

Železničář

9. ZÁŘÍ 2021 | ROČNÍK 28 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



9

- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem odboru controllingu, treasury a investic Michaelem Kralerem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–17 **Téma**
ČD Muzeum Lužná hostí Den železnice. Co pro návštěvníky letos ČD připravily?
- 18–21 **Dceřiné společnosti**
Historie VUZ se píše přesně 50 let. Co vše se u firmy za tu dobu změnilo?
- 22–23 **Provoz a technika**
ČD modernizují lokomotivu TU 705.914 pro úzkorozchodnou trať na Osoblaze.
- 30–32 **Historie**
Nejstarší z trojice vinohradských tunelů, spojnice hlavního nádraží a Vršovíc, oslaví 150 let provozu. Co provázelo výstavbu?
- 33–37 **Cestopis**
Zavítali jsme vlakem do okolí Krasíkova, Tatenic a Hoštejna. Míst, kde trať prochází údolím Moravské Sázavy.
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

Změny ve vedení ČD-T



Společnost ČD - Telematika má nové představenstvo. Předsedou představenstva byl zvolen jeho dosavadní člen Michal Krapinec. David Wolski, který doposud působil jako předseda, zůstává i nadále součástí představenstva. Třetím, novým členem představenstva byl zvolen Tomáš Businský, ředitel úseku Infrastruktura. Tímto krokem je představenstvo opět kompletní. Změny v představenstvu jsou ze strany Českých drah, jediného vlastníka společnosti, vedeny se záměrem personálně stabilizovat a podpořit fungování a rozvoj ČD - Telematiky v plnění strategických cílů, a to jak ve skupině ČD, tak mimo ni.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Bezmála čtvrt století uběhlo od zachycení detailu slavné parní lokomotivy, kterou můžete vidět i během letošního Dne železnice v Lužné. Poznáte, o který stroj se jedná?



750.7 (Brejlovec)

Dieselektrická lokomotiva 750.7 vznikla rekonstrukcí původních strojů řad 750 a 753. V rámci této modernizace, kterou si u společnosti CZ LOKO objednaly České dráhy, byl nahrazen zastaralý agregát ČKD K 12 V 230 DR novým motorem Caterpillar 3512C HD, obnovou prošlo i stanoviště strojvedoucího a téměř celá strojovna. V letech 2010 až 2012 vzniklo 19 strojů určených zejména pro vozbu rychlíků a osobních vlaků. V provozu se prvně objevily na trase Praha – Příbram – Písek – České Budějovice, kde nahradily dožívající lokomotivy řady 749. S cestujícími vyrazily v lednu 2011, a to na spojích R 1248 a R 1253. Od JŘ 2012/2013 byly nasazeny na rychlíky z Prahy do Rakovníka. Později se přesunuly do Prahy, kde jsou nasazeny s vratnými soupravami s řídicím vozem na rameni vlaků Praha – Mělník a Praha – Mladá Boleslav.



Ivan Bednárik

generální ředitel a předseda
představenstva ČD

Vážení čtenáři,

jestliže jsme v prvních měsících loňského roku jezdili ještě bez omezení a se standardními tržbami, letos nám kvůli opatřením proti šíření koronaviru chyběli cestující hned od Nového roku. V důsledku uzavření okresů dokonce klesl jejich počet na pouhých 10 % obvyklého stavu. Meziročně se snížila průměrná přepravní vzdálenost i přepravní výkon. Výchozí stav byl tedy horší, přesto jsme dopadli výrazně lépe než před rokem.

Efektivním řízením nákladů jsme hospodaření osobní dopravy, která je koronavirovou krizí nejvíce zasažená, dokázali meziročně zásadně zlepšit. Ztráta segmentu je navzdory přetrvávajícím omezením kvůli onemocnění COVID-19 jen něco přes půl miliardy korun, zatímco loni to byly téměř dvě miliardy. Ekonomicko-inovativní rada nepřetržitě sleduje dvacítku opatření zaměřených na snížení nákladů. Všechna jsou založená na lepším využití synergií uvnitř Skupiny ČD a především na zefektivnění činnosti. Šetříme v oblasti nákladů personálních, snížili jsme výdaje na režii, marketing a tak dále.

Fakt, že se nám podařilo první pololetí zvládnout nad očekávání dobře, ale neznamená, že máme vyhráno. Jedním z nezbytných kroků, které mají, mimo jiné, také přinést snížení výdajů, je organizační změna platná od 1. července. Další systémová opatření musejí následovat. Je zřejmé, že se cestující do vlaků nevrátí tak rychle, jak jsme doufali. I já jsem věřil, že díky očkování dosáhneme kolektivní imunity a touto dobou už s námi bude jezdit alespoň 80 % cestujících z dob před covidem. Nestalo se tak. Aktuálně se pohybujeme jen kolem 70 %.

Osobně vidím jako zásadní bariéru pro cestování hromadnou dopravou povinnost nosit respirátory, které jsou stále ještě nutné, ale bohužel nepohodlné. Mnozí lidé tak raději hledají jiné formy dopravy, případně vůbec necestují. Ztráta osobní dopravy je důvodem, proč v prvním pololetí skončila ztrátou také celá Skupina ČD. Všechny dceřiné společnosti byly totiž v černých číslech a konsolidované výsledky hospodaření zlepšily. Negativní dopady krize se nám nicméně podařilo vlastními silami do značné míry eliminovat a pololetní ztráta Skupiny ČD ve výši dvě stě milionů korun je s ohledem na okolnosti nesporný úspěch. Cílíme na to, aby se celoroční výsledek pohyboval kolem černé nuly.

Myslím, že celá Skupina České dráhy dokázala, že i v tak náročné době jsme schopni své podnikání udržet, že zvládneme zajistit přepravní služby v osobní i nákladní dopravě a že společně umíme najít řešení ve vyšší efektivitě a využití synergických efektů. Rád bych poděkoval všem, kdo nám v tom pomáhají. Zákazníkům, obchodním partnerům a samozřejmě našim zaměstnancům.



předchůdce...

Lokomotiva řady 750

Lokomotiva řady 750 vznikla modernizací řady 753. Po ukončení parní trakce skončilo do té doby běžné parní vytápění osobních vozů, které postupně nahradilo elektrické vytápění. V původní řadě 753 byl proto nahrazen parní generátor topným alternátorem. Rekonstruované lokomotivy byly nasazeny na vozbu osobních vlaků a rychlíků po celé síti ČSD a ČD a na Slovensku. Některé stroje ještě slouží v nákladní dopravě či u soukromých dopravců.



Německý prezident využil k cestě do Prahy vlak Českých drah

České dráhy ve spolupráci s německým partnerem DB zajistily cestu německého spolkového prezidenta Franka-Waltera Steinmeiera s chotí z Berlína do Prahy na jeho oficiální státní návštěvu ČR. Prezident využil pravidelný vlak EuroCity 379 Berliner. Spoj na pražské hlavní nádraží dorazil 25. srpna krátce po 15:30. Šlo o soupravu složenou z vozidel ČD. Steinmeier jel v první třídě v běžně řazeném voze, nepřidával se žádný speciální vagon. Vlaky EC Berliner doplněné o spoj Hungaria a railjet Vídnobona zajišťují spojení Prahy, Ústí nad Labem, Drážďan a Berlína po celý den v základním dvouhodinovém intervalu. Jsou součástí evropské sítě EuroCity s mnoha garantovanými službami. Doba cesty mezi hlavními městy činí 4 hodiny. Část vlaků pokračuje z Berlína dále do severního Německa. V budoucnosti, po otevření nové vysokorychlostní tratě v Česku a Krušnohorského tunelu, se zkrátí cesta mezi Prahou a Berlínem na pouhé 2 až 2,5 hodiny. Německá média považují za mimořádné, že se Steinmeier do Česka vydal vlakem. Je to jeho první taková zahraniční návštěva.



Příměstské vlaky svezly loni v Praze 31 milionů lidí

Vlaky příměstské pražské integrované dopravy (PID) svezly loni na území Prahy asi 31,56 milionu lidí, což je meziročně o asi 20 milionů méně. Úbytek cestujících kvůli pandemii covidu-19 zaznamenala celá síť PID. Nejzatíženější stanicí byla Praha-hlavní nádraží a nejkratší interval měla linka S7 jedoucí z Českého Brodu přes Prahu do Berouna. Železniční doprava se v rámci PID rozvíjí od roku 1992. Na území Prahy v pracovní den projelo průměrně 1 216 spojů, které přepravily přibližně 98 730 cestujících. Pro srovnání v roce 2019, tedy ještě před pandemií koronaviru, využilo vlaky denně 161 495 cestujících. Nejvíce spojů vyjelo loni na zmíněné lince S7, a to 132 spojů za den. Na této lince byl rovněž nejkratší interval 10 minut. Nejzatíženějším úsekem byla stejně jako předloni trať mezi Kyjemi a Libní, kde projelo 28 278 osob za den. Nejvyužívanější stanicí je hlavní nádraží s 38 575 cestujícími denně. Průměrná vzdálenost zastávek činí 3,72 kilometru.



Wi-fi se brzy objeví v dalších vozidlech ČD

K internetu se pomocí wi-fi bude možné připojit v další více než stovce vozů ČD. Dopravce hledá dodavatele technologie do osobních vozů řad Bee, Bdt, Bt, a motorových vozů řady 843. Nově se tedy budou moci cestující k internetu připojit v dalších 105 kolejových vozidlech. Wi-fi je dále instalována ve všech moderních vozidlech, která jsou ve výrobě či již byla objednána. Jedná se o 15 vozů jednotek push-pull, 187 vozů jednotek RegioPanter, 33 motorových jednotek Pesa, 50 vozů InterJet a 180 vozů ViaggioComfort a instalována je i do řady vozidel, jejichž povoz je v příštích letech smluvně zajištěn. Nyní je vybaveno „wifinou“ celkem 1 229 vozů, tedy zhruba 1 700 spojů. Z tohoto počtu je přibližně 60% vozů v dálkové a 40% vozů v regionální dopravě. Počty se přitom postupně zvyšují, ČD technologii montují i do starších vozidel, například do jednotek řady 471 CityElefant.



Text: Josef Holek, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Marek Rada, Město Lysá nad Labem, Správa železnic



Pardubice hostily Rodinný den české železnice

V pohodovém duchu se nesl letošní Rodinný den české železnice. Společně jej na pardubickém závoďišti uspořádaly České dráhy se Správou železnic a stavebním holdingem Enteria jako dík všem železničářům za zvládnutí těžkého covidového období. Den si nechal ujít stovky rodin s dětmi. Program byl sice přichystán pro všechny věkové kategorie, hlavní slovo však měly spíše děti. Ty řádily na pouťových atrakcích, zdolávaly řadu stánovišť se soutěžemi anebo se projížděly na koních. V rámci kulturního programu vystoupil kouzelník, hudební duo Ben a Mateo, Michal Nesvadba či Michal David a Monika Absolonová. Samozřejmostí pak bylo dobré jídlo a pití.



Papoušci se potkali v Chomutově

České dráhy vypravily parní vlak z Lužné u Rakovníka do Chomutova a zpět. Na tom by nebylo nic neobvyklého, pokud by v čele nestála lokomotiva 477.043 přezdívaná Papoušek a nebyla to její poslední jízda před rekonstrukcí. Výlet s Papouškem do chomutovského deponitáře Národního technického muzea (NTM) byl zároveň obrovským lákadlem pro milovníky železniční nostalgie. Ve sbírce NTM je totiž neprovozní lokomotiva 477.060. Celou událost si předposlední srpnovou sobotu nechal ujít stovky lidí. Stroj 477.043 byl naposledy vyvážen před dvaceti lety. Kdy opět vyrazí na železnici, není v tuto chvíli jasné. Neznámý je zatím i termín začátku oprav. Rekonstrukce nicméně bude trvat několik let.



Správa železnic získá Vectron

Správa železnic bude od podzimu využívat vlastní Siemens Vectron. Pořízení vícesystémové lokomotivy je součástí strategického projektu na novou měřicí diagnostickou kolejovou soupravu pro pravidelná i akceptační měření jak statických, tak i dynamických parametrů trakčního vedení. Stroj doplní stávající park měřicích kolejových vozidel a zajistí výkony pro komplexní diagnostiku železniční infrastruktury včetně ETCS (Level 2 Baseline 3.4). Chybět nebude ani systém GSM-R a dálková diagnostika. Testovací a měřicí jízdy tak půjde provádět rovněž v hraničních úsecích. Částečně také nahradí výkony dopravců, které si Správa železnic musí pronajímat. Nejvyšší provozní rychlost lokomotivy je 200 km/h.



V Lysé nad Labem funguje druhá věž pro kola

V Lysé nad Labem na Nymbursku začala počátkem srpna fungovat druhá parkovací věž pro kola. Vyrostla v městské části Litol, tedy na opačné straně nádraží než první biketower. Její stavba přišla na 19 milionů korun. V Česku jde v pořadí o devatenáctou parkovací věž pro kola. Město využilo k financování akce dotaci z Evropské unie, která pokryla 90 procent nákladů. Do každé se vejde 118 bicyklů. Za jeden den úschovy lidé zaplatí pět korun, držitelé In Karty Českých drah mají uschování kola zdarma. Druhou věž nechalo město postavit, protože o první byl velký zájem. Například v roce 2019 zde lidé uschovali 25 000 kol, 90 dnů z celého roku byla věž plně obsazená. U cyklověže jsou dobíjecí skříňky, kam si mohou lidé vložit a dobít akumulátor z elektrokola. K dispozici je zde také pumpička. Parkovací věže pro kola budují i další města ve Středočeském kraji. Předloni vznikly například v Kolíně nebo Čelákovících u Prahy, kde se také plánuje stavba druhé. Další roste také v Milovicích.

Spoj ČD přepravil hudebníka i s flašinetem

Vlakem Českých drah můžete bez problémů cestovat i s flašinetem. Přesvědčil se o tom pražský starožitník a zároveň hudebník Patrik Pařízek. Mezinárodní expres EC Metropolitan o prázdninách využil při cestě z Brna do Prahy, když se vracel z koncertů nejen domů, ale i na Setkání flašinetářů, konané v Národním muzeu. Patrik Pařízek popptával všechny osobní dopravce, kteří na železnici mezi Prahou a Brnem jezdí, pouze ČD nabídly nejlepší servis. Ocenil zejména zaměstnance, kteří přispěli k bezproblémové jízdě s nástrojem v hodnotě stovek tisíc korun. K jízdcům si jen musel pořídit doplatek na dva bicykly. Pařízkův renovovaný flašinet má pro majitele nevyčísitelnou cenu. Pokud byste ale přece jen nějaký bazarový chtěli, koupit se prý dá za několik desítek tisíc, hodnotnější kusy už se pohybují v řádech statisíců. Flašinet jsou vlastně malé varhany s píšťalami, do kterých se čerpá vzduch. Dokážou tedy obsáhnout poměrně široké spektrum tónů.



Modelářský víkend v ČD Muzeu ozdobil nejen modely vlaků

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka hostilo akci pro fanoušky modelaření. Během Modelvíkendu představily modelářské kluby z celé republiky to nejlepší, na čem pracovaly během koronavirové přestávky. V rámci programu se tu sešla zhruba stovka dálkově řízených RC modelů železniční a bojové techniky v měřítku 1 : 16. Bez zájmu návštěvníků nezůstal provoz modelu vojenských lokomotivami uprostřed rotundy. Připravena byla i bitva modelových tanků, jízdy kamionů a další techniky po modelové silnici, bagrování a odvoz hlíny naprosto věrnými modely stavební techniky anebo prohánění offroadových speciálů po polygonu. V provozu bylo samozřejmě také modelové kolejiště velikosti H0. Řada zájemců se také svezla historickým parním vlakem po Kolečovce, trati z Krupé do Kolečovic.



Vectrony najely ve službách ČD 10 milionů kilometrů

Desítky Vectronů Českých drah pronajatých od společnosti ELL už najela přibližně 10 milionů kilometrů. Stroje využívají ČD především na lince Berliner z Prahy do Berlína, Hamburku a Kielu, ale zajíždějí také s expremem Hungaria do Budapešti. Denní běh jednoho Vectronu je téměř 1 000 kilometrů. Pět lokomotiv už překonalo hranici milion kilometrů a druhá polovina strojů má tuto magickou hranici na dosah. Nejvíce najezdil stroj D-193.298, který měl k 10. srpnu na svém kontě už 1 074 853 km. ČD nyní provozují 17 lokomotiv Siemens Vectron, z toho je 10 lokomotiv v nájmu od společnosti ELL a 6 strojů pronajímá společnost RSL. Jednu lokomotivu dopravce přímo vlastní. Vedle linky Berliner je provozují také na lince Slovácký expres mezi Prahou a Starým Městem u U. H. a jako záložní stroje se objevují i na dalších dálkových linkách ČD. Stroje Siemens Vectron provozuje i dceřiná společnost ČD Cargo.



Do okolí Prahy vyjel vršovický Čtyřkolák

V Posázaví a také v okolí Prahy se železnice vrátila do dob, kdy vládla parní provoz. Stalo se tak v rámci série jízd nostalgických výletů s názvem Párou Posázavím a Párou Prahou. Uskutečnily se o posledním prázdninovém víkendu a nenechaly si je ujít stovky cestujících. Velká část z nich využila nákupu jízdenky přes náš e-shop, což je u nostalgických jízd novinka. Hlavní roli vždy hrála souprava historických vozů v čele s parní lokomotivou Čtyřkolák (434.2186). V sobotu se tato souprava vypravila ze smíchovského nádraží přes Davli do Týnce nad Sázavou, cestu zpět absolvovala přes Čerčany a Senohraby. V neděli se pak mohli výletníci svězt po tradiční okružní trase z pražského smíchovského nádraží Prokopským údolím přes Rudnou u Prahy do Hostivice a dále přes Prahu-Zličín po Pražském Semmeringu, ze kterého se mohli kochat výhledy na hlavní město, zpět na Smíchov. Série parních jízd se Čtyřkolákem se letos uskuteční ještě o víkendu 9. a 10. října.





Celkové zadlužení musí být na rozumné úrovni



Mít dokonalý přehled o tom, kolik společnost vydělá, utratí, kde je potenciál dalších případných úspor či kolik peněz budou České dráhy v dalších letech potřebovat na chystané investice. To je hlavní úkol odboru controllingu, treasury a investic ČD, v jehož čele stojí Michael Kralert. V rozhovoru se zmínil také o tom, jak si dopravce finančně vedl v uplynulém období, které negativně poznamenala pandemie covidu a s tím související dopady na chod ekonomiky Česka, potažmo na cestování vlaky ČD.

Redakce | Foto: Michal Málek

Můžete na úvod upřesnit, co všechno zahrnuje agenda finančně-ekonomického řízení?

Jedná se o řízení nákladů a výnosů, ale také o financování a investiční činnosti, což jsou navzájem propojené disciplíny. Jinak řečeno, díky nám má vedení kontinuálně přehled o tom, kolik utratíme, kolik vyděláme, kde je

potenciál úspor, kolik peněz budeme v příštích letech potřebovat na plánované investice, kde a za jakých podmínek je můžeme nejvýhodněji získat. Na základě našich podkladů přijímá management zásadní rozhodnutí pro současnost, ale především pro budoucnost firmy. Jak říkal legendární hokejista Wayne Gretzky: „Musím vědět a být nejen tam, kde je puk teď, ale tam kde bude. To je klíčový faktor mého úspě-

chu.“ Ekonom musí být na základě relevantních dat také o krok vepředu.

My se teď nicméně ohlédneme zpátky. V prvním pololetí skončila Skupina ČD v meziročním srovnání lépe, než jaké bylo očekávání. Vykázala ztrátu 217 milionů korun, loni to byly bezmála minus dvě miliardy. Jak se to podařilo? Jde skutečně o velmi dobrý výsledek, když si uvědomíme, že se covidová

situace příliš nezlepšila a jarní lockdown a uzavření okresů srazily počty cestujících na 10 % předcovidového stavu. Výsledek hospodaření Skupiny ČD je konsolidací hospodaření dceřiných společností, které byly všechny v černých číslech, a hospodaření mateřských Českých drah provozujících osobní dopravu. Právě tento segment byl logicky nejvíce zasažený. Nižší tržby jsme ale z velké části vykompenzovali efektivním řízením nákladů, které pravidelně monitoruje a vyhodnocuje ekonomicko-inovativní rada. Máme 20 stabilizačních opatření, jejichž smyslem je optimalizace osobních, režijních, provozních a finančních nákladů.

Jak si vedly jednotlivé dceřiné společnosti?

Z té nejvýznamnější sedmičky podnikají dvě na otevřeném trhu a zbývající jsou tzv. captive providers poskytující služby převážně uvnitř Skupiny ČD. U dvou firem působících na volném trhu, tedy u ČD Cargo a Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ), sledujeme především profítabilitu a celkovou podnikatelskou úspěšnost. S potěšením mohu říci, že jak ČD Cargo, tak VUZ jsou dokonce nad podnikatelským plánem. U ostatních firem, tedy DPOV, ČD-IS, DVI, ČD-Telematiky a ČD-Travelu, sledujeme primárně nákladovou efektivitu, kvalitu a spolehlivost dodávek v čase. I v tomto případě jsou tyto „dceřinky“ v souladu nebo mírně nad úrovní plánu.

Ztrátová tedy byla jen osobní doprava. Železniční operátoři v okolních zemích inkasovali štědré kompenzace za ušlé tržby. České dráhy zatím na peníze čekají, a přesto je výsledek velmi dobrý.

Ano, je to tak. Stojí za tím snažha efektivně řídit náklady, jelikož tržby byly kvůli omezené mobilitě cestujících pod úrovní plánu. Souvisí to se zefektivňováním vybraných činností a procesů. Hodně šetříme v oblasti osobních nákladů. Další jsou náklady na provoz a údržbu kolejových vozidel. Tam cílí opatření, kterými jsou například snižování provozních záloh, zrychlení oprav a optimalizační časové posuny tak, abychom kapacitu opravárenství vytěžovali co nejefektivněji, a to nejen ve Skupině ČD, ale i mimo ni. Dále jsme šetřili na režii, marketingu, náhradní autobusové dopravě a jiných činnostech. Vliv na další úspory bude mít i organizační změna k 30. 6.

Je možné říci, že jsou ČD už za vodou?

To určitě ne, udělali jsme teprve první krok a učinili jsme opatření, která jsme mohli udělat rychle, efektivně a cíleně. Abychom ale

dlouhodobě udrželi nákladovou stránku vyrovnanou s příjmovou, musíme implementovat další systémová řešení. Jedním z předpokladů byla organizační změna, nyní se musíme zaměřit na zefektivnění a digitalizaci klíčových procesů a lépe využívat synergie uvnitř Skupiny. Ovlivňovat nás bude i makroekonomická situace z pohledu vývoje inflace, směnného kurzu a ceny peněz. Tyto ukazatele se v poslední době nevyvíjejí ideálně, což představuje pro finanční řízení další výzvu.

V souvislosti s covidem a ztrátou ČD se mluvilo o omezení investic. Je to vůbec možné?

Není. Když se lekne covidu, za pár let nebudeme mít čím jezdit a oslabíme tím naši konkurenceschopnost. V rámci investičního plánu jsme samozřejmě vybrali priority, přizpůsobili situaci a našim podnikatelským cílům. Ale i tak náš investiční apetit v příštích deseti letech převyšuje 100 miliard korun. Většina peněz půjde do vozidel a pak také do opravárenského zázemí, které má tržbový potenciál například v německém nebo rakouském příhraničí. Covid musíme brát jako příležitost. Je ověřené, že silní vycházejí z krizí posílení. Věřím, že těmito kroky získáme náskok před konkurencí a budeme lépe připraveni na dobu konjunktury v souladu s trendem postupného snižování uhlíkové stopy.

Jak zajistíte financování těchto investic?

Vše děláme promyšleně na základě dlouhodobé finanční strategie. Víme, čeho chceme dosáhnout a kde chceme za 10 let být. Máme vytyčený směr a nyní se snažíme vhodně umístit zdroje financování do nákupů vozidel a investic do opravárenství. Část investičních peněz bude z našich příjmů, další si půjčíme a využijeme i případné dotační programy. V letech 2021–2025 investujeme do regulatorních projektů typu ETCS nebo ECM a do plnění závazků vůči objednatelům. Tedy do toho, co bezpodmínečně pořídit musíme. V další pětiletce se chceme víc soustředit na ekologicky přívětivé investice a pořizovat vozidla s nízkou uhlíkovou stopou. Mám na mysli vozidla s hybridním pohonem na vodík nebo baterie.

Když mluvíme o externím financování, plánujete další emise dluhopisů?

Dobrý dotaz. Dluhopisy, které máme, jsou z dlouhodobého hlediska velmi dobrým nástrojem financování a počítáme s nimi i do budoucna. Zároveň ale chceme diverzifikovat riziko dluhové služby a minimalizovat finanční náklady spojené s obsluhou dluhu. Proto mu-

Když se lekne covidu, za pár let nebudeme mít čím jezdit a oslabíme tím naši konkurenceschopnost. V rámci investičního plánu jsme vybrali priority, přizpůsobili situaci a našim podnikatelským cílům.



síme vybírat takové finanční produkty a služby, které jsou nejvhodnější pro daný typ naší potřeby. Jako příklad mohu uvést bankovní úvěry ve výši 8,5 miliardy korun, které jsme nedávno za skvělých podmínek podepsali, nebo půjčku u EUROFIMY, což je zdaleka nejlevnější způsob financování našich budoucích investic do vozidel. Také jsme oslovili Evropskou investiční banku, aby nám zafinancovala část pořízení zabezpečovače ETCS. Uvažujeme i o moderních finančních strukturách, které jsou na západě rozšířené, ale tady je nikdo zatím nevyužívá.

Máte na mysli společný podnik s Českomoravskou záruční a rozvojovou bankou?

Ano, přesně tak. Zvažujeme založení dceřiné společnosti ve spolupráci s touto státní bankou. Má s moderními formami financování zkušenosti. Řešili bychom tím výhodné financování nákupu nejmodernějších vozů naší flotily. Půjde o 180 vozů pro dálkovou dopravu na rychlost do 230 kilometrů v hodině. Spolu s tímto strategickým partnerem a Národním rozvojovým fondem dosáhneme na další zdroje domácích nebo panevropských bank. Je to jedna z variant.

Jde vůbec podnikat bez dluhů?

Úplně ne. My samozřejmě zapojujeme i vlastní zdroje ve výši odpisů nebo provozního cash-flow. Vlastní zdroje jsou zhruba 3,5 miliardy korun ročně, což je úroveň prosté reprodukce. Náš apetit je rozšířená reprodukce objemově deset miliard v každém roce. Musíme si proto výhodně půjčit a celkové zadlužení být na rozumné úrovni. ○

Michael Kralert

Ředitel odboru controllingu, treasury a investic ČD. Vystudoval VUT FAST Brno obor ekonomika a řízení. Pracoval deset let v poradenské a auditorské společnosti Deloitte a osm roků v České spořitelně/Erste. Je ženatý, má dvě děti. Ve volném čase rád sportuje, baví ho především lední hokej, ale i kultura a cestování. Věnuje se také rodině.



Základní parametry jednotek řady 650.2

| | |
|----------------------|----------------------|
| Max. rychlost: | 160 km/h |
| Výkon: | 1 320 kW |
| Délka: | 52,9m |
| Počet míst k sezení: | 140 |
| Hmotnost: | 105t |
| Napájení: | 3 kV DC, 25 kV 50 Hz |
| Zabezpečovač: | ETCS (L2) |

Trať Plzeň – Karlový Vary už obsluhují RegioPanteři

Linku spěšných vlaků Českých drah spojující Plzeň s Karlovými Vary začaly počátkem srpna obsluhovat zcela nové, bezbariérové a klimatizované jednotky RegioPanter ze společnosti Škoda Transportation. Do zkušebního provozu vyjely všechny čtyři jednotky určené pro tuto mezikrajskou linku. Cestujícím nabízí bohatou komfortní výbavu.

Josef Holek, Petr Štáhlavský | Foto: Josef Holek

České dráhy vyslaly na linku spěšných vlaků spojující Plzeň s Karlovými Vary elektrické jednotky řady 650.2 RegioPanter. Nahradí motorové jednotky ř. 844 RegioShark. Cestujícím Panteři nabízí klimatizaci, elektrické zásuvky, dostatek míst pro kola, bezbariérový přístup a další prvky nejmodernější výbavy.

„Na přání regionů jsme objednali výrobu 50 dvouvozových jednotek a dalších 29 třívozových souprav RegioPanter. První čtyři jednotky z těchto kontraktů jsme v polovině srpna uvedli do provozu na páteřních tratích Plzeňského a Karlovarského kraje,“ uvedl Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod.



Doplňují Západní expresy

Linku, kde je většina nádraží bezbariérově přístupná, Panteři obslouží zhruba ve dvouhodinových intervalech. „Nové spěšné vlaky zrychlené linky P1 Západ provozujeme od června letošního roku. Cestujícím přinesly četnější a pravidelnější nabídku vlakových spojů mezi oběma krajskými městy, spoje jsou ale výhodné i pro cestující z menších sídel na trase, která tyto spoje obsluhují. Vzniklo například nové přímé spojení Svojsína a Plané u Mariánských Lázní se Sokolovem, Chodovem a Karlovými Vary či Sokolova a Kynšperku nad Ohří s Plzní,“ doplnil Jiří Jeřeta.

Spěšné vlaky doplňují nabídku dálkových vlaků na trati 178 mezi Plzní a Chebem a díky přípojkám na Západní expresy mnichovské větve linky Ex 6 navíc zajišťují nová přestupní spojení do Domažlic a Mnichova nebo do Prahy. Trať Plzeň – Cheb ujedou za hodinu a půl, tedy za dobu pouze o 11 minut delší než expresy. Celou trasu pak urazí za 2 hodiny a 23 minut. Zhruba rok budou Panteři jezdit ve zkušebním provozu. RegioSharky, které obsluhovaly spěšnou linku nedávno, nasadí ČD na jiné výkony v rámci obou krajů. V následujících letech si ještě dopřejí instalaci zabezpečovače ETCS.

Prošly omlazovací kúrou

Čtveřice nových vlaků však nebude na první pohled jednotná, dvě jednotky totiž nesou polep v korporátních barvách Plzeňského kraje. Druhé dvě jsou lakovány v designu ČD. Rozdíl ale nejsou jen mezi novými jednotkami. Celkově se odlišují i od dřívě zakoupených Panterů. Na první pohled zaujmou změněné kryty světel s vyhříváním. Nové jsou i podvozky vyvinuté přímo ve Škodě Transportation.

Pořízení nových souprav zapadá do Strategie ČD do roku 2030, která počítá s rozšiřováním služeb a odstraňováním bariér pro cestování. „Regionální soupravy RegioPanter nabídnou na západočeských tratích podobný komfort, jako mají nejmodernější dálkové vlaky. Cestujícím mají v klimatizovaných oddílech k dispozici wi-fi, elektrické zásuvky a USB porty pro dobíjení. Cestujícím s kojencí nabízejí přebalovací pult a lidem na vozíku komfortní bezbariérové cestování. Úplnou novinkou u nás v republice je i speciální zásuvka pro dobíjení elektrických vozíků,“ doplňuje Jiří Jeřeta.

Další jednotky budou dodány ještě v letošním roce pro regionální linku P2 Klatovy – Plzeň – Rokycany – Zdice – Beroun a následovat budou také pro Jihočeský kraj a Vysočinu. Poté budou dodány třívozové Panteři pro Olomoucký a Moravskoslezský kraj. ○

České dráhy zajistí dopravu v Královéhradeckém kraji

V dalších deseti letech budou železniční osobní dopravu v Královéhradeckém kraji zajišťovat ČD. V novém kontraktu se kraj zavázal objednat 58 milionů vlakokilometrů za 9,3 miliardy korun. ČD do kraje postupně nasadí nejmodernější techniku. Smlouva začne platit od letošní prosincové změny jízdních řádů. Na jedné lince ČD nahradí vlaky soukromého dopravce.



Josef Holec s využitím TZ | Foto: autor

Nové elektrické i motorové jednotky nasadí ČD v průběhu dalších let do provozu v Královéhradeckém kraji. Počítá s tím nová smlouva o zajištění veřejné drážní osobní dopravy platná deset let. Dopravce tu najede 58 milionů vlakokilometrů a zaplatí 9,3 miliardy korun. Smlouvu na začátku září v konferenčním voze na trutnovském nádraží podepsali předseda představenstva generální ředitel ČD Ivan Bednárik, náměstek a člen představenstva ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta a krajský hejtmán Martin Červíček.

„Díky tomu jsou závazně stanoveny nové podmínky pro celou veřejnou dopravu v našem kraji na dalších deset let. Chceme, aby vlaky na našem území jezdily nadále ve stejném rozsahu a aby cestování po dráze bylo pro cestující komfortnější. V rámci nové smlouvy budou nasazeny čtyři desítky nových nízkopodlažních vlaků. Omlazením tak projde až 70 % všech vlaků nasazených v našem kraji,“ zhodnotil Martin Červíček. „České dráhy zůstanou v příštích deseti letech hlavním železničním dopravcem v regionu, a zajištěna

jsou tak pracovní místa pro stovky strojevodoucích, průvodčích, pokladních a dalších zaměstnanců, kteří se tu starají o provoz. Kraj v nás dostal silného partnera, který má jasnou vizi rozvoje a modernizace železniční dopravy,“ doplnil Bednárik.

Vlaky integrovány

Díky kontraktu chystá dopravce řadu novinek. „V letech 2024 až 2026 nasadíme čtyři desítky nových moderních elektrických a motorových vlaků. První z nich svezou cestující v roce 2024. Půjde celkem o sedm nových elektrických jednotek RegioPanter v hodnotě přes 800 milionů korun, jejichž výrobu už máme zajištěnou díky rámcovému kontraktu se Škodou Transportation. Na neelektrifikované tratě pak nasadíme nové jednotky od polské společnosti Pesa. Bude to 33 dvoučlánkových souprav v hodnotě skoro tří miliard korun. Ty navazují na soupravy RegioShark od stejné firmy, které se v našem provozu osvědčily a u cestujících jsou oblíbené,“ upřesnil Jeřeta.

Všechny nové vlaky budou bezbariérové, resp. nízkopodlažní, v létě v nich bude příjemně díky klimatizaci, připojení k internetu umožní wi-fi a nebudou chybět ani zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky. Modernizací projde i většina stávajících vozidel, která nabídnou nové služby včetně wi-fi připojení. Kromě modernizace vozového parku přinesou nové smluvní podmínky také vyšší informovanost a bezpečnost cestujících.

ČD zůstanou zapojeny do integrovaného dopravního systému IREDO a kraj souhlasil s ponecháním tarifu dopravce, takže si cestující bude moci zvolit tarif podle svého výběru a nadále využívat všechny výhody. Zároveň je možné využít státní jednotný tarif při cestování po celé ČR. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc září zní: **Kdo navrhl budovy hlavního železničního nádraží v Českých Budějovicích?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. září** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář září“. Tentokrát se hraje o knihu *Železnice Českobudějovicka* od počátku až po současnost.

*Správná odpověď z č. 8: První úsek první parostrojní železnice na evropském kontinentě z Vídně do Břeclavi byl otevřen 6. června 1839. Publikaci *Historie státních drah 1918–2018* získává Ondřej Vaněk, Hradec Králové.*



ČD hospodařily v 1. pol. o 1,8 miliardy lépe než loni

Skupina České dráhy uzavřela podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) hospodaření za první pololetí ztrátou 217 milionů korun. Výsledek je meziročně lepší o téměř 1,8 miliardy, a to navzdory omezením proti šíření koronaviru, která trvala déle a byla přísnější než loni. V zisku skončily všechny dceřiné společnosti Skupiny ČD.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Výrazně zasažena byla kvůli omezené mobilitě obyvatel pouze osobní doprava. I ta však dokázala díky důslednému řízení nákladů a racionalizaci zlepšit oproti loňsku svůj výsledek o více než 1,3 miliardy.

Například během jarního uzavření okresů vlaky ČD jezdila v průměru pouze desetina běžného počtu cestujících. „Přesto se podařilo ztrátu v osobní dopravě výrazně eliminovat. V roce 2020 byl výsledek osobní dopravy v pololetí ve ztrátě 1,92 miliardy korun, letos je to pouze 0,58 miliardy. Propad příjmů firma z velké části vykompenzovala efektivním řízením nákladů. Šetříme ve všech oblastech, ať už



to jsou personální náklady, náklady na provoz, marketing a další činnosti,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Ivan Bednárik. Zdůraznil, že nejde o jednorázová řešení, ale zavádějí se systémová opatření. „Schválili jsme dlouhodobou strategii, agentura Moody’s nám nedávno potvrdila rating na stupni Baa2 se stabilním výhledem, pokračujeme v investicích do obnovy vozidel, rozvoje služeb nebo opravárenství. V příštích deseti letech plánujeme investice ve výši zhruba 120 miliard korun.

Většina z těchto prostředků půjde do nákupu nových vozidel. České dráhy i celá Skupina ČD jsou tedy stabilizované a mají jasnou strategii dalšího rozvoje,“ doplnil.

Osobní vlaky během prvních šesti měsíců 2021 přepravily 50,3 milionu ces-

tujících, což je meziročně o 9,5 mil. osob méně. Nižší byl přepravní výkon i průměrná vzdálenost, kterou zákazníci ve vlacích ujedou. „Jestliže jsme s těmito kartami dokázali meziročně snížit ztrátu osobní dopravy o více než 1,3 miliardy, je zřejmé, že zavedené změny zafungovaly. Ekonomicko-inovativní rada nepřetržitě sleduje dvacítku opatření zaměřených na snížení nákladů. Všechna jsou založena na lepším využití synergií uvnitř Skupiny ČD a především na zefektivnění činnosti,“ dodal.

Zisková nákladní doprava

Do zisku, a to ve výši 247 milionů korun, se během prvního pololetí letošního roku dostal segment nákladní dopravy. Meziroční zlepšení hospodářského výsledku tak představuje téměř 300 milionů. Ve většině stěžejních komodit se výkony navýšily navzdory pokračující pandemii Covid-19. Skupina ČD Cargo přepravila meziročně o 2,1 mil. tun zboží více, čemuž odpovídá také růst tržeb. „Opět se potvrdilo, že vstup na zahraniční trhy byl správným krokem, protože k dosažení konsolidovaného zisku významně přispěly i obchodní aktivity ČD Cargo v Rakousku, Německu, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku. V tomto trendu dále pokračujeme a založili jsme další dceřinou společnost ČD Cargo Adria, která by měla už brzy začít využívat potenciál dopravního trhu v Chorvatsku a Srbsku,“ připomíná předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth.

I nákladní dopravce přijal úsporná a racionalizační opatření. Ta ale nijak neomezila jeho činnost a umožnila zachovat plány na obnovu a modernizaci parku nákladních vozů a lokomotiv. ○

Drážní úřad nabízí volná místa



Hledáme nové kolegy do sekce provozně-technické i sekce infrastruktury. Staňte se součástí týmu Drážního úřadu, který se podílí na fungování kompletního drážního systému v České republice.

Podrobnosti najdete na webových stránkách Drážního úřadu na adrese www.ducr.cz nebo kontaktujte naši personalistku Lenku Němečkovou, tel.: **602 686 790**, e-mail: nemeckova@ducr.cz.

Aktuálně hledáme nové kolegy na služební místa:

Sekce infrastruktury

- rada/odborný rada oddělení ostatních drah a vleček, územní odbor Praha
- rada/odborný rada oddělení železničních celostátních a regionálních drah, územní odbor Olomouc

Sekce provozně-technická

- vedoucí oddělení pevných elektrických zařízení
- odborný rada oddělení MHD, interoperability a ECM
- odborný rada odd. drážní dopravy a práv cestujících
- odborný rada dopravních, plynových, tlakových a zdvihačích zařízení
- odborný rada odd. elektrických zařízení drážních vozidel
- odborný rada oddělení železničních vozidel

RegioSpideři vyjedou na Kralupsko

České dráhy nasadí do zkušebního provozu nedávno zakoupené motorové vozy Stadler RS1. Vyjet by měly během září v okolí Kralup nad Vltavou. Nahradí starší motorové vozy řady 809. Pokud bude objednatel regionální dopravy spokojen, nasadí ČD vozidla i na Benešovsku, Nymbursku a Mladoboleslavsku. Obdobné vozy, obchodně nazývané RegioSpider, už jezdí na například na Vysočině, v krajích Libereckém, Pardubickém či Královéhradeckém.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

Čtveřice moderních motorových vozů Stadler RegioShuttle RS1 by se měla v září objevit na linkách z Kralup nad Vltavou do Slaného a do Velvar. Do zkušebního provozu budou ve Středočeském kraji nasazeny kusy, které dopravce pořídil na sklonku minulého roku v Německu.

„Zkušební, respektive dočasný provoz potrvá zhruba rok a půl. Pokud bude objednatel s těmito vozy spokojen, jsme připraveni řešit nákup více obdobných vozů, které na vybraných tratích nahradí především vozy řady 809, 810, či 814,“ upřesnil Jakub Goliáš, ředitel Oblastního centra obchodu Střed ČD. Kraj už předběžně projevil zájem o nasazení obdobných vozidel na Benešovsko, Nymbursko, či Mladoboleslavsko.

Výbava záleží na krajích

ČD v Německu pořídily celkem dvaadvacet vozů, třináct jich dorazilo na konci minulého roku, ostatní si ještě v zahraničí dopřály opravy vyšších stupňů a do tuzemska přicestují v září. „Než vyjedou, musí



být dovybaveny radiovým zařízením pro provoz na našem území,“ upřesnil Goliáš. Další výbava se doplní na základě požadavků objednatelů, tedy krajů. Barevné řešení exteriéru zatím zůstává původní, do barev ČD se vozy obléknou v rámci zakázek řešících jejich modernizaci.

RegioSpidery dovezené před časem z Německa jsou nyní deponovány v Lounech. Některé už vyjely do zkušebního

provozu, například na lince z Loun do Postolopr. ČD měly dosud ve flotile 33 RegioSpiderů, zakoupily je před zhruba deseti lety jako nové. Nasazeny jsou například na regionálních linkách v krajích Libereckém, Pardubickém, Královéhradeckém či na Vysočině. Po příjezdu starších kusů tak bude flotila motorových vozů řady 841, resp. 840 čítat 55 kusů.

Pavouky doplní Žraloci

ČD svou flotilu průběžně omlazují. V roce 2023 budou postupně nasazovat deset nových jednotek RegioShark s kapacitou 120 míst na linky vlaků z Prahy přes Rudnou do Berouna a z Berouna do Rakovníka.

„V letech 2024 a 2025 bychom měli nasazovat do provozu 20 nových elektrických jednotek RegioPanter s kapacitou cca 240 míst. Předpokládá se, že budou vozit cestující na trati Praha – Kralupy, případně až do Ústí nad Labem a dále na trati Praha – Beroun,“ doplnil Goliáš. ○



České dráhy zakoupily další lokomotivy Taurus

Flotila moderních elektrických lokomotiv Českých drah se rozroste o čtyři vícesystémové stroje řady 1216 Taurus. Dopravce je zakoupil u rakouské společnosti WLC. Nové přírůstky, vybavené zabezpečovacím systémem ETCS a s maximální rychlostí 230 km/h, ČD nasadí na spoje z Bohumína do Vídně a Prahy a z Prahy do Českých Budějovic.

Převzetí lokomotiv se předpokládá začátkem října a po jejich prohlídce a drobných úpravách budou během zimních měsíců uvedeny do pravidelného provozu. Schválené jsou i pro provoz v Rakousku, Německu a Maďarsku. Dva stroje je možné provozovat i na území Slovenska.

„Pořízení Taurusů zapadá do naší strategie obnovy vozidlového parku moderními interoperabilními lokomotivami. Díky tomu potvrdíme naši pozici významného mezinárodního dopravce a partnera při provozu

komfortních mezistátních vlaků. Lokomotivy budeme využívat v dopravě vlaků EuroCity a InterCity, ale díky jejich interoperabilitě a rychlosti až 230 km/h je plánujeme využít také v provozu s moderními soupravami,“ vysvětlil předseda představenstva a generální ředitel ČD Ivan Bednárik.

Čtveřici strojů doplní dva Taurusy deponované v Středisku údržby v Bohumíně. „V nejbližší době počítáme s jejich nasazením na spojích EuroCity Bohumín – Vídeň



a na expresních spojih mezi Bohumínem a Prahou, odkud budou zajižďet také na Jižních expresích z Prahy do Českých Budějovic. Využijeme je na všech třech napájecích systémech ve střední Evropě, a zajistíme si tak více lokomotiv, které mohou překračovat evropské hranice bez nutnosti jejich výměny. Díky maximální rychlosti 230 km/h je můžeme využít také ve spojení s moderními jednotkami railjet nebo s objednanými netrakovními jednotkami typu Siemens Viaggio Comfort, které chceme nasadit na linky do Hamburku, Grazu a Budapešti,“ doplnil člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

ČD budou provozovat 43 moderních elektrických lokomotiv – šest Taurusů řady 1216, sedmáct Vectronů a dvacet lokomotiv řady 380. V budoucnosti je doplní až 90 nových strojů pro rychlost 200 km/h a až padesát pro rychlost 230 km/h, jejichž dodavatele dopravce hledá v otevřené mezinárodní soutěži. (pes)



Koridor u Brna čeká modernizace

Rekonstrukce prvního koridoru je v plném proudu. Stavební stroje se na podzim nově zakousnou do úseků mezi Blanskem, Adamovem a Brnem. Oprav se dočká především železniční svršek, vznikne nová odbočka Svitava a úprav dozná i několik zastávek. Sanuje se rovněž ostění zdejších tunelů. Cestující však čekají výluky.

Josef Holek | Foto: autor, archiv ČD

Kvůli rekonstrukci prvního železničního koridoru mezi Blanskem, Adamovem a Brnem budou vlaky nahrazeny autobusy. Rekonstrukce vyjde na několik miliard korun, z části bude nicméně financována z unijních dotací.

Úsek Blansko – Adamov

Kompletní rekonstrukce železničního svršku v celém mezistaničním úseku a sanace železničního spodku ve vybraných úsecích druhé traťové koleje i celková rekonstrukce adamovské zastávky jsou hlavní cíle plánované modernizace tohoto úseku. Práce začnou na podzim a skončí v roce 2023.

Nejvýraznějším prvkem oprav bude přestavba zastávky v Adamově. Stávající dvě nástupiště nahradí ostrovní, které bude vybudováno v poloze současného nástupiště ve směru na Brno. Zkrátí se tak docházková vzdálenost cestujícím od Brna. Hrany nástupiště vzniknou ve výšce 550 mm nad kolejí, délka by měla činit 170 metrů. Bezbariérový přístup zajistí přístupový chodník.

U pětice nedalekých tunelů Správa železnic sanuje ostění kvůli průsakům vody. Stavební firmy dále opraví mosty,

devět propustek a kompletně vymění trakční vedení.

Adamov – Blansko

Stejně jako v předchozím případě nechá v úseku mezi Adamovem a Blanskem správce infrastruktury rekonstruovat železniční svršek a částečně i spodek. Navíc vznikne odbočka Svitava a úprav se dočkají zastávky Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou. Práce začnou v říjnu, hotovo by mělo být v roce 2023.

Rekonstrukce se týká úseku, který končí na okraji stanice Brno-Maloměřice.

Správa železnic opraví nejen kolejiště, kde budou použity koleje s větší odolností proti opotřebení, ale i zastávky tak, aby splňovaly požadavky na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V Bílovicích vznikne nový podchod pod tratí, který zkrátí přístup od parkoviště k nástupišti směř Brno. Obnovy se dočkají i přístřešky pro cestující. Stavbaři se dále zaměří na rekonstrukci technologické budovy v Bílovicích, na odbočce Svitava vyrostou technologická budova v místě stávajícího strážního domku. Objekt v Babicích poslouží pro uložení technologií silnoproudých a sdělovacích zařízení.

Nové budou povrchové a podpovrchové systémy odvodnění, propustky, mosty a podchody. Čtveřice tunelů se dočká sanace portálů i ostění. Sanační práce se dotknou rovněž skalních svahů. ○

Plánované výluky

Úsek: Blansko – Adamov – Brno-Maloměřice

Termín: 12. 12. 2021–10. 12. 2022

Opatření: Vlaky linek S2, R19 a Ex571/Ex 570 končí/jsou výchozí v Blansku. Ostatní dálkové vlaky jedou odklonem přes Havl. Brod. Bude zavedena náhradní autobusová doprava v celém úseku.

Úsek: Březová nad Svitavou – Svitavy

Termín: 1. 6. 2022–26. 8. 2022

Opatření: Kvůli sanaci svahu a opravám přejezdu a mostu bude v úseku Svitavy – Blansko – Brno zavedena náhradní autobusová doprava za linku R19, za Os vlaky v úseku Svitavy – Březová nad Svitavou/Letovice, linka S2 by měla být v úseku Březová nad Svitavou/Letovice – Blansko zachována v nezávislé trakci.

Den železnice 2021: Na co se těšit?



Den železnice se vrací! Na velkolepé akci, která se opět koná v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka, se předvedou desítky kusů historické i moderní železniční techniky Českých drah a jejich dceřiných společností. Počítá se i s tradiční noční show. Na co všechno se můžete těšit? Přinášíme přehled toho nejzajímavějšího.

Seznam techniky

Parní lokomotivy

- 414.096 Heligon
 - 434.2186 Čtyřkolák
 - 475.179 Šlechtička
 - 534.0323 Kremák
- Neprovozní: 354.195, 423.009, 387.043, 464.008, 498.022, 477.043

Motorové lokomotivy:

- T 444.1062 Karkulka
- T 466.0286 Pylštyky
- T 458.1190 Velký hektor
- T 478.3101 Brejlovec
- T 478.1001 Bardotka (prototyp)
- T 669.0001 Čmelák
- T 679.1600 Sergej
- T 499.0002 Kyklop

Motorové a parní vozy:

- M120.417 Věžák
- M 131.105 Hurvínek
- M 152.002 Orchestrion
- M 260.001 Stříbrný šíp
- M 262.043 Kredenc
- Drezína Tatra T 15

Elektrické lokomotivy:

- E 212.001 Koloběžka
- E 499.101 Bobina
- E 669.101 Šestikolák
- S 489.044 Laminátka

Moderní vozidla:

- Nové osobní vozy pro Západní expresy a rychlíky Krušnohor od konsorcia Škoda Transportation – Siemens Mobility
- Výstavní vůz ČD Cargo (Hadgs 11)
- Lokomotiva 193.902 Siemens Vectron v barvách VUZ
- Měřicí vůz MV2 VUZ
- 742.333 Kocour
- Elektrická lokomotiva Traxx

Změna techniky možná.

Bezpečnost

Je striktně zakázáno chození přes kolejiště a lezení přes zábrany.

Nebude možné fotografovat z železničního náspu v blízkosti točny (směr Kladno). V případě, že se někdo v prostoru objeví, bude vykázán.

Na akci se budou vztahovat aktuální platná epidemiologická opatření.

Josef Holec | Foto a vizualizace: archiv ČD

Po dvouleté odluce opět oslavíme Den železnice. Den, kdy se zrodila železnice. Jako před dvěma lety se oslava uskuteční v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka. Aby si mohl příjemný zážitek odnést skutečně každý, je program naplánovaný na celý víkend 18. a 19. září. Chybět nebudou jízdy historickými soupravami do blízkého okolí, speciálně vypravené vlaky z Prahy a zpět, anebo nejmodernější technika v barvách Českých drah a jejich dceřiných společností.


Dnem železnice vyvrcholí především letošní sezona akcí s nálepkou ČD Nostalgie, která spíše navazuje na rok 2019, kdy se konal Den železnice naposledy. Loni se kvůli pandemii covidu a striktním opatřením uskutečnily jen vybrané regionální Dny železnice a jízdy historických vlaků.

Technika ČD Cargo i VUZ

ČD stejně jako v minulých letech vsadily při organizaci na osvědčený model, kdy se areál rozdělí do tří světů – zábavy a historie. Jako obvykle bude svět změny hostit nejmodernější techniku, historie se bude pyšnit hlavně parními lokomotivami a svět zábavy nabídne zá-

bavný program především dětem. Chybět tedy nebudou ani jízdy po muzeální úzkokolejce. O zábavu se pak postará i maskot ČD, slon Elfík. V průběhu celého programu se uskuteční soutěže o ceny s železniční tematikou.

Vstup do areálu je placený. V ČD Muzeu budou rozprostřeny světy zábavy a historie, svět změny zůstane, spolu s částí světa zábavy, v neplacené zóně, na prostranství vedle staniční budovy. Pokud budou chtít návštěvníci do oploceného muzea, stačí aby si zakoupili jízdenku na kterýkoliv zvláštní vlak, který pojedou v rámci Dne železnice. Znamená to, že si lidé nemusí kupovat vstupenku za sto korun, pokud přijedou retro vlakem. Ve stanici budou mít své prostory i partneři, odsud také budou vyjždět všechny speciály. Svou techniku tu nebude prezentovat pouze národní doprava, ale například i Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) a ČD Cargo.

Sobotní program zakončí exkluzivní světelná show plná historických železničních skvostů. Na točně se od 20 hodin ve scénickém osvětlení představí vybrané historické stroje, doplněné o komentář. Tak jako každý rok chystají ČD i letoš zpestření této přehlídky. 

Jízdy speciálních vlaků

V rámci Dne železnice vyjede i řada speciálních vlaků. Na výlety bude možné vyjet do Žatce nebo Řevničova či historickým parním vozem Komarek do Krupé. Speciály po oba víkendové dny vyrazí i z pražského hlavního nádraží. Projedou Kladno či Stochov. Vždy budou v čelech parní nebo motorové historické lokomotivy. Z Lužné do Rakovníka a zpět budou navíc v sobotu večer vypraveny vlaky, které cestující přivezou a odvezou na večerní vlakovou show.



Více zde:



Parkování

Parkování u muzea, resp. v areálu nádraží a obce, nebude možné. Organizátoři uzavřou pro dopravu i příjezdovou komunikaci v ulici 9. května. Využijte raději parkovacích kapacit ve vyhrazeném prostoru u nádraží v Rakovníku a do místa vyrazte speciálně vypravenými vlaky (zdarma) anebo běžnými spoji, které budou po oba dva dny posíleny (platí běžný tarif ČD). Parkování blíže anebo přímo v areálu bude určeno výhradně pořadatelům a spolupracujícím subjektům.

Informace

V areálu budou infopointy, kde budou návštěvníkům k dispozici informátoři ČD. Infopointy slouží především k podávání informací o jízdních řádech a programu akce. Zaměstnanci ČD zde budou také rozdávat letáčky s mapou a jízdními řády, magazíny ČD pro vás a Železničář nebo drobné upomínkové předměty.

Vstupné a jízdné

- Krátký úsek – Řevničov / Krupá / Rakovník – pouze zpáteční za 100 Kč u průvodčího
- Ve všech zvláštních vlacích (mimo zvláštní vlaky kyvadlové dopravy Lužná – Rakovník) platí tarif TR 10 + místenka Nostalgie za 50 Kč.
- Ve vlacích neplatí režijní jízdenky (ČD, Správa železnic) a tarif IDS.
- Jízdenka ze zvláštního vlaku platí zároveň jako vstupenka do areálu.
- Ve zvláštních vlacích kyvadlové dopravy v úseku Lužná – Rakovník je bezplatná přeprava.

- Lístky je možné zakoupit v předprodeji na www.denzeleznice.cz i na místě, kapacita areálu je však omezená.
- Dospělí: 100 Kč (jednodenní)
- Děti (6–18 let): 50 Kč (jednodenní)
- Děti do 6 let mají vstup zdarma. Nutno prokázat věk dítěte.
- Noční show: 250 Kč (nelze uplatnit žádné slevy), prodej v předprodeji na www.denzeleznice.cz/vstupenky, i na místě.

Tipy a šotoinfo

- V letáčku, který obdrží návštěvník, bude informace o každém vystavovaném exponátu.
- Stručné popisy jednotlivých exponátů najdete na denzeleznice.cz.
- Běžné spoje do Lužné nebudou nikterak omezené, naopak se počítá s posílením.
- Železničáři předvedou zbrojení parních lokomotiv uhlím i vodou.
- Některá historická vozidla přijedou už během čtvrtku a pátku.
- Další info naleznete na webových stránkách www.denzeleznice.cz.



Den železnice připomene 50 let od vzniku VUZ

50 let je vnímáno jako významný životní milník v lidském životě, kdy mnozí z nás hodnotí, poprvé se vrací k tomu, co vše prožili, a občas při rozhovoru použijí i ono „okřídlené“ za mých mladých let. Prostým plynutím času se stalo, že letos na podzim, konkrétně 23. listopadu, uplyne 50 let od založení Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) jako samostatné entity.

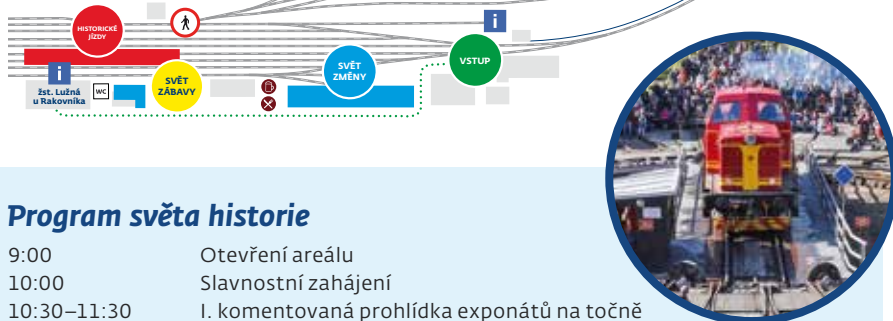
Pohledem zpět lze říci, že těch padesát let rozhodně nebylo nudných – byla to léta budování, hrdosti, rekordů, ale i léta neúspěšná. Ať bylo dobře nebo špatně, naším cílem byla vždy maximální profesionalita. Za těch padesát let se právě díky tomu VUZ stal nedílnou a mimořádně důležitou součástí českého a evropského železničního zkušebnictví a certifikace.

Rádi bychom všem příznivcům železnice malý vhléd do naší práce i historie zprostředkovali na Dni železnice 2021, který se bude tradičně konat v Muzeu ČD v Lužné u Rakovníka.

V rámci našeho vozového parku představíme veřejnosti pouze jeden muzeální exponát, a to drezínu Tatra prvního generálního inspektora Československých státních drah, vyrobenou v roce 1947, poháněnou vzduchem chlazeným čtyřválcem „boxer“.

Protože naše mise je „Autorizovat budoucnost“, rádi představíme část našeho vozového parku, se kterým provádíme zkoušky nejenom na Zkušebním centru ve Velimí. A v neposlední řadě i ochutnávku průjezdu Velkým zkušebním okruhem, dnes jedinou vysokorychlostní tratí v ČR, prostřednictvím virtuálních 3D brýlí.

Protože jako je posláním muzea v Lužné pečovat o historický odkaz, posláním VUZ je nahlížet do budoucnosti, sledovat technologický pokrok a neustále přemýšlet, co bude potřeba za 10, 15 nebo 20 let, rádi přivítáme nejenom vás, ale i vaše děti, vnuky – třeba mezi nimi již dnes vyrůstá nový George Stephenson. Těšíme na vás.



Program světa historie

| | |
|-------------|--|
| 9:00 | Otevření areálu |
| 10:00 | Slavnostní zahájení |
| 10:30–11:30 | I. komentovaná prohlídka exponátů na točně |
| 13:30–14:30 | II. komentovaná prohlídka |
| 17:00 | Konec akce |
| 20:00 | Noční show (areál muzea) |

Generální partner



Partneři



Martin Bělčík
generální ředitel VUZ



VUZ: Padesát let v čele železničního zkušebnictví

Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) je společností s rozsáhlými zkušenostmi a know-how v oblasti železničního výzkumu a zkušebnictví a právě letos slaví padesáté narozeniny. Zákazníky jsou výrobci kolejových vozidel a komponentů pro železniční systémy a drážní dopravu, vlastníci železniční infrastruktury, provozovatelé dráhy a drážní dopravy, státní orgány a instituce nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí. Připomeňme si historii firmy a fakta, která dláždila cestu VUZ na světovou špičku. Ne vždy měla společnost na růžích ustláno.

Josef Holec | Foto: archiv Skupiny ČD, Alstom

Padesát let. Tak dlouho VUZ poskytuje vysoce specializované odborné služby a komplexní řešení v oblastech posuzování, certifikace a zkušebnictví se zaměřením na železniční vozidla, železniční systémy, drážní dopravu a další průmyslová odvětví a za léta své činnosti se dostala mezi světovou špičku. Právě VUZ dokáže nabídnout naprosto komplexní škálu služeb. Je libo posuzování interoperability? Dynamické zkoušky komponent? Zkoušky ETCS? Není problém. Jakou cestu ale musela firma ujet za půl století své existence a jak se dokázala vyšvihnout na pomyslný vrchol?

VUZ vznikl organizačním opatřením ministra dopravy z 23. 11. 1971 rozdělením Výzkumného ústavu dopravního (VÚD), Projektčně konstrukčního vývo-



Lokomotiva známá dnes z rychlíků do Žiliny během zkoušek koncem sedmdesátých let

jového pracoviště (PKVP) a dalších subjektů rezortu dopravy po celém Československu. VUZ v době jeho vzniku přímo řídilo ministerstvo dopravy a jeho odbor výpočetní techniky. Prvním šéfem se stal František Černý.

VUZ jako součást výzkumně-vývojové základny

Činnost nově vzniklé výzkumně-vývojové základny se po ustanovení VUZ jako samostatné entity začala významně rozrůstat a nově se zaměřovala na řešení strategických otázek rozvoje železniční dopravy v Československu a v zemích bývalého východního bloku v rámci resortního plánu výzkumu.

V jednotlivých oblastech činnosti VUZ tehdy bylo zaměstnáno zhruba osm stovek lidí v osmi výzkumně vývojových oblastech (VVO). Jednalo se například o ob-



Zkoušky prototypu lokomotivy řady T 466.001



Výkonné parní lokomotivy 556.0 sloužily k simulaci zátěže během zkoušek



Měřicí souprava během zkušebních jízd s lokomotivou T679.1

lasti průřezových problémů železniční dopravy, dopravy a přepravy, traťového hospodářství, elektrotechniky či materiálů a technologie. Pracoviště měl VUZ v Líních u Plzně, Praze a dalších místech země. Tato organizační struktura vydržela ještě několik let po pádu komunistického režimu v listopadu 1989.

Jednotlivé VVO při řešení úkolů intenzivně spolupracovaly. I přes řadu úspěšných řešení, přinesených předchůdci VUZ v šedesátých letech 20. století, byla činnost výzkumu a následné realizace v provozu nebo výrobě až do konce osmdesátých let podřízena charakteru socialistického hospodářství, kde byly priority často nastavené nad zájmy československé železnice. Co to znamenalo? Železnice čím dál více zaostávala, řada produktů ústavu zůstala opomíjena a nevyužita. Markantním začal být problém zejména v osmdesátých letech.

Nejen pro ČSD

Výrazným kladem železničního výzkumu byl přenos světového know-how přes železnou oponu, protože VUZ vždy



Primárně brzdící lokomotiva S 699.1001, která nahradila původně využívané parní lokomotivy

úzce spolupracoval na mezinárodním výzkumu Mezinárodní železniční unie (UIC). I v těchto nepříliš veselých letech si VUZ dokázal udržet pozici významného koordinátora mezi železnicí a železničním průmyslem (výrobou vozidel, komponentů železničních staveb, strojů, zabezpečovací techniky) a udržel a posílil svoji autoritu při homologaci železniční techniky nejen pro někdejší Československé státní dráhy (ČSD), ale i pro další evropské železniční správy a společnosti.

VUZ přitom dále zůstával vedoucím pracovištěm vědeckotechnického rozvoje s širokou působností pro oblast komplexní výzkumné a vývojové činnosti železniční dopravy na celém našem území.

Zmíněná výzkumná oblast se zabývala především technologií provozu a vztahů s technikou a ekonomikou dopravy. Jak narůstaly přepravní nároky, přestávala stačit původní technická základna železnic. Bylo nutné hledat účinná technická opatření zaměřená na racionalizaci provozu a řádné využívání všech zdrojů a zvýšení kvality práce provozních zaměstnanců a především modernizovat technologie.

DCEŘINÉ SPOLEČNOSTI

Divoká devadesátá léta

Na začátku 90. let s ohledem na všechny překotné společenské a ekonomické změny začal převládat nezáměr o železniční dopravní a přepravní výzkum, který byl patrný i v běžné osobní dopravě. Snižovaly se finance na řešení koncepčních, technologických a technických úkolů ze strany Českých drah (v té době ještě dopravce i správce infrastruktury) i ministerstva dopravy. Mnoho odborníků odešlo za lepšími podmínkami do privátního sektoru a další ránu ústav utrpěl v roce 1997, kdy restituční nároky nejdříve omezil a pak zcela zastavil činnost původního pracoviště v Líních. Politické a ekonomické změny na počátku „devadesátek“ tak nakonec přispěly k tomu, že finanční prostředky na vývoj a výzkum byly dramaticky omezeny a reálně hrozil zánik celého VUZ. Poměry byly špatné ve všech odvětvích českého výzkumu. S odstupem času můžeme říci, že se státem koordinovaný železniční výzkum a vývoj v první polovině devadesátých let v podstatě rozpadl.

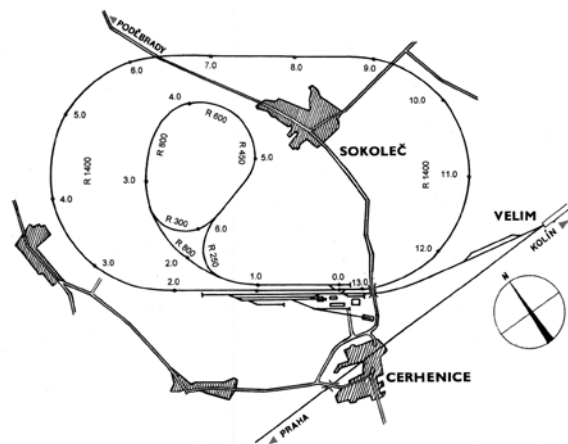
V té době se VUZ stal specializovanou organizační jednotkou v postavení odštěpných závodů ČD. Od roku 1993 tak byl celý název firmy následující: České dráhy, státní organizace, Výzkumný ústav železniční, odštěpný závod.

Restituce i výpovědi z nájmu

VUZ v té době opustili i specialisté na diagnostiku železniční infrastruktury, kteří odešli do Technické ústředny dopravní cesty (TÚDC). VUZ na základě



Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.
Člen Skupiny ČD



negativního vývoje situace ve společnosti i na trhu změnil organizační strukturu tak, aby byl v období, kdy železnice jako odběratel produktů o něj ztratila zájem, schopen přežít. VUZ si musel začít hledat své místo na trhu a řešením bylo jeho aktivity obracet k širšímu okruhu partnerů, z valné části ze zahraničí. V té době pomohly zejména staré kontakty za železnou oponou, dobrá pověst našich odborníků a tehdy už obsáhlé

↑ Koncem devadesátých let si na cerhenickém okruhu odbyl potřebné zkoušky i prototyp dnešních jednotek CityElefant

Souprava Alstom AGV využila během zkoušek v roce 2008 maximální rychlost velkého zkušebního okruhu 200 km/h →



Od devadesátých let, kdy do Cerhenic začali dojíždět i výrobci ze západní Evropy, se ve zkušebním centru vystřídal široká škála drážních vozidel



Ikonický snímek setkání tří nejrychlejších lokomotiv dané traktice na zkušebním okruhu v roce 1988, vyfotografovaný netradičně z druhé strany



Nejnovější přírůstek ve flotile ČD, lokomotiva Vectron, se využívá i ke zkouškám na okruhu VUZ



Momentka z testovací jízdy jednotky AGV

portfolio zkušeností, které VUZ významně posílil poskytováním akreditovaných služeb laboratoří ústavu, náročných po věcné i formální stránce. Solidní přístrojové a další zázemí a vybavení a především unikátní Zkušební centrum VUZ ve Velimi poskytly VUZ pevný a stabilní základ. Dokončena byla například stavba Dynamického zkušebního stavu, a napájecí systém na okruhu ve Velimi byl rozšířen o systém AC 15 kV, 16 2/3 Hz.

Postupný přerod VUZ na novou realitu byl provázen významným posilováním efektivity provozu. V roce 2004 už ze zhruba 400 lidí zůstala asi stovka, spolu s tím docházelo k redukci počtu pracovišť. Zmíněné opuštění Líní nebylo zdaleka posledním. Restituce a vypovídání smluv ze strany pronajímatelů se dotkly i objektů v Praze, v ulicích Ke Sklárně, Karolíny Světlé, v Malé Chuchli, V Závětví a dalších místech. Původní plán na výstavbu zázemí v původním sídle padl ještě v době totality. Situaci v Praze se podařilo zachránit nákupem nedokončené novostavby v areálu Tesly v Novodvorské ulici. Dokončena byla v roce 1992, a tím VUZ konečně dostal možnost soustředit většinu pracovišť na jedno místo.

Vláda: Bude se privatizovat

Ve 2. polovině 90. let a ještě pár let po miléniu se VUZ připravoval na základě rozhodnutí vlády na privatizační proces. Že se tak nakonec nestalo a firma zůstala jednou z částí státem vlastněné

Skupiny ČD, je dílem tehdejší neochoty investorů, kteří se zalekli velké majetkové podstaty firmy, dané především infrastrukturou Zkušebního centra, nejistým pokračováním podnikání spojeným s pokračujícím útlumem tuzemské produkce železniční techniky i železniční dopravy a nedostatečným financováním výzkumu a vývoje. Zájemci navíc museli čelit mnoha formálním i věcným překážkám, privatizaci nebyli nakonec nakloněni ani sami zaměstnanci. V roce 2003 byl proces formálně ukončen.

Toto období ukončila až zásadní změna předmětu činnosti, která reagovala na sníženou poptávku po vývoji a výzkumu. VUZ se přeorientoval na poskytování akreditovaných služeb v rámci Zkušebního laboratoře a poskytování služeb cerhenického zkušebního okruhu včetně jeho zázemí. Strategie se ukázala jako správná a dlouhodobě udržitelná, na okruh stále více přijížděla (a stále přijíždí) klientela z celé Evropy i části Asie. Úspěšné směrování potvrdily zkoušky pro světové výrobce, jako jsou Siemens, Bombardier nebo Alstom, kteří se stali stálými zákazníky VUZ. Po cerhenickém okruhu se tak už proháněly jednotky pro metro v Singapur, lokomotivy pro francouzsko-britský Channel-Tunnel anebo jednotky TGV pro francouzského dopravce SNCF.

Rozšiřující se poskytování služeb zahraničním zákazníkům poskytlo VUZ finanční stabilitu a prostředky k dalšímu rozvoji. V roce 2005 byl VUZ transformován na akciovou společnost a dnes je dceřinou akciovou společností Českých drah. VUZ navázal na dlouhou tradici svých předchůdců, kteří desetiletí před tím budovali vývoj a výzkum, a je dnes po právu uznávanou institucí s vynikajícím renomé nejen v Evropě. ○

Zdroj: Kolektiv autorů, Historie výzkumu a vývoje na české železnici

ČD modernizují lokomotivu pro úzkorozchodnou Osoblažku



Josef Holec s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Na Osoblažku, úzkorozchodnou trať spojující Osoblahu s Třemešnou ve Slezsku, vyjede modernizovaná lokomotiva 705.914, která byla od roku 2016 mimo provoz. Stroj dostane nový motor, opravy se dočká i skříň. Na opravě pracuje kutnohorská firma WYNX Pool pod vedením společnosti CZ LOKO.

„Provoz na úzkorozchodné dráze Třemešná ve Slezsku – Osoblahu objednává Moravskoslezský kraj. V regionu je to důležitá součást dopravní obslužnosti, ale také významná turistická atrakce, která nemá ve východní části České republiky obdobu a díky tomu láká do regionu turisty nejen z Ostravska,“ uvedla Kateřina Divišová, obchodní zástupkyně ČD pro Moravskoslezský kraj. Díky této druhé provozní lokomotivě dopravce výrazně zvýší spolehlivost provozu.

Dráha s nejmenším obloukem v tuzemsku

Osoblažská úzkokolejka, fanoušky označovaná také jako Osoblažka, je dnes jediná veřejná úzkorozchodná dráha na Moravě a ve Slezsku a jedna ze tří posledních provozovaných v České republice. Byla vybudována s rozchodem 760 mm v roce 1898. Celá dráha z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy měří 20 kilometrů, je na ní nejvyšší rychlost 40 km/h a největší stoupání činí 27 promile. Přibližně dva kilometry od Třemešné se nachází také nejmenší oblouk na české železniční síti o poloměru pouhých 75 metrů. Vlaky ho mohou projíždět rychlostí pouhých 20 km/h.

Zdroj: ČD

Neopraví jen jednu

A jak rozsáhlá je celá rekonstrukce? „Při hlavní opravě dojde ke kompletní opravě všech součástí lokomotivy včetně úprav hlavního rámu a oprav zkorodovaných částí skříně. Technici dosadí úplně nový spalovací motor typu TEDOM TD 242 RV TA 25 242, který splňuje současné emisní limity Stage IIIA, a trakční alternátor Siemens. Obměnou projde elektrická výzbroj lokomotivy, zcela nové bude chlazení hnacího agregátu, moderní řídicí systém a pulty řízení na stanovištích strojvedoucích,“ vyjmenoval změny a novinky na stroji Zdeněk Štěpánek, ředitel odboru kolejových vozidel ČD. Podvozky s trakčními motory zůstávají beze změny, nicméně i ty prošly kompletní opravou ve středisku údržby ČD v Olomouci. Skříň vozu ponese retro nátěr, který ale bude odlišný od dnes provozovaného stroje 705.913.



Původní dvanáctiválec ČKD 12V170DR nyní nahradí nový motor TEDOM TD 242 RV TA 25 242



Pohled na zrenovovaný rám lokomotivy

Mimochodem posledně jmenovaná lokomotiva si omlazovací kúru dopřeje taktéž. Ta podstoupí v příštím roce plánovanou periodickou obnovu stejně jako jeden z osobních vozů, který má v příštím roce také zavítat do dílen.

Jedenadvacet kusů pro tuzemsko

Motorové lokomotivy řady 705 byly vyráběny v letech 1954, 1955 a 1958 v pražské lokomotivce ČKD. Na úzkorozchodných tratích ČSD nahradily parní lokomotivy a část z nich se exportovala do Sovětského svazu. Celkem vzniklo 66 lokomotiv, z toho 21 pro Československo. Jde v současné době o nejstarší pravidelně provozované stroje na území Česka.



Aktuálně jediná činná úzkorozchodná lokomotiva Českých drah

První čtyři stroje čísel 007–010 byly určeny pro trať Frýdlant – Heřmanice, další našly svůj domov na tratích Třemešná ve Slezsku – Osoblaha a Ružomberok – Korytnica (obě po čtyřech kusech) a tři doplnily park vozidel v Jindřichově Hradci.

Osvědčily se na nejrůznějších výkonech, a byly tak bez problémů používány v osobní i nákladní dopravě.

Lokomotivy pro rozchod 760 mm mají maximální rychlost 50 km/h, výkon 258 kW, délku 12,7 metru a hmotnost přes 30 tun. Pro Osoblažku mají ČD vyhrazené dvě lokomotivy, další (705.916) je pak exponátem ve sbírce železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka. ○

Patra Bdmteeo si dopřávají periodickou opravu

České dráhy opravují většinu patrových vozů řady Bdmteeo. Po plánovaném zásahu techniků se vrací zpět na Havlíčkovrodko a Českobudějovicko. Opraveny jsou podvozky, nové komfortní prvky výbavy najdete i v interiéru.

Cestujícím na Havlíčkovrodku a Českobudějovicko slouží stále více opravených patrových vozů řady Bdmteeo. Mechanici u nich postupně dělají velké vyvazovací opravy. Poslední opustí halu opravárenské firmy v prvním pololetí příštího roku. Smlouva byla podepsána loni v létě.

„Jde o standardní periodickou obnovu prvků. Opravují se a mění opotřebované a poškozené díly,“ upřesnil Jan Lipták, specialista údržby vozidel z odboru servisu kolejových vozidel ČD. Neznamená to tedy, že

by byly doinstalovány některé nové výbavové prvky.

Technikům však dá nejvíce práce opravit zkorodované skříňové díly. Dále například vyměnili toalety a doplnili nová deternální skla do patra. Zlepší se tak teplotní pohoda pro cestující během jízdy. Základem oprav je odstrojení vozů až na kostru, opískování a zmíněné odstranění rzi.

Na jihu i na Vysočině

Patříčnou úpravu již potřebovaly i centrální zdroje energie (CZE). Jejich špatným uložením při původní modernizaci totiž byly v provozu závadové. Opravený centrální zdroj je uložen ve speciálním kontejneru, odolném proti vlhku. Vozy navíc dostávají podvozky s novým dvojkolím. Ty byly na základě



smlouvy kompletně renovovány ve Středisku údržby OCÚ v Olomouci. První opravený vůz vyjel na pravidelný výkon loni v listopadu.

Čtyři vozy provozuje Oblastní centrum údržby ČD Západ na trati z Českých Budějovic do Horního Dvořiště, z Rybníku do Lipna nad Vltavou. OCÚ Východ je vystavuje na silně vytíženou linku z Brna přes Třebíč do Jihlavy, potažmo Horní Cerekve a na trase z Havlíčkova Brodu přes Čáslav do Kolína. (hol)

Chebský vlakvedoucí si rozumí s kytarou i hasičskou proudnicí

Libor Macháček je renesanční muž. Skládá texty písní, zpívá, sám se naučil hrát na několik hudebních nástrojů, byl restaurátérem, zahrál si v muzikálu a je zařazen v zásahové jednotce sboru dobrovolných hasičů. Ba co víc, pracuje jako vlakvedoucí Českých drah a nedávno se stal čerstvým dědečkem. Lze tolik profesí a rolí vůbec zvládnout?



Josef Holek | Foto: autor a archiv Libora Macháčka

Nemálo zajímavým životním příběhem plným různých zážitků se může pochlubit šestačtyřicetiletý Libor Macháček z Chebu, vlakvedoucí regionálních osobních vlaků Českých drah. Ve svém životě se věnuje hudbě a dostal možnost se představit i v česko-německém muzikálu. Když je ale potřeba, navlékne se do hasičského a jede zachraňovat lidi a majetek. K železnici se však dostal úplně náhodou.

„Kdysi dávno jsem měl restauraci, jenže mě tam přepadli a přišel jsem o všechno. Potkal jsem se s kamarádkou, světil se jí, že mám úvěr a že potřebuji práci. Poslala mě na osobní oddělení ČD a vzali mě jako průvodčího. To bylo před 27 lety. Prošel jsem si všemi funkcemi, které v tomto směru v provozu jsou, tedy byl jsem průvodčí, vlakvedoucí a později i supervizor. Později jsem se vrátil do pozice vlakvedoucího,“ začíná vyprávět svůj životní příběh Libor Macháček.

Každá služba je jiná

Jak supervizor měl akční rádius většinu Plzeňského kraje, občas zavítal i do Českých Budějovic. Nyní však doprovází regionální vlaky v Plzeňském a Karlovarském kraji, občas zavítá i na Ústecko. „Svezl jsem se i novými RegioPantery na lince z Plzně do Karlových Varů a zpět. Je to vlak tichý, pěkně vybavený, má zrychlení. Líbí se mi,“ zhodnotil novinku Českých drah.

Na práci vlakvedoucího však neoceňuje jen techniku, ale především fakt, že se

neustále setkává s novými lidmi. „Každý den je jiný, příroda neuvěřitelně kouzlí, pokaždé koukám na něco nového, zažívám jiné zážitky i vtipné situace. Třeba jeden klučina se onehdy postavil před dveře. Stál a čekal, až se mu samy otevřou. Přitom měl před očima tlačítko a nápis. A on stále čekal. Čekal dlouho. Jiní pro změnu v RegioSharku zmáčkli tlačítko SOS mikrofonu a jako stroje mírným hlasem hlásili: Otevřít dveře. Mysleli, že jsou dveře na hlasové ovládání. Zkusili i angličtinu, Open the door. Vše bylo marné,“ vzpomíná s úsměvem. „Manželka je také vlakvedoucí, ta ale jezdí na spojích dálkové dopravy ČD. Často si máme co vyprávět.“



Jimi Hendrix z Chebu

Už v mládí se však nevěnoval jen podnikání a osobní dopravě. Miloval a dodnes miluje muziku. S ní si začal tykat už ve dvanácti letech, ale nástroje se bohužel nedostávalo. Přitom chtěl hrát na kytaru. Byl tedy nucen si ji půjčovat od kamaráda. Jenže nastal další problém: Libor je levák a kamarád pravák. Všechny akordy se tak musel naučit obráceně, aby nemusel přehazovat struny. Kamarádi si pak neodpustili překřtění na českého Jimi Hendrixe.

Nakonec však ovládl hru na kytaru, baskytaru, klávesy a bicí. „Kdysi jsme měli i kapelu, pár písniček jsem rovněž napsal, na YouTube mám jeden klip a na CD mám tři písničky. Minialbum jsem si dělal sám, nahrál jsem několik hlasů. Pak vše namíchal. Ale celý proces je to velmi drahý. Když nemáte sponzora, jste bez šance. Jako ve sportu,“ míní Libor Macháček. Celkově však má na svém skladatelském kontě třináct skladeb žánru folkrock. První song složil ještě jako puberták, na škole. „Jmenuje se Ty jsi má jediná, která se mezi přáteli stala velice oblíbenou. Alespoň si to myslím.“

Libor Macháček

Libor Macháček pracuje u Českých drah sedmadvacet let. Před tím nedostudoval střední průmyslovku v Brně, ale protože ho studium nebavilo – byl k němu donucen otcem – rozhodl se školu opustit. Později se stal restaurátérem. Po nejrůznějších peripetiích se dal na dráhu průvodčího ČD a dodělal si střední dopravní školu v Českých Velenicích. Je ženatý, s manželkou vychovává tři syny. Nedávno se stal šťastným dědečkem vnoučka Tobiáška.



Folkař bez not...

Nejčastěji Macháček zpívá o životě. Navíc prozradil, že nejlepší kousky ho napadají večer, v teple postele. „Říkám si, že ráno si text zapíšu. Jenže jak se tak stává, ráno nevím nic. Manželka mi tedy doporučila dát si notýsek a tužku na noční stolek,“ směje se.

Snad největším divadelně-hudebním výkonem Libora Macháčka byla v roce 2006 čtyřrole v muzikálu *Láska=liebe*. Nazkoušen byl v rámci česko-německé krajinné výstavy. Celý kousek spolu s dalšími herci, zpěváky a hudebníky nacvičoval zhruba rok. „Musel jsem zpívat v němčině, byť řeč pořádně neumím. Režisér ale byl nakonec spokojený a pro mě to byla obrovská zkušenost. Zvlášť když neumím noty. Jsem samouk. Když zazní v rádiu písnička, naposlouchám ji a za deset minut vám ji zahraju. Neumím noty, ale akordy ano. Tak si to pak lehce propojím s textem. Šlo mi to,“ konstatuje po letech.

... co miluje Metallica

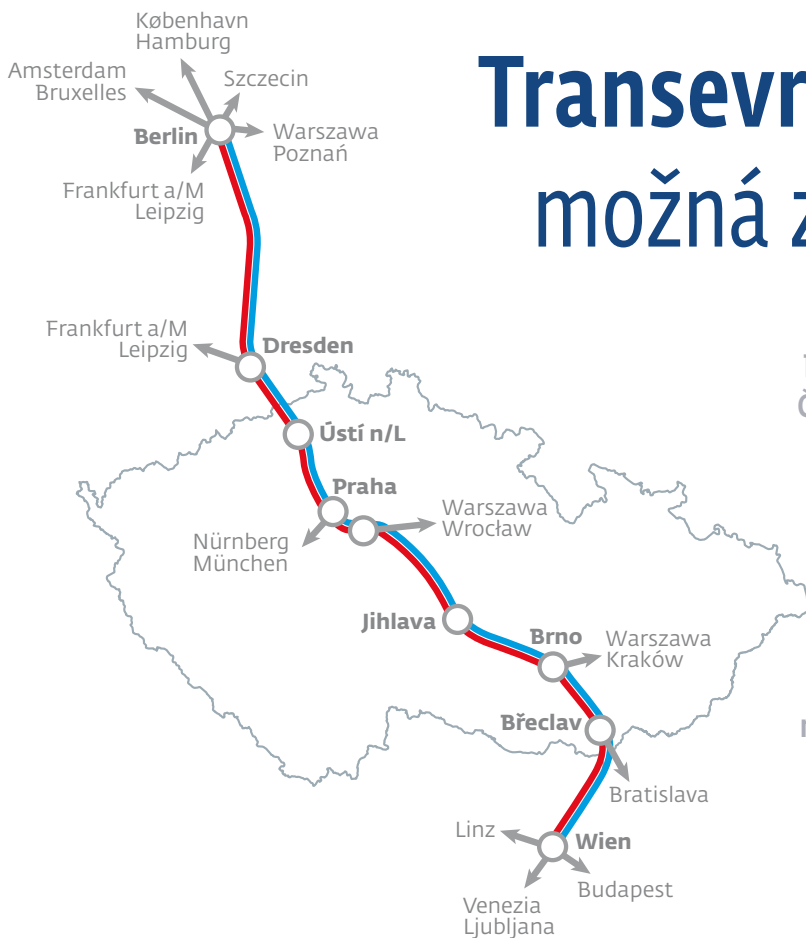
V jeho uměleckém životě se jako červená nit táhne spíše folk, ovšem hudebním vzorem je mu americká kapela Metallica. „Sice hraji a zpívám něco docela jiného, ale tahle formace mě naprosto uchvátla. Jeden ze synů mi koupil lístek a kromě toho jsem měl tu čest jim kdysi jednou stavět pódium. Od kytaristy Jamese Hetfielda jsem stál pár metrů. Podpis ani plakát jsem ale bohužel nedostal. Od té doby si ale děláme v rodině legraci, že když mi někdo volá, řeknu, že mi volá Hetfield.“

Hi James, začínám pak rozhovory. Vyrostal jsem na nich.“

Dnes už však na muziku nezbyvá tolik času. Libora Macháčka tak nejčastěji potkáte na rodinných akcích či narozeninách. Zkrátka tam, kde ho pozvou. A pokud není ve vlaku, u rodiny nebo zrovna nehraje, věnuje se hasičství. Za tím však stojí spíše přirozený vývoj. Jako malý kluk se účastnil všech možných hasičských závodů pod hlavičkou Sboru dobrovolných hasičů Cheb-Háje (SDH). Přestávku si dal při studiích v Brně, která nakonec nedokončil a vrátil se zpět na Chebsko, do Tršnice. Když rodiče zestárli, poprosila jej matka, aby se i s rodinou vrátil domů, do Hájů. „Už kdysi jsem dal veliteli jednotky slib, že se k dobrovolným hasičům vrátím. A tento slib jsem splnil, byť velitel už se návratu nedožil. Jsme fajn parta,“ říká.

Libor Macháček je moc rád, že svou práci a i řadou koníčků může pomáhat lidem a třeba jim zlepšovat náladu. Letos v červenci mu přibyla další příjemná povinnost. Stal se dědečkem. ☺

Transevropské expresy možná zamíří do Česka



Provoz až sedmi různých linek TEE 2.0 napříč Českou republikou, nová přímá spojení, která nabídnou cestování z Prahy do Záhřebu, Frankfurtu nad Mohanem, Paříže, Benátek, Kodaně nebo Malmö, či nová rychlá trasa v centrální Evropě Via Vindobona, jež zkrátí cestu mezi Berlínem a Vídní přes Prahu na pouhé čtyři hodiny a umožní rychlé cestování vlakem ze severní Evropy na Balkán. Sen? Nikoliv. V budoucnosti běžná realita evropských železnic.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD a DB AG

S takovými ambiciózními plány totiž počítá nová studie projektu TEE 2.0, kterou německý spolkový ministr dopravy a digitální infrastruktury Andreas Scheuer představil letos v květnu na evropském železničním summitu. Jeho uspořádání sám inicioval. „Cestování vlakem po Německu a Evropě ekologicky šetrným způsobem, to se promítá do vysokorychlostní a noční železniční dopravy, která může konkurovat leteckým spojením. To je naše strategie TEE 2.0. Nyní jsme k tomuto přístupu získali širokou podporu z celé Evropy,“ řekl při této příležitosti ministr Scheuer.

Během summitu podepsali ministři dopravy Letter of Intent – Dohodu o spolupráci při spuštění projektu TEE 2.0. Ta bude skutečně potřebná, protože je nutné překonat řadu technických, organizačních a provozních národních zvyklostí. Jedná se například o odlišný přístup v jednotlivých státech k povinné rezervaci vlaků, k přístupu na infrastrukturu – koncese, veřejná objednávka – nebo k režimu komerční a závazkové dopravy. Přesto jsou autoři studie přesvědčení, že při úzké spolupráci států, manažerů infrastruktury a dopravců bude možné

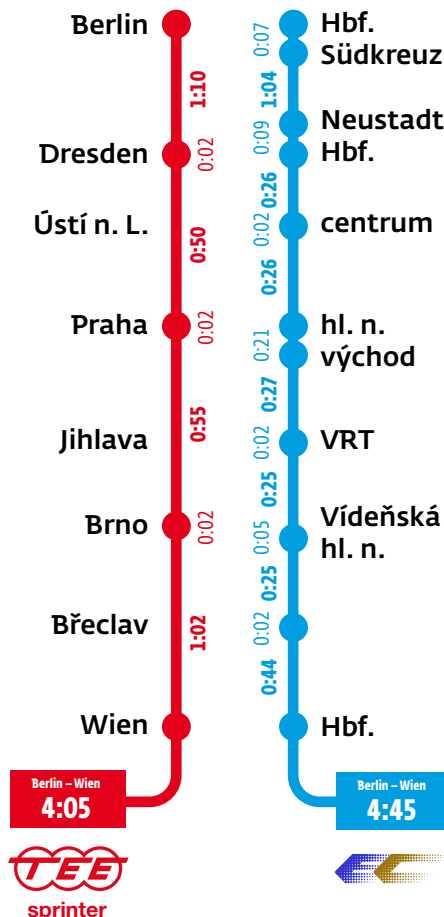
spustit síť TEE 2.0 ve velmi krátkém čase a s dokončovány infrastrukturními projekty ji dále vylepšovat, hlavně pokud se jedná o cestovní časy.

Sedm linek pro Česko

Nová verze TEE 2.0 více reflektuje současný stav infrastruktury a zároveň je mnohem ambicióznější v počtu navržených spojů. Těch má být až 35 párů. Nabídka se rozrostla hlavně o státy v centrální, východní a jihovýchodní části Evropy. Zatímco v původním návrhu vlaky TEE Českou republiku jen objížděly, nový už počítá se sedmi trasami vedenými napříč Českem.

Samozejmestí je podle projektu integrace dálkových mezinárodních vlaků TEE také do vnitrostátní nabídky a národních taktových jízdních řádů, například do Deutschlandtaktu s intervaly 30 minut na páteřních trasách a 60 minut na ostatních dálkových linkách. Jejich vzájemné propojení a zajištění přestupních vazeb má vytvořit podmínky pro vytvoření Europaktu, který doplní přímé spoje na dlouhé vzdálenosti a četností nabídky vytvoří alternativu ke kontinentální letecké a automobilové dopravě.

Argumentem pro využití vlaku před konkurenčními dopravními prostředky



pak bude prohlubující povědomí o změně klimatu a ochrana životního prostředí, postupné zkracování cestovní doby díky nově budovaným vysokorychlostním tratím, možnost cestovat z centra do centra a lepší využití času. Letecká doprava totiž nabízí krátkou dobu samotné přepravy, ale vyžaduje značné časy takzvané nečinnosti, tedy doby potřebné k cestě na a z letiště, na odbavení a další procedury, které jsou časově náročné a neumožňují tento čas efektivně využít například pro práci, odpočinek, studium a podobně.

Nový návrh sítě TEE 2.0 zahrnul do své flotily i více souprav. Vedle čtveřice vysokorychlostních vlaků na bázi jednotek TGV, ICE, Zefiro nebo Girono nyní počítají architekti transevropské sítě také se soupravami vycházejícími z koncepce railjet, Talgo (ECx DB) nebo Pendolino.

Berlín – Praha – Vídeň za 4 hodiny

V souvislosti se summitem bylo prezentováno rovněž společné Prohlášení ministrů dopravy Německa, Česka a Rakouska k rozvoji železniční magistraly Berlín – Praha – Vídeň. Jednotlivé státy se v něm zavazují podnikat kroky ke zvýšení kapacity a rychlosti na ose nazvané Via Vindobona podle legendárního expresu.

V Německu bude zvýšena rychlost na 200 km/h a obnovena Drážďanská dráha na území Berlína, která povede



vlaků přímo do centra německé metropole. Z Drážďan přes Prahu a Brno do Šakvic povede nová trať pro rychlosti 200 až 300 km/h a úsek ze Šakvic do Vídně se zmodernizuje na 200 km/h.

Požadavky na spoje TEE 2.0

- spojení nejméně tří států
- rychlost alespoň 160 km/h v podstatné délce trasy
- alternativně cestovní rychlost v celé trase minimálně 100 km/h
- vysoký komfort (klimatizace, wi-fi, občerstvení)

To umožní zkrátit systémové jízdní doby pro Europatakt mezi Prahou a Berlínem i mezi Prahou a Vídní na 2,5 hodiny. Taktové vlaky mají urazit trasu z Berlína do Vídně za přibližně 5 hodin. Expresní spojení TEE s menším počtem zastávek by měl trasu Berlín – Praha – Vídeň zvládnout dokonce za pouhé 4 hodiny. Zkušenosti z linky Berlín – Mnichov dokazují, že to je cestovní čas, při kterém lidé opouští leteckou dopravu, přeseďají do vlaků a železnice díky tomu ovládá dopravní trh. ○



Pro dobré jídlo jel bych světa kraj (a ideálně vlakem)



Pro nezanedbatelnou část našich čtenářů je železnice jistým druhem životní vášně. Dobré jídlo a pití pak nejspíše úplně pro všechny, i když každý si pod tím může představit něco trochu jiného. My vám tentokrát dáme tip na místa, kde se tyto vášně mohou téměř dokonale spojit.



Čekání na jídlo vám kromě vlaků zkrátí i živí rejnoci v akváriu uvnitř restaurace

Michal Málek, Josef Holek | Foto: autoři

S hodnocením nádražních restaurací jste se na těchto stránkách už několikrát setkali. Některá podpořila tradičně zažitý stereotyp místa, kterému je lepší se vyhnout, některá naopak dala cestujícím tip, jak se během čekání na vlak slušně najíst a vychutnat si i jedinečnou atmosféru fenoménu zvaného nádražka. Tentokrát jsme to ale s redakčním kolegou vzali za trochu jiný konec. Rozhodli jsme se navštívit podniky, které svou polohou nadchnou drážní šotouše, ale zároveň uspokojí i požadavky foodies, což jsou neméně ulítlí jedinci, pro které se smyslem jejich života stalo dobré jídlo a pití. Spojení těchto dvou fenoménů se ostatně nabízí. Dobrá restaurace se může stát

smysluplným cílem víkendové projíždky vlakem a kvůli zpáteční cestě navíc nemusíte řešit, zda po sklence vína náhodou nenadýcháte zbytkový alkohol. Budeme proto rádi, když nám na redakční e-mail zeleznicar@cd.cz pošlete i vy tip na dobrou restauraci, kde se dá během konzumace sledovat cvrkot na kolejkách.

U rejnoka

Restaurace U rejnoka ve středočeských Pečkách je trochu nezvykle schovaná na samém okraji města mezi rodinnými domy, které svým vzezřením připomínají příměstské satelity z konce devadesátých let. Co je však z pohledu jejího umístění nejpodstatnější, stojí u kolín-

ského zhlaví tamního nádraží, a tím pádem i u nejvytíženější trati v Česku z Prahy do Kolína. Z pohledu drážního fandy je tedy o zábavu postaráno. Nutno však podotknout, že za více než deset let existence restaurace vegetace na přilehlé zahradě patřičně povyroستla, což v horkém letním dni rozhodně oceníte. Zároveň se tím však trochu zužuje výběr pro náš účel ideálních míst. Těmi nejlepšími se jeví dva stoly vlevo od východu z restaurace pod krytou terasou, a pokud se rozhodnete pro předchozí telefonickou rezervaci, nebojte se svůj požadavek na výhled na trať zmínit. Slečna na druhém konci byla sice trochu zaskočená, ale vše nakonec klaplo na jedničku.

Pokud jde o samotnou kuchyni, zaměřují se zde především na populární středomořskou gastronomii. Nechybí tedy široký výběr pizz na smetanovém či tomatovém základu, domácí pasta, gnocchi (pro itaštinou nepolíbené – opravdu se

to čte řoky:-)) či tradiční italské risotto. Úplně zkrátka ale neprijdou ani milovníci steaků či tolik populárních burgerů.

Z tak akorát obsáhlého jídelního lístku nakonec vybíráme pizzu Trapanese s vepřovou panenkou a sušenými rajčaty, spaghetti al pesto a pro nejmenšího člena výpravy kuřecí prso s bramborovou kaší. K pití pak v parném odpolední objednáme domácí ledový čaj a levandulovou limonádu. I když od mé poslední návštěvy zde uběhlo již několik let, restaurace si stále drží svůj velmi dobře nastavený standard, takže talíře jsou v mezích průjezdu Slováckého a Valašského expresu dokonale vybíleny. Pohled na dvojici míjejících se railjetů si pak zpestřujeme kopečkovou zmrzlinou a nezbytným espressem.

Podtrženo sečteno, pokud jste doposud jezdili do Peček jen kvůli veřejným jízdám železničních modelářů, můžete zdejší návštěvu směle spojit i s výtečným gastronomickým zážitkem. Ani není třeba se obávat, že by vám po návštěvě Rejnoka nezbyly finance na případný nákup ve známém modelářském obchůdku pana Dvořáčka, který cestou k restauraci míjíte. Ceny pokrmů jsou zde s ohledem na jejich kvalitu i celkové prostředí podniku víc než příznivé.

Restaurace Větruše

Zatímco v předešlém případě jste museli podnik trochu hledat, ústeckou Větruši nemůžete minout. Je totiž součástí stejnojmenného zámeckého hotelu, vypínajícího se na ostrohu nad severočeskou metropolí. Ke všemu k ní vede ze zdejšího nákupního centra kabinová lanovka.

Nás ale zajímal jiný pohled. Nikoliv zespoda nahoru, ale naopak, shora dolů. Z terasy restaurace se totiž téměř celý železniční uzel jeví jako na dlani. Zatímco jíte, pod vámi se mívají mezinárodní expresy Českých drah Berliner v čele s nejmodernějšími lokomotivami Siemens Vectron s rychlíky Krušnohor, které musí na hlavním nádraží udělat úvrat, aby je lokomotivy Bastard či Eso dovezly na Prahu anebo do Chebu. Spatřit lze vlaky v podání RegioPanterů mířících z Děčína přes západní nádraží do Chomutova nebo Kadaně, po ocelovém mostě přes Labe naopak rachotí osobní vlak a pod srázem hučí CityElefant. Učiněný šotoušský ráj. Pravda, západní nádraží anebo nádraží Střekov při pohledu z terasy jen tušíte, ovšem hlavní nádraží je možné „šmírovat“ stejně dokonale jako střekovský ocelový most.

To už ale mladý číšník přináší jídelní lístek. Nabízí zejména polední menu s několika jídly. Ceny jsou trochu vyšší, nicméně dostane se vám špičkového servisu a dobrého jídla. Zvolíme frankfurtskou polévku, nealko pivo a jako

hlavní chod krkovičku na černém pivě s bramborovo-celerovým pyré.

Stačíme udělat jen pár snímků a už nám pod nosem voní polévka. Porce i pro chlapa akorát, chuť delikátní. Pokrm vychutnáme, zalijeme hltm piva a už nám mladík servíruje vepřovou krkovičku. Scénář se opakuje. Množství masa i přílohy stoprocentně vyhovuje. Konečně nějaká restaurace umí udělat vepřové tak, aby se maso rozpadalo na jazyku a nepřipomínalo podrážku.

Celkový dobrý dojem dotváří i zajímavě pojatý interiér se zlatými prvky. Nečekejte cirkusáctví. Naopak, kladně hodnotíme nevtíravě luxusní kombinaci zlaté s hnědou a tmavě červenou. Jen už je znát, že ta nejlepší léta má interiér za sebou. Chválíme i servis, respektive vysokou profesionalitu personálu. To vše za necelé tři stovky. Vyšší cena je úměrná lokalitě, servisu i kvalitě pokrmů.

Pokud vyrazíte do Ústí nad Labem, poříďte si jízdenku na lanovku, po cestě se pokochejte výhledem, udělejte pár fotek vlaků a třeba si dopřejte oběd. Příjemný zážitek si můžete zpestřit i zmrzlinou či pamlskem ze stánku. Dělá to tak řada rodin s dětmi i party šotoušů. Smiřte se jen s tím, že přímo z restaurace vlaky vidět nejsou, a to ani z míst u oken. Musíte za nimi až na terasu. Uznáváme však, že poslední výtka je pro „železnici nepolíbenou“ většinu populace zcela bezpředmětná. ○





Staly se neodmyslitelnou součástí železnice v metropoli. Vlaky tudy projíždějí na Smíchov nebo na Benešov u Prahy a České Budějovice. Nejstarší z trojice Vinohradských tunelů, důležité spojnice hlavního nádraží a nedalekých Vršovic, právě slaví 150 let provozu. Vznikl ruční ražbou jako součást jednokolejné dráhy císaře Františka Josefa (KFJB) z Prahy do Vídně v letech 1869–1871 a slavnostně zprovozněn byl 19. září 1871.

První z tunelů pod Vinohrady slouží pražské železnici už 150 let

Petr Slonek | Foto: J. Kocourek, O. Řepka, koridory.cz

Pracovat na vinohradských tunelech se začalo pod vedením inženýra Krouského na podzim roku 1869. Práce to ale nebyla vůbec jednoduchá. Tuneláři tehdy neměli odpovídající vybavení – pneumatická kladiva, strojní vrtačky, nemluvě o razicích štítech. Horninu tak museli dolovat pomocí krumpáčů, palic a lopat. Jediným „pomocníkem“ byl dynamit.

První západní tubus

Jako první se razil nejzápadnější tubus, dlouhý 1 146 metrů, kterým jezdí vlaky na Smíchov. Tunel vznikl již jako dvoukolejný, přičemž jedna kolej vedla od Vršovic a druhá byla určena pro spojovací dráhu mezi nádražím v Praze a na Smíchově. Na jeho stavbě se podílel německý podnikatel působící v Čechách Moritz Gröbe. Vytěžený materiál se ukládal na pozemcích Horní a Dolní Landhausky, kde později vznikla vila a park Gröbovka. Stavělo se od podzimu roku 1869 od obou portálů a ze dvou ša-



Lokomotiva 350.020 v čele expresu Slovenská strela vjíždí na hlavní nádraží



Tak vypadalo kolejiště u jižního portálu v květnu 1969. Kapacita tunelu ale přestala brzy stačit, a proto se později prorazily další, paralelní tubusy



Legendární Albatros 498.0 v čele osobního vlaku vyjíždí z vinohradského tunelu a míří do nedalekých Vršovic. Záběr je z 5. března roku 1969

chet hlubokých 30, respektive 35 metrů. Vnitřek tunelu utvořily pískovcové a žulové kvádry. Zajímavostí je, že během stavby dělníci dvakrát vyhlásili stávkou.

Ti se vedle nedostatečného vybavení potýkali ještě s dalším problémem, a to s nepříznivými geologickými podmínkami. Čelit museli nestabilnímu podloží včetně sypkých písků a také spodní vodě. Přesto se jim podařilo v březnu 1871 prorazit první štolu mezi severním portálem a druhou šachtou. O měsíc později dokončili i část mezi oběma šachtami a měsíc nato i zbývající úsek mezi první šachtou a jižním, nuselským portálem.

Současně v letech 1869–1872 byla těsně za jižním portálem tunelu vybudována i odbočka nové Pražské spojovací dráhy na Smíchov a pro potřeby této železnice byla v tunelu položena druhá kolej. Dráhu provozovala společnost KFJB od srpna 1872.

První vlak projel tunelem 19. září 1871 a celou dráhu mezi Vídní a Prahou stavbaři dokončili přesně podle plánu, a 14. prosince téhož roku začala trať sloužit cestujícím. První spoj přivezl pouhých devět cestujících, ale večerní vlak z Vídně využilo již 56 pasažérů.

Průsaky a deformace

Neodpovídající technika a s tím spojené omezené možnosti dělníků při stavbě se bohužel brzy projeví. Krátce po otevření se v tunelu objevily závažné vady včetně deformací a průsaků. V roce 1903 se

proto začalo uvažovat o jeho rekonstrukci. K té se nakonec přistoupilo až po druhé světové válce. V letech 1945–1948 tunel dostal místo dosavadního pískovcového nové žulové ostění.

Nejbližší stanicí k tunelu, pomíne-li hlavní nádraží, se stala stanice Hostivař. V roce 1880 vznikla st. Nusle-Vršovice. U jižního portálu byla pak 1. října 1888 zřízena zastávka Královské Vinohrady, která fungovala až do otevření druhého vinohradského tunelu 1. listopadu 1944. Ve stejný den, tedy 1. 10. 1888, byla zahájena osobní doprava na trati na Smíchov. Roku 1901 Rakouské státní dráhy trať od Smíchova zdvoj-

Když tři jsou čtyři

Skálou pod Vinohrady ve skutečnosti vedou čtyři tunely. Tím nejstarším nyní jezdí vlaky směrem na Smíchov. Druhým tunelem, zprovozněným roku 1944, jezdí spoje především do Benešova a Českých Budějovic. Třetí a nejmladší vinohradský tunel, jenž si na své dokončení musel počkat až do roku 1989, se ještě uvnitř skály větví z původního dvoukolejného ve dva jednokolejné. Při pohledu od hlavního nádraží jsou proto vidět jen tři otvory.

kolejnily. Protože druhý tunel ještě neexistoval, spojovací dráha byla ještě před tunelem výhybkami zaústěna do budějovické dráhy.

Výstavba dalších tubusů

Rostoucí počet cestujících a zvyšující se nároky na kapacitu železnice spolu se vzrůstajícím provozem vlaků časem vedly k plánům na rozšíření tunelu. Dvě koleje totiž postupně přestávaly stačit a bylo nezbytné prorazit další paralelní tunely. S jejich výstavbou začala za druhé světové války firma Kruliš. Prostřední tubus vedoucí souběžně s prvním, východně od něj, byl vybudován v letech 1940–1944. Prorazit se jej podařilo 6. března 1943 a zprovozněn byl 15. srpna 1944. Navazuje na něj trať k nádraží Vršovice. Obě tratě byly od sebe po dokončení rekonstrukce tunelu I v roce 1948 opět odděleny, každá vedla svým tunelem. Měří 1 126 metrů.

Stavba třetího tunelu pokračovala ještě po válce, ale roku 1949 byla zastavena. Přes 300 metrů dlouhý úsek se potom používal jen pro výtažné koleje, ale i jako vinný sklep. Dlouhá léta se nicméně nedělo nic. To se změnilo až v 80. letech minulého století. Dostavbu III. tunelu plánoval už od půlky 70. let SUDOP. Rozhodlo se o ní v návaznosti na rozšíření hlavního nádraží a budování odstavného nádraží Praha-jih.

V roce 1983 se začaly razit dva jednokolejné tubusy v průměru 7,8 metru. Ražný rozplet o profilu 140 m² byl budován



Albatros 498.008 se rozjíždí v čele Západního expresu směrem k vinohradským tunelům. Píše se 18. leden bouřlivého roku 1968

z otevřené jámy v blízkosti Anglické ulice. Tunely sledují Anglickou a Belgickou ulici a stavbě musel ustoupit dům v Anglické ul. č. 20. Od roku 1995 zde stojí novostavba ČSOB, kde je vybudována těžná šachta o hloubce 28 metrů. Práce komplikovalo i vedení dvou tras metra a podzemní trezor spořitelny, a proto nové tunely nejsou zcela souběžné s původními.

Ražba novou metodou

Nové tubusy byly raženy pražskou prstencovou metodou, používanou při stavbě metra, razičím štítem, tedy kombajnem GPK s příčně rotující frézou, zapůjčeným z ostravských dolů. Průměrná výška nadloží nad novými tunely je 22 metrů, z toho 12 metrů skály. U třetího tunelu se udává délka 1 125 m, ale 1 112 m či 1 123 m. Levý (západní) jednokolejný tunel má délku 772 m, pravý (východní) jednokolejný tunel 794 metrů. Nově vybudovaná část dvojkolejného tunelu před rozpletem o délce 40,5 metru, byla zčásti ražena a zčásti hloubena.

První slavnostní vlak projel novým tunelem 22. září 1989 za účasti tehdejšího vedoucího stranického tajemníka Miroslava Štěpána a ministra dopravy

Vinohradské tunely

| | |
|---------------------|---|
| Tunel č. I | délka 1 146 m, dostaven 1871, spojuje Praha hl. n. a Smíchov |
| Tunel č. II | délka 1 126 m, dostaven 1944, spojuje Praha hl. n. a Vršovice |
| Tunel č. III | délka 1 125 m, dostaven 1989, spojuje Praha hl. n. a Vršovice |

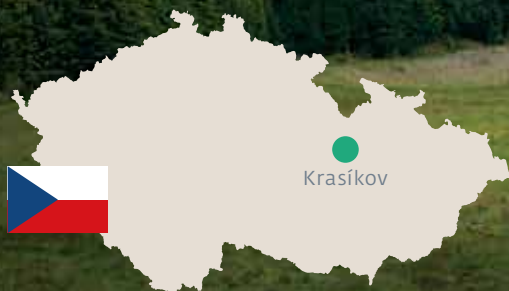


Tak vypadala stavba nejzápadnějšího tubusu, kterým jezdí vlaky směrem na Smíchov a Beroun

Podleny, což ale zároveň byla labutí píseň obou těchto komunistických funkcionářů.

Druhý a třetí tunel jsou součástí trati České Budějovice – Praha. V současnosti se připravuje zkapacitnění všech tří tubusů. Rozsáhlá rekonstrukce by podle předpokladů Správy železnic měla začít v roce 2022 a trvat zhruba šest let. Součástí bude oprava kolejí i kolejových konstrukcí v tunelech i na přilehlém jižním kolejovém rozvětvení na hlavním nádraží. Kvalitu infrastruktury by měly zajistit betonové pražce, což sníží i náročnost údržby na nejvytíženějším tuzemském osobním nádraží. V rámci stavby se položí 11 kilometrů nových kolejí. Zvýšit by se měla i traťová rychlost ze stávajících 60 až na 80 km/h ve směru do Vršovic. ○

CESTOPIS



Krasíkov

K moderní železnici za poznáním historie

Z Prahy na Ostravsko cestuji často. Obvykle využívám služeb dálkových vlaků Českých drah a nezřídka za oknem zahlédnu nějakou zajímavost. A podél trasy, zejména mezi zastávkami Krasíkov a Lupěné na druhém tranzitním koridoru, jich je jako hub po dešti. Chůze není mým koníčkem, volím tedy mezi kolem a městskou koloběžkou. Jsem povahou dobrodruh a pohodlný cyklovýlet nechávám zhýčkančům. Osedlám si proto koloběžku a půjdu se udířit. Naběhl jsem si. Doslova.

082 004-7

Josef Holek | Foto: autor, Michal Málek

Občas překvapím sám sebe. Co kdybych popadl koloběžku, sedl na vlak a jel se o dovolené projet do okolí Krasíkova, Tatenic a Hoštejna, do míst, kde trať projíždí divokou přírodou údolí Moravské Sázavy a které je notoricky známé množstvím tunelů a estakád? Od myšlenky nemám daleko k činům, zvláště když si část cesty naplánuji po starém drážním tělese, budu se moci podívat do dávno nevyužívaného tunelu a na konci trasy využít nabídku prohlídky malého železničního skanzenu. Ke všemu je trasa plná míst, ze kterých se dá „šotit“.

Na své cestě za poznáním a vidinou příjemného výletu využívám služeb expresu ČD EC Cracovia a v České Třebové přestupuji do osobního vlaku směr Zábřeh na Moravě, resp. Krasíkov. Pohodlná jízda mezinárodním expresem a posléze moderním RegioSpiderem mě trochu ukolébala, ale jen co vystoupím v Krasíkově a do obličeje mě i v srpnu praští nechutný chlad, procitnu, přiobléknu se a vyrážím do kopců. Že tam žádné nic moc nejsou? Pro koloběžkaře je každé stoupání výzva.

K tunelu za kravínem

První zajímavost, byť pro obyčejného smrtelníka železnicí nepolíbeného neviditelná, je místo, kde se před lety rekonstruovaný druhý koridor odpoutává od staré trasy Severní státní dráhy. Dnes je v místě silniční zatáčka, ale násep hned za řekou dává jasně najevo, kudy ještě v prvním desetiletí našeho milénia trasa vedla.

Pravda, oblouk u Krasíkova dávno zmizel pod náletovými dřevinami, ale železničářské poklady přece jen skrývá. Stačí projít vsí a po posledním mostíku přes říčku vystoupat ke kravínu. Na prvním rozcestí v lese ale zpozorníte. Nalevo, v asi dvacetimetrové hloubce, najdete mohutnou římsu starého Tatenického tunelu. Koloběžku opírám o strom a opatrně slézám, držím se pružných dřevin, jejichž listy mi projíždí skrz špinavé dlaně. Staré tenisky mi podklouznou a můj metrický cent najednou zadkem dře o zem a za sebou nechává slušnou brázdou.

Smrt čihá za obloukem

Bezmála 150 metrů dlouhý tunel byl zprovozněn v roce 1845 při otevření trati z Olomouce do Prahy, poslední vlak tudy projel v roce 2004. Byl postaven coby zábrana padajícího kamení, tedy nejdříve vyrostl v zářezu tunel a poté byl zasypan. V roce 1928 dostal druhou kolej a v padesátých letech se dočkal elektrizace. Portál a část blíže ke Krasíkovu byly zasypany, severní



Portál starého Tatenického tunelu. Dovnitř je vstup zakázán. Nedívíme se, výdřeva už opadává

strana je ale nadále přístupná, byť vstupu do tunelu brání silně zkorodované oplocení z kari sítě. Není radno do objektu lézt, popadané části ostění nevěstí nic dobrého.

Když se v potu tváře a se zadkem od bláta vypotácím zpět na cestu, přemýšlím, jestli tenhle výlet nezabalit. Ne. Vrátním se zpět na silnici a hned na kraji nedalekých Tatenic to vezmu opět doprava na zpevněnou cestu. Vede totiž ve stopě staré trasy. Neznalý by opět těžko tipoval, že se veze po bývalém náspu. Obličej mi bičují větve náletů, bláto už nemám

jen na zadku, ale i za krkem. Oblouk končí v průsmyku, v údolí Moravské Sázavy, u současných zastávek Tatenice, zařízlé mezi novými tunely Krasíkovským a Tatenickým (1 098 m a 141 m).

Místo je to věru klidné, temné švitořené říčky občas přerazí hřmot expresu jedoucím rychlostí přesahující 140 km/h. Když strojvedoucí zapíská pár metrů ode mě, uskakují hbitostí srnky. Ozvěna se pak mezi zdejšími svahy rozléhá ještě dlouhé vteřiny. Když zmizí koncová světla a kolejnice přestanou cvakat, pro-





RegioSpider zajíždí do Tatenického tunelu



Turistický přístřešek a odpočinková zóna na starém tělese u Hněvkovského tunelu II, jen pár kilometrů od Lupěného



← Obřít portál nového Hněvkovského tunelu II

služeb silnice. Chodci anebo cyklisté by mohli vyrazit po nebezpečné cestě na opačnou stranu, po proudu řeky.

Poslední inspekce

„Koloběžím“ po silnici, provoz minimální. Mohu se rozjet a nebát se, že mě úplav z jedoucího kamionu odhodí do kopřiv. Na trase ale najdu další pozůstatky dráhy. Opět jde o výrazný pešunek, vysypaný do oblouku. Orientačním bodem budíž pomník obětem druhé světové války stojící na kraji silnice. Nášep je



Obelisk nad Hoštejnem připomíná dokončení železnice

storem se opět rozprostře ticho. Jeden by až usnul. Udělám pár fotek a pomalu jdu dál. Žádné závody. Tempíčko v režimu Pohoda, hlava v módu Lázníčky. Vzhledem k velikosti kol koloběžky a faktu, že pár hodin před mou návštěvou vydatně přšelo, využívám na trase do Hoštejna

Smrt u tunelu

Nelze nezpomenout na nešťastnou událost, který se u starého Tatenického tunelu odehrála na sklonku října 1929, přičemž jednu z hlavních rolí v ní sehrál Josef Tieftrunk, technický rada Ředitelství státních drah v Olomouci. Tehdy vyjel spolu s kolegy služební drezínou ze Zábřehu do Krasíkova a před sebou měli nákladní vlak. Krasíkovský výpravčí však po průjezdu soupravy nepočkal na průjezd drezíny a poslal proti ní do oblouku parní lokomotivu. Posádka rozjetou mašinu spatřila na poslední chvíli. Dva muži stačili dokonce vyskočit. Naopak Tieftrunk se nejspíše pokusil zařadit zpětný chod a střetu zabránit. Nepodařilo se. Železničář za svou snahu uchránit techniku před jistým zničením zaplatil cenu nejvyšší. Vymrštění z vozu a náraz hlavou do mašiny nemohl přežít. Událost se stala kousek od jednoho z portálů.

zcela zřejmý, ale příroda za více než 15 let udělala své a z místa se stala divočina. Stará trať se v místě vyhýbala vrcholku, který nyní protíná železniční tunel Malá Huba (324 m). V rámci rekonstrukce byl na přeložce uveden do provozu na konci října 2006. Starý oblouk se do své původní stopy připojuje až daleko za tunelem, před osadou Popelák.

Na cestě do Hoštejna už žádná zajímavost neláká. Je tedy na místě připomenout smutný příběh průkopníka železnice, projektanta a stavitele Jana Pernera. K historii bývalé Severní státní dráhy patří a bylo by chybou na významné předky zapomenout. Tehdy, 20. srpna 1845, vyjel Perner z Olomouce do Prahy. Zahajoval totiž provoz dráhy, důležité trasy, která spojila Prahu s Vídní a už za pár let měla pokračovat dále do Drážďan. Vždyť železnice měla přispět k rozvoji měst, průmyslu i hospodářství. A právě Perner prosadil železniční spojení Prahy s Vídní přes Olomouc, byť šlo o nejdelší ze sedmi uvažovaných variant. Na výstavbu bedlivě dohlížel. Nakonec se mu také stala osudnou. 9. září 1845 si chtěl stavbu z projíždějícího vlaku prohlédnout, sestoupil na schody vozu, aby se u choceňského tunelu (dnes neexistujícího) ohlédl zpět. Hlavou však narazil do sloupu vrat u zdejšího nádraží. Ačkoliv byl prohlédnut lékařem, naléhání, aby byl hospitalizován v nemocnici, nevyhověl. V Pardubicích vystoupil a odešel k rodičům. O den později těžkému zranění podlehl.

Tlapy skončily v rybníce

Uříčen přířčím do Hoštejna a hned mě do oka cvrnkne lysý kopec, vypínající se nad malebnou, údolní obcí. Až se mi vyjeví pohledy z Podkarpatské Rusi... Jen tady mají asfaltové silnice. Že tu stojí zřícenina hradu z poloviny 13. století, který byl za husitských válek víceméně zbourán, je jedna věc. Druhá, pro železničáře významnější a také zdaleka patrnější, je obelisk. Vystaven byl roku 1847 jako památník dokončení železniční tratě.

Údolím spěchám ale dál po proudu říčky, po nedalekém koridoru projíždí souprava Slováckého expresu. Svou udýchanou a neméně kondiční jízdu ukončuji u Hněvkovského rybníka. Strčím do něj nohy. Málem zasycely. Stejně jako na zastávce v Tatenicích vychutnávám to ticho. Jen občas mi za hlavou projede vlak. Vzpomenu třeba na rozjetý Valašský expres, napůl v barvách ČD, napůl Železničnej spoločnosti Slovenska. Nic neobvyklého.

Dost bylo romantiky. Podjíždím trať, nechám se uchvátit divokou přírodou

CESTOPIS





u Hněvkovského tunelu I (180 m). Mínu Hněvkov a u tunelu II (462 m) usedám v odpočinkové zóně u místní cyklostezky, jak jinak, vzniklé na bývalém železničním náspu. Stavím ale jen kvůli fotkám. Místo zdobí pár dětských herních prvků. Na druhé straně pod mostem dodnes vyčuhují staré pilíře, nový most pro cyklisty stojí na části z nich. Jen pro zajímavost, soupravy s naklápěcí skříní (Pendolina) mohou tunely projíždět rychlostí až 150 km/h. Tunel Hněvkov II vede přímo pod vrcholem Hejnice (403 m n. m.).

Pára u koridoru

Udřený vjíždím do poslední rovinky a v miniaturním železničním skanzenu u Lupěného, v místě, kde by se stará trať napojila na novou, usedám do trávy. Odpočívám a sleduji provoz. Společnost mi dělá souprava v čele s parní lokomotivou 317.053 (CS 500), vodní jeřáb, návěstidla, nedaleký vechtr anebo starý železniční přejezd. Technika je volně přístupná, kupodivu nezničená a místo je oblíbeným cílem procházek. Doplněme, že vystavená průmyslová parní lokomotiva po koridorové trati nikdy nejela. Sloužila u národního podniku Severočeské hnědouhelné doly Most a pak i jako pomník v Lysé nad Labem. Vyrobena byla ve Škodě Plzeň v roce 1950 s číslem 2453 a dnes patří nedalekému městu Zábřeh. Největším lákadlem skanzenu je od roku 2012.

Výletním tempem dojezu na lupěnskou zastávku, počkám na osobní vlak mířící do České Třebové a odsud odjedu rychlíkem Svitava zpět domů. Unavený, ušpiněný, zpotený, s prošoupanou podrážkou, ale plný zážitků ze zhruba sedmnáctikilometrové trasy usedám do vlaku. A mířím domů. ◉



Železniční skanzen, který se cestujícím ve směru Zábřeh objeví na pravé straně po vyjetí z tunelu Hněvkov II

← Hněvkovský tunel s pořadovým číslem I, za kterým se nachází stejnojmenná obec



EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021



Železnice spojuje Evropu
#EUYearofRail

Železničář

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

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



Vážení klienti,

prosíme všechny vlastníky Lex Voucher poukazů o pozornost. Již v průběhu prázdninových měsíců jsme klientům začali vracet peníze z poukazů. K automatickému vrácení všech zbylých peněz došlo od 1. 9. do 14. 9. 2021. Proto si prosím překontrolujte účet, zda bylo vše vyrovnáno. Nevýčerpané dotace byly vráceny zaměstnavateli.

Peníze nemůžeme vrátit klientům, kteří mají pobyt zprostředkovaný CK Blue Style a rozhodli se přes naše upozornění přijmout poukaz Travel Safe, který nelze směnít za peníze.

Jsmo velice rádi, že můžeme dostát všem závazkům vůči našim klientům.

V měsíci září budeme nabízet ještě spoustu krásných a cenově výhodných pobytů u moře i v tuzemsku. Sledujte naše webové stránky nebo naše pravidelné střeďeční e-maily s nabídkou Last minute. Pokud chcete nabídku dostávat i na svoji soukromou adresu – stačí poslat zprávu na jisova@cdtravel.cz. Ne všechny zajímavé lasty jsme totiž schopni nabízet i na našem webu.

Přejeme všem krásné léto a hlavně pevně zdraví.

Vaše ČD travel – cestovní kancelář, na kterou se můžete spolehnout.



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

Festival
mezinárodního
vzdělávání

Příští stanice svět

14.-18. 9. 2021

Klára Vytisková
Barbora Poláková
Ventolin
Thom Artway a další

**NASKOČ DO VLAKU
ZA NOVÝMI ZÁŽITKY
S PROGRAMY**

**ERASMUS+ A EVROPSKÝ
SBOR SOLIDARITY**

workshopy / besedy / soutěže

dobrovolnictví, eko cestování,
zahraniční studium, odborné
stáže, život v cizině...

14. 9. PRAHA
15. 9. PLZEŇ
16. 9. LIBEREC
17. 9. BŘEHOV
18. 9. BRNO

< ZASTAVKY >



Vstup pro registrované
účastníky zdarma
#prististanicesvet



www.prististanicesvet.cz

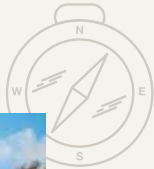


celoročně

Království železnic najdete i ve vídeňském Prátru

Přijďte se podívat na vláčky do Vídně! Vídeňský Prátr se pyšní další atrakcí, která potěší hlavně fanoušky železnice a rodinné zábavy – Königreich der Eisenbahnen. Jde o sesterskou expozici pražského Království železnic, největšího modelového kolejistiště ve střední Evropě. Co ve vídeňském Království železnic uvidíte? Obří kolejistiště prezentující model rakouského hlavního města. Na modelovém zpracování Vídně v měřítku H0 (1 : 87) s rozlohou 270 metrů čtverečních se nachází přes 70 městských dominant, věrných kopií skutečných objektů, stovky domů a tisíce figurek. V ulicích nechybějí auta a tramvaje, v provozu je i metro a samozřejmě také více než 60 vlakových souprav. Kolem kolejistiště najdete interaktivní tlačítka, kterými můžete sami rozpožehovat několik atrakcí. Při nočním režimu se na kolejistišti rozzáří tisíce pouličních, nádražních a parkových lamp. A pozor, nyní můžete ušetřit. Jeďte do Vídně vlakem Českých drah a uplatněte slevu 10% na vstup do Království železnic. Stačí u pokladny předložit jízdenku s cílovou stanicí Vídeň ne starší tři dny. A s In Kartou máte nárok na slevu 20% ze základního vstupného.

Nejblíže železniční stanice: Vídeň hl. n.



celoročně

Nevesední krása moldavské horské dráhy

Trať spojující Most a Moldavu v Krušných horách patří k našim nejromantičtějším lokálkám. Pryč jsou sice doby, kdy se po trati proháněly rychlíky z Prahy a vlaky dál z Moldavy pokračovaly do Saska, chudší provoz ale této romantické železnici nic neubral na kráse. Pro svůj profil a stavební provedení bývá trať nazývána moldavskou horskou dráhou. Vlak na ní překonává náročný horský terén pomocí tří viaduktů a dvou tunelů. Na čtyřicetikilometrové trati není nouze o zajímavá místa. Ve městě Hrob si například můžete prohlédnout základy protestantského kostela.

Nejblíže železniční stanice:
Most, Moldava v Krušných horách



celoročně

Olomoucká zoo láká na výlet do světa divočiny

Na Svatém Kopečku najdete nejen známou barokní baziliku, ale i zoologickou zahradu s vyhlídkovou věží. V zoo situované v lesích podhůří Nížkého Jeseníku chovají přes 1 800 zvířat 393 druhů. Pyšní se jednou z největších skupin oryxů jihoafrických a žiraf Rothschildových v Evropě. Mláďata odchovávají i u lvů berberských, mravenečníků, levhartů mandžuských, tygrů ussurijských nebo gepardů štihlých. K vyhledávaným atrakcím patří průchozí výběh klokanů a psounů nebo pavilon netopýřů s kaloni zlatými létajícími návštěvníkům volně nad hlavami.

Nejblíže železniční stanice:
Olomouc hl. n.



celoročně

Pohnutou historií Terezína až na čedičový Radobýl

Cesta do Terezína je výletem, který nabízí důležitý pohled na nedávnou temnou historii Evropského kontinentu. Muzeum Tereziánského ghettá nabízí důležité svědectví o hrůzách nacismu na našem území. Najdou se zde však i jiné, neméně poutavé zastávky. Muzeum Kavalír II nabízí náhled do života vojáků v 19. století. V Litoměřicích je možné navštívit dílnu ručního papíru či galerii loutek. V samotném závěru výletu stojí výzva. Doslova i obrazně dechberoucí čedičový kopec Radobýl, odkud je výborný výhled na Litoměřice, Terezín, labské údolí a okolní krajinu.

Nejblíže železniční stanice:
Bohušovice nad Ohří/Litoměřice/Žalostice