

MODERNÍ ŽELEZNICE

KONTROLOVAT SE
MUSÍ I TRATĚ BEZ
PRAVIDELNÉHO
PROVOZU

02

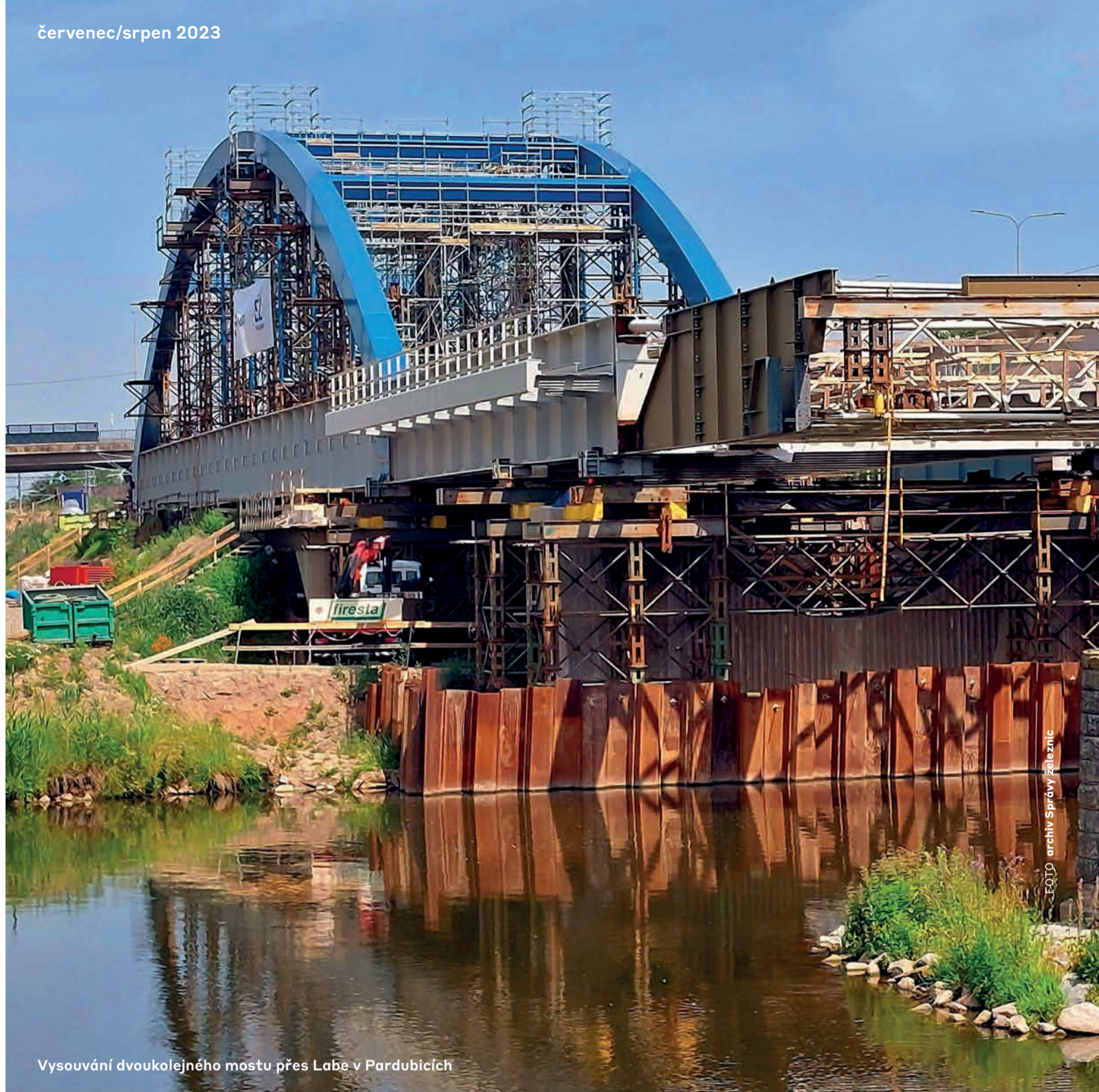
REKONSTRUKCE
VÝPRAVNÍ BUDOVY
V PLZNI JE V POSLEDNÍ
TŘETINĚ

04

PARTA NADŠENCŮ
PEČUJE V ČESKÉ
LÍPĚ O DŮKAZY UMU
NAŠICH PŘEDKŮ

08

20 LET
S VÁMI



Vysouvání dvoukolejného mostu přes Labe v Pardubicích

Risk a hazard na kolejích končí často tragicky

Statistiky hovoří neúprosně. Každý rok přijdou na železnici o život více než dvě stovky lidí, podobný počet se jich zraní. Nová bezpečnostní kampaň varuje před nepozorností a často i vědomým riskováním. Přitom stačí málo – respektovat pravidla bezpečné železnice.

TEXT | Tomáš Johánek

Přebíhání kolejí na místech, kde je to zakázané, nerespektování signalizace na přejezdech, podlézání či obcházení závor, nepozornost na přejezdech vybavených pouze výstražnými kříži – to jsou nejčastější příčiny mimořádných událostí na železnici, jejichž účastníky jsou vlak či jiné kolejové vozidlo na jedné straně a řidič silničního vozidla, cyklista či chodec na straně druhé. Vítěz je předem jasný. Samostatnou kapitolou je přímo hazard ze strany zejména mladé generace, jako je například lezení na vagóny odstavené na nádražích, kde je trolejové vedení, případně na sloupy ve stanicích na elektrifikovaných tratích.

S cílem řešit neklesající počty úrazů na železnici vznikla společná iniciativa několika institucí pod záštitou Ministerstva dopravy. Správa železnic, České dráhy a Drážní úřad podpisem společného memoranda o dlouhodobé

spolupráci na poli bezpečnosti na železnici symbolicky zahájily preventivní bezpečnostní kampaň, která přiblíží rizika nepozorného chování v blízkosti železnice. První část odstartovala na sociálních sítích s příchodem léta, které

charakterizuje hodně volného času dětí a mládeže, proto se zaměřuje především na nebezpečné chování mladé generace na železnici. Spolupráce bude pokračovat na podzim, druhá fáze vyvrcholí celostátní mediální kampaní.



FOTO archiv Správy železnic

PRAVIDLA BEZPEČNÉ ŽELEZNICE SE MUSÍ DODRŽOVAT

Naše státní organizace se věnuje bezpečné železnici a prevenci úrazů či zbytečných úmrtí celoročně, na webu spravazeznic.cz je samostatná sekce zaměřená přímo na tuto oblast. Formou krátkých spotů jsou zde prezentována všechna pravidla, která je nutné v blízkosti železnice dodržovat. Jde například o zákaz přecházení kolejí mimo přechody a přejezdy, zákaz lezení na sloupy a odstavené vagóny, zákaz poškozování zabezpečovacího zařízení na železnici, zákaz naskakování do rozjíždějícího se vlaku, nutnost respektovat signalizaci na přejezdech či dávat maximální pozor při překonávání přejezdů zabezpečených jen výstražnými kříži. Nespolehneme ale rozhodně jen na webové prezentace. Každoročně

NOVÉ BEZPEČNOSTNÍ SPOTY NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH

Na počátku léta jsme na sociálních sítích spustili novou bezpečnostní kampaň, jejímž cílem je varovat zejména mladé lidi před zbytečným riskováním a hazardem. Formou kombinace ilustrace a záběrů skutečných událostí se postupně zaměříme na nejčastější prohřešky, které většinou končí velmi špatně. Sledujte sociální sítě Správy železnic.

navštíví několik stanic Preventivní vlak bezpečné železnice, jehož prostřednictvím informujeme žáky základních škol o správném chování v blízkosti kolejí. Letos jsme za sedm dní zavítali do tří měst a oslovili téměř 2000 dětí ze základních škol a dvou škol speciálních. S podobným projektem Vlak nezastaví! jezdíme také přímo do škol. Jak může dopadnout srážka mnohatunového vlaku a osobního vozidla, ukazuje Správa železnic každý rok při příležitosti Mezinárodního dne bezpečnosti na železničních přejezdech ILCAD. Téma letošního cvičení bylo více než aktuální – nepozornost řidiče automobilu na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži, následná srážka s vlakem a ukázka postupů všech složek integrovaného záchranného systému při řešení následků této mimořádné události.

SPOLUPRÁCE S FRANCOUZI NA PŘÍPRAVĚ VRT SLAVÍ 5. VÝROČÍ

Naše státní organizace a francouzské státní dráhy SNCF pracují na přípravě českých VRT společně pět let. Za tu dobu se podařilo připravit podrobný manuál, jak tratě navrhovat, stavět a provozovat. ČR díky této spolupráci projektuje už více než 300 km nových tratí. Jejich technické řešení zohledňuje veškeré zkušenosti, které francouzští kolegové nasbírali za více než 40 let provozu vlaků TGV a systému vysokorychlostních tratí.

ZÍSKALI JSME DALŠÍ PODPORU Z EVROPSKÝCH FONDŮ



vizualizace Masarykova nádraží

Naše organizace pokračuje v úspěšném získávání dotací z Nástroje pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility – CEF) v novém dotačním období 2021–2027. V druhé výzvě programu získalo grant pět velkých stavebních projektů. Dotace v celkové výši 10,9 miliardy korun půjde do klíčových staveb v pražském uzlu (modernizace Masarykova nádraží, stanice Praha-Smíchov a Branického mostu) či optimalizace úseků Karlštejn – Beroun respektive Havířov – Havířov střed.

ZAČALA OPRAVA POŠKOZENÉHO VIADUKTU PŘES SVRATKU

Na konci června začaly stavební práce na kamenném viaduktu přes Svratku Brně, poškozeném pravděpodobně při realizaci protipovodňových opatření. Dajde především ke statickému zajištění celkem čtyř pilířů, jejich základy budou zpevněny mikropilotami o desetimetrové délce. Stavební úpravy potrvají do listopadu a budou probíhat ve dvou fázích, postupně na pravém a pak na levém břehu řeky. Během každé etapy budou stavbaři zajišťovat vždy dva pilíře.

Standardní kontroly se musí provádět i na tratích bez pravidelného provozu

Hned na několika traťových úsecích přestaly v poslední době jezdit osobní vlaky. Přesto musí zůstat provozuschopné. Jak se mění péče o tratě bez pravidelného provozu, jsme se zeptali ředitele odboru provozuschopnosti Bohuslava Stečínského.

TEXT | Tomáš Johánek

Kde se letos uskuteční největší opravné práce?

To je v souvislosti se zajišťováním provozuschopnosti asi očekávatelná otázka, ale já se musím přiznat, že ji nemám rád. Posouvá totiž zajišťování provozuschopnosti do roviny porovnávání s investiční výstavbou, ale tak to z podstaty věci není. Při zajišťování provozuschopnosti je základem údržba a odstraňování závad prostřednictvím drobných opravných prací. V první linii jsou naši zaměstnanci na odborných správách OR, kteří v rámci své činnosti operativně odstraňují závady vzniklé bezprostředně v rámci provozování dráhy, ať již v běžné pracovní době, nebo často v rámci pohotovostí. Vlastními kapacitami nebo už s pomocí externích subjektů zvládáme drobné opravy, které ale mají zásadní vliv na udržení stavu tratí, především těch regionálních, ale i ostatních celostátních (myšleno především mimo síť TEN-T). A teprve když máme zajištěny tyto činnosti, můžeme si říct, které velké opravné práce zvládáme realizovat. Mezi největší letošní akce patří například cyklická údržba na trati Třebovice – Hoštejn, Praha-Holešovice – Vraňany nebo Praha-Běchovice – Poříčany. Akce cyklické údržby jsou zásadní pro udržení kvality sítě TEN-T a především našich koridorů. Pokud na takto vytížených tratích nebudeme dělat preventivní zásahy, ale necháme dospět kumulaci závad do stavu, kdy budou významně narušovat provoz, mohlo by se stát, že koridor zastavíme neplánovaně, v době, kdy se to bude nejméně hodit. Vedle těchto příkladů jsou pochopitelně další, napříč celou sítí, u každého OR a v podstatě v každém kraji. Namátkou jsou to opravy úseků Kunovice – Veselí nad Moravou a Blatno u Jesenice – Petrohrad nebo mostů na trati Kutná Hora – Zruč nad Sázavou. Ten výčet je ale samozřejmě výrazně delší.

Na základě jakých pravidel se vybírají úseky, které se daný rok opraví? Jaká jsou základní kritéria?

Primární odpovědnost má pochopitelně správce, tedy především OR a jejich odborné správy. Finančně je nezbytné nejdříve alokovat na konkrétní správy finanční objemy na zajištění základní údržby a drobné opravy, které slouží nejen k zajištění standardních úkonů, ale i na operativní odstraňování závad. Z toho, co zbude, lze potom finančně plánovat větší opravné akce. Děje se tak dlouho dopředu s ohledem na koordinaci výluk, rozsáhlejší přípravu, popřípadě



FOTO autor

ING. BOHUSLAV STEČÍNSKÝ, MSc. Ředitel odboru provozuschopnosti Správy železnic

Narodil se v roce 1971. V roce 1995 absolvoval VŠDS Žilíně a v letech 2011 až 2014 studijní program MSc in Business Management realizovaný ve spolupráci vysoké školy B.I.B.S a The Nottingham Trent University. První praktické zkušenosti získal při realizaci silničního tunelu Hřebeč u společnosti Metrostav a následně jako projektant mostních staveb u společnosti ILF. Od roku 1999 postupně působil na různých pozicích v rámci ČD a následně SŽDC či Správy železnic. Od 1. května 2018 byl jmenován do současné funkce.

V poslední době přibývá počet tratí nebo traťových úseků, kde se neobjednává žádná osobní doprava. Pokud tam není ani nákladní doprava, co to znamená pro nás jako správce tratí, jak se přistupuje k údržbě podobných tratí či úseků?

Osobně se domnívám, že je to velmi špatná situace pro všechny. Pokud není trať zrušena, případně prodána, musíme ji udržovat. To s sebou přináší mnoho aspektů. Bezesporu záleží na výchozím stavu. Pokud má trať daleko do konce své morální životnosti, bude možné ji s jistým úsilím udržet ve stavu, kdy může být za dodržení speciálních podmínek přidělena kapacita. I tak se však můžeme dostávat do složitých situací. Například tam, kde je zabezpečovací zařízení závislé na kolejových obvodech, dochází v případě zastavení provozu ke ztrátě šuntu. Aby na takové trati byla realizována jízda vlaků, musí se buď uskutečnit v jiném než standardním režimu, nebo bychom zde teoreticky měli nejdříve jezdit nějakým mechanismem, ať již naším, nebo cizím. Jeho pojižděním obrousíme koleje tak, aby bylo znovu dosaženo požadované šuntové citlivosti. Každopádně na všech těchto tratích je třeba provádět standardní kontroly, je nezbytné minimálně zajistit ochranu před povětrnostními vlivy, především před nežádoucí zeleň nebo nálety, které dokážou trať zlikvidovat relativně ve velmi značné rychlosti. I když bude degradovat, je nutné udržet její provozuschopnost

I na tratích bez pravidelného provozu se musí například odstraňovat nežádoucí zeleň

alespoň při dodržení minimálních parametrů, čímž mám primárně na mysli zejména zavedení snížených traťových rychlostí.

Jakou pravidelnou údržbu obvykle potřebuje každá trať bez ohledu na to, jak hustý je na ní provoz?

Na tento dotaz jsem již asi částečně reagoval při předchozí otázce. Obecně je to minimálně odstraňování nežádoucí vegetace, udržování odvodnění, provádění kontrol a dohledací činnosti a diagnostiky, odstraňování závad zjištěných při těchto kontrolách. V případě tratí, na nichž je stále zachován provoz, se zaměřujeme především na kvalitu geometrie koleje a podle ní přistupujeme k zásahu (podbíjení, čištění); sledujeme také stav samotných kolejnic a pražců. Zásadním prvkem jsou samozřejmě výhybky, u zabezpečovacích zařízení se jedná o pravidelné kontroly a údržbové úkony dané předpisy, obdobně lze asi hovořit o oblasti elektrotechniky a energetiky.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Matásková
Grafická úprava Studio Marvil
Výroba a distribuce Profi-tisk group s.r.o.
Náklad 5 000 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966

Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.



Začíná rekonstrukce Branického mostu

Se začátkem prázdnin se rozběhnou práce na zdvoukolejnění Branického mostu, který se nachází mezi stanicemi Praha-Radotín a Praha-Krč. Práce potrvají celkem 13 měsíců. Realizace stavby umožní odklon vlaků mezi hlavním a smíchovským nádražím během plánované rekonstrukce mostů pod Vyšehradem. Vybuduje se především druhá traťová kolej v úseku od Branického mostu do stanice Praha-Krč. Současně vznikne i nová odbočka Spořilov, která umožní vlakům přejíždět z jedné koleje na druhou. Projekt zahrnuje rovněž sanaci Branického mostu, vybudování nového přemostění Údolní ulice a výstavbu technologických objektů v Krči a na Spořilově. Dosud jednokolejná zastávka Praha-Kačerov získá nové nástupiště s délkou 220 metrů, přestup na metro a autobusy MHD zajistí nová lávka. Branický most, nazývaný také most Inteligence, pochází z poloviny minulého století. V současnosti je využíván především nákladními vlaky a tvoří součást nákladního průtahu Prahou.

Nad řekou je už hlavní část nového mostu přes Labe

Modernizace trati mezi Pardubicemi-Rosicemi nad Labem a Stéblovou, jejíž součástí je také dvoukolejný most přes Labe, vstupuje do závěrečné fáze. Do finální podoby se upravuje zastávka Stéblová obec, v Rosicích se dokončuje trakční vedení či zastřešení nástupiště.

TEXT | Kateřina Veselá

Největší pozornost na vrcholící modernizaci trati mezi Pardubicemi a Stéblovou aktuálně přitahuje nový železniční most. „Práce na labském mostě se poslední měsíce soustředily na jeho nejdelší středovou část. Svařoval se vyztužený oblouk, Langrův trám, který pomocí táhel vynese celou váhu mostu včetně provozního zatížení. Toto řešení nám umožní následně odbourání původního pilíře uprostřed řeky a zajistí její lepší splavnost,“ vysvětluje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Stavba mostu s celkovou hmotností 1 350 tun probíhá ve třech fázích. Při současné druhé se několika hydraulickými lisami posunul o téměř 30 metrů. „Nový ocelový most kompletujeme na pravém břehu a nyní vysouváme více než 110 metrů dlouhou konstrukci do poloviny šířky řeky. Tím si uvolníme místo pro montáž zbývajících dílů a v srpnu celý most posuneme do definitivní polohy,“ říká

projektový manažer Skanska Jan Mitlöhner. Opěry a pilíře mostu jsou železobetonové. Délka samotného přemostění přesáhne 140 metrů.

Železniční trať Pardubice – Hradec Králové, spojující dvě krajská města s přibližně sto tisíci obyvateli, je dlouhodobě zatížena silnou dopravou. Proto bylo nezbytné její zdvoukolejnění. Dva roky od zahájení stavby jsou ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem již nová nástupiště a podchod. Rekonstrukcí prochází také zastávka Pardubice-Semtín a cestujícím už slouží nová zastávka Stéblová obec, která zkracuje docházkovou vzdálenost na vlak. Veškerá nástupiště jsou bezbariérově přístupná. Modernizovány jsou také všechny přejezdy. Rekonstrukce celého úseku umožní po zavedení ETCS dosažení traťové rychlosti až 160 km/h. Hotovo bude na konci letošního roku.

Na dvanácti místech vzniknou ještě letos chytré zastávky

Na celkem dvanácti nádražích bude už brzy možné využívat takzvané chytré zastávky. Vybuduje je společnost STARMON, která uspěla ve výběrovém řízení. Všechny zastávky by měly začít sloužit cestujícím do konce letošního roku a přispět tak ke zlepšení jejich informovanosti.

TEXT | Pavel Tesař

Ve spolupráci s objednavateli veřejné dopravy jsme navrhli 12 lokalit, které vybavíme novými přístřešky a elektronickými informačními panely. Cestující se z nich dozví o neplánovaných změnách v jízdním řádu, zpožděných vlacích či provozních mimořádnostech. „Přístřešky na zastávkách poslouží cestujícím nejen jako ochrana před rozmary počasí, ale jejich součástí budou i dotykové displeje s aktuálními provozními informacemi. Nejprve jimi vybavíme frekventované zastávky, například tu v Golčově Jeníkově, kterou obsluhují i rychlíky na trase z Prahy do Havlíčkova Brodu. Dále se budou nacházet na nádražích, kde se přestupuje na další druhy veřejné dopravy,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Chytrou zastávku bude tvořit prosklený přístřešek pro cestující vybavený smart technologiemi. Kromě elektronického informačního

panelu půjde o spínané LED osvětlení, kamerový systém a také možnost nabíjení telefonů. Každý přístřešek bude v antivandalském provedení, stejně jako lavička s opěradlem a odpadkový koš. Na informačním panelu s dotykovou obrazovkou si cestující budou moci zobrazit na displeji pravidelný jízdní řád, tabuli s odjezdy nebo zobrazení aktuální polohy vlaku. K podávání akustických informací poslouží reproduktor.

Bude zde také zabudována kamera pro záznam fotografie v případě poškození zařízení. Tím se značně zvýší bezpečnost cestujících na zastávce, a to jednak možností odhalení pachatele z pořízených záznamů, jednak preventivním způsobem. Celkově je chytrá zastávka koncipována tak, aby měla velice nízký odběr elektrické energie a byla maximálně úsporná. Díky tomu ji bude možné napájet solárními panely.



Rekonstrukce výpravní budovy v Plzni vstupuje do poslední třetiny

Rozsáhlá rekonstrukce památkově chráněné budovy hlavního nádraží v Plzni je ze dvou třetin hotová. Během července se cestujícím zpřístupní nové pokladny, zároveň se jim ale výrazně omezí pohyb po budově. Všechny veřejné prostory budou opravené do konce roku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Práce na plzeňském hlavním nádraží začaly v dubnu před dvěma lety. Stavbaři už stihli opravit východní část nádražní budovy, která bude sloužit zaměstnancům naší státní organizace a dopravců. Opravené jsou dvě menší věže, momentálně finišuje oprava hlavní kopule. Pracuje se také na opravě dolní haly, během

července se stavbaři přesunou do horní haly, kde dnes fungují pokladny a čekárna. Prodej jízdenek se přemístí do nových pokladen ve spodní hale pod schodištěm. „Prostor pokladen bude mít v budoucnu nad sebou skleněnou pochozí plochu, aby tam mohlo vnikat denní světlo. V půlce července pak začne v hale

barevná výmalba, při které se vrátíme k původním vzorům i barvám. Vnitřek haly proto dostane opět tluštější odstíny pískové a kávové. Začne se už také pokládat replika historické dlažby, vždy po částech, aby bylo možné vytvořit koridory pro cestující k pokladnám,“ popisuje další práce správce stavby Petr Toman.



FOTO autor (3x)



MYSLÍ SE I NA LEPŠÍ AKUSTIKU
Jistou zajímavostí je, že se díky obložení stropu spodní haly akustickým materiálem a použití speciální reprosoustavy zlepší historicky špatná akustika celé haly. Ta získá i bohatší výzdobu, protože se vrátí její původní zdobné prvky podle tehdejšího projektu z roku 1905. Počítá se i se zachováním známých soch hutníka a železničáře, které zdobily halu v minulosti. Ty jsou dnes pečlivě zabalené, následovat bude jejich zrestaurování a umístění na místa, kam historicky patří. V horní hale vznikne nová restaurace, kterou bude provozovat řetězec KFC. „Momentálně jsme před podpisem smlouvy, bude to první pobočka KFC na nádražích Správy železnic v České republice,“ říká ředitel OŘ Plzeň Radek Makovec. Mezi dalšími nájemci pak budou například Knihy Dobrovský nebo kavárna Malinová. Na přelomu srpna a září se bude natírat fasáda finální barvou, půjde o světle žlutou. Neobvyklý bude zelený odstín měděné střechy, který vzniká tak, že se měděná krytina naleptává už při výrobě. Zajistí se

tím stálost barvy i pro následující desetiletí.

VEŘEJNÉ PROSTORY SE OTEVŘOU NA KONCI ROKU

V horní části haly stavbaři dokončují také nové veřejné toalety, ve kterých bude světlá podlaha a stěny kontrastující s tmavými zástěnami. Na stěně je už namontovaný mincovník, který po zaplacení uvolní turniket pro vstup do toalet. Všechny prostory pro veřejnost mají být hotové do konce letošního roku. V zázemí budovy budou práce pokračovat do začátku jara příštího roku. Podle hlavního stavbyvedoucího Miroslava Kšíra ze společnosti Metrostav DIZ byla pro stavbaře oříškem zejména rekonstrukce velké kupole nad hlavní halou, práce se protáhly kvůli nutnosti kompletní výměny nevyhovujícího dřevěného podbití. Celá kupole by měla být opravena do října. Podle Petra Tomana je cílem rekonstrukce to, aby nádražní budova po dokončení prací zvenku i uvnitř co nejvíce připomínala vzhled z roku 1907, kdy byla poprvé otevřena veřejnosti.

Opravenou budovu v Berouně doplnila hnízdní věž pro jiříčky

V rámci opravy budovy berounského nádraží se zde instalovala i hnízdní věž pro jiříčky. Jde o kompenzační opatření za odstranění hnízd na výpravní a administrativní budově a instalaci zábran proti hnízdění.

TEXT **Lucie Dalecká**

Jedná se o první hnízdní věž, která byla realizována ve veřejném sektoru v ČR. Již nyní budí pozornost a ozývají se zájemci z řad státní správy s žádostí o podrobnější informace.

Návrh a umístění hnízdní věže byly konzultovány s odborníkem z České společnosti ornitologické (ČSO) a zástupci města Beroun, kterým patří dík za spolupráci a poskytnutí

pozemku k umístění věže. Hnízdní kolonie jiříček na výpravní a administrativní budově obsahovala podle odborného stanoviska 30 až 32 hnízdících párů, resp. aktivních hnízd. Z uvedeného důvodu byla navržena konstrukce hnízdní věže s kapacitou 30 hnízd. Nerovnoměrně byla na věž instalována umělá hnízda hotová a umělá hnízda s vletovým otvorem



k dostavění, zbývající prostor umožňuje jiříčkám postavit si vlastními silami hnízda nová.

Hnízdní věž byla realizována na začátku letošního dubna před přiletěm jiříček ze zimoviště, v současné době se stále projevuje jejich silná vazba na původní hnízdiště, kdy se i přes zábrany snaží stavět hnízda na osvědčených místech. Vzhledem

k tomu, že se pro ně jedná o novou skutečnost, na kterou si budou muset zvyknout, není v tuto chvíli možné relevantně vyhodnotit, zda bude hnízdní věž jiříčkám vyhovovat a budou ji v budoucnu využívat. Nicméně věříme, že se tento typ kompenzačního opatření osvědčí a splní svůj účel. Aktuální dění na hnízdní věži budeme i nadále sledovat.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

Údolím řeky Moravy do Čech

Přímým důsledkem prohrané Prusko-rakouské války v roce 1866 bylo propojení železnic obou zemí nadiktované vítězem. Vznikl tak i železniční přechod Lichkov – Mezilesí na trati z nitra Čech, ke kterému se ale připojily i koleje z Moravy.

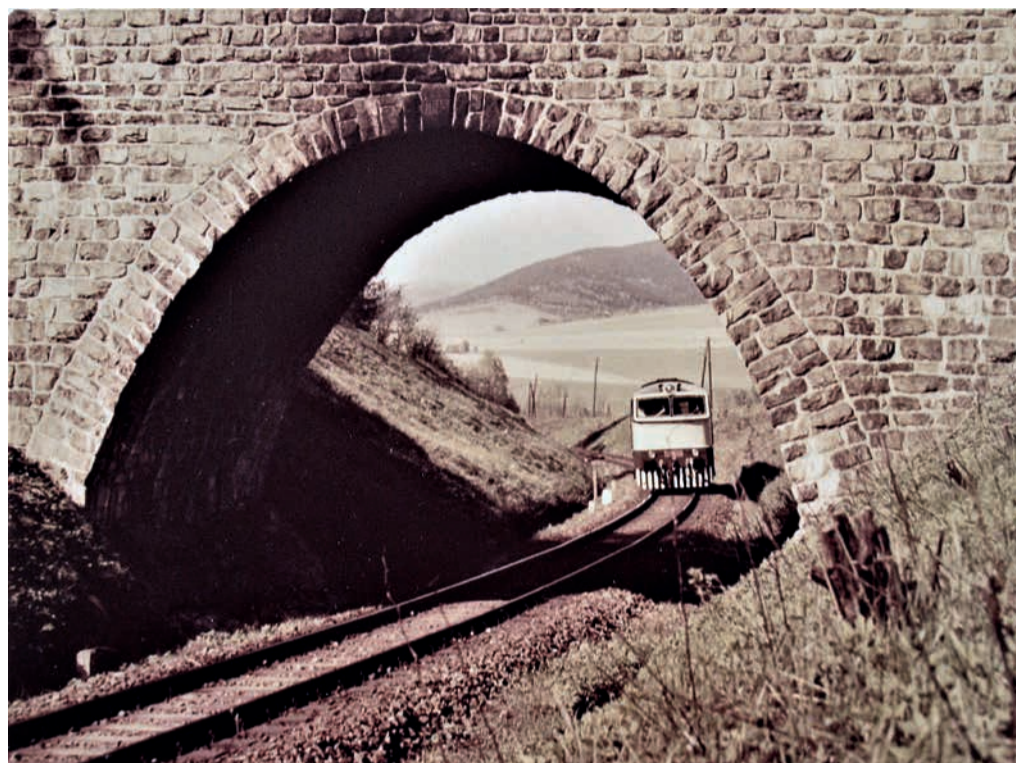
TEXT **Marek Binko**

Výstavbu železničního přechodu, kde byla mezistátní smlouvou z roku 1873 určena pohraniční přechodová stanice v Mezilesí (tehdy Mittelwalde, dnes Międzyzlesie), provedla Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB), která sem přivedla trať z Letohradu, resp. z Chlumce nad Cidlinou a Ústí nad Orlicí v roce 1874. Samotný přechod byl otevřen v roce následujícím. Pro stavbu a provoz trati ze Šternberka na Moravsko-slezské severní dráze (MSNB) přes Uničov, Šumperk, Hanušovice a Králíky na „bod na železniční trati Ústí nad Orlicí – Mezilesí blízko rakousko-pruské hranice“, tj. do Lichkova, byla udělena koncese císařem Františkem Josefem I. dne 11. září 1871. Mezi držiteli koncese, kteří následně založili společnost Moravská pohraniční dráha (MGB), vyčnívá firma bratří Kleinů ze Sobotína, která se velmi angažovala v železničním podnikání, nebo také rodiny zdejších textilních průmyslníků Oberleithnerů či Seidlů. Ačkoliv firma Gebrüder Klein stavěla tisíce kilometrů

železnic, na stavbu té vlastní si z důvodu vytiženosti najala firmu Wiener Eisenbahnen-Baugesellschaft. Ta však po půl roce zkrachovala, takže si Kleinové dráhu beztak museli dostavět sami. Trať byla předána do provozu 15. října 1873 do Králíků (od roku 1920 Dolní Lipky) a v posledním úseku 14. ledna 1874, současně se zahájením provozu vlaků do Lichkova z české strany. V té době ale již propukla hospodářská krize po krachu na Vídeňské burze 9. května 1873, která znamenala utlumení místního průmyslu a tím i ztrátové hospodaření dráhy, kterou proto v roce 1883 musel převzít stát.

ŽELEZNICE VE SLUŽBÁCH OBRANY VLASTI

Na trati z Hanušovic, vedené hlubokým údolím řeky Moravy, jsou dva tunely, jediné na celé MGB, a to Hanušovický o délce 93 m a Vlaský, dlouhý 159 m. Oba mají dvoukolejný profil v očekávání nikdy nenaplněného zvýšení



Moderní železnice
FOTO archiv autora

provozu vyžadujícího další traťovou kolej. Oba byly také zrekonstruovány v 50. letech, čemuž odpovídá i architektura jejich portálů. Koncem 30. let byla dráha využita pro výstavbu československého opevnění na Králicku. Pěchotní srub K-S 8 s názvem U Nádraží se nachází v těsné blízkosti nákladíště a zastávky Červený Potok. Nákladíště zde bylo zřízeno právě

kvůli dopravě materiálu na stavbu pevnostní linie. V letech 1997 až 2011 tu fungovala i stanice s výpravčím. Nedaleký kamenný nadjezd se objevil ve filmu Neporažení z roku 1956 nebo na sérii továrních snímků pražské lokomotivky ČKD ze zkušební jízdy lokomotivy T 478.3002 v roce 1969, ze které pochází i přiložená fotografie.

Co se děje v regionech

V MORAVSKÝCH BUDĚJOVICÍCH SE VYMĚNILO ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Pátý červnový den začala výluka ve stanici Moravské Budějovice. V následujících sedmi týdnech se zde prováděla náhrada stávajícího elektromechanického zabezpečovacího zařízení novějším typem.

V rámci koncentrace akcí do jednoho výlukového prostoru došlo také k opravě výhybek na zhlaví. Kromě výhybek číslo 1 a 2 budou všechny vyměněny a nahrazeny novými s čelistovými závěry. Proběhla také montáž přestavníků, návěstidel, počítacích bodů a všech dalších prvků, které jsou v kolejišti. Po montáži a aktivaci se nové zabezpečovací zařízení přepne do nové dopravní kanceláře. To původní bude uloženo v depozitáři Národního technického muzea.

Monika Opluštilová

OPOČENSKÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA PROŠLA ZÁSADNÍ REKONSTRUKCÍ



Letošní turistickou sezonu přivítala v novém nádražní budova v Opočně pod Orlickými horami. Největší změnou, které si všimne každý cestující, je odstranění již nepotřebného objektu bývalého hygienického zařízení. Vznikl tak prostor pro mobilní sklad správy tratí a přístřešek pro uložení nádob na komunální odpad.

Stavební práce zahrnovaly obnovu venkovních omítek, sanaci pískovcového soklu a nátěr cihlových prvků. Viditelnou opravou prošla střešní konstrukce a krytina. Dále došlo ke zkrácení peronního přístřešku a výměně střešní krytiny. Plocha pod přístřeškem byla zvednuta, aby se dosáhlo bezbariérového přístupu do veřejně přístupných prostor. Opravou a modernizací prošly i prostory veřejných WC a zčásti i čekárna. Před nádražní budovou byl vybudován prostor pro odstavení kol.

Nainstalován byl i nový orientační systém, označení názvu stanice a nové osvětlení vnějších prostor. Těšit se můžeme i na nový mobiliář.

Marie Řeháková

PREZENTACE OPRAVENÝCH INTERIÉRŮ FANTOVY BUDOVY V PRAZE

Zajímá vás, jak probíhá rekonstrukce Fantovy budovy a její budoucí využití včetně jednotlivých sálů? Přijďte si poslechnout naše prezentace, které připravuje vedoucí obchodního oddělení pro stanici Praha hlavní nádraží Terezie Krejbychová.

Historické prostory v severním křídle se mění před očima každý den a navrácí se jim tak původní lesk. Jakým způsobem se opravují nebo co všechno obnáší přípravy na bezproblémové zahájení chodu nově zrenovované budovy? A jaké bude její celkové využití? Na všechny tyto dotazy vám rádi odpovíme! Prezentace probíhají v našem infocentru na hlavním nádraží. Nejbližší termíny jsou 13. a 27. července a 17. a 31. srpna, a to vždy od 16 do 17 hodin.

Tereza Cabicarová

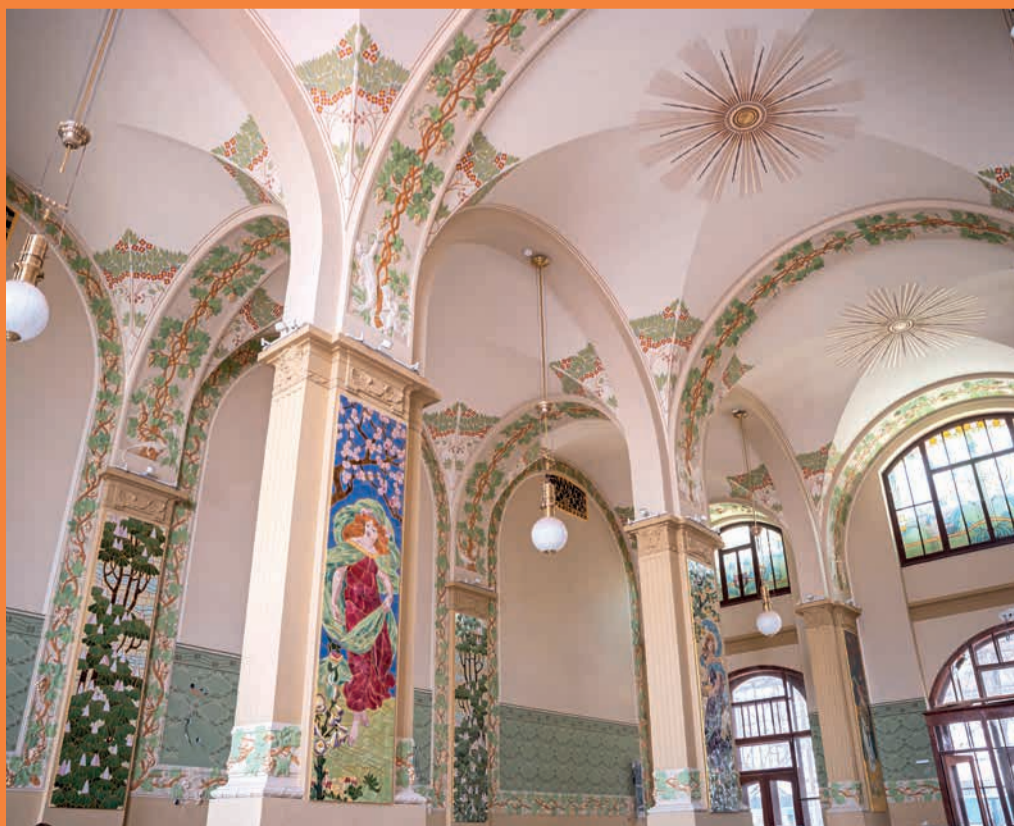
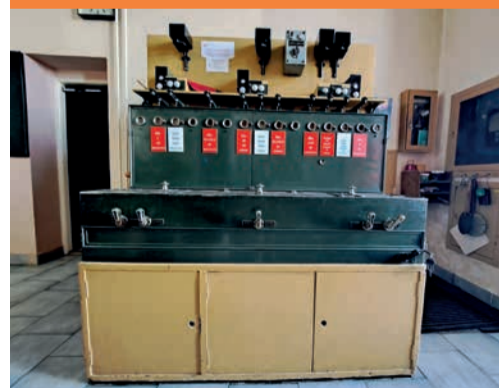


FOTO archiv Správy železnic (5x)

CHEB
7. května

Dopoledne se ve stanici Cheb srazil Os 7365 (motorová jednotka řady 844) s bagrem pracujícím v kolejišti. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2,2 milionu Kč.

PŘEROV
9. května

V podvečerních hodinách se v Přerově na služebním přechodu srazila lokomotiva řady 363 s akumulátorovým manipulačním vozíkem. Řidička akumulátorového vozíku byla těžce zraněna. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc Kč.

JABLONNÉ NAD ORLICÍ
12. května

FOTO archiv Správy železnic (2x)

Na přejezdu v obvodu stanice Jablonné nad Orlicí se po polední střetla dodávka Renault Master s Os 7163, kterým byla motorová jednotka řady 846. Řidič dodávky byl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 5,2 milionu Kč.

OLBRAMOVICE
16. května

V podvečerních hodinách projel v Olbramovicích Os 8276 (motorová jednotka řady 814) návštěvník Lc3 s návštěví Stůj a narazil do zarážedla kusé koleje. Strojvedoucí byl lehce zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 5,9 milionu Kč.

ŠTĚTÍ
26. května

Ve Štětí došlo v noci za jízdy Nex 48336 k poškození trakčního vedení, lokomotivy řady 388 a loženého nákladu (automobily Volkswagen). Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 20,4 milionu Kč.

KRÁSNÁ LÍPA – RUMBURK
28. května

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Krásná Lípa a Rumburk střetl osobní automobil Audi A4 s Os 6660, kterým byla motorová jednotka řady 844. Dvě osoby v automobilu byly usmrceny, jedna těžce zraněna. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 950 tisíc Kč.

BYSTRICE POD HOSTÝNEM – HOLEŠOV
5. června

V ranních hodinách se na přejezdu mezi Bystřicí pod Hostýnem a Holešovem střetl nákladní automobil Mercedes Benz s Os 3902, kterým byla motorová jednotka řady 814. Ta po nárazu vykolejila. Lehce zraněn byl strojvedoucí a 9 cestujících. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 3 miliony Kč.



Správa železnic aktivně přispívá k rozvoji e-mobility

Evropská komise dlouhodobě usiluje o udržitelnou mobilitu prostřednictvím snižování emisí z dopravy. Jedním ze základních dokumentů je Zelená dohoda pro Evropu (Green Deal). Mezi její cíle patří i efektivní využívání obnovitelných zdrojů energie.

TEXT | Jiří Cigánek

K Zelené dohodě se hlásí i Česká republika. V oblasti dopravy se zavázala výrazně snížit emise CO₂, a to zejména ve městech, včetně těch největších. Tam je situace s emisemi nejhorší. Jedním z možných řešení je rozvoj elektromobility. Naše státní organizace chce být na tomto poli velice aktivní, stanovila si strategický cíl vybudovat infrastrukturu pro nabíjení elektromobilů a propojit tak individuální automobilovou s veřejnou železniční dopravou. S rozvojem elektromobility počítá i Národní akční plán čisté mobility v ČR. Podle aktuální legislativy by členské státy měly u nových a výrazně renovovaných neobytných budov, ke kterým náleží více než deset parkovacích míst, zajistit instalaci nejméně jedné dobíjecí stanice a přípravu kabelovodu nejméně pro každé páté parkovací místo. Tento požadavek vychází z § 48b vyhlášky č. 266/2021 Sb. a týká se i rekonstrukce výpravních budov.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

Wallbox



Stojan

PLÁN POČÍTÁ S BUDOVÁNÍM POTŘEBNÉ INFRASTRUKTURY

Pro dobíjení elektromobilů je zapotřebí vybudovat infrastrukturu. Podporujeme rozvoj elektromobility jako perspektivního nízkoemisního druhu dopravy a rovněž tedy podporujeme rozvoj potřebné infrastruktury. Za tímto účelem byl zpracován dokument s názvem Plán rozvoje infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel Správy železnic, jehož obsahem je koncepce a strategie veřejných parkovacích ploch s určitým počtem dobíjecích stanic (bodů) a jejich dostatečné

kapacity u železničních stanic a zastávek. Aby byla naplněna vybudování infrastruktury, byla loni v listopadu podepsána Rámcová smlouva o nájmech částí pozemků pro účely instalace a provozu dobíjecí stanice (dobíjecích stanic) pro elektromobily mezi Správou železnic a ČEZ. Na jejím základě se již při přípravě projektu počítá s dobíjecími stanicemi.

PRVNÍ VLAŠTOVKY JSOU NA SVĚTĚ

Parkovací místo s dobíjecí stanicí se již stavebně připravuje ve Vsetíně v rámci realizace parkovacího domu Správy železnic, kdy by měly být umístěny dvě stejnosměrné dobíjecí stanice a stejný počet střídavých. Kolaudace je plánována začátkem příštího roku. Další lokalita, kde se ve stejné době plánuje realizace, je Kopřivnice, kde by měla být umístěna jedna stejnosměrná dobíjecí stanice.

Při přípravě projektové dokumentace se již plánuje instalace dobíjecích stanic v těchto lokalitách:

- Terminál Dlouhá Míle – 11 dobíjecích stanic DC, 24 dobíjecích stanic AC a příprava na rozšíření dobíjecích stanic AC
- Výstavba nové stanice Brno hlavní nádraží
- Benešov nad Ploučnicí – 2 dobíjecí stanice DC
- Chodov – 2 dobíjecí stanice DC
- Aš – 1 dobíjecí stanice DC
- České Budějovice – 1 dobíjecí stanice DC
- Písek – 1 dobíjecí stanice DC
- Nýřany – 1 dobíjecí stanice DC
- Ostatní lokality v rámci připravovaných projektů se prověřují.

Kontrola na stavbách pomůže orientaci slabozrakých a nevidomých

Přijedete vlakem, vystoupíte a zamíříte k východu z nádraží. Pro většinu z nás naprosto samozřejmá a snadno řešitelná situace. Nevidomý nebo slabozraký cestující chce postupovat přinejmenším stejně a k tomu potřebuje orientační a informační systémy.

TEXT | Radka Pistoriusová

Instalace desítek hmatových štítků a hlasových majáčků je daná zákonem tak, aby jich bylo dostatečné množství. Nicméně se může stát, že stavební práce v nádražní budově mohou s jejich funkčností zamíchat. Proto zástupci oddělení řízení projektů odboru strategie jezdí nejen na kontroly stávajících i modernizovaných stanic, ale nově také na stavby. Po pražském Radotíně a Vysočanech přišly na řadu Beroun a plzeňské hlavní nádraží.

A kdo může aktuální stav systémů nejlépe posoudit? Nejpopulárnější je ten, k jehož běžné výbavě patří bílá hůl a ovladač hlasových majáčků. Ve Správě železnic je to Mikuláš Kopas. Cestovatel a pravidelný uživatel vlaků má výhodu v tom, že ví o kompletní rekonstrukci plzeňské nádražní budovy. Projde poctivě oba podchody, nástupiště a zkontroluje hmatové štítky na zábradlí a u výtahů.

Ovladačem zkouší funkčnost všech majáčků.

„Po průchodu halou je přístup na nástupiště 9 až 12 a výstup na ulici Železniční,“ oznamuje hlas nad hlavami přítomných.

Od července se situace v plzeňské výpravní budově a přilehlých prostorách ale změní, stavební práce v objektu vstoupí do další etapy. Pro cestující se uzavře horní hala, prostor ve spodní hale bude zredukovaný na příchod k pokladnám a k výtahu. Omezení skončí v prosinci letošního roku, kdy se unikátní nádražní budova otevře po kompletní rekonstrukci. Pro Mikuláše Kopase to znamená, že do Plzně ještě přijede na další kontrolu provizorního orientačního systému, aby nevidomí a slabozrací cestující mohli bezpečně zvládat pohyb i v době probíhající stavby. Následně zkontroluje i instalaci trvalého orientačního systému.

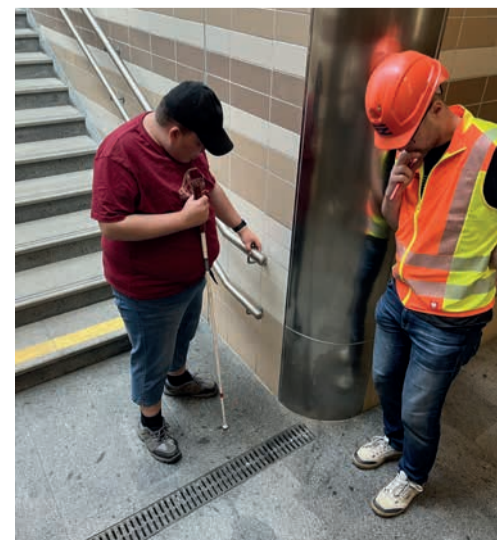


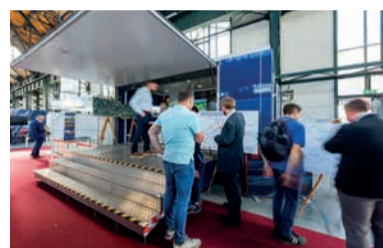
FOTO archiv Správy železnic (2x)

Atraktivní témata zaujala na Rail Business Days desítky studentů

Nové trendy v diagnostice, vysokorychlostní tratě a evropský vlakový zabezpečovač ETCS. Tři hlavní témata workshopů Správy železnic s názvem Energie železnice na mezinárodním železničním veletrhu Rail Business Days v Ostravě 2023 přilákaly na tři desítky středoškoláků a vysokoškoláků studujících technické obory.

TEXT | **Eva Rubešová**

Tradiční mezinárodní veletrh železniční techniky se letos opět vrátil do Ostravy a v okouzlivém prostoru Trojhalí Karolina přivítal ve dnech 5. až 7. června tisíce návštěvníků, železničních nadšenců a milovníků techniky. Mezi nimi byli také studenti partnerských škol, kteří využili možnosti potkat se s předními odborníky Správy železnic, navštívit náborový stánek a zúčastnit se speciálních workshopů Správy železnic. První den patřil evropskému vlakovému zabezpečovači ETCS, druhý den se představily moderní trendy v diagnostice a ve třetí a poslední dvouhodinově jsme se věnovali výstavbě vysokorychlostních tratí v České republice.



Studenti se nejvíce zajímali o to, kdy se budou moct svést vysokorychlostními vlaky, jakým způsobem Správa železnic řeší nespokojené hlasy veřejnosti a jak na nový způsob veřejné dopravy připravuje své nejbližší partnery – dopravce. Díky prezentaci zástupců Centra techniky a diagnostiky zjistili, jaké profese poptáváme právě v tomto útvaru.

STUDENTI TECHNICKÝCH OBORŮ JSOU ENERGIÍ ŽELEZNICE

Veletrh každoročně využívají nejrůznější firmy a organizace k prezentaci novinek. Ani letos tomu nebylo jinak. Například České dráhy představily

Mezinárodní železniční veletrh a konference Rail Business Days v Ostravě přilákaly přes osm tisíc návštěvníků. Těm se představilo více než 110 vystavovatelů z České republiky i ze zahraničí a 13 kolejových vozidel. Velkému zájmu návštěvníků se těšily i exponáty Správy železnic. Veletrh i doprovodnou konferenci zahájil ministr dopravy Martin Kupka. Příští ročník je naplánovaný opět v Ostravě od 11. do 13. června 2024.

nové provedení třívozové jednotky RegioPanter od Škody Group nebo ČD Cargo slavnostně pokřtilo lokomotivu Siemens Vectron 393 AC s pomocným dieselovým motorem. Správa železnic představila mostní inspekční jednotku a mobilní BTS a ve VRTmobilu probrala se zájemci plány na výstavbu vysokorychlostní železnice. V náborovém stánku se zastavily stovky studentů partnerských škol. Kromě nich i široká veřejnost, která se přišla zeptat na možnosti uplatnění ve Správě železnic. Ten, kdo správně odpověděl na vědomostní kvíz o železnici, si na památku odnesl drobnou cenu.

SKONČILA DRUHÁ STÁŽ PRO VYBRANÉ VYSOKOŠKOLÁKY

Nové spojení v Praze a elektrodyspečink. Tato místa byla cílem poslední odborné exkurze, která zakončila druhý speciální tříměsíční program stáže pro osm nejlepších vysokoškoláků. Sedm z nich se po absolvování státních závěrečných zkoušek stane novými tvářemi Správy železnic. Druhý běh náborového programu ukázal, jak talentované a motivované studenty vychovávají české technické univerzity a vysoké školy. V současné době již připravujeme třetí ročník, kterému bude opět předcházet technický workshop. Ten se bude konat na konci listopadu a jeho tématem budou největší železniční stavby u nás. Už nyní se hlásí zájemci, kapacita akce je ale omezená. Důvod? Chceme zachovat výjimečnost projektu, na který navazuje speciální program tříměsíční placené stáže pro osm vybraných studentů. Pokud máte zájem se zúčastnit workshopu, napište nám na: studenti@spravezeleznic.cz a zaregistrujte se.

PREZENTOVALI JSME SE NA DNI KOZLA



Letos jsme nechyběli na oslavách Dne Kozla. Do pivovaru jsme se vydali po kolejích Kozel expresem. Z hlavního pražského nádraží vyrazil v sobotu 10. června speciální vlak Českých drah s cílovou stanicí Velké Popovice. Správa železnic se k rodinné akci připojila historicky poprvé, aby představila významné železniční projekty, činnosti a profese. Účastníky 28. ročníku Dne Kozla čekala kromě ochutnávky piva, prohlídka pivovaru a koncerty známých kapel.

SPUSTILI JSME NOVÝ INTRANET

Prvního června jsme pro zaměstnance naší státní organizace spustili nový intranet Správy železnic. Najdete ho ve svém výchozím prohlížeči namísto toho starého. Nový intranet představuje spolehlivé technické řešení, které odpovídá aktuálním potřebám a požadavkům naší společnosti. Dokumentová knihovna je přehlednější a vyhledávání informací snadnější. Díky nové funkcionalitě je intranet dostupný i z mobilních zařízení a je také integrován do aplikace Teams.

Léto plné zábavy s VPN Family

Datujte do konce srpna za cenu jednoho měsíce

Kdo by nechtěl ze svých letních výletů posílat fotky nebo videa, užít si videohovor s blízkými nebo kamarády kdykoli a odkudkoliv? Ani letos se s námi na dovolené neztratíte, máme pro vás data na celé léto za neuvěřitelnou cenu.

Objednejte si naše mobilní data a surfujte s datovým tarifem 1,5 nebo 3 GB až do konce srpna za cenu jednoho měsíce. Například s datovým tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone zaplatíte za celé 3 měsíce jen 212 Kč a s Internetem v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O2 jen 239 Kč.

Nechcete, aby vám na dovolené utekly vaše oblíbené pořady a seriály? Objednejte si TV Kuki na prázdniny až na dva měsíce zdarma a zůstaňte v obraze. Objevte s ní skvělé funkce, které vám klasická televize nenabízí – například sledování zpětně 7 dní až na 5 zařízeních současně.

Objednejte si internet ve VPN Family co nejdříve a využijte naše slevy naplno. Internet v mobilu vám zjednoduší život např. díky mapám, chatu nebo vyhledávání spojů a můžete také posílat své fotky z cest rodině a přátelům.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portále <https://family.cdt.cz> nebo na telefonním čísle 972 111 333. Naleznete tam také kalkulačku pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.

Už 15 tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family.

Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!



Léto plné zábavy s VPN Family

Internet až na 3 měsíce za cenu 1 Kuki TV až na 2 měsíce zdarma

Objednávejte na family.cdt.cz nebo volejte na 972 111 333

VPN Family je program pro zaměstnance Skupiny České dráhy a státní organizace Správa železnic, který je poskytován společností CD-Telematika a.s. Umožňuje využívání služeb elektronických komunikací poskytovatelů společností Vodafone Czech Republic a.s., O2 Czech Republic a.s. a Nej.cz s.r.o.



Parta železničních nadšenců pečuje v České Lípě o důkazy umu našich předků

Česká Lípa je město železnici zaslíbené. Jedná se o důležitou železniční křižovatku, ve zdejším depu pak parta nadšenců pečuje o skutečné skvosty na kolejích. A nejen to – v současné době pracuje na obnově minimálně do vystavovatelného stavu legendárního jedničkového Albatrosa 498.112.

TEXT **Tomáš Johánek**

Nedaleko českolipského nádraží, kterému vévodí nová výpravní budova, se nachází areál bývalého lokomotivního depa. To sloužilo svému účelu až do roku 2007, pak ho České dráhy se současnými vozidly opustily a od té doby se využívá jako zázemí pro muzeální činnost a pro historická vozidla. Stará se zde o ně parta nadšenců různého věku i různých profesí, která spolupracuje s Centrem historických vozidel ČD v Lužné u Rakovníka. Spolek je složený převážně ze současných, ale i bývalých zaměstnanců Českých drah, jsou zde také zástupci Správy železnic i lidé, kteří profesně nikdy neměli s dráhou nic společného. Nechybí bývalí strojevodci, kteří jezdili na parních lokomotivách a dnes předávají zkušenosti svým následovníkům. Všichni jsou to především srdcaři. Protože upsat se takovému koníčku, to musí mít člověk nějakým způsobem v sobě.

O PRAVIDELNÉ DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ JE VELKÝ ZÁJEM

Samotné depo je veřejnosti přístupné obvykle pouze dva víkendy v roce, kdy se konají dny otevřených dveří. Ve spolupráci s městem Česká Lípa a muzeem v Lužné u Rakovníka se organizátoři vždy snaží na těchto akcích představit provozuschopnou parní lokomotivu. Vzhledem k jejich úbytku v poslední době je to stále těžší. A co všechno vlastně můžete za pomyslnými vraty depa vidět? Jsou tu vozidla parní, motorové i elektrické trakce, i když v České Lípě zatím trakční vedení není. Mezi nejobdivovanější exponáty patří parní lokomotiva 524.1110 (Pětikolák), slavná Šlechtična 475.179 či Štokr 556.0506. Modernější trakce zastupuje motorový vůz M 131.1130 (Hurvínek) či lokomotiva T 478.3001 (Brejlovec). V době konání dnů otevřených dveří se obvykle také pořádají jízdy zvláštních vlaků po tratích kolem České Lípy. Ideálně s parní lokomotivou v čele, protože pára je zkrátka jedinečná.



NÁROČNÁ OPRAVA LEGENDÁRNÍHO ALBATROSA

Když se zrovna nekoná žádný den otevřených dveří, vůbec to neznamena, že se v depu nic neděje, opak je pravdou. Členové spolku se totiž rozhodli výraznou měrou přispět k návratu na koleje již zmíněné Šlechtičny 475.179, která ještě nedávno jezdila a která potřebuje opravu kotle, a pak jedničkového Albatrosa 498.112. Ten ještě před několika lety rezavěl v kopřivách v Lounech a jeho dny se zdály být naplněny. Ale dnes je všechno jinak. V roce 2020 spolek oprávil letitý plán na záchranu jednoho ze tří dochovaných zástupců největší, nejsilnější, nejrychlejší a nejmodernější v Československu vyrobené parní rychlíkové lokomotivy. Od slov

se přešlo k činům, a tak na podzim roku 2021 se bývalá krása vydala na cestu z Loun do České Lípy. A začala její oprava do minimálně vystavovatelného stavu. Že jde o skutečně náročný proces, svědčí i to, že lokomotivě chybí řada důležitých dílů – například levý parní válec, všechny tři ojnice nebo armaturní hlava, v dezolátním stavu je budka strojevodce. Hodně dílů se bude muset vyrobit, což je možné, nicméně velmi drahé. Spolek je schopen vlastními silami opravit tendr, ten by se mohl představit veřejnosti už během několika let. S opravou samotné lokomotivy je to daleko složitější. Vše záleží na mnoha okolnostech a bohužel hlavně na financích. Je to běh na hodně dlouhou trať. Zatím se hovoří o opravě do vystavovatelného stavu. Že by se snad jednou Albatros znovu rozjel vlastní silou, je zatím pouhým snem členů českolipského spolku.

O tom, zda se třeba jednou podaří Albatrosa zprovoznit, můžete rozhodnout i vy. Spolek založil transparentní konto s názvem Projekt renovace parní lokomotivy 498.112 s tendrem 935.2272. Číslo účtu je 278975072/0300 variabilní symbol 498112



ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



BULHARSKO Slunečné pobřeží, Nesebar a Pomorie

11/12denní pobyty
odlety z Prahy
zvýhodněný termín 15. – 26. 7. 2023
snídaně, polopenze, all inclusive
cena od 10 000 Kč



KRÉTA Stalida

HOTEL NIKO ELEN
11/12 denní pobyty v oblíbeném hotelu
odlet z Prahy
snídaně (možnost dokoupení polopenze)
cena od 10 000 Kč

ČD TRAVEL vaše cestovní kancelář

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Drážní úřad schválil názvy čtyř nových zastávek

Na české železniční síti přibudou další nové zastávky. Drážní úřad už v letošním roce schválil čtyři nové názvy. Tři zastávky nově vzniknou ve Středočeském kraji v rámci modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno, jedna bude vybudována v Kraji Vysočina. Názvy nových zastávek budou platné ode dne jejich otevření.

Na trati č. 120 Praha – Kladno – Rakovník vzniknou nové zastávky Hostivice-Jeneček, Malé Přítočno a Velké Přítočno. Čtvrtá bude postavena v rámci rekonstrukce železniční stanice Batelov na trati Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí a ponese název Horní Cerekev město. Termín výstavby zastávek bude záviset na stavební činnosti Správy železnic, která je investorem obou těchto projektů.

