

Železničář

3. SRPNA 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S koordinátorem korporátní identity Českých drah Jakubem Smetanou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Jednotky ComfortJet zlepší kvalitu služeb v celém segmentu dálkové dopravy. V jaké fázi se nachází výroba?
- 22–23 **Provoz a technika**
ČD Cargo získalo kontrakt na přepravu zhruba 400 tisíc tun pohonných hmot ze Slovenska do Polska přes území ČR.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Spolek LOKO-MOTIV se snaží probudit potenciál horské dráhy do Vejpřt.
- 26 **Zahraničí**
ÖBB zakoupí 35 nových patrových jednotek Kiss od výrobce Stadler Rail.
- 28–29 **Recenze**
Navštívili jsme nádražky v Nymburku a v Roztokách u Prahy. Jak se nám líbily?
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

Vlak pracovních příležitostí

Hledáte zaměstnání ve svém regionu a chcete se dozvědět bližší informace o pracovních pozicích u Českých drah? Přisedněte ve Vlak pracovních příležitostí do náborového kupé a získáte všechny důležité informace během jízdy. Na základě asi patnáctiminutového rozhovoru o zkušenostech a kvalifikaci vám bude doporučena pozice a místo výkonu práce. Vlaky pracovních příležitostí vyjedou během září několikrát na trase Česká Třebová – Praha, Praha – Plzeň a Praha – Tábor. Více informací se dozvíte na www.cd.cz/kariera.

TITULNÍ FOTO

Autor: Vít Čepický

První RegioFox v barevném kabátku Pražské integrované dopravy se poprvé veřejně předvedl na zkušebním okruhu v Cerhenicích.



Trenitalia SpA

Petr Slonek | foto: Shutterstock, Wikipedia

Trenitalia SpA je hlavní železniční dopravce v Itálii provozující osobní i nákladní dopravu. Firmu vlastní státní společnost Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS). Vznikla v roce 2000 vyčleněním z mateřské firmy na základě směrnice EU o deregulaci dopravy.

Společnost tvoří tři divize. Divisione Passeggeri Long Haul zajišťuje dálkovou dopravu osob, včetně provozování vlaků na vysokorychlostních tratích. Divisione Passeggeri Regionale má na starosti regionální osobní dopravu a Divisione Cargo nákladní.

Trenitalia obstarává vnitrostátní železniční dopravu v Itálii a mezinárodní spojení do Rakouska, Francie, Německa a Švýcarska. Provozuje regionální i dálkové vlaky. Regionální vlaky jezdí v rámci jednoho regionu nebo mezi sousedními kraji a jsou dotovány místní samosprávou. Regionální vlaky zastavují ve více stanicích než jiné dálkové spoje a některé dokonce ve všech stanicích.

Dálkové vlaky jsou dvou typů – Freccie a Intercity. Meziměstské vlaky obsluhují kromě velkých měst i středně velká sídla, jsou tedy obecně pomalejší, ale levnější než Freccie. Noční vlaky (Intercity night) jezdí hlavně mezi severem a jihem Itálie a mezi Itálií a sousedními zeměmi a jsou srovnatelné s úrovní Intercity.

Vysokorychlostní železnici tvoří dvě linky propojující většinu velkých měst v zemi. První spojuje Turín se Salernem přes Milán, Bolognu, Florencii, Řím a Neapol, druhá vede z Turína do Benátek přes Milán a Veronu a je částečně ve výstavbě. Vlaky jsou provozovány s maximální rychlostí 300 km/h. První VRT v Itálii, Direttissima, byla otevřena v roce 1977 a spojovala Řím s Florencií. ○



Oficiální web: www.trenitalia.com

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	1. června 2000
Předchůdci	Ferrovie dello Stato
Adresa sídla	Řím
Obrat	6,876 miliardy € (2022)
Zaměstnanci	27 401 (2021)
Majitel	Itálie, Ferrovie dello Stato (100%)
Dceřiné společnosti	Cisalpino Trenitalia France Trenitalia UK Ltd Trenord Thello Netinera Serfer Fs Cargo Spa TX Logistik AG



SLOVO ÚVODEM



Petr Slonek

Šéfredaktor Železničáře

Vážení čtenáři,

prázdniny se přehouply do druhé poloviny, mnozí z vás jsou již po zasloužené dovolené a jiní na ni teprve míří. Pro České dráhy však toto období odpočinek nepředstavuje. V plném proudu je letní turistická sezona, což znamená vyšší počet cestujících a plně obsazené vlaky. Napilno mají i kolegové s nostalgickými jízdami.

V plném proudu je rovněž modernizace vozidlového parku. Ještě na konci června jsme převzali v pořadí třetí jednotku RegioPanter pro Kraj Vysočina a další sem zamířila v průběhu července. Jedná se už o čtvrtý vlak pro tento region. Další dorazí o prázdninách.

Do Ústeckého kraje, do domovského depa v Děčíně, zamířilo šest motorových jednotek typu Desiro Classic, které dopravce zakoupil pro provoz na lince U8 vedoucí z Děčína přes Benešov nad Ploučnicí, Českou Kamenici a Jedlovou do Rumburku. Nyní naši kolegové pracují na tom, aby mohly být zařazeny do provozu. Zacvičuje se strojvedoucí a dílenský personál a řeší administrativní kroky pro schválení vozidel. Cestující by Desira měla svézt během podzimních měsíců.

V uplynulém měsíci ČD rovněž převzaly další dvě elektrické vícesystémové lokomotivy Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Letos se jedná o třetí a čtvrtý stroj ze 12 lokomotiv, které společnost RSL dopravci poskytne v roce 2023. Do konce roku 2024 pak pronajme RSL Českým drahám celkem 50 lokomotiv. Další 50 strojů si objednaly ČD přímo u společnosti Siemens Mobility. Dopravce využívá tyto stroje k dopravě mezistátních i vnitrostátních vlaků.

V případě hnacích vozidel nejde o jediný přírůstek. Společnost CZ LOKO, která získala zakázku na modernizaci čtrnácti lokomotiv původní řady 742, předala dopravci koncem června první dokončený stroj EfiShunter 1000M. Další mají následovat ještě letos.

Podtrženo sečteno, za první polovinu roku dopravce uvedl do provozu čtyři desítky nových elektrických jednotek. To je zhruba polovina všech nových vlaků, jejichž uvedení v letošním roce ČD avizovaly v únoru. Od ledna do června byly do provozu uvedeny především elektrické jednotky Moravia v majetku Jiho-moravského kraje, které provozují České dráhy, a jednotky RegioPanter na Vysočině, v Olomouckém a v Moravskoslezském kraji.

A obnova bude pokračovat i nadále. Kromě dalších Panterů na Vysočinu zamíří ve zbytku roku nové vlaky do Olomouckého kraje. V Moravskoslezském kraji se další dvouvozové RegioPantery objeví ke konci roku. A v srpnu začne zkušební provoz s cestujícími u nových motorových jednotek RegioFox. Po jejich schválení Drážním úřadem se plánuje ještě letos jejich uvedení do provozu hned v několika krajích.



Lišky vyrazí do terénu v srpnu

V areálu Zkušebního centra VUZ byly zástupcům Českých drah, Středočeského kraje a Pražské integrované dopravy prezentovány první vyrobené jednotky RegioFox řady 847 v jednotném nátěru PID, které zde podstupují finální fázi zkoušek. Již zkraye srpna by se šest těchto moderních dvoudílných jednotek polského výrobce Pesa (jeden ve standardním nátěru ČD a pět v nátěru PID) mělo přesunout do Rakovníka, kde budou dislokovány pro první zkušební jízdy s cestujícími. Jako první, a to ještě během prázdnin, poznají novou generaci motorových vozů z Bydhoště cestující a vlakový personál na linkách z Rakovníka do Berouna, z Berouna přes Rudnou do Prahy a okrajově též z Berouna do Ločovic. Pokud vše půjde dle plánů, měla by první jednotka najet kýžený počet zkušebních kilometrů do konce října. Během zkoušek pak kontinuálně pokračuje výroba dalších jednotek řady 847. Nyní jich má výrobce hotových 20, do konce letošního roku pak plánuje dodělat 33 RegioFoxů. České dráhy zatím celkem objednaly 76 RegioFoxů, rámcová dohoda je ovšem podepsaná až na 160 kusů. Zlepší cestovní komfort na neelektrifikovaných tratích vedle Středočeského kraje a Prahy též v Plzeňském, Jihočeském, Královéhradeckém, Pardubickém kraji a na Vysočině.



ČD na CEO summitu v Bernu prezentovaly novinky v online odbavení

Na CEO summitu velkých železničních dopravců v Evropě, který se konal ve švýcarském Bernu, prezentoval generální ředitel ČD Michal Krapinec novinky v mobilní aplikaci Můj vlak a sdílel úspěchy aplikace s ostatními šéfy evropských železničních dopravců. „Společně s představiteli SBB, DB, NS, MÁV, ÖBB, SNCB a SNCF se zaměřujeme na rozvoj v oblasti digitalizace služeb tak, abychom uspokojili potřeby cestujících. Aplikace Můj vlak, která se těší obrovské popularitě, má více než 1,2 milionu aktivních uživatelů a v AppStore dosahuje skvělého hodnocení 4,7 z možných 5. Tento úspěch potvrzuje také ocenění Digital Champion Award 2023, které jsme letos na jaře získali v Londýně,” řekl Krapinec. „České dráhy se zavazují k dalším investicím do digitalizace svých služeb s cílem ještě více zjednodušit a zlepšit služby cestujících ČD. Do roku 2025 plánujeme prodávat každou druhou jízdenku online a do roku 2035 chceme mít online prodejem pokryto 75 % všech jízdenek,” uvedl Krapinec.



Na Vysočinu zaměřily nové jednotky RegioPanter

České dráhy od společnosti Škoda Group v červenci v Plzni převzaly jednotku 650.229 RegioPanter pro Kraj Vysočina. Poté se přesunula do domovského depa v Havlíčkově Brodě. Jedná se o čtvrtý Panter pro tento region. V pořadí třetí sem dorazil už na konci června. Moderní dvouvozový elektrický vlak tehdy doplnil dvě jednotky, které od konce května jezdí na trati mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou a také na trati č. 225 Havlíčkův Brod – Jihlava / Jihlava město. Nové vlaky vyrábí Škoda Group. Mají kapacitu 140 míst k sezení a nabízejí vše, co od moderního cestování zákazníci žádají. Jsou nízkopodlažní, klimatizované, nechybí audiovizuální informační systém, wi-fi připojení či USB porty. Ve vlaku jsou k dispozici také zásuvky na dobíjení baterií el. invalidních vozíků nebo elektrokol. Další RegioPantery by měly doputovat ještě během prázdnin.



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

Soudní spor mezi Leo Mobility a ČD končí smírem

Společnost Leo Mobility nebude pokračovat v soudních řízeních týkajících se údajných podnákladových cen Českých drah na trati Praha – Ostrava. Evropská komise ani Úřad pro ochranu hospodářské soutěže žádné protisoutěžní chování neshledaly a svá šetření před časem uzavřely. Firmy se nyní dohodly na smírném řešení a ukončení souvisejícího sporu u českých soudů. Společnosti Leo Mobility a České dráhy si od dohody slíbují narovnání vzájemných vztahů a zlepšení podmínek pro další rozvoj udržitelné veřejné dopravy, který bude založený na principech zdravé konkurence v ceně a kvalitě služeb. „Rozhodnutí Evropské komise i Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže jsou pro nás zadostiučiněním. Vzájemným vztahům to určitě prospěje,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. Evropská komise uzavřela antimonopolní šetření údajných podnákladových cen na lince Praha – Ostrava loni v září. Na základě všech důkazů, které národní dopravce předložil, neshledala na straně ČD závadné jednání.



Druhý osobní vůz pro Osoblažku byl opraven

Do Třemešné ve Slezsku se v červenci vrátil druhý osobní vůz unikátní úzkorozchodné dráhy (760mm) Třemešná ve Slezsku – Osoblaha, známé jako Osoblažka. ČD uskutečnily komplexní obnovu stupně R2 na voze číslo 901. „Obnovu provedla naše dceřiná společnost DPOV v závodech v Nymburce a jednalo se o unikátní ruční kusovou práci, protože v republice je takových vozů už jen několik kusů a dílny se s nimi setkávají výjimečně,“ řekl místopředseda představenstva ČD a náměstek generálního ředitele pro servis Michal Kraus. ČD mají podle člena představenstva a náměstka pro osobní dopravu Jiřího Ješety zájem na Osoblažce zachovat provoz. „Už v lednu jsme vrátili do provozu lokomotivu 705.913 a vůz číslo 905, který zůstává v retro stavu a může být využíván pro nostalgický provoz. Do opravy všech vozidel pro Osoblažku jsme investovali více než 10 milionů korun. Díky tomu jsou všechna tři vozidla po obnově vyššího stupně připravena na další provoz po dobu dalších minimálně deseti let při dodržení plánu periodické údržby a obnov,“ doplnil Ješeta.



ČD převzaly další dva Vectrony

České dráhy převzaly další dvě elektrické vícesystémové lokomotivy Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Jedná se o lokomotivy 193.568 a 193.569. Stroje byly uvedeny do provozu na plánovaných výkonech. Letos se jedná o třetí a čtvrtý stroj ze 12 lokomotiv, které společnost RSL dopravci poskytne v roce 2023. Do konce roku 2024 pronajme RSL dopravci celkem 50 lokomotiv. Další 50 strojů si objednaly ČD přímo u Siemens Mobility. České dráhy využívají lokomotivy Siemens Vectron k dopravě mezistátních i vnitrostátních vlaků. Nasazují je na vlaky Berliner do Berlína a Hamburku, na spoje Metropolitan do Budapešti nebo Valašský expres do Púchova a na spojení do Varšavy a Terespolu. Ve vnitrostátní dopravě jezdí v čele vlaků Západní expres, Krušnohor či Slovácký expres.



ČD získaly příspěvek na opravu lokomotivy Ušatá

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka získalo na základě žádosti od ministerstva dopravy dotaci na opravovanou parní lokomotivu řady 464.008, které se přezdívá Ušatá nebo Bulík. Tato lokomotiva se od loňského září podrobuje generální opravě právě v dílnách ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. „Lokomotiva prochází generální opravou. Bude kompletně rozebrána, jednotlivé díly se opraví a zrenovují. V současné době je již opravený parní kotol lokomotivy. Dosud jsme do opravy lokomotivy vložili zhruba 7 milionů korun. Předpokládáme, že konečná částka za opravu překročí 10 milionů,“ říká Marek Plochý, ředitel centra historických vozidel ČD. Vodní vany, na které přispěje svou dotací ministerstvo dopravy částkou 759 000 Kč, by měly být vyrobeny do konce srpna letošního roku. Po rekonstrukci, která by měla být dokončena v průběhu roku 2024, se vrátí do Hradce Králové, kde bude využívána dle potřeby při akcích ČD nebo akcích komerčně objednaných. Parní stroj byl vyráběn v letech 1933 až 1939 ve Škodových závodech v Plzni a v ČKD v pražských Vysočanech pro Československé státní dráhy.

Ředitelem odboru komunikace ČD se stal Petr Nešpůrek



Novým ředitelem odboru komunikace ČD se stal Petr Nešpůrek. Do funkce jej jmenoval předseda představenstva a generální ředitel společnosti Michal Krapinec. Nešpůrek je zkušený manažer v oblasti mediálních strategií a plánování a nadšenec pro digitální marketing. Dosud působil například na pozici Trading Executive Director v Publicis Group, která je součástí třetí největší komunikační skupiny na světě, nebo jako Managing Director a Print and Digital Director ve společnosti OMD Czech. „V následujícím období se chci zaměřit na posílení povědomí o Českých drahách jako o stabilním, důvěryhodném a spolehlivém dopravci, který neustále inovuje své služby poskytované zákazníkům ať už v tuzemsku, nebo na mezinárodních spojích,“ řekl Nešpůrek. „Pozice ředitele odboru komunikace je komplexní a vyžaduje znalosti z oblasti strategie, komunikace a marketingu. Svými dosavadními profesními zkušenostmi a výsledky nás Petr přesvědčil o tom, že je tím nevhodnějším kandidátem, který se s námi bude dále podílet na budování značky,“ uvedl Krapinec.



SŽ hledá zhotovitele přestavby Masarykova nádraží

Správa železnic vypsalala tendr na zhotovitele, který přestaví Masarykovo nádraží. Předpokládaná hodnota zakázky je 3,2 miliardy korun bez DPH. SŽ předpokládá, že stavební práce na nejstarší pražské železniční stanici začnou na přelomu roku a potrvají do první poloviny roku 2027. Během modernizace se rozšíří počet kolejí ze sedmi na devět. Přibude také jedno nové nástupiště a všechna stávající projdou rekonstrukcí. K urbanistickému začlenění prostoru nádraží do okolní zástavby přispěje platforma nad celým kolejištěm. Umožní nejen komunikační propojení Florence s Hyberskou ulicí a Masarykova s hlavním nádražím, ale nabídne i nový vestibul pro čekající cestující. Z něj se dostanou eskalátory, schodiště a výtahy rovnou na jednotlivá nástupiště. Část platformy se osadí zelení a vznikne tak klidová zóna v centru. Všech šest nástupišť ve stanici bude mít bezbariérový přístup, jejich nová výška zajistí pohodlný nástup do vlaků.



Pohled z vlaku získal prestižní cenu

Společnost YouTube udělila prestižní ocenění projektu Českých drah a agentury Dialog Media. Cena Silver Creator Award přišla jako uznání úspěšného digitálního projektu Pohled z vlaku, který má 105 tisíc odběratelů a zaznamenal již více než 33 milionů zhlédnutí. Natočeno bylo 175 videí. Uznání převzal generální ředitel ČD Michal Krapinec. Online platforma nazvaná Pohled z vlaku nabízí záběry zajímavých železničních tratí v Česku zaznamenaných z několika kamer umístěných na soupravách ČD. Se sledováním trati vidí návštěvník portálu Pohled z vlaku v reálném čase zastávky, návštěví, interaktivní mapu a zajímavosti na každé zdokumentované trati. Nabízí i řadu informací, jako je komentář strojvedoucího nebo tipy na zajímavé výlety. K nejnověji přidaným tratím patří Praha hlavní nádraží – Lysá nad Labem a Praha Smíchov – Plzeň hlavní nádraží. Letos se mohou fanoušci těšit na videa z dalších tří nových tratí, a to Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlicích, Trutnov – Teplička nad Metují a Náchod – Teplička nad Metují – Broumov.



Z Prahy do Brna se jezdí opět za 2,5 hodiny

Doba jízdy vlaků railjet Vindobona a EuroCity Metropolitan/Hungaria/Slovenská strela mezi Prahou a Brnem se od července zkrátila o 21, respektive o 26 minut. Rychleji se cestuje také do Vídně, Bratislavy nebo Budapešti. Vlak EC Hungaria znovu jezdí do centra Prahy a zastaví vedle nádraží v Holešovicích také v Praze hlavním nádraží. Obnovilo se i přímé vlakové spojení railjet Vindobona Graz – Wien – Brno – Praha – Dresden – Berlin. Návrat spojují railjet a EuroCity zpět na trať přes Českou Třebovou, jež nabízí lepší spojení mezi Prahou, Pardubicemi a Brnem, umožnilo dokončení hlavních oprav na 1. koridoru. Zkrácení doby jízdy znamená zvýšení cestovní rychlosti (včetně zastávek nebo úseků s nižší rychlostí) mezi Prahou a Brnem na zhruba 100 km/h. Aktuální cestovní časy jsou vedle technických parametrů tratí a souprav ovlivněny také dalšími investičními akcemi na trase vlaků či hustotou provozu. Příměstské úseky v Praze a Brně a obecně celý 1. koridor patří k nejvytíženějším tratím v ČR.





Doprava nemá být bojovkou, ale službou pro všechny

Nátěr drážních vozidel byl pro příznivce železnice vždy ožehavým tématem. Prvotní nasazení jednotné identity Českých drah, kterou navrhlo studio Najbrt, provázela nekonečná plejáda debat nad její podobou, v průběhu let se však modrá barva stala jasným poznávacím znamením vlaků národního dopravce. A tím má být především. Jak upozorňuje koordinátor firemní identity ČD Jakub Smetana, nejde jen o barvy, ale zejména o jednoznačnou srozumitelnost všech vizuálních prvků – i pro cestující, kteří na koleje zavítají třeba vůbec poprvé.

Vít Čepický | Foto: autor

Sešli jsme se na pražském Masarykově nádraží, které má výjimečnou pozici tím, že nadále patří ČD. V současnosti zde probíhá dlouhodobá a zevrubná rekonstrukce, během které jste tu na lecos dohlížel. Jak ji hodnotíte?

Musím ocenit celkem úzkou spolupráci se Správou železnic. Poprvé se tu řešily s rekonstrukcí i návazné prvky identity, jako je například orientační sys-

tém — označení budovy uvnitř i vně, to se dokonce dle mého podařilo natolik, že jsem poprosil o podklady s tím, že by se případně daly zahrnout i přímo do grafického manuálu jako příkladné.

To naznačuje šíři vašeho profesního záberu. Čím vším se tedy ze své pozice koordinátora firemní identity zabýváte?

Existuje soubor schválených a platných manuálů a oficiálních dokumentů, které říkají, jak má vypadat vizu-

ální identita společnosti. Detailně popisují podobu orientačního systému, navigace cestujících, piktogramů, písma. A samozřejmě úplný základ, tedy barevnost, varianty značky a případně slogan a jejich správné používání. Primárně se věnuji Manuálu vnějšího barevného řešení kolejových vozidel společnosti ČD, který s kolegy udržujeme aktualizovaný již téměř tři roky. Je to vidět nejvíce a bije do očí, když je něco aplikováno špatně. Úplným zá-

kladem je Manuál vizuálního stylu společnosti ČD. Podobný dokument má každá velká firma, řeší vše od vizitek přes razítka a polep aut až třeba po popisky na toaletách ve vlaku. Na mně je, aby byl celý systém funkční a použitelný pro všechny oblasti prezentace firmy.

V jakém stavu byly manuály firemní identity při vašem příchodu do Českých drah a jak se od té doby vyvíjí?

Manuály byly a jsou pořád stejné a k velkým aktualizacím v čase nedochází. Když jsem přišel, začal jsem spíše objevovat nesoulady a případy, kdy jejich aplikace nedopadla dobře. Následně jsem začal pátrat, proč se tak stalo, a snažil se zajistit, aby se to neopakovalo, případně aby se výjimka legalizovala. Například u hesla „Národní doprava“ u loga Českých drah. V manuálu chybělo, začalo se používat dlouho po jeho vzniku, a bylo třeba jeho aplikaci dát další pravidla, aby se nestávalo, že se na vozidla dolepovalo plus minus pár centimetrů od oka někam pod logo a v neodpovídající barevnosti. Reálně to znamená aktualizovat všechny varianty loga od různých vozidel po hlavičkový papír tak, aby dovětek byl umístěn správně a všude stejně, respektive v odpovídajícím poměru a barevnosti.

Je těžké jednotný manuál implementovat na nová vozidla?

U vozidel je to ještě relativně schůdné a poměr navržený studiem Najbrt se dá v rámci možnosti aplikovat tak, aby se respektovaly zvyklosti označení logem i, pokud možno, designové parametry lokomotivy, osobního vozu nebo jednotky. Pro nové vozidlo se použije vzor, který se „přetáhne“ přes jeho skříň, přičemž je třeba se chytit základních celků, jako je střecha, spodek skříňě, čelo, linie oken a podobně, a pak se jednotlivé pruhy dají částečně upravit – zúžit, posunout, aby to ladilo a odpovídalo původnímu záměru. Obecně už nejsou nové jednotky takové krabice a ve spodní části skříňě je málo prostoru. Například nové Pesy (jednotky 847) mají spodní pás pod okny tak nízký, že se do něj logo v základní variantě s dovětkem a s ochranným prostorem nevešlo a muselo se zmenšit. Nejsložitější je to však s interiéry. Promítnout bezzbytku jednotlivé designové prvky je často nemožné s ohledem na konstrukci a stavbu vozidel. Konzultace s designéry i výrobci je nezbytná. K tomu bych ještě rád doplnil, že kdokoli by měl pocit, že jsou některé prvky identity společnosti zastaralé či nevyhovující, necht' vznesle oficiální požadavek a my se tím budeme zabývat. Vždy je ale potřeba, aby výsledek zpracovali profesionálové, ne že se někdo svěvolně rozhodne a vyrobí si to takřkajíc na koleni.

V rámci kompletně vytvořené identity studiem Najbrt vznikl i návrh nového loga Českých drah, který ale nikdy nebyl reálně použit. Přijde ještě jeho čas?

Na toto téma by bylo třeba vyvolat širokou debatu a hlavně se pokusit si uvědomit, čeho všeho se taková změna týká. Osobně si myslím, že si to většina lidí ani neumí představit. Šlo by o komplexní akci typu kulového blesku,

není možná realizace bez pečlivé přípravy a přesného harmonogramu. Okamžitý rozkaz ve stylu: „Tak teď a hned!“ by nedopadl dobře, protože by vznikl obrovský chaos. Celá akce by se musela připravovat velmi intenzivně třeba dva roky. Bylo by to zároveň velmi nákladné, ale neříkám, že nemožné. Stejně si ale představte, že by v jednu chvíli bylo třeba vyměnit například všechna razítka ve firmě.

Má to vůbec ještě cenu?

Já myslím, že zatím ne. Když se bavím s kolegy grafiky nebo lidmi, kteří mají blízko k designu, tak převažují názory, že současné logo vůbec není zastaralé. Ani já si nemyslím, že by bylo přežilé. Možná, ale to je opravdu můj pohled, se mi zdá trochu nadužívané a prospělo by více konzervativní střídmosti. Jistě, nové logo by bylo oživením, při nějakém výrazném firemním jubileu by se o tom dalo přemýšlet, ale mělo by to mít logiku a muselo by to být připravené.

Čím je jednotný styl pro velkou firmu typu Českých drah důležitý?

Jde o neverbální komunikaci s cestujícími, se zákazníky. Primárně záležitost vnímání celé společnosti a její srozumitelnosti, uživatelské přehlednosti. Aby cestující našel vše tam, kde to logicky hledá. Když umísťujeme piktogramy, řešíme interiér nebo navigaci, je ideální vzpomenout si třeba na studenta, který je čerstvě na koleji a jede prvním den s jízdním kolem veřejnou dopravou do školy. Touto optikou je třeba dívat se nejen na orientační systém, ale i jednotný styl obecně. Musíme si jako společnost pomáhat a umět vyjít si vsstříc. Doprava nemá být bojovka pro zdatné, ale služba pro všechny. A když to vztáhneme do obecnější roviny, má-li společnost jednotný vizuální styl vyladěný do detailu, působí na první pohled seriózně, posiluje tím důvěru v sebe samu i probouzí tak hrdost svých zaměstnanců.

V provozu se čas od času objevují vozidla, která z jednotného konceptu vystupují. Mám tím na mysli retronátěry, které připomínají historické vzezření některých vlaků. Jaký na ně máte názor?

Mým cílem je jednotnost. A tohle je přání proti přání. Já mám přání, aby se soupravy i lokomotivy, kterých se to týká zejména, lakovaly dle manuálu. Přání části obce příznivců železnice je zase mít některé lokomotivy v retronátěru, tomu rozumím, ale mou zodpovědností je dodržovat stanovená a závazná pravidla. Za mě by bylo cestou mít část vozidel pro turistický retroprovoz. Měly by se nadále vypravovat výjimečné vlaky třeba na objednávkou. Například některé spoje kolem Sázavy, kde to dobře znám a vím, jak fotogenická krajina tu je... Ale pro běžný provoz máme firemní pravidla, a ta by se měla dodržovat.

A s tím souvisí vaše snaha zbavit se u historických a retrovozdů rudých hvězd. Jaký máte důvod a jak se to daří?

Já jsem vychovaný jako antikomunista, znám spoustu lidí, kteří byli perzekuováni, a rudá hvězda je pro mě opravdu symbol totalitního režimu, který měl být zaká-

Existuje soubor schválených a platných manuálů a oficiálních dokumentů, které říkají, jak má vypadat vizuální identita společnosti. Detailně popisují podobu orientačního systému, navigace cestujících, piktogramů, písma. A samozřejmě úplný základ, tedy barevnost, varianty značky a případně slogan a jejich správné používání.





zán. Společnost šla ovšem po revoluci cestou sametovou, nestalo se tak, přesto se domnívám, a nejde zdaleka jen o mě, že by se takové symboly zločinců a vrahů ve veřejném prostoru vyskytovat neměly. Historickému vozidlu přece nijak neuškodí, když na něm tento znak nebude. Chápu snahu reprodukovat historii, ale pokud například právě u lokomotivy chybí vysvětlující kontext k tomu, co hvězda znamenala a znamená, pak dle mého v provozu a pod hlavičkou Českých drah nemá co dělat. Obzvláště veze-li cestující s dětmi za peníze nás všech. Pevně doufám, že to vyjde.

Jelikož nepocházíte z drážního prostředí, zajímavě by mě, zda si všímáte nátěrů i u ostatních dopravců. Zaujala vás firemní identita u některého z dopravců po republice či v zahraničí?

Ano. Například nátěr Pražské integrované dopravy. Můj osobní pohled při snaze koukat se nezaujatě je, že to je výrazné, jednotné, že jde o Pražskou integrovanou dopravu, vidím jasně a zdálky, a je to vymyšlené barevně správně. Evidentně to dělali profesionálové. Navíc je vše zpracované opravdu do detailu a beze zbytku. Jsou i tak pružní, že za pochodu zpracovávají a doplňují požadavky společnosti, respektive požadavky obou firem (ČD, Ropid) na správné označení vozidel. Dělají to dobře.

Říkal jste, že do budoucna by vám největší radost udělalo, kdyby zmizely ony rudé hvězdy. Co vám naopak v nedávné době radost už udělalo?

Že se nám povedlo obnovit spolupráci s profesionály. Komunikujeme opět se studiem Najbrt. Máme za sebou zdařilou spolupráci se studenty z mé rodné grafické školy a připravujeme se na další. Daří se opravovat chyby, nedělat další a pomalu se aktualizují manuály. Především se zásadně rozvíjí komunikace. A jsem rád, že v okolí nacházím podporu. ○

Jakub Smetana

Vystudovaný grafik se od počátku své pracovní kariéry věnoval vizuální stránce tištěných médií. Na infografikách pracoval například v Hospodářských novinách, Pražském deníku, byl art direktorem časopisů ABC či Planety země. Již mezi lety 2012 a 2016 se věnoval grafické podobě časopisu Železničář, poté zcela změnil charakter své práce a pokračoval v rodné tradici výroby elektrických kytar. Do Českých drah se vrátil v roce 2020 a nyní spravuje firemní identitu. Volný čas naplňuje hudbou, renovací automobilových veteránů, lyžováním či jachtingem.

Sever Čech posílí osvědčená Desira

Do depa v Děčíně dorazilo v červenci všech šest motorových jednotek Desiro Classic, které jsou primárně určeny pro linku U8 z Děčína přes Českou Kamenici a Jedlovou do Rumburku. Vozidla, která dříve jezdila u dopravce Hessische Landesbahn, podstupují nezbytné úpravy pro pravidelný provoz v ČR a s cestujícími by měla vyjet během podzimu.



Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

S amozřejmostí je rovněž zácvik strojvedoucích a dílenského personálu a nezbytné administrativní kroky pro schválení provozu vozidel v tuzemsku. „Kromě nákupu zcela nových jednotek pokračujeme také v obnově našeho vozidlového parku prostřednictvím vhodných souprav koupených z druhé ruky ze zahraničí. Jedná se vždy o moderní bezbariérové vozy a jednotky, které jsou zhruba v polovině své plánované životnosti a mohou ještě velmi dobře sloužit cestujícím v Česku. Zároveň jde o investičně levnější řešení, než je nákup zcela nových vlaků.“

Proto někteří objednatelé dávají přednost tomuto modelu a my se snažíme v rámci možností a disponibilních kvalitních vozidel v zahraničí vyjít zákazníkům vstříc,“ vysvětlil pořízení vozidel člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Českých drah Jiří Jeřeta.

V případě provozu jednotek Desiro Classic zakoupených v Německu pro linku U8 z Děčína do Rumburku je navíc důležitý fakt, že stejný typ v barvách DB Regio České dráhy využívají na lince U 28 z Děčína do Rumburku přes Bad Schandau a Sebnitz. „Zařazením Desiro do našeho parku v Děčíně tak vzniká větší provozní záloha a možnost jednotky vy-

užívat i na této společné česko-německé lince. Zvýšíme tak spolehlivost regionální dopravy na severu Ústeckého kraje,“ řekl náměstek. ČD koupily šest jednotek u německého dopravce Hessische Landesbahn, který je pořídil v roce 2005.

Nejrozšířenější typ

Motorové jednotky Siemens Desiro Classic představují jeden z nejrozšířenějších typů motorových jednotek v Evropě. Cestujícím nabízejí nízkopodlažní prostory a bezbariérové cestování. Oddíly jsou klimatizované s moderním interiérem. Sociální zařízení má uzavřený systém a je přizpůsobené pro cestující na vozíku. V jednotce je také prostor pro kočárky, jízdní kola a další velká zavazadla. Pro provoz v Ústeckém kraji budou postupně uvedeny do barevného schématu regionálního dopravního systému, technici je dovybaví elektrickými zásuvkami 230 V a USB konektory pro napájení cestovní elektroniky, palubní wi-fi sítě, stolky a informačním systémem.

Desiro Classic je dvoučlanková souprava. V provedení od Hessische Landesbahn mají kapacitu 126 míst k sezení, z toho osm v 1. třídě. Maximální rychlost je 120 km/h. Jednotky jsou dlouhé 42 metrů a asi 60 procent podlahové plochy je v nízkopodlažním provedení. V letech 1998 až 2010 bylo vyrobeno přes 500 vlaků, které jezdí v Německu, Rakousku, Maďarsku, Bulharsku, Dánsku, Řecku, v Rumunsku a také v Česku. ○

ČD dál intenzivně čistí příměstské jednotky od graffiti

České dráhy společně s objednavateli dopravy i nadále bojují za čisté vlaky bez výtvorů sprejerů. Pokračují v intenzivním čištění příměstských jednotek CityElefant, jež patří mezi nejvíce postižené. Na některé z nich byl také aplikován ochranný anti-graffiti lak nebo polepy, které usnadní odstranění děl vandalů.

„Na začátku června jsme odstartovali kampaň Společně za čisté vlaky a řadu cílů se nám již podařilo splnit. Za letošní rok už bylo odstraněno graffiti ze 109 elektrických jednotek CityElefant, a to při inventárním stavu 70 kusů v pražské aglomeraci. To znamená, že některé jednotky jsme vyčistili už víc než jednou. V současnosti se tak počet posprejovaných jednotek pohybuje kolem deseti,“ řekl člen představenstva

a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Kromě čištění už byl na sedm jednotek aplikován ochranný antigraffiti lak WEFA a u dalších třinácti bude aplikace tohoto ochranného laku provedena do konce prázdnin. Aktuálně se pracuje na polepu u jedné z jednotek antigraffiti fólií v designu Pražské integrované dopravy a od srpna bude tento polep použit i na další vlaky.

Čištění vlaků a škody způsobené graffiti stojí ČD miliony korun ročně. V rámci kampaně Společně za čisté vlaky se odehrává řada dalších preventivních opatření. Aktivněji se střeží místa, kde k útokům nejčastěji dochází, ať už ve spolupráci s bezpečnostní agenturou, nebo policií. Osvědčila se i hlídka se psy, které se podařilo zadržet sprejery při činu.

Společně s objednavateli dopravy připravují České dráhy i další opatření, která mají zabránit vandalským útokům. Například na odstavném nádraží Praha-Jih dojde k instalaci kamerového systému a zajištění lepšího oplocení areálu. Dál bude pokračovat aplikace antigraffiti polepů a nástřiku a příměstské vlaky budou také dovybaveny vnitřním a vnějším kamerovým systémem.

Celkové náklady na tato opatření se vyšplhají až na částku cca 230 milionů korun, kterou z velké části zaplatí v ceně dopravního výkonu Středočeský kraj a Praha. Za stejné peníze lze pořídit dvě zcela nové klimatizované nízkopodlažní soupravy, jako jsou například vlaky RegioFox, které na středočeské železnice vyjedou ještě v roce 2023. (red)



Letošní obnova vlaků je v polovině

Obnova vozidlového parku pokračuje. Za první polovinu roku nasadily České dráhy do provozu čtyři desítky nových elektrických jednotek. Moderní soupravy vyjely na tratě v Jihomoravském kraji, na Vysočině, v Olomouckém a v Moravskoslezském kraji. Ve druhé polovině roku budou pokračovat dodávky RegioPanterů a plánuje se nasazení nových motorových jednotek RegioFox.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Pro cestující je to skvělá zpráva. Navzdory mnohým komplikacím a zpoždění dodávek na straně výrobců vlaků se Českým drahám podařilo v prvním pololetí uvést do provozu už polovinu ze zhruba 80 jednotek, které letos nahradí dosluhující soupravy. „V obnově starších vlaků je letošní rok rekordní. Dosud v žádném roce v existenci Českých drah se nepodařilo vyměnit tolik dosluhujících vozů a lokomotiv za nové,“ zdůraznil předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „V přepočtu na jednotlivé vozy jsme zařadili do provozu už 147 nových vozů s celkem 12 tisíci místy k sezení, které jsou nízkopodlažní, klimatizované, nabízejí cestujícím wi-fi a řadu dalších výhod, které starší soupravy neměly. Cestování na mnoha regionálních linkách je tak pohodlnější a v některých případech, například mezi Olomoucí a Uničovem, také rychlejší,“ řekl předseda.

Nástup Moravií a Panterů

Největší část z nových vlaků představují čtyřvozové jednotky Moravia, které nakoupil Jihomoravský kraj a České dráhy je budou provozovat nejméně do prosince 2024. Technici a specialisté Českých drah se v nemalé míře podíleli na rychlém uvedení těchto vlaků do provozu v první polovině letošního roku. Moderní soupravy plošně nahradily starší vozy

nelichotivě přezdívané jako Honeckery a elektrické lokomotivy řady 242 na páteřních elektrifikovaných tratích Jihomoravského kraje.

„Zhruba desítku nových vlaků uvedených do provozu reprezentují naše jednotky RegioPanter ve dvou- a třívozovém provedení. Nahrazují starší soupravy na Vysočině, v Olomouckém a v Moravskoslezském kraji. Na Vysočině nasadíme do provozu všechny nové jednotky ještě o prázdninách. Během léta plánujeme také zahájení zkušebního provozu motorových jednotek RegioFox,

a to na tratích z Rakovníka do Berouna a z Berouna do Prahy. Ve druhé polovině roku chceme uvést do provozu další zhruba čtyřicetku nových jednotek RegioPanter a RegioFox, které vyjedou na tratě Olomouckého, Středočeského, Jihočeského a Pardubického kraje,“ vyjmenoval novinky člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Ješeta.

Nezapomnělo se ani na obnovu hnačících vozidel. Dopravce převzal do zkušebního provozu první dvě modernizované motorové lokomotivy řady 743.2 a pokračují dodávky strojů Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. ČD jich letos převezmou 12 a v budoucím roce dalších 22. Příští rok budou pokračovat dodávky nových jednotek RegioPanter a RegioFox pro Středočeský, Královéhradecký, Jihočeský, Plzeňský, Pardubický, Moravskoslezský a Zlínský kraj a Vysočinu. ČD zakoupily i starší vozy ze zahraničí, a to motoráky Regio-Shuttle RS 1 a jednotky Desiro Classic. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc srpen zní: **Která železniční stanice na území ČR je nejvýše položená a v jaké nadmořské výšce se nachází?**

Své odpovědi nám zašlete do **31. srpna** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář srpen“. Tentokrát se hraje o knihu *Železniční trať Německý Brod – Pardubice*.

Správná odpověď z č. 7: Autorem designu lokomotivy řady 230 byl Otakar Diblík. Laminátka se jí přezdívá podle použitého materiálu pro výrobu skříně – sklolaminátu. Publikaci Posázavská dráha získává Jarmila Vaňková, Tábor.



Klimatizaci nabízí přes 1 500 vozidel ČD

Přibližně už každé druhé vozidlo v parku Českých drah je vybavené klimatizací. A počet moderních souprav s klimatizací navíc rychle roste. Jen letos jich přibude více než 300. Také v letech 2024 a 2025 dopravce nasadí nové klimatizované jednotky RegioPanter, RegioFox a ComfortJet.

Redakce | Foto: archiv ČD

Celkově tak půjde o více než 400 dalších vozů pro přepravu cestujících vybavených klimatizací. „Klimatizace ve vlacích je dnes běžnou součástí komfortu, který nabízíme v našich spojích. Zhruba polovina všech vozidel je nyní vybavena klimatizací a tento počet každoročně roste o stovky dalších moderních vozidel. Soupravy expresních linek jsou standardně řazeny z klimatizovaných vozů a také ve většině rychlíků jsou zařazeny vozy s klimatizací. Klimatizované soupravy jsou nyní zcela běžné také v regionální dopravě. Jen CityElefanty, RegioPantery, RegioSharky a další moderní vozidla nabízejí klimatizované interiéry ve více než 700 vozidlech,“ uvedl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele pro servis Michal Kraus.

Každá klimatizační jednotka ve vozidle prochází pravidelným servisem, jenž určil výrobce. Navíc je v údržbovém

plánu Českých drah stanovena mimořádná prohlídka klimatizací před začátkem letní sezony. Ta je zaměřená na kontrolu neporušenosti chladicího systému, úplnosti a správného množství chladicího média a ověření samotné funkčnosti. O klimatizace ve vlacích se stará výškolený a odborně způsobilý tým zkušených servisních techniků v centrech údržby Českých drah po celé republice.

Problémy řeší vlakové čety

I přes tuto péči ale může nastat porucha klimatizační jednotky, popřípadě může být ve voze teplota, která cestujícím nevyhovuje. V takovém případě je třeba se obrátit na vlakový doprovod, který může odstranit drobné závady, například „spadlý“ jistič, a v určitém rozsahu

teplotu ve velkoprostorovém oddíle regulovat. V klasickém oddíle mají možnost teplotu regulovat přímo cestující. Teplota uvnitř klimatizovaných vozidel je řízena automaticky na základě vnější teploty. Vnitřní teplota je dodavateli nastavena na střední úroveň 22 °C a lze ji upravit o zhruba +/- 2 °C. Při dosažení vnější teploty 30 °C a více udržuje klimatizace vnitřní teplotu zhruba o 8 °C méně oproti vnějšímu prostředí. Tento teplotní rozdíl je udržován také s ohledem na doporučení lékařů.

V případě poruchy klimatizace zajistí vlakový doprovod oznámení závady depu, kde ji po příjezdu soupravy odstraní. Nefunkční klimatizace však není

vždy důsledkem poruchy. Na elektrifikované síti v České republice se nachází poměrně velký počet míst, kdy musí být napájení vlaku z troleje vypnuté. V takovém případě se odstavi klimatizační jednotka. Ke stejnému odstavení klimatizace dochází i při výměně lokomotivy. Po obnovení přívodu elektřiny se klimatizace do několika minut znovu spustí – řídicí jednotka zajistí postupné odpojení a následně spuštění

ní klimatizace, kdy se například vyrovná tlak v systému. Za běžné situace není provoz klimatizace významně ovlivněn, ale ke snížení jejího účinku může dojít v případě, kdy se nakumulují podobná místa v krátkém časovém odstupu, typicky třeba v oblasti výluk. ○



Drážní úřad informuje

Nové webové stránky Drážního úřadu

Drážní úřad spustil nové webové stránky. Poskytnou uživatelům lepší komfort při vyhledávání informací ke všem agendám Drážního úřadu. Novinkou je možnost požádat o zaslání avíza o vložení nových informací na web.

Webové stránky jsou uspořádány tematicky podle oblastí, které uživatel hledá či potřebuje vyřídit. Nově je na stránkách k dispozici také samostatná sekce se seznamy dopravců, provozovatelů drah a dalších přehledů, které Drážní úřad eviduje.

Vložení e-mailové adresy do kolonky „Odběr novinek“ si může uživatel požádat o zaslání týdenních informačních mailů, ve kterých se dozví, co bylo daný týden uveřejněno v rámci aktualit, tiskových zpráv, úřední desky nebo nabídky volných míst.

Navštivte www.ducr.cz.





Kocour se proměnil na EffiShunter 1000M

Park hnacích vozidel Českých drah se nedávno rozrostl o nový přírůstek. Tuzemská společnost CZ LOKO, která získala zakázku na modernizaci čtrnácti lokomotiv původní řady 742 zvaných Kocour či Bangle, předala dopravci koncem června první dokončený stroj EffiShunter 1000M. Další mají následovat v průběhu letošního roku.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Dalibor Palko, CZ LOKO

Jeden z největších českých výrobců lokomotiv firma CZ LOKO má s modernizací řady 742 bohaté zkušenosti. Podobnou proměnu totiž dříve dělala i pro jiné dopravce. Stroje řady 742 se vyráběly v letech 1977 až 1986 a po modernizaci se z nich teď stala prakticky nová vozidla. Vybavené jsou rovněž evropským zabezpečovačem ETCS.

„V rámci modernizace se využijí původní podvozky a hlavní rám vozidla. Stroj je vybaven novou kabinou, novým hnacím soustrojím a také novými rozvodnými pneumatické a elektrické výzbroje. Pomocné pohony jsou také elektrické. Oproti původní lokomotivě bude mít ta modernizovaná nižší kapoty, které umožní lepší rozhledové poměry ze stanoviště strojvedoucího,“ uvedl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.

„Komplexní modernizace lokomotiv řady 742 na EffiShunter 1000M je součástí naší Strategie 2030, v rámci níž se obnoví významná část vozidlového parku. Tyto lokomotivy jsou určeny pro výkon na nezávislé trakti na koridorech vybavených evropským zabezpečovačem ETCS. Pod jeho výhradním dohledem

bude zajištěn provoz na vybrané železniční síti od ledna 2025,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Podle místopředsedy představenstva a generálního ředitele CZ LOKO Josefa Gulyáse je cílem projektu nejen zvýšení efektivity provozu, komfortu a bezpečnosti obsluhy, prodloužení životnosti lokomotiv řady 742, ale i zásadní zrychlení a zlevnění budoucí údržby těchto vozidel. „Lokomotivy původní výroby ČKD jsou nyní primárně v oblasti údržby extrémně drahé a navíc dochází k zásadnímu nedostatku náhradních dílů. Projekt komplexní modernizace řady 742, kdy kromě části původních podvozků a hlavního rámu jde prakticky o nové vozidlo, si kromě splnění definovaných technických a kvalitativních parametrů klade za cíl zrychlení a tím zlevnění budoucí periodické údržby. Jsme velice rádi, že speciálně národní dopravce se tímto moderním směrem údržby floty vydává,“ uvedl Gulyás.

Zrychlení prací

Původně se počítalo s tím, že modernizace všech čtrnácti strojů potrvá až do roku 2024. Pracovníkům CZ LOKO se však podařilo práce na EffiShunterech urychlit a celá zakázka by měla být hotova ještě

v letošním roce. Koncem června zástupci společnosti předali Českým drahám první dokončené vozidlo. Krátce poté následovalo druhé a později se uskutečnil příjemka všech dalších vozidel. Pokud vše půjde podle plánu, poslední modernizovaná lokomotiva řady 742 by měla být předána v prosinci tohoto roku.

Vozidlo nyní splňuje všechny závazné normy EN, ČSN, TNŽ, technické specifikace interoperability TSI a ustanovení příslušných vyhlášek UIC nutných pro uvedení drážních vozidel do provozu v České republice a na Slovensku. Modernizované lokomotivy jsou vybaveny online monitoringem a diagnostikou a novou generací trakční a pomocné výzbroje. Původní podvozek i rám prochází také hlavní opravou a mnoha úpravami. Výkon spalovacího motoru 1000 kWh umožňuje maximální rychlost 100 km/h.

V rámci koncepce obnovy je řada 742 společně s řadou 750.7 výhledově určena pro zajištění výkonů na tratích vybavených evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Využijí se například pro zajištění vozby při napětových výlukách, pro přepravu nehodových vlaků a v neposlední řadě pro provozní dispozice a přepravy dopravce, případně další požadované výkony v nezávislé trakti. ○



Modernizace trati z Kladna do Prahy: pracuje se na obou koncích

Po mnoha letech jednání, příprav a hledání ideálních variant se rozjela modernizace trati mezi největším středočeským městem Kladnem a Prahou. Stavební práce se prozatím odehrávají pouze na obou nedlouhých koncových úsecích budoucí dvoukolejné elektrifikované trati, zahrnují ovšem náročné rekonstrukce několika nádraží a zastávek. V jaké fázi se mimořádně sledovaná stavba uprostřed prázdnin nachází?



Místo původního kolejiště je nyní v Praze-Bubnech jen jedna objízdna kolej.



Nádraží Kladno



Budoucí stanice Praha-Výstaviště

Vít Čepický | Foto: autor

Ačkoliv má takřka sedmdesátitisícové Kladno výraznou vazbu na hlavní město, denně se z něj tímto směrem přesouvají tisíce obyvatel za práci a zábavou, při pohledu na kvalitu dráhy mezi těmito městy by mnozí tuto skutečnost odhadovali jen stěží. Zatímco se předlouhá léta o modernizaci tratě a výstavbě odbočky k pražskému letišti pouze hovořilo a píše, samotná Buštěhradská dráha vzezřením vzpomíná císařpána.

Její největším problémem je zejména nedostatečná kapacita. Trať je z nádraží Praha-Bubny až do Kladna-Ostrovce v celé délce jednokolejná s křižováním

ve stanicích, jakékoliv provozní problémy se tedy přenáší z vlaku na vlak, jichž kvůli naplněné kapacitě není možné zavést více. Rovněž jízdní doby, polohy stanic a jejich stavební řešení jsou pro 21. století neakceptovatelné.

Výsledkem jsou téměř každodenní kolony na obou příjezdech z Kladna do Prahy, tedy jak na dálnicích D6 a D7, tak Pražském okruhu. Kapacitní, rychlé, stabilní drážní spojení Kladna s centrem Prahy bude nejen významným ulehčením pro každodenní cestovatele, ale výrazně uleví i všem místním. O kvalitním spojení letiště s městem nemluvě.

Na území Kladna aktuálně probíhají stavební práce v úseku Kladno – Kladno-

Ostrovec. V místě hlavního kladenského nádraží již vyrostly první sloupy trake, přestože na elektrické vlaky si ještě řadu let počkají. Rovněž se jasně rýsuje peron, kolejiště a podchod, které posunou nádraží do současnosti.

Ve směru na Kladno-město jsou již patrné práce na zdvoukolejnění, podél ulice Sportovců je rozšířený zářez dráhy, samotná zastávka má však většinu prací ještě před sebou. I dále ke Kladnu-Ostrovci se usilovně pracuje na rozšíření zářezu, koncová stanice Kladno-Ostrovec již přichází o své půvabné, avšak provozně nevyhovující rustikální vzezření, přičemž se pracuje zejména podél Závašovy ulice. Zcela k nepoznání se mění i druhý konec dráhy v samotném centru Prahy. Negrelliho viadukt se již nějakou dobu skví v obnovené podobě a na řadu přišel úsek mezi stanicí Praha-Bubny a budoucí zastávkou Praha-Výstaviště v blízkosti stejnojmenné tramvajové smyčky.

Bubny se mění k nepoznání

Velkolepé práce jsou patrné zejména v Bubnech. Pro osobní vlaky od Kralup nad Vltavou a Ústí nad Labem směřující na Masarykovo nádraží zde vznikla objízdna kolej, v prostoru původního kolejiště se zakládá velký, moderní dopravní terminál, jenž napojí železnici od Kladna a Letiště Václava Havla na metro C a tramvajovou dopravu a stane se přirozeným centrem Holešovic, které navíc v západo-východní ose konečně propojí.

Snesen je i navazující jednokolejný násep směrem k areálu pražského Výstaviště, nahradí jej dvoukolejná estakáda s občanskou vybaveností v uliční úrovni, díky čemuž přestane být dráha terénní překážkou. Delší dobu je pryč též nýtovaná konstrukce mostu přes ulici Dukelských hrdinů, vystřídá jej na řadu měsíců ochranná konstrukce předcházející stavbě mostu nového. A v úrovni tramvajové smyčky Výstaviště již pomalu vzniká nová vlaková zastávka Praha-Výstaviště.

Zbývající úsek mezi Výstavištěm a Kladnem je v původní podobě a na zahájení prací čeká. Na většině úseků by měly začít v nejbližších letech s dokončením do roku 2030. Největší výzvou je tunelová propojka Dejvic s Veveřlavínem, jejíž realizace se ale neustále posouvá. ○

TÉMA

S ComfortJetem od Kodaně po Villach

Moderní netrakční jednotky ComfortJet a elektrické lokomotivy Siemens Vectron 230 umožní Českým drahám navázat na velice úspěšný projekt ČD ÖBB Railjet a udržet významnou roli v mezistátní železniční dopravě v centrální části Evropy. Zlepší kvalitu služeb a vozby v celém segmentu dálkové dopravy. Celkem 180 nových osobních vozů, které vytvoří 20 devítivozových jednotek s nejvyšší provozní rychlostí 230 km/h, přispěje k podstatnému omlazení vozidlového parku a uvolní desítky moderních vozů ze spojů Berliner a Metropolitan pro ostatní výkony včetně vnitrostátních spojů.

Petr Štáhlavský | Foto: Škoda Group, Michal Málek

V současné době je výroba ComfortJetů ve vysokém stavu rozpracovanosti. Na produkci jednotek se podílí celá řada závodů. Přitom klíčová je role čtyř podniků. Ve vídeňském závodě Siemens Mobility vznikají hrubé stavby skříní vozů včetně finálního laku. V současnosti je dokončeno 28 hrubých staveb.

Ty jsou pak přesunuty do výrobního závodu Škoda Group v Ostravě, kde se odehrává finální montáž. Z pohledu cestujících je to především instalace interiéru. To je však finální třešnička na montáži vozů, které předchází dosazení kompletní kabeláže a všech technologických celků, jako jsou centrální zdroj energie, klimatizace, dveře a řídicí jednotky všech systémů. Například do každého vozu se musí instalovat kolem 6 950 m kabelů. V rámci celého projektu bude dosaženo skoro 11,5 tisíce sedadel nebo téměř 5 800 m² kobereců a přes 4 500 kusů LED trubíc. Ve finále se v Ostravě sestaví ucelené jednotky a provede jejich oživení, na které naváže u sériových vozidel kompletní odzkoušení a předání zákazníkovi.

U prototypů budou po montáži následovat typové zkoušky a kompletní schvalování. V současné době probíhá konečná montáž na 9 vozech. První vozy 2. třídy jsou montážně dokončené a pracuje se na jejich zprovoznění, další vozy (Ampz, Bbmpz, Bdmpz) jsou na konečné montáži a finalizuje se jejich interiéru. V bistro voze BRmpz je v plném proudu instalace kuchyňské části bistra.

Řídicí vozy vybavují v Mnichově

Třetí důležitý závod ve výrobě ComfortJetů se nachází v mnichovském Allachu, kde se sestavují lokomotivy Siemens Vectron. Tam se uskuteční finální montáž dvaceti řídicích vozů pro ČD a jednoho vozu pro Správu železnic. Vedle běžného vybavení osobních vozů mají řídicí vozy bezpečnostní prvky dle TSI LOC&PAS a kompletně vybavené stanoviště strojvedoucího, prakticky shodné s lokomotivami Siemens Vectron. Stejný design má i vnější tvar čela vozu, které je ke hrubé stavbě vozové skříně montováno také v Mnichově. Aktuálně jsou ve výrobě první dva řídicí vozy pro české ComfortJety.

Čtvrtým neopomenutelným závodem je Siemens Graz, který představuje kompetenční centrum pro výrobu podvozků



v rámci celé skupiny Siemens Mobility. Vyrábí se tam i podvozky pro rychlovlaky ICE a vznikají zde i podvozky typu SF 400 pro české ComfortJety. Tento vzduchem vypružený podvozek je určen pro vozy s nejvyšší provozní rychlostí 280 km/h.

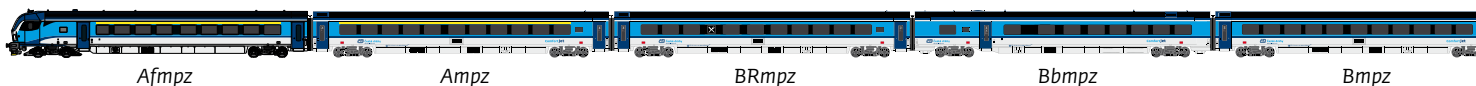
Jednotky ComfortJet ČD vycházejí z osvědčeného konceptu Siemens Viaggio Comfort, ze kterého vzešlo již několik typů vozidel včetně railjetů. Pro České dráhy půjde o devítivozovou pevně spojenou jednotku vybavenou mezi jednotlivými vozy otevřenými širokými bezbariérovými tlakotěsnými přechody. Na jedné straně bude souprava vybavena řídicím vozem a na opačném konci vozidlem ukončeným standardním UIC rozhraním včetně mezivozového přechodu a čelní dveří. To je odlišné a více variabilní řešení než u railjetů, kde je tento vůz ukončen pev-

nou stěnou a UIC rozhraní je provedeno v rozsahu spřáhla, nárazníků, hadic a kabelů bez mezivozového přechodu.

Nové (průchozí) řešení koncového čela u ComfortJetů vytváří v provozu možnost operativního posilování netrakovní jednotky o další vozy běžného typu. Toto otevřené řešení mimo jiné umožní jejich dřívější uvedení do provozu v dočasném řazení bez řídicího a restauračního vozu, které jsou z hlediska výroby a zejména typových zkoušek a schvalování časově nejnáročnější. Na obou stranách soupravy budou dočasně umístěny koncové vozy s UIC přechodem, ke kterým bude možné připojit další vozy, například další vůz 1. třídy, restaurační vůz a samozřejmě lokomotivu.

Celá devítivozová netrakovní jednotka ComfortJet bude 238,8 metru dlouhá,

Standardní řazení jednotky ComfortJet





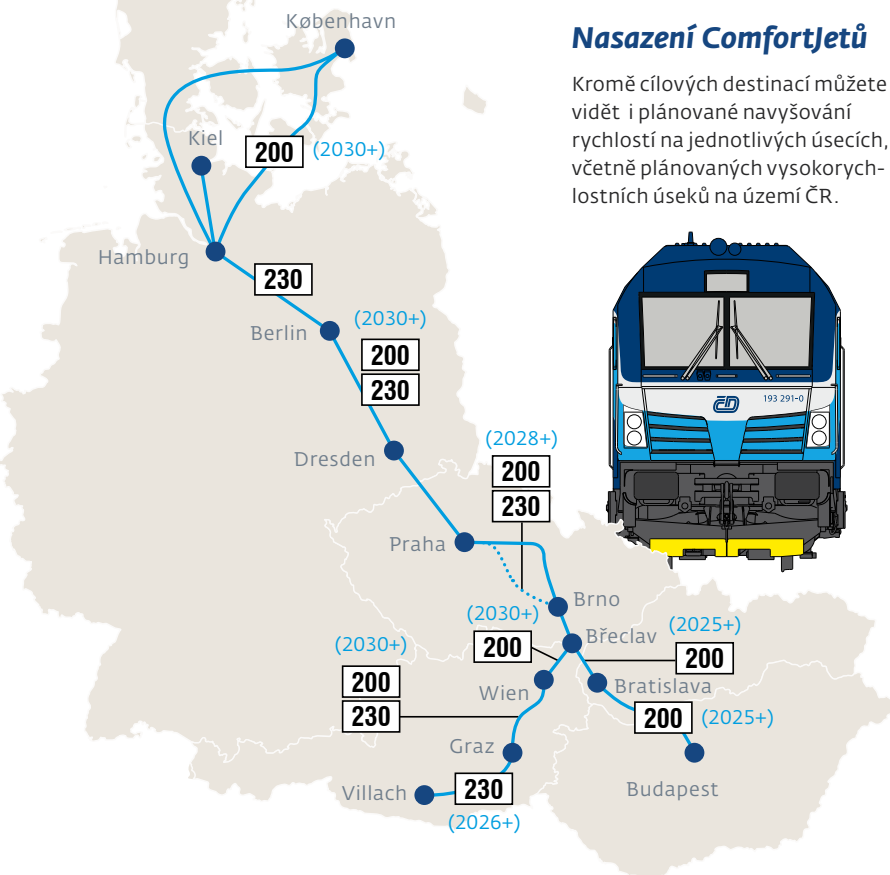
510 tun těžká a nabídne místo pro 555 cestujících, z toho 99 míst v 1. třídě a 456 míst ve 2. třídě. Cestující na invalidních vozících mají k dispozici 3 místa a výtahy pro nástup a výstup. V jednotce bude zařazen také restaurační vůz s 18 místy k sezení v jídelně, barem a moder-

ním zázemím pro železniční gastronomii. Počítá se také se servírováním jídel a nápojů do 1. třídy a nabídky služeb minibaru ve vozech 2. třídy. Ve vlaku jsou vyhrazena místa pro kočárky a 12 míst pro jízdní kola. V prostoru pro jejich přepravu je navíc 7 sklopných sedadel.

Ještě lepší než Interjet

Celá souprava je řešená jako bezbariérově volně průchozí, což je důležité jak pro snadný průchod cestujících s těžkými zavazadly, tak pro kvalitní poskytování rozvážkového cateringu. Jednotka je tlakotěsná s velkoprostorovými oddíly. Tlakotěsnost chrání cestující před nepříjemnými vlivy tlakových rázů, které vznikají při průjezdu tunely vyššími rychlostmi. Zamezuje s tím spojenému zaléhání uší, činí vůz tišším a bez úniku tepla či chladu netěsnostmi. Omezuje i vnikání prachu z okolního prostředí, což přispívá k dlouhodobé čistotě interiéru. Průchod soupravou je v jedné úrovni

Nasazení ComfortJetů
Kromě cílových destinací můžete vidět i plánované navýšování rychlostí na jednotlivých úsecích, včetně plánovaných vysokorychlostních úseků na území ČR.



a je bezbariérový. Mezi oddíly pro cestující a nástupními prostory budou instalovány automatické posuvné dveře ovládané infračerveným senzorem. Nástupní dveře pak budou ovládané tlačítky a vybavené systémem stranově selektivního odblokování nástupních dveří, který umožňuje centrální uzavření a zablokování dveří proti otevření ještě před rozjezdem vlaku a jejich odblokování po zastavení vlaku pouze na straně k nástupišti.

V interiéru se montují ergonomická, polohovatelná sedadla v klasickém uspořádání 2 + 1 a s koženým potahem v 1. třídě a v uspořádání 2 + 2 s textilním potahem ve 2. třídě. Část sedadel bude umístěna proti sobě vis-à-vis a část za sebou v tzv. leteckém uspořádání. Sklopné stolky budou u míst za sebou a pevné stolky s rozložitelnými křídly mezi sedadly v uspořádání proti sobě. U všech sedadel je individuální osvětlení plochy stolu, které doplňuje celkové osvětlení. V celé jednotce budou u sedadel k dispozici zá-



Bmpz

Bmpz

Bmpz

Bdmpz

193 (Vectron)

suvky 230 V a USB A/ USB C konektory pro napájení přenosné elektroniky cestujících. V 1. třídě budou k dispozici navíc bezdrátové nabíječky mobilních telefonů.

Instalována jsou okna s inovativní technologií rastrované pokovené vrstvy, umožňující snazší průchod signálu mobilních telefonů do interiéru při zachování tepelněizolačních vlastností skel, která budou vybavena vysouvací roleťou proti slunci. Souprava bude vybavena bezdrátovou datovou sítí wi-fi pro internetové připojení v technologické úrovni 5G a také zábavním a informačním palubním portálem. Součástí výbavy je elektronický audiovizuální informační systém s LCD monitory a elektronický rezervací systém s bezdrátovým přenosem dat z centrálního rezervacího systému.

Jednotka splní také požadavky TSI PRM pro přepravu imobilních osob. Vedle tří míst pro osoby na vozíku jsou k dispozici prostorná bezbariérová kabina WC, elektrické zdvihací plošiny pro nástup/výstup osob na vozíku a zásuvky pro dobíjení akumulátorových baterií elektrických vozíků. Mezi další vybavení patří malé dětské kino, sklopný pult pro přebalování kojenců na bezbariérovém WC, místa pro uložení kočárků, kol (včetně zásuvek pro nabíjení akumulátorových baterií elektrických kol), nadokenní police pro zavazadla a stojany pro uložení objemných zavazadel.

Zakázku na dodání 20 komfortních devítivozových netrakových jednotek s nejvyšší provozní rychlostí 230 km/h uzavřelo konsorcium Siemens Mobility – Škoda Group v roce 2021. Postupně nasazení do provozu se uskuteční v letech 2024 až 2026. Kontrakt v hodnotě téměř 12,5 miliardy korun umožňuje odebrat celkem 182 vozů. Pro osobní přepravu ČD jich je určeno 180, zbylé dva si pořizuje Správa železnic s cílem vybavit je příslušnou technikou a používat je jako

měřicí vozy pro účely testování tratí vyššími rychlostmi.

V budoucnu od Kodaně po Villach

Česká republika leží uprostřed Evropy, což vytváří její důležitou roli v mezistátní dopravě. Netrakové jednotky ComfortJet jsou spolu s lokomotivami Vectron určité především pro vozbu mezistátních expresů kategorie EC, které zároveň zajišťují i důležitá dopravní spojení v rámci ČR. Technicky řešeny a schváleny budou pro provoz v Česku, na Slovensku, v Rakousku, Německu, Polsku, Maďarsku a v Dánsku. První jednotky ComfortJet by měly být nasazeny do provozu s cestujícími během roku 2024. V první fázi půjde o dočasné řazení jednotek o osmi vozidlech bez řídicího a restauračního vozu. Místo řídicího vozu bude na konec jednotky dočasně umístěn koncový vůz z jiné soupravy. ComfortJet bude v této fázi podobný InterJetu a bude možné k němu z obou stran připojit další vozy 1. třídy nebo restaurační vůz a samozřejmě lokomotivu.

Zpočátku se předpokládá nasazení mezi Prahou a Ostravou nebo na přímé vlaky Bohumín – Praha – Františkovy Lázně. V další fázi se uvažuje o zapojení těchto jednotek do oběhů vlaků Berliner.

Do konce roku 2026 má být dodáno všech 20 jednotek v kompletní sestavě s restauračními a řídicími vozy. V cílovém stavu se předpokládá jejich nasazení na linky Praha – Berlín – Hamburk – Kodaně, Praha – Brno – Vídeň – Graz – Villach a Praha – Brno – Bratislava – Budapešť.

Tento rozsah dopravy však může ještě ovlivnit realizace některých infrastrukturních projektů, například vysokorychlostní tratě KoralmBahn a Semmering-Basistunnel v Rakousku nebo podmořský tunel Fehmarnbelt-Tunnel mezi Německem a Dánskem. V každém případě budou mít tyto projekty významný vliv na cestovní doby a konkurence-

schopnost vlaků na těchto linkách, stejně jako přestavba rakouské Nordbahn z Vídně do Hohenau a slovenské tratě Bratislava – Kúty na 200 km/h, modernizace německé Dresdnerbahn mezi Berlínem a Děčínem na 200 km/h a její úplné nové zaústění do berlínského železničního uzlu i výstavba nových tratí rychlých spojení v České republice, včetně zavedení rychlosti 200 km/h na našich vybraných konvenčních tratích. Konečná podoba nasazení a oběhů souprav se bude upřesňovat s budoucími jízdními řády.

Flexibilní řešení pro mezistátní vlaky Vectrain

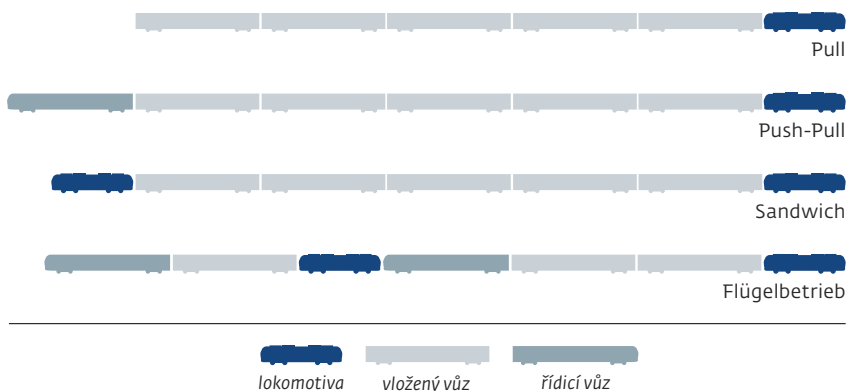
Kombinace platformy osobních vozů Viaggio Comfort a konceptu (nejen) elektrických lokomotiv Vectron umožnila společnosti Siemens Mobility nabídnout železnici nové variabilní a flexibilní řešení pro rychlou dálkovou osobní dopravu. V případě mezinárodní dopravy navíc využívá projekt výhod velké početnosti více než 1 500 interoperabilních lokomotiv Siemens Vectron, dodávaných v mnoha různých konfiguracích. Ty jsou dnes vybavené a schválené pro provoz ve velké části Evropy včetně různých elektrických napájecích systémů a variabilních řešení národních i evropských zabezpečovacích a komunikačních systémů.

Přenesením identické kabiny strojvedoucího Vectron na řídicí vozy VectrainReady je vytvořen předpoklad pro snadné a již osvědčené řešení stavby vlaku schopného překračovat hranice mnoha států v mnoha již schválených konfiguracích. Běžné vozy VectrainReady na bázi ViaggioComfort jsou pak konstruovány pro bezproblémový provoz s lokomotivami Vectron v mnoha různých konfiguracích. Mezi toto vybavení patří třeba HW a SW, ovládání a kontrola dveří a další funkce.

Koncept Vectrain nabízí zákazníkům různá řešení podle jejich požadav-



Flexibilní konfigurace vlaků Vectrain (Viaggio Comfort + Vectron)



ků na provoz. Konfigurace počítají i s řešením tažených souprav (bez řídicího vozu), podobně jako je tomu u jednotek Interjet ČD. Další možností jsou vratné soupravy push-pull s řídicím vozem, jak je známe u předchozí generace railjetů anebo u nových vlaků Comfortjet ČD, které představují jednu z prvních komplexních realizací Vectrain.

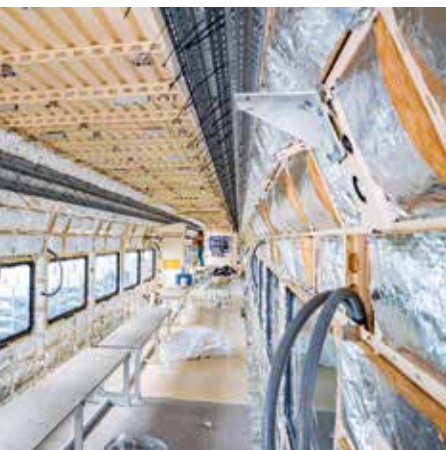
Třetím řešením může být kombinace s netrakovní jednotkou bez řídicího vozu, ale s dvojicí lokomotiv na obou koncích soupravy. Tento model využívají DB při provozu regionálních vlaků na vysokorychlostních tratích s různým typem souprav. Také u ČD se objevuje tam, kde jsou nutné rychlé obraty, třeba na lince S 7 mezi Prahou a Řevnicemi s patrovými vozy.

Poslední možností je nasazení více kratších souprav Vectrain spojených do jednoho vlaku. To dopravci umožňuje nabídnout křídlové přímé spoje. Tento model je znám např. z provozu vlaků ICE v Německu nebo u rakouských jednotek railjet, které se dělí např. v Salcburku a zajišťují přímé spoje Vídeň – Mnichov a Vídeň – Innsbruck.

Další výhodou nového řešení je mnohem větší flexibilita při reakci na poptávku cestujících. Vectrain u lokomotiv i na koncích ucelených jednotek používá klasické UIC rozhraní. Díky tomu lze k netrakovní jednotce připojit další vozy klasické stavby a pružně reagovat na vývoj poptávky. Při jejím dlouhodobém růstu je pak snadné netrakovní jednotky doplnit o další doobjednané vložené vozy.

Osobní vozy mohou být řešeny flexibilitně dle požadavku zákazníka od luxusní business class přes běžnou 1. a 2. třídu, restaurační vozy a vozy s dalším speciálním vybavením (pro handicapované, cestující s dětmi, přepravu jízdních kol atd.) až po lůžkové a lehátkové vozy, jak ukazuje právě realizovaná zakázka na netrakovní jednotky NightJet pro ÖBB.

Zásadní vlastností těchto netrakovních jednotek je vysoká provozní spolehlivost. Ta je významně podpořena společnou palubní sítí 3 AC 400 V napájenou z redundantních zdrojů, společnou diagnostikou, stálou konfigurací a soustředěním trakčních zařízení ve snadno vyměnitelné lokomotivě. Toto uspořádání umožňuje provoz také na neelektrizovaných tratích (doprava lokomotivou nezávislé trakce) a zajišťuje vysoký cestovní komfort oddělením přepravních prostor od zdrojů hluku a vibrací v trakční jednotce. Nejvyšší provozní rychlost vozidel Vectrain je 230 km/h, což je na rozhraní konvenční a vysokorychlostní dopravy, a splňuje požadavky na provozní rychlost na mnoha tratích v Evropě. ○



Jsou dny, které nikdo z nás nechce ve svém profesním životě zažít, a den, kdy se stane jakákoliv mimořádná událost, je právě tím, kdy se ze sekundy na sekundu změny všechny plány.

Někdy se tato událost dotkne jen aktérů samotných, jindy desítek lidí, a mnohdy spustí řetězec změn vůči několika tisícům lidí.

I v tyto dny, kdy se vám hroutí provozní plány, se přesto mezi námi najdou kolegové, kteří jsou stále nebo ad hoc připraveni jít vrátit běh událostí do normálu – potkáváme je kolem sebe, ale ne vždy je vidíme, a ne vždy si uvědomujeme, jak neuvěřitelně obětavou práci dělají, v jakých podmínkách pracují – za každého počasí, mnohdy v noci, mnohdy v rámci zákoníku práce „nadoraz“...

Rádi bychom touto formou vyjádřili naše velké

DĚKUJEME!

Všem zaměstnancům a příslušníkům

Hasičského záchranného sboru SŽ Nymburk,

Policie ČR – Obvodního oddělení Pečky,

Českých drah obsluhujících NPP,

ČD Cargo,

Správy železnic,

Drážní inspekce,

společnosti Alstom,

společnosti Stadler,

společnosti Chládek a Tintěra,

našim zaměstnancům,

a všem dalším, kteří se podíleli 18. 7. a následně na znovuoživení plného provozu v ZC VUZ Velim.

Velmi si Vaší práce, nasazení a profesionality vážíme, a ještě jednou děkujeme.

Online odbavení nabízí další novinky

České dráhy zavádějí další novinky v online odbavení. Cestující nově mohou jednoduše přejít z plastové In Karty na virtuální a zakoupit si díky tomu slevové aplikace IN 25 a IN 50 za zvýhodněnou cenu. V aplikaci a na webu zákazníci uvidí řazení osobních a spěšných vlaků, jízdenku lze uložit i do virtuální peněženky Apple Wallet. V 1. třídě spojů SC Pendolino si lze objednat občerstvení současně s nákupem jízdenky.

Redakce | Foto: archiv ČD

S cílem dalšího rozvoje digitalizace ČD nově nabízejí svým zákazníkům možnost snadného přechodu z plastových zákaznických karet na virtuální In Kartu. Přechod z plastové In Karty na virtuální je jednoduchý a cestující si následně mohou pořídit slevové aplikace IN 25 nebo IN 50 za zvýhodněnou cenu. Při přechodu stačí potvrdit osobní údaje z původní karty a převedou se také všechny aktuálně platné slevové aplikace a jízdenky. Virtuální karta má na rozdíl od té plastové neomezenou dobu platnosti. Cestující vidí všechny aplikace nahrané na virtuální In Kartě prostřednictvím aplikace Můj vlak a může si je tu i snadno dokupovat. Do virtuální In Karty nelze převést elektronickou peněženku na In Kartě, nicméně cestující mohou využívat službu ČD Kredit.

Řazení osobních a spěšných vlaků

V aplikaci Můj vlak i na www.cd.cz je nově zobrazováno skutečné řazení u osobních a spěšných vlaků Českých drah. Řazení se zobrazuje těsně před odjezdem spojů z výchozích stanic a během jejich jízdy. Je tak možné poznat, o který konkrétní typ jednotky nebo vozu jde.



Cestující díky tomu vidí, kde jsou zařazeny vozy pro přepravu kol, kočárků nebo vozíčkářů. Lze také zjistit, který vůz nabízí 1. třídu, wi-fi připojení k internetu nebo zásuvky. Například v rámci Středočeského kraje a Prahy je možné zjistit, zda jsou na konkrétním spoji nasazené dvě jednotky CityElefant, nebo jen jedna.

Ukládání jízdenek do Apple Wallet

Zakoupenou jízdenku je možné nově uložit do aplikace Apple Wallet. Připravuje se ukládání jízdenek do Peněženky Google na operačním systému Android, obdobná funkce se chystá rovněž v e-shopu ČD, kdy jízdenku jednoduše dostanou do svého mobilního zařízení i cestující, kteří nemají nainstalovanou aplikaci Můj vlak. Na takto stažené jízdence budou doplněné informace v reálném čase, například nástupišť a kolej odjezdu nebo upozornění na omezení provozu.

Objednávka jídla v Pendolinu

Ve spolupráci s JLV spustily ČD možnost nákupu občerstvení pro cestující v 1. třídě vlaků SC Pendolino, současně s nákupem jízdenky v online prodejních kanálech ČD. Nákup je možný minimálně 48 hodin před odjezdem vlaku z nástupní stanice v e-shopu nebo aplikaci Můj vlak, a to přímo při nákupu jízdenky s místenkou 1. třídy do vlaku SC Pendolino. Jídlo si může cestující objednat na své místo v jím určeném čase a cena je nižší než při objednávce ve vlaku. Při vrácení jízdenky do 15 minut před odjezdem vlaku z nástupní stanice je současně stornováno i zaplacené občerstvení.

Strojvedoucí ČD byl oceněn za záchranu životů u Stráže nad Nisou

S trojvedoucí Českých drah Jaroslav Fejt pomohl včasnou reakcí výrazně zmírnit následky při srážce osobního vlaku s nákladním automobilem ve Stráži nad Nisou. Pohotově varoval cestující před blížícím se nárazem a přispěl k tomu, že se nehoda obešla bez těžkých zranění. Krajský radní pro zdravotnictví Vladimír Richter strojvedoucí předal poděkování za záchranu životů. Pro Fejtu se jednalo o vůbec první nehodu, kterou za 24 let u Českých drah zažil.

Plně obsazený osobní vlak jedoucí z Jindřichovic pod Smrkem do Liberce se 21. června odpoledne střetl na železničním přejezdu ve Stráži nad Nisou s přívěsem nákladního auta, na kterém byl naložený bagr. Z 65 lidí ve vlaku utrpělo 21 zranění, v devíti případech šlo o středně těžké poranění. Ná-

sledky ale mohly být bez upozornění strojvedoucího mnohem vážnější.

Fejt je z železničářské rodiny, jako strojvedoucí pracuje už dvacet let. Nic podobného dosud nezažil. Na reakce neměl mnoho času. „Jede se tam úvozem, následuje oblouk, okolí trati je zarostlé, takže je tam vidět na poslední chvíli. Bagr jsem spatřil, když byl dva, tři metry před tím přejezdem. Počítáte s tím, že zastaví, ale nezastavil, pokračoval dál,“ popsal událost.



Vlak jedoucí rychlostí 73 kilometrů v hodině potřebuje na zastavení 700 metrů, Fejt tak neměl žádnou šanci srážce zabránit. Na reakci měl jen vteřiny, stihl aktivovat rychlobrzdu, zahoukat a utéct z kabiny do vozu, kde varoval cestující. Vše se podle něj událo velice rychle a moc si z toho nepamatuje. „Údajně jsem zakřičel, aby si všichni lehli na zem, protože tam byl ten bagr a nevěděl jsem, co vše to způsobí. Stihnul jsem se chytit madel a přišel náraz,“ dodal.

Drážní inspekce vyčíslila škodu na 1,6 milionu korun. Policie událost vyšetřuje pro podezření z obecného ohrožení z nedbalosti a zjišťuje, co přesně se na místě nehody odehrálo. Spekuluje se rovněž, že výstražná světla na přejezdu nefungovala. Fejt je ale přesvědčený o tom, že signalizace svítila. (pes)

Začátek nové spolupráce

Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo získala před časem kontrakt na zajištění přeprav přibližně 400 tisíc tun pohonných hmot ze Slovenska do Polska, a to v tranzitu přes Českou republiku. Jedná se o úsek Lanžhot st. hr. – Bohumín-Vrbice st. hr. Odesílací stanicí zásilek je Bratislava ÚNS. Přepravu vlaků na území Slovenska do PPS Kúty však má na starosti dopravce ZSSK Cargo.



Také ČD Cargo disponuje parkem vlastních cisteren řady Zacns vhodných pro přepravy pohonných hmot.

Michal Roh | Foto: autor, Tomáš Kuchta, archiv ČD Cargo

Nafta a benzín představují v rámci Evropské unie strategické suroviny, jejichž přepravu je nutné zajistit bezpečně a v odpovídající kvalitě. Ročně se jedná přibližně o 1,5 milionu tun zboží, což není zanedbatelný objem. Spolehlivě zabezpečujeme dovoz pohonných hmot z Německa do skladů společnosti ČEPRO po celé

České republice, palivem zásobujeme mimo jiné i pražské letiště. Pro přepravy pohonných hmot máme k dispozici flotilu vlastních nových cisternových vozů řady Zacns, velký podíl však zaujímají přepravy realizované v soukromých vozech.

Zatímco v loňském roce převažoval v přepravách pohonných hmot importní směr, v letošním roce výrazně stoupne objem přeprav v tranzitu přes Českou

republiku. Stane se tak díky novým obchodním aktivitám akciové společnosti ČD Cargo a také díky její expanzní strategii umožňující realizaci těchto přeprav v zahraničí. V závěru roku vstoupili zástupci ČD Cargo do jednání se slovenskou společností Railtrans International (RTI), která mimo jiné zastřešuje značný objem přeprav pohonných hmot z Bratislavského Slovnaftu. Více než 60 % přeprav této společnosti tvoří právě PHM. Po náročných jednáních zaměřených nejen na cenovou úroveň, ale rovněž na organizaci jízd vlaků byla na konci letošního března zorganizována zkušební jízda několika ucelených vlaků a po vyhodnocení s pozitivním výsledkem byly 17. dubna zahájeny pravidelné přepravy.



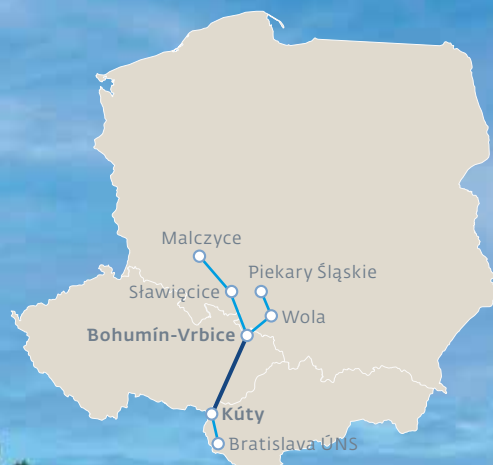
Tranzit přes Česko

Nový kontrakt obnáší zajištění přepravy zhruba 400 tisíc tun pohonných hmot ze Slovenska do Polska v tranzitu přes Českou republiku, konkrétně v úseku Lanžhot st. hr. – Bohumín-Vrbice st. hr. Odesílací stanicí zásilek je Bratislava ÚNS, slovenský úsek do PPS Kúty však realizuje dopravce ZSSK Cargo. V Kútech vlak přebírá naše lokomotivy a naši strojvedoucí, kteří vlak dopraví do Bohumína-Vrbice, aby jej následně předali naší dceřiné společnosti CD Cargo Poland, která „ucelenku“ dopraví do stanice určení. Konkrétně se jedná o stanice Malczyce, Piekary Śląskie, Ślawicice a Wola. Na přepravy jsou nasazeny soukromé cisternové vozy RTI a dalších držitelů. V průměru jezdí 4 až 5 vlaků týdně.

Spolupráce s RTI se neomezuje pouze na výše uvedené tranzitní přepravy, ale již delší dobu se rozvíjejí přepravy leteckých pohonných hmot do Středokluk, uhlovodíků do Mostu a Ostravy nebo olejů do Přerova. Rovněž jsme znovu převzali přepravy pohonných hmot do tuzemských skladů ve Vlkoši a Kojeticích na Moravě v rozsahu 10–15 tisíc tun měsíčně. ○



Cargo



Dne 1. června 2023 projížděl Přerovem vlak Pn 48216 vedený lokomotivou 363.502. Cílovou stanicí soupravy 22 ložených cisteren byly polské Sławięcice.

Vít Čepický | Foto: autor, archiv

Výstavbu trati, na které křimovská výtopna leží, realizovala společnost Buštěhradská dráha. A provázela ji řada z dnešního pohledu poněkud bizarních problémů s obcemi ležícími podél plánované trasy. To její potenciál a provozní možnosti částečně ovlivňuje dodnes.

„Úsek z Chomutova do Vejprtu přišel na řadu mezi lety 1870 až 1872, přičemž některé obce podél plánované trati měly obavu, že se kvůli dráze neudrží místní řemesla a živnosti. Železnice tedy, až na výjimky, obce v určité vzdálenosti míjí. Dnes již neexistující obec Přisečnice dráhu dokonce nechtěla vůbec. No a řada dalších obcí podél trati taktéž zanikla. Tím je potenciál trati samozřejmě ovlivněný, z větších sídel prochází přes Vejprty, Kovářskou a pak je vlastně až Chomutov. Převažuje tedy smysl v turistickém a přeshraničním provozu. Nákladní doprava pak naráží na limity sklonových poměrů a omezení nápravných tlaků,“ vysvětluje Pavel Adam.

Nabízí se tedy otázka, co by trati mohlo pomoci. „Například právě zvýšení nápravných tlaků. Po technické stránce je ve velmi solidním stavu. Rychlost je zde až 90 km/h. Nedá se samozřejmě očekávat nějaký okamžitý ekonomický zázrak v rámci roku či dvou po zahuštění provozu. Možnosti ale jsou. Počet cestujících v současném sezonním provozu vytrvale roste, soupravy jsou zaplněné. Výhodou navíc je, že je frekvence obousměrná, tedy zatímco od Chomutova se jezdí do hor, z druhé strany zase jezdí Němci do Čech.“

Když už jsme u turistického potenciálu, zajímavostí vejprtské dráhy je množství technických památek, které ji obklopují. Pro železniční nadšence je pak celý širý kraj přímo ideálním cílem již nyní, přestože možnosti jsou ještě o řád jinde, jak ukazuje druhá strana hranice. „Vedle Křimova se blíží otevřená expozice v Kovářské, nabízí se spolupráce s kolegy z Jöhstadtu, kam je ale potřeba dorazit historickým autobusem, nebo na druhé úzkokolejce z Oberwiesenthalu do Cranzahlu, kde končí vlaky od Chomutova. Zde by se ale musely zlepšit návaznosti tak, aby se lépe dalo stihnout projet úzkokolejku a rozumně se vrátit na vlak zpět. No a samozřejmě nesmíme zapomenout na deponitář Národního technického muzea v Chomutově, se kterým je spolupráce bezproblémová. V Kovářské je navíc muzeum letecké bitvy, nad Kovářskou krásně opravili bývalou vápenku, na Méděnci je muzeum hornictví a štol v UNESCO, tento kraj opravdu má co

Vejprtská horská dráha čeká na naplnění potenciálu

Přes 100 kilometrů dlouhý hřeben Krušných hor byl pro železniční stavitele, kteří měli v 19. století za úkol napojit bohaté příhraničí s výskytem rud na uhelná ložiska v českém podhůří a podnitit hospodářský rozvoj, velkou výzvou. Jedním z míst, kde dráha přetála vrcholky, bylo i Chomutovsko. Dráha do Vejprtu s bývalou odbočkou z Křimova do Reitzenhainu dodnes budí úctu, přestože provoz na ní uvadl do sezonního. Opět probudit její potenciál se snaží spolek LOKO-MOTIV a jeho místopředseda Pavel Adam.



nabídnout. Bohužel podpora dalšího rozvoje turismu tu zdaleka není taková, jako vidíme hned za hranicí v Sasku,“ konstatuje Adam.

Úzkokolejka do Vejprtu? Možná někdy v budoucnu

Přítom kraj stížený mnoha strukturálními problémy má budoucnost právě v turismu. Jehož rozvoj se ale nepodní-tí sám od sebe. „Neděláme věci jen kvůli ekonomické návratnosti, tak se přemýšlet nedá, spousta hodnotných staveb by tak nikdy nevznikla. My jsme například zhruba v roce 2000 připravili projekt včetně studie proveditelnosti na propoje-

ní ostrovní úzkokolejné dráhy z Jöhstadtu do Vejprtu na nádraží. Kdyby se našla politická podpora na české straně, třeba by se projekt podařilo realizovat. To by turisticky zatraktivnilo celou oblast a i Vejprtu jako takovým by to velmi pomohlo,“ je přesvědčený místopředseda křimovského spolku.

Na nezájem si přitom pravidelné historické cyklovlaky do Vejprtu, které doplňují sezonní víkendové vlaky do Cranzahlu, stěžovat rozhodně nemohou. Posílení kapacity je křimovským nejbližším úkolem. „Růst poptávky k tomu nutí. Navíc kolegové například ze Zubrnice jsou na tom obdobně, takže si musíme poradit



především sami – zejména zprovoznování dalších vozidel. V současnosti máme rozpracovaný motorový vůz M 240.033, který je již po kompletní generální opravě karoserie, má zavázaný nový motor, opravené jsou i podvozky a v současnosti řešíme elektrické rozvody. Dalším rozpracovaným vozidlem je druhá M 131, dále věžák, ke kterému opravujeme přívěsný vůz Clm z roku 1935, který by měl být letos dokončen, a počítáme s ním už pro příští sezonu za Hurvínka. Vzhledem ke stoupání na trati ale budeme muset soupravu posílit i motorově, což by měla řešit Rosnička. Všechno to ale samozřejmě trvá,“ konstatuje Adam.

Do toho je ale samozřejmě třeba nadále pečovat o budovy křimovské výtopny, které musejí odolávat náročným klimatickým podmínkám v 750 metrech nad mořem. „Zázemí potřebujeme, musíme se ho snažit udržovat, sehnat na něj peníze a ideálně ještě dořešit práce. Nyní například pracujeme na vnitřku správních budovy, kam bude umístěna expozice a sál pro modelové kolejiště a přednášky.“

Nebát se ušpinit

Na tak rozsáhlou činnost je třeba řada dobrovolníků. Sehnat je přitom není vůbec jednoduché. „Neoficiálně jsme vznikli v roce 1991, zaregistrovali jsme se o tři roky později. Spolkem prošla řada lidí, měli jsme ve své době i 30 členů, nyní nás je zhruba deset, kteří se pravidelně schází a pracují. Zásadním problémem ale je, že se nedaří sehnat mladé následovníky. Práce se dělá ve volném

čase, zadarmo, člověk musí být zodpovědný s chutí se něco naučit. A zároveň se nesmí bát ušpinit,“ přemítá.

Sám přitom ke dráze sklouzl velmi rychle a ochotně. „To je postižení. Já jsem původem Kutnohorák. Už jako dítě jsem s dědou sledoval parní provoz kolem tehdejšího depa ve městě, které bylo plné Všudybylek, Velkých Bejků. Parní lokomotivy následně vystřídaly Karkulky, v Kutné Hoře na hlavním jsem se chodil dívat na Laminátky a přepřahání, tam ještě byly elektrické mašiny občas přetahovány parními. Volba byla jasná, šel jsem do Nymburka na železniční učiliště a chtěl jezdit. Abych mohl, dostal jsem se následně do Chomutova, kde byla šance dostat se na mašinu reálnou. Třeba v Kolíně v depu to tehdy bylo složitější, člověk musel být kandidátem ve straně, což jsem nebyl.“

Příjezd do tehdejších severních Čech stížených těžkým průmyslem a navazujícími problémy musel být oproti poklidné Kutné Hoře slušným kontrastem. „Některé věci tu pro mě fungovaly naprosto šokujícím způsobem. Do toho tu bývala od podzimu do jara tehdy typická severočeská ‚mlha‘, no moc jsem neplánoval, že tu zůstanu nějak dlouho. Do toho jsem měl jít na pět měsíců na vojnu, ale protože jsem nebyl v SSM (Socialistický svaz mládeže), byly z toho nakonec dva roky...“



Pavel Adam

Kutnohorský rodák studoval na tehdejší SOUŽ v Nymburku. Pracoval v pobočném depu Kolín, odkud v roce 1982 přešel do lokomotivního depa Chomutov. Zde se stal strojevodoucím motorové i elektrické trakce. Jezdil na všech výkonech tehdejšího lokomotivního depa Chomutov, jak v osobní, tak i nákladní dopravě. V roce 1991 se stal spoluzakladatelem společnosti LOKO-MOTIV, která se stará o zachranu železničních vozidel a bývalé lokomotivní remízy Křimov. Po roce 2000 pomáhal společně s kolegy ze spolku se zrodem depozitáře železničních vozidel v tehdy rušeném depu Chomutov. Od roku 2004 pracuje jako technolog a vedoucí na opravách elektrických strojů a zařízení. Zde se zabývá i opravami železničních elektrických strojů, transformátorů, dynam, generátorů a trakčních motorů z motorových a elektrických lokomotiv.

Čekající Prachárna

Práce je v Křimově stále dost, přesto si Adam ještě jedno velké přání drží. „Přál bych si ještě zažít, aby naše Prachárna 414.407 jezdila. To je cíl nás všech. Ale nechceme jít cestou, že ji rozebereme a pak skončíme, jako se to mnohým stalo. Radši ať tu stojí o to déle vcelku a pak se to udělá pořádně, až se najdou peníze. Výhodou je, že jde o relativně jednoduchý stroj. Zároveň taky pomalý, ideální na vozbu výletního vlaku. Svou optimální pětaticítkou. Mimochodem, rok výroby má 1896, patří k nejstarším dochovaným, bude slavit 130 let. S tím bychom si chtěli více prezentovat, zkusíme oslovit nějakého potenciálního sponzora, větší společnost, která by byla ochotná do takového historického unikátu zainvestovat a pomoci nám ji zprovoznit. Peníze nepotřebujeme naráz, ale naopak rozložit, aby práce byla kontinuální. Kdyby to trvalo řečněme deset let, dokážu si představit, že to zvládneme.“ Nezbyvá než doufat, že se opravdu někdo najde... ○

ÖBB koupí první patrové Railjety od Stadlera

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) na začátku července potvrdily, že zakoupí celkem 35 nových patrových jednotek Kiss od společnosti Stadler Rail. Objednávka představuje celkem 14 šestivozových jednotek určených pro dálkové spoje a 21 čtyřvozových pro regionální dopravu. Hodnota zakázky činí 600 milionů eur.

Petr Slonek | Vizualizace: Stadler

Kontrakt navazuje na rámcovou smlouvu podepsanou mezi ÖBB a firmou Stadler v roce 2022, kdy se ÖBB v průběhu následujících let rozhodla objednat až 186 dvoupatrových jednotek. Nasazení vlaků je naplánováno od poloviny roku 2026 a jedná se o druhou objednávku modelu Kiss Railjet, kterou ÖBB zadala.

Nové vlaky KISS vycházejí ze současných nejnovějších návrhů, samozřejmě je moderní a pohodlný interiér s komfortními sedadly a elektrickými zásuvkami v každé řadě. Instalován bude inovativní informační systém pro cestující, který zobrazí informace v reálném čase. Maximální rychlost jednotek pro dálkovou dopravu má činit 200 km/h a dostanou ob-



chodní označení Railjet. Podle ÖBB půjde o vůbec první patrové Railjety ve flotile dopravce. Cestující v tuzemsku railjety dobře znají ze spojů Českých drah, v tomto případě se však jedná o jednopodlažní vlaky push-pull ze Siemensu.

Jednotky po dokončení zamíří na Westbahn spojující rakouskou metropoli Vídeň se Salcburkem. Po dobudování úpatního tunelu Semmering mezi Vídní a Štýrským Hradcem, jež se očekává v roce 2030, se počítá s jejich využitím i na jižní trase.

Uspokojí rostoucí poptávku

Objednávku nových vlaků vedení ÖBB vysvětluje rostoucím zájmem cestujících o přepravu. „Mohu konstatovat, že u ÖBB pokračuje boom zákazníků. V dálkové dopravě jsme v roce 2022 přepravili celkem 41,6 milionu cestujících, a dokonce se nám podařilo překonat rekordní rok 2019. Nejenže jsme na tento výsledek velmi hr-

dí, ale současně také zavádíme nová opatření k dalšímu zvýšení kapacity našich vlaků. Investujeme do srdce naší dálkové dopravy, spojů Railjet, a poprvé přidáme do stávající flotily moderní dvoupatrové jednotky Railjet,“ zdůraznil generální ředitel ÖBB Andreas Matthä.

O pětinu větší kapacita

Nový šestivozový Railjet nabídne 480 míst k sezení ve dvou třídách, což je o pětinu více, než mají současné jednopodlažní Railjety. Samozřejmě jsou dvě místa pro vozíčkáře, osm míst pro cyklisty, osm toalet a dva automaty na nápoje a občerstvení. Všechny vozy budou mít nízkopodlažní vchod a víceúčelový prostor pro cestující s jízdními koly, kočárky nebo zavazadly, dále klimatizaci, wi-fi a kamerový systém. Místa pro vozíčkáře nabídnou také výškově nastavitelné boční stoly. ○

Na tatranské tratě se vracejí první zmodernizované jednotky

Turismu ve Vysokých Tatrách pomůže i 15 zmodernizovaných jednotek řady 425.95. První dvě z nich nasadila Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) do provozu v síti Tatranských elektrických železnic (TEŽ) v polovině července. Další zde budou postupně přibývat do konce letošního roku. Jednotky této řady jezdí v Tatrách od roku 2000, a to na tratích Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso a Starý Smokovec – Tatranská Lomnica. Modernizace všech patnácti jednotek přijde na 31,5 milionu eur.

První modernizovaný vlak představili ve stanici Poprad-Tatry místopředseda představenstva a ředitel úseku provozu ZSSK Ján Lukáš, člen představenstva a ředitel úseku obchodu ZSSK Karol Martinček a Michal Vereš, generální ředitel společnosti ŽOS Vrútky,

kteřá vozidla v minulosti vyrobila a nyní zmodernizovala. „Jsem rád, že se nám podařilo tyto 23 let staré vlaky zmodernizovat. Vysoké Tatry jsou jedním z nejnávštěvovanějších slovenských míst, proto spolu s dodavatelem ŽOS Vrútky pracujeme na co nejrychlejší obnově a zprovoznění všech vozidel,“ řekl Lukáš.

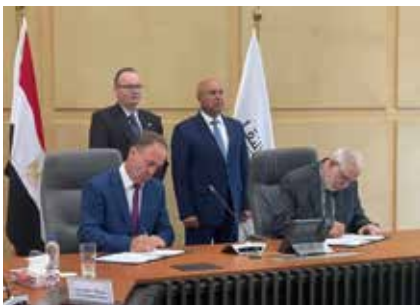
Tříčlankové jednotky vyrobilo sdružení firem ŽOS Vrútky, Stadler a Adtranz. Vznikly na základě konstrukce jednotek Stadler GTW. Mění se v nich původní řídicí systém a celá trakční část. Cestující nyní pojedou



pohodlněji díky klimatizaci, novým sedadlům, wi-fi či USB a 230 V zásuvkám. Instalován byl i nový informační systém s LCD displeji a počítáním cestujících, nové označovače jízdenek, modernizací prošlo rovněž obložení stěn a police pro zavazadla.

Zajímavostí je, že ZSSK i nadále pojmenovává vlaky v Tatrách po zdejších vrcholech. První dvě jednotky dostaly jména Kriváň a Končistá, další ponesou označení Ostrá, Velké Solisko, Široká veža, Gerlach a Svišťový štít. Názvy zbývajících vozidel vyberou lidé v hlasování v dalších dvou kolech soutěže.

Projekt modernizace tramvají úzce navazuje na projekt „Obnova vozidel ozubnicové železnice ve Vysokých Tatrách“, v jehož rámci bylo dodáno pět nových elektrických jednotek pro Ozubnicovou železnici. (pes)



Egypt zmodernizuje 280 stárnoucích lokomotiv

Egyptské státní dráhy (ENR) se rozhodly obnovit svůj stárnoucí park hnacích vozidel. Podepsaly proto dvě smlouvy na modernizaci a údržbu nejméně 280 dieselelektrických lokomotiv se společností Škoda Group. První se týká modernizace strojů realizovaná v průběhu následujících devíti let, druhá poskytování full-servisu až na patnáct let. Většina prací se uskuteční přímo v Egyptě.

Petr Slonek | Foto: Škoda Group

Pro Škoda Group to znamená doposud největší kontrakt v historii. Celková hodnota přesáhne jednu miliardu eur, což je v přepočtu přes 24 miliard korun. „Tyto zakázky představují pro Škoda Group historický milník. Díky našemu know-how a dobrým výsledkům v ob-

lasti servisu a modernizace máme skvělou pozici pro poskytování špičkových služeb. Cílem je využít naše schopnosti a zkušenosti pro budování trvalých vztahů, a dlouhodobě se tak podílet na zvyšování kvality železnice na Blízkém východě a v Africe,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Škody Group Didier Pflieger.

Prototypy v Šumperku

Na začátku projektu se ve výrobním a servisním závodě Škoda Group v Šumperku zmodernizují dva prototypy lokomotiv. Zbývající stroje pak budou s pomocí znalostí a kompetencí techniků Škody opravovány a udržovány přímo v Egyptě. Pro zajištění úspěšné realizace poskytne skupina na svých pracovištích školení právě při vzniku obou prototypů. Egyptští pracovníci budou vybaveni potřebnými odbornými znalostmi jak v Česku, tak v Egyptě, aby mohli pracovat na lokomotivách podle evropských průmyslových standardů. Při výběru a školení těchto pracovníků bude Škoda spolupracovat s obchodním partnerem v Egyptě.

Egyptské lokomotivy projdou zásadní revizí a obměnou svých dílů. Generální oprava se týká pohonů a pneumatické části lokomotiv. Brzdovou soustavu a elektrické rozvody čeká komplexní modernizace. Proměnění se i kabina strojvedoucího, do níž bude instalován nový řídicí pult. Upraví se také systém nadřazený řízení TCMS. Na závěr lokomotivy podstoupí i významnou designovou přestavbu.

Podle senior viceprezidenta Škody Group pro servis Marka Herbsta nabídne strojírenská skupina egyptským drahám i cestujícím spolehlivost, dostupnost a bezpečnost lokomotiv na železnici. „V následujících devíti letech dodáme do Egypta nejméně 280 zmodernizovaných a opravených strojů s prodlouženou životností o dalších 15 až 20 let. Zajistíme pro ně až patnáctiletý full-servis. Jsme přesvědčeni, že je pro naše zákazníky nejefektivnějším způsobem kvalitní péče a údržby celé flotily vozidel,“ řekl Herbst. ○

DB nasadily na boj se zpožděním vlaků umělou inteligenci

Jak nejlépe bojovat na železnici se zpožděním? Deutsche Bahn (DB) už možná našly recept. Pomocí má zapojení umělé inteligence (AI) do řízení dopravy. Tím by se měla zajistit rychlejší reakce na mimořádnosti a zároveň i méně zpoždění. Podle představitelů DB se v loňském roce na městské a příměstské železnici S-Bahn ve Stuttgartu, Mnichově a v regionu Rýn-Mohan tímto způsobem podařilo předejít celkem 58 000 minutám zpoždění.

Německý národní dopravce zatím podporu umělé inteligence využívá k odbavování vlaků S-Bahn ve Stuttgartu, Mnichově a v integrovaném dopravním systému Rýn-Mohan v okolí Frankfurtu nad Mohanem, Wiesbadenu, Mohuče a Darmstadtu. Ve druhé polovině letošního roku má AI podporovat řízení měst-

ské a příměstské železnice S-Bahn v Berlíně a od příštího roku i v Hamburku. Jen pro letošek DB předpokládají, že díky zapojení umělé inteligence se v Německu podaří předejít 90 000 minutám zpoždění.

„S umělou inteligencí zajišťujeme zákazníkům více přesnosti a spolehlivosti jednotlivých spojů. Nástroj AI zároveň usnadňuje práci našim dispečerům. Takto se krok za krokem propracováváme k celostátnímu jízdnímu řádu v reálném čase,“ zdůraznila členka představenstva DB pro digitalizaci a technologie Daniela Gerd tom Markottenová.

Kromě uzavřeného železničního systému S-Bahn, který funguje odděleně od ostatní železniční dopravy na samostatném drážním tělese, testují DB v současnosti umělou inteligenci na trati mezi Elmshornem a ost-

rovem Sylt. V tomto úseku funguje AI poprvé mimo uzavřený systém S-Bahn, musí se tak vypořádat se smíšenou dopravou, tedy nákladní, regionální a dálkovou. Pokud zkoušky dopadnou úspěšně, bude v dalším kroku nasazena na značně vytíženou trasu mezi Mannheimem a Basilejí.

DB k podpoře řízení dopravy používají vlastní nástroj umělé inteligence, jenž v reálném čase propočítává různé varianty řešení dopravních situací. Takto vypracované návrhy pak umožní dispečerům rychleji zasáhnout, a zamezit tomu, aby ostatní vlaky musely zpomalovat a zastavovat v případě, že jiná souprava blokuje daný úsek trati. AI díky tomu zajišťuje větší přesnost a pomáhá vytvářet větší kapacitu na kolejích, neboť dokáže lépe využít stávající infrastrukturu. (pes)

Vít Čepický | Foto: autor

Původní plán byl přitom zcela jiný. Přímo u roztockého nádraží se ještě nedávno nacházela zahrádka místního zánovního pivovaru. Výhled na vlaky u konzumace lokálního piva zněl nadmíru lákavě, veškerá očekávání ovšem skončila u zavřených vrat, osířelých slunečníků a vyschlých píp. Roztoky naštěstí nabízí pár alternativ, ať už v podobě závanu chmelové radosti z blízkých Ůnětic, který se sem maně plíží Tichým údolím, nebo právě přímo přes ulici, kde se ve stínu vzrostlých lip dočkáte malých, přesto velkých radostí.

Kavárna Kofííí jasně naznačuje, čím vládne – totiž nabídkou opravdu skvělé a s gustem servírované kávy za velmi rozumné ceny. S tím by si patrně mohla malá a útulná kavárna vystačit, ovšem zde nemají malých cílů. Kávu tu tedy doplňuje bohatý repertoár neustále obměňovaných zákusků, které vznikají přímo na místě a omamně hroží vybudováním závislosti.

Jenže místní kavárna je svým způsobem i čajovnou, rozhodně nečekejte ledabylou nabídku notoricky známých krabiček ze znavenými pytlíky, podnik je zároveň i limonádovnou. Joe by měl z nabídky radost, místní kavárna je též vinárnou, která sází nikoliv na kvantitu, ale na kvalitu, potomky nedorostlé kofeinu pohostí variacemi dětských dobrot, jež jim dají ve zdraví ochutnat světa dospělých, Kofííí je ovšem též pivotčkou.

A u toho bych se rád pozastavil. Přestože kavárnou, je Kofííí vybavená lednicí s upřímnou nabídkou malých pivovarů, hlavně zde ale dostanete dobré pivo čepované. Ať už natrefíte na nabídku ze Slaného či z Chříče, vždy vám bude nabídnuto pivo chutné a nevšední. Místní milá zahrádka pak dá rychle zapomenout, že původním cílem byl úplně jiný pivovar. Nakonec to vůbec nevádí, ba právě naopak.

Krása malých forem v Roztokách u Prahy

Pravé perly nezáří do světa, ale naopak svůj půvab skrývají, aby bylo jejich odhalení o to blyštivější. To je přesně případ útulného podniku v Roztokách u Prahy, který snad ani nemusíte znát, i když jste městečkem na levém břehu Vltavy opakovaně projížděli. Příště byste jej ovšem vynechat už neměli. Kavárna Kofííí, miniaturní ve své formě, je totiž velkolepá v nabídce. Od stanice je navíc na dohled, leží v Nádražní ulici, a tak se dostává do našeho výčtu vydařených nádražek, aniž by si na podobné označení kdy mohla pomyslet.



Když už usednete k jednomu pivu s výhledem na místní opravené nádraží, může se snadno stát, že u jednoho to neskončí. Už jen sledovat mumraj místních, kteří se zde stavují pravidelně a evidentně s oblibou, ať už na kávu, rychlé pivo nebo pár vřelých slov, stojí za to. Velmi jednoduše se pak můžete dobrat k uspokojivé informaci, že další vlak jede přece za chvíli a pár dalších chvil na zahrádce duši jen prospěje... ○



Hodnocení

Většina nádražek potěší při přestupu z vlaku na vlak, jelikož poskytuje možnost spočinout, přečkat dlouhé minuty čekání na spoj nebo zahnat žízeň, v lepším případě i hlad. Jen malá část z nich ovšem dotáhla svou existenci na tak vysokou úroveň, že se mohou samy o sobě stát cílem cesty vlakem, nikoliv jen jejím kořením. Přesně takovým příkladem je roztocké Kofííí, miniaturní všehovesmír, který sice nikdy nádražkou patrně neplánoval být, ovšem který na nádražku tímto pasujeme. A hned na jednu z nejlepších.

Otevírací doba

Pondělí až pátek: 10:00 až 19:00





Hodnocení

Je vcelku pochopitelné, že milovníkům starých časů se po bývalé nádražce zasteskne, zcela tomu rozumím, ovšem je třeba ocenit, že Stanice přece jen osloví daleko širší spektrum zákazníků, přičemž zkrátka nepřijdou ani pivaři, kteří se třeba po paměti vrátí. A navíc – ačkoliv není nabídka nijak zvlášť široká, co pochutina, to radost. Ve výsledku návštěvník nemusí příliš hloubat nad tím, co si dá dobrého; ať si požádá cokoliv, nemůže minout.

Otevírací doba

Pondělí 6:30 až 18:30,
úterý až pátek 5:40 až 17:20.
Během akcí otevřeno i večer.



Nymburská nádražka opět ožila. Jinak a ještě lépe

Když zavírala původní nádražní restaurace na nymburském hlavním, nejedno oko staromilcovo uronilo pivní slzu po svébytné putyce, kde by si Bohumil Hrabal po směně v místním pivovaru těžko stěžoval. Tragédie se ale nekonala, naopak. Pod názvem Kavárna Stanice v původních prostorech zakočuje podnik, jenž sice úspěšný den nepoměruje dle vytočených sudů, přesto pocestnému nabídne královské oblažení nejen chuťového smyslu.

Při prvním pohledu z nástupiště se toho až tolik nezměnilo. Tytéž vchodové dveře, jen vývěsní štít a drobné posezení před vstupem do bývalého lokálu dává tušit, že se přece jen cosi změnilo. Pokud ale pamětník původního lokálu překročí práh, ocitne se ve světě diametrálně odlišném od původního. Dominantní pult a nabídka pochutin a linoucí se vůně dávají

na první dobrou najevo, že království piva vystřídalo království kávy.

A skutečně; pokud s kávou usednete uvnitř či poodejete s kelímkem v dál, aby z provozu snad něco neuniklo, hned po prvním doušku vám bude jasné, že zde se kávu holduje plnohodnotně. Zakousnout navíc můžete některý ze skvělých sendvičů, zákusků či koláčků z vlastní pe-

kárny, a pokud byste snad kávu neholdovali, můžete se saturovat třeba ledovým čajem. Tolik tedy v prvním pohledovém plánu po příchodu.

Jenže Stanice v Nymburku toho nabízí mnohem více. Pokud totiž zabloudíte pohledem k lednici za barem, zjistíte, že nejen kávou jsou místní živi. K zakoupení zde totiž jsou rozličné druhy piv z menších pivovarů. Do nabídky pivotěk sice daleko, ale nabídka pivních stylů je natolik rozličná, že by si měl vybrat opravdu každý.

Největší devizou Stanice však je, že vskutku není pouze kavárnou. Pokud se ponoříte do útrob dalších místností, jejich členění zlehka dává vzpomenout původní dispozici, najdete bohatě vybavený dětský koutek, tak akorát oddělený i na očích, další místnost k posezení, která spíše již připomíná běžný hostinec, takže posezení s pivem zde bude přirozenější než v kavárenské části. Překvapení se pak nachází u východu směrem do města. Původní poněkud skrytá a zlehka neutěšená zahrádka díky drobným úpravám získala na půvabu, ale neztratila nic ze své příjemné skrytosti před okolím.

Majitelé se navíc snaží neposkytovat pouze krmí standardní, ale též duševní – Nymburku přináší všelijaké akce pro děti i dospělé. Zatímco děti ocení občasně řemeslné dílny, dospělí si mohou smlsnout třeba na ochutnávkách vín, autorských čteních a dalších příjemných kratochvílích. Tahle stanice tak jednoduše nemusí být pouze přestupní, ale i konečnou. Špatně se zde mít nebudete. ○

Maďarské legendy slaví šedesátku



Tak vypadalo představení řady V43 v různých nátěrech a provedeních od historického vzhledu a původního označení až po novější typ.

Maďaři letos oslaví dvě kulatá výročí charakteristických, a lze říci přímo ikonických lokomotivních řad. V případě nepočtených dieselelektrických Nohabů šlo o lokomotivy výjimečné, svým původem sahající až do vzdálených USA. V táboře sovětských satelitů to byla skutečná rarita. Naproti tomu elektrické lokomotivy V 43 byly vyráběny v licenci domácím průmyslem ve stovkách kusů. Univerzální stroje se staly na více než půl století symbolem elektrické vozby od mezistátních expresů po nákladní vlaky.

Petr Štáhlavský | Foto: Wikimedia

Na přelomu 50. a 60. let 20. století dominovaly maďarským železnicím stále parní lokomotivy. Jejich podíl na dopravních výkonech se pohyboval kolem ohromných 85%. V provozu se už ale pokukovalo po nových trakcích. V 60. letech se MÁV pustily stejně jako další evropské železnice do velké výměny lokomotiv. Jenže domácí průmysl, navzdory své velké tradici ve výrobě lokomotiv a motorových vozů, ještě nebyl připravený dodávat silné moderní traťové stroje.

Kvůli nákupu nových motorových lokomotiv se MÁV obrátily na světové výrobce a obdržely nabídky 17 firem se 30 různými typy. Mezi uchazeči o kontrakt vybraly dvě firmy. Německá Krauss-Maffei a švédská NoHAB mohly v roce 1960



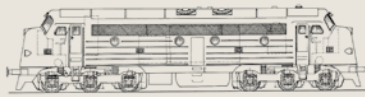
Univerzální lokomotivy se uplatnily na všech druzích výkonů od expresů po nákladní vlaky.

předvést své stroje přímo na maďarských tratích. Vítězná byla nakonec švédská nabídka. Maďarské železnice oslovila technická vyspělost řešení, snadná údržba i fakt, že po světě už jezdily stovky lokomotiv této vývojové řady.

Společnost NoHAB nabídla lokomotivy vycházející z americké řady F7/FP7 vyvinuté divizí Electro-Motive firmy General Motors a dodávaných na americký trh od roku 1949. Jednalo se o čtvrtý a nejúspěšnější vývojový typ řady F, kterou General Motors dodával americkým železnicím od roku 1939 s charakteristickým designem s výrazným „nosem“. Do Evropy se dostal oklikou přes Austrálii. Tam v roce 1952 dodala firma Clyde společnosti Victoria Railways 25 lokomotiv se dvěma čely a parametry vyhovujícími evropským podmínkám lépe než americký vzor například v oblasti nápravných tlaků.

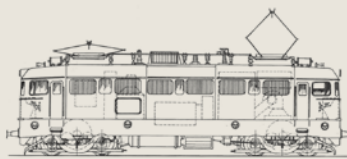
Licenci získali Švédové

Švédská firma Nydqvist och Holm AB, tedy stručně NoHAB, získala v roce 1949 licenci na výrobu traťových diesellových lokomotiv od amerického výrobce jako výrobní typ AA 16 přizpůsobený evropským zvyklostem včetně průjezdního profilu podle UIC. První čtyři stroje byly dodány v roce 1952 dánské národní společnosti DSB jako řada MY. Dánové odebrali celkem 104 lokomotiv ve dvou variantách MY a MX a Norové od roku 1957 nakoupili 35 lokomotiv a označili je ja-



M 61

Uspořádání náprav:	C0'C0'
Přenos:	elektrický
Max. rychlost:	105 km/h
Výkon:	1 432 kW
Hmotnost:	109 tun
Délka přes spřáhla:	18 900 mm
Výroba:	1963–1964



V 43 / 431

Uspořádání náprav:	B'B'
Max. rychlost:	130 km/h, později 120 km/h
Výkon:	2 200 kW
Hmotnost:	80 tun
Délka přes spřáhla:	15 700 mm
Výroba:	1963–1982



ko Di 3. Pod řadami 202 až 204, později 52 až 54, nasadila do provozu celkem 39 lokomotiv také belgická dráha SNCB/NMBS a čtyři kusy si pořídily lucemburské železnice CFL. Tentokrát se jednalo o licenční výrobky u lokomotivky Anglo-Franco-Belge.

Švédové dodali v letech 1963 a 1964 do Maďarska celkem 20 lokomotiv. MÁV je označily řadou M 61 a nasadily především na vozbu rychlíků mezi Budapeští a velkými maďarskými městy. I když byl NoHAB připravený dodávat další stroje, zůstalo nakonec jen u jediné dvacetikusové série. Dalšímu importu zabránila spolupráce socialistických zemí v rámci Rady vzájemné hospodářské pomoci a zájem Sovětského svazu exportovat své lokomotivky do komunistických satelitů. Svou roli určitě sehrála také úspora deviz, kterých v socialistických zemích nebylo nikdy dost. Maďarsko se od roku 1965 stalo další zemí, kam byly exportovány stovky lokomotiv známých také u nás jako Sergej. V Maďarsku jich bylo přes 300.

NoHABky byly vybavené pomaluběžným dvoutaktním vodou chlazeným vznětovým motorem GM 567 o 16 válcích. Ten poháněl generátor, který vyráběl stejnosměrný proud o napětí 600 V použitý k napájení tlapových elektromotorů v podvozcích. K vytápění osobních souprav sloužil parní generátor Vapor-Clarkson OK4616 s produkcí až 750 kg páry za hodinu.



Lokomotivy M 61 s „americkým“nosem dodané švédskou firmou NoHAB působily v socialistickém Maďarsku jako z jiného světa.



Stroj M 61 v původním nátěru stojí v čele expresu na budapeštském nádraží Nyugati.

V 70. a v 80. letech začala NoHABky vytlačovat z jejich původních výkonů pokračující elektrizace. Po roce 1980 se stala jejich domovem oblast na sever od Balatonu a trať Székesfehérvár – Tapolca. Jejich pravidelný provoz byl ukončen v prosinci 2000 a šest z původně vyrobených strojů zůstává jako provozní. Dnes jsou stále s velkým ohlasem užívány při nostalgických a turistických jízdách.

Začátek elektrizace tratí

Na přelomu 50. a 60. let se naplno rozjížděla také elektrizace maďarských železnic. První úvahy o zavádění elektrické trakce pocházely ještě z doby rakousko-uherské monarchie. V letech 1931 až 1934 byla z popudu maďarského vynálezce a velkého propagátora elektrické trakce Kálmána Kandó elektrizována trať Budapešť – Komárno – Hegyeshalom trakční soustavou 16 kV 50 Hz AC, pro kterou vyrobila firma Ganz-MÁVAG lokomotivy podle návrhu inženýra Kandó.

Stejnou soustavou začaly MÁV elektrizovat v roce 1956 trať do Miskolce na východě země, kam byl zahájen elektrický provoz v roce 1962. V této souvislosti Ganz-MÁVAG vyrobil ještě další typy lokomotiv řešených s Ward-Leonardovým soustrojím. Jde vlastně o „mechanický“ usměrňovač. Z trakčního vedení je střídavým proudem poháněný synchronní motor, který mechanicky roztáčí stejnosměrný generátor. Z něj odchází stejnosměrný proud k trakčním motorům.

V roce 1963 došlo po francouzském a sovětském vzoru ke zvýšení napětí a také v Maďarsku byla zavedena soustava 25 kV 50 Hz AC. Zároveň s tím se na maďarských železnicích objevila zce-

la nová lokomotiva řady V 43, která si díky moderním křemíkovým usměrňovačům vysloužila přezdívku Szili (od Silizium, tedy od křemíku).

Protože domácí průmysl nenabízel moderní řešení s novými polovodičovými součástkami, obrátili se Maďaři na sdružení západoevropských firem podporujících praktické uplatnění soustavy 25 kV 50 Hz. Jeho členy byl francouzský Alsthom (předchůdce dnešního Alstomu), německé AEG a Siemens nebo švýcarský MF Oerlikon.

Díky tomu představuje řada V 43 neobvyklou kombinaci německé a francouzské konstrukční školy. Vozová skříň vycházela v mnoha ohledech z konstrukce německých lokomotiv E 10/E 40 a podvozky typu „Monomoteur“ s jedním motorem a přenosem výkonu na nápravu prostřednictvím ozubených kol a kardanových hřídelů. Ty byly převza-



Stanoviště strojvedoucího na V43

ty z úspěšné francouzské konstrukce lokomotiv BB 9400 a navržené inženýrem André Jacqueminem. Jejich rozvor je 2 300 mm. Instalován byl usměrňovač proudu se 180 křemíkovými diodami. Regulace napětí je provedena na primární straně 32 odbočkami.

Zrod stěžejní řady

Finální montáž prvních sedmi lokomotiv provedla německá lokomotivka Krupp od května 1963 do ledna 1964 a následně je expedovala do Maďarska. Výrobou dalších sériových kusů byla díky licenčním ujednáním pověřena domácí firma Ganz-MÁVAG. Dohromady bylo vyrobeno 372 univerzálních lokomotiv a do nedávna byly stěžejní řadou pro provoz na maďarských elektrifikovaných tratích. Stály v čele mezistátních i vnitrostátních expresů a rychlíků, dnes zajišťují provoz osobních vlaků včetně vratných souprav v příměstské dopravě a neobejde se bez nich ani nákladní doprava. Objevily se i za hranicemi Maďarska. Například v roce 2012 je nasazovala slovenská Železničná spoločnosť v depu v Nových Zámčích na vnitrostátní výkony místo „Laminátek“ řady 240. V rámci čtyřdenního oběhu jezdily hlavně do Komárna a Štúrova, ale podívaly se i do Bratislavy, a dokonce hluboko do slovenského vnitrozemí až do Zvolena.

Během bezmála 20 let trvající výroby řady V 43, později 431, se uskutečnila řada vylepšení a od roku 1999 procházela část lokomotiv v průběhu generálních oprav také modernizací. Takové stroje dostaly novou řadu V 43.2, resp. 432. Lokomotivy při opravě obdržely nový, zřetelně odlišný žluto-modro-bílo-šedý nátěr, který jim vysloužil přezdívku Papoušek. Řadou V 43.3, resp. 433, pak byla označena další modernizovaná varianta upravená pro provoz s vratnými soupravami pořízenými z druhé ruky z Německa a vybavenými dálkovým řízením ZWS.

I když mají lokomotivy řady V 43 v průměru už více než padesát let a před několika lety začala jejich náhrada a odstavení, stále patří u MÁV mezi významné lokomotivní řady. Sešrotováno bylo zatím kolem 50 kusů. Na jejich místo nastoupily lokomotivy Taurus, Traxx a v budoucnosti je nahradí hlavně stroje Siemens Vectron. V příměstské a regionální dopravě je z tradičních výkonů vytlačují elektrické jednotky Stadler Flirt a Kiss. Přesto se s nimi budeme při cestách po Maďarsku asi ještě nějaký čas setkávat kvůli úsporným opatřením v oblasti investic do moderní techniky nebo i díky jejich prodeji menším soukromým dopravcům. ○



Bad Schandau

Vlakem, tramvají i lodí do kraje, kde se hranice ztrácí a opět vyjevuje

Hluboké hvozdy a rokle národního parku České Švýcarsko jsou oblíbeným cílem tuzemských turistů. Právem, však také patří mezi nejkrásnější a pohledově nejdramatičtější části naší země. Chybou by ovšem bylo celý kraj chápat a poznávat pouze v českém kontextu – hranice s Německem už naštěstí není zeď a za čarou toliko pomyslnou plynule navazuje monumentální Saské Švýcarsko. Tak podobné a zároveň tak rozdílné. Pojďme si jej představit. A auto tentokrát nechme doma; pojedeme totiž vlakem, lodí i tramvají.

Vít Čepický | Foto: autor

Ústecký kraj v myslích mnoha méně zcestovalých lidí stále setrvává jako synonymum pro jakési nehostinné území nehodné návštěvy, ale tím líp pro nás, kteří se krás jeho rozmanitosti nemůžeme nabažít. Navíc, a i to možná leckoho překvapí, zde výborně funguje integrovaný systém veřejné dopravy. Díky spolupráci s německou stranou ke všemu turistě mohou využít bohatě fungující překryvné sítě, která při cestách definitivně vymazává hranici mezi zeměmi. Toho by byla škoda nevyužít.

Cestu začínáme v lázeňském městečku Bad Schandau (Žandavě) jen nedaleko od hranice. Staví zde sice mezinárodní vlaky Českých drah Berliner, výhodnější je ale využít linky U28 přezdívané nikoliv náhodou Dráha národního parku. Tato kooperační linka Českých drah a Deutsche Bahn mohla vyjet v roce 2014 díky obnově krátkého přeshraničního kolejového spojení mezi Sebnitz a Dolní Poustevnou.

Trasována je z Děčína právě přes Bad Schandau, Sebnitz a Mikulášovice do Rumburku. Nejenže řadě místních značně zjednodušila dojíždění, zároveň nabízí skvělou turistickou spojnici celému přílehlému kraji. Díky přeshraniční spolupráci na ní platí výhodný tarif, potkáte zde český vlakový doprovod a případné jazykové bariéry se vůbec nemusíte bát.

Pro účely naší cesty je ovšem místo jednotlivých jízdenek ještě výhodnější využít síťové jízdenky Labe-Elbe, která v několika variantách nabízí volné cestování po Ústeckém kraji i Sasku, a to jak vlaky, tak autobusy, městskou dopravou a některými lodními linkami. Díky tomu nám pokryje většinu cesty na české i německé straně hranice a u tramvaje v Bad Schandau zajistí nemalou slevu. Jen pozor – neplatí ve vlacích EuroCity.

Přívozem na tramvaj

Z nádraží v Bad Schandau je to do centra městečka ještě pěkný kus cesty, hlavně je ale třeba překonat povětšinou mocný tok řeky Labe. S nemalou zacházkou se dá cesta uskutečnit pěšky přes nedaleký silniční most, ovšem mnohem lepší je využít pravidelně jezdícího přívozu, jenž turisty i místní pohodlně a rychle převezde od nádraží až do centra.

Samotné městečko Bad Schandau oplývá hned několik místy vybízejícími k návštěvě. Ať už samotné centrum, ikonický historický výtah do Ostrau jako vystřižený z verneovky, populární lázně s bazény a saunami Toscana, nebo snad malebné nábřeží s historickými hotely na břehu Labe. Milovník dráhy si to ale



Od nádraží v Bad Schandau odjíždějí autobusy do širého okolí. V budoucnu se snad přidá i tramvaj.

nejčastěji štrádaje rovnou do lázeňského parku na břehu říčky Křinice, odkud se vytříbeným uším již zdáli line poněkud nečekané cinkání tramvají.

Ačkoliv má Bad Schandau pouhé tři a půl tisíce obyvatel, provozuje už od roku 1898 tramvajovou dopravu. A ne lada-jakou. Neslouží totiž standardní městské dopravě, ale již od počátku plní funkci hlavně turistickou – převáží výletníky zalesněným údolím říčky Křinice po malebné jednokolejné trati se dvěma výhybnami do konečné zastávky Lichtenhainer Wasserfall, výborného rozcestí pro turistické výlety do skal i vhodného místa ke krátkému spočinutí nad bratwurstem – samozřejmě mit einem hellen Bier.

Než se pomyslně rozprchneme do skal, slušelo by se ještě poněkud rozšířit povídání o křinické dráze. Má hned několik zajímavostí, které jsou optikou tuzemského vidění tramvají zcela unikátní. Celý provoz je jednokolejný, na metrovém rozchodu, se dvěma výhybnami a možností objíždění vozů v konečných stanicích. Provozovány jsou zde výhradně dvouosé východoněmecké tramvajové vozy Gotha T57 z přelomu 50. a 60. let původem z různých německých provozů s příbuznými vlečnými vozy, které doplňuje hned několik vozů historických, jež se vypravují při zvláštních příležitostech.

Nečekaná česká stopa

Zvláštní pozornost pak zaslouží vlečný vůz číslo 26, který je sice k nerozeznání od ostatních, jeho původ však můžeme hledat překvapivě na Smíchově – byl totiž vyroben původně pro Halle v rámci nevelké série tramvají Tatra T2D a vlečných vozů B2D na základě dokumentace od VEB Waggonbau Gotha v druhé polovině 60. let. Poněkud bizarní přesun výroby nastal v důsledku monopolu výroby tramvají v rámci RVHP, jenž ukázal na ČKD Tatra Smíchov. Ta ale pro menší východoněmecké provozovatele neměla v portfoliu vhodný tramvajový vůz.

Samotná trať měří – po třisetmetrovém zkrácení v Bad Schandau v 60. letech – 7,9 kilometru a v drtivé většině trasy vede



Velkorysé plány na rozšíření křinické tramvaje (stávající trať vyznačena černě)

při pravém okraji nepříliš široké silnice v údolí říčky Křínice. V provozu to přináší značný počet bizarních provozních situací, a to zejména při jízdě zpět do Bad Schandau, kdy jede tramvaj povětšinou se dvěma vlečnými vozy celou cestu de facto v protisměru. Zvláštní dopravní systém přitom ve výsledku logicky dává přednost automobilům, které ji předjíždí z protisměru taktéž na levou stranu vozovky, zastavit tedy musí paradoxně ti, kteří jedou jako jediní „správně“. Kupondivu to relativně funguje – zejména díky disciplinovanosti místních řidičů, přesto (dle viditelných značek na silnici a kolejích) i zde občas dojde k drobné nehodě.

Trať je elektrifikovaná, přičemž téměř třetinu energie získává dopravce z obno-

vitelných zdrojů díky solárním panelům na střeše místní půvabné vozovny, provoz funguje celoročně a rozhodně si nemůže stěžovat na nízkou vytíženost. Zabezpečení je primitivní, zároveň ale velmi funkční. Při jízdě do jednokolejných úseků musí být řidič tramvaje vybaven žezlem patřičné barvy, které mu předává protijedoucí kolega. Bez něj nesmí pokračovat.

Současnému provozu to bohatě stačí, otázkou je ovšem budoucnost. Aktuálně se v Bad Schandau řeší studie proveditelnosti nastiňující rozvojové směry století a čtvrt staré dráhy. Původní velkorysý plán na propojení s českou částí národního parku vzlaly postupem času za své, i tak ale nabízí ambiciózní napojení celého centra městečka přes železniční most až

k nádraží na jedné straně a prodloužení údolím Křínice na více než dvojnásobek do nitra národního parku na straně druhé. Uvidíme, k čemu se nakonec místní odhodlají. Minimálně napojení nádraží a nákup moderních tramvají, které by doplňovaly dvouosé vozy staré koncepce, zní jako velmi dobrý a funkční nápad.

Vzhůru do skal

Ale zpět k turistice. Od lichtenhainského vodopádu k plánovanému cíli ve Schmilce se dá vymyslet řada variant cest v rozličné náročnosti a je jen na výletníkovi, kterou z nich mezi skalami či doslova přes ně zvolí. Rozhodně nedoporučuju absolvovat výšlapy bez předchozího ujištění se, že nejde o trasy s do-



Pivovar v údolí vesničky Schmilka...



... jehož pivo můžete ochutnat v přilehlém hostinci s velmi příjemnou zahradkou.



Tramvaj z Bad Schandau končí uprostřed skal národního parku Saské Švýcarsko.

poručeným jištěním, když ho s sebou nemáte, jako se to přihodilo mně.

Velmi dobrým vodítkem jsou turistické mapy.cz, které jasně rozlišují běžné trasy a právě ferraty i s určením jejich obtížnosti. Nezapomeňte ale, že řada tras v Německu není značená konkrétní barevnou turistickou značkou, přitom jde ale o běžně schůdné stezky, jež zohledňují rozcestníky. Nabídka je totiž ještě mnohem bohatší, než se při prvním pohledu do map může zdát.

Obecně se dá říct, že méně náročná a přesto půvabná je trasa z Lichtenhainer Wasserfall přes Gasthaus am Kuhstall, kde se příjemně občerstvíte, a dále směrem na Kleiner a Großer Winterberg (s turistickou chatou a rozhlednou) do Schmilky. Výhledů se vám dostane bohatě a při cestě s dětmi nebudete v kontinuálním stavu blížkem infarktu z možností jejich nechtěné, ale zároveň velmi reálné zdravotní újmy.

CESTOPIS





Větším dobrodruhům nicméně doporučuji spíše sejít jednu stanicí kolem polesní (to je varianta pouliční) dráhy na předposlední zastávku Kirnitzschtal Beuthenfall a do skal se vydat odsud. A je už jen na vás, jakou trasu plnou různých žebříků, schůdků, průleží skalami, můstků, traverzů po skalních římsách a naprosto pohádkových výhledů zvolíte. Radit se skutečně nedá, strávit se zde dá celý den, každá ze skal nabízí poněkud jiný a opět dechberoucí výhled do tohoto pitoreskního a opravdu nadpozemského kraje.

Požehnáni ve Schmilce

Já osobně ale při cestě do Schmilky, ať už jdu kudykoliv, pravidelně nemívám Kleine Bastei. Jmenovec o mnoho slavnější vyhlídka s ikonickým kamenným mostem mezi skalami nad Kurort Rathen nabízí taktéž krásný výhled do mocného labského kaňonu, ovšem povětšinou bez davů turistů. Ke krátkému pozorování drážního provozu v Elbtalu místo vskutku ideální.

Odsud se dá sejít přímo k řece a přívozu ve Schmilce, ale to by byla chyba. Schmilka, poslední (nebo první?) německá obec na pravém břehu Labe těsně za Hřenskem totiž není jen shlukem několika domů u řeky. Její nejkrásnější část se skrývá v údolí u potoka Ilmenbach. Když ji navštívíte shora, tedy směrem z lesa, nejprve potkáte první hospůdky a domy a asi na ni neshledáte nic moc výjimečného, pravá perla obce se ale nachází v dolní části údolí kus před ústím potoka do Labe a roztomilé cestičky do hlavní silnice.



← ↑ Labe v blízkosti česko-německé hranice žije i bez jezů, četné přivozy spojují vlakové zastávky s vesnicemi na druhém břehu řeky.

Nachází se zde totiž překrásný mlýn, minipivovar a pekárna v jednom, mají zde výborné a vyhlášené domácí slané koláče a hromadu dalších znamenitých pochutin, velkou, avšak zároveň intimitu poskytující zahrádku ve stínu stromů a se šuměním potoka zdarma, dokonce i to pivo zde vaří skutečně (zejména na saské poměry) znamenité. Hřích neposedět, ale nezapomeňte si na to vyhradit dostatek času. Odsud se odchází ztěžka a každá přeháňka, která se stane výmluvou pro volbu dalšího vlaku, je zde nadmíru vítaná.

Ano, zpět na dráhu je to už jen kousek. Sice by se odsud dalo dojít podél silnice do Hřenska na pravidelně jezdící zelené autobusy Ústeckého kraje, dokonce i přímo ze Schmilky párkrát denně jezdí v sezoně autobus směrem do České Kamenice, ale nedoporučuji to. Zejména příchod do Hřenska je nesmírně tristním kulturním šokem. Oko oblažené přemírou lahodících výjevů je totiž rázem konfrontováno s ostudným a ničím neomluvitelným závailem naprostého nevkusu a přízemní snahy vyrážovat bez jakékoliv investice co nejvíce. Vidina snadného zisku tak přetavila kdysi zcela výjimečné místo v ráj šmeliny, levných cigaret a sádrových trpaslíků.

Kdepak, lépe si dobrý pocit uchovat, přejít ze Schmilky přívozem ke stanici Schmilka-Hirschmühle a vrátit se opět vlakem linky U28. Cestou motorovou jednotkou Desiro, kde vás opět uvítá posádka Českých drah, pak můžete z oken sledovat tu lepší stranu Labe k překročení státní hranice a již v Dolním Žlebu seznat, že děsivý stav Hřenska není nevyhnutelností, ale smutnou volbou... ○

Napsali o nás...

Novou expresní linku z Prahy do Polska zajistí České dráhy

Novou přeshraniční expresní vlakovou linku Ex32, která povede z Prahy přes východní Čechy do Polska, zajistí České dráhy. České dráhy podle ministerstva dopravy v rozstřelu nabídly nejvýhodnější podmínky; zájem projevil ještě Leo Express a Regiojet. Smlouva s ČD bude uzavřena na období od prosince 2024 do prosince 2034. České ministerstvo dopravy bude provoz platit v úseku Praha – Pardubice – Letohrad – Lichkovská státní hranice, na základě dohody s polskou stranou pak počítá se spojením přes Vratislav až do Gdyně. Praha tak získá přímé spojení k Baltu. Linku Ex32 by měly obsluhovat čtyři páry vlaků denně, svou koncepcí má navázat na dřívější spojení Praha – Hradec Králové – Letohrad – Polsko, které bylo před více než deseti lety součástí linky R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov. Pro nezáměr bylo ale zrušeno. **Zdopravy.cz 22. 7. 2023**



Škoda se s novou belgickou dceřinou firmou pokusí vymyslet ETCS pro lokomotivy řady 380

Strojírenská skupina Škoda Group chce využít své nové dceřiné firmy The Signalling Company k vývoji „odlehčeného“ zabezpečovače ETCS pro lokomotivy řady 380 zvané Emil Zátopen. Deníku Zdopravy.cz informaci z trhu potvrdil důvěryhodný zdroj, Škoda ji nekomentovala. Škoda belgickou firmu, která se zabývá vývojem softwaru a zabezpečovacích systémů pro železnici, získala začátkem letošního roku. Dráhy se třikrát pokoušely najít dodavatele, který by ETCS do lokomotiv zabudoval, vždy ale skončily u ekonomické nevýhodnosti nabídky. Záměr lokomotivy odprodat potvrdil aktuálně mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podle něj na odprodej dojde nejdříve v roce 2025, což je rok, odkdy bude ETCS na koridorech povinné. „Pro jejich prodej tak máme dostatečný časový prostor“, sdělil Štáhlavský. I po lednu 2025 zůstane velká část sítě bez povinného ETCS, takže provoz se bude utlumovat postupně. České dráhy provozují 20 lokomotiv řady 380, turnusová potřeba je 15 lokomotiv. Nasazovány jsou na výkony z Prahy do Püchova, Budapešti, Českých Budějovic a Lince, jejich denní výkon je více než 13 000 kilometrů. **Zdopravy.cz 20. 7. 2023**

ČD vyzkouší vlakotramvaje. Jezdit mohou v Praze, na jihu Čech či Moravě

České dráhy začnou příští rok testovat vlakovou tramvaj. Půjčí si ji ze zahraničí a umístí na testovací okruh ve Velimi. Ministerstvo dopravy bude mít za dva roky hotovou studii, kde by vlakotramvaje mohly jezdit. V hledáčku jsou například tratě z Tábora do Bechyně nebo z Třemešné do Osoblahy ve Slezsku. Vlakové tramvaje dokážou jezdit jak po tramvajových tratích, tak i po železnicích. „Oproti jiným vozům ale mohou rychleji stoupat v obloucích, mají nízké emise a lidé se s nimi snadno dostanou do center měst,“ uvádí náměstek generálního ředitele ČD Jiří Jeřeta. „To znamená, že jsou lehčí, tím pádem i levnější a dynamičtější, operativní. Mohou být řešením pro některé specifické regionální tratě,“ vysvětluje. Ministerstvo dopravy si nechává zpracovat analýzu, která prověří možný provoz vlakotramvaj na několika tratích. **aktualne.cz 8. 7. 2023**

ČD mají pět finalistů v tendru na nákup bateriových jednotek

České dráhy mají po půl roce od vypsaní pět finalistů vůbec prvního tendru na dodávku dvouzdrojových elektrických jednotek. Celkem poptávají až 15 vlaků, které budou moci využívat obou hlavních napájecích soustav v České republice i akumulátoru. Kvalifikační prošly společnosti CAF, Škoda, Siemens, Stadler a Alstom. Tendr má formu jednoho řízení s předchozí výzvou k účasti, nyní nastává zadávací fáze řízení. Výsledkem tendru bude rámcová smlouva, odhadovaná hodnota je 3,4 miliardy korun. Tendr navazuje na dříve vypsané předběžné tržní konzultace. Pod trolejemi musí jednotka zvládnout rychlost 160 km/h, mimo elektrifikované tratě 120 km/h. Součástí smlouvy bude i oprava a údržba jednotek formou full-service. Moravskoslezský kraj chce 19 jednotek. Čtyři objednaly ČD v dubnu od Škody Group. **Zdopravy.cz 1. 7. 2023**

Do konce roku nahradí zbývající jednotky řady 460 RegioPantery

Už v dubnu zmizely z provozu v Moravskoslezském kraji. Z tuzemské železnice zmizí letos další řada drážních vozidel. Do konce roku České dráhy vyřadí poslední jednotky řady 460. Aktuálně jsou v pravidelném provozu již jen v Olomouckém kraji. Konec jednotek potvrdila mluvčí ČD Vanda Rajnochová. Ve stavu jich má dopravce ještě osm. Už na konci března zmizely z provozu v Moravskoslezském kraji. „Zde nyní neturnujeme už ani jednu z těchto jednotek. Nahradily je zde nové jednotky RegioPanter,“ uvedla. Celkem šest jednotek je nasazováno na výkony v Olomouckém kraji. Jezdí na osobních a spěšných vlacích Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín a Olomouc – Prostějov – Nezamyslice. K jejich náhradě dojde během druhé poloviny roku 2023 prostřednictvím jednotek RegioPanter řady 640.2. **Zdopravy.cz 21. 7. 2023**

Železničář

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

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





Bulharsko / Slunečné pobřeží, Nesebar a Pomorie

11/12denní pobyty

Odlety z Prahy za zvýhodněné ceny

Snídaně, polopenze

Cena od 10 000 Kč



Kréta / Stalida

11/12denní pobyty v oblíbeném hotelu NIKO ELEN

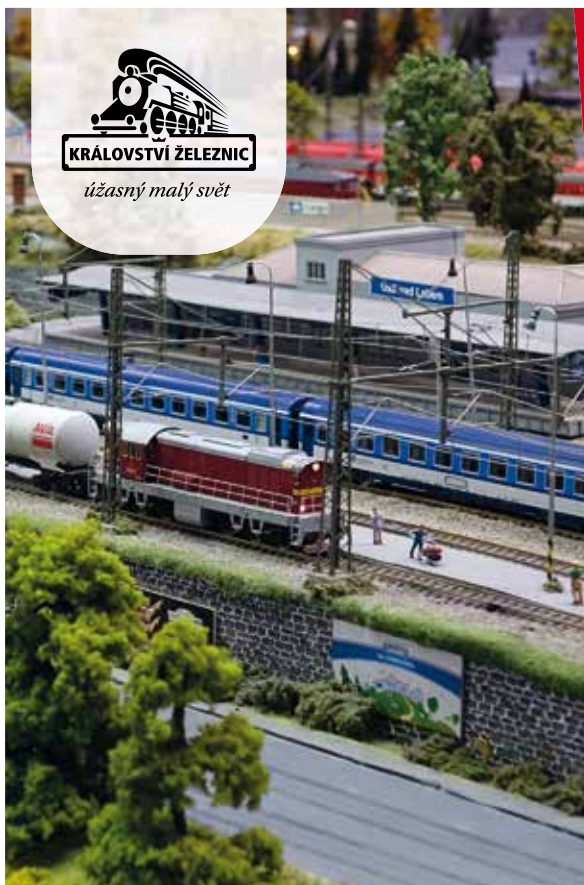
Odlet z Prahy

Snídaně (možnost dokoupení polopenze)

Cena od 10 000 Kč



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



CENTRUM NEOMEZENÉ ZÁBAVY

PRO CELOU RODINU



NAŠE ATRAKCE:

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

... a mnohem více v ceně vstupenky.

Po předložení
platné In Karty

SLEVA 15 %

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



9. září 2023

Nenechte si ujet zážitkový vlak Retro Slovenská strela

Chcete si zajet do minulosti a zažít atmosféru 80. let na kolejích? Pak se svezte v sobotu 9. září zážitkovým vlakem Retro Slovenská strela. Ten odjíždí z pražského hlavního nádraží v 5:45 hodin a zastaví v Praze-Libni, Praze-Běchovicích, Kolíně, Čáslavi, Havlíčkově Brodě, Tišnově, Brně a Břeclavi. Předpokládaný příjezd vlaku na bratislavské východní nádraží (Rendez) je kolem 12. hodiny. Na tomto nádraží se budou konat oslavy 175 let zahájení železniční dopravy na Slovensku včetně přehlídky historických lokomotiv. Na zpáteční jízdě se vlak Retro Slovenská Strela vydá z Bratislavy přibližně v 18:00 a po stejné trase a se zastávkami ve stejných stanicích přijede do Prahy asi ve 23 hodin. Přesný jízdní řád vlaku bude zveřejněn dva až tři týdny před konáním akce. Historickou soupravu s „koženkami“ poveze první dvousystémová lokomotiva Československých státních drah ES 499.0 a nebude chybět ani vlakový personál v dobových uniformách. Součástí vlaku je jídelní vůz s nabídkou jídel a nápojů včetně piv z řemeslných pivovarů. Jízdenky s místenkami lze zakoupit online na webových stránkách nostalgievlaky.cz.

Nejblíže železniční stanice: Praha hl. n., Praha-Libeň, Kolín, Čáslav, Havlíčkův Brod, Brno, Břeclav



13. a 27. srpna 2023

Zážitkové jízdy na drezíně krajinou České Sibiře

Přijďte si do Střezimíře užít zážitkovou jízdu na pákové drezíně. Na nejvýše položeném nádraží na bývalé dráze císaře Františka Josefa můžete nasednout na netradiční dopravní prostředek a vydat se na výjízdku po opuštěných kolejích k obci Mezno. Jízda na manuálně poháněné turistické drezíně není nijak náročná. Trasa, vedoucí podél skalních zářezů a pod historickým klenutým kamenným mostem, je dlouhá v jednom směru 2 km. Na drezíně vám bude dělat společnost průvodčí, který vás seznámí s historií železniční tratě a poví i o samotném dopravním prostředku.

Nejblíže železniční stanice:
Střezimír



19. srpna 2023

Jedte Chodovar expresem na tradiční slavnosti piva

Letošní Slavnosti piva Chodovar se konají 19. srpna. Od 10 do 14 hodin se uskuteční prohlídka pivovaru se Strýcem Pepinem. Hudební program slavností začne v Pivovarské zahradě ve 13 hodin. Pro malé návštěvníky bude přichystána dětská zahrada s kolotočem, odstrkovadly a dalšími atrakcemi. Najdete ji pod terasou restaurace Stará Sladovna. Program slavností večer zakončí ohňostroj na náměstí v Chodové Planě. Na slavnosti přijďte vlakem. Z Plzně a Karlových Varů se můžete svést Chodovar expresy a v Chodové Planě také mimořádně zastaví vybrané expresy.

Nejblíže železniční stanice:
Chodová Planě



11. až 13. srpna 2023

Olomouc hostí mezinárodní setkání legendárních Bobin

V srpnu se v Olomouci koná sraz elektrických lokomotiv řady E 499.0, legendárních Bobin. Akce připomene 70. výročí od vyrobení první z nich a 65. výročí od zrodu poslední, tedy sté Bobiny pro ČSD. Hlavní část programu se koná v sobotu 13. srpna, kdy na vás čeká v prostorách olomouckého depozitáře ČD Muzea výstava oslavenkyň řady E 499.0 a dalších historických strojů ze sbírek ČD. Plánuje se i vypravení zvláštního rychlíku z Olomouce pod Tatry a zpět, vedeného příprěží Bobin E 499.085 ČD a E 499.062 Železničního klubu Tatran.

Nejblíže železniční stanice:
Olomouc hl. n.

