerová.

Studenty se zájmem o železnici podle ní lze rozdělit do tří pomyslných kategorií. „První jsou ze železniční rodiny, věnují se tomuto oboru odmala a v rámci rodiny po několik generací, nebo u nich zažehnul někdo v průběhu života lásku k železnici. Většinou fotí vlaky, mají doma modelové železnice a najdeme je na téměř všech železničních akcích.

Druhou kategorií jsou studenti, které k této myšlence přivedli rodiče. A zastupce třetí kategorie znám z vlastní zkušenosti. Nastoupí na školu a jejich vztah k železnici probudí někdo zvenčí. Třeba v průběhu studia tím, že jim někdo dá šanci, zaujme je na odborné praxi, věnuje se jim a železniční prostředí jim ukáže. Nakonec třeba dojdou k tomu, že už ve druhém ročníku uvažují o práci na železnici, mnozí z nich i o stipendiu. Na konci studia mi říknou, že se budou o práci u nás ucházet. Těm jsme vlastně pomohli najít tu cestu k dráze, což mě těší nejvíc.“

Od vlakušky

A jak se člověk z ulice dostane ke dráze? „Vztah k železnici ve mně původně probudila práce vlakušky u minibusu Českých



drah, kdy jsem jezdila ještě v uniformě s lodičkou na hlavě na vlcích a prodávala občerstvení. Nápad na pokračování na dráze mi pak vnuknul jeden můj kolega – průvodčí vlaků vyšší kvality.“

A už to šlo ráz na ráz. „Úplně na začátku byla vlakvedoucí osobních vlaků. Po nějakých třech letech jsem dostala nabídku jít pracovat na Regionální obchodní centrum do Ostravy, kde jsem plánovala náhradní autobusovou dopravu a začala sbírat další zku-

šenosti z oblasti provozu i z druhé strany, po dalších dvou letech jsem se dostala na oddělení veřejných zakázek do Olomouce, kde jsem měla na starosti zpracování zakázek k náhradní autobusové dopravě. A právě tehdy přišla naprosto nečekaná nabídka, jestli bych nešla vypomáhat jako učitelka odborného výcviku na střední školu do Bohumína, kde se otvíral obor Železničář. Nabídka mi přišla nereálná vzhledem k mým pracovním zkušenostem, ale poslala jsem žádost na vedení a dostala zelenou.“

Před třemi lety tedy začala přibližně čtyři dny v měsíci vyučovat studenty na bohumínské střední škole. „K tomuto se váže poslední část mé cesty, tedy specialista nábory a spolupráce se školami. Tuto pozici mi nabídli, když se zakládala společnost ČD Bus a naše oddělení pod ni přecházelo, zůstala jsem tedy pracovat se studenty i nadále. Nutno podotknout, že v době, kdy mi bylo nabídnuto učit na škole, jsem již studovala dálkové studium na Žilinské univerzitě v Žilině, obor Železniční doprava, kde již budu uzavírat bakalářské studium,“ říká.

Sama si přitom vztah k dráze a vhléd do provozu udržuje, přímý kontakt s děním na kolejích je nezastupitelný. „Stále mám odbornou způsobilost na pozici vlakvedoucí a občas jezdím ve volnu na vlcích. Toto mi umožňuje předávat studentům stále aktuální informace tak, ať jsou co nejlépe připraveni do budoucna,“ dodává Krokerová. ○



Klára Krokerová

Rodačka z Fulneku vystudovala na novojičínském gymnáziu obor Pedagogické lyceum a následně se usadila v Ostravě. Práci na dráze si poprvé vyzkoušela při obsluze minibusu, posléze začala pracovat jako vlakvedoucí – a u Českých drah už zůstala. V současnosti se věnuje práci se studenty, pro něž se rovněž dráha stává kariérou.

Talgo dodalo Renfe první rychlovlaky Avril

Výrobce kolejových vozidel Talgo dodal prvních deset z celkových třiceti vysokorychlostních jednotek Avril objednaných španělským státním dopravcem Renfe. Vlaky budou nasazeny na linkách do Galicie a Asturie, kde se mění rozchod. Premiéru by si měly odbýt 21. května, kdy je plánováno zahájení komerčního provozu. Jízdenky se začnou prodávat o tři dny dříve.



Petr Slonek | Foto: Talgo

Renfe nové jednotky řady 106 začal přebírat v průběhu dubna po absolvování bezmála 300 tisíc kilometrů zkoušek v celé síti španělských vysokorychlostních tratí, přičemž jen v roce 2024 dosáhly poloviny z celkového počtu. Testy měly zajistit plnou kompatibilitu se všemi typy infrastruktury v zemi, včetně těch, které spojují Galicii, Asturii, Katalánsko a Valencii. Na úspěšném nasazení do provozu pracovalo přes 200 zaměstnanců dopravce. Následovalo další testování a školení strojvedoucích.



Jednotky Avril jsou podle výrobce nejpokročilejším typem vlaku schopným dosáhnout rychlosti až 360 km/h. Pohybovat se díky speciálnímu zařízení dokáže na různých rozchodech – standardním 1 435 mm, i na širokém iberském 1 668 mm. Tomu také odpovídalo testování, jež zahrnovalo 700 změn mezi oběma rozchody. Palubní senzory zaznamenávaly data během přibližně 500 zkušebních jízd.

Zpoždění přes tři roky

Dodávky vlaků však nabraly téměř tři a půl roku zpoždění. Podle původního plánu měly začít již v lednu 2021, kvůli pro-

blémům se softwarem se tak nestalo. Společnost Renfe proto výrobce pokutovala částkou ve výši 166 milionů eur. Ta se navíc zvyšuje o 60 tisíc eur za každý den po 1. dubnu, kdy vlaky nejsou předány. Zástupci španělského dopravce tvrdí, že vysvětlení výrobce zdržení nijak neospravedlňuje a považuje jej za jednoznačné nedodržení smluvních závazků.

Jednotky mají kapacitu až 581 cestujících, jsou dvanáctivozové, kompletně nízkopodlažní a měří 200 metrů. Podle Talga nižší hmotnost soupravy minimalizuje spotřebu energie, sníží emise CO₂ na cestujícího a dále posílí pozici železnice jako nejdůležitějšího druhu dopravy.

Výrobce rovněž požádal o schválení pro jejich provoz ve Francii, kde tamní dopravce Le Train objednal deset jednotek Avril. S dodávkami se počítá na začátku roku 2025 a provozovány budou na vysokorychlostní trati Tours – Bordeaux. Kromě toho Renfe hodlá tyto jednotky nasadit i na trať z Barcelony do Paříže. S ohledem na zdržení a komplikace se schvalovacím procesem ve Francii se tak ale nestane dříve než na konci letošního roku.

Jednotky lze díky rychlé a snadné změně rozchodu využít téměř na celé elektrifikované železniční síti a v budoucnu také na mezinárodních spojích mezi Španělskem a Francií. Avril je současně držitelem světového rychlostního rekordu na iberském rozchodu. Ten činí 360 km/h a dosažen byl 7. září 2022 na vysokorychlostní trati Ourense-Santiago de Compostela v Galicii. ○

ZSSK má novou kolektivní smlouvu, mzdy díky ní výrazně porostou

Vedení Železniční společnosti Slovensko (ZSSK) se zástupci třinácti odborových centrál podepsalo prodloužení kolektivní smlouvy na roky 2024 až 2028. Přínést má zvýšení mezd, lepší pracovní podmínky a spravedlivější odměňování zaměstnanců. Představitelé státního dopravce se dohodli i na změnách v nastavení tarifní tabulky, která zajistí očekávaný výrazný nárůst platů.

„Podpisem kolektivní smlouvy dáváme jasný signál o našem závazku vytvářet lepší pracovní podmínky a odměňování pro naše zaměstnance. Zodpovědně mohou říci, že celková průměrná mzda v ZSSK by měla dosáhnout až 2 040 eur,“ prohlásil generální ředitel ZSSK Peter Helexa.

Odboráři se s šéfy národního dopravce dohodli na změnách v nastavení tarifní ta-

bulky, která podle ZSSK zajistí výrazný nárůst mezd. Nově bude každá profese zařazena do vhodné tarifní třídy podle stupně náročnosti práce a každý zaměstnanec bude zařazen do věkového pásma podle odpracovaných let ve společnosti.

Podle odborářů se nová kolektivní smlouva netvořila úplně jednoduše, jednání trvala osm měsíců. „Její podpis však dává naději na příliv nových zaměstnanců a věříme, že zastaví i odchod zaměstnanců do předčasného důchodu. Především však doufáme, že je prvním krokem pro stabilizaci personální potřeby zaměstnavatele. Jsme přesvědčeni, že uzavření kolektivní smlouvy v případě ZSSK bude současně motivací i při kolektivním vyjednávání u zaměstnavatelů společností ŽSR a ZSSK Cargo,“ řekli zástupci zaměstnanců.

Nejnižší nárůst může činit až 116 a nejvyšší 329 eur v závislosti na profesi a délce trvání pracovního poměru. V roce 2023 činila průměrná tarifní mzda na jednoho zaměstnance 1 074 eur. Celková průměrná mzda včetně příplatků a mzdových náhrad byla loni 1 720 eur, v roce 2024 by mohla být až 2 040 euro.

Kolektivní smlouva byla uzavřena na čtyři roky, tedy do dubna 2028. Platit začne po zveřejnění v centrálním registru smluv. „Železniční společnost Slovensko se zavázala, že při případné časové náročnosti softwarové implementace mzdového systému zvýšení tarifní mzdy doplatí všem zaměstnancům zpětně od 1. dubna 2024 spolu se mzdou za měsíc, kdy bude do mzdového systému zahrnuta nová tarifní tabulka,“ uvedl mluvčí ZSSK Dominik Drevický. (pes)



V Německu prvně vyjely bateriové vlaky Mireo Plus B

Ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko na jihozápadě Německa začaly počátkem dubna v provozním souboru Ortenau vozit cestující čtyři zcela nové bateriové jednotky Mireo Plus B od výrobce Siemens Mobility. Jedná se o vůbec první nasazení těchto vlaků do pravidelného provozu. Výhledově nahradí stávající starší diesellová vozidla Stadler.

Petr Slonek | Foto: Siemens

Vlaky si objednala státní společnost Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG). Nové jednotky budou zpočátku nasazeny na trasách mezi Offenburgem a Bad Griesbachem a mezi Offenburgem a městem Schwarzwald Hornberg, kde dosud jezdí motorové vozy Stadler RegioShuttle RS1. Jejich dojezd činí až 120 kilometrů. V budoucnu mají přibýt v regionu ještě další spoje. Díky nasazení nových jednotek se mohly rovněž zavést přímé spoje bez nutnosti přestupu a zároveň navýšit kapacita.

Podle ministra dopravy Bádenska-Württemberska Winfrieda Hermanna se

píše nová kapitola v historii železnic. „Díky bateriovému hybridnímu pohonu jsou vlaky provozované v regionu Ortenau šetrnější ke klimatu než diesellové. Tam, kde ještě není nadzemní elektrické vedení, spoléháme na alternativní a klimaticky šetrná řešení,“ řekl Hermann. Spolková země hodlá postupně převést všechnu diesellovou železniční dopravu na bateriovou.

S trolejemi i bez nich

Šéf kolejových vozidel Siemens Mobility Albrecht Neumann zdůraznil, že nové jednotky ujedou až 120 kilometrů na baterie. Protože mají hybridní pohon, mohou jezdit na trasách s trolejovým vedením i bez něj. Baterie lze nabíjet

na trolejovém vedení a pomocí rekuperace při brždění. Bateriový systém je umístěn pod karoserií vozu a obsahuje dva bateriové kontejnery. Používají se lithium-iontové baterie s dlouhou životností.

Výrobce vozidel Siemens Mobility vyhrál před časem s konceptem vozidel Mireo Plus B výběrové řízení pro provoz v tamním souboru Ortenau. Bádensko-Württemberský úřad pro železniční vozidla později objednal celkem 27 dvouvozových bateriových vlaků, každý s kapacitou 120 míst k sezení. Vozidla jsou klimatizovaná, nechybí dostatečné úložné prostory a toaleta. Provozovat je bude společnost SWEG.

Servis a údržbu vlaků bude Siemens pro SWEG zabezpečovat po dobu přibližně 30 let v nově vybudovaném depu údržby v Offenburgu, které bylo otevřeno v červnu roku 2023. Díky pokročilým algoritmům a analýze dat je jejich provoz optimalizován a potenciální problémy jsou detekovány a řešeny dříve, než vyústí k samotným poruchám, a tedy i odstávkám nezbytným k opravě. To podle výrobce zajišťuje sto procentní dostupnost vozů. Nabíjecí infrastrukturu pro nové vlaky instalovala společnost SWEG Schienenwege GmbH na nádražích v Achernu a Biberachu.

Po změně jízdního řádu v prosinci 2023 zahrnuje síť Ortenau trasy Offenburg – Hornberg/Freudenstadt; Offenburg – Bad Griesbach; Offenburg – Achern – Ottenhöfen; a Biberach (Baden) – Oberharmersbach-Riersbach. To představuje zhruba dva a půl milionu vlakových kilometrů ročně. Bádensko-Württembersko pověřilo provozováním sítě SWEG do prosince 2038. ○

Přes Brenner začaly mezi Německem a Itálií jezdit nové railjety ÖBB

Cestující v Rakousku mohou od začátku dubna využívat na mezinárodní trase z Mnichova přes Brennerský průsmyk do italské Boloni novou generaci komfortních vlaků railjet ÖBB. Slavnostní premiéru měla jednotka v pátek 5. dubna na nádraží v Innsbrucku, kdy se v ní po Tyrolsku svezli představitelé rakouského dopravce a jeho partnerů včetně politiků. Do běžného provozu pak zamířila o tři dny později.

„Stále více lidí si pro svou cestu vybírá vlak. Tento pozitivní vývoj zohledňujeme s nárůstem moderních vozidel. Zejména trasa mezi Mnichovem a severní Itálií je velmi žádaná, a proto mě o to více těší, že můžeme našim cestujícím nabídnout více komfortu a prvotřídní zážitek z cestování. Nové railjety jsou vrcholem našeho rekordního investičního

programu v hodnotě 6,1 miliardy eur do nových vlaků,“ prohlásil při úvodní jízdě generální ředitel ÖBB Andreas Matthä.

Dva páry vlaků nyní spojují Mnichov, Innsbruck, Bolzano, Veronu a Bolognu. Všechny osm souprav z první objednávky by mělo být dodáno ještě do podzimu letošního roku. ÖBB zároveň pokračují v modernizaci svého vozového parku dálkové dopravy a objednal u společnosti Siemens Mobility dalších 19 devítivozových railjetů nové generace v hodnotě 405 milionů eur. Do podzimu roku

2028 bude na kolejích jezdit celkem 27 těchto moderních vlaků. Jednotky z druhé objednávky budou později nasazeny i na jižní trasu.

Vedení ÖBB railjety nové generace označuje za vlajkovou loď flotily dálkové dopravy. Nabízejí modernější a pohodlnější interiéry, a to především díky individuálně nastavitelným sedačkám, nechybí ani sklápěcí stolký a USB porty a zásuvky. V oddílech First Class a Business Class jsou použity pravé dřevo a kůže. Bezbariérové cestování zajišťuje nízkopodlažní provedení vozů.

Devítivozový railjet, který je společným produktem ÖBB a DB, nabízí cestujícím celkem 532 míst k sezení, z toho 430 ve 2. třídě, 86 v 1. třídě, 16 v business třídě a dalších 12 míst v palubní restauraci. Vlaky dosahují maximální rychlosti 230 km/h. (pes)



Lokomotiva S 499.02 ČSD ve velikosti TT



Lipský veletrh Modell-Hobby-Spiel 2023 přinesl modelářům ve velikosti TT jedno krásné překvapení. To sice bylo předem ohlášeno, ale co se za ním skrývá, zůstalo pečlivě utajeno. A tak vznikl prostor pro nejrůznější spekulace a dohady. Teprve přímo na stánku firmy Piko se toto tajemství nakonec odhalilo. Jak někteří modeláři správně předpokládali, představen byl model lokomotivy řady S 499.02 ČSD, známý jako Plecháč.

Michal Bednář | Foto: autor

Vzhledem k existenci Laminátky, s níž má prakticky shodný pojezd, se tato možnost přímo nabízela. Šlo tedy o celkem logický a pochopitelný krok. Myslím, že většina příznivců stodvacetkrát zmenšené železnice Plecháče radostně uvítala a pak už se jen všichni nedočkavě třásli, kdy se konečně objeví v obchodech. Výrobce distribuci stihl ještě do vánočních svátků, takže si mnozí mohli lokomotivu „nechat nadělit“ jako vánoční dárek. Model je to vskutku zdařilý, něco málo nesrovnalostí se na něm ale přece jenom najde. My jsme se zaměřili na digitální verzi se zvukem s katalogovým číslem 47481.



- Věrnost předloze
- Povrchová úprava
- Jízdní vlastnosti a tažná síla



- Chybné nastavení ovládání reflektoru a signálních světel
- Nesprávná montáž čelníků

Vzhled a vybavení

Choulostivé partie lokomotivy jsou ve dvojdílném plastovém blistru chráněny pěnovými vložkami a nad i pod modelem jsou igelitové pásky. Blistr je vložený do kartonové krabičky a shora, zdola i okolo něho vyplňuje mezery molitan. Na dně krabičky se nachází dokumentace a sáček s doplňky. V případě jízdy pouze v jednom směru nebo vystavení modelu ve vitríně lze demontovat kinematiku a osadit plnohodnotné pluhy, vzduchojemy, brzdové hadice i šroubovky.

Povrchová úprava je vpravdě dokonalá, i nejmenší popisky ostré a čitelné. Přechody barev jsou bez chyby. Znárodně jsou též kliky dveří, těsnění bočních oken kabin i oken strojovny. Leptané stěrače jsou dosazené z výroby jako zvláštní díly. Střešní výbava je dopodrobna vyvedená, rovněž pantografy jsou jemné a funkční, jen bez možnosti sběru proudu. U bočních oken kabin má model již z výroby dosazené ofuky a uvnitř nalezneme zeleně zbarvené stanoviště strojvedoucího. To je součástí skříně. Okny lze spatřit imitaci strojovny v béžové barvě. Velice dobře působí také jemné žaluzie



na bocích. Pěkně jsou vyvedeny spodní partie modelu včetně detailních masek podvozků. V pluzích jsou otvory pro šachty kinematik, v nich má model nainstalována nová krátká spřáhla Piko.

Model má malé obdélníkové nárazníky. Délka činí 137,6 mm, předloha měří 16 440 mm, odchylka je pouhých 0,6 mm. Ta však může být způsobena nedokonalou montáží čelníků. Jeden z nich dokonce nebyl správně dosazen na své místo a na jedné straně odstával, nárazníky byly křivé v horizontálním i vertikálním směru. Musel jsem jej opatrně odloupnout, pár míst upravit a pak znovu správně nalepit. Kola jsou paprsková, červená s bílým okrajem, průměr obručí je 10,3 mm, po přepočtu 1 236 mm, v reálu je to 1 250 mm. Osvětlení je na každém čele sedmibodové, z toho jsou dvě ledky červené, dvě žluté a tři teple bílé včetně horní-



Jsou tu ještě dva problémy, které zatím, zdá se, nebyly vyřešeny. V prvním případě jde o funkci horního reflektoru, který je možno rozsvítit pouze v případě, že jsou rozsvícena koncová světla. Pakliže tlačítkem F8 dojde k jejich zhasnutí, nelze reflektor pomocí F5 rozsvítit, a naopak



ho reflektoru. Každá svítidla má vlastní ledku, reflektor a osvětlení stanoviště je má zabudované přímo ve skříni a vedou k nim pružné jazýčkové kontakty, které se po nasazení skříně na pojezd spojí s ploškami na DPS. Světla se přepínají dle směru jízdy. Osvětlena je též strojovna. Při jízdě v analogovém režimu svítí pouze dvě přední světla bez reflektoru a dvě zadní.

Z nepochopitelných důvodů jsou funkce od F10 přeházené a přiřazené jiným tlačítkům než u Laminátky. Zbytečně to vnáší zmatky do ovládání dvou podobných strojů. Oproti Laminátce zde chybí režim tunelu a zvuk stěračů. Navíc jsou naopak funkce staničního hlášení (F15) a ztlumení zvuku (F19).



zhasnou přední poziční světla. Při opětovném stisku F5, kdy má reflektor zhasnout, pouze problikne a znovu se rozsvítí přední pozičky. Druhá věc jsou žlutá signální světla (F6). Ta lze rozsvítit pouze s rozsvícenými předními pozičkami (F0) nebo v kombinaci s klávesou F8. Ani jedním z těchto neduhů Laminátka netrpí.

Demontáž skříně se provádí vyšroubováním dvou šroubků, každý nad jedním podvozkem. Je potřeba použít slabý šroubovák, neboť trochu překáží masky podvozků. S mírnou dávkou opatrnosti je lze vyšroubovat bez poškození čehokoli. Poté je již možno vysunout skříň vzhůru. Jde to snadno. Při manipulaci buďte opatrní hlavně na vybavení střechy

Hodnocení

Firma Piko nám nabídla dle mého názoru jeden z nejpovedenějších modelů elektrické lokomotivy, jaký kdy v TT vyrobila. Věrně přenesené tvary, perfektní detaily provedené do nejmenších podrobností, výborná povrchová úprava, plynulá a tichá jízda – to je vše, co náročný modelář od modelu požaduje. Výsledný dojem může v negativním smyslu ovlivnit už jen nesprávně odvedená práce při montáži a pak samozřejmě nastavení dekodéru, které tu také sehrálo svoji roli. Navzdory tomu všemu je Plecháč prostě jednička a výrobci patří díky za to, že nezapomíná ani na jiná než původem německá vozidla. Jen bych byl opravdu vděčný za to, kdyby konečně vypustili digitální verzi bez chyb. V mém případě je to po řadě 83.10 s chybným firmwarem a 93.0 s velice tichým zvukem jízdy již třetí lokomotiva, u níž není s dekodérem vše úplně v pořádku.

a na schůdky u dveří. Rozhraní Next18 se nachází na spodní straně hlavní DPS. Reproduktor se ukrývá pod ní nad jedním z podvozků, nad druhým je kondenzátor.

Pohon a jízdní vlastnosti

Motor se dvěma setrvačnickými je uložen v kovovém rámu. Pohon je prostřednictvím kardanů veden na převodovky podvozků a následně na všechny čtyři dvojkolí. Na každém podvozku na dvojkolí blíže ke středu lokomotivy je vždy levé kolo opatřeno bandáží pro zvýšení tahu. Sběrače proudu přiléhají ze zadu na všech osm kol. Jako nejmenší průjezdný poloměr výrobce doporučuje 310 mm, bez problémů lze však projíždět i poloměr 267 mm, aniž by došlo ke kolizi s připravenými vozy jak při tažení, tak při sunutí. Jízda je plynulá a tichá.

Model váží 179,8 g. Tažná síla je víceméně totožná s Laminátkou, do stoupání 42 %, zvládla lokomotiva osmivozový osobní vlak (4 vozy B Tillig a 4 vozy Bai Igra), devátý vůz se již projevil občasným prokluzem. Je to samozřejmě extrémní případ, na takovém stoupání běžně tak dlouhé vlaky neprovozují, spíše jen pro účely testování. Na rovinatě tratí by Plecháč ještě pár vozů s přehledem zvládl. Nejnižší rychlost nastavená v dekodéru odpovídá 1,5 km/h, nejvyšší pak 144 km/h. Při přerušení napájení dojíždí lokomotiva z maximální rychlosti do vzdálenosti 48 mm. Při továrním nastavení dekodéru trvá rozjezd do plné rychlosti přibližně devět sekund a model urazí asi 80 cm. Úplně zastavení z nejvyšší rychlosti nastává zhruba po 130 cm a 13 sekundách. ○





Betonování patek stožárů trakčního vedení během elektrifikačních prací na trati Paříž – Lyon.

sailles a společnost Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO) otevřela 28. května 1900 svou čtyřkilometrovou podzemní trať z nádraží d'Austrelitz do exkluzivní a výstavní stanice d'Orsay naproti Louvre. Obě dráhy byly zpočátku vybaveny napájením třetí kolejničí. Různé zdroje uvádějí, že tyto první prakticky využívané elektrizované dráhy byly napájeny napětím 600 V DC.

Další podobnou, ale už 37 kilometrů dlouhou linkou byla úzkorozchodka ze Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet ke švýcarské hranici v Alpách. Dnes tato dráha nese marketingové pojmenování Mont-Blanc Express. Ta byla otevřena v roce 1901. V roce 1904 pak společnost PO prodloužila svůj pařížský elektrifikovaný úsek až do stanice Juvisy zhruba 20 kilometrů od nádraží d'Austrelitz.

V roce 1909 začala železniční společnost Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne (MIDI) elektrizovat své tratě na jihu Francie další soustavou. Tentokrát se jednalo o střídavý systém 12 kV 16 2/3 Hz AC. Z podnětu inženýra Jean-Raoula Paula vytvořila společnost MIDI celý elektrizační plán včetně výroby a distribuce elektřiny a vývoje elektrických lokomotiv. J. R. Paul se stal v letech 1913 až 1932 dokonce ředitelem společnosti MIDI, která patřila do šestice velkých francouzských drah. Jediná však neměla přímé spojení s Paříží a provozovala tratě na jihu země, například v oblasti Pyrenejí.

Inspirace v Německu...

Horské dráhy vyžadovaly silné stroje, což nahrávalo elektrické trakci. Dalším argumentem byla doprava uhlí ze vzdálených revírů, zatímco elektřinu bylo možné snadno vyrábět ve vodních elektrárnách na dravých horských řekách v Pyrenejích.

Inženýr J. R. Paul se inspiroval v Německu, kde byl podobný systém zkoušen na několika tratích a ve kterém se nakonec v roce 1912 shodly velké železniční společnosti na jednotném standardu pro

Elektrizaci ve Francii odstartovaly experimenty

Zhruba před sto lety se rozjela systematická elektrizace železnice ve Francii soustavou 1 500 V DC. Stejnou trakční soustavou se rozhodly ve dvacátých letech minulého století elektrizovat své tratě také Československé státní dráhy. Vedle řady technických aspektů byly důvodem této volby i politické a obranné. Souviselo to s orientací naší tehdejší první republiky na Francii jako na svého hlavního spojence.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv SNCF, Wikipedia

Experimenty s elektrickým provozem na francouzských železnicích začaly již mnohem dříve – kolem roku 1900. Toto období lze nazvat časem pokusů a omylů, hledáním nejlepší cesty a technického řešení, sbíráním zkušeností s prvními elektrizovanými úseky a hnacími vozidly.

První elektrizované úseky byly přímo v Paříži na tratích, které vedly v tunelech do centra města, a proto na nich nebylo možné nasadit parní lokomotivy. U příležitosti světové výstavy byla do centra až k Invalidovně prodloužena linka z Ver-



Elektrifikace stejnosměrným proudem 1500 V úseku Chalon-sur-Saône a Lyon-Perrache

celé Německo. I ten používal frekvenci 16 2/3 Hz, ale vyšší napětí 15 kV.

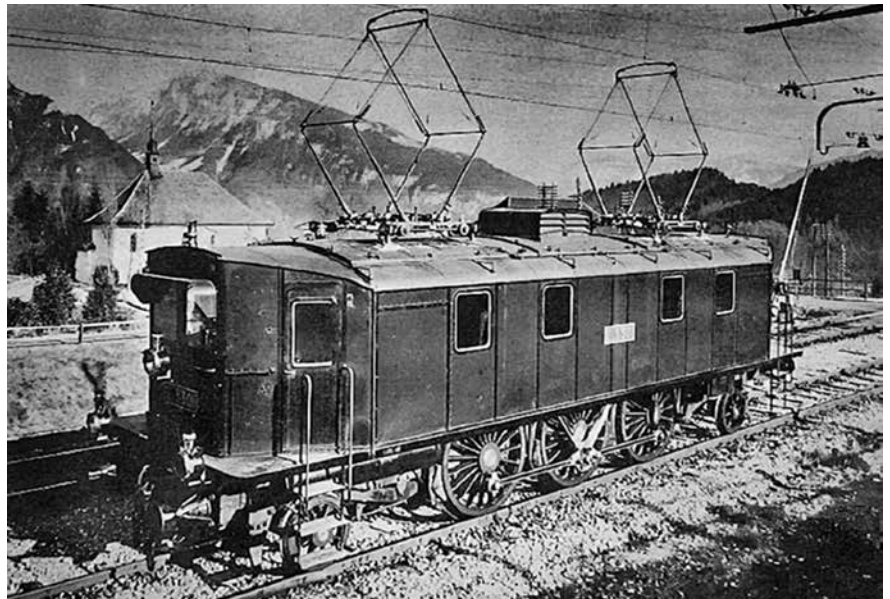
Snížení frekvence na třetinu obvyklého průmyslového kmitočtu 50 Hz používaného v Evropě ve veřejné síti představuje technický kompromis při použití běžných, byť větších transformátorů a možnost použití střídavého proudu ve stejnosměrných motorech bez usměrňovače. Šlo tedy o technologie dobře zvládnuté už na počátku 20. století na rozdíl od polovodičů a snadného usměrnění, resp. později přímo regulace střídavého systému s kmitočtem 50 Hz.

U společnosti MIDI vybrali pro zkoušky 47 kilometrů dlouhou trať Perpignan – Villefranche-vernnet-les-Bains se sklony až 21,5 promile a instalovali na ní několik typů trolejového vedení a testovali lokomotivy od několika výrobců. Na základě zkoušek byly elektrifikovány i další tratě, ale pouze tato zůstala u původního systému až do dožití zdejších vozidel v roce 1971 a teprve později byla elektrifikována systémem 1 500 V DC.

... a strach z Německa

V roce 1920 se francouzské ministerstvo veřejných prací rozhodlo pro jednotnou trakční soustavu pro celou zemi a zavedlo pro všechny tehdy privátní železniční společnosti systém 1 500 V DC. Tento systém prosazoval inženýr Hippolyte Parodi (1874–1968), který vystudoval École Polytechnique a École Nationale Supérieure a na začátku 20. století se podílel na elektrizaci pařížské dráhy společnosti PO, u které se následně stal vedoucím elektrických služeb a vypracoval řadu studií k elektrizaci tratí a k elektrickému provozu tohoto podniku.

V roce 1919 ho ministerstvo pověřilo prostudováním zahraničních zkušeností s elektrizací železnic, na jehož základě doporučil systém 1 500 V DC po vzoru některých amerických drah. Z technického hlediska byla na počátku 20. století nejlépe zvládnutá výroba stejnosměrných motorů a regulace jejich otáček. V dané době sou-



SLM a BBC nabídly společnosti MIDI lokomotivu 1'C1, ale neuspěly.

stava poskytovala i dostatek energie pro dosahované výkony a rychlosti, přitom elektrické stroje předčily parní stroje.

Tato varianta se zamlouvala také armádě. Ta měla obavu, že by v případě konfliktu s Německem mohly elektrické lokomotivy východního souseda konstruované pro jednofázovou soustavu s kmitočtem 16 2/3 Hz jezdit také ve Francii. Navíc bylo možné relativně snadno stejnosměrnou soustavu 1 500 V DC upravit pro napájení ze třetí kolejnice, což se zdálo vojákům v případě války jako jistější řešení než snadno zranitelná trolej.

Základy elektrizace na jihu Francie

Po ministerském rozhodnutí nastala rychlá úprava elektrizace u společnosti MIDI a už v roce 1923 byly všechny tratě, kromě jediné, přepojeny na 1 500 V DC a následovala rychlá elektrizace dal-

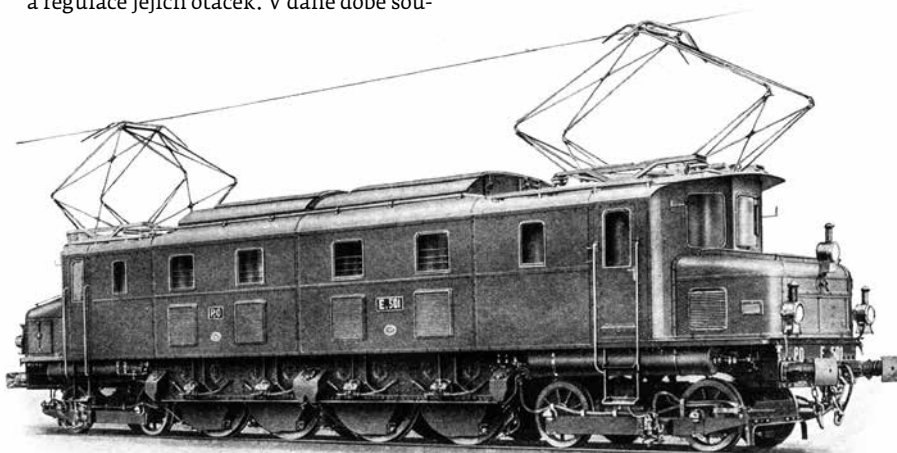
ších tratí na jihu Francie. V letech 1926 až 1929 byla elektrizována 233 km dlouhá dráha z Bordeaux do Irunu na hranicích se Španělskem a další železnice v oblasti Pyrenejí a jižní Francie. Do roku 1932 se podařilo společnosti MIDI vytvořit na jihu země ucelenou elektrizovanou síť.

Další společností propagující elektrifikaci železnice byla dráha Paříž – Orleán (PO), která v meziválečném období spolupracovala s dráhou MIDI a nakonec se s ní spojila. Jedna z jejích hlavních tratí vedla z pařížského nádraží d'Austerlitz do Bordeaux na jihozápadě země.

Ve 20. letech změnila PO systém napájení v Paříži ze třetí kolejnice na běžné trolejové vedení se systémem 1 500 V DC a v letech 1926 až 1938 v několika etapách zavedla elektrický provoz na celé zhruba 580 kilometrů dlouhé trati. Nejprve v roce 1926 dojevy elektrické vlaky z Paříže do Orleánu, prodloužení do Tours začalo fungovat kvůli hospodářským problémům až v roce 1933 a o dalších pět let později byla dokončena elektrizace celé magistraly.

Dráha Paříž – Bordeaux se stala po roce 1950 i s nepříliš výkonnou soustavou 1 500 V DC nejrychlejší tratí Evropy. Postupně na ní byla zvyšována rychlost ze 120 km/h v 50. letech až na 200 km/h na začátku 70. let a spoje L'Étendard nebo L'Aquitane tam dosahovaly cestovní rychlost zhruba 150 km/h. Bylo to však za cenu značných investic do infrastruktury a zdvojnásobení počtu napájecích stanic, které jsou nyní navzájem vzdálené v průměru pouhých 11 kilometrů.

← Prototyp rychlíkové lokomotivy E 501 PO s přenosem Buchli z roku 1925





V muzeu v Mylhúzách je vystaven stroj E4002 z roku 1923.

Dalším velkým elektrizačním projektem byla 544 km dlouhá trať PO a MIDI z Orleánu přes Limoges do Montauban a dál do Toulouse. Elektrický provoz na prvním úseku byl zahájen v roce 1926 a celá elektrizace byla ukončena až v roce 1943. I tato trať se zapsala do historie zavádění vysokých rychlostí, když na ní jako první v Evropě byl zahájen komerční provoz rychlostí 200 km/h. Stalo se to 28. května 1967 a výjimečná pozice nejrychlejšího vlaku připadla spoji Le Capitole. Celou cestu z Paříže do Toulouse dlouhou 713 kilometrů zvládal za 6 hodin.

Znovu k napájecí kolejnici

Třetí společností, která se pustila do elektrizace, byla Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, krátce PLM. Ta obsluhovala jihovýchod Francie včetně železnice nazvané Maurienne, která představuje hlavní železniční spojnici Francie a Itálie. PLM viděla v elektrizaci možnost, jak zvýšit výkonnost frekventované horské železnice.

V roce 1925 spustila 25 kilometrů dlouhý testovací úsek Chambéry – Saint-Pierre-d'Albigny se třetí kolejnici napájenou systémem 1 500 V DC na trati. Napáje-

cí kolejnici dala PLM přednost před trolejí kvůli požadavku na velký průřez vodiče, který měl přenášet značné proudy na frekventované trati s velkými sklony. Navíc instalace a údržba třetí kolejnice byla považovaná jako rychlejší, levnější a vhodnější pro smíšený provoz elektrických a parních lokomotiv. V roce 1930 pak proběhla instalace třetí napájecí kolejnice až do pohraniční stanice Modane a tento provoz vydržel až do poloviny 70. let, kdy bylo napájení přestavěno na klasičtější trolej.

Před zahájením 2. světové války se Francouzům podařilo elektrizovat ještě část železnice Paříž – Brest mezi hlavním městem a zhruba 200 kilometrů vzdáleným městem Le Mans.

Po roce 1945 patřily francouzské národní železnice SNCF a francouzský železniční průmysl k výrazným inovátorům při zavádění elektrické trakce. Vedle pokračující elektrizace systémem 1 500 V DC zavedla Francie jako nový standard systém 25 kV 50 Hz AC a vyvinula systém rychlovlaků poháněných elektrickou trakcí při cestovní rychlosti až 320 km/h. Francouzské železnice dnes disponují zhruba 16 500 km elektrifikovaných tratí, většinou páteří sítě o dvou až čtyřech kolejích. To představuje elektrický provoz na zhruba 60 % francouzských železnic. Z toho necelých 6 000 kilometrů je elektrizováno soustavou 1 500 V DC, kterou Francouzi zavedli zhruba před sto lety. ○



Elektrický vůz se zavazadlovým oddílem



Nádraží Orsay s elektrickou lokomotivou



Neobvykle řešené šikmé trakční vedení MIDI

Na lovu tuleňů u zimního Baltu



Je to už taková zaběhnutá rutina, že se v létě jezdí na dovolenou k moři a v zimě zase lyžovat na hory. Ale co když se to otočí a v zimě se naopak jede k moři, a to ještě ke studenému? A jak to tam vlastně v době mrazů vypadá? A tak jsme si na konec ledna naplánovali dovolenou a vyrazili do Polska k Baltu. Týden před odjezdem, kdy v Čechách zrovna výjimečně panovaly mírné mrazíky, jsem se podíval na předpověď počasí a rázem se dostavilo zklamání. U moře teploty přeskočily do kladných čísel a můj sen vidět na liduprázdných plážích vyvalující se tuleně na krách se začal rozplývat. Přesto jsme vyrazili.

Radek Hortenský | Foto: autor

Ráno vystupujeme ve Varšavě. Na nádraží se nachází poměrně hodně nových lokomotiv a jednotek různých řad polské společnosti Pesa. Kde jsou ty časy, kdy se i díky našemu průmyslu na nádražích v Česku proháněly kvalitní tuzemské stroje. Ze vzpomínek mě vytrhne polské Pendolino. Jelikož nejbližší spoj do Gdyně tímto vlakem jede za 40 minut, spěchám do pokladny vyřídit povinnou místenku.

Pokladní na moji Fipku nekouká vůbec nadšeně, ale jako správná profesionálka a po třech konzultacích s kolegyňmi mi během deseti minut prodá místenku za 43 polských zlotých. Hurá do Pendolina. Jednotka je pohodlná a cesta krásně ubíhá. V ceně místenky je minerální voda. Oběd v ceně cca 40 zlotých nám po objednání v jídelním voze přinesli za půl hodiny na naše místa. A tak díky stabilní wi-fi si necelou tříhodinovou cestu krátíme sledováním jednoho staršího českého seriálu celkem v luxusu.

Z vlaku rovnou do přístavu

Vystupujeme v Gdyni a jdeme se podívat do přístavu, kterému vévodí dvě bílé krásy Dar Pomorza a Dar Młodzieży. Dar Pomorza, postavená v roce 1909, byla školní plachetnice. V současné době slouží jako muzeum. Vstupné je 25 zlotých. Nahradila ji právě plachetnice Dar Młodzieży, která byla spuštěna na vodu v Gdaňské loděnici v roce 1981. Pro zajímavost: v letech 1987–88 obeplula tato plachetnice zeměkouli. V přístavu se nachází i vyhlášené akvárium, ale bohužel od listopadu do března je v pondělí uzavřené, a hádejte, v jaký den jsme tam byli... V přístavu také letos do 1. března nekotví ani torpédoborec Błyskawica. Přesto výlet do přístavu stál za to. Na přilehlé pláži zjišťujeme, že po tule-



Bývalá školní plachetnice Dar Pomorza dnes slouží jako muzeum.



ních a krách zde není ani památka, zato lidí se tam pár pohybuje. Snad to zítra na Helu bude jiné.

Ubytujeme se v Gdaňsku. Mimosezonní ceny jsou přívětivé a ubytování luxusní. Gdaňsk je jedno z nejstarších a největších polských měst. Leží na soutoku řeky Motlavy a Visly, na břehu Gdaňské zátoky. Má převelice krásný historický střed města s nábrežím lákajícím k procházkám. Ač je 22. ledna, tak je město ještě příjemně vánočně vyzdobené. Teprve až teď si člověk správně vychutnává vánoční atmosféru bez zbytečného stresu při shánění dárků a bez dokola se opakujících koled. Uprostřed ulice můžete dokonce narazit na ze světél krásně vytvořenou tramvaj či autobus. A není to jen atrakce pro děti. I dospělého to dokáže vtáhnout do bezstarostného času

dětství, atmosféru navíc umocní i na nedalekém nábreží stojící dvoupatrový funkční kolotoč lákající svými světly k projížďce. Prostě skvělá kouzelná atmosféra, kterou doplňuje velké množství příjemných posezení.

Na Hel za tuleni

Druhý den ráno vyrážíme za naším hlavním cílem – za Fokami neboli tuleni na poloostrov Hel. Jedeme rychlíkem do Gdyně, kde přestoupíme pouze do motoráčku. Jsem trochu zklamaný. Těšil jsem se na soupravu s Brejlovcem, jenž v těchto končinách jezdí. Půl hodiny ho vyhlídím na nádraží, a nic. Až při odjezdu z Gdyně okolo oken opravdu prosvítí vyzněný Brejlovec. Příjemný závan domoviny na blízkém severu. Ve vlaku ukazují Fipku, vlakvedoucí ji profesionálně orazítkuje a požádá mě, zda by si ji mohl půjčit. Když se ani po půlhodině nevrací, začínám být trochu nervózní a snažím se zjistit, co se děje. Nenápadně nakukuji a nevěřím svým očím. Moje Fipka právě posloužila jako výukový materiál pro dalších šest členů dopravy. Asi kvalitní zácvik.

K mému velkému překvapení s námi na Helu vystupuje nejméně třicet lidí. Na to, že je všední den, mírně nad nulou a občas sprchne, je to celkem dost. Naše první kroky vedou do vyhlášeného Fokária – záchrané stanice mořských živočichů. Vstup je 15 zlotých. Ve dvou propojených bazénech se prohánělo pět tuleňů. V areálu je i informační centrum, kde se kromě vycpaného tuleně



Vlak státního dopravce PKP IC právě přijíždí do stanice Warszawa Wschodnia (východní nádraží).

Krmení tuleňů je vyhledávanou a oblíbenou turistickou atrakcí. →



Kouzelné staré přístaviště v Gdaňsku přímo vybízí k večerním procházkám.

máte šanci dozvědět informace o kolonii tuleňů žijících v okolí Helu. Na každém kroku zde pak visí cedule „UWAGA! FOKI GRYZE“, Pozor! Tuleň kouše.

Deset minut před jedenáctou se zastavil čas. Tuleň se přestali pohybovat. Jenom koukají z vody jak kuželky a hypnotizují služební vchod. Nereagují na nic. Úderem jedenácté se dveře otevírají. V nich se objevuje ošetřovatelka s kbelíkem ryb a tím začíná komentované krmení. Radost pohledět na rejdicí zvířata. Hrají si s míčky, kroužky, vyskakují a opětovně skáčou do bazénu jak diví. Co by pro štavnatou rybu neudělali.

Uzená lahůdka na talíři

Vydáváme se do nedalekého přístavu. Hned na začátku narážíme na rybáře, který i v tomto ne zrovna ideálním počasí prodává skvělé, čerstvě vyuzené ryby. Opravdová lahůdka. Už se ani nedivím, že tuleň pro ty ryby dělají doslova psí kusy. I když oni je asi neměli tak skvěle vyuzené. Kráčíme okolo kotvících, jemně se kolébajících rybářských bárek. Jaké to asi musí být vyrazit s takovou nevelkou lodí na rozbouřené moře? Nejspíše dost drsné, ale i romantické. U jedné větší expediční lodi se zastavujeme. Láká totiž na potápění k lodním vrakům. A že jich

v okolí Helu je celkem dost. Některé jsou i vidět. Například na jižní pláži. My však míříme na severní. Procházíme okolo bývalých palebných stanovišť. Vojenští historici si zde musí připadat jako v ráji. A to ani nemluvíme o tom, že v roce 2013 otevřeli na Helu Muzeum Kolei Helskich, kde jezdí úzkorozchodný vláček, který kdysi zajišťoval logistiku těchto palebných postavení. Další důvod proč se sem vrátit.

Na pláži se mé obavy naplnily. Místo rozvalujících se tuleňů zde potkáváme korzující lidi. Proboha, co je sem táhne, vždyť tady nic není? Nezbývá než si na uklidnění dát v nedalekém a překvapivě otevřeném stánku svačák. Osobně jsem ho koncem ledna na písčité baltské pláži ještě nepopil. Nemělo to chybu. A rázem je nálada trochu lepší. Kráčíme po pláži, do tváří nám naráží studený mořský vítr. Občas na nás zpoza mraků vykukne slunce. Hukot moře každou chvíli překřičí racek, který nás zkontroluje, zda nemáme něco k jídlu. Pokud je člověk dostatečně oblečený, tak se z toho stává krásná relaxační procházka. Lidí postupně ubývá, zima pro změnu přibývá. Jediné, co přetrvává, je nepřítomnost tuleňů. Ale přece to nevzdám. To je jeden z hlavních cílů naší cesty. Fotka tuleňů na liduprázdné pláži Baltu. Co by člověk pro fotku neudělal. Hodím sebou na zem do písku, z baňžku vytahuji svého plyšového tuleň a za jízlivé hlášky z jednoho českého filmu, „ležel tam jak vyvržený vorvaň“, konečně pořizuji vysněnou fotku Foky na břehu Baltu.

Pěkně vymrzlí a hladoví se vracíme do městečka Hel a zapadneme do stylové námořnické, dřevem vykládané restaurace. Hospody na Helu mě nikdy nezklamaly, i tady jsme dobře obslouženi



Tak vypadá pobřeží na Baltu v Polsku uprostřed zimy. Chybí jen sníh a led.

← Interiér polského Pendolina se podobá tomu, který dobře známe z tratí v tuzemsku.





Muzeum druhé světové války v Gdaňsku je nezaměnitelné svou architekturou. Je v něm několik expozic a nechybí ani zmínka o obsazení Československa.

a uspokojení kvalitně upravenou čerstvou rybou. Slunko zapadá, a tak se vracíme na základnu do Gdaňsku. Jak jsme rádi, že máme pokoj s obří kruhovou vanou. Vlezeme do ní a napouštíme ji až po okraj krásně teplou vodou na rozmrznutí. Abychom se neuvařili, máme na širokém okraji přichystané vychlazené pivo. Na tabletu zase puštěný pěkný film. Těžká pohoda, co víc si přát.

Do muzea války

Následující den je opět sychravé a ošklivé počasí. Ale s tím se tak nějak počítalo. A tak vyrážíme do muzea druhé světové války. Lístky si lze pořídit z pohodlí domova. V nové budově, otevřené v roce 2017, na břehu řeky je několik expozic. Samotný vstup do něj je v -1 poschodí a vlastní expozice pak až v -3 poschodí. Výstava začíná nástupem nacismu k moci a celkem objektivně popisuje průběh druhé světové války, tedy převážně na polském území, ale okrajově zmiňuje významné události sousedních států, jako třeba obsazení Československa nebo blokádu Leningradu. Snad proto, že je budova postavená stroje ze železobetonu, o to víc na ní vyniknou vystavené exponáty. Místnosti jsou velké a vzdušné. Expozice je rozdělena tematicky do několika částí. Za obrovskými písmeny s nápisem Terror je ukryt nákladní vagon, v němž se lidé přepravovali do koncentračních táborů, celé oddělení pak popisuje hrůzy v koncentračních táborech i teror rozpoutaný Němci na okupovaných územích.

V oddělení Odboj jsou dokumenty nejenom k Varšavskému povstání, ale i třeba k atentátu na Heydricha. To vše si lze podrobně prostudovat i na interaktivních obrazovkách. Celé muzeum je laděné do šera, kde o to víc vynikají nasvícené exponáty. Tedy kromě předposlední místnosti. Zde je světla tolik, až z toho bolí oči. Ten, kdo se přesto podívá vzhůru, rázem pochopí. Nad hlavou je zavěšena jaderná puma a místnost je věnována obětem v Hirošimě a Nagasaki. Vrcholem expozice je pak panorama tanku T34 probíjejícího se rozstřílenou berlínskou ulicí, samozřejmě ve skutečné velikosti. Překvapivě pěkně udělané a návštěvu všem doporučuji.

Čas nás bohužel tlačil, a tak jsme museli expozici po necelých třech hodinách opustit. Přesouváme se do Varšavy tentokrát na Centrální nádraží. Máme čas něco přes dvě hodiny, a proto se necháme unášet davem do města. Nastávající večer vykouzlí neskutečné záběry varšavského Paláce kultury a za ním stojící hradbu mrakodrapů. Do toho ještě vánočně vyzdobené ulice a rázem se z návštěvy města stává příjemná večerní procházka.

Nastupujeme do lůžkového vozu. Ráno na čas vystupujeme v Praze. Výlet se povedl. Když vezmu klady, všude byl klid, pohoda a relativně málo lidí. A voda v Baltu? Ta byla oproti předloňskému srpnu pouze o 12 stupňů chladnější, a to zas není o tolik. Co říkáte? ○

← Přístav na známém poloostrově Hel nabízí kromě lodí a potápění k vrakům také množství skvělých restaurací s výborně upravenými rybami.

Napsali o nás...

ČD chtějí snížit věkový průměr vozidel do roku 2035 z 33 na 20 let

České dráhy chtějí v příštích deseti letech snížit věkový průměr vozidel ze současných 33 let na 20 let a počet řad vozidel snížit ze 134 na 83. „Dopravce hodlá nakupovat jak nová vozidla, tak ojetá, přestože se tato varianta setkává s velkou mírou byrokracie, než se podaří vozidla schválit pro provoz v Česku,“ řekl na konferenci o očekávaném vývoji odvětví kolejových vozidel ředitel odboru provozu osobní dopravy ČD Tomáš Mohr. Zatímco snižování průměrného věku má jít poměrně rychle, protože v roce 2027 má činit 27,5 roku, redukce počtu řad bude pomalejší. Do roku 2027 má jejich počet klesnout na 127 a teprve v dalších letech plánují ČD vyřadit z provozu zhruba 40 řad. Modernější vozidla a nižší počet řad umožní především snížit náklady na údržbu. Při obnově vozového parku ČD reflektují požadavky objednavatelů, krajů a státu. **ČTK 24. 4. 2024**



PESA chystá velkou předávku více než třiceti jednotek

Společnost PESA Bydgoszcz se připravuje na velkou předávku motorových jednotek řady 847 pro České dráhy. Dodávka prvních 33 jednotek nabrala zpoždění, během května by ale měly všechny nové jednotky s obchodním názvem ČD RegioFox dorazit. Polský výrobce oznámil, že vyrobeno má již 35 jednotek a letos počítá s dodávkou 59 RegioFoxů. Třicet tři jednotek bylo první objednávkou, na kterou navázaly další. Výrobu narušila pandemie a nedostatek materiálu. „Dodávky budou zahájeny ihned po schválení vozidla. Předpokládáme, že to bude v polovině května tohoto roku,“ uvedla firma. České dráhy mají možnost podle smlouvy objednat až 160 vozidel, zatím objednavly 106. Prvních 33 jednotek míří do provozu ve Středočeském, Jihočeském, Plzeňském, Pardubickém a Královéhradeckém kraji a na Vysočině. Podle člena představenstva Jiřího Ješety platí již dříve oznámené nasazení do jednotlivých krajů. „Může se drobně lišit přesně nasazení na konkrétní tratě. Například v Jihočeském kraji kvůli nedokončenému mostu v Červené budou zatím jezdit mezi Veselím a Českými Velenicemi,“ uvedl Ješeta. Pro řadu tratí to bude znamenat zásadní změnu v provozu a konec jednotek 814 a motorových vozů 843. **Zdopravy.cz 21. 4. 2024**

Milion pro rodinu strojevedoucích. Sběrka po tragédii rychlíku uspěla

Smutek, ale i spokojenost. Takové pocity nyní vnímají zakladatelé sbírky pro pozůstalé po třicetiletém strojevedoucím ČD Daliboru Ž., který zemřel v lednu v Dolní Lutyni na Karvinskou při srážce rychlíku s tahačem převážejícím vrtnou soupravu. Na transparentním účtu se do konce března, kdy se sbírka uzavřela, nashromáždilo 1 025 000 korun. „Neměli jsme stanovenou konkrétní cílovou částku, výsledek nás však těší. Život našemu kolegovi to sice nevrátí, ale snad nějak pomůže jeho nejbližším,“ zhodnotil Jiří Streit, předseda Federace strojevedoucích v Bohumíně, kde sbírku založili. Strojevedoucí předají výtěžek matce zemřelého. „Ona zařizovala poslední rozloučení, takže sbírka patří jí. Co s penězi udělá, je jen na jejím rozhodnutí,“ podotkl. Původně byla sbírka míněna jako možnost výrazu kolegiality strojevedoucích. **Mladá fronta DNES 3. 4. 2024**

Nejvyšší částku kompenzace od státu za zlevněné jízdné loni dostaly ČD

Nejvyšší částku za kompenzaci zlevněného jízdného pro studenty a seniory za loňský rok od státu dostaly České dráhy, a to 1,86 miliardy korun. Zlevněné jízdné loni státní kasu vyšlo celkem na zhruba 4,77 miliardy Kč, České dráhy tak od státu dostaly asi 39 procent této částky. Téměř 52 procent kompenzací stát poslal železničním dopravcům, zbytek autobusovým. Ministerstvo dopravy za loňský rok vyplatilo dopravcům za slevy na jízdném o něco méně než za předloňský rok, kdy částka přesáhla 4,8 miliardy korun. Stát žákům, studentům, seniorům a osobám s invaliditou třetího stupně zaručuje 50procentní slevu na jízdném na komerčních spojkách. Na stejnou slevu mají nárok také rodiče, kteří jedou navštívit své dítě v ústavu. Sleva se naposledy změnila v dubnu 2022, kdy ji stát snížil ze 75 procent na současných 50 procent. **ČTK 11. 4. 2024**

Z push-pull jednotek zbude jen pull. Lokomotivy budou dočasně objížďet

Sedmíčka netrakových jednotek railjet, kterou České dráhy provozují od roku 2014, přijde v prosinci – alespoň dočasně – o výhodu konceptu push-pull. Důvodem je absence systému ETCS, který bude od začátku příštího roku na českém I. koridoru povinný. Railjety ČD, které v prokladu s railjety ÖBB zajišťují linku (Berlín) – Praha – Graz, tak ztratí možnost jízdy s tlačnou lokomotivou vzadu a řídicím vozem vpředu. Na lince zůstanou, budou ale jezdit jako běžná souprava s lokomotivou vpředu. Ta bude na konečné soupravu objížďet. Lokomotivou bude nově Siemens Vectron, který je ETCS vybaven. Z railjetů tak zmizí stroje ÖBB 1216 (Taurus), které rovněž nemají patřičné vybavení ETCS potřebné pro české tratě. ČD mají s Rakušany dohodu, že modré railjety budou vybaveny ETCS v rámci velké zakázky ÖBB. **Zdopravy.cz 12. 4. 2024**

Železničář

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

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



Exotika – přímé lety z Prahy



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



VIETNAM

Vilky Melia Vinpearl*****

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

DOMINIKÁNSKÁ REPUBLIKA

Hotel Whala!Bavaro****

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



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

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

MIGHTY SOUNDS

28.-30. 6. 2024 AIRPORT TÁBOR / CZECH REPUBLIC

DUBIOZA KOLEKTIV **BAD RELIGION** **THE HIVES** **COOL SPARE**

THE BABOON SHOW * AGNOSTIC FRONT * THE RUMJACKS * PANTEÓN ROCOCÓ
 DUB INC. * THE CASUALTIES * FEINE SAHNE FISCHFILET * THE HOTKNIVES * STO ZVÍŘAT
 SILVERSTEIN * BZFO * FAST FOOD ORCHESTRA * COUNTERPARTS * DUNE RATS * THE BUSTERS
 THE FIALKY * AUTHORITY ZERO * TOTÁLNÍ NAsAZENÍ * CRYSTAL LAKE * GET THE SHOT
 JAYA THE CAT * GUTALAX * SLIM CESSNA'S AUTO CLUB * ROGERS * E! * GRADE 2
 RENNE DANG * HIPPIE CHIPPIS * THE LOCOS * LA INQUISICIÓN * ACID ROW
 DEEZ NUTS * P/ST * STAGE BOTTLES * THE O'REILLYS AND THE PADDYHATS
 CONSERVATIVE MILITARY IMAGE * POLAR
 THE SCRATCH * THROWN * VOLE
 AND MANY MORE

WWW.MIGHTYSOUNDS.CZ

JAMESON IRISH WHISKEY | MONSTER ENERGY

TIP NA VÝLET



11. a 12. května

Užijte si první parní víkend v Lužné u Rakovníka

Přijďte si užít víkend plný železniční nostalgie do Lužné u Rakovníka. Uskuteční se 11. a 12. května. Po oba víkendové dny se můžete svézt z Prahy do Lužné historickým vlakem a z Lužné se také projet s párou do Rakovníka, Nového Strašecí, Krupé nebo Kolečovic. Další parní krásky se vám představí v luženském muzeu na točně. V sobotu se koná oblíbené noční fotografování. V tento den se můžete svézt do Lužné parním vlakem v čele s lokomotivou Rosničkou 462.202. Z pražského hlavního nádraží odjíždí v 8:29 a přes Hostivice a Kladno s ním dojedete do Lužné v 10:40. Pro zpáteční jízdu z Lužné do Prahy lze využít zvláštní historický vlak složený z motorové lokomotivy Bardotky T 478.1008 a patrové jednotky Bpjo. Z Lužné u R. odjíždí v 15 hodin. V neděli si to soupravy nostalgických vlaků vymění. Z Prahy do Lužné vás sveze historický vlak v čele s lokomotivou Bardotkou. Spoj odjíždí v 8:29 a přes Hostivice a Kladno dorazí do Lužné v 10:15. S párou se v neděli můžete svézt z Lužné do Prahy. Parní vlak v čele s Rosničkou vyrazí z luženského nádraží v 15 hodin. S párou se můžete svézt po oba víkendové dny také z Lužné u Rakovníka do Nového Strašecí, Rakovníka, Krupé nebo Kolečovic.

Nejbližší železniční stanice: Lužná u Rakovníka



Do 29. září 2024

Svezte se historickým vlakem na výlet do Lednice

Vydejte se do Lednicko-valtického areálu nostalgickým vlakem. Až do konce září jezdí o víkendech a státních svátcích z Břeclavi do Lednice a zpět motoráček z 50. let minulého století Hurvínek (M 131.1.). V rámci akce Lednické parní léto ho o sobotách 18. května a 7. září nahradí parní vlak s vagony Rybáky a historickým restauračním vozem. Pro dokonalé spojení přírodních krás a romantických staveb se Lednicko-valtickému areálu přezdívá Zahrada Evropy. Samotný lednický zámek je jedním z nejkrásnějších komplexů anglické novogotiky v Evropě.

Nejbližší železniční stanice:
Břeclav, Lednice



18. května 2024

Obujte toulavé boty a vyšlápněte si do Prčice

Náš nejznámější dálkový pochod Praha – Prčice se letos koná v sobotu 18. května. Startovní stojí 40 Kč a na závod je nutné se přihlásit předem elektronicky. Stačí si vybrat trasu, která vám bude nejvíce vyhovovat. Na start přijďte vlakem. Pro cestu můžete využít výhodnou Celodenní jízdenku region Středočeský/Prčice za 199 Kč, kterou si lze zakoupit od začátku května i v e-shopu ČD. Pochod Praha – Prčice je nejmasovější dálkový pochod s nejdelsí tradicí v Česku. Letos se koná už jeho 57. ročník. Start nejdelsí trasy Karla Kulleho (70 km) je u stanice metra Háje.

Nejbližší železniční stanice:
Praha hl. n. / Čerčany / Benešov u Prahy



celoročně

Do Království železnic na pražském Smíchově

Zaďte se s námi do Prahy do ráje mašinek. Království železnic najdete v centru Anděl City na pražském Smíchově. Potěšte se pohledem na miniaturní svět, který se rozkládá ve dvou podlažích na ploše 3 500 metrů čtverečních. Hlavní atrakcí jsou obří modelová kolejiště o rozloze bezmála 600 metrů čtverečních. V každý okamžik se na nich prohání asi 80 vlakových souprav, auta, tramvaje, lanovka a také metro. Najdete zde opravdovou tramvaj, motorák a autobus a řídicí vůz pražského metra s projekcí průjezdů trať nebo třeba skutečné železniční návěstidlo.

Nejbližší železniční stanice:
Praha-Smíchov

