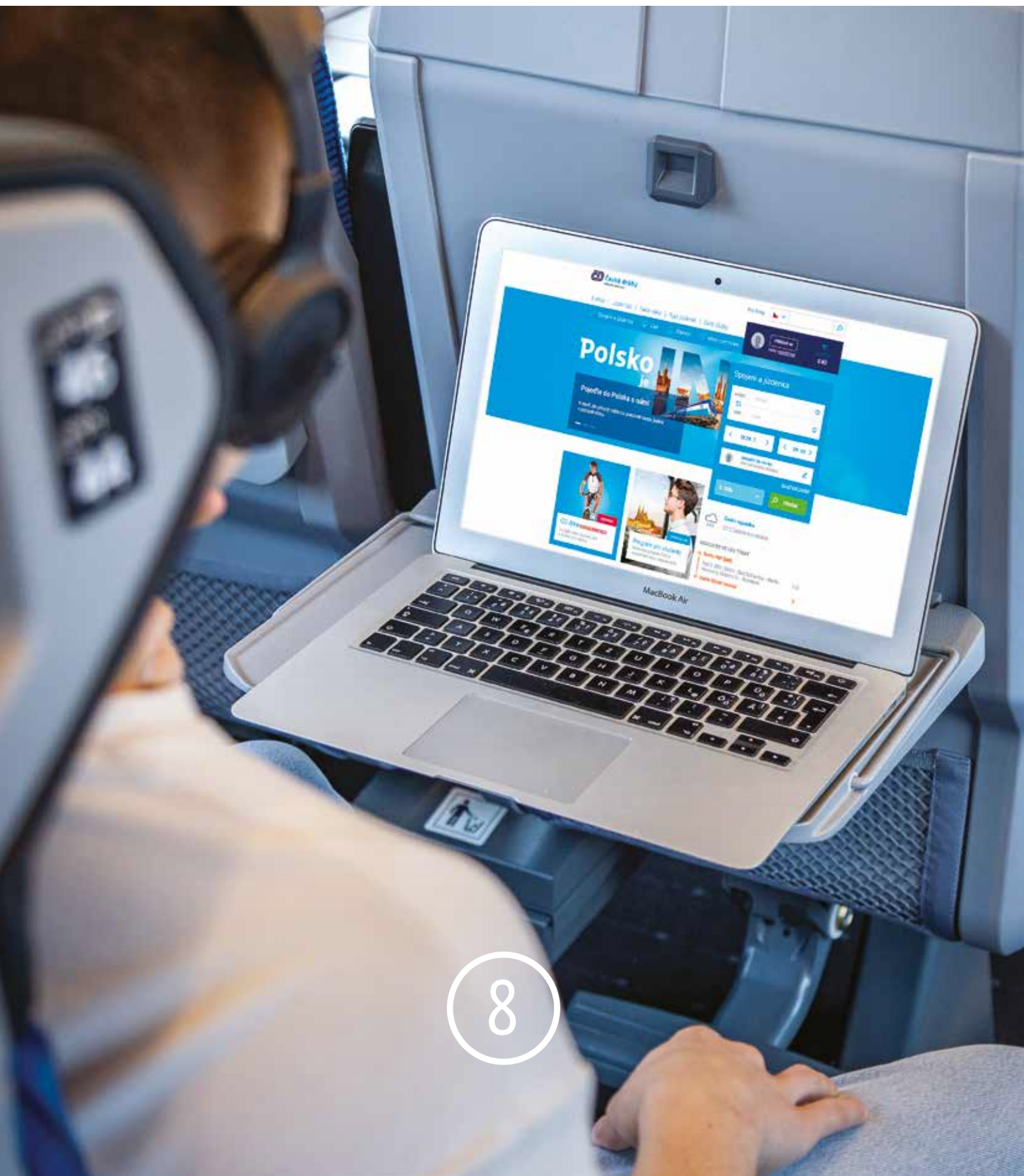


Železničář

1. SRPNA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
Se známým architektem, hercem, a branickým patriotem Davidem Vávrou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Jak vypadá problematika VRT ve světě pohledem Mezinárodní železniční unie?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
ČD Cargo zahájilo provoz nové opravárenské haly v Č. Budějovicích.
- 23 **Provoz a technika**
Branický most v Praze se po šedesáti letech konečně dočkal jižní koleje.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Ivo Valášek kromě práce na dráze svůj život zasvětil i službě vlasti. Je členem Aktivních záloh ozbrojených sil ČR.
- 26 **Zahraničí**
Jízdu vlakem v Německu zkomplikovala modernizace trati zvané Riedbahn.
- 28–29 **Recenze**
Otestovali jsme model lokomotivy Šestikolák aneb řady 182 ve velikosti H0.
- 30–32 **Historie**
Stroje řady 1044 se v 70. a 80. letech staly symbolem moderních rakouských železnic. Prototyp vyjel před 50 lety, v srpnu 1974.
- 33–37 **Cestopis**
Plán byl jasný. V Praze nasednout do vlaku, přijet do Tábora, splout během dvou dní Lužnici do Bechyně a vrátit se jednou z našich nejzajímavějších tratí.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Jan Chaloupka

Pohodlná práce na počítači je v moderních vlacích ČD jedním z mnoha benefitů, které cestování vlakem nabízí.




Željeznički prevoz Crne Gore
Railway Transport of Montenegro
AD Poljica-112

Željeznički prevoz Crne Gore

Petr Slonek | Foto: ŽPCG, Wikipedia

Željeznički prevoz Crne Gore (ŽPCG) je státní dopravce, který se zabývá přepravou osob a provozováním osobních vlaků v Černé Hoře. Železniční dopravu v zemi vlastní holding Željeznice Crne Gore (ZCG), jenž prostřednictvím tří dceřiných firem odděluje od roku 2009 správce infrastruktury (Željeznički Infrastruktura Crne Gore), organizaci osob, dopravy (ŽPCG) a nákladní přepravu (Montecargo).

ŽPCG provozuje vlaky na třech tratích. Nejdůležitější je trasa ze srbského Bělehradu vedoucí přes hlavní město Podgoricu do oblíbeného mořského letoviska Baru. Trať napojuje černohorskou železnici na klíčové evropské koridory VII. a X. a přístav Bar tvoří významný přestupní bod pro nákladní dopravu. Zásadní je i pro osobní vlaky.

Druhou tratí spíše lokálního významu je spojení Podgorice s městem Nikšić. Trať byla v minulosti kompletně zrekonstruována, její rychlost navýšena a spojení těchto významných měst se zkrátilo na 50 minut. To si vyžádalo i obnovu vozového parku, ŽPCG nakoupila tři soupravy CAF Civity ze Španělska. Další regionální trať vede z Podgorice do albánského Skadaru. Černou Horou prochází 331 km tratí, což s ohledem na velikost země není příliš mnoho. Unikátem je, že pětina kolejí se nachází buď v tunelu, nebo na viaduktech. To je důsledkem hornatého terénu, jak již název státu napovídá. V zemi najdeme nejvyšší železniční viadukt na světě Mala Rijeka. Na tratích je vybudováno 121 tunelů v délce 57,7 km a 120 mostů o délce 8,3 km. Černá Hora má přímé spojení pouze se sousedním Srbskem. ○



Petr Slonek

Šéfredaktor Železničáře



Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	2. července 2008
Předchůdci	Jugoslávské železnice
Adresa sídla	Podgorica
Obrat	9 457 317 eur (2021)
Zaměstnanci	366 (2021)
Majitel	Černá Hora
Oficiální web	www.zcg-prevoz.me



Vážení čtenáři,

prázdniny jsou v plném proudu, a ve chvíli, kdy vychází toto číslo Železničáře, budou už ve druhé polovině. Mnozí z vás jsou po dovolené, jiní za odpočinkem teprve míří. Pro České dráhy však léto rozhodně nepředstavuje oddechové období. V plném proudu je letní turistická sezona, což představuje vyšší počet cestujících a plně obsazené vlaky. Napilno mají i kolegové s nostalgickými jízdami.

Naplno pokračuje modernizace vozidlového parku ČD. Nasazeno je již například všech šest bezbariérových motorových jednotek typu Desiro Classic. Cestující se s nimi mohou svézt na lince U8 Ústeckého kraje z Děčína přes Benešov nad Ploučnicí, Českou Kamenici a Jedlovou do Rumburku. Jednotky prošly schvalovacím procesem u evropského drážního úřadu ERA a mohou jezdit u nás i v Německu.

Jednotky jsme v uplynulých týdnech připravovali a postupně zajišťovali a během července se všechny podařilo připravit na pravidelný provoz. Zařazením Desir do našeho parku v Děčíně také vzniká větší provozní spolehlivost a možnost jednotky využívat i na společné česko-německé lince U 28 z Děčína do Rumburku přes Bad Schandau a Sebnitz.

V některých krajích také vyjely moderní regionální vlaky RegioFox. První cestující začaly zkraje měsíce vozit v Jihočeském kraji. Lišky jsou dočasně nasazeny na osobních spojích na trati mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi. Od nového grafikonu v prosinci letošního roku bude cestující na jihu Čech vozit hned sedm RegioFoxů, které propojí důležitá jihočeská města Tábor, Písek a Strakonice.

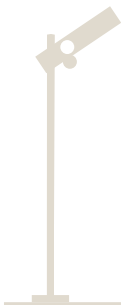
Jedny z prvních převzatých vlaků zamířily i na Vysočinu, kde obsluhují první z plánovaných spojů. Slavnostní předání nových vlaků Kraji Vysočina a dokončení celé výměny vlaků v regionu se uskuteční v září. V depu v Havlíčkově Brodě tak bude 16 jednotek RegioFox. Ty obsluží na Vysočině trať z Havlíčkova Brodu do Ždírců nad Doubravou a dále do Pardubic a z Havlíčkova Brodu přes Jihlavu do Telče a Slavonic. Společně s RegioPantery a motorovými vozy RegioSpider zajistí většinu výkonů v celém kraji. Díky tomu Vysočina má jeden z nejmodernějších vozidlových parků.

Šest RegioFoxů v barvách PID vozí cestující také na tratích ve Středočeském kraji. Jednotky se objevují na spojích na trati Rakovník – Beroun a Beroun – Rudná u Prahy – Praha. Do konce roku 2026 bude na trati v západní části kraje nasazeno celkem 38 Lišek.

Počátkem července byla rovněž dokončena modernizace regionálních vlaků v objednávkové Pardubického kraje na trati Pardubice – Chrudim – Havlíčkův Brod, kde cestující vozí sedm RegioFoxů.

ČD nasadí v Pardubickém kraji dalších osm RegioPanterů

České dráhy nasadí v kraji dalších osm jednotek RegioPanter, které cestující už znají z tratě 031, kde zajišťují provoz mezi Pardubicemi, Hradcem Králové a Jaroměřem. V návaznosti na tyto investice se s nimi Pardubický kraj rozhodl prodloužit smlouvu o dalších pět let. Nízkopodlažní třívozové vlaky RegioPanter jsou vybavené prostorem pro přepravu invalidů na vozíku, jízdních kol a dětských kočárků, bezbariérovým WC, připojením k internetu technologií wi-fi a elektrickými zásuvkami 230 voltů s dobíjecím USB portem. Mají klimatizované oddíly pro cestující a mobilní části zabezpečovacího systému ETCS. Nahradí klasické soupravy, ve kterých jsou řazeny zastaralé vozy řady Bdmtee bez potřebné modernizace a komfortu. Elektrické soupravy byly vyrobeny v letech 2012 až 2014 a dosud sloužily v jiných regionech. V Pardubickém kraji zajistí provoz vlaků na tratích Kolín – Česká Třebová a o víkendech a svátcích mezi Českou Třebovou a Letovicemi nebo Zábřehem na Moravě. Na koleje by se měly dostat nejpozději se změnou jízdních řádů v prosinci 2025. Po elektrizaci trati, což by mělo být v roce 2026, pojedou i z České Třebové do Lanškrouna. Celkem bude v Pardubickém kraji v provozu 13 jednotek RegioPanter.



VUZ loni dosáhl rekordních tržeb přes 800 milionů korun

Dceřiná společnost Českých drah Výzkumný ústav železniční (VUZ) v roce 2023 potvrdila několikaletý trend růstu výnosů a poprvé pokořila v tržbách hranici 800 milionů korun. Výnosy za loňský rok činí 861 mil. Kč. Zisk před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) atakoval hranici 400 mil. Kč, čistý zisk byl 278 milionů korun. Společnost svému akcionáři za loňský rok vyplatí dividendu ve výši cca 275 mil. Kč. V roce 2023 podíl služeb pro zahraniční zákazníky dosáhl více než 70%. Mezi nejvýznamnější zákazníky patřily společnosti ALSTOM Transport, Stadler Rail AG, CRRC, Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles a Tatravagonka Poprad. Z českých zákazníků to byly společnosti Škoda Transportation, VÚKV, AŽD Praha, CZ LOKO a česká divize Siemens Mobility. VUZ v roce 2023 předložil Strategii do roku 2030, která zahrnuje rozvoj ZC Velim s cílem rozšířit infrastrukturu pro testování autonomních vozidel a testování kybernetické odolnosti vozidel. Součástí je i rozvoj Zkušební laboratoře a poskytování služeb přímo u zákazníků a rozšíření portfolia služeb o další oblasti.



ComfortJet se vydal na zkušební jízdu do Německa

V rámci zkušebního provozu, schvalování a přípravy provozu jednotek ComfortJet na mezistátních tratích se 22. až 24. července uskutečnila zkušební jízda s vlakem číslo 003 do Německa. Jejím cílem bylo především praktické ověření správné funkce veškerého vybavení tohoto nového moderního vlaku. Prověřila se správná činnost CZE, klimatizace, informační systém, systémy řízení dveří a další prvky na železniční infrastrukturu v Německu na napájecí soustavě 15 kV 16,7Hz, která se v Česku nepoužívá. Touto soustavou jsou však vybaveny tratě v Německu a v Rakousku, tedy v zemích, kam budou jednotky ComfortJet nasazeny do pravidelného provozu. Zkušební jízdy se uskutečnily na trase Praha – Berlín, Berlín – Hamburk – Flensburg – Kiel – Hamburk a Hamburk – Berlín – Praha. ComfortJety dočasně jezdí s cestujícími bez řídicího a restauračního vozu.



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

Ve Velké Chuchli vznikne nový nadjezd a podchod

Častá čekání před staženými závorami ve Velké Chuchli se stanou minulostí. SŽ vybrala zhotovitele výstavby nadjezdu. V soutěži uspěly společnosti Váhostav a Colas, které podaly nabídku ve výši 474,6 milionu korun. Podle smlouvy nejprve vypracují projektovou dokumentaci, příští rok na jaře pak začnou stavební práce. Ty potrvají do začátku roku 2027. Hlavním účelem je odstranění čtyřkolejného přejezdu ve Starochuchelské ulici, který kříží frekventovanou trať z Prahy do Beřouna. V první etapě se vybuduje silniční nadjezd. Povede ze Starochuchelské ulice přes koryto potoka Vrutice po zrekonstruované ulici Nad Drahou. V místě křížení ulice Na Mrázovce s ulicí Nad Drahou mimoúrovňově překročí železniční trať a vyústí v Mezi-chuchelské ulici. Nadjezd bude doplněn chodníkem pro pěší. Po výstavbě silničního nadjezdu se zruší přejezd a v jeho stávající poloze vznikne bezbariérový podchod pro pěší. Východy z něj budou ve Starochuchelské, Dostihové a Radotínské ulici, čímž se propojí s novou zastávkou Praha-Velká Chuchle.



Všechna ústecká Desira už vyrazila do provozu

České dráhy nasadily do provozu všech šest bezbariérových motorových jednotek typu Desiro Classic. Cestující se s nimi mohou svézt na lince U8 Ústeckého kraje z Děčína přes Benešov nad Ploučnicí, Českou Kamenici a Jedlovou do Rumburku. Jednotky prošly schvalovacím procesem u evropského drážního úřadu ERA a mohou jezdit v Česku i v Německu. „Jedná se o spolehlivé a kvalitní jednotky. Budeme investovat i do jejich další modernizace, kdy budou dovybaveny USB konektory pro napájení cestovní elektroniky a palubní wi-fi,“ řekl generální ředitel ČD Michal Krápinec. Zařazením Desir do provozu vzniká větší provozní spolehlivost a možnost jednotky využívat i na společně česko-německé lince U 28 z Děčína do Rumburku přes Bad Schandau a Sebnitz. Celkem šest ústeckých Desir zakoupily ČD Ioni od německého dopravce Hessische Landesbahn. Siemens Desiro Classic představují jeden z nejrozšířenějších typů jednotek v Evropě, který využívají dopravci v Německu, Rakousku, Maďarsku, Bulharsku, Dánsku nebo Řecku. Cestujícím nabízejí bezbariérové cestování.



RegioPanter 640.2 na lince U3

Mezi Ústím nad Labem a Litvínovem se začátkem července na lince U3 objevil RegioPanter řady 640.2, tedy druhé generace. Pozornost poutá jeho v těchto končinách nezvyklý červeně-šedý nátěr a lehce odlišný, modernizovaný interiér. Důvodem je zácvek vlakových čt, jež se seznamují s odlišnostmi vlaků před nasazením na linku S4/U4 z Masarykova nádraží do Ústí nad Labem. Poprvé se RegioPantery řady 640.2 v pražské aglomeraci objevily již na jaře, prozatím ale na budoucí trase podél Vltavy jezdily pouze v kratší variantě linky S4 do Kralup nad Vltavou. Nynější nasazení jednotky 640.234 v Podkrušnohoří předznamenává další rozšiřování jejich působnosti od Vltavy až k Labi, kde na lince S4/U4 vystřídají řadu 471.



Instalace ETCS omezí provoz Pendolin na Slovensko

Kvůli instalaci a zkušebnímu provozu bude do schválení zabezpečovacího systému ETCS na elektrických jednotkách 680 Pendolino dočasně omezen provoz těchto souprav na spojích SC Pendolino Košičan. Od 15. srpna do konce platnosti jízdního řádu 2024 budou vlaky 241/240 Košičan Praha – Košice – Praha operovány v kategorii EuroCity a řazený z moderních vozů pro vlaky vyšší kvality. Sedmivozová souprava nabídne cestujícím služby, jako je palubní wi-fi síť či bistrovůz. Jízdní řád spoje se nemění. Vlak bude i nadále v celé trase s povinnou rezervací. S návratem Pendolin na Košičan se počítá po úplném schválení ETCS na jednotkách řady 680 pro mezistátní provoz. Slovenský Dráhový úřad neumožní vjezd Pendolina v režimu zkušebnímu provozu ETCS na své území a jednotka musí být dočasně nahrazena jiným typem vozidel. Zároveň budou od 15. srpna nasazeny jednotky řady 680 Pendolino na vlaky InterCity 502, 513, 514 a 519 Opavan mezi Prahou a Opavou. Vlaky budou nově vedeny v kategorii SuperCity a s názvem Pendolino.



Fanshop ČD má 1,2 milionu návštěvníků za půl roku

Psací potřeby, omalovánky pro děti nebo hrnečky s drážní tematikou jsou nejoblíbenější artikly, které si lidé pořizují na Fanshopu Českých drah. Často se objednávaly také hračky a oblečení s motivem vlaků. Web Fanshopu každý měsíc navštíví více než 200 tisíc lidí, velká část objednávek pak míří i do zahraničí, nejčastěji do Německa. Fanshop ČD funguje od začátku loňského prosince na stránkách www.cd.cz/fanshop. Velké oblíbenosti mezi nakupujícími se těší kovové lokomotivy ČD a modely vagonů. Dlouhodobými stálíci jsou pak 3D flash disky, které Fanshop nabízí například v podobě lokomotiv Sergej, Bardotka, Vectron nebo moderních jednotek RegioShark či CityElefant. České dráhy navíc nadále rozšiřují sortiment. Na podzim se zájemci mohou těšit na softshellové bundy s logem ČD ve čtyřech barevných variantách.

Stanice Jihlava město získá novou budovu i nástupiště

Správa železnic vybrala zhotovitele prací na přestavbu nádraží v Jihlavě. Provede ji společnost Skanska za 1,266 miliardy korun. Stanice, která se nachází blízko centra krajského města, zcela změní podobu. Pohodlný nástup do vlaků zajistí dvě nová moderní nástupiště. Pro bezpečný přístup cestujících se vybuduje podchod, který povede pod celým kolejištěm až do Mostecké ulice. Schodiště na nástupiště vždy doplní výtah. V místě stávající nádražní budovy vyroste kružná křižovatka. Pro novostavbu, která ji nahradí, se využije prostor po zrušených kolejích. V přízemí vznikne společná příjezdová a odjezdová hala, první patro bude tvořit čekárna pro přestupující cestující. V přednádražním prostoru vybuduje město dopravní terminál. Vzniknou zastávky MHD a linkové autobusové dopravy či parkoviště P + R s 68 místy. Součástí projektu je i nové veřejné osvětlení a chodníky. Stavbaři zahájí práce letos v srpnu, hotovo má být v polovině roku 2026.



Lanovka bude patřit Liberci

Lanová dráha na Ještěd bude patřit Liberci. Její nákup na konci června definitivně schválili zastupitelé města. Českým drahám za ni zaplatí 38,6 milionu korun. Od dopravce získá radnice pozemky, obě stanice a technologie související s jejím provozem. Náměstek primátora Adam Lerner předpokládá, že město lanovku převezme nejpozději do konce září. Liberec za ni zaplatí ve dvou splátkách do závěru letošního roku. Cena za prodej lanovky a technologií vychází z revizního znaleckého posudku a podle ČD jde o cenu správnou, která je odpovídající pro obě smluvní strany. Lanovka nefunguje od nehody v říjnu 2021, kdy při pádu jedné kabiny zemřel průvodčí. České dráhy už ji nechtějí dál provozovat a Liberec byl od počátku jediným zájemcem o její získání. Lanovka začne fungovat nejdříve od ledna 2029. Tak dlouhá prodleva je způsobena tím, že jen základní oprava není možná a musí se postavit zcela nová. Lanovka získá jinou podobu a bude delší. Její trasa povede od konečné tramvaje v Horním Hanychově a prodlouží se ze stávajících 1,2 na téměř 2 kilometry.



V Hranicích vznikne nové nádraží od švýcarských architektů

Nádražní budova v Hranicích na Přerovsku vznikne podle projektu švýcarsko-českého konsorcia Nemeč Taller Architektur, které tvoří architekt Lukáš Taller a projektant dopravních staveb Miroslav Vondřich. Návrh konsorcia zvítězil v architektonicko-urbanistické soutěži. Vítězný návrh zaujal porotu elegantním designem a schopností přizpůsobit se budoucím dopravním potřebám města. Budova se stane klíčovým přestupním bodem pro dálkovou, příměstskou i individuální dopravu. Bude sloužit jak současné konvenční železnici, tak vysokorychlostním vlakům. To umožní i snadnější spojení rychlíky od Olomouce přes Valašské Meziříčí a Vsetín až na Slovensko. Stavba by mohla začít v závěru roku 2027 a potrvá zhruba tři roky. Současné nádraží se nachází uprostřed kolejiště, což komplikuje jeho rozšíření a modernizaci. Nová budova se proto postaví na jiném místě v rámci stávajícího areálu, aby mohla vyhovět požadavkům na delší nástupiště i bezpečnější přechody pro cestující. Očekává se, že v roce 2050 bude nádraží v Hranicích odbavovat 9 800 cestujících ve všední den a 7 800 o víkendu. Po otevření VRT by zde měly zastavovat čtyři vysokorychlostní vlaky za hodinu.



Koleje jsou řešením dopravních problémů měst

Jaká je role drážní dopravy ve městech? Zaslouží si Praha nový vstup z hlavního nádraží do města? A jak dál s výtoňským mostem? Metropoli čeká řada zásadních rozhodnutí, která se bezprostředně týkají dráhy. V následujících řádcích nabízíme pohled Davida Vávry, architekta s citem pro dráhu a branického patriota, se kterým jsme se nemohli setkat nikde jinde než v nádražní restauraci ve stanici Praha-Braník.

Vít Čepický | Foto: autor

Kdy jste odsud jako prakticky místní cestoval naposledy?

Docela nedávno. Jeli jsme v květnu na skautský výlet a bylo to samozřejmě z branického nádraží. V tom jsme se drželi tradice, protože jako skauti jsme odjinud téměř nejezdili. No a jeli jsme na Posázavskou stezku.

Pamatujete si, kam jste odsud jel poprvé?

Přesně vám to neřeknu, ale pravděpodobně to bylo do Vraného nad Vltavou, kde měl můj strejda chatu, tam jsme jezdili často, kolikrát jsme to stihli i pětkrát za rok.

Je to vaše oblíbená trať?

Asi nemůžu říct, že by to byl Pacifik. Mými nejoblíbenějšími jsou ty,

kterými jedu poprvé, ty mě fascinují. Ale samozřejmě mám na jednotlivých tratích svá oblíbená místa, která vždycky musím vidět.

Udržuje si branické nádraží ještě svou tramskou aureolu?

No, spíše tramsko-chalupářsko-indiánsko-pracovní. Jeho největší zvláštností právě je, jak se zde historicky míxují různé profese, sociální skupiny, a dohromady vypadají docela komicky. Ve vlaku jel šerif, vedle paní s nůš, pán do práce, naproti skaut... To je něco nepostizitelného a zcela jedinečného, co udává charakter zdejší trati. To na žádném Keleti pu nebo Gare d'Austerlitz nepotkáte. A sympatické je, že se tu za ta léta vlastně moc nezměnilo.

Jakou dopravní roli hraje a měla by hrát kolejová doprava?

Kolejová doprava je nejlepším druhem dopravy. A bylo by skvělé, kdybychom se ji naučili využívat ještě víc. Myslím, že je řešením dopravních problémů velkých měst. Jedině veřejná kolejová doprava nás může spasit před jejich úplným ucpáním. Ona je ve výsledku i pohodlnější, ale spousta lidí se mentálně ještě nestihla na veřejnou dopravu pře-

nastavit. Přitom auto musíte řídit, musíte ho někde zaparkovat, traumatizujete se tím, že nebude kde, že zaparkujete špatně, odtáhnou vám ho... Oproti tomu skočíte na metro, tramvaj nebo vlak, cestou si něco přečtete, to je přece daleko luxusnější doprava. Opravdu se domnívám, že koleje jsou řešením většiny problémů měst.

Když se budeme držet Prahy – má v mezinárodním srovnání skvělou síť metra, tramvají i (pří)městské železnice, až na některé tangenty nabízí koleje většinu důležitých spojení, a to velmi pohodlně, tak jak ještě řidičům vysvětlit, že jde o dobrou alternativu?

Oni si na to musí přijít sami. Ideologie motoristické Prahy je naprosto nescenná, větší zhovadilost jsem snad v poslední době neslyšel, preferovat automobily v Praze je úplný nesmysl. Nedávno jsem na základě toho udělal takovou ironickou kresbu, na které je zatrubněná Vltava s tím, že se uvolněné místo vyasfaltuje a bude se tam skvěle jezdit autem, ale kamarádi mi říkají, abych s tím snad ani nechodil ven, aby se toho ještě někdo nechytil... Samozřejmě je třeba dodat, že u nás funguje veřejná doprava výborně ve městech, ale hůře na venkově. Tam lidem mnohdy nezbývá než sednout do auta. Ale v Praze je téměř zbytečné.

Je problém také vyklidňování centra na úkor výstavby v okolí města?

Já bych úplně neřekl, že se teď v centru nestaví, Smíchov, Karlín, chystají se Holešovice... Bohužel ale byty nejsou dosažitelné pro mladé lidi, chybí nám startovací byty, jejichž výstavba by měla být úkolem města, to by si radnice měly jednoznačně více hlídat.

Vrátím se k nádražím, respektive k nádražním budovám. Drží si stále svou kvalitu i společenskou roli?

Ty budovy vznikaly v době objevu nového způsobu dopravy. Byly adekvátní neuvěřitelnému zkrácení vzdáleností a novým možnostem, které železnice přinesla. A nádražní budovy tehdy byly odrazem nové doby, proto šlo kolikrát až o muzeální budovy. Ať se podíváme k nám, do Francie, Itálie, Ameriky, všude byla budovaná nádraží naprosto znamenitá. A také přitahovala luxusní život i klientelu. Například nejluxusnější restaurace ve městech mimochodem bývaly na nádražích, to je paradox, jelikož za socialismu se u nás nádražní restaurace staly naopak těmi nejméně luxusními... Každopádně nyní, až lidé opět najdou vztah k tomuto způsobu dopravy, se původní vize a role nádraží začne opět naplňovat, leckde to už je vidět. V současné době nám dokonce na některých stanicích vznikají třeba minipivovary, to je skvělé.

Nedávno jste vystoupil na obranu vítězného návrhu na rekonstrukci odbavovací haly pražského hlavního nádraží a jeho okolí. Proč?

Největším omylem je průtah dálnice skrz střed města a před samotným nádražím. A uctívaná stavba vestibulu nádraží Aleny Šrámkové, Jana Šrámka a Jana Bočana tuto chorou ideu vlastně trochu podporuje tím, že na jeho střeše vzniká ještě parkoviště. Z původního návrhu, který

pro nás byl vcelku ikonický, navíc zbývá spíše torzo. Zmizely fantastické původní lampy, pokladny, prostor je zastavěný butiky, takže mně toho prostoru už není tak líto. Nový návrh možná má jakýsi arabský nádech, ale já říkám, že z palmy za pět minut vytvořím smrk, aby se lidé tolik nebouřili... Ono silné gesto v podobě jakési světelné brány do města je gesto adekvátní velikosti a významu Prahy. Mně se ta velkorysost velmi líbí. A oceňuju, že se v rámci návrhu také vrací tramvaj zpět přímo k nádraží, kam patří.

Velkou obnovou nyní prochází i další velká pražská nádraží. Sledujete, co se děje na Smíchově?

Nejsem úplně detailně seznámený s projektem, ale vidím, jak se dramaticky změnila krajina celé nádražní oblasti. Kolejiště byla taková potenciální městská rezerva, něco podobného čeká ještě třeba Holešovice, a je skvělé, že tam vzniká nové bydlení přímo v centru, u nádraží a na metru a tramvaji.

A co nové pěší propojení centra Prahy nad Masarykovým nádražím?

To plato je fantastické. Opět scelí město, zkrátí vzdálenosti v rámci centra. Když jsem šel z Florence, tak jsem to musel celé klopotně obcházet, takhle se půjde napřímo a navíc příjemným prostorem. A s vlakem přímo dole, to je opravdu výborné.

Naopak patříte mezi velké zastánce zachování stávající podoby výtoňského mostu...

Odborné posudky obou stran se v lecčems vzájemně vylučují a já nejsem až takový odborník na to, abych dokázal jednotlivé detaily hodnotit, ale obecně je zjevné, že most zachránitelný je. V případě odstranění stávající konstrukce a výstavby nové je zásadní problém v tom, že pak půjde o novostavbu, kterou bude třeba posuzovat podle jiných norem. A ty nám, kromě jiného, mostovku posouvají o nějaké čtyři metry vzhůru, což mnohem více degraduje okolní zástavbu. Prostředí pod mostem a kolem mostu tím změní charakter. Když nyní sedíte v kavárně na Výtoni, vlak jezdí ve velmi příznivém horizontu. Rovněž cenné kubistické a modernistické domy na Rašínově nábřeží směrem k Vyšehradu a bývalá Podskalská celnice by tím utrpěly, v tomhle mi to přijde brutální. Navíc třetí kolej výhledově ani nebude třeba, kapacitu posílí lepší organizace dopravy a budoucí podzemní spojení mezi Smíchovem a hlavním nádražím pro regionální dopravu, které se plánuje.

Čím je výtoňský most významný pro pražské panorama?

My v Braníku to máme trochu jinak, ten most pro nás plní funkci Karlova mostu. Ale to je samozřejmě náš subjektivní pocit, každý most plní nějakou funkci, záleží na optice, kterou se na to díváme. Určitě jsem ale vícekrát v životě nakreslil železniční most než most Karlův. Ne že by to tedy bylo nějaké měřítko...

Kolejová doprava je nejlepším druhem dopravy. A bylo by skvělé, kdybychom se jí naučili využívat ještě víc. Myslím, že je řešením dopravních problémů velkých měst. Jedině veřejná kolejová doprava nás může spasit před jejich úplným ucpáním.





Nemrzí vás, že nemá žádné jméno?

Vlastně nemrzí. Tím je lepší. Protože není tak ambiciózní.

Dalším drážním mostem proti proudu Vltavy je Branický most, přezdívaný jako most Inteligence. Ten je vlastně taky výjimečný ve vztahu k ostatním pražským mostům...

On je vzhledem ke své známé historii vlastně mostem za komunismu perzekvovaných lidí. Je až národním památkem. Vzdor inteligence, který dodnes slouží lidem a připomíná její osud. Jako cyklistovi mi ostatně tisíckrát posloužil, a to nejen v době před Barrandovským mostem. A vždycky mě fascinovala ona chybějící kolej, taková kafkovská nenaplněnost.

Prý jste spoustu autorských věcí napsal v jídelním voze. Je pro vás stále inspirativním?

Když natrefím na ten plnohodnotný jídelní vůz, třeba cestou do Berlína, tak stále je. Jídelní vůz je zcela zásadní místo, kde jde psaní hodně dobře. Jak krajina mizí, tak vás to nutí k rychlejší práci. Vlaky jsou v tomhle úchvatné. Možná by mohly vzniknout stipendijní pobyty pro začínající spisovatele v podobě místenek do jídelních vozů. A propagovat by je mohl Jára Rudiš, že.

Takže jste také člověkem jídelních vozů starých forem...

Já chci jídelní vůz s lampičkou a závěsem, který si odhrnu. Ale musí tam být, abych si jej mohl jako oponu odtáhnout a koukat do krajiny.

Vzpomenete si, která nová nebo rekonstruovaná drážní stavba vám v poslední době udělala radost?

Já to s dovolením vezmu obecněji. Hlavně mi dělá radost, že města s časem mění svou tvář. Už na náměstích nenacházíme otřískané baráky, a i když na nich mnohdy vznikly domy poplatné své době, většinou už vypadají dobře. A to naštěstí platí i pro nádraží a dráhu obecně. Takže – dobrý. ○

David Vávra

Celoživotní a hrdý obyvatel pražského Braníka vystudoval stavební fakultu ČVUT a Akademii výtvarných umění v Praze, což jednoznačně nalajnovalo jeho profesní kariéru. Veřejně známým se totiž stal nejen díky svým uměleckým počinům na poli hereckém a autorském, ale stejně tak neúnavnou propagací architektury. Obě tyto roviny se spojily například v originálních cyklech Šumná města a Šumné stopy, jež dokázaly vyzdvihnout mnohé opomíjené skvosty tuzemské architektury a dodnes vyčnívají mimořádnou autorskou hravostí.

ETCS má už více než 420 vozidel ČD

Příprava na výhradní provoz pod evropským zabezpečovacím systémem ETCS na vybraných koridorových tratích nepřetržitě pokračuje. České dráhy hodlají provozovat s ETCS od začátku roku 2025 přibližně 520 vozidel a jednotek. Aktuálně je vybaveno palubní jednotkou ETCS více než 420 vozidel. Dopravce už také zároveň proškolil více než 750 strojvedoucích na obsluhu vozidel s ETCS.



testování ETCS a zátěžových testů celého systému v různých místech Česka,“ zdůraznil náměstek.

Pokračuje retrofit

Průběžně pokračuje instalace ETCS do dalších vozidel perspektivních řad, tedy retrofit. Vedle lokomotiv řad 162 WTB, 362 a 362 WTB, u kterých je ETCS namontováno už v celkem 103 kusech, probíhá instalace například i u lokomotiv řady 750, jednotek RegioSpider 841 a 841.2, všech 33 RegioSharků, elektrických jednotek 660/661 InterPanter, RegioPanterů první generace nebo příměstských elektrických jednotek 471 CityElefant. Všechna nová vozidla, která České dráhy pořízují, už mají nainstalovanou palubní jednotkou ETCS.

Současně se školí další strojvedoucí na obsluhu vozidel vybavených ETCS. U národního dopravce tímto školením prošlo už více než 700 strojvedoucích, další více než stovka je v závěru. V rámci přípravy se strojvedoucí seznamují s novými předpisy, podle kterých se organizuje provoz na tratích vybavených traťovou částí ETCS, učí se ovládat a používat samotné zařízení ETCS na lokomotivě, získávají dovednosti při jízdě pod dohledem ETCS i při plynulém přechodu mezi oblastí vybavenou traťovou částí ETCS a oblastí vybavenou národním vlakovým zabezpečovacím zařízením.

Díky ETCS má strojvedoucí před sebou na monitoru přehledně zobrazené maximální rychlosti pro část trati před vlakem, brzděné křivky, zobrazení blížící se cílové rychlosti, její snížení, popřípadě místo zastavení u návěstidla zakazujícího další jízdu. Pokud by strojvedoucí na snížení rychlosti adekvátně nereagoval, zabezpečovací systém automaticky zasáhne a vlak zastaví.

ETCS (European Train Control System) je jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém. Jeho cílem je odstranit různé národní systémy, umožnit interoperabilní provoz lokomotiv napříč Evropou, zvýšit rychlost vlaků, propustnost tratí a zvýšit bezpečnost železničního provozu. Skládá se ze dvou základních částí. Traťová část je součástí železničních tratí a zajišťuje přenos informací k vlakům. Mobilní část je instalovaná na drážních vozidlech, přijímá informace z traťové části a předává je strojvedoucímu, případně automaticky zasáhne a vlak zastaví. ○

Redakce | Foto: Michal Málek

Jestliže do konce letošního roku plánuje dopravce převzít 54 vozidel s nainstalovanou jednotkou ETCS a zastavení neboli retrofit dalších 66 vozidel ze stávající flotily. „Všechny naše aktivity směřují k tomu, abychom byli dobře připraveni na spuštění výhradního provozu na koridorových úsecích,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Vlaky Českých drah už nyní v rámci zkušebního provozu podle něj ujedou řádově několik tisíc kilometrů denně pod dohledem ETCS. „V režimu ETCS jezdí vozidla, která jsou vybavena vlakovým zabezpečovačem v režimu switch-on, kde je proškolený strojvedoucí a zapnutá traťová část ETCS. Jedná se o koridory od slovenské a polské hranice přes Bohumín do Břeclavi, z Břeclavi přes Brno do České Třebové nebo z Přerova přes Českou Třebovou do Prahy, z Berouna přes Plzeň do Chebu. Na trati

z Uničova do Olomouce jsme dokonce prvním osobním dopravcem v Česku, který zahájil výhradní provoz pod dohledem ETCS. Aktivně se rovněž účastníme





5 Kč
Z 0,5 L PIVA
NA OPRAVU

Děčínské Líze pomůže i pivní speciál

Již třetí pivní speciál láká k příspěví na obnovu drážní historie. Po Matyldě a Kryšpínovi přichází Šlechtična, jež má pomoci stejnojmenné lokomotivě 475.179 zpátky do nostalgického provozu. Děčínská ikona, které severočechští železničáři neřeknou jinak než Líza, vyžaduje po letech provozu generální opravu, na kterou část z výtěžku prodeje piva přispěje.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Václav Rubeš

Zahnat žízeň drážním pivem můžete v ČD Muzeu v Lužné, plechovky Šlechtičny jsou k sehnání taktěž na palubách vlaků u našich minibaristů a od 15. července lze tento zlatavý mok ochutnat také v podniku Zastávka od Pivstra na plzeňském hlavním nádraží, odkud za každý půllitr poputuje na fond Lízy pětikoruna.

„Parní lokomotiva 475.179 Šlechtična patří mezi jedny z nejcennějších artefaktů naší železniční historie a ukázkou poválečného strojírenského umu. Po dlouhých letech provozu však potřebuje generální opravu,“ řekl ředitel Centra historických vozidel Českých drah Marek Plochy s tím, že náklady na opravy se neustále zvyšují. „Proto hledáme další zdroje pro jejich financování. Jedním z nich je výroba pivního speciálu. Ve spolupráci s Plzeňským Prazdrojem a jeho experimentálním pivovarem uvádíme již třetím rokem do prodeje speciální edici piva, jehož prodej pomáhá získávat finanční prostředky na opravu konkrétní lokomotivy. Letos je to právě Šlechtična,“ vysvětlil.

Statisíkový příspěvek nadace

Na opravu Šlechtičny může přispět každý také pomocí sbírkového účtu Nadace

Okřídlené kolo 278975072/0300 s variabilním symbolem 475179. Do 1. července věnovala Nadace Okřídlené kolo 150 000 Kč ze sbírkového účtu na realizaci opravy lokomotivy do provozního stavu. Nadace zároveň organizuje soutěž pro všechny přispěvatele. Všichni přispěvatelé, kteří uvedou svůj kon-

takt do poznámky platby pro příjemce, jsou automaticky zařazeni do slosování o dvoudenní pobyty pro dvě osoby v jednom z rekreačních zařízení Odborového sdružení železničářů. Slosování se uskuteční letos v listopadu.

„Nadace Okřídlené kolo již více než 20 let finančně i nefinančně podporuje projekty a záměry oprav historických kolejových vozidel, především těch v majetku Českých drah a Národního technického muzea. Stejně tomu je i nyní v případě opravy parní lokomotivy 475.179 Šlechtična, na níž může přispět kdokoli i prostřednictvím našeho sbírkového účtu,“ uvedl ředitel Nadace Okřídlené kolo Zdeněk Vysloužil.

Děčínská Líza byla v roce 1948 pod výrobním číslem 1901 ve Škodě Plzeň a v průběhu 30 let aktivní služby prošla depy v pražských Vršovicích, Českých Budějovicích, Bratislavě, Zvolenu a nakonec v Děčíně. Po ukončení parního provozu lokomotiva sloužila v depu v Děčíně jako vytápěcí pojízdný kotel. Následně se začala využívat pro jízdy historických vlaků a zúčastnila se kromě mnoha jízd v naší republice několika mezinárodních akcí. Zavítala například do Německa, Švýcarska, Maďarska, Polska nebo na Slovensko.

České dráhy každoročně věnují na péči a záchranu našeho technicko-kulturního dědictví milionové částky. Bez zapojení mnoha dobrovolníků, sponzorů a návštěvníků, kteří svým výletem do železničního muzea v Lužné u Rakovníka a účastí na nostalgických jízdách podporují financování těchto památek a jejich provoz, by nebylo možné zachránit tolik úžasných „krásek“ na kolejích.



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc srpen zní: **Kdy se prvně na tuzemské trati objevil vlak EuroCity a o jaký spoj se tehdy jednalo?**

Své odpovědi nám zašlete do **31. srpna** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář srpen“. Tentokrát se hraje o knihu Historie státních drah 1918–2018.

Správná odpověď z č. 7: Při zkouškách roku 1976 dosáhl první prototyp rychlosti 176 km/h a drží tak stále platný rychlostní rekord tuzemských motorových lokomotiv. Publikaci Železnice Českobudějovicka získává Martin Holý, Litoměřice.





Do regionů vyrazily další Lišky

ČD nasadily do pravidelného provozu v Jihočeském kraji první RegioFoxy. Dočasně začaly jezdit na osobních vlacích mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi. Od nového grafikonu v prosinci bude cestující na jihu Čech vozit sedm RegioFoxů, které propojí Tábor, Písek a Strakonice. Lišky, jak se vozidlům přezdívá, už ale jezdí i v dalších regionech.

Jeden slouží pro školení

Podle náměstka pro osobní dopravu Jiřího Ješety budou jezdit dva spojené RegioFoxy na trati z Veselí nad Lužnicí přes Třeboň do Českých Velenic. „Spoje nabídnou kapacitu 230 míst k sezení i prostor pro 16 jízdních kol. Třetí RegioFox poslouží ke školení dalších strojvedoucích a personálu a také jako provozní záloha kvůli nutné údržbě a pro případ nenadálých událostí. Po zprovoznění mostu u Červené nad Vltavou se se začátkem grafikonu 2024/25 všechny RegioFoxy přesunou dle požadavku objednatele na trať Tábor – Písek – Ražice – Strakonice,“ doplnil Ješeta.

„Jsem přesvědčen, že tyto moderní vlaky výrazně zlepší komfort a kvalitu cestování pro Jihočechy i pro návštěvníky kraje. Na podzim 2023 jsme s Českými drahami podepsali smlouvu, takže jsme k nám dostali na elektrifikované tratě

Redakce | Foto: archiv ČD

České dráhy si od polské společnosti PESA objednaly celkem 106 RegioFoxů, letos by jich do provozu mělo být uvedeno téměř 60. „Lišky se začínají ve větším množství konečně dostávat na koleje. Po úspěšném zajetí RegioFoxů na vytížené trati mezi Pardubicemi a Havlíčkovým Brodem startujeme jejich provoz i v Jihočeském kraji. Jen letos nám má výrobce

dotat 59 těchto moderních jednotek, které postupně zamíří na tratě v sedmi krajích po celé republice, sedm z nich bude nasazeno právě zde na jihu Čech,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. „Nové RegioFoxy představují další dílek skládky letošní rekordní obnovy vlakové flotily Českých drah. Nasadíme do provozu zhruba 440 nových jednotlivých vozidel, na regionálních i dálkových tratích.“

Drážní úřad informuje

V prvním pololetí stoupl počet železničních dopravců

První pololetí letošního roku potvrdilo již déletrvající trendy vývoje čísel na české železnici. Ke konci června evidoval Drážní úřad celkem 142 dopravců, kteří mají oprávnění provozovat drážní dopravu na území ČR. Od konce roku 2023 to znamená nárůst o čtyři dopravce – jednoho českého a tři zahraniční s povolením zajíždět pouze do příhraničních stanic.

Počet evidovaných platných licencí strojvedoucích ale zaznamenal další pokles. Z 9 337 licencí evidovaných na konci roku 2023 poklesl počet o 178 ks na 9 159. Počet žen mezi strojvedoucími naopak narostl ze 101 na 109. Za první pololetí letošního roku bylo vydáno 221 nových licencí.

Počet osob vstupujících neoprávněně do kolejí se bohužel drží na vysokých číslech. Drážní úřad za prvních 6 měsíců projednal 278 přestupků fyzických osob, které porušily zákaz vstupu do prostoru dráhy. Ve 27 případech se jednalo o děti do 18 let.





RegioPantery a tohle je další krok, který jsme si s ČD předsevzali. Zajistíme tak, že na našich tratích budou jezdit nejmodernějšími vlaky," prohlásil hejtman Jihočeského kraje Martin Kuba s tím, že kraj platí za dopravní obslužnost víc než 1,9 miliardy korun ročně.

I do dalších regionů

Po dodání všech 106 RegioFoxů od výroby budou postupně nasazovány do provozu na tratích v Jihočeském, Středočeském, Královéhradeckém, Pardubickém a v Plzeňském kraji, v Kraji Vysočina a také v Praze. Aktuálně jezdí devět RegioFoxů na Vysočině a dalších sedm je nasazeno na vlacích v objednavce Pardubického kraje. Od zahájení zkušebního provozu v srpnu 2023 jsou Lišky k vidění ve Středočeském kraji.

Doprave v Jihočeském kraji kromě RegioFoxů provozuje i dalších 14 moderních elektrických jednotek RegioPan-

ter určených pro regionální dopravu. Dalších pět jihočeských dvouvozových RegioPanterů druhé generace je již ve výrobě a budou uvedeny do provozu na jihočeských tratích během letošního roku.

Obnova na Vysočině

Významnou proměnou díky nasazení Lišek prochází vozidlový park také v sousedním Kraji Vysočina. Po červnovém schválení nového typu této jednotky sem zaměřily jedny z prvních převzatých vlaků a v regionu již obsluhují první z plánovaných spojů. Slavnostní předání nových motorových vlaků kraji a jeho obyvatelům a dokončení celé výměny regionálních vlaků na Vysočině se uskuteční v září.

„V depu v Havlíčkově Brodě budeme mít celkem 16 nových jednotek RegioFox. Ty obsluží na Vysočině jednak trať z Havlíčkova Brodu do Ždírců nad Doubravou a dál do Pardubic a z Havlíčkova Brodu přes Jihlavu do Telče a Slavonic. Společně

s RegioPantery a motorovými vozy RegioSpider zajistí nové vlaky drtivou většinu výkonů v celém kraji. Vysočina tak má jeden z nejmodernějších vozidlových parků a také díky RegioNovám na dalších tratích jsou vlakové spoje v kraji prakticky stoprocentně přístupné cestujícím na vozíku," zdůraznil Krapinec.

Šest v barvách PID

Na tratích ve Středočeském kraji vozí cestující šest RegioFoxů v barvách PID. Jednotky s čísly 004, 005, 008, 018, 019 a 020 se objevují na spojích na trati Rakovník – Beroun a Beroun – Rudná u Prahy – Praha. Pravidelný provoz Lišek navazuje na provoz zkušební, který ve Středočeském kraji začal loni a v červnu po schválení nového typu vlaků skončil. Do konce roku 2026 bude na trati především v západní části kraje nasazeno celkem 38 nových RegioFoxů.

Lišky ve středních Čechách nahrazují dosluhující vozidla řad 809, 810 či 814. „Ve Středočeském kraji jsme ukončili zkušební provoz. Vozidla, která se mu podrobila, odjela do Polska k finálním úpravám podle schváleného typu a místo nich jsme aktuálně nasadili šest Lišek. Ty jezdí na trati z Prahy přes Rudnou u Prahy do Berouna a z Berouna do Rakovníka, kde se o ně starají v tamním depu," uvedl Jeřeta. „Na trati v regionu navíc kromě RegioFoxů v následujících letech nasadíme i osvědčené motorové vozy německé proveniencí Regio-Shuttle RS1, které v Česku provozujeme pod obchodním názvem RegioSpider. Zamíří jich sem 34.“

Počátkem července byla rovněž dokončena modernizace regionálních vlaků v objednavce Pardubického kraje na trati Pardubice – Chrudim – Havlíčkův Brod, kde cestující nyní vozí sedm RegioFoxů. Pardubický kraj se tak spolu s Vysočinou stal jedním z premiantů provozu nových regionálních vlaků. Kromě Lišek se cestující v regionu mohou v následujících letech těšit na dodávku dalších moderních vlaků v podobě celkem osmi elektrických jednotek RegioPanter. Vozy řady 814 RegioNova se pořízení nových RegioFoxů prozatím přesunou na jiné tratě v kraji.

Kontrolní den k dokončení modernizace vozidlového parku na trati Pardubice – Havlíčkův Brod za účasti zástupců Pardubického kraje včetně hejtmana Martina Netolického, ČD zastoupených náměstkem generálního ředitele pro osobní dopravu Jiřím Ješetou a za přítomnosti výrobce, společnosti PESA, se uskutečnil 23. července v rámci jízdy zvláštního vlaku v úseku Pardubice centrum – Chrást u Chrudimi. ○



České dráhy převzaly 55 jednotek a lokomotiv

České dráhy v první polovině letošního roku převzaly do provozu celkem 22 elektrických jednotek RegioPanter, 15 motorových jednotek RegioFox, 17 lokomotiv Vectron a také první jednotku ComfortJet v přechodném řazení. Hodnota nových vlaků převyšuje částku sedm miliard korun.

Redakce | Foto: archiv ČD

Podstatná část této investice byla zajištěna českými podniky a zaměstnala stovky Čechů v perspektivním železničním průmyslu na severní a střední Moravě, v západních Čechách a v dalších regionech Česka.

„Na základě našich smluv na nové vlaky jsme letos slíbili rekordní výměnu starších vlaků za nové. I když se dodavatelé potýkají stále s některými problémy, tak jsme v prvním pololetí uvedli do provozu už 55 nových jednotek a lokomotiv. V přepočtu na jednotlivá vozidla nebo články je to 119 kusů a představuje to více než 7 000 míst k sezení v nových, hlavně regionálních spojích,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „Dokončili jsme například výměnu elektrických vlaků v Olomouckém kraji a vyřadili tam padesát let stará Tornáda. Díky schválení RegioFoxů jsme mohli začít přebírat i nové motorové jednotky a vy-



řazovat motoráčky 810 z pravidelného provozu v dalších regionech, například v Pardubickém kraji, ale budeme je rušit i na zálohách, kdy zaskakují třeba za RegioNovy a jiné typy motoráček.“

Lišky s ročním zpožděním

Při uvádění nových vlaků do provozu jsou pro České dráhy nejdůležitější bezpečnost, kvalita a komfort pro zákazní-

ky a zaměstnance. Proto začalo například přebírání motorových jednotek RegioFox zhruba s ročním zpožděním až po jejich schválení Drážním úřadem. Znamená to také, že dopravce ani v budoucnosti nebude přebírat vozidla, u kterých se při přejímkách objeví větší nedostatky.

„Vedle regionálních vlaků měníme také lokomotivy a připravujeme se na zavádění ComfortJetů. Nové lokomotivy Siemens Vectron pronajaté od leasingové společnosti RSL nám na konci roku umožní nahradit řadu 151 na koridoru z Prahy do Ostravy a Žiliny a řada 380 skončí na trati Praha – Brno – Břeclav. Na těchto tratích bude povinný provoz pod dohledem ETCS. Starší lokomotivy budeme postupně vyřazovat z provozu a řadu 380 přesuneme na trať z Prahy na jih Čech,“ komentoval obnovu lokomotiv člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Do zkušebního provozu byl převzat také první ComfortJet, který je nasazen na trasu z Prahy do Bohumína. S ohledem na složitost celého vlaku, který je plný elektroniky, nyní probíhá jeho zkušební provoz a vyladování všech funkcí těchto souprav včetně spolupráce s lokomotivami. Do doby, než se rozšíří jejich provoz o další soupravy a tratě, chce mít dopravce absolutní jistotu, že všechno funguje, jak má, a cestujícím nabídne komfort a zaměstnancům kvalitní pracoviště.

České dráhy jsou největší osobní dopravce v Česku. Ročně vypraví zhruba 2,5 milionu vlaků, které ujedou více než 116 milionů kilometrů. Cestující s nimi ročně ujedou více než 8 miliard kilometrů. Provozují zhruba 2 000 hnacích vozidel a přes 1 600 osobních vozů. ○

Minibary obsloužily statisíce cestujících, nejpopulárnější je káva

Více než 247 tisíc šálků kávy bylo vydáno v prvním pololetí roku 2024 prostřednictvím minibarů Českých drah. Mezi oblíbené občerstvení patří také pivo, bagety, croissanty nebo rozpékané pečivo. Stevardky a stevardi minibarů obsloužili od ledna do konce června letošního roku více než 570 tisíc cestujících.

Mezi nejoblíbenější položky letošního jara v nabídce ČD Minibaru patřila instantní káva (115 151 porcí), značková káva Manuel (66 957), latte (64 989), čaj (52 357), neperlivá voda (47 905), jemně perlivá voda (44 070), pivo Pilsner Urquell (63 622), Budweiser Budvar (35 962), kofola (52 138), croissant 7 days (45 512) a bageta (45 626). Populární mezi cestujícími je třeba i sušené maso, kterého se prodalo skoro čtrnáct tisíc

balení. Svě fanoušky má i jedlý hmyz v podobě křupavých červíků a cvrčků, kterého se prodalo bezmála tři tisíce balení. Téměř vyprodány je také pivní speciál Šlechtična, jehož koupí zákazníci podpořili opravu parní lokomotivy Šlechtična 475.179. Ve spolu-



práci s experimentálním pivovarem Plzeňského Prazdroje, respektive jeho značkou Elektrárna, se připravuje další várka speciálního piva. Cestující se navíc mohou těšit na další rozšíření sortimentu. V dohledné době budou minibary nabízet například tyčinky Müsli bites od Vitality Garden.

Služba ČD Minibar představuje malý vozík upravený pro servírování drobného občerstvení ve vlaku přímo na místech cestujících. Stevard během jízdy vlaku opakovaně prochází soupravou a nabízí cestujícím občerstvení. Platba je možná v hotovosti v korunách, eurech, případně voucherem na občerstvení a bezhotovostně platební kartou.

Služba je nyní zajištěna ve 171 spojích, v dalších vlacích jsou umístěné také prodejní automaty s občerstvením.

VRT ve světě: Tisíce kilometrů a miliony cestujících

Plán výstavby vysokorychlostních železnic v Česku pomalu získává první konkrétní obrysy. Správa železnic a její partneři již pracují na přípravě jednotlivých úseků, které spojí důležitá centra České republiky a naši zemi se zahraničím. Problematiku vysokorychlostní dopravy bedlivě sleduje také Mezinárodní železniční unie (UIC). Tématu se věnuje jedna ze skupin UIC, která zpracovává různé světové přehledy, srovnání a podílí se na organizování konferencí a kongresů, které se VRT věnují. Podívejme se tedy na tuto problematiku v evropském i světovém měřítku právě pohledem UIC.



Pro REFNE vyrobil Siemens 26 vlaků z rodiny Velaro. Ve Španělsku dosahují rychlosti 300 km/h.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Shutterstock, Wikipedia

když poslední přehled UIC vydala k roku 2023, většina dat je o jeden až dva roky starší. Nějakou dobu totiž trvá, než se je podaří z celého světa soustředit a zpracovat. Dívat se na vysokorychlostní železnice lze z mnoha úhlů: přes přepravní výkony, délku tratí, počty vozidel, maximální rychlost a řadu dalších parametrů.

Z pohledu efektivit vysokorychlostní dopravy je zřejmě nejvýznamnější přehled dosažených výkonů. Kolik cestujících rychlovlaků přepravují? Bohužel i do této oblasti zasáhla pandemie covidu a původní pozitivní zájem o vysokorychlostní železnici z důvodu omezení cestování se dočasně, ale rapidně propadl.

Před rokem 2019 rostly přepravní výkony řádově o stovku milionů oskm ročně. Rok 2019 se stal rekordním. Poprvé v historii vysokorychlostní železnice dosáhl celosvětový přepravní výkon přes bilion oskm, přesně to bylo 1 067 miliardy oskm. Následoval prudký covidový pád na pouhých 645,9 miliardy oskm. To bylo jen o něco málo víc než v roce 2015. Zatím

poslední dostupná data o přepravním výkonu jsou z roku 2021 a naznačují, že se lidé do vysokorychlostních vlaků po nejtěžším roce vrací. Přepravní výkon dosáhl 778,9 miliardy oskm, přestože covid i v tomto roce způsoboval v mnoha zemích řadu omezení.

V přepravě vede Čína

Přepravní výkon vysokorychlostní železnice v jednotlivých státech ovlivňuje více faktorů. Je to samozřejmě délka její sítě, se kterou se seznámíme v další části našeho článku, dále hustota osídlení a pochopitelně rovněž velikost země. Nelze se tedy divit, že od roku 2011 vede tabulku Čína. Pro ohromný nárůst výkonu má ideální podmínky – velká země s velkými přepravními vzdálenostmi, vysoký počet obyvatel a závratné investice do nové železniční sítě, která se každoročně prodlužuje o stovky kilometrů. Čína se na přepravním výkonu v roce 2021 podílela neskutečnými 78 %.

Druhá pozice patřila dlouhodobě Japonsku. Před covidem tam dosáhl přepravní výkon úroveň kolem 100 miliard oskm. To představovalo zhruba 10 % ce-

losvětového výkonu. Po covidu s přepravním výkonem pouhých 44,4 miliardy oskm (6 %) však propadlo za obvykle třetí Francií, kde byl přepravní výkon v roce 2021 ve výši 47,7 miliardy oskm. Mezi další velké hráče s více než pěti miliardami oskm patří ještě Německo, Itálie, Jižní Korea a Španělsko.

Velmi podobně s malou změnou vypadá i srovnání počtu cestujících v jednotlivých zemích za rok 2021. Ze zhruba 2,5 miliardy cestujících vysokorychlostní železnice připadá na Čínu 1,9 miliardy osob (76 %), následuje Japonsko se 184 miliony (7 %) pasažérů a Francie s 86,2 miliony (3,5 %) cestujících. Více než 10 milionů zákazníků za rok vykazují ještě Německo, Itálie, Jižní Korea a Španělsko.



Srovnání cestovní doby (hodiny)

Linka	1989	2022
Madrid – Barcelona	7,5	< 3
Paříž – Londýn	7,5	2,5
Paříž – Curych	9	4
Paříž – Brusel	2,5	1,5
Řím – Bologna	3,5	2
Frankfurt – Brusel	5,5	3
Frankfurt – Curych	5	4
Amsterdam – Paříž	5,5	3,5

Nejvíce tratí v Číně, druhé je Španělsko

Vysokorychlostní železniční síť měřila podle statistik UIC v roce 2022 celkem 59 421 kilometrů. Statistika začíná rokem 1964, kdy byla spuštěna první vysokorychlostní železnice na světě v Japonsku z Tokia do Ósaky s délkou 515 kilometrů. Prvních tisíc kilometrů vysokorychlostních tratí postavili sami Japonci do roku 1975. Následně se otevřely úseky vysokorychlostních železnic v Itálii (1977), ve Francii (1981) a v dalších zemích. Dva tisíce kilometrů bylo překonáno v roce 1982. O 25 let později, v roce 2007, dosáhla světová síť vysokorychlostních železnic délky 10 000 km a pak následoval raketový růst v otevírání nových tratí. Dalších 10 000 kilometrů bylo zprovozněno za pouhé čtyři roky. V roce 2011 dosáhla síť rychlodrah 20 479 km a mezi lety 2011 a 2022 se ročně zprovožňovalo v průměru tři a půl tisíce kilometrů vysokorychlostních železnic ročně.

Podstatnou zásluhu na tom má opět Čína, která v současné době disponuje vysokorychlostní železniční sítí s délkou přes 40 000 km. Představuje to zhruba 68 % všech rychlodrah na světě. Společně s Japonskem a Jižní Koreou se v Asii nachází 75 % veškeré vysokorychlostní železniční sítě.

Na druhou Evropu připadá jen 21 % tratí. Vcelku překvapivě k počtu cestujících a přepravním výkonům je druhá největší vysokorychlostní železniční síť ve Španělsku. Měří 3 917 km, což je ale pouhých 6,5 % ze všech rychlodrah na světě. Jako důvod malého vytížení španělských tratí se udával dlouhodobý monopol státních drah RENFE a vysoké ceny za jízdenky do vysokorychlostních vlaků AVE. Zajímavé tak bude sledovat, jak se v příštích letech do počtu cestujících a přepravních výkonů promítne vstup dalších dopravců

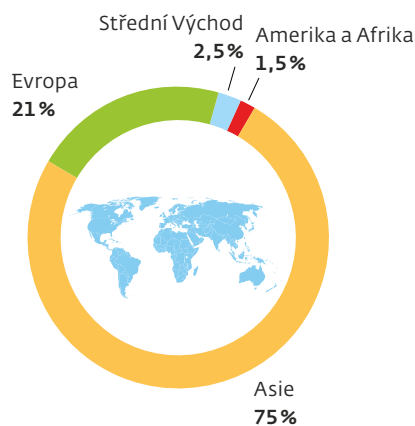


Různé typy německých rychlovlaků ICE pokrývají rychlosti od 230 do 320 km/h.



Velký zájem o cestování rychlovlaků řešila Francie zavedením dvoupodlažních jednotek TGV.

Podíl kontinentů na vysokorychlostních tratích



do vysokorychlostní dopravy ve Španělsku a zda výrazněji poskočí v tabulkách cestujících a přepravních výkonů.

Na dalších místech je Japonsko s 3 147 km vysokorychlostních tratí, Francie s 2 735 km, následuje Německo s 1 631 km a Turecko s 1 154 km. Další pozice v celkovém srovnání patří zcela nečekaně Finsku. Pokud se podíváme podrobněji na statistiky, zjistíme, že Finsko má vcelku rozsáhlou síť, na které je možné jezdit 200 km/h, ale jde o klasické tratě. Rychlost 200 km/h tak patří ještě do kategorie konvenčních železnic. Země jako Francie nebo Německo tyto „pomalé“ tratě do statistik nezahrnuje. Statistiky tak mohou být částečně zkreslené a je třeba se seznámit s dalšími detaily, ale i přes takové drobné nedostatky obsahují cenné údaje.

Mezi vysokorychlostní tratě by se tak dalo ve Finsku počítat pouze 63 km dlouhé trati Kerava – Lahti, kde je povolena maximální rychlost 220 km/h, i když i v tomto případě jde o konvenční modernizovanou železnici. Finové však uvažují také o skutečné vysokorychlostní trati mezi největšími městy Helsinkami a Turku s realizací po roce 2030.

Další pozice tak ve skutečnosti patří Itálii s 921 km a Jižní Koreji s 874 km vysokorychlostních tratí. Vysokorychlostní tratě jsou dnes také na dalších kontinentech. V Americe je to v USA. Udává se 735 km tratí pro rychlost nad 200 km/h, tedy přesně se jedná o severovýchodní koridor mezi Bostonem, New Yorkem a Washingtonem DC, kde je maximální rychlost 240 km/h. Celkem 449 km vysokorychlostních tratí najdeme také na Blízkém východě v Saúdské Arábii (300 km/h) a v Africe se nachází 186 kilometrů vysokorychlostních tratí (320 km/h) v Maroku.

Modrá stuha Číně

I když světový rychlostní železniční rekord ve svých rukách stále drží Francouzi, pomyslnou „modrou stuhu“ nejrychlejších komerčních spojů mají Číňané. Maximální rychlost na jejich tratích je 350 km/h a týká se dle přehledu UIC více než 15 tisíc km železnic. Pro tuto rychlost je přizpůsobena také téměř celá více než 1 000 kilometrů dlouhá spojnice největších čínských měst Peking a Šanghaje, což se projevuje v cestovní rychlosti zdejších vlaků. Nejrychlejší z nich mají dosahovat cestovní rychlost 307 km/h, přitom ještě v roce 2006 jezdily nejrychlejší vlaky na této lince cestovní rychlostí jen 122 km/h. Cestovní čas se podařilo srazit z více než 10 hodin na přibližně 4 hodiny. Rychlost přes 300 km/h dosahují ještě vlaky mezi Pekingem a Guangzhou. Na této velmi dlouhé lince se podařilo srazit cestovní čas dokonce z více než 18 hodin na zhruba 7,5 hodiny. Navzdory těmto údajům zahrnuje čínská vysokorychlostní železniční síť také množství úseků s maximální rychlostí „jen“ 250, nebo dokonce 200 km/h.

O druhou pozici s maximální rychlostí 320 km/h se dělí Francie, Japonsko a africké Maroko, následuje Jižní Korea



I nové rychlovlaky pro SNCF jsou patrové. Jejich testování probíhalo i ve zkušebním centru VUZ.

(305 km/h) a celá řada zemí s maximem 300 km/h. Sem patří Španělsko, Německo, Itálie, Belgie, Nizozemí, Spojené království, Saúdská Arábie a Turecko. Ne ve všech případech je ovšem využito maximum, které moderní infrastruktura nabízí. Příkladem může být Rakousko, kde je většina nových tratí stavěna pro maximální rychlost 250 km/h, ale nejvyšší komerční rychlost na nich zatím zůstává 230 km/h.

Nejvíce tratí pro 250 km/h

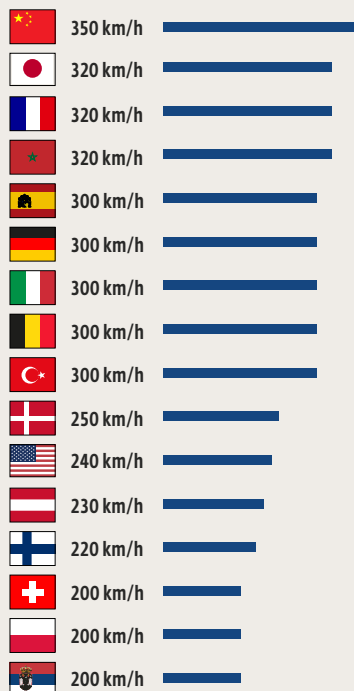
Podle statistik UIC je na světě největší podíl tratí s maximální rychlostí 250 km/h. Je jich více než 18 000 kilometrů a jsou následované rychlostním režimem 350 km/h s více než 15 000 kilometry. Ve statistice pak následují tratě s rychlostí 200 km/h, více než 11 000 kilometrů a s rychlostí 300 km/h. Těch je přibližně 7 000 kilometrů. Jak jsme ale uvedli výše, ve statistice se objevují jen některé tratě s rychlostí 200 km/h a ne všechny země tyto tratě zahrnují mezi velmi rychlé železnice.

Vysokorychlostní železnice zkrátily podstatně cestovní časy také v Evropě, i když rozdíl nemusí být tak velký jako v Číně. Zatímco Evropa se chlubí jedněmi z nejrychlejších vlaků světa už od 60. let 20. století, do Číny se ještě v 90. letech minulého století jezdilo obdivovat množství parních lokomotiv. Čína tak doslova skočila ze století páry do století vysokorychlostních vlaků.

Ale zpět do Evropy. Podle statistik UIC z roku 2022 patří nyní mezi nejrychlejší tratě kontinentu spojení Paříž – Štrasburk (259 km/h), Paříž – Bordeaux (255 km/h) nebo Madrid – Barcelona (250 km/h). Údaje představují cestovní, tedy průměrnou rychlost, nikoliv maximum, kterým mohou vlaky jet. Nejrychlejší mezistátní linka s 209 km/h spojuje Paříž s Bruselom a nejrychlejší spojení v Itálii jezdí mezi Římem a Neapolí cestovní rychlostí 176 km/h.

Vyšší cestovní rychlosti umožňují cestujícím nabídnout kratší dobu strávenou na cestě. Přestože Francie disponovala velmi rychlými vlaky už před zavedením TGV, znamenal přechod z konvenční na vysokorychlostní vlaky na linkách Paříž – Štrasburk a Paříž – Bordeaux

Srovnání maximální rychlosti (výběr)



Počet cestujících v roce 2021 v milionech osob

Země	Čína	Japonsko	Francie	Německo	Itálie	Jižní Korea	Španělsko	USA	Turecko
Počet cestujících	1 922	184	86	82	59*	45	17	9	4

* data 2019

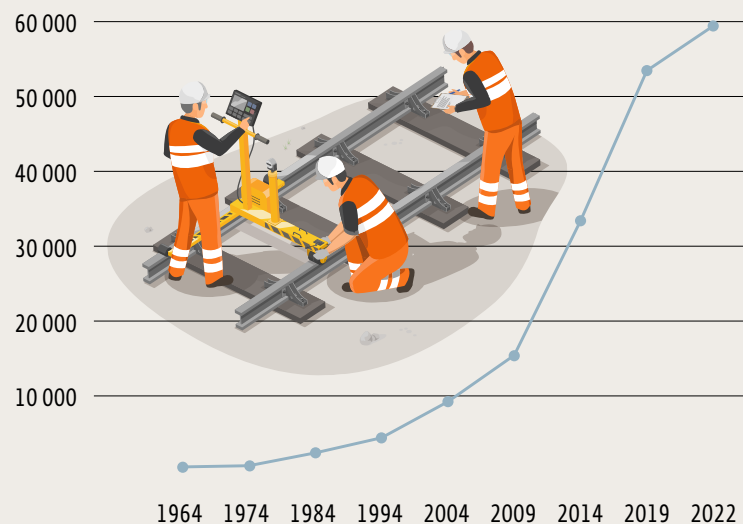


Největším hráčem ve světě vysokorychlostní železnici je Čína. Má a provozuje i nejvíc souprav rychlovlaků.

Vysokorychlostní železnice není jen rychlá a ekologická, ale může i nabídnout pohodlí srovnatelné s vyššími cestovními třídami v letectví.



Vývoj vysokorychlostní sítě ve světě (celková délka v km)



zkrácení cestovních časů zhruba na polovinu, tedy přibližně ze čtyř na dvě hodiny. Italské dráhy zkrátily cestovní dobu mezi Římem a Milánem ze zhruba 5 hodin v roce 1989 na současné 3 hodiny, německé za stejnou dobu zrychlily spojení Frankfurt nad Mohanem - Berlín ze zhruba 7,5 na necelé 4 hodiny a stavba tratí ve Francii urychlila cestu z Curychu do Paříže z 9 na 4 hodiny.

Zajímavé jsou také údaje o právě stavěných a chystaných vysokorychlostních tratích. Ve výstavbě je nyní zhruba 20 000 kilometrů nových rychlých tratí, z toho přibližně desetina v Evropě. Další téměř 5 000 kilometrů tratí se v Evropě plánuje. Jak je patrné, výstavbu vysokorychlostních tratí už nelze odkládat, nebo nám „ujede vlak“.



Jednou z evropských křižovek vysokorychlostní železnice je stanice Milano Centrale.

Kapacity opravárenství zlepší nová budějovická hala

Za účasti ministra dopravy Martina Kupky, primátorky města Dagmar Škodové Parmové, zástupců Jihočeské hospodářské komory a vedení společnosti ČD Cargo byl v pátek 28. června slavnostně zahájen provoz v nové hale na opravy nákladních vozů v SOKV České Budějovice. Díky výstavbě objektu se výrazně zlepšily pracovní podmínky tamních opravářů a zároveň se o 15 až 20 procent navýšila i kapacita.



Pohled na část areálu SOKV České Budějovice včetně nové haly na opravy nákladních vozů (vlevo)

Michal Roh | Foto: autor, Vlastimil Hybrant, Zbyněk Lola

Záměr vybudovat v Českých Budějovicích opravárenské zázemí se objevil již krátce po vzniku společnosti ČD Cargo. Stavební povolení jsme získali již před více než 11 lety, ale zahájili jsme pouze budování vodovodní přípojky. Další práce pozastavil nejen nedostatek

finančních prostředků, ale především neujasněnost stavebního vývoje u hlavního nádraží a změny územního plánu. Po aktualizaci projektové dokumentace byly práce na výstavbě nové opravárenské haly zahájeny v březnu roku 2023. Jako generální zhotovitel projektu byla vybrána společnost Metrostav, která však využila řadu subdodavatelů, například

společnost EDIKT nebo společnost FIRES-TA-Fišer, rekonstrukce, stavby.

Samotnému zahájení stavby předcházely průzkum a přípravné práce na odstranění dřevin v době vegetačního klidu. V místech stavby byl dříve skladován popel z parních lokomotiv zdejšího depa. Historická zajímavost nám však přinesla značné problémy. Řešit jsme museli

neuhnutelnost podloží, posuv bočního souběžného svahu, neoznačené kabelové trasy apod. Bylo to o každodenní komunikaci se zhotovitelem, kdy jsme s ohledem na rostoucí ceny materiálů a zařízení museli hledat neoptimálnější varianty. Projektant halu navrhl jako standardní ocelovou konstrukci, která je krytá trapézovým plechem, se šestery sekčními vraty. Materiál včetně ocelové konstrukce se pak na staveništi dostával primárně po železnici. Výstavba byla rozdělena do tří etap, přičemž poslední etapa byla dokončena v závěru roku 2023. Poté bylo nutné pracoviště vybavit po technické stránce.

Slavnostní zahájení provozu

Projekt zahrnoval nejen výstavbu tříkolejné stometrové haly, ale i sociálního zázemí pro cca 30 zaměstnanců, truhlárny a skladu dřeva. Hala je vybavena jeřábovou dráhou, zdrojem a rozvody stlačeného vzduchu, zvedáky a prohlížecí jámou. Vozy je nyní možné opravovat nejen na kolejích uvnitř haly (až 18 vozů), ale v případě příznivého počasí rovněž před halou (cca 12 vozů). Velkým benefitem nového pracoviště je i jeho připojení k železniční síti. Do původní opravy byly vozy přistavovány poměrně složitým posunem, který také na dlouhé minuty omezoval provoz na frekventované Novohradské ulici. Do nové opravy jsou vozy přistavovány rychle, přímo ze seřadovací nádraží. To je důležité zvláště u ložených vozů.

České Budějovice leží na významné železniční křižovatce, ze které míří dvě elektrizované tratě do Rakouska (Horní Dvořiště, České Velenice) a vycházejí odtud i hlavní tratě ve směru na Prahu a Plzeň. V lokalitě je i významná seřadovací stanice, kde jsou zpracovávány jednotlivé vozové zásilky z celých Jižních Čech. Díky zprovoznění nové haly stoupne opravárenská kapacita minimálně o 2 000 vozů/rok na zhruba 7 až 8 tisíc vozů/rok. „Doposud byly vozy opravovány na koleji pod širým nebem,“ popsal situaci předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. „Dokončení nové haly umožní výrazně zvýšit opravárenskou kapacitu na jihu Čech. Do budoucna zde kromě takzvaných běžek plánujeme provádět i technické kontroly a revizní opravy. Realizací této investice za více než 150 mil. Kč zároveň došlo k výraznému zlepšení pracovních podmínek pro naše zaměstnance,“ doplnil Tomáš Tóth při slavnostním proslovu.


„České Budějovice jsou významnou železniční křižovatkou a ČD Cargo představuje nejen pro město, ale pro celý Jiho-



Interiér nové opravárenské haly

český kraj významného zaměstnavatele. Moderní opravárenské zázemí by mohlo na železnici přilákat další mladé zájemce o zaměstnání,“ uvedla primátorka města Dagmar Škodová Parmová.

Po přestřižení pásky a připitku si všichni halu prohlédli. Na odborné dotazy účastníků odpovídal ředitel SOKV České Budějovice Jan Kořínek, který poděkoval svým předchůdcům, Lubošovi Smejkalovi a Přemyslu Páskovi, za jejich podíl na přípravě a realizaci projektu haly.

Dokončení nové haly v Českých Budějovicích je další z investic určených pro modernizaci opravárenského zázemí ČD Cargo. Z těch předešlých můžeme jmenovat například výstavbu nové haly na čištění a odstrojování nákladních vozů v SOKV Ústí nad Labem nebo modernizaci opravy kolejových vozidel v Třinci. 

Oprárenská hala SOKV České Budějovice

Hodnota:	Více než 150 mil. Kč
Zhotovitel:	Metrostav a.s.
Délka haly:	100 metrů
Kapacita:	3 koleje / 18 vozů
Zahájení stavby:	Jaro 2022
Dokončení stavby:	Podzim 2023



Slavnostního přestřižení pásky se ujali předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth, primátorka města České Budějovice Dagmar Škodová Parmová, ministr dopravy Martin Kupka a ředitel SOKV České Budějovice Jan Kořínek.



Smíchov a Masaryčka se proměnily ve staveniště

Přestože se práce na rekonstrukci Masarykova nádraží zpočátku soustředily převážně na prostor kolem sedmé koleje, se začátkem léta začaly ovlivňovat provoz mnohem více. Linky S2 a S22 provozované v Praze se musely přestěhovat na hlavní nádraží, městská linka S34 je pak nově výchozí z Vysočan. Ještě dramatičtější proměnou pak prochází prozatím zejména okolí další důležité pražské stanice – Smíchova.

Vít Čepický | Foto: autor

Rekonstrukce Masarykova nádraží se netýká pouze samotné stanice, ale také přílehlé tratě směrem na Libeň. Právě soustředění prací na tento úsek si

zkraje prázdnin vynutilo přesměrování linek S2 a S22 na hlavní nádraží a S34 do Vysočan, a to konkrétně do konce srpna. Poté by se provoz měl vrátit takřka do starých kolejí, pokračující rekonstrukce prvního pražského nádraží



si ale omezení vynutí i v budoucnu.

Na samotném nádraží se práce prozatím do provozu tolik nepropisují, soustřeďují se totiž převážně do prostoru sedmé koleje, odkud se dříve odjíždělo převážně ve směru na kladenskou trať – nyní však přerušenu modernizační úsek z Bubnů včetně směrem do Dejvic.

Pokročily také demolice nevhledných přístaveb mezi kolejištěm a ulicí Na Florenci a začalo budování základů budoucího nového zastřešení spojeného s novou promenádou nad kolejištěm, ta prostor propojí s Hybernskou a nabídne nový veřejný prostor přímo v centru hlavního města.

Velkolepý terminál Smíchov

Ještě daleko rozsáhlejší změny se odehrávají na pražském Smíchově. Železniční srdce dříve průmyslové čtvrti přestalo v plném rozsahu sloužit svému účelu už před mnoha lety, na což nyní navazuje přerod několikakilometrového území v moderní městskou čtvrť. Zmizely odstavné koleje, roztrášená drobná zástavba a různé haly, ale také severní nástupiště smíchovského nádraží nebo lávka přes kolejiště. Místo toho se objevily četné stavební jámy a v severní části dokonce již nové bloky domů.

Postupně se mění také kolejiště samotného nádraží. Všechna tři ikonická nástupiště včetně řady původních detailů sice ještě užívají poslední provozní týdny a měsíce, budování nového dopravního terminálu však už fakticky přerušilo provoz na kolejích mezi staniční budovou a prvním nástupištěm. Nově naopak cestujícím slouží krátké provizorní nástupiště přidružené ke třetímu, odkud odjíždí vlaky dvojitou úvratí směrem na Prahu-Zličín, a také kusé nástupiště 1A s kolejemi 13 a 15, ty slouží zejména zkráceným spojům linky S7 a také rychlíkům linky R16, které jsou nyní ze smíchovského nádraží výchozí.

Součástí rekonstrukce kolejiště, vzniku nového dopravního terminálu a revitalizace celého přednádražního prostoru včetně přebudování tramvajové trati bude rovněž proměna prostor pro cestující. Práce na samotné nádražní budově a vstupní hale mají začít v roce 2026 a momentálně se připravuje projekt, všechny práce na nádraží by měly být hotové za čtyři roky. Vznikne díky nim nejen několikapatrový moderní přestupní bod mezi vlaky, metrem, tramvajemi a příměstskými autobusy, ale také, stejně jako v případě Masarykova nádraží, zcela nový veřejný prostor a desetiletí rozdělenými částmi Smíchova a Radlic. ○

Po Branickém mostě opět jezdí vlaky

Branický most se po šedesáti letech dočkal jižní koleje. Koncepčně dvoukolejná stavba byla po desetiletí provozována pouze jako jednokolejná, a to včetně navazujícího úseku do Krče a dále. Přestože se o plánovaném zdvoukolejnění debatovalo historicky mnohokrát, klíčová část převážně nákladní branické spojky z Radotína do Vršovic odvádějící zátěž mimo pražské centrum se dočká plného provozního profilu teprve v letošním roce. Se začátkem prázdnin byl obnoven provoz po jedné traťové koleji, druhá by měla být zprovozněna na podzim.



Vít Čepický | Foto: autor

Zejména pro nákladní dopravce končí složitý půlrok. Zatímco výtoňský most v důsledku degradace technického stavu postupně přichází o kapacitu i únosnost, čím dál oblíbenější železniční alternativa překonání Vltavy v podobě Branického mostu byla z důvodu rekonstrukce v prvním pololetí roku 2024 zcela mimo provoz. Toto období je ale konečně u konce a Branický most se znovu vrací na scénu.

Prvního července byla zprovozněna první traťová kolej, tedy ta, jež v historii mostu nikdy položena nebyla, pomíne-li krátké období zátěžových testů. Díky tomu se opět poněkud stabilizuje nákladní provoz a vrací se rovněž alternativa pro vedení osobních vlaků mimo železniční most ze Smíchova na Výtoň. Práce tím ale zdaleka nekončí, pokračují na druhé polovině mostního tělesa i v návazném

úseku tak, aby na podzim mohla být trať zprovozněna v plném, dvoukolejním profilu od Chuchelského tunelu přes Branický most až na krčské nádraží.

Zkapacitnění trati nebude mít pozitivní vliv pouze na dopravu nákladní – celá stavební akce přinese výrazné benefity i pro dopravu osobní. V budoucnu díky ní bude možné zavést nové linky městské železnice, jež mají pomoci převzít zátěž z vytížených současných tras veřejné dopravy, nabídnout nová spojení a celkově zatraktivnit dráhu jako příhodnou dopravní alternativu k nesmírně zbytnělé silniční dopravě.

Zastávka na Kačerově do nového

S tím souvisí i další stavba, která se sice přímo v dotčeném úseku nenachází, ale bezprostředně s ním souvisí. Je jí přebudování zastávky Praha-Kačerov. Ta byla v dočasném řešení s jedním bočním ná-

stupišťem zprovozněna před deseti lety a napojila železniční linky S8 a S88 na autobusový terminál a zejména stanici metra C. Nyní je však zásadně rekonstruována, aby mohla být s plnohodnotným zprovozněním Branického mostu otevřena již jako ostrovní se dvěma nástupními hranami, přístupovou lávkou a výtahem, díky čemuž bude připravena právě na zavedení dalších městských linek.

A pomínout nesmíme ani přínos zvýšení kapacity optikou plánované výstavby nového výtoňského mostu. V době, kdy se provoz mezi smíchovským nádražím a pražským hlavním nádražím zcela přerušil, poskytne Branický most možnost přesměrování zejména dálkové dopravy od Plzně přes Vršovice až na hlavní nádraží. Šedesát let od zprovoznění tak důležitost téměř kilometr dlouhé subtilní betonové stavby, jež je pro jižní část vltavského údolí typická, ještě vzrůstá. ○



Vít Čepický | Foto: autor, archiv Ivo Valáška

Ivo Valášek měl během našeho povídání za sebou krátké cvičení v Ústí nad Labem na téma doplňování stavů v případě ohrožení státu. Zhoršená bezpečnostní situace po plnohodnotné ruské invazi na Ukrajinu a četných teroristických akcích s ruským pozadím po Evropě se zatím do způsobu fungování záloh příliš nepropisují. „Myslím, že se cvičí pořád stejně. Akorát je přezbrojeno na novější zbraně a cvičení probíhají v takovém větším drilu. Ale to je dobře, protože voják si zbraň musí osvojit.“

S možností, že by mohl být povolán, každopádně počítá stále. „Uvědomuji si to už od příchodu k zálohám. Když bude třeba, nasazen budu. Zatím se tak stalo jen třikrát při povodních. V roce 2002, když v Dubí popadaly domy, to bylo hrozné, pak v září v rámci akce Obnova, no a v roce 2013 jsme byli i se synem Přemyslem, který je taky v zálohách, v Děčíně a čistili jsme cyklostezku do Německa. Zní to úsměvně, šlo ale o náhradní trasu pro Integrovaný záchranný systém,“ vypočítává. „No a v prosinci to budou dva roky, kdy jsem byl nasazený na východní hranici kvůli migrační vlně.“

Když záloha zavelí, je třeba být připraven, což mu ovšem v práci problémy ne-

Na Pendolino jsem si nikdy nemyslel. O to raději ho řídím

Povídání s Ivo Valáškem vzniklo cestou mezi Prahou a Pardubicemi na palubě Pendolina. Kromě služby dráze ale svůj život zasvětil také službě vlasti. V Aktivních zálohách ozbrojených sil České republiky zatím plnil naštěstí jen nebojové povinnosti, jak ale sám říká, když se zavelí, je třeba být připravený. To ostatně svým způsobem platí i na železnici...

činí, kolegové mu vychází vstříc. „Velmi. Sice mě musí pustit ze zákona, ale panuje mezi námi dohoda – když ukážu povolávací rozkaz, rovnou mohu jít. Ale vím, že pak chybím, takže se snažím vycházet plánovačům vstříc v době, kdy je tradiční nedostatek, třeba v září při vybírání dovolených a podobně,“ popisuje.

K aktivní záloze se dostal na sklonku 90. let. „V roce 1999 se objevila zpráva, že armáda uspořádá první dobrovolnické cvičení. Řekl jsem si, že to po letech od vojny zkusím. Navíc na vojně jsem sloužil u 105. silničního útvaru, tam byli před revolucí kriminálníci nebo politicky nespolehliví, přičemž já jsem tedy pat-

řil k té druhé skupině,“ směje se. „Takže jsem se s lopatou a krumpáčem pohyboval po různých stavbách, což s armádou, jak si ji představujeme nyní, příliš společného nemělo.“

Vůně libereckého nádraží

Zajímavá byla i jeho cesta k armádě modré, tedy ke drahám. „Původem jsem z Mimoně. A když jsem byl malý kluk a jelo se někde na větší nákup či na úřad, muselo se buď do České Lípy, nebo lépe do Liberce. A tam byl vlak oproti autobusu mnohem levnější, pohodlnější a nedělalo se mi v něm špatně. Navíc tehdy ještě jezdily páry nebo Hurvíňky, kolem krásná krajina, Novinský viadukt, Kryštofovo údolí, vždycky mě fascinovalo velké nádraží v Liberci, to si nešlo nezamilovat. Dodnes když někdo zatopí uhlím, tak se mi vybaví liberecké nádraží,“ vzpomíná.

„Navíc mě neustále doháněla touha po cestování, auto jsme neměli, takže jsem ho měl spojené s vlaky. Chtěl jsem se tedy profesně zařadit někam, kde budu v pohybu, to vlak skvěle splňoval. A když už vlak, tak ta nejdůležitější funkce – strojvedoucí. V patnácti letech jsem nastoupil na střední školu do Nymburka na čtyřletý obor s maturitou Mechanik silnoproudých zařízení, v roce 1982 jsem maturoval, šel do depa Chomutov do dílny a po osmi měsících jsem šel do zácviku na pomocníka strojvedoucího. Rovnou si udělal kurz strojvedoucího motorových lokomotiv ve Výsluní a v květnu 1984 jsem byl strojvedoucí a vyrazil na zálohu.“

Postupně sloužil kromě Chomutova v Žatci, Lounech, na Kladně, aby nakonec zakotvil v Praze. „Seznání mám vlastně od Děčína po České Budějovice a od Františkových Lázní po Třinec a Břeclav,“ pochvaluje si. Přičemž nejradši se nyní sveze s vlakovou lodí modré flotily, Pendolinem. „Nejvíc se mi líbilo jezdit od Františkových Lázní až po Bohumín, ale rád mám i trať kolem Ohře do Varů nebo Posázavský pacifik či Vejprtku, to je úplná krása,“ říká. „Občas bylo pěkné dobrodružství dostat se s kruhem klíčů zavátými dveřmi do dopravní kanceláře,“ vzpomíná lepší časy s celoročním provozem na krušnohorské horské trati.

Skok na Pendolino

My si však povídáme na Pendolinu, to je z motoráku pěkný profesní skok. „Nikdy jsem si na něj vlastně nemyslel. Domníval jsem se, že prostě nemám šanci se mezi takovou elitu dostat. Když ale odcházela první generace strojvůdců Pendolina do důchodu, objevil se na firmičce papír, že kdo má zájem, může se zapsat. Moc jsem v to nedoufal, ale najednou jsem byl



Ivo Valášek jako součást aktivních záloh na stráž česko-polské hranice i jako dárcce krve.

v užším výběru dvanácti lidí do kurzu, to byla bomba. V podmínkách tehdy byl věk do 50 let, praxe na Pantografech a vícesystémových lokomotivách, ale to bylo pořád málo. Nakonec se údajně stahovala u zájemců data a vyhodnocoval se styl jízdy půl roku dozadu. A mně to vyšlo, to byla velká radost.“

A z Pendolina se raduje dodnes. „Přes drobné mouchy jsou to pořád skvělé stroje. Jen mě občas mrzí, když nás traťový dispečer bere jako běžný vlak a pošle před nás něco jiného s tím, že je 160 jako 160 km/h. Ale Pendolino má jiné rychlostníky i dynamiku jízdy, fakticky má čtyři lokomotivy a klasické soupravy krásně ujede.“

Právě jízdními vlastnostmi Pendolino stále hodně vybočuje. „Není problém udělat stejně silnou lokomotivu, ale dostat tu sílu

na kolej, to je něco jiného. Jestliže mám osm motorů rozložených po celé soupravě, ty čtyři megawatty se krásně rozloží. Na druhou stranu je třeba dávat pozor na brzdění, je tu nízký přítlak. Ale má i další zajímavé technické věci. Třeba sběrač – ten vlastně není upevněný na střeše, protože by se naklápěním vysmekl z troleje. Takže je spojený s podvozkem.“

Jde mít v kabině Pendolina ještě nějaké ambice? „No, rád už bych to tu doklepal do důchodu. A pokud zdraví dovolí, klidně bych to i přetáhl, ve svých dvaadesáti se stále necítím na pokraji sil, v armádě splňuju limity na padesátáka, tak snad to vydrží.“

Ale i kdyby skončil, v rodině by Pendolino mělo zůstat – zrovna totiž předává zkušenosti svému synovi, jenž si na nejrychlejší stroj na tuzemské železnici dělá zácvik. „Je skvělé získávat zkušenosti od někoho, kdo má takovou praxi,“ chválí si syn Přemysl.

„Ale ono už to bývá naopak,“ upozorňuje otec Ivo. „Vectrona měl Přemek dříve než já. A to už jsem musel volat o radu já jemu,“ usmívá se.

Jak se vůbec dá pětáctilet let vydržet u kolejí? „Asi tím, že tu práci mám pořád rád. Pokud mám náhodou delší volno, takový třetí den se začínám ošívát. Uslyším houkat vlak, uslyším z domu přejezd, který je nedaleko... A už to tam zase je, koleje volají. Nebo když se vrátím k onomu topení uhlím. Jakmile to někdo správně namíchá a mně se vybaví liberecké nádraží, hned bych se zase šel svězt.“

A co třeba hned parní lokomotivou? „Na páře jsem se jezdil koukat strojvůdcům a topičům pod ruce už od třinácti. A strašně rád bych se někdy svezl jako strojvedoucí i já, to by se mi moc líbilo. Ale už to asi nevyjde. Při dojíždění ze Žatce na Pendolino do Prahy dalšího času moc nezbývá.“ Ovšem – kdo ví. Třeba ta šance ještě přijde... ☺

Ale i kdyby skončil, v rodině by Pendolino mělo zůstat – zrovna totiž předává zkušenosti svému synovi, jenž si na nejrychlejší stroj na tuzemské železnici dělá zácvik. „Je skvělé získávat zkušenosti od někoho, kdo má takovou praxi,“ chválí si syn Přemysl.

„Ale ono už to bývá naopak,“ upozorňuje otec Ivo. „Vectrona měl Přemek dříve než já. A to už jsem musel volat o radu já jemu,“ usmívá se. Jak se vůbec dá pětáctilet let vydržet u kolejí? „Asi tím, že tu práci mám pořád rád. Pokud mám náhodou delší volno, takový třetí den se začínám ošívát. Uslyším houkat vlak, uslyším z domu přejezd, který je nedaleko... A už to tam zase je, koleje volají. Nebo když se vrátím k onomu topení uhlím. Jakmile to někdo správně namíchá a mně se vybaví liberecké nádraží, hned bych se zase šel svězt.“



Ivo Valášek

Vystudoval SOUŽ v Nymburce a ke drahám nastoupil jako elektromechanik v depu Chomutov. Postupem času působil v Kladně, Žatci, Lounech, pražských Vršovicích, ale směny bral také z Nymburka nebo Kralup. Ve volném čase se věnuje práci kolem domu, dětem, výletům po horách, baví ho historie. Zároveň je členem aktivních záloh, kurátorem sboru Českobratrské církve evangelické v Žatci a předsdou ZO FSČR v Žatci.

Modernizace zastavila provoz na Riedbahn

Jízdu vlakem v Německu zkomplikovala jedna z největších výluk za posledních několik let. Deutsche Bahn 15. července zahájily kompletní rekonstrukci sedmdesát kilometrů dlouhého úseku trati z Frankfurtu nad Mohanem do Mannheimu zvaného Riedbahn. Provoz na jednom z nejnávytějších koridorů byl zcela přerušen až do poloviny prosince.



Petr Slonek | Foto: DB AG

Omezení se dotklo více než 300 vlaků, které tímto úsekem projíždějí. Dálkové spoje jsou odkloněny, regionální zrušeny a nahrazeny autobusy. Jedná se o první z několika desítek velkých rekonstrukcí železniční sítě. Do roku 2030 má být v zemi zmodernizováno celkem 40 tratí.

Stav německých železnic se stal terčem kritiky během červencového fotbalového mistrovství, kdy si fanoušci stěžovali na přeplněné vlaky a zpoždění. Podle nedávno zveřejněných statistik DB v červnu dorazilo včas do cíle jen něco málo přes polovinu dálkových vlaků. Je ale možné, že ve skutečnosti jich bylo ještě o něco méně, neboť dopravce považuje spoj zpožděný, pokud přijede se zpožděním alespoň šest minut.

Miliardová rekonstrukce

Prvním počinem v modernizaci sítě je právě započatá rekonstrukce Riedbahn. Dopravce s ní začal až těsně po skončení Eura 2024, kdy opadl největší zájem cestujících. Do prosincové změny jízdního řádu DB vymění 140 kilometrů trolejového

vedení, 120 kilometrů kolejí, 150 výhybek a 265 tisíc pražců. Náklady na rok plánovanou akci dosáhnou 1,3 miliardy eur, což je výrazně více, než činil původní odhad 500 milionů eur.

V rámci strategie Strong Rail Group tak DB vylepšuje svou infrastrukturu s cílem zvýšit přesnost a kvalitu na jedné z nejnávytějších tratí v Německu. Se zhruba 230 vlaky a až 30 tisíci cestujícími denně je trasa mezi dvěma největšími metropolemi nejdůležitějším přímým spojením. DB jen v letošním roce vynaloží přibližně 220 milionů eur na program údržby a obnovy.

Modernizace si vyžádala zavedení řady opatření v dopravě. Všechny regionální spoje byly zrušeny. Vlaky kategorie ICE a IC během prací jezdí odklonem přes Mainz a Worms, případně přes Darmstadt a Heidelberg. Doba jízdy se tak cestujícím prodloužila přibližně o půl hodiny. Třetina dálkových vlaků musela být rovněž odřeknuta, protože odklonové trasy nemají dostatečnou kapacitu. Nasazeno bylo 150 kloubových a mezi-městských autobusů náhradní dopravy a krátce před začátkem prací a vylouče-

ním provozu DB upravily odklonové trasy mezi Darmstadtem a Heidelbergem a také trati přes město Worms.

Dálkové vlaky mezi Hamburkem a Berlínem jsou od 15. července odkloněny přes Stendal a Uelzen. Zastávky v Ludwigslustu, Wittenberge a Büchenu byly zrušeny. Cestující mají podle DB počítat s prodloužením jízdy o 45 minut. Vzhledem k tomu, že na objížděné trase přes Altmark je k dispozici pouze jedna kolej, byl 30minutový interval upraven na jeden odjezd za hodinu. Cestující do/z Ludwigslustu a Wittenberge mezi Hamburkem a Ludwigslustem nebo Wittenberge vozí přímé náhradní autobusy (IC busy). Dopravce se tak opírá o koncept, který se již v minulosti osvědčil při pracích na trase Hamburk-Berlín.

Od 17. srpna do 29. září pak bude na trase mezi Hamburkem a Schwerinem omezen provoz vlaků ICE. DB zde zavede přímé spojení, které zajistí autobusy. Tato náhradní doprava bude doplněna jedním nepřetržitým spojením IC denně přes Lübeck/Bad Kleinen (IC 2268/IC 2263). Cestující tak budou moci cestovat z Hamburku přes Lübeck, Rostock do Binzu a zpět bez přestupu. ○



50 Flirtů pro Varšavu

Polský regionální dopravce Koleje Mazowieckie a výrobce kolejových vozidel Stadler podepsaly rámcovou smlouvu na dodávku až 50 nízkopodlažních jednotek Flirt. Vyjedou na příměstské spoje v Mazovském vojvodství, kde zlepší cestování mezi městy v regionu a Varšavou. Hodnota zakázky včetně údržby činí 750 milionů eur a částečně bude financována z fondů EU.

Petr Slonek | Foto: Stadler Rail

Objednávka, jež představuje jednu z největších zakázek v regionální dopravě, má pro kraj velký význam a přispěje k dalšímu zvýšení komfortu a bezpečnosti na linkách z Varšavy do mazovských měst a obcí. Rámcová smlouva se vztahuje i na údržbu dodaných vlaků po dobu 18 let. Stadler vyrobí nové vlaky ve svém závodě v Siedlcích. Zároveň byly krátce po podpisu rámcového kontraktu uzavřeny první dvě dílčí smlouvy na pětadvacet jednotek.

„Společnost Koleje Mazowieckie je lídrem mezi regionálními dopravci v Polsku. Postupně obměňujeme a modernizujeme vozový park, budujeme moderní technické zázemí a pracujeme na spuštění nových linek. To zajistí rychlé a po-

hodlné cestování obyvatel po kraji. Nyní jsme podepsali smlouvu na další velkou objednávku vozidel typu Flirt. První vlaky má výrobce dodat za dva roky,“ řekl vicemaršál Mazovského vojvodství Wiesław Raboszuk.

Kapacita 600 cestujících

Nové elektrické pětivozové jednotky pojmu celkem 600 cestujících a nabídnou 279 míst k sezení. Jejich maximální rychlost činí 160 km/h. Samozřejmostí je klimatizace, wi-fi, moderní informační a vnější i vnitřní kamerový systém. Rychlou výměnu pasažérů umožní prostorový vstup do vozidel. Nechybí plošina pro usnadnění nástupu osob se zdravotním postižením, oddíly pro kočárky a jízdní kola a moderní toalety. Interkomu na palubě umožní cestujícím kontaktovat

v případě nouze strojvedoucího a instalovány budou rovněž defibrilátory.

Nové jednotky vyjedou na trasách Varšava – Dęblin – Skierniewice – Żyrardów – Pilawa, Varšava – Radom – Dziadówo – Ciechanów; Varšava – Mińsk Mazowiecki – Łowicz – Sochaczew a Varšava – Ostrołęka – Małkinia – Łochów – Tłuszcz.

Obě společnosti zahájily spolupráci už v roce 2006, kdy Stadler získal první zakázku na dodávku 14 jednotek Flirt, z toho deset pro Mazovsko a čtyři pro Slezsko. Výrobce díky tomu otevřel výrobní závod v Siedlcích. Partnerství s dopravcem Koleje Mazowieckie ve vlastnictví místní samosprávy regionu Mazovsko je pokračováním další rámcové smlouvy podepsané v roce 2018, na jejímž základě v letech 2020 až 2023 závod Siedlce vyrobil a dodal 61 vlaků Flirt nejnovější generace.

Vozový park Koleje Mazowieckie nyní zahrnuje celkem 71 vlaků Flirt, z toho 10 čtyřvozových a 61 pětivozových jednotek, které tvoří více než 21 % všech vozidel. Všechny byly vyrobeny v Siedlcích.

„Působení naší společnosti v Polsku začalo díky první zakázce pro Mazovsko a Slezsko. Následně další objednávky nám umožnily rozšířit naši výrobní činnost v Siedlcích a pokračovat v rozšiřování partnerství s místními dodavateli. Nová zakázka od dopravce Koleje Mazowieckie přináší regionu a odvětví přidanou hodnotu. Zvýšená výroba v závodě Siedlce totiž znamená pokračující rozvoj závodu v Polsku a také další objednávky pro řadu místních partnerů a dodavatelů,“ řekl výkonný viceprezident divize Central Europe společnosti Stadler Philipp Brunner. ○

Gotthardský úpatní tunel se plně zprovozní na začátku září

Plný provoz v Gotthardském úpatním tunelu by se měl obnovit na podzim. SBB předpokládají, že se pro osobní i nákladní vlaky otevře 2. září. Dokončeny byly všechny opravy této nejdelší železniční stavby na světě, nyní následují zkušební jízdy.

Loni 10. srpna v sedmapadesátikilometrovém tunelu vykolejil nákladní vlak a od té doby je v něm provoz výrazně omezen. Dočasně musel být zastaven zcela. Po nezbytných opravách začaly vlaky jezdit alespoň jedním ze dvou tubusů. Osobní jsou odkloněny na původní Gotthardskou dráhu.

Opravy podle SBB pokračují podle plánu. „Po vykolejení dvaceti nákladních vagonů chceme oba tubusy znovu zprovoznit 2. září,“ řekl vedoucí infrastruktury SBB a člen vedení SBB Group Peter Kummer.

Obnovení plného provozu znamená, že se cestující opět dostanou z Curychu do Lugana za méně než dvě hodiny a poprvé každou půlhodinu. Všechny vlaky tak pojedou se stejnými jízdními dobami jako před nehodou. Zároveň se vrátí i mezinárodní vlaky ze Švýcarska do italské Boloně a Janova, stejně tak Eurocity z Basileje do Luzernu a Milána i mezinárodní spoj Frankfurt – Curych – Milán, na němž nyní jezdí jednotky Giruno.

Než SBB plně zprovozní západní tubus tunelu, musí pověřit funkce všech zařízení podobně jako před jeho uvedením do provozu v roce 2016. Testování se provádí prostřednictvím jízdy prázdných vlaků.

SBB předpokládá, že celková výše všech materiálních škod, včetně ztráty příjmů,

dosáhne zhruba 150 milionů švýcarských franků, v přepočtu necelé čtyři miliardy korun. Většinu z toho, částku 140 milionů, však kryje pojistka.

Vyšetřovatelé zatím nezveřejnili závěrečnou zprávu z nehody. Podle vedoucího systémů a technologií v SBB Infrastructure Beata Deubera došlo k prasknutí disku kola v důsledku vlasové trhliny. Zároveň upozornil, že neexistuje systém, který by dokázal tuto trhlínu během provozu detekovat. Proto úřady vyzvaly provozovatele vagonů s podobnými koly, aby je zkontrolovali a případně vyřadili z provozu. SBB také instaluje v tunelu další diagnostická zařízení sloužící k odhalení technických závad. Během zkoušek se v něm sníží rychlost na 160 km/h, byť je vybudován pro rychlost 250 km/h. (red)



Škodoväcký Šestikolák aneb řada 182 ve velikosti H0

Stejnoseměrná elektrická lokomotiva řady 182 známá také jako Šestikolák se v minulosti uplatnila hlavně v nákladní dopravě, kde odsloužila řadu let poctivé služby. Firma MTB tento stroj nyní zmenšila coby model do velikosti H0. Jak se povedl? A co od něj mohou modeláři na svých kolejištích očekávat?

Michal Bednář | Foto: autor

Stroje řady 182 (dříve označené jako E 669.2) jsou stejnosměrné elektrické lokomotivy určené především pro těžkou nákladní dopravu. Tato řada vychází z lokomotiv řady 181, oproti nimž byly provedeny drobné úpravy vyplývající z poznatků z provozu výchozího typu. Tyto stroje byly vyráběny plzeňskou Škodou v období let 1963–1965 pod továr-

ním označením Škoda 59E. Cekem bylo vyrobeno 168 kusů a dodnes je možné je vidět v provozu pod hlavičkou různých, převážně soukromých dopravců. Tak se o řadě 182 píše ve Wikipedii.

Do velikosti H0 lokomotivu zmenšila firma MTB, známá svým zaměřením především na lokomotivy a vozy ČSD a následných železničních správ. Nyní se tedy podíváme na tuto klasiku našich

elektrifikovaných tratí v provedení V. epochy trochu podrobněji. Za zapůjčení modelu děkuji Martinovi Blažkovi.

Vzhled a vybavení

Balení je standardní, mnohokrát již popisované, které naprosto plní svůj účel a model chrání ze všech stran velice dobře. Přibaleny jsou doplňky a pod molitanovým lůžkem na dně krabičky se nachází dokumentace s pokyny pro údržbu, montáž doplňků a digitalizaci, popřípadě ozvučení.

Ve velikosti H0 jsou v mnohem menší míře přítomny nedostatky v povrchové úpravě, než je tomu u některých modelů ve velikosti TT. To dokládá i tento model. Povrchovka je dobře provedená, texty ostré a čitelné, přechody taktéž bez viditelných nepřesností. Perfektně vyvedený je též znak Škoda. Naznačeno je těsně v oknech i kliky na dveřích. Drobnou výtoku bych měl pouze k napojení stříbrných linek na přechodech z bočnic na čela – u vrchní linky se přechod jakž takž povedl, u spodní je výškově posunutý, na čele je o něco níže. Dále je u jednoho ze čtyř spodních světel nedotisknutá nebo setřená barva z obroučky a číslice na bočních řadových tabulkách mají trochu „duchy“. Pod jednou z těchto tabulek jsou skvrnky bílé barvy. Máločeho z uvedeného si ale z běžné pozorovací vzdálenosti všimnete, tím spíše ne za provozu. Co ale viditelné je, jsou styky formy mezi čely a bočnicemi. Tam se nachází prostor pro zlepšení.

Pro sejmutí skříňe stačí pouze odehnout bočnice a skříň z rámu vytáhnout



- povrchová úprava
- jízdní vlastnosti



- průnik světla do interiéru
- viditelný styk formy na přechodu bočnic a čel



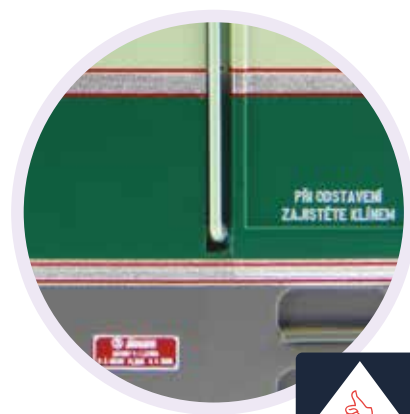
vzhůru. Uvnitř je zjednodušené stanoviště z plastu v zelené barvě, hlavní DPS s rozhraním PluX22 a dvě čelní DPS. Ty jsou s hlavní deskou propojené flexibilním spojem. V rámu se nachází motor se setrvačником. Osvětlení zajišťují dvoubarevné ledky v pozičních světlech a teplé bílé ledky v horních reflektorech i nad stanovištěm. Světlo skrz skříň neprosvítá, ale dosti proniká do stanoviště, protože kolem ledek nejsou clonky. Stejně rušivě působí i horní reflektor, který osvětí

stanoviště více než ledka, která je k tomu určena. Držákem, na němž třímilimetrová ledka leží, její světlo prochází, chybí tam jakékoli odstínění. Na čelech jsou instalovány kinematikami s normovanou šachtou, fungují bez problémů. Klasická očková spráhla jsou přibalena zvlášť.

Model měří přes nárazníky 213,8 mm, výrobce uvádí 212 mm. Ze skutečných 18 800 mm přepočtem získáme 216,1 mm, lokomotiva je tedy o 2,3 mm kratší. Hmotnost je opravdu úctyhodná, díky celokovovému rámu činí 616 g. Pro otestování tažné síly bohužel nejsem ve velikosti Ho dostatečně vybaven.

Pohon a jízdní vlastnosti

Od motoru vedou kardany a přes převodovku je poháněno všech šest dvojkolí lokomotivy. Bandáže zde použity nejsou. Převody jsou plastové. Model je na nápravách vybaven kuličkovými ložisky. Sběr proudu zajišťují všechna dvojkolí, sběrače přiléhají na kola zezadu. Jízda je plynulá a tichá. Jako minimální průjezdný poloměr je uvedeno 380 mm. Mám k dispozici pouze kolejivo „Piko A-Gleis“ o poloměru 422 mm, na němž jede lokomotiva absolutně bezchybně. Rozjezd nastává při napětí 2,1 V rychlostí 11,2 km/h s odběrem proudu 98 mA. Nejvyšší rychlost při 12 V odpovídá 104 km/h, odběr proudu je 170 mA. Předloha jezdila maximální rychlostí 90 km/h, těch model dosahuje při napětí 10,5 V a odebírá 152 mA. Dojezd z maximální rychlosti při 12 V po přerušení napájení je 135 mm. ○



Hodnocení

Model je povedený a dostatečně věrně kopíruje svoji velkou předlohu. Nedostatků v povrchovce je minimum a jsou, vyjma styku čel a bočnic, jen stěží pozorovatelné, rozdíl v celkové délce také pouhým okem nikdo nepostřehne, jedná se přibližně jen o 1% odchylku. Jízdním vlastnostem není co vytknout, maximální rychlost o 14 km/h přesahuje tu reálnou, což je přijatelné. Nejvíce asi zamrzí průnik světla do interiéru, zde si musí modeláři poradit sami. Myslím, že se na trh dostal pěkný model dalšího typického a svého času hojně vídaného zástupce lokomotiv našich tratí.



Alpský vysavač brázdí koleje už 50 let

Na přelomu 70. a 80. let se stala lokomotivní řada 1044 symbolem moderních rakouských železnic a úloha výkladní skříně ÖBB jí zůstala až do příchodu lokomotiv Taurus zhruba o 20 let později. Pro její charakteristický a výrazný zvuk sání chladicího vzduchu se jí přezdívá Alpenstausauber, což znamená „alpský vysavač“. Prototyp vyjel v srpnu 1974 a 5. září stejného roku vytvořila mezi Wiener Neustadt a Neunkirchen nový rakouský rychlostní rekord 176 km/h.



1044.274 s rychlíkem z Chorvatska na Semmeringské dráze v Dolním Rakousku

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Wikipedia

Na konci 60. let 20. století vyvinula švédská společnost ASEA nový způsob ovládání lokomotivy pomocí polovodičových tyristorů a do praxe ho uvedla dodávkou lokomotiv Rc pro švédské dráhy SJ. Jejich výroba odstartovala v roce 1967.

Pouhé tři roky po jejich zařazení do provozu si rakouské dráhy ÖBB zapůjčily lokomotivu Rc2 1049, aby ji otestovaly na rakouských tratích a na náročných horských rampách s dlouhými a velkými sklony. V té době produkoval domácí průmysl pro ÖBB lokomotivy řady 1042.5, jejichž dodávky začaly v roce 1963

a pokračovaly až do roku 1977. Ale dráhy se v té době už poohlížely po nových modernějších strojích. Záměrem bylo dosáhnout vyšších výkonů a rychlostí univerzální lokomotivy.

Švédské mašiny prošly u ÖBB rozsáhlým testováním a na základě dobrých zkušeností bylo objednáno 10 švédských univerzálních strojů s tyristorovou regulací jízdy. Jejich dodávky se uskutečnily už následující rok – šlo o tři lokomotivy – a další stroje přicházely postupně až do roku 1974. ÖBB lokomotivy nasadily na horské Tauerské dráze se sklony až 30 ‰. Tam sloužily až do roku 2001, kdy byly prodány zpět do Švédska. Norma-

tiv zátěže na Tauerské dráze byl pro novou čtyřnápravovou řadu 1043 stejný jako u šestnápravových 1110, a to 550 tun. Bylo to o 100 tun víc než u řady 1042.5

Kritika nákupu v cizině

Nákup lokomotiv v zahraničí se u domácího průmyslu setkal se značnou nelibostí. Na hlavu ÖBB se snesla velká kritika, proto ÖBB na tiskové konferenci předložily jednoduché ekonomické argumenty pro své rozhodnutí. Moderní tyristorové lokomotivy ze Švédska byly levnější než v té době vyráběné domácí lokomotivy 1042.5. Za lokomotivu od ASEA platily ÖBB 14,7 milionu šilinků, zatímco domácí průmysl nabízel tyristorovou lokomotivu za 16,8 milionu šilinků a k tomu by bylo nutné zaplatit dalších 10 milionů šilinků za vývoj.

Rakouský průmysl však nakonec slavil úspěch. ÖBB od něj obdržela dva prototypy lokomotiv s tyristorovou regulací v odlišném provedení. První kus měl osm usměrňovacích můstek a druhý jen čtyři. Dráhy za ně nakonec zaplatily stejnou cenu jako za 1042.5. Po zkouškách byly sériové lokomotivy vyrobeny podle druhého prototypu.

V dalších měsících pokračovaly zkoušky řady 1044. Na nádraží Weißenstein-Kelleberg se uskutečnily testy rušení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Na Semmeringu se ověřila tažná síla, kdy lokomotiva rozjela i na kritických místech vlak o hmotnosti 650 tun, přitom ještě na konci 50. let bylo potřeba na této trati pro dopravu stejně těžkého vlaku nasadit pětici výkonných parních lokomotiv. První byla do čela pravidelného vlaku nasazena 1044.01 dne 18. října 1974 na spoji D 238 z Villachu do Vídně. Dál ale pokračovaly i zkoušky, k nimž se o rok později přidal druhý prototyp. Lokomotivy jezdily mezi Vídní a Salcburkem s denním během až 1 200 kilometrů a probíhaly také testy pro provoz v Německu.

I když ještě nebyl zkušební provoz dokončen, ÖBB si objednal první 24 sériových lokomotiv 1. dubna 1976. Počítalo se s nimi i pro vedení populárního expresu Transalpin Vídeň – Basilej, u kterého se s letní změnou jízdního řádu změnila vozba. Elektrické jednotky 4010 už nedostačovaly svou kapacitou a měly být nahrazeny klasickou moderní soupravou s prvními klimatizovanými vozy. Jejich dodávka však začala až na samém sklonku roku a do provozu zasáh-



1044.117 v „šachovnicovém“ nátěru a 1044 113 s novým logem v Landeck-Zams



Původní nátěr stále nosí 1044.40.

ly teprve začátkem roku 1978, a až s letní změnou převzaly vozbu Transalpina.

Vážné dětské nemoci

Už během několika měsíců od plného nasazení se však projeví vážné dětské nemoci. Došlo k několika případům prasknutí obručí s poškozením vozidel a zařízení okolo tratě. Závady vedly k odstavení lokomotiv a častějším defektoskopickým kontrolám. Nakonec se zjistilo, že chybou nebyla vada materiálu, ale čísla šarží vyražená do obručí, která způsobila v plném provozu a zatížení následný rozvoj prasklin, jež vyústily až k prasknutí obručí. Nakonec byla od lokomotivy 1044.051 kola s obručí nahrazena monobloky.

Další problémy se týkaly přehřívání odporové brzdy, což vedlo k úpravě chlazení. Časté byly také závady na tyristorech a elektronice a velké množství poruch bylo spojeno s motory, kam pronikala vlhkost. Situace vygradovala v zimě 1979/80, kdy průmysl dodával jen osm náhradních motorů měsíčně, ale ÖBB jich měla poškozených 50. Výrobci totiž upřednostňovali dodávky nových lokomotiv před náhradními díly a odstraněním závad na již expedovaných strojích.

Situace se změnila až po zásahu politických špiček. Vedl k tomu příběh 1044.031. Ta byla kvůli poškozenému motoru odstavena 19. září 1979 a začala sloužit jako zdroj náhradních dílů. Te-

prve 11. prosince 1980 začaly dodavatelské firmy znovu kompletovat vybavení lokomotivy, ale o několik dní později je musely znovu odmontovat pro jejich nedostatek. Zaměstnanci depa a dodavatelů si pak udělali po práci malou slavnost a na místo, kde se umísťovala cedule „Slavíme 1. máj“, dali cedulku „Slavíme 1 rok“, ve smyslu odstavení stroje. I když v té době neexistovaly mobilní telefony s fotoaparátem a sociální sítě, unikla fotografie lokomotivy a ta se za několik dní dostala na stůl spolkového kancléře.

Žert měl za následek konec přebírání nových lokomotiv, hledání řešení dosavadních problémů a expedici náhradních dílů k opravě odstavených lokomotiv. Zákaz trval zhruba 1,5 roku. Po této pauze se dodávka lokomotiv znovu rozběhla a poslední stroj 1044.126 byl dodán 24. dubna 1987.

V souvislosti se zavedením NeueAustrotakt s řadou linek InterCity vedených v pravidelných intervalech po celém Rakousku a s cílem vyřadit poslední zbytky předválečných lokomotiv si ÖBB na začátku roku 1988 objednaly dalších 15 lokomotiv série 1044.2 s upraveným převodem pro dlouhodobé zatížení při jízdě rychlostí 160 km/h. Jejich maximální konstrukční rychlost činila 180 km/h. Výroba 2. série nakonec skončila 1. prosince 1995 dodáním stroje 1044.256, tedy skoro 21 let od vyrobení prototypu. V té

Srovnání lokomotiv

Řada	1043	1044	1044.2
Výrobce	ASEA (Švédsko)	SGP/BES*	SGP/BES*
Rok výroby	1971–1974	1974–1987	1989–1995
Uspořádání náprav	Bo'Bo'	Bo'Bo'	Bo'Bo'
Délka přes spřáhla	15 580 mm	16 100 mm	16 100 mm
Hmotnost	77 /83 t (od 1043.004)	84 t	84 t
Maximální rychlost	135 km/h	160 km/h	180 km/h
Trvalý výkon	3 600/4000 kW (od 1043.004)	5 000 kW	5 000 kW
Tažná síla	260/274 kN	341 kN	311 kN

* Mechanická část Semmering-Graz-Pauker / elektrická sdružení BBC, Elin, Siemens



Modernizovaná řada 1144 slouží u různých typů souprav push-pull.

době se už zapomnělo, že na počátku šlo o nešťastnou lokomotivu stíhanou jednou dětskou nemocí za druhou. Řada 1044 se stala výkladní skříní ÖBB a dopravovala všechny typy vlaků od prestižních expresů po nákladní vlaky.

Expresy i náklady

Během výroby a provozu prodělaly lokomotivy mnoho vylepšení a úprav, které zpočátku odstranily dětské nemoci a později umožnily jejich lepší využití. Například poslední stroje byly dodány se zabezpečovacím systémem LZB/PZB

80 a v letech 2002 až 2005 u řady 1044.2 a v letech 2009 až 2013 u řady 1044.0 a 1 bylo dosaženo vícečlenné řízení. To umožňuje nasazení lokomotiv nejen ve dvojčlenném řazení, ale také při provozu s vratnými soupravami push-pull. Při dosažení vícenásobného řízení došlo ke změně řady na 1144.

Během let měnily lokomotivy také své barvy. První série nesla krvavě oranžovou s trojicí různě širokých, tenkých proužků v barvě slonové kosti. Později se přešlo na dopravní červeně doplněnou šedobílou barvou a tmavě šedou na střeše



REX 3416 z Attnang-Puchheim s 1144.019 v čele na cestě do Stainach-Irdning

1044 a zvyšování rychlostí

Řada 1044 stála v Rakousku také u zavádění vyšších rychlostí. V roce 1981 zřídily ÖBB ve 2. koleji tratě Vídeň – Hohenau mezi Stillfried an der March a Drösingem rychlostní testovací úsek. Za účelem rychlostních zkoušek byl prototyp 1044.01 upraven na rychlostní lokomotivu 1044.501. Získala nový přenos výkonu, pancéřová čelní okna a provedeny byly další úpravy. Maximální rychlost byla 220 km/h. Při jedné z testovacích jízd 24. září 1987 vytvořila nový rakouský rychlostní rekord 241,2 km/h.

Jedna ze sériových 1044 pak táhla 29. května 1985 zkušební vlak Vídeň – Innsbruck, který měl otestovat možnost rychlosti 160 km/h na síti ÖBB. Ta byla zavedena o tři roky později. První vlak ÖBB s max. rychlostí 160 km/h byl spoj Ex 180/181 Wiener Symphoniker Bregenz – Vídeň a zpět vedený jednotkou 4010. Řada 1044 mohla poprvé jezdit pravidelně 160 km/h od léta 1989 v čele expresu Wiener Philharmoniker.

a na „brýlích“ kolem čelních oken. Používala se i další schémata a reklamní nátěry, například 1044.018 dostala modrý nátěr a „zlaté“ symboly Eura a Euromince.

Nové lokomotivy byly nejprve expedovány do depa Wien Süd a po zajištění na vlcích do Villachu a Grazu přecházely do svého domovského depa. Postupně je obdržela depa Bludenz, Innsbruck, Linec, Salcburk, Vídeň jih, Vídeň západ a Villach. Z nich obsluhovaly výkony v čele expresů, spěšných vlaků i v nákladní dopravě a s rostoucím počtem vyrobených lokomotiv se dostaly na všechny tratě ÖBB a také do pohraničních stanic, jako Jesenica ve Slovinsku nebo Buchs (SG) a St. Margereten ve Švýcarsku a Lindau v Německu. V Německu však zajížděly i hluboko do vnitrozemí. Kromě Koridorstrecke přes Německo mezi Kufsteinem v Tyrolsku a Salcburkem jezdily také do Mnichova (ze Salcburku i z Innsbrucku) a z Pasova přes Řezno a Norimberk až do Frankfurtu nad Mohanem.

Z prestižních výkonů vytlačily řadu 1044/1144 po roce 2000 nové lokomotivy Taurus. Přesto jsou alpské vysavače stále nepostradatelnou řadou na mnoha výkonech po celé síti ÖBB. ○



Bechyně



Z Tábora lodí, z Bechyně vlakem? Vše bylo nakonec úplně jinak

Ten plán byl dobrý. Nasednout v Praze do vlaku, přijet do Tábora, splout během dvou dní Lužnici do Bechyně a zpět se vrátit jednou z našich nejzajímavějších tratí. Jihočeská řeka v úseku před ústím do Vltavy totiž nabízí perfektní možnost vyrazit na vodu třeba jen na víkend, užít si krásnou plavbu a náhodkem navštívit dvě nadmíru zajímavá města, jež spojuje zcela unikátní železnice. Jenže vše dopadlo nakonec trochu jinak...

Vít Čepický | Foto: autor

Jet na vodu pouze v jednom by byl čirý nerozum, a tak jsem si ke splutí dolního toku Lužnice vybral dlouholetého dobrého kamaráda, jehož nezkušenost na vodě bohatě dorovnávaly jiné klíčové vlastnosti a zejména fakt, že byl ochotný cestu podniknout. Setkali jsme se na pražském hlavním nádraží v příznivou devátou ranní a vstříc Táboru vyjeli načas Jižním expresem.

Ty tam jsou doby, kdy výlet do Budějovic zabral půl dne, po rekonstrukci většího koridoru v posledních letech se cesta na jih výrazně urychlila. To znamená, že se vlakem do Tábora jede i přes pomalejší úsek před Čerčany lehce pod hodinu, což je rychlejší a hlavně pohodlnější než vozem. Obzvláště když cestující díky bistrovozu posnídá, jak jsme učinili i my, a v Táboře vystupuje odpočatý a sytý. Skvělý start.

Jelikož jsme v polovině trasy plavby, kde jsme původně plánovali nocovat, již nesehnali rozumné ubytování, rozhodli jsme se zanechat loď po prvním dnu v kempu u řeky a přespat v Táboře. Prohlídku města jsme nechali na poedečer a z vlaku se přesunuli rovnou pod ikonický tábořský železniční most přes Lužnici, kde jsme chtěli plavbu začít.

Je třeba zmínit, že kamarád háček sice je člověk do nepohody, ale zároveň váží o čtvrt metráku více a pádlo neměl jaktěživ v ruce, čili jsem mohl očekávat poměrně netradiční výtlak, sklon i chování lodi. Původně jsem tomu nepřikládal větší pozornost a maloval si, jak se rozcvičíme nad jezem Příbík a jeho slavnostním splutím rovnou krátké vodácké putování zahájíme, ale pochybnosti zasel již pohled na vodní stav během cesty vlakem. Po deštích v povodí Nežárky ukazoval vodočet v Bechyni dvacet centimetrů pod prvním povodňovým stupněm.

Vody moc

Jindy nevysoký jez, kterému sice (a na Lužnici bohužel tradičně) chybí vodácká propust, ale je bez větších problémů sjízdný po koruně, temně a netypicky hučel už zdáli. Bližší pohled pak ukázal mohutnou peřej, jež by sice byla zábavná pro raft a snad i pro rozcvičeného zadáka, ale nikoli pro hejhuly, kteří právě vylezli z vlaku. Bouřící voda v podjezí navíc prozrazovala přítomnost kamenného záhozu, takže bylo jasno, nasedáme pod jezem. Inu, příležitost ještě bude. Mezi Tábořem a Bechyní se nachází hned 13 jezů na 30 kilometrech řeky. Vyfasovali jsme oranžovou Sambu (což byla oproti vratší Vydře výhra), dvě pádla, opravdu nutné vesty a barel, pře-



Zatímco nad jezy panovala většinou poklidná atmosféra...

vlékli se a jali se přenášet loď pod jez. To měla být do následujících hodin bohužel poměrně častá činnost.

Do rychlého proudu pod jezem jsme se vydali lehce po poledni. Ani jsme se nestihli příliš rozcvičit, vysvětlit si základní pojmy a předvést obratnost lodě i styly pádlování, a už jsme vystupovali nad dalším tábořským jezem Suchomel. Ten vypadal mnohem příznivěji a chvíli jsem i zauvažoval o splutí, ale pouhých několik minut plavby v pažích mi přece jen ještě nedávalo úplnou jistotu. I Suchomel jsme tedy relativně pohodlně přenesli a po několika stech metrech dopluli k jezu Veselý.

Vodácký průvodce z půjčovny i můj letitý jednoznačně radily zdolávat jej pou-

ze za nižšího stavu, což pohled ze břehu potvrdil. Pod krásným mlýnem z roku 1504 (dokonce s vodním kolem) vodáci obvykle žehrají na nedostatek vody, kterou si pro sebe uzurpují dvě Francisovy turbíny, a tradiční absenci šlajsny, tentokrát vřelo mocné vývařiště. Na první pohled bylo jasné, že tady by případné hrdinství smrdělo krchovem, a tak jsme opět čapli loď a dali se na dlouhé přenášení.

Koupačka

Pod jezem vyvstal velký problém. Vysoký stav vody zaplavil běžná nastupovací místa, takže nezbyvalo než po krkolomném sestupu a nalodění vyjet zpoza křo-



Centrum Tábora patří v rámci České republiky mezi ta vůbec nejpůvabnější.



... pod nimi to už bylo horší.



visek rovnou do proudnice. Bylo evidentní, že s námi proud do boku zacvičí, takže jsem háčkovi zevrubně vysvětlil úskalí podobného manévru, abychom následně odrazili od břehu. Proud se opřel do boku, háček se instinktivně chytil lodí a už jsme se tam mrskali dva – kapr i baštýř Adámek.

Naštěstí jsme oba měli vestu dobře zapnutou, i tak jsme ale měli s otočenou lodí v proudnici co dělat. Dno bylo kdesi hluboko a my jí byli vydáni nějakou dobu napospas. Až po chvílce se začalo zdát, že se blížíme k záchraně, ale i tak nás stálo ještě hodně sil dostat se do chrastí na břehu. Nakonec jsme ale poněkud komický souboj s živlem vyhráli, loď se nám podařilo otočit a shledali jsme, že posádka i výbava jsou v plném počtu.

Naší vratkou důvěrou v řeku i sebe samé to ale poněkud otřásl. Bylo zřejmé, že vody je opravdu hodně, a i když se drží těsně pod hranicí povodňového stupně, s pouhou bdělostí si rozhodně nevystačíme. A to navíc po pár minutách hukot ohlašoval další jez – Pokorný.

Čekala nás další divočina v podjezí, kde velké balvany pod vodou vytvářely opravdu mohutné peřeje, a bylo zcela jasné, že ani tady si splutí jezů nevyzkoušíme. Na Pokorném taktéž chyběla základní vodácká infrastruktura. S lodí jsme se již tradičně probili lesem, nasedli a pokračovali dále.

Rozvalený jez Na Papírně se měl stát naším jediným triumfem. Vzhledem k zaplaveným břehům tentokrát nemohla být o přenášení řeč, ve specifické „vůni“ přílehlé čistírny odpadních vod jsme tak jen krátce zhodnotili trasu, jež nás

do peřejí navede nejlépe, a už to šplouchalo. Ani jsme si nestihli užít krátký opojný pocit a vyseďali jsme u Benešova mlýnu. Krásné stavení, ale i naprostá divočina pod jezem, splutí absolutně nepřicházelo v úvahu, navíc doporučené přenášení vlevo nebylo možné.

Loď jsme vytáhli na asfaltku na pravém břehu a přemýšleli, co dál. Pod jezem pokračovalo několik set metrů opravdu velkých vln, za další zákrutou nás navíc měla čekat cvičná peřej Harrachovka a hostinec, kde jsme se chtěli uvelebit na oběd. Nakonec jsme vzali loď do svých a dotáhli ji potupně šest set metrů po břehu až k Harrachovce, kde nám upadla na palouk a my se doplzlili k výčepu.

Nad pivem a příšerně mastným jídlem jsme zvažovali možnosti. Bylo zřejmé, že se pohybujeme na hraně. Nakonec jsem se šel ještě podívat do následující zákruty na mostek, ale pohled do pádící vody



Blízkost jaderné elektrárny Temelín v Bechyni připomíná i mozaika na kulturním domě.

v úzkém korytu mě definitivně utvrdil v rozhodnutí klíčovými poslední tři jezy. Tohle nemá smysl. Končíme.

Plavci na suchu

Konzultace s dobrým mužem v půjčovně nám dala za pravdu. Ostatní posádky vzdaly ještě dříve, navíc v Soběslavi již byl první povodňový stupeň a půjčování se přerušilo i pro následující den. Čtyřkilometrová plavba nám trvala tři hodiny, více jsme toho pomalu nanosili, než spluli, konec nám vlastně ulevil. Dohodli jsme se, že se projdeme alespoň do Dražiček, odkud dojedeme do Tábora autobusem.

V tu chvíli kolem projel muž na kánoji se dvěma dětmi a po krátké konverzaci pokračoval dále, což našemu egu zasadilo nemalou ránu, nakonec jsme se však přesvědčili, že jsme tentokrát my ti rozumní. Pohled na rozbourěný jez Kvěchův mlýn vynášející do kamenné navigace a zcela zaplavený jez Matoušovský mlýn nám daly za pravdu, tady to balil i „hrdina s dětmi“. Zde jsme se s řekou rozloučili a chytili večerní autobus do města Žižkova.

Návrat do civilizace nás osvěžil. A jaké civilizace! Celé historické centrum Tábora kypělo životem. Část parkování na centrálním náměstí padla na oltář rozumného letního posezení a my strávili v jednom z nejkrásnějších českých měst mimořádně příjemný letní večer.

Druhý den jsme vyrazili až od Stáleckého mostu. Ten tu stojí od roku 1975, kdo by ovšem čekal fádni betonovou stavbu, nemohl by se více mylit. Jeho historie je totiž daleko delší. Od roku 1848 do roku 1960 stál úplně jinde, v 18 kilometrech vzdáleném Podolsku, kde empírový řetězový most překlenoval Vltavu. Napouštění přehrady Orlický by jej však zcela zatopilo, a tak byl nakonec přesunut. Naštěstí, jedná se totiž o poslední most svého druhu v ČR a právem o národní kulturní památku.

Cestou dále do Bechyně jsme seznali, že voda klesá a dneska už by to patrně šlo,



Stálecký řetězový most původně překlenoval Vltavu, nad Lužnicí se přestěhoval v roce 1975.



žst. Bechyně

Stádlecký most
Start druhého dne

Lužnice

Dražičky
Konec prvního dne

Konec plavby

Ztroskotání

Začátek
plavby

žst. Tábor



ale bohužel, nepůjčovalo se. Na břehu jsme bojovali spíše s dotěrným hmyzem a následky vzduté vody. Krátké zvednutí morálky přinesl jen hrad Dobronice a ještě před ním zajímavý místní kostel Nanebevzetí Panny Marie stojící daleko nad obcí nad říčním srázem.

U světoznámého výrobce sanitárního zařízení na kraji Bechyně jsme si ještě povzddechli nad zarostlou vlečkou a faktem, že se odsud vše vozí po silnici. To už se ovšem před námi vynořil ikonický Duhový most z roku 1928, nádherná železobetonová stavba se spodním obloukem, neklamné znamení cíle cesty. Pokud tedy za cíl bereme celou zpáteční cestu po dráze.

Dráha zcela jedinečná

Má vůbec smysl opakovat všechna nej bechyňské dráhy? Nepochybně! Nejstarší elektrifikovaná trať v bývalém Rakousku-Uhersku je takovým unikátem, že si to zaslouží. Jejím symbolem sice je výše zmíněný most se sruženým železničním a silničním provozem včetně našeho patrně nejdelšího železničního přejezdu (ve směru do Bechyně kryje jízdu vlaku přejezdové zabezpečovací zařízení, ve směru od Bechyně jezdí automobily spolu s vlakem). První čtvrtstoletí existence ale dráha končila ještě před údolím Lužnice, které cestující museli složitě překonávat. Teprve až most dovedl dráhu do Bechyně.

Zajímavá je celá dráha. Její parametry od začátku počítaly s elektrickým provozem, a tak si stavitelé mohli dovolit levnější trasování, tedy větší oblouky, stoupání a klesání. Svým charakterem je kdesi na půli cesty mezi dráhou železniční a tramvajovou, díky čemuž je svezení v porovnání se standardními tratěmi značně nevšední.

A nevšední je též napájecí systém využívající od roku 1938 napětí 1500 V. Umožňuje muzeální provoz jedinečných vozidel. Svězt se zde v sezoně můžete s lokomotivami E 422.0 Bobinka a historickými přivěsnými vozy, nebo ještě výjimečnější Elinkou M 400.0, původním elektrickým vozem z Ringhofferových závodů s výzbrojí od Františka Křížka, jenž pamatuje začátky provozu.

Limitující jsou ovšem i minimální poloměry oblouků pod 150 metrů. Od loňska zde Žehličky E 426.0 tahají alespoň čtyřnápravové přípojné vozy Btn⁷⁵³, jejichž nasazení znamenalo oproti dvounápravovým vozům Btax a BDtax značný kvalitativní skok kupředu, což jsme mohli cestou do Tábora ocenit i my.

Původně tedy byly čtyřnápravové vozy na Bechyňce standardem, ale jen do nešťastného vykolejení v září 2007 v ostrém oblouku před tábořským nádražím. Ačkoliv se nakonec ukázalo, že důvodem byla závada geometrických parametrů kolejí, nebyly zde až do nasazení vozů Btn⁷⁵³ nadále provozovány. Hned první oblouk o poloměru 125 metrů ale postavil na stůj také RegioPanterům.

My však závěrečný oblouk vybrali, na tábořském nádraží přeskočili do jednoho z četných vlaků na Prahu. Byť se původní plán rozpadl, dá se konstatovat, že dvoudenní Lužnice z Tábora do Bechyně stojí za to. Z hlavního města je skvěle dostupná, Tábor je nádherné výchozí místo a zdejší říční kaňon jeden z nejkrásnějších českých vodáckých úseků.

Jen tedy před plavbou zkontrolovat stav vody a dle toho reagovat. Na vyšší vodní stavy kolem dvou metrů v Bechyni je už jistě lepší raft, naopak kánoe vynikne při nižších stavech. Dále je třeba počítat s tím, že zde sice funguje velmi dobrá půjčovna lodí se širokým spektrem služeb a za velmi rozumné ceny, dvoudenní plavba vychází pro dva jen pár stovek přes tisícovku. Stravovací a ubytovací možnosti podél řeky však odpovídají spíše 90. letům 20. století a kolem jezů se na vodáky nemyslí prakticky vůbec, stěžejní je evidentně jen výtěžnost samotného průtoku. Tak třeba časem. Ahoj! ◉

← Bechyňka se konečně dočkala pohodlnějších vagonů řady Btn⁷⁵³.



Napsali o nás...

Rakušané vysoutěžili ETCS do stovek vozidel, včetně ČD railjetů

České dráhy si mohou oddechnout, sedmička jejich netrakovních jednotek railjet nezůstane bez systému ETCS. Rakouské ÖBB totiž aktuálně završily podpisem smlouvy obří tendr na osazení až 449 vozidel systémem ETCS, rakouský kontrakt přitom po dohodě obou dopravců zahrnuje i railjety ČD. Rámcovou smlouvu až na 449 vozidel (jednotek a lokomotiv) získal Alstom, objem objednávky přesahuje 100 milionů eur (cca 2,5 mld. Kč, tedy zhruba 5,6 mil. Kč na vozidlo). Závazně objednaná je zatím instalace ETCS (Level 2, Baseline 3.6) do 195 vozidel. Zástavby bude Alstom provádět v dílnách ÖBB v Linci a ve Vídni. ČD zatím neví, kdy přijdou na řadu jejich railjety. Do doby instalace ETCS přijde sedmička netrakovních jednotek railjet, kterou ČD provozují od roku 2014, v prosinci dočasně o výhodu konceptu push-pull. **Zdopravy.cz 18. 7. 2024**



Do Česka dorazil další KISS na testování

Do Zkušebního centra VUZ Velim dorazila na testy další nová jednotka KISS od Stadler Rail. Jedna z nejprodávanějších dvoupodlažních jednotek v Evropě podstoupí vybrané typové zkoušky před dodáním rakouským drahám ÖBB. Jde o jednu z 62 jednotek, které si rakouský dopravce objednal v roce 2022 pro provoz na příměstských i dálkových linkách. Do Česka dorazila zatím čtyřvozová. Na základě rámcové smlouvy na dodávku až 186 jednotek zatím ÖBB podepsaly objednávku na dodání celkem 34 šestivozových a 42 čtyřvozových jednotek. Kratší jednotky mají jezdit zejména v příměstské dopravě, delší budou jezdit jako dvoupodlažní railjety v dálkové dopravě. Podle smlouvy mají být dodány do roku 2026. Výběr výrobce trval přes tři roky, soud nejprve vítězství Stadleru zrušil kvůli švýcarského elektrotechnického podpisu. Jednotky KISS už v Rakousku znají cestující soukromého dopravce Westbahn. Nové jednotky jsou navrženy pro rychlost 160 km/h v případě krátké verze pro regionální dopravu a 200 km/h pro dálkovou dopravu. V šestivozové verzi nabídnou 610 míst, ve čtyřvozové 380 míst. Čtyřvozová jednotka bude jezdit na regionálních spojích ve Vídni, Dolním Rakousku a Burgenlandu. **Zdopravy.cz 6. 7. 2024**

ČD hledají projektanta nové haly pro Comfortjety

České dráhy rozjely přípravu stavby nové čtyřkolejné haly v depu v pražské Michli, které je známé jako Odstavné nádraží Jih. Aktuálně hledají v soutěži zpracovatele projektové dokumentace pro povolení i provádění stavby a také autorský dozor. Nová hala údržby patří k největším ze série investic, které ČD v depu v Michli chystají. Domov a péči zde najdou především Comfortjety, které ČD postupně přebírají od výrobce, sdružení Siemens Mobility/Škoda Group. Objednáno mají celkem 180 vozů pro rychlost až 230 km/h. Nová moderní hala o délce 300 metrů bude mít čtyři koleje a podle dřívějšího vyjádření vrcholného vedení Českých drah by se měla stavět v letech 2026 a 2027. Předpokládáné náklady činí 2,5 miliardy korun. Vzniknout má i devadesátimetrová hala určená výhradně k odstraňování graffiti z vlaků. **Zdopravy.cz 14. 7. 2024**

Změna plánu. Lokomotivy Taurus nemají ve flotile ČD budoucnost

Lokomotivy řady 1216 známé pod rakouským obchodním označením Taurus nečeká ve flotile Českých drah dlouholeté působení. Stroje bez aktuální verze ETCS považuje státní dopravce za neperspektivní. Ještě loni ČD mluvily o plánech na dovybavení strojů systémem ETCS. „Výhledově nepočítáme s provozem těchto lokomotiv, jako perspektivní máme řady 362 a Vectron. O dalším osudu lokomotiv 1216, například o možném prodeji, zatím nebylo rozhodnuto,“ sdělil mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. ČD mají v majetku šest lokomotiv řady 1216, všechny jsou deponovány v Bohumíně, odkud obsluhují vlaky EC/IC na trasách Bohumín – Vídeň a Bohumín – Praha. Dva stroje koupily v létě 2019, další čtyři v roce 2021. Čtyři jsou vybavené starší verzí ETCS, která je omezena pouze na Rakousko. Další dvě ETCS nemají vůbec. **Zdopravy.cz 20. 7. 2024**

ČD shánějí duální posunovací lokomotivy, sondují u osmi výrobců

České dráhy se začaly poohlížet na trhu po nových posunovacích lokomotivách. Oznámily zájem o minimálně 20 duálních lokomotiv, k čemuž vyhlásily předběžné tržní konzultace. „Předmětem tržní konzultace je zjištění aktuálních možností trhu nabídnout dodávku nových duálních lokomotiv do užívání formou prodeje, případně nájmu v délce trvání 10 let a případnou opcí,“ stojí v oznámení. Desítky lokomotiv by měla v závislé trakci fungovat ve střídavém systému 25 kV/50 Hz, druhá polovina pak ve stejnosměrném systému, ovšem s možností budoucí přestavby na střídavý systém. Pokud jde o pohon mimo troleje, nechávají ČD výrobcům volnou ruku. Dosud se nejvíce uplatňuje diesel. ČD oslovily napřímo osm výrobců: Alstom, CAF, Newag, Pesa, Siemens, Stadler, Škoda a CZ LOKO. S nabídkou může přijít kdokoliv další. **Zdopravy.cz 14. 7. 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, náb. 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



Dotace na dovolenou jsou stále k dispozici

Zajistíme vám libovolné zájezdy z nabídky CK EXIM tours, Fischer, Čedok a TUI s dotací.

S odletem do týdne jsou vyhlášeny Last minute zájezdy.

Vybíráme například z nabídky CK TUI www.tui.cz:

CLUB BIG BLU**** Turecko/Alanya

Letecky z Prahy, all inclusive.

Týdenní pobyt 24. 8.–31. 8. 2024 za 16 835 Kč/osoba

(11 835 Kč po dotaci).

V ceně: ubytování, letecká doprava s transferem, strava dle výběru.

V případě jakýchkoliv dotazů nám napište nebo zavolejte (viz kontakty na webových stránkách). Jsme připraveni vám poradit. Krásné prázdniny 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

Jízdenka na léto

Vlakem po Česku
za super cenu

jen 695 Kč na 7 dní*

* Platí od 1. 7. do 31. 8. 2024 pro děti, studenty, seniory a invalidy III. stupně.
Do vlaků s povinnou rezervací místa stačí přikoupit místenku.

Pojedte s námi.
www.cd.cz/jizdenkanalet

ČD České dráhy
Moderně a spolehlivě



od 13. do 15. září 2024

Nenechte si ujít Festival parních lokomotiv v Benešově

Kde se vám podaří spatřit pohromadě historické lokomotivy a vozy z Česka, Slovenska, Maďarska, Německa a Rakouska? Nепropáste Festival parních lokomotiv, jehož 5. ročník se koná v Benešově u Prahy. Součástí programu je i noční fotografování strojů. Hlavní akcí prvního dne (pátek) je jízda protokolárního vlaku z Prahy do Benešova u Prahy. Z Prahy do Čerčan ho povevou dvě parní lokomotivy NTM 464.102 Ušatá a 464.202 Rosnička, z Čerčan do Benešova je nahradí parní lokomotiva ČD 434.2186 Čtyřkolák. Souprava bude složena z historických vozů 3. třídy, salonního a konferenčního vozu. Jízdenka platí i jako vstupenka do depa po celé tři dny konání festivalu a také jako jízdenka na všechny zvláštní vlaky jedoucí v rámci festivalu. Oficiálně akce začne v sobotu v 10:30. Kromě výstavy exponátů se můžete těšit na jízdy zvláštních nostalgických vlaků do Ledečka, Olbramovic, Prahy, Sedlčan, Strančic a Tábora. V Sedlčanech se uskuteční oslavy 130 let místní dráhy Olbramovice – Sedlčany. Dorazí až 10 parních, 12 historických motorových lokomotiv a dva historické motorové vozy. Do Benešova se chystá motorová lokomotiva 142 001 společnosti EBS, která se v ČR představit vůbec poprvé. Atrakcí bude i salonní vůz prezidenta Gustáva Husáka.

Nejbližší železniční stanice: Benešov u Prahy



10. srpna 2024

Do Kolína zavítá císař Napoleon se svým dvorem

Vypravte se s námi do Kolína, kde se konají tradiční Historické slavnosti. Tentokrát zažijete empírový den jako za časů císaře Napoleona. Program slibuje velkolepou podívanou. Na kolínském Kmochově ostrově najdete vojenské ležení napoleonských a rakouských vojáků, těšit se můžete na dobové tance, hudbu, divadlo, šerm, představení mimů a spoustu další zábavy pro malé i velké návštěvníky. Tématem 12. ročníku slavností je napoleonské období. Ve městě na Labi tak můžete prožít empírový den za časů císaře Napoleona. Bonaparte se akce také zúčastní.

Nejbližší železniční stanice:
Kolín zastávka



do 1. září 2024

Vydejte se motoráčkem do Žatce a Trnovan

Vypravte se s námi motorovým vozem Orchesterion na výlet plný zážitků. Motoráček jezdí každý prázdninový víkend mezi Chomutovem, Žatcem a Trnovany. V Chomutově láká k návštěvě depozitář Národního technického muzea s železničními klenoty, v Žatci Chrám chmele a piva – zábavný komplex s Chmelovým orlojem, labyrintem, erbovní síní, Chmelovým majákem nebo dvoupatrovou dětskou hernou a z Trnovan se můžete vydat na prohlídku nedalekého zámku Stekník, kterému dominuje rokokový zámek s italskými terasovitými zahradami.

Nejbližší železniční stanice:
Chomutov, Žatec, Trnovany



do 20. října 2024

Do Přerova na výstavu archeologických pokladů

Obdivujete um a dovednosti našich dávných předků a fascinují vás mince, šperky, zbraně a další předměty stovky, či dokonce tisíce let staré? Pak si přijďte prohlédnout výstavu s názvem Detektory kovů v archeologii na Přerovsku, která je k vidění v přerovském zámku. Výstava Muzea Komenského představuje výsledky dlouholeté spolupráce profesionálních archeologů a dobrovolných spolupracovníků. Uvidíte ukázky archeologických nálezů v podobě jednotlivých ztracených předmětů zhotovených ze železných, barevných i drahých kovů.

Nejbližší železniční stanice:
Přerov

