

# Železničář

6. ČERVNA 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



12

ROČNÍK XXVI



## 6–7 ROZHOVOR

Nejen Olomoucký, ale i Zlínský kraj spadá do působnosti Regionálního pracoviště Zákaznického personálu Olomouc. Hovořili jsme s manažerem olomouckého pracoviště **Radkem Steigerem**.

## 8 ZPRAVODAJSTVÍ

České dráhy nasadily do provozu první **modernizované bistrovozy** s oddílem 1. třídy. Cestující se s nimi nyní mohou setkat na spojích InterCity Opavan z Prahy do Opavy.

## 11–14 TÉMA

Německo v zimě zažilo ukončení provozu první generace vícesystémových lokomotiv. Ohlédněme se za **první generaci vícesystémových strojů** u DB, která předcházela strojům Traxx či Vectron.

## 15 ZAHRANIČÍ

ZSSK od červnové změny jízdního řádu nasazuje **dva páry regionálních rychlíků** denně mezi Košicemi a ukrajinským Mukačevem. Pojede se bez nutnosti výměny podvozku, a tudíž rychleji.

## 18–19 CESTOPIS

Hlavní město Dolnoslezského vojvodství **Wrocław** je jedním z nejdéle osídlených míst u našich severních sousedů. Samo město je zajímavé nejen z historického hlediska, ale navíc se bouřlivě rozvíjí.



FÉNIX

### ČASOPIS ŽELEZNIČÁŘ ZÍSKAL PRVNÍ CENU

České dráhy uspěly v dalším, již šestém ročníku soutěže Fénix Content Marketing, která oceňuje nejlepší počiny v oblasti obsahového marketingu. Soutěž oceňuje inovativnost, efektivitu, kvalitu zpracování, kreativitu či odvážné klienty. Celkem bylo letos rozdáno jednačtyřicet cen v osmnácti kategoriích. Rozhodovaly o nich přibližně tři desítky porotců. V kategorii B2E získal první cenu časopis Skupiny ČD Železničář. Úspěch zaznamenal i sesterský magazín ČD pro vás, který obsadil shodně dvě druhá místa v kategorii B2C a v kategorii distribuce.

## TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

I regionální doprava nabízí prostor pro reklamní polepy, jak dokládají jihlavské RegioSpidery mezi Kostelcem u Jihlavy a Slavonicemi.



## Bcmz<sup>834</sup>

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Jde o lehátkový vůz určený pro vnitrostátní a mezistátní dálkovou dopravu. Původní vagon vyrobila v roce 1981 společnost SGP Simmering pro potřeby Rakouské spolkové dráhy v celkovém počtu 60 kusů. V roce 2014 pak České dráhy odkoupily od Rakušanů celkem devět vozů této řady, které do svého vozového parku zařadily pod označením Bcmz<sup>834</sup>. V dceřiné společnosti Českých drah DPOV Nymburk následně prošly dílčími úpravami. Ihned po dodání začaly jezdit na ramenech Praha – Budapešť a Praha – Krakov.

Jsou to klimatizované lehátkové vozy se skříní typu UIC-Z o délce 26 400 mm. Nejvyšší povolená rychlost těchto vozů je 160 km/h. V kupé jsou po obou stranách tři sklopná lehátka nad sebou. V případě uspořádání T4 se

horní lehátko sníží na úroveň prostředního. Při denním uspořádání slouží prostřední lehátko jako zádová opěrka. Pod spodním lehátkem jsou umístěny výsuvné stolečky.

Ve vagonu jsou dvě toalety a několik umýváren. Pro odložení zavazadel v kupé je možné využít prostor nad chodbičkou a pod spodním lehátkem. Vstupní dveře do vozu jsou na obou koncích vozu a jsou otočné skládací ovládané klikou. Mezi nástupním prostorem a chodbičkou jsou kyvné dveře. Dveře do jednotlivých oddílů, jichž je devět, jsou posuvné s možností uzamčení včetně bezpečnostního řetízku.

Samozřejmostí jsou čtenářské lampičky. Ve vagonu je také kupé pro obsluhu vybavené lednicí a zařízením na ohřev drobných pokrmů. V aktuálním jízdním řádu pro letošní rok jsou tyto lehátkové vozy nasazené na nočních linkách. ○

Číselná řada	61 81 59-70 0xx-x
Počet vozů	9
Nejvyšší dovolená rychlost	160 km/h
Rok výroby (modernizace)	1981–1982 (2004)
Výrobce (zhotovitel modernizace)	SGP Simmering
Míst k sezení (pevná + sklopná)	54 lehátek
Oddílů	9
Hmotnost prázdný/obsazený	47 t/52 t
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm

Vážení čtenáři,

České dráhy v příštích letech čeká proměna. Dokázali jsme uhájit drtivou většinu dosavadních výkonů, ale na otevřeném trhu logicky zčásti ztrácíme své výsadní postavení v závazkové dálkové dopravě a konkurenční dopravci vyjedou i na některých tratích regionálních. Liberalizace železničního trhu, vycházející z evropské legislativy, postupně vytváří jednotný železniční trh, kde soutěží více dopravců včetně těch zahraničních.

Pro komunikaci Českých drah je proto z mého pohledu stěžejní dál pracovat na tom, abychom se zbavili stigma zastaralé a nemoderní společnosti se znečištěnými záchodky a mizernými službami. Vždyť mnohé už bylo uděláno a tyto zažitá stereotypy už dávno neplatí. Jenže setrvačnost lidské paměti je obrovská, a proto nás stále čekají roky trpělivé práce při vytváření nové, moderní a sebevědomé image Českých drah.

Ani to nejlepší zboží se neprodává samo. Naším cílem je přesvědčit veřejnost, že České dráhy nabízejí stejně kvalitní, mnohdy dokonce lepší služby než konkurence, a že ne vše, co je spojené s cestováním, je jen „problém“ Českých drah. Ještě hodně lidí neví, nebo si spíše neuvědomuje, že zde nejsou jen České dráhy jako dopravce, ale i Správa železniční dopravní cesty jako vlastník kolejí, které v rámci zkvalitnění služeb je také potřeba udržovat a modernizovat. Dále zde jsou kraje jako objednatelé, kteří primárně rozhodují o rozsahu služeb, počtu spojů, typu vozby a dalších věcech.

To vše jako celek je dost často mylně bráno jako „věč drah“ – proč mají ty dráhy zpoždění, proč zde nejedí častěji a tak dále. Na jednu stranu je dobře, že pro cestující jsme funkční jeden celek, ale nám jako Českým drahám to někdy zbytečně kazí image. Chci tedy navázat na úspěšné komunikační kampaně, zacílit je na různé skupiny cestujících, propagovat modernizaci našeho vozového parku, využít každé vhodné příležitosti, jako bylo třeba nedávné mistrovství světa v hokeji, k tomu, aby se mluvilo nejen o hokeji, ale i o Českých drahách.

Máme na co navazovat. Naše „modrá armáda“ vždy byla i důvodem k hrdosti. Slavnou minulost můžeme připomínat nostalgickými jízdami vlaků tažených parními lokomotivami i jiných historických vozidel. Vždyť v našem majetku máme spoustu výjimečných kousků. Jen jejich samotné výstavy tradičně lákají velké množství rodin s dětmi. A právě při těchto příležitostech je musíme přesvědčit, že na slavnou minulost navázala neméně slavná současnost.

České dráhy jsou nesporně velkou a silnou společností. Aby se ale v budoucnu neztratily, potřebují být také dobrou značkou. Úspěšný brand staví na pozitivní odlišnosti od konkurence, zajišťuje loajalitu zákazníků, a to i v těžkých chvílích, a tím zvyšuje prodeje. K jejímu vybudování je nutné, aby hodnoty a esence značky zakořenily v myšlení a chování všech zaměstnanců. Jedině tak mohou zákazníkům předávat ten správný zážitek.

Ráda bych přispěla nejen k naší komunikaci s veřejností, ale i k budování firemní kultury, naší vzájemné soudržnosti a týmové spolupráci. Všichni jsme na jedné lodi, či spíše v jednom vlaku, který nese hrdý název: České dráhy.



18x



**Lenka Voplatková**

ředitelka Odboru vnější komunikace ČD



## V Jihlavě slavili Den železnice modernou i párou

Jihlavské „velké“ nádraží ožilo v sobotu 1. června nebývalým ruchem. Právě tam směřovaly stovky malých i velkých návštěvníků oslavit jak Mezinárodní den dětí, tak především regionální Den železnice. V prostoru jihlavského nádraží byl připraven pro návštěvníky pestrý program, kde nechyběly ani jízdy parními vlaky či nejmmodernější elektrickou jednotkou RegioPanter, která pro tento den byla zapůjčena z Brna. Jak zdůraznil při slavnostním zahájení Dne železnice generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec, právě RegioPantery budou na Vysočině za několik málo let jezdit po tamních elektrizovaných tratích, což ocenil i hejtman Kraje Vysočina Jiří Běhounek, který si v doprovodu Miroslava Kupce jednotku osobně prohlédl. S vlakem se zájemci mohli navíc celý den vozit zdarma mezi stanicemi Jihlava a Jihlava město. Milovníci parní nostalgii naopak vyzkoušeli jízdu dvěma vlaky, v jejichž čele byly stroje zvané Kafemlejnek nebo Skaličák, a pro potěšení nejmenších návštěvníků byl připraven skákací hrad, foto koutek, malování na tvář či Vláček hráček s hernou a ukázky své práce předvedli i drážní hasiči SZDC.

(mah)



## V Kladně otevřena výstava rodiny Boudovy

Koncem května byla v galerii Radost v centru Kladna otevřena výstava prezentující průřez grafickým dílem uměleckého rodu Boudů. Významná část je věnována Jiřímu Boudovi, ale představena jsou i díla jeho otce Cyrila Boudy, Jiřího manželky Jany a také jejich syna Martina Boudy a zástupců nejmladší generace – vnuků Anežky a Matěje. V galerii byl při vernisáži současně představen nový železniční kalendář na rok 2020 a sada pohlednic s drážní tematikou z díla mistra Jiřího Boudy, které vydalo plzeňské nakladatelství Cykloknihy. Kalendář je tematicky věnován strojům jezdícím kdysi na Severní dráze císaře Ferdinanda. Krásné barevné litografie vytvořil Bouda v roce 1989. Bylo jich bohužel jen sedm, takže z nich nebylo možné sestavit kalendář měsíční, nýbrž pouze dvouměsíční. Lokomotivy zobrazené v kalendáři na příští rok jsou těmi, které u nás jezdily v úplných začátcích železničního provozu, a tak díky Jiřímu Boudovi máme zachovanou jejich vizuální podobu. Na snímku ukazují účastníkům vernisáže nový kalendář a pohlednice Martin a Matěj Boudovi.

(mah)



## Olomoucké historické depo se otevřelo v noci

Tradiční Olomoucká muzejní noc, která je součástí Festivalu muzejních nocí po celé České republice, nabídla již potřetí v historii možnost prohlídky depozitáře Centra historických vozidel Českých drah poblíž olomouckého hlavního nádraží. V pátek 17. května se v odpoledních hodinách otevřely brány železničního muzea, kde si malí i velcí návštěvníci mohli prohlédnout všechna deponovaná vozidla parní a dieselové trakce v čele s nákladním Sergejem či oblíbenými párami Kocúr nebo Rosnička. K vidění byly také další exponáty železniční historie včetně lokomotivy Pielstick T 466.0007 či malého stroje BN 60. Tato průmyslová motorová lokomotiva zároveň zajišťovala posun po depu. Jakousi pomyslnou třetíčkou na dortu se staly jízdy historickým motorovým vozem M 286.0001, kterému se přezdívá Krokodýl. Ten malé i velké návštěvníky za pár korun povozil až do pozdních nočních hodin přes celou stanici až ke sváznému pahrbku a zpět.

(mah)







## Na Kyselské slavnosti opět vyrazila Singrovka

Už počtvrté se poslední květnovou sobotu uskutečnily tradiční Kyselské slavnosti. Do místa dějiště, obce Kyselka, návštěvníky opět přepravil speciální nostalgický vlak, který vypravily České dráhy. V jeho čele stanul legendární motorák M 240.0 zvaný Singrovka, doplněný o přípojný Balm a motorový vůz M 262.043. Souprava se vydala z Karlových Varů do Vojkovic nad Ohří a pak do Kyselky po vlečce Mattoni. Samotné slavnosti se odehrály ve znamení vystoupení řady hudebních i tanečních souborů, přičemž samotné zahájení starostou stvrdila salva ostrovských ostrostřelců. Populární Mattoniho Muzeum bylo zpřístupněno zdarma po celý den. Akci

pořádala obec Kyselka za podpory společností Karlovarské minerální vody a Karlovarského kraje. Zájemci rovněž mohli v tamních kině zhlédnout prezentaci postupu oprav bývalých lázní a další dokumenty o Kyselce. Kdo v sobotu nestihl dorazit, má možnost Kyselku navštívit historickým motorovým vlakem Mattoni expres ještě během letních prázdnin. Historický vlak vypravují České dráhy ve spolupráci s Karlovarským krajem, a to od 29. června až do 31. srpna. (red)



## Pietní akt na Masarykově nádraží

K připomenutí 74. výročí krvavých událostí se ve čtvrtek 23. května uskutečnil na pražském Masarykově nádraží zvláštní vzpomínkový akt. Připravila jej Církev československá husitská ve spolupráci s generálním ředitelstvím ČD, Českou obcí sokolskou a Československou obcí legionářskou. Během Pražského povstání čeští povstalci obsadili Masarykovo nádraží, které bylo v noci na 8. května 1945 obklíčeno německými jednotkami. Na nádraží se proti nepřátelské přesile bránilo asi sto českých povstalců. V dopoledních hodinách nádraží po těžkých bojích dobyly německé jednotky a němečtí vojáci donutili všechny odbojáře ukrývající se v nádražních krytech útočiště opustit. Více než dvacet mužů bylo na místě ve dvoraně nádraží zastřeleno. Další české muže němečtí vojáci odvedli a popravili je na peroně za hradlem číslo 2. S faktografickou informací o tehdejších událostech vystoupila na pietním aktu spisovatelka a publicistka Františka Vrbenská a na zastřelené vlastence vzpomněl ve své řeči patriarcha Církve československé husitské ThDr. Tomáš Butta. (mah)



## Hledají se pamětníci odjezdu občanů bývalé NDR v roce 1989

Před 30 lety, v létě a na podzim roku 1989, se tisícům občanů bývalé NDR podařilo vycestovat přes německé velvyslanectví za svobodou do sousedního Západního Německa. Mezi 30. zářím až 4. říjnem roku 1989 odjelo z pražského nádraží v Libni celkem 14 mimořádných vlaků s 11 500 východoněmeckými občany do SRN. Z Hlavního nádraží odjely pak od 3. do 9. listopadu téhož roku další mimořádné vlaky s více než 10 000 občany bývalé NDR na Západ. Německé velvyslanectví v Praze oslaví toto výročí 28. září akcí pro širokou veřejnost pod názvem „Cesta za svobodou“. Ambasáda proto hledá pamětníky těchto událostí z řad tehdejších zaměstnanců Československých drah i samotných občanů, kteří byli svědky odjezdu tehdejších občanů NDR. Prosíme, pošlete své vzpomínky nebo fotky na e-mail [presse@prag.diplo.de](mailto:presse@prag.diplo.de). (red)

## Do Zlína opět vyrazil Vlak plný úsměvů

České dráhy letos už po šestnácté vypravily pro handicapované a děti z dětských domovů tradiční Vlak plný úsměvů, jehož cílem se stal Zlín – současné centrum mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež. Akci organizuje národní doprava ve spolupráci s Unii železničních zaměstnanců, Dopravním vzdělávacím institutem a Zlín Film Festivalem. CityElefant řízený Petrem Piknerem vyjel z Prahy ve čtvrtek 30. května v brzkých ranních hodinách a během jízdy nabíral další účastníky tohoto neobvyklého železničního výletu. Průběh cesty přímo na palubě zpříjemnil malým i velkým cestujícím kouzelník. Do vlaku plného úsměvů postupně nastoupilo kolem tří stovek účastníků z dětských domovů a stacionáře z Pardubického a Olomouckého kraje. Děti rovněž dostaly Elfíkův sešit proti nuditě a další drobné předměty od pořadatelů a ve Zlíně na ně čekalo promítání filmů či tradiční návštěva zoo. (mah)



# Dbáme na výcvik nových zaměstnanců

Nejen Olomoucký, ale i Zlínský kraj spadá do působnosti Regionálního pracoviště Zákaznického personálu (RP ZAP) Olomouc. Vlakový personál doprovází regionální a dálkové spoje propojující Valašsko a Zlínsko s Prahou, osobní pokladníci a další zaměstnanci zabezpečují servis ve více než padesáti stanicích. O problematice zákaznického servisu na střední Moravě jsme hovořili s manažerem olomouckého pracoviště Radkem Steigerem.

Martin Harák | Foto: autor

## Jak byste charakterizoval obvod olomouckého Regionálního pracoviště Zákaznického personálu?

Obvod působnosti se rozkládá od Jeseníků až po Karpaty, což představuje celý Olomoucký a zároveň Zlínský kraj. Naše Regionální pracoviště má tři osobní stanice se sídly v Olomouci, Přerově a Otrokovicích, v jejichž čele stojí ženy-přednostky. Ty mají se svými dozorčími na starost dvanáct středisek vlakových čet a současně dohlíží nad pětadesáti stanicemi, kde pracují naši pokladníci, informátoři nebo skladníci přepravy. Pochopitelně také plánujeme směny provozních zaměstnanců, a to na pracovištích komandujících umístěných v Olomouci, Přerově a Valašském Meziříčí. Oddělení ekonomiky a technologie pak zajišťuje servis pro provozní zaměstnance v podobě materiálně technického zabezpečení, tvorby turnusů vlakových čet nebo opatření pro výlukovou činnost.

## Začátkem května hejtman Olomouckého kraje a generální ředitel Českých drah podepsali důležitou smlouvu na zajištění dopravní obslužnosti v několika souborech v Olomouckém kraji. České dráhy budou jediným dopravcem zajišťujícím regionální dopravu na území kraje, což je určitě velká deviza i pro provozní personál...

Je to pro nás výborná zpráva a jsme za tuto skutečnost vděční. Každá dlouhodobá jistota v této turbulentní době je vítána. Jen bych upřesnil, že se jednalo o dva provozní soubory motorové trakce na části Olomouckého kraje, o zbytku se zatím ještě jedná. Naše regionální pracoviště se týkaly také soutěže na doprovod na linkách dálkové dopravy R18 Slováký expres a Ex2 Valašský expres, ve kterých jsme jako národní dopravce rovněž uspěli. Na to jsme samozřejmě oprávněně hrdí.

## Trochu odlišná situace je ale naopak ve Zlínském kraji...

Byť jsou ve Zlínském kraji smlouvy na provozování dopravy po roce 2019 také již podepsané, tak společnost České dráhy musela na některých tratích ve východní části regionu v rámci veřejné soutěže ustoupit privátnímu dopravci. To se pochopitelně dotkne také řady našich zaměstnanců, které samozřejmě budeme včas informovat o dalším dění. Přesto všechno si na Zlínsku jako národní dopravce zachováme v železniční regionální dopravě dominantní postavení.

## Olomoucko a Zlínsko představují jakýsi specifický protáhlý tvar, a tak zaměstnanci

## doprovází regionální vlaky na poměrně dlouhých ramenech. Kam jezdíte nejdále? Zajišťujete provoz i v sousedních krajích, případně na dálkových spojích?

Je pravda, že vzdálenost napříč naším regionem představuje 250 kilometrů a v regionálních spojích to zabere pět hodin jízdy. Nejdelším ramenem, na němž naše vlakové čety v regionální dopravě jezdí, je spojení z Koutů nad Desnou do Nezamyslic v Olomouckém kraji. Tato relace je specifická tím, že trať z Koutů do Šumperku patří Svazku obcí údolí Desné a trať provozuje privátní společnost SART, takže na ní neplatí dopravní předpisy SŽDC. Vlakové čety, které tam zajišťují, proto bylo nutné proškolit z odlišných dopravních pravidel. V dálkové dopravě doprovází vlakové čety Slováké a Valašské expresy, jež spojují naše dva regiony nejen se sousedními kraji, ale i s českou metropolí.

## Nedílnou součástí Zákaznického personálu je i pracovní pozice pokladních.

Podle různých zpráv brzy zanikne u služby výpravčích SŽDC prodej jízdenek ČD. Jste na to s vašimi lidmi už nějak připravení, a pokud ano, jak?

Máme podobné informace a již se na tuto variantu s Regionálními obchodními centry v Olomouci a ve Zlíně připravujeme a společně konzultujeme další postup s objednateli. V současné době vytipováváme lokality, kde bychom prodej jízdních dokladů zachovali pomocí našich zaměstnanců. Analyzujeme počty prodaných jízdenek a ekonomickou efektivitu nově zřízených pokladen, a to včetně stavebních úprav, neboť většina prodeje výpravčími SŽDC je uskutečňována přímo z jejich dopravních kanceláří, což v budoucnu již nebude možné.

## Všude se mluví o nedostatku provozního personálu, potýkáte se s tímto problémem i na střední Moravě?

Je to obdobné jako u ostatních regionálních pracovišť Zákaznického personálu. Samozřejmě je již dnes patrná generační obměna, takže přijímáme nové zaměstnance a dbáme na jejich správný výcvik. Do procesu jsou zapojeni hlavně přednostky osobních stanic a jejich dozorčí, kdy velice úzce spolupra-

„  
Naši zaměstnanci, kteří jsou v kontaktu se zákazníkem, jsou vzděláváni i během dalšího profesního života u Českých drah. Dá se říci, že neustále je v běhu nějaký vzdělávací seminář.“





## RADEK STEIGER

Vystudoval obor Technologie a řízení dopravy na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice. K Českým drahám nastoupil na pozici staničního dozorce do Štěpánova, později pracoval jako výpravčí ve stanicích Osíčko, Ivanovice na Hané či Vyškov na Moravě. V letech 2007 až 2014 byl vedoucím Regionálního centra vlakového doprovodu nejdříve ve Valašském Meziříčí, poté v Olomouci. V tomto období absolvoval manažerský postgraduální program Master of Public Administration se zaměřením na management veřejné dopravy. Od vzniku organizační jednotky Zákaznický personál je manažerem regionálního pracoviště v Olomouci.

cuji se zaměstnanci oddělení přidělu služby – komandujícími. Oni jsou prvními, s kým uchazeč, později nový zaměstnanec jedná, a již v této fázi si vytváří názor na poměry a fungování firmy. Určitě nemohu opomenout práci supervizorů pro vlakové čety, kteří dokážou nového zaměstnance z řad vlakového doprovodu provést nenásilnou, odbornou i motivační rukou, a zjednodušit mu tak nelehké začátky.

Důležitým článkem ve výchově nového jedince jsou ovšem provozní zaměstnanci přímo na pracovišti. I jejich výběr je proto důležitý, protože od nich dostává nový pracovník své prvotní návyky pro práci. Musím říct, že naši provozní zaměstnanci patří mezi velice spolehlivé a zodpovědné, a oceňuji, že i ve volném čase se dokážou setkat a společně relaxovat a tuto dobrou pohodu pak umí přenést i na naše zákazníky.

### **Absolvují zaměstnanci nějaká další vzdělávání?**

Naši zaměstnanci, kteří jsou v kontaktu se zákazníkem, jsou vzdělávání i během dalšího profesního života u Českých drah. Dá se říci, že neustále je v běhu nějaký vzdělávací seminář. Když pomínu povinné dopravní a přepravní znalosti, takzvané *hardskills*, existuje celá řada *softskills*, tedy naopak „měkkých“ dovedností, kterými musí zaměstnanci při jednání s cestujícími disponovat. Jedná se o semináře pro pokladníky i vlakové čety zaměřené na komunikační dovednosti, asertivní chování, na prozákaznický přístup v osobní komunikaci nebo na zvládnutí krizových situací a jejich předcházení. Do této oblasti jsme investovali hodně času a financí a opravdu můžeme sledovat, že se naši zaměstnanci stávají odborníky při jednání se zákazníkem. Nejde totiž jen o citlivý přístup, ale i o empatii. Pracovník musí odhadnout, jakou má cestující zrovna náladu, povahu, kdy je potřeba použít jemnější nebo v některých případech naopak razantnější přístup. Zákaznický personál neposkytuje vzdělávání jen provozním zaměstnancům. To by bylo velice krátkozraké. Různých motivačních a komunikačních seminářů se zúčastňují i zaměstnanci vedení, aby výsledkem tohoto vzdělávání byl fungující a do sebe zapadající celek. Práce s lidmi, ať už je vedete nebo jsou vašimi zákazníky, není technickou záležitostí, nemá jasně vymezené hranice pravidel. Co člověk, to osobitý příběh. Vy na něj musíte umět zareagovat, a to vyžaduje v první řadě nadání, ale i touhu se v této oblasti vzdělávat. Mám to štěstí, že mám kolem sebe tým lidí, kteří toto zvládají. Za to jim patří velký dík. ○

# Modernizované bistrovozy už vozí cestující

České dráhy nasadily do provozu první modernizované bistrovozy s oddílem 1. třídy. Cestující se s nimi nyní mohou setkat na spojích InterCity Opavan z Prahy do Opavy. Ve druhém pololetí se objeví také na Ex2 Valašský expres Praha – Žilina a od nového jízdního řádu rovněž na vlaku EuroCity Cracovia Praha – Krakov a postupně i na linkách Ex 7 Jižní expres z Prahy do Českých Budějovic a Lince.

Petr Štáhlavský | Foto: Michal Málek

Klimatizovaný interiér s komfortními koženými křesly 1. třídy a gastronomickým servisem přímo až na místa cestujících, bistro oddíl s kuchyňkou pro přípravu jídel a nápojů se zázemím pro minibar, který obslouží cestující ve 2. třídě, a s výdejním pultem pro prodej rychlého občerstvení nabízejí cestujícím první tři modernizované bistrovozy. Zákazníci se s nimi aktuálně mohou svést ve spojích InterCity Opavan z Prahy do Opavy. Postupně se však rozšíří na další pravidelné linky.

„Přestavba restauračních vozů na bistrovozy s oddíly 1. třídy zapadá do našeho plánu modernizovat další vlakové soupravy pro dálkovou dopravu a rozšiřovat v nich služby cestujícím. Postupně chceme takto upravit celkem sedmadvacet starších restauračních vozů a bistrovozů,“ přiblížil záměr obnovy Petr Vondráček, ředitel odboru dálkové dopravy Českých drah. Podle něj tento koncept národnímu dopravci umožňuje nabídnout více míst pro cestující v 1. třídě a zároveň dále rozvíjet gastronomické služby za přijatelných ekonomických podmínek. „Jde totiž o kompromis, který představuje významné snížení nákladů na vedení dálkových vlaků v závazku veřejné služby, ale i našich komerčních spojů,“ vysvětlil.

## Pohodlí i wi-fi samozřejmostí

Vozy nabízejí cestujícím v 1. třídě komfortní polohovatelné kožené sedačky s rozkládacími



nebo sklopnými stoly, elektrické zásuvky 230 V a USB porty pro napájení drobné elektroniky cestujících a wi-fi připojení k internetu. Vagon je také vybaven malým bistroem a zázemím pro skladování a přípravu jídel a nápojů a pro provoz minibaru.

Modernizaci starších restauračních vozů na bistrovozy zahájily České dráhy loni na podzim a zajišťují ji takzvaně „in house“, tedy ve vlastní dceřiné firmě DPOV.

České dráhy v současnosti provozují 33 restauračních a 23 bistrovozů včetně vlaků Pendolino a railjet. Ty jsou zařazeny v provozu na šesti různých dálkových linkách. Na dalších linkách mají cestující k dispozici nabídku občerstvení z pojízdného minibaru, nebo prostřednictvím automatů. Na několika linkách poskytují občerstvení také zahraniční společnosti z Rakouska, Maďarska nebo z Polska. V budoucnosti by se měla flotila restauračních vozů a bistrovozů rozšířit o dalších dvacet nových. ○

## Muzeum láká na výstavu Z Borovan vlakem tam a zpátky

Železnice z rakouského Gmündu do Českých Budějovic oslavila 150. narozeniny. V Borovanech v této souvislosti připravili v podkroví hospodářských budov bývalého Augustiniánského kláštera muzeální expozici o historii a současnosti trati České Budějovice – Borovany – České Velenice. Expozice nazvaná Z Borovan vlakem tam a zpátky návštěvníka seznámí s historií úseku České Budějovice – České Velenice Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB), a to v kontextu historie železniční dopravy ve světě a v jižních Čechách. V sobotu 18. května, v den oslav otevření muzea, ČD do Borovan vypravily parní vlak s lokomotivou 354.195. Jízdu z Českých Budějovic si nenechalo ujít více než pět stovek návštěvníků.

Muzeum nabízí expozici rozdělenou do částí Historie, Historie žst. Borovany a Historie železničních stanic. Připravené jsou repliky osobních a poštovních vozů, ve kterých se můžete posadit a vzpomínat, jaké to v minulosti bylo cestovat na dřevěných lavicích, či interaktivní hry pro děti i dospělé. Dále

expoziční nabízí mapy tratí, práce lidí na železnici, kancelář výpravčího a hlavním lákadlem je model železnice v rozměru TT právě s Borovanskou stanicí, Trocnovskou zastávkou (do roku 1955 Záluží-Ledenice) a stanicí Radostice.

### Od páry k elektrice

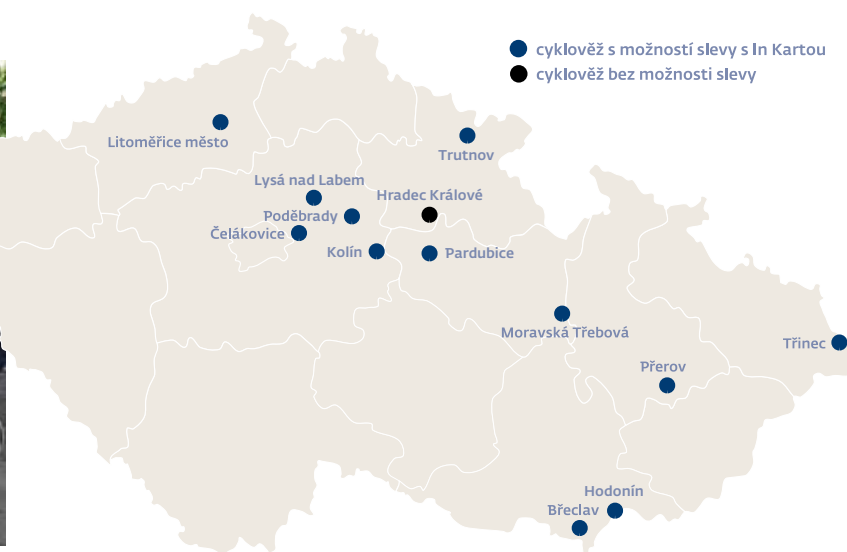
Expozice přibližuje každodenní život na železnici, osobní i nákladní dopravu. Návštěvníkovi představuje například činnosti, které kdysi k železnici neodmyslitelně patřily, a které jsou dnes již minulostí. Jmenujme například prodej lepenkových jízdenek,



funkci drážních strážníků, hradlařů, výpravčích a dalších. Prostřednictvím modelů, ilustrací a dobových fotografií se lidé seznámí i s dobovým vozidlovým parkem. Dozví se zde základní informace o historii železničních stanic a zastávek, anebo o tom, jak se na železnici dříve cestovalo.

Novodobá historie Borovan je spjatá se stavbou a následným provozem železnice KFJB. V roce 1868 byla zahájena stavba části trati České Budějovice – Gmünd a právě před 150 lety, respektive 21. 5. 1869, tudy projel první parní vlak. Slavnostního otevření se dráha dočkala až 1. 11. 1869. Počátky železnice byly svízelné a ne vždy se obyvatelstvo přiklánílo k pokrokovému fenoménu železnice. A dnes? Cestující se v úseku svezou moderními elektrickými jednotkami ČD a železniční doprava je občany regionu hojně využívána. V den slavnostního otevření zhlédlo expozici v Borovanech více než 700 návštěvníků. Ti odcházeli s nadšením a plní informací o železnici, nejen na Borovansku. (kaf)





## Další cyklověž vyrostla v Kolíně



Kolínské nádraží se může pochlubit unikátní úschovnou kol. Speciální věž pro celkem 118 bicyklů veřejnosti slouží od poloviny května. Držitelé zákaznických In Karet Českých drah jsou při uložení kola výrazně zvýhodněni. Další BikeTowers, díky velkému zájmu, rostou.

Josef Holek | Foto: MěÚ Kolín

**S**ít automatických úschoven kol BikeTower v blízkostech nádraží se opět rozrostla. Nedávno byla totiž slavnostně otevřena další věž na nádraží v Kolíně. Pokud cyklisté využijí In Kartou Českých drah, mohou kola ve věži zaparkovat zcela zdarma. V opačném případě vyjde úschova na pětikorunu.

### PODMÍNKY ÚSCHOVNY

Bezplatné parkování kol v cyklověži mají prvních 24 hodin zdarma zákazníci Českých drah, kteří jsou držiteli bezkontaktní čipové In Karty ČD s nahranou některou z platných aplikací IN 25, IN 50, IN 100 a IN Business. Sleva se neposkytuje na In Kartou bez platné zákaznické aplikace, sloužící pouze jako elektronická peněženka (EPIK), na In Kartou používanou pouze k prokázání věku, ani na zaměstnaneckou In Kartou.

Samotný proces uschování kola je otázkou půl minuty, kapacita cyklověže činí 118 kol, z toho část je vyhrazena dětským kolům, jejichž minimální velikost musí být 16 palců. „U kol je možné ponechat v košíku přilbu, drobné zavazadlo, či zavazadlo v zadní části kola. Na vyšší, nepo-

volené rozměry automaticky systém upozorní. Úschovna je určena pouze pro kola, koloběžky větších rozměrů systém nepřijme,“ uvedla Jana Rotreklová, manažerka produktu ČD Bike.

### Budou další

Výškové kolárny nejsou u nás ničím neznámým a zájem o levné a zároveň bezpečné uložení bicyklů neustále roste. První BikeTower vyrostl už před zhruba šesti lety v Hradci Králové. Zde však není možné využít In Kartou. V Kolíně spatřila světlo světa již desátá stavba, další bude slavnostně otevřena 13. června v Čelákovicích, v červenci bude následovat Trutnov. Kromě zmíněných destinací je kola do věží možné „zaparkovat“ v Přerově, Třinci, Pardubicích, Litoměřicích městě, Břeclavi, Lysé nad Labem, Poděbradech, Hodoníně a Moravské Třebové.

Náklady na výstavbu BikeToweru činí více než 13 milionů korun. Částkou 11,7 milionu přispěla Evropská unie, zbylou část pokryly příspěvky města a Středočeského kraje. ○

## Začíná oprava fasády a střechy Fantovy budovy na hlavním nádraží

**S**ecesní Fantova budova na pražském hlavním nádraží se dočká obnovy. Střechu a fasádu této historické památky opraví společnost Avers, kterou nedávno jako dodavatele rekonstrukce historické části nádraží vybrala SŽDC. Celkové investiční náklady činí 212 milionů korun. Práce začnou v první polovině letošního roku a potrvají minimálně dva a půl roku. Jedná se o první etapu prací.

Investiční akce s názvem Rekonstrukce fasády žst. Praha hl. n. zahrnuje kompletní rekonstrukci fasády a střechy a nijak nezahnuje do vnitřních prostor. „Fantova budova spolu s přilehlou halou nad nástupištěm tvoří největší secesní památku v Česku, proto jsou veškeré stavební a technologické postupy navrženy přesně podle požadavků státní památkové péče. Předpokládáme, že rekonstrukce potrvá minimálně



dva a půl roku,“ uvedl generální ředitel správce infrastruktury Jiří Svoboda.

### Práce po etapách

Stavební úpravy se budou odehrávat po etapách. Začnou na krajních věžích, druhá fáze se zaměří na křídla objektu. Na závěr se bude zjišťovat stav střední části budovy, která prošla v nedávné době stavebními úpravami. Odstraní se rovněž poničená omítka, kterou nahradí nová, vápenná. Veškeré umělecké prvky štukové výzdoby, kamenné sochařské výzdoby a uměleckořemeslné prvky z oceli budou odborně renovovat restaurátoři s licencí. Součástí stavebních prací je také odstranění nefunkčních prvků, například ocelových konzol nebo rozvaděčů.

Po odkrytí střešní krytiny odborníci podrobně posoudí stav konstrukce krovy, která se poté ošetří prostředkem

proti dřevokaznému hmyzu, hnilobě a plísni. Nové bude laťování, položí se nová střešní krytina a řemeslníci udělají nové oplechování. Okna a dveře se odborně repasují. Neopravitelné výplně, případně jejich části, stavbaři nahradí přesnými tvarovými i materiálovými kopiemi. Obnovena bude také barevnost výplní, a to podle provedeného průzkumu.

Fantova budova z počátku 20. století přestala sloužit jako hlavní výpravní budova koncem 70. let, kdy vznikla nová výpravní budova s průčelím do Vrchlického sadů. Předpokládá se, že po dokončení opravy vnějšího pláště začne rozsáhlá oprava interiéru. Jak bude rozlehlá budova, kde nyní sídlí například Drážní úřad, využita, zatím není jasno. Rekonstrukce historické budovy pojmenované po architektovi stavby Josefu Fantovi měla být původně hotová do roku 2013. Nádraží měla od roku 2003 v pronájmu firma Grandi Stazi- oni, opravy ale nestihla, a SŽDC jí proto v roce 2016 neprodloužila smlouvu. (red)





## ČD Cargo dobývá Rakousko

Za rok 2018 přepravila skupina ČD Cargo na vlastní licence celkem 68,4 mil. tun zboží, což je o 2,3 mil. tun více než v roce 2017. Z pohledu přepravního výkonu v čistých kilometrech (čtkm) byl meziroční progres ještě významnější, a to 9,4%. Tyto dobré výsledky lze mimo jiné připsat na účet aktivní obchodní strategii ČD Cargo nejen v Česku.

Michal Roh | Foto: Lukas Kríwetz, Norbert Moller

Jeden z velmi perspektivních trhů představuje pro ČD Cargo sousední Rakousko. Dokládají to následující statistické údaje o přepravách ČD Cargo za rok 2018: vývoz do Rakouska a zemí za ním ležících celkem 81 500 vozů, dovoz z Rakouska a zemí před ním ležících celkem 68 000 vozů. Další potenciál představují tranzitní přepravy přes Českou republiku z Rakouska nebo do Rakouska, jež byly v roce 2018 reprezentovány 21 000 vozy. Bohužel v průvozu přes Českou republiku ČD Cargo v minulosti o řadu přeprav přišlo v důsledku liberalizace trhu a expanzích projektů dopravců PKP Cargo a RCC. Proto je vstup společnosti ČD Cargo na rakouský trh logickou reakcí na popisovanou situaci.

### Licence ČD Cargo v Rakousku

První jízda lokomotivy Vectron ČD Cargo do Rakouska se uskutečnila v úterý 20. prosince 2016, kdy těsně před půlnocí překročil česko-rakouskou hranici stroj 383.003 v čele soupravy kontejnerů Innofreight ložených dřevní štěpkou z pily firmy Stora Enso Wood Products ve Ždírci nad Doubravou. Vlak mířil do stanice Gratwein-Gratkorn ve Štýrsku, respektive do zdejší papírny firmy Sappi. Dne 22. prosince 2017 ČD Cargo dokončilo poslední administrativní kroky nutné k provozování drážní dopra-

vy po železničních tratích v Rakousku na vlastní licenci. První přeprava s jejím využitím pak byla uskutečněna 22. února 2018, kdy Vectron ČD Cargo dopravil 20 prázdných vozů řady Sgnss do terminálu v St. Michael in der Obersteiermark a ještě týž den se souprava vrátila, ložená kontejnery WoodTainer XXS.

### Založení pobočky a první přepravy

Změna obchodní strategie nastala od ledna letošního roku, kdy se aktivovala rakouská pobočka ČD Cargo Niederlassung Wien. Do rakouského obchodního rejstříku byla zapsána 19. ledna 2019 a následně byla zaregistrována na příslušném finančním úřadu. V současné době již má pobočka deset zaměstnanců, z toho šest strojevodoucích.

Na konci ledna se odehrály první přepravy – konkrétně se jednalo o přepravu betonových prefabrikátů ze Skovic do Villachu. Pobočce se brzy podařilo prosadit také v tranzitu přes Rakousko a v současnosti se s obilnými vlaky ČD Cargo můžeme mezi Bratislavou a Straubingem nebo i jinými destinacemi v Německu setkat již několikrát týdně. Za přelomový se dá považovat čtvrtek 7. února 2019, kdy byly zahá-

jeny pravidelné přepravy dřeva z Českých Budějovic do papírny v rakouském Lenzingu. V Českých Budějovicích jsou shromažďovány jednotlivé vozové zásilky se dřevem pro tohoto příjemce a jednou za týden odtud v brzkých ranních hodinách odjíždí ucelený vlak do Lenzingu. Prázdná souprava po vykládce se zpět vrací ve stejný den. Obsluhujeme i řadu dalších destinací. Velmi významná je přeprava černého uhlí z Karvinska do elektrárny ve štýrském Werndorfu zahájená v dubnu.

### Vozidla v Rakousku

Zpočátku využívala pobočka především lokomotivy Vectron mateřské společnosti. Nyní již má k dispozici dva stroje TRAXX (typ TRAXX F140 AC3) od společnosti Railpool. Obě lokomotivy jsou zajímavé tím, že jsou vybavené diesellovým modulem umožňujícím například obsluhu neelektrifikovaných vleček.

Vedoucí rakouské pobočky Norbert Moller zároveň prozradil, jaké má cíle pro letošní rok. „Z těch obecných bych jmenoval především stabilizaci naší pobočky na rakouském trhu. Chceme rozšířit portfolio našich zákazníků a být pro ně opravdu spolehlivým a flexibilním partnerem. Jinak nemáme šanci uspět. Samozřejmě cílem je vytváření zisku pro ČD Cargo. Z těch konkrétních cílů mohu jmenovat nabídku na přepravy v tranzitu do Itálie nebo Slovinska. Zájem zákazníků je velký, budujeme díky nabídce vysoce kvalitních služeb a také díky rychlé reakci na poptávky.“





TÉMA

# Vícesystémy v Německu: minulost i současnost

Německo v zimě zažilo praktické ukončení provozu první generace vícesystémových nebo chcete-li dvoufrekvenčních elektrických lokomotiv. Ty obsluhovaly dopravu hlavně mezi Německem, Francií a Lucemburskem na soustavách 15 kV 16,7 Hz a 25 kV 50 Hz. Ohlédněme se tedy za první generaci vícesystémových lokomotiv u DB, která předcházela moderním strojům Traxx nebo Vectron.



Petr Štáhlavský | Foto: autor, Frank Röpcke, Wikipedia, Siemens

Za více než 100 let elektrifikace evropských železnic se na starém kontinentu vyprofilovaly čtyři nejrozšířenější napájecí soustavy: střídavé 15 kV 16,7 Hz (původně 16 2/3 Hz) a 25 kV 50 Hz a stejnosměrné 1,5 kV a 3 kV. Různé napájecí soustavy původně nepředstavovaly velký problém. Většinou se elektrifikovaly vnitrostátní tratě, a tak se různé systémy moc nepotkávaly. Z pohledu vojenských strategií byla rozdílnost dokonce výhodou. Německé lokomotivy (15 kV 16,7 Hz) nemohly jezdit po Francii (1,5 kV ss), a tak spojení země galského kohouta často volili 1,5 kV ss, zatímco německy hovořící země 15 kV 16,7 Hz.

### Nové stroje pro spojené pavučiny

Karta se obrátila po 2. světové válce. Poválečná obnova a hospodářský zázrak v západní Evropě odstartovaly rychlou elektrifikaci tratí. Evropská integrace (Pařížská smlouva 1951 zakládající Evropské společenství uhlí a oceli, Římská smlouva 1957 zakládající Evropské hospodářské společenství, základ budoucí Evropské unie) znamenala větší pohyb lidí a zboží mezi státy. Elektrifikace železnic tak zamířila i ke hranicím. Když k tomu připočteme vznik nových rychlých mezistátních vlaků, v osobní dopravě od roku 1957 Trans Europ Express (TEE) a v nákladní od roku 1961 Trans Europ Express Marchandises (TEEM), hned je tu poptávka po nových lokomotivách, které odstraní problém různých napájecích soustav.

Do jeho řešení se pustili v polovině 50. let hlavně Francouzi, kteří před válkou elektrifikovali mnoho tratí soustavou 1,5 kV ss a po ní vsadily na 25 kV 50 Hz. První zkušební dvousystémové lokomotivy nasadily do provozu už po roce 1955 a v polovině 60. let už SNCF objednávala u Alstomu stovky dvousystémů řady BB 25 100 až BB 25 500 z rodiny Tanečnic. Jednalo se o charakteristickou lokomotivu SNCF 60. let, o které jsme psali v Železničáři předloni.

Provoz do Belgie (3 kV ss) a Německa (15 kV 16,7 Hz) si vyžádal další vícesystémové lokomotivy. Mezi SNCF a DB mělo dopravu zajišťovat třináct málo známých lokomotiv řady 20 200 z roku 1970 typu Tanečnice. Znamější byla malá, jen desetikusová série rychlíkových čtyřsystémů (1,5 kV, 3 kV, 25 kV 50 Hz, 15 kV 16,7 Hz) řady CC 40 100 s prvním designem Nez cassés - Zlomený nos, které ovládly dopravu vlaků TEE mezi Paříží, Brusel a Amsterdamem. Obdobný typ si objednaly také belgické dráhy. Označily ho řadou 18 a nasazovaly na vlaky až do Kolína nad Rýnem.

### Místo: Sársko. Rok: 1960

Situace v Německu však byla úplně jiná. Přestože se už za císařství jednalo o federaci s velkou autonomií jednotlivých království, včetně samostatných zemských železničních společností, padla tam už v roce 1912 jednotná volba na střídavý systém 15 kV 16 2/3 Hz, dnes 16,7 Hz. Ta vyhovovala rostoucím požadavkům na přenášený výkon i v 50. letech a později, proto ho DB dál rozvíjela a jiný systém nezaváděla. DB na rozdíl od SNCF proto odpadla potřeba vyvíjet domácí vícesystémové lokomotivy a jejich potřeba se objevila až s přeshraničním elektrickým provozem v průmyslovém Sársku. Tam se poprvé potkaly soustavy 15 kV



16,7 Hz (DB) a 25 kV 50 Hz (SNCF). Proto DB zadala v roce 1957 vývoj dvoufrekvenční lokomotivy pro provoz v Německu a Francii. Postup byl pro Němce typický. Na jedné straně unifikace, když byla jako základ použita jednotná konstrukce lokomotiv z 50. let, a na druhé straně hledání co nejlepšího řešení vycházejícího ze soutěže různých konstruktérských skupin elektrotechnických firem.

Vývojem elektrické části tří různých prototypů byly pověřeny společnosti AEG, BBC a Siemens/SSW, které představily svá řešení v roce 1960. DB je označily jednou řadou E 320, od roku 1968 „počítačovou“ řadou 182, a jednotlivé stroje odlišily inventárním číslem na desítkové pozici: 01, 11 a 21. Všechny stroje byly konstruovány s individuálním pohonem náprav s tlapově uloženými motory a s maximální rychlostí 120 km/h. Různá řešení elektrické části však ovlivnila výkon, který se v případě hodinového pohyboval od 2 448 do 2 760 kW. Lokomotivy jezdily na železničním přechodu Saarbrücken (DB) - Forbach (SNCF), který byl prvním stykem dvou trakčních soustav na širé trati uvedeným do provozu v březnu 1960. Přestože se jednalo o originální prototypy, vydržely v provozu poměrně dlouho. První byl vyřazen 30. června 1977 stroj 182.001, dne 26. října 1978 ho následoval 182.011 a teprve 1. října 1982 také 182.021. Lokomotiva 182.001 byla zařazena do sbírek DB muzea v Koblenzi.

V roce 1962 byla vyrobena ještě jedna testovací lokomotiva E 344 01 (183.001). Elektrickou část dodala společnost AEG, vozovou skříň na bázi Einheitslokomotive odpovídající řadě E 41 dílny AW München-Freimann a rám, pojezd a motory byly převzaté z bývalých lokomo-



Lokomotiva DB 181-216 před starou budovou nádraží v Saarbrückenu v Německu v roce 1975

tiv E 244. 21 a 22, které byly postaveny pro Höllentalbahn v polovině 30. let. Höllentalbahn na jihozápadě Německa byla v roce 1936 na zkoušku elektrifikována soustavou 20 kV 50 Hz. Život E 344 01 byl však krátký a po 7 letech byla zrušena.

### Vyjíždí evropská lokomotiva

Po zkušenostech s prvními dvoufrekvenčními lokomotivami pořídily DB další vícesystémové stroje, které by mohly jezdit navíc do Lucemburska, Belgie (3 kV ss) a Nizozemí (1,5 kV ss).





80. léta se nesla ve znamení oceanánské modři a béžové. Na snímku 181.211 s IC 135 na Moselbahn.



Zpočátku byla pro řadu 181.2 typická modrá barva. Na stroji 181.201 byla i v roce 2013, když v Koblenzi čekala na vlak IC do Lucemburku.

Jedním z posledních míst pravidelného provozu dvousystémů 181.2 bylo okolí města Karlsruhe. Lokomotivy zde byly k vidění i odstavené v areálu stanice. Odtud vyjížděly do francouzského Štrasburku v čele různých vlaků včetně lůžkového expresu Paříž - Moskva.



181.213 na přehlídce ke 150. výročí německé železnice v Norimberku

Vizí bylo dopravit s jedinou lokomotivou vlak z Kolína až do Paříže. Proto padla volba na čtyřsystémový stroj s označením E 410 a s přezdívkou Europa-Lok.

Mechanickou část dodala strojírna Krupp a dvě odlišná zkušební řešení elektrické části vyvinuly společnosti AEG a BBC. Zatímco AEG zvolila na primární straně trakčního transformátoru dvě samostatná vinutí pro napájení frekvencemi 16,7 Hz a 50 Hz, řešení BBC využilo na primární straně pro obě frekvence pouze jediné vinutí.

Na sekundární straně měla AEG instalována čtyři přepínatelná vinutí pro 15 kV a 25 kV, následovaná polořízenými usměrňovači z kombinace tyristorů a křemíkových diod, které napájely 6pólové motory na zvlněný proud. Stejnou směrný proud na systémech 1,5 kV a 3 kV pak byl na vstupu ve střídačích upraven na střídavý s frekvencí 100 Hz, později 112 Hz.

BBC zvolila dvě paralelní trať přepínatelná na 15 kV a 25 kV, a každé napájelo dva motory na smíšený proud. Motory byly ovládaný prostřednictvím říditelných tyristorových usměrňovačů. Na stejnosměrných soustavách byl proud přiváděn přímo k trakčním motorům přes předřazené odpory se stykačově řízenými 72 stupni. Na soustavě 3 kV byly motory řazeny do série, u soustavy 1,5 kV pak paralelně. Lokomotivy AEG i BBC byly vybaveny také elektrickou odporovou brzdou, která není u lokomotiv pouze na systém 15 kV 16,7 Hz běžná.

Pětice strojů označená v případě výzbroje AEG jako E 410.001 až 003 a u výzbroje BBC jako E 410.011 a 12 byla předána do depa Köln-Deutzerfeld mezi 29. září 1967 a 29. srpnem 1968. Z Kolína nad Rýnem byly vystavovány na mezi-

státní vlaky nejprve jen do Lutychu, ale později až do Bruselu. Dál do vnitrozemí se nedostaly z obavy z ovlivňování zabezpečovacího zařízení, ke kterému skutečně docházelo hlavně u lokomotiv s elektrickou výzbrojí AEG. Proto byl v září 1971 provoz lokomotiv v Belgii ukončen a DB je využívala pouze ve vnitrostátní dopravě. V roce 1979 byly lokomotivy předány do Saarbrückenu, odkud zajížděly až do roku 2002 do Francie a Lucemburska.

Nové lokomotivy měly novější design a přibližně o půl metru delší skříň než Einheitslokomotive. Na střeše byla umístěna čtveřice sběračů SBS 66 s různou šířkou a typem ližin pro střídavé a stejnosměrné systémy a tratě (DB a ÖBB šířka 1 950 mm, SNCF a CFL střídavý systém šířka 1 450 mm, NS, SNCB a SNCF stejnosměrný systém šířka 1 950 mm). Maximální rychlost byla stanovena na 150 km/h a výkon na 3 000 kW.

### Nakonec jen dvě frekvence

I když měla DB styčná místa na všechny v Evropě rozšířené trakce, nakonec padla volba nakoupit jen větší množství dvoufrekvenčních lokomotiv pro provoz mezi Německem, Francií a Lucemburskem. Vozbu na ostatních přechodech převzaly zahraniční lokomotivy, nebo se přepřahalo ve stykových stanicích.

Souběžně s Europa-Lok objednala DB čtyři dvoufrekvenční prototypy označené E 320, později přeznačené na řadu 181, které uvedly do provozu v roce 1966. Stroje vycházely z více-systémové řady E 410, vybaveny však byly pouze pro provoz na střídavých systémech 15 kV 16,7 Hz a 25 kV 50 Hz.

Výrobou byly pověřeny společnosti Krupp (mechanická část) a AEG (elektrická část). I v případě těchto lokomotiv byla zkoušena rozdílná řešení. Lišily se hlavně v elektrické brzdě, kdy dvojice lokomotiv později označená jako 181.0 měla odporovou brzdu, zatímco lokomotivy s rekuperační brzdou dostaly computerové označení 181.1.

Po svém dodání jezdily dvoufrekvenční lokomotiv v čele dálkových vlaků v širší oblasti německo-francouzského pomezí mezi městy Metz, Saarbrücken, Kaiserslautern, Mannheim, Heidelberg a Frankfurt. V letech 1970 až 1975 patřil mezi jejich prestižní výkony například vlak TEE 50/51 Goethe Paříž - Frankfurt v úseku Metz - Frankfurt. Po vyřazení lokomotiv E 320/182 převzaly i nákladní dopravu v úsecích Saarbrücken (DB) - Forbach (SNCF) a Trier (DB) - Perl/Apach (SNCF)

### Série po osmi letech

Sériové lokomotivy však nakoupila DB až za dalších 8 let. S rostoucí intenzitou mezi-státní dopravy a elektrifikací dalších tratí mezi Německem a Francií objednala DB v roce 1972 sérii 25 lokomotiv řady 181.2, jež byla uvedena do provozu v letech 1974 a 1975.

Stroje vycházely z předchozí konstrukce, která prošla řadou vylepšení hlavně mechanické části. Modernější prvky se objevily i v elektrické části, kterou dodala opět společnost AEG. K odběru proudu z trolejového vedení sloužily dva pantografy, každý s jinak širokou ližinou pro Německo a Francii s Lucemburskem. Proud byl dále veden přes pneumaticky ovládaný hlavní vypínač do transformátoru s odbočkami pro oba systémy. Na sekundární části byly



trakční motory na smíšený proud řízeny plynulou tyristorovou regulací. Pro lepší tah se řídil každý motor individuálně tak, aby na každé nápravě došlo k maximálnímu adheznímu účinku a v případě skluzu došlo k automatické úpravě výkonu na jednotlivých nápravách.

Sériové lokomotivy měly větší výkon a rychlost – 3 300 kW a 160 km/h. Upraven byl design. Oproti Einheitslok vypadá řada 181.2 jako dlouhý doutník. Může za to délka skoro 17 metrů, skoro o 1,5 metru více než u jednotné konstrukce, a snížená výška na 3,6 metru dává požadavky francouzské infrastruktury. To je skoro o 90 centimetrů méně než u řad E 10 a E 40 DB.

### Více než 40 let aktivní služby

Lokomotivy byly určeny pro přeshraniční dopravu mezi Německem, Francií a Lucemburskem. Vedle prvního elektrifikovaného provozu byl postupně spuštěn elektrický provoz na dalších místech: v roce 1966 mezi Kehllem a Štrasburkem (SNCF), 1974 mezi Igel a Wasserbillig (CFL), 1974 Perl – Apach (SNCF) a 1982 mezi Neuenburgem a Mylhúzy (SNCF).



Univerzální lokomotivy se uplatnily na všech výkonech od EC/IC vlaků a rychlíků přes osobní až po nákladní vlaky. Deponovány byly v Saarbrückenu a jejich akční rádius byl ohraničen francouzskými Métami a Štrasburkem, hlavním městem Lucemburska, a v Německu zajížděly do Kaiserslauternu, Mannheimu, Heidelbergu, Stuttgartu, Darmstadtu, Frankfurtu a Koblenze. Na začátku 80. let dosahoval jejich denní průměrný proběh 816 km se špičkovým výkonem až 1 225 km v jednom dni. V rámci vyrovnávky výkonů jezdily i s vnitrostátními vlaky mezi Štrasburkem a Métami a DB je hojně využívala i v německé vnitrostátní dopravě. Jejich domovské tratě byly hlavně Saarsecke a Moselastrecke Saarbrücken – Trier – Koblenz, ale dostaly se dál, např. do Basileje, Dortmundu a po sjednocení Německa až do saského Lipska.


V roce 2004 byly lokomotivy řady 181.2 předisponovány do depa Frankfurt nad Mohanem, ale dále sloužily na svých obvyklých výkonech především v Sársku a na německém

ko-francouzském pomezí, i když už se nad nimi začala stahovat mračna. Od roku 2001 začaly jejich nákladní přeshraniční výkony postupně přebírat moderní lokomotivy řady 185 z rodiny Traxx Bombardier a otevření první fáze vysokorychlostní tratě LGV Est na východ Francie v létě 2007 znamenal náhradu klasických souprav rychlovlaků TGV a ICE.

Staré a pomalé lokomotivy, které se navzdory své dvousystémovosti přepřahaly blízko hranic ve Štrasburku a Métách za francouzské stroje, nemohly konkurovat rychlovlakům. Cestovní čas mezi německými městy a Paříží se smršknul na polovinu. Například ze Stuttgartu nebo Frankfurtu potřebovaly klasické spoje na cestu do Paříže přes 6 hodin, ale rychlovlaky jen mezi 3 a 4 hodinami.

Díky rychlovlakům brzy zanikly i pomalejší noční vlaky. Poslední EN 469 Orient-Express z Paříže přes Německo směrem na východ odvezla řada 181.2 ze Štrasburku do Karlsruhe 12. prosince 2009. Posledním přeshraničním výkonem a od roku 2015 i posledním v dálkové dopravě se stal jednou týdně jezdící expres Moskva – Paříž. To zbývalo v provozu už jen

několik strojů, které našly uplatnění také v nákladní dopravě nebo při přepravě vozů a lokomotiv mezi domovskými depy. Neobvyklým výkonem byly také tzv. čistící jízdy trakce před vlaky TGV mezi Karlsruhe a Štrasburkem. Úplně poslední výkon pro lokomotivu 181.213 byl z 6. na 7. prosince 2018 pár „moskevských“ vlaků mezi Karlsruhe a Štrasburkem a pro stroj 181.215 ve dnech 7. a 8. prosince přetah vozů mezi Frankfurtem a Dortmundem.

Půlstoletí provozu prvních vícesystémů DB se promítlo také na jejich vzhledu. Vystřídaly mnoho barevných schémat od počáteční unifikované zelené přes kobaltově modrou, kombinaci oceánské modří s béžovou až po různé odstíny červené. Čtyři stroje byly navíc pokřtěny: 181.211 jako Lorraine, 181.212 jménem Luxembourg, 181.213 nesla jméno Saar a 181.214 pak Mosel. Několik lokomotiv bylo zachováno ve sbírkách železničních muzeí, například 181.001 a 181.201 jsou v DB Muzeu v Koblenzi-Lützel. 

## SOUČASNOST PATŘÍ VÍCESYSTÉMŮM

Zatímco v minulosti byly vícesystémové lokomotivy u DB a DR raritou, současnost je diametrálně odlišná. DB se po otevření evropského železničního trhu stala lídrem v přímých zahraničních aktivitách a prostřednictvím mnoha dceřiných společností působí prakticky po celé Evropě.



Díky tomu se našlo uplatnění pro vícesystémové lokomotivy. Německo je díky své poloze obklopené všemi čtyřmi hlavními trakčními soustavami. Od roku 2000 si tak DB pořídila několik stovek kusů moderních vícesystémových lokomotiv typu Traxx, Taurus a nejnověji také Vectron v různých provedeních. Využívá je především v nákladní dopravě. Například v roce 2013 uzavřela DB rámcový kontrakt s Bombardierem na dodávku až 450 lokomotiv Traxx a poslední rámcový kontrakt na 100 kusů lokomotiv Vectron Siemens uzavřela DB na začátku letošního roku.



V souvislosti s letošní zprávou o nákupu nových souprav pro dálkové vlaky ECx se objevila také informace, že zároveň s nimi mají být dodány i nové lokomotivy pro rychlost až 230 km/h. Také u těchto lokomotiv se očekává vícesystémové řešení, protože jednou z uvažovaných tras je spojení Berlína s Amsterdamem s napájecí soustavou 1,5 kV DC. S otevřením železničního trhu vjelo na německé koleje také mnoho vícesystémových lokomotiv zahraničních a privátních dopravců. V Německu tak lze potkat i další lokomotivy včetně francouzského typu Prima v mnoha firemních barvách.







## JÍZDNÍ ŘÁD

Košice	09:10	12:01
Čierna nad Tisou	10:22–10:23	13:13–13:14
Čop*	12:00–12:41	14:51–15:21
Mukačevo*	14:00	16:42
Mukačevo*	14:54	18:20
Čop*	16:25–16:55	19:30–20:06
Čierna nad Tisou	16:54–16:58	20:05–20:18
Košice	18:13	21:33

\*časy příj./odj. na Ukrajině jsou uvedeny podle východoevropského času (VEČ)

# Do Mukačeva po normálním rozchodu

Slovenský národní dopravce ZSSK od červnové změny jízdního řádu nasazuje na základě objednávky ministerstva dopravy dva páry regionálních rychlíků denně mezi východoslovenskými Košicemi a ukrajinským Mukačevem. Pojede se bez nutnosti výměny podvozku, a tudíž o poznání rychleji.

Garbriel Korcsmáros | Foto: ZSSK

Od letní změny jízdního řádu, tedy od 9. června, Železničná spoločnosť Slovensko spolu s ukrajinským partnerem Ukrzaliznytsia (UZ) zavede denně dva páry přímých spojů v kategorii RR (regionální rychlík) mezi Košicemi a Mukačevem. Vlaky budou sestaveny z motorových jednotek řady 813/913, známých jako Bagety v režii ZSSK. Podle aktuálních informací vlaky z Košic budou odjíždět v 9:10 a ve 12:01 hodin s příjezdem do Mukačeva ve 14:00 a 16:42 hodin (VEČ), tedy za 3 hodiny a 50, respektive 41 minut.

Dosud existující přímé spojení s ukrajinským lůžkovým vozem trvá o dvě hodiny víc kvůli výměně podvozků v Čopu. Jízdní řád zpět z Mukačeva vypadá následovně: první spoj odjíždí ve 14:54 (VEČ) a do Košic přijede v 18:13, druhý spoj odjede z Mukačeva v 18:20 místního času a do Košic přijede ve 21:33. Jízdní

řád je uzpůsoben tak, aby na vlaky v Košicích navazovaly přípoje z/do Prahy a Bratislavy a v Mukačevu opět na přípoje z/do Kyjeva a Charkova. Z Prahy se do Mukačeva dostanete s jediným přestupem s přípojem v Košicích od vlaku EN 443 Slovakia, který přijede do Košic v 8:23, a teoreticky i vlakem EN 445 Boheemia. Ten jezdí v letním období a v období svátků do Košic přijede v 9:08. Zpět se z Mukačeva dostanete vlakem v 18:20, s přestupem v Košicích na spoj EN 442 Slovakia, který odjíždí z metropole východního Slovenska ve 22:07.

### Vyjedou Bagety

Na vlaky budou nasazeny motorové jednotky ZSSK řady 813/913 a obsluhovat by je měli slovenští strojvedoucí z košického depa, na ukrajinské straně navíc s pilotem (strojvedoucím-instruktorem) ukrajinských železnic. Jelikož na ukrajinské straně vede trať i normálního rozchodu až do Mukačeva, nebude u těchto spojů nutná

výměna podvozků v Čopu. Vlaky tak zastaví vždy pouze v Čierné nad Tisou na Slovensku a v Čopu na Ukrajině, samozřejmě s povinným zastavením na schengenské hranici pro vykonání celní a pasové kontroly. Určitým paradoxem však je skutečnost, že spoje budou v mezinárodní přepravě povinné místenkové, ale vnitrostátní úsek z Košic do Čierné nad Tisou je od této povinnosti osvobozen. Jízdenky i jízdní výhody zaměstnanců platí stejně jako u jiných vlaků, mezinárodní jízdenka v jednom směru z Košic do Mukačeva bude stát 7,50 eur včetně povinné místenky. Do vlaku bude možné nastoupit i s jízdním kolem (ovšem max. 3 kusy) za poplatek 3 eura v jednom směru.

Slováci se zřejmě inspirovali od Maďarů, kteří od prosincové změny jízdního řádu rovněž provozují přímé spojení mezi Budapeští a Mukačevem v podobě jednoho přímého vozu od InterCity Latorca. O tom jsme podrobně informovali v Železničáři č. 25/2018.

## V Rakousku chybějí strojvůdci a posunovači

V rakouské nákladní dopravě na železnici budou v roce 2025 chybět kvůli přirozeným odchodům do důchodu a nedostatku nových uchazečů stovky pracovních sil. Jen rakouské spolkové dráhy (ÖBB) už nyní hledají pět set strojvůdců, okolo tří set vozů a šedesát posunovačů. Také soukromí dopravci nařikají na nedostatek odborných pracovníků, a to především proto, že nemají svá vzdělávací zařízení a prostředky pro náborové kampaně.

Práce strojvedoucího má oproti jiným profesím určitá pozitiva. Na rozdíl třeba od řidičů kamionů spí v hotelích a rovněž jejich mzda dosahuje slušné úrovně. Zjevně je však odrazují noční či víkendové směny a nepravidelné směny. Mnozí pak zvažují budoucnost tohoto povolání i s ohledem na nyní tolik diskutovanou otázku možného autonomního vedení vlaků. Rozdíl je také v délce přípravy na povolání. Zatímco řidičem kamionu se člověk „z ulice“ stane zhruba za tři měsíce, strojvedoucí obvykle za deset až dvanáct měsí-

ců. Ještě obtížnější je však pokrytí potřeby vozů a posunovačů, kteří pracují venku za každého počasí. Na tuto práci se totiž v současné době nehlásí téměř žádní zájemci.

### Ochromené zásobování

Nedostatek lidí může mít brzy dalekosáhlé následky. V krajním případě se může v některých oblastech zhroutit zásobování, k čemuž již došlo na přelomu roku v Německu. Tehdy bylo v Rýnu málo vody, nemohly proto vyplout mnohé lodě.



Vzrostla tak poptávka po silniční a železniční dopravě. Nicméně v Německu je problém s nedostatkem pracovních sil ještě vážnější, takže volné kapacity na železnici se rychle vyčerpaly. Následkem nedostatečného zásobování musely být například uzavřeny některé čerpací stanice, protože nebyl nikdo, kdo by na ně dopravil pohonné hmoty. Pokud by tato situace nastala ve větším měřítku, následky by byly neozdrnitelné.

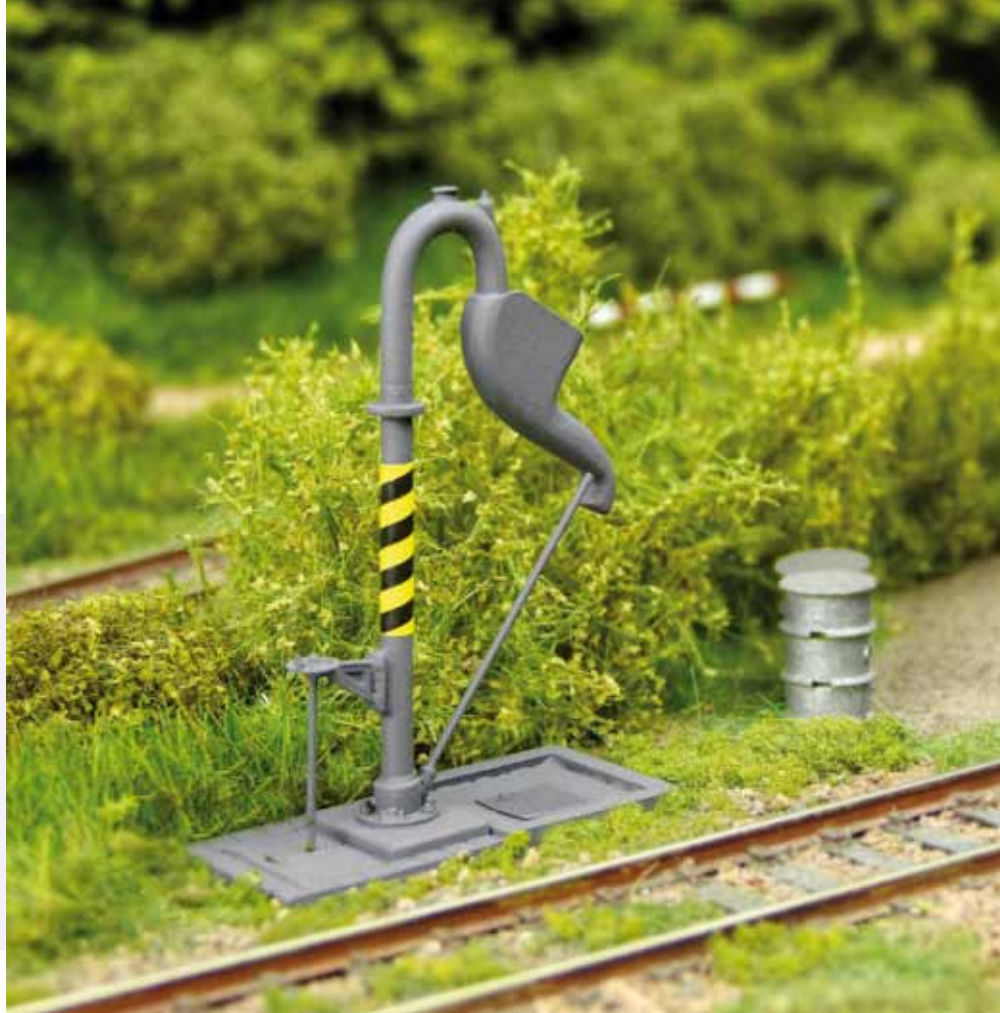
V budoucnu se však tento problém bude spíše prohlubovat, protože železniční nákladní doprava v Rakousku roste. Zatímco v roce 2016 činil její obrát zhruba jednu miliardu eur, o dva roky později, tedy v roce 2018, to bylo již zhruba 1,2 miliardy eur a obdobný růst se předpokládá i nadále. Dopravci proto zahájili kampaň Komm zum Zug (Přijď na vlak), jejímž cílem je zvýšit zájem o zaměstnání na železnici. (Martin Hájek)

(Zdroj: Deník Kurier, foto: ÖBB)



**Vodní jeřáb (Miniatur)**

Nejrozšířenějším typem vodního jeřábu, sloužícího k doplňování zásob vody v parních lokomotivách, byl Spitzner. Stal se běžnou součástí většiny tuzemských železničních stanic, výtopen a dep. Ve všech třech velikostech je nabízí firma Miniatur jako hotový precizní model, v TT a Ho též jako stavebnici. V největším měřítku je dokonce vybaven i žebříkem. Vhodným doplňkem jeřábu je dřevěné vědro z odlitku od téhož výrobce.



## Doplňky pro vaše domácí kolejiště III.

Ve třetím pokračování nepravidelného seriálu o doplňcích, které jsou odjakživa neodmyslitelnou a takřka povinnou součástí každého kolejiště, si představíme další drobnosti, bez nichž není ten náš modelový svět úplný. Zaměříme se zde na některé zajímavé stavebnice, ale nevyhneme se ani hotovým modelům, kterých je na trhu veliké množství.

Michal Bednář | Foto: autor

**Lačková kolna (Model Scene)**

Další z řady drobných staveb od firmy Model Scene za jednotnou, od roku 2018 mírně zvýšenou cenu 139 korun, je lačková kolna. Vyrobená je technologií Laser Cut, většina dílů je dřevěných, pouze střešní krytina a panty jsou z kartonu. Využití je různé, já ji doplnil slámou. Vyrobit lze jednoduše ze statické trávy patřičné barvy. V případě vyobrazeného modelu byla zvolena statika Flockdekor Polák o délce 4,5 mm, kat. č. 8309 – sláma. Využití stavby je ale mnohem širší.

**Záchodky Hevlín (Igra Model)**

Laserem řezané dřevěné záchodky se výborně hodí do menší staničky na vedlejší trati, kde jen podtrhnou tu typickou železniční romantiku. Stavebnice je relativně jednoduchá, dobře se skládá a ani začátečník by s ní neměl mít problém. Doporučuji barvit například dostatečně ředěnými olejovými barvami Umton, aby nezanikla kresba dřeva. Součástí stavebnice bývalo i lepidlo. Nevím, jak je tomu dnes, měl jsem stavebnici staršího data vydání a informace na webu výrobce již lepidlo neuvádí. Není to však problém, pro lepení postačí jakékoli bílé lepidlo určené na papír a dřevo. Já používám Perfect G. Je dostatečně husté a drží výborně.





### Zahradní domek (Model Scene)

Na zahrádku pana přednosty jsem postavil zahradní domek. Dřevěná stavebnice je velice jednoduchá a intuitivní a zvládne ji postavit i méně zkušený modelář. Domek je možné nabarvit libovolně, opatřit jej například truhlíkem s květinami, lavičkou, fantazii se prostě meze nekladou. V první sérii byla drobná chyba v rozměru podlahy, nevešla se mezi stěny. Její seříznutí však bylo dílem okamžiku. Po upozornění výrobce došlo k nápravě a další série by již měly být v pořádku.



### Trakař (Lepieš)

Starý dobrý trakař pro odvoz čehokoli. Stavebnice je z leptaného plechu a k dostání je za necelých 40 korun. Pravda, při stavbě je nutno se obrnit jistou dávkou trpělivosti, protože „je to mrňavý a jako živý“, ale pokud vytrváte, získáte nádherný model, který můžete jen tak nechat stát na dvoře, opřít jej o zeď nebo naložit trávou, senem či dřívím. Využití je univerzální, nákladů se dá vymyslet nespočet. A propos, že jsem mu ale naložil, což? Já bych se s tím tahat nechtěl. „Pane Lorenc, uvezu to?“ Aktuálně už je na trakaři o dva kousky méně.



### Dopravní prostředky (Herpa, Tillig)

Německá firma Herpa zásobuje modeláře mimo jiné i velmi precizně zpracovanými osobními automobily, které známe ještě z dob před rokem 1989. K dispozici jsou Carevny, tedy Volhy GAZ-21, dále novější Volhy GAZ-24, Moskviče, Gazíky GAZ-69, ale též naše Škody 1000 MB a Škody 110L. Chybí už jen moje srdcovka, Škoda 120L. Firma Tillig nabízí kupříkladu Robur, Wartburg nebo tank T-34. To všechno jsou vozidla, která se hodí na kolejiště ztvárňující III. a IV. epochu. Jejich provedení je opravdu pěkné a věrně znázorňují své předlohy, především modely Herpa. Nabídka výrobců je samozřejmě mnohem větší, ale modernější vozidla jaksi nespádají do mého záběru a nedisponuji jimi.

### Poštovní schránka (ES Pečky)

Poštovní schránka na rohu ulice, to není nějaká leccjaká věc. Věděl to Jiří Wolker, víme to i my. Pravda, dnes si většina populace pod tímto názvem vybaví spíše e-mailový účet kdesi na vzdáleném serveru. My, co již něco pamatujeme, máme však tento pojem pevně spjatý s plechovou skříňkou na stěnách budov, případně na stojánku, do níž jsme házeli dopisy z pionýrského tábora nebo pohledy ze školních výletů. Firma ES Pečky nabízí tyto schránky jak v provedení Československé, tak i České pošty, a to pro velikosti TT a Ho.



### Výsuvný přívěsný žebřík (Busch)

Věrný model přívěsu s výsuvným žebříkem ve mně evokuje vzpomínky na dětství, kdy se u našeho domu opravovaly okapy. Pravda, nebyl tak nablýskaný, ale byl to on. Firma Busch jej stovdacetkrát zmenšila a věřte nebo ne, i v modelu jej lze vysunout. Postačí jen sehnat figurku hasiče nebo pokrývače a instalovat do kolejiště, nebo jej prostě jen zapřáhnout za traktor a umístit na silnici.



# Wrocław: nádherné město s pohnutým osudem

Hlavní město Dolnoslezského vojvodství a současně čtvrté největší polské město Wrocław je jedním z nejdéle osídlených míst v Polsku. O původu jména města nepanuje shoda a často se traduje, že nese název po českém přemyslovském knížeti Vratislavovi I. – odtud český ekvivalent názvu města Vratislav. Ať tak či onak, do Wrocławu, nebo pokud chcete do Vratislavi, se vyplatí vydat za poznáním, neboť samo město je zajímavé nejen z historického hlediska, ale navíc se bouřlivě rozvíjí moderně pojatými stavbami.

Martin Harák | Foto: autor

Do Wrocławu z Česka existuje vlastně jediný optimální vlakový spoj, na který se lze dostat s přestupy jak směrem od Prahy, tak třeba i od Brna. Mezinárodní osobní vlak vyjíždí ráno v 5.35 hod. z Pardubic, popřípadě v 6.54 hod. z Ústí nad Orlicí do polské přechodové stanice Międzyzylesie, kde ihned navazuje polský regionální vlak, jedoucí již přímo do hlavního města Dolního Slezska. Tam má naplánován pravidelný příjezd dvacet minut po desáté dopolední. Cestou do Wrocławu vlak míjí starobylé město Kłodzko neboli Kladsko, které je spjaté historicky s naší zemí. Kladským mírem, který byl uzavřen mezi českým knížetem Soběslavem I. a polským knížetem Boleslavem III. Křivoústým, se roku 1137 Kladsko stalo natrvalo součástí Čech, a to na dlouhých šest století. Až po prohrané slezské válce bylo roku 1742 Kladské hrabství odtrženo od Čech a připojeno jako země se zvláštním postavením k Prusku.

## Modernizované hlavní nádraží

Ale zpět do Wrocławu. Po příjezdu na tamní hlavní nádraží, zpravidla plné motorových a elektrických jednotek společnosti Koleje Dolnośląskie (Dolnoslezské železnice), případně vlaků státní společnosti PKP-Intercity, musí každého upoutat jeho citlivá rekonstrukce v historickém stylu. Na první pohled je jasné, že monumentální výpravní budova s rozlehlostí hlavní halou a dvěma podchody, vedoucími na jednotlivá nástupiště, vždy byla



Hlavní wrocławské náměstí se skleněnou fontánou, které se nazývá Rynek.



Ve městě se snoubí tradiční architektura s moderním uměním.

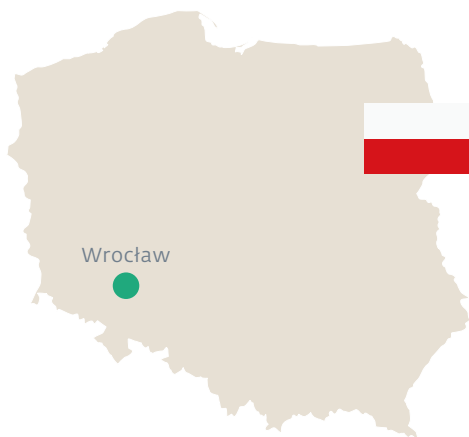
a dodnes zůstává důležitou železniční stavbou. Wrocławské hlavní nádraží (Dworzec Główny) prošlo celkovou modernizací v roce 2012, kdy město hostilo mistrovství světa ve fotbale. Navíc se Vratislav stala v roce 2016 Evropským hlavním městem kultury, a o dva roky později dokonce obhájilo titul v soutěži European Best Destination.

Jsou to samá nej..., ale věřte, že toto město má v sobě nesporného genia loci, a pokud se tam vydáte, dáte mi za pravdu. Jen na okraj – určitě vám nebude stačit na pečlivou prohlídku jeden den, obzvláště když poslední vlak směrem na Lichkov a dále s přestupy do českého vnitrozemí odjíždí osm minut před pátou odpolední. Jednodenní výlet je myslitelný, ale v takovém případě opravdu půjde jen o informativní návštěvu bez hlubšího se ponoření do historie a současnosti města.

## Trocha historie

Město bylo poprvé zaznamenáno v 10. století jako Vratislavia, kdy na dnešním území vznikla česká pevnost. Roku 1327 uznal teh-





Wrocław

mostů, a romantické vycházky lze podniknout i po několika ostrovech.

### Od nádraží nejlépe pěšky

Zkusme si tedy nyní projít jakousi informativní jednoduchou trasu. Milovníci supermoderní architektury se mohou nejprve pokochat pohledem na nově vystavěnou čtvrt na odvrácené straně hlavního nádraží, jež se rozkládá v ulicích s názvy Sucha, Swobodna a Borowska. Ten, kdo naopak miluje historii, necht' své kroky obrátí opačným směrem ulicí Piotra Skargi. Tou lze za čtvrt hodinku dojít k velkému nákupnímu centru Galeria Dominikańska, v je-

jímž sousedství stojí monumentální

kostel svatého Vojtěcha. Mimochodem v nákupní galerii se dá dobře a poměrně levně najíst a napít v některé ze samoobslužných restaurací, a to za ceny poněkud jiné než v drahých restauracích v samém centru města. Nedaleko „Dominikánů“ v ulici s Čechům povědomým názvem Jana Evangelisty Purkyně,

se v přilehlém parku nachází jedna z nejnavštěvovanějších památek ve Wrocławu, takzvané Ractawické panorama. Ohromná malba na plátně širokém 15 metrů a dlouhém 114 metrů je upevněná k vnitřní stěně rotundy jako uzavřený kruh. Pozor ale na dlouhé čekací doby na prohlídku.

### Po ostrovech třeba i lodí

Komu se nebudete chtít čekat na prohlídku, může se vydat podél tramvajových kolejí ulicí svatě Kateřiny (Katarzyny) kolem tradičního trhu na ostrov Piasek, kde je kromě církevních staveb ke shlédnutí i mechanický betlém (Szopka). Naproti se nachází Dómský neboli Tumski poloostrov, jedna z nejstarších částí Wrocławu.



Wrocławské hlavní nádraží vypadá spíše jako starodávný zámek.

Tato část města opravdu stojí za procházku, neboť se zde nachází jak pozůstatek piastovského hradu, tak i mohutný kostel svatého Kříže a svatého Bartoloměje, nicméně na konci půvabné Katedrální ulice je jakási třešnička na dortu, kterou je katedrála svatého Jana Křtitele. V tomto chrámu, jehož věže se pnou do vý-

## ŠOTOINFO

Wrocławské hlavní nádraží (Dworzec Główny), dokončené v roce 1857, bylo v letech 1899 až 1904 rozšířeno ve stylu kombinující prvky historismu a secese se zachováním stávajících objektů. Na přelomu 80. a 90. let minulého století prošlo další rekonstrukcí. Stavební práce na důkladné revitalizaci ale začaly v dubnu 2010 a dokončeny byly o dva roky později. Jde o důležitou železniční křižovatku řady tratí, kde se sjíždějí vozy dopravců PKP-Intercity, Koleje Dolnośląskie a Polregio. První koňské tramvaje vyjely ve Wrocławu 4. července 1876, elektrická vozba byla zahájena 14. července 1893. Současná kolejová síť městských tramvají, na které jezdí dvacet tramvajových linek, má délku 258,2 km. Nejdelší linka z Leśnice do Oporówa měří 20,6 kilometru.

še 97 metrů, se nacházejí také druhé největší varhany v Polsku. Kdo má rád řeku, ten může z přilehlého Tumského přístavu využít pravidelné vyjíždky motorovou lodí buď k zoo nebo do Zwierzyneckého přístavu, v jehož blízkosti se nachází monumentální víceúčelová hala z roku 1913 s muzeem současného umění, a nedaleko ve Szczytnickém parku japonská zahrada, která bývá otevřená od dubna do října.

### Skvostem opravený Rynek

Na závěr naší opravdu krátké prohlídky města Wrocławu si nechme samý střed města s jeho centrálním náměstím, nazvaným jednoduše

Rynek. Tomu se dá porozumět i v češtině – ostatně polština je našemu jazyku dost podobná, i přes rozdílné významy slov se oba národy vcelku bez problémů domluví. A nezapomeňme – u Poláků jsou Češi jeden z jejich nejoblíbenějších národů! A to je velká pocta. Ale zpět k vycházce. Z Tumského poloostrova, který se na mapách stále značí jako ostrov, být to již dvě století není pravda, se můžeme vydat kolem wrocławské univerzity s Matematickou věží, kde sídlila astronomická observatoř, starobylými uličkami až na vzpomínaný Rynek. Staré, dříve tržové náměstí, je druhé největší v Polsku, prvenství ale hrdě nese hlavní náměstí v Krakově. Rynek byl v posledních letech kompletně zrenovován a obdivovat na něm můžeme různé styly architektury. Například

v severozápadní části náměstí jsou hned dva zajímavé domy s názvy Jąs a Małgosia, tedy Jeníček a Mařenka, které jsou propojené barokní bránou z roku 1728. Poutavá je i skleněná vodní fontána a katedrála svatě Alžběty, která byla v roce 2003 prohlášena za baziliku. To se ale náš výlet chýlí ke konci, a tak nezbývá než se vydat zpět na nádraží či do nějakého hotelu a další den pak pokračovat v objevování tohoto půvabného města. ○

Tramvaje tvoří páteř městské veřejné dopravy.

dejší wratislavský kníže svrchovanost českého krále Jana Lucemburského a připojení celého Slezska k českému státu bylo následně stvrzeno v Trenčínské smlouvě z roku 1335, a tak je dodnes ve wrocławském znaku zachován český lev. Během

16. století se město stalo dokonce jedním z nejdůležitějších obchodních

míst zemí Koruny české, leč

v roce 1742, po prohrané válce o rakouské dědictví, bylo město připojeno, podobně jako nedaleké Kladsko k Prusku. V 19. století se Wrocław, tehdy již s názvem Breslau, stává jedním z nejvýznamnějších německých měst a po prohrané druhé světové válce je německé obyvatelstvo vysídleno, město připojeno k obnovenému Polsku a osídleno Poláky, především z oblastí západní Ukrajiny a Litvy, postoupených tehdejšímu Sovětskému svazu. Nelehký osud města, které bylo na konci druhé světové války ze sedmdesáti procent (!) zničeno a vydrancováno, dnes už není prakticky patrný. Ve městě naštěstí zůstala řada skvostů unikátní architektury včetně církevních staveb, z nichž celá řada prošla důkladnou rekonstrukcí. Půvab města dotváří řeka Odra s kanály, přes které vede neuvěřitelných 112





Martin Harák, Martin Žabka | Foto: M. Harák, Jindřich Beroušský

V roce 1956 zadalo československé ministerstvo dopravy Výzkumnému ústavu kolejových vozidel, který tehdy ještě existoval pod zkratkou VÚDÚT, úkol na zpracování vývoje lehkého motorového vozu pro provoz na vedlejších tratích, motoráku pro rychlíkovou a osobní dopravu na hlavních tratích a elektrické motorové jednotky pro příměstskou dopravu na elektrizovaných tratích. Poměrně rychle vznikly projekty motorového vozu M 286.0, elektrické jednotky EM 475.0 a také motorového vozu pro regionální vozbu M 240.0 včetně konstrukčně a tvarově shodného typu přípojného vozu řady Balm. Výroba dvou prototypů Singrovek byla zadána na počátku roku 1957, přičemž v každém z vozů měl být vzájemně porovnatelný umístěn jiný typ vznětového motoru a také jiná převodovka. Vzhledem k tomu, že během vývoje mechanické šestistupňové převodovky RRP 6 nastalo velké zdržení, bylo rozhodnuto výrobu prototypů neprodlužovat a oba vozy vybavit hydrodynamickou převodovkou. Lišily se jen zastavěné motory – první prototyp dostal vznětový motor Tatra T 930 s atmosférickým plněním o výkonu 162 kW. Druhý typ motoru nesl označení Tatra T 930-4 K a díky přeplňování dosahoval výkonu 206 kW.

#### Prototypy až v roce 1959

V září 1959 vyjel z výrobního závodu ve Studénce první prototyp, původně ještě označený jako M 230.501, a v prosinci téhož roku pak i druhý vůz M 230.502. Oba vozy se podrobily celé řadě zkoušek, tehdy však ještě ale výhradně na tratích ČSD, protože Železniční zkušební okruh ve Velimě se teprve rodil v projekčních kancelářích. Oba vozy byly umístěny do depa v Kralupěch nad Vltavou, přičemž první vůz ještě před

## Singrovky: neúspěšní nástupci Hurvínků

Motorové vozy původní řady M 240.0, známé jako Singrovky, vyráběla v první polovině šedesátých let pro tehdejší Československé státní dráhy Vagonka Tatra Studénka. Motorové vozy s označením M 230.5 byly původně zamýšleny jako náhrada slavných Hurvínků řady M 131.1. Nové motorové vozy sice často nesplňovaly provozní požadavky a nevynikaly ani spolehlivostí, přesto zabezpečovaly dlouhá léta provoz na řadě regionálních tratí po celém bývalém Československu.



Stanoviště strojvedoucího v motorovém voze původní řady M 240.0 s typickým volantem kontroleru.

#### ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ŘADY M 240.0

Výroba v letech:	1963 až 1964
Délka přes nárazníky:	18 500 mm
Výkon motoru:	206 kW
Přenos výkonu:	hydrodynamický
Max. rychlost:	70 km/h
Hmotnost ve službě (prázdný):	31,6 t
Počet míst k sezení:	56







samonosné skříně, který se později ukázal jako nevhodné řešení. Rozdělený byl na dvě čelní stanoviště strojvedoucího, služební oddíl, dva nástupní prostory a dva oddíly pro cestující s celkem 56 místy k sezení, což umožnilo podlahové umístění ležatého vznětového motoru. Díky tomu mohl být využit celý půdorys vozu. Vytápěny byly teplovzdušně prostřednictvím naftového agregátu TA 10 z produkce tehdejších Juranových závodů v Brně.

#### Slabinou časté poruchy

Už první měsíce pravidelného provozu sériových vozů však přinesly zklamání, neboť nová technika zdaleka nespĺnila očekávání do ní vložené. Počítalo se s tím, že nahradí vozy M 131.1 – Hurvíanky. V porovnání s nimi sice přinesly vyšší kulturu cestování, ale od počátku se u nich kvůli větší složitosti a nevhodnému způsobu přenosu výkonu vyskytovaly časté poruchy. Šlo především o zadíraní turbodmychadel způsobené nutností využívání motoru stále na plný výkon, špatné bylo i neustálé namáhání způsobené zvýšením výkonu

motoru přepříváním. Problémy byly také se vzduchovým chlazením motoru a již zmíněná konstrukce samonosné skříně přinášela problémy v podobě kroucení a prohýbání po několika letech v provozu. Vozy se proto nedočkaly ani zdaleka takového úspěchu jako o mnoho let dříve vyrobená řada M 262.o a mnohé Singrovky byly rušeny již v osmdesátých letech, tedy ani ne po třech desetiletích v provozu.

Působení řady 820, jak byly tyto vozy od roku 1988 označeny, se postupně omezovalo jen na několik málo dep a poslední provozní vozy byly soustředěny v depech Karlovy Vary, Čerčany, Kralupy nad Vltavou, Tisovec a Poprad-Tatry. Pravidelný provoz skončil na počátku nového tisíciletí, kdy se posledním pravidelným výkonem této řady staly osobní vlaky mezi Prahou a Kladnem. Řada 820 zde dosloužila ke konci jízdního řádu 2001/2002. Do budoucna tak zůstalo zachováno pouze několik muzejních vozů, z nichž se například stroj M 240.0100 nachází v Depu historických vozidel Českých drah v Lužné.

#### Přívěsné Balm rychlejší

S ohledem na nedostatek vhodných přípojných vozů požádaly ČSD výrobní podniky o urychlení vývoje vozu označeného jako Balm ještě před samotnou výrobou motorového vozu M 240.o. Průmysl požadavku vyhověl, a tak Vagonka Tatra ve Studénce dodala do konce roku 1958 prototyp přípojného vozu Balm, konstrukčně i tvarově shodného se Singrovkou řady M 240.o. Zajímavostí je, že přípojný vůz Balm s délkou přes nárazníky 18,5 metru, interně označovaný jako „krátký“, vyjel z výrobních hal v roce 1960, tedy o tři roky dříve než motorový vůz M 240.o. V roce 1961 přibýlo navíc třicet konstrukčně podobných vozů s poštovním oddílem označených jako BFalm a celá dodávka přívěsných vozů byla dokončena v roce 1969. Zkušební provoz Balmů prokázal dobré jízdní vlastnosti i při vyšších rychlostech a původně zamýšlená maximální rychlost byla zvýšena z 60 na 90 km/h. Paradoxem je, že motorové vozy k nim určené disponovaly maximální rychlostí jen 70 km/h. Méně známým faktem je, že uspořádání sedadel v oddíle 3+2 bylo realizováno také u prototypu přívěsného vozu řady Balm, avšak během jeho zkušebního provozu v prvních měsících roku 1959 se od tohoto řešení upustilo a uspořádání 3+2 zůstalo pouze u motorových vozů původní řady M 240.o. ○



Jedna z motorových Singrovek na zasněženém tanvaldském nádraží v únoru roku 2005 po příjezdu z Harrachova

zahájením zkušebního provozu prošel řadou úprav ve výrobním závodě včetně výměny motoru za shodný typ, jako měl druhý vůz. Sériová výroba dalších 120 vozů se uskutečnila v letech 1963 a 1964. Vozy byly dodány do celé řady dep v Česku i na Slovensku, nejtypičtějšímími destinacemi se pro ně staly zmiňované Kralupy nad Vltavou, ale i Karlovy Vary nebo na Slovensku Poprad, Tisovec a Margecany. V mnoha případech však zamířily i do dep, kde se v souvislosti s charakterem přilehlých tratí a vozebních ramen neosvědčily, a brzy se proto přesunuly jinde.

Vozy o služební hmotnosti necelých 32 tun měly elegantně řešenou zaoblenou skřín s velkými panoramatickými čelními okny. Půdorys



Stroj 820.110 na horním nádraží v Karlových Varech v roce 1993



Kořenovské nádraží v 80. letech se strojem řady 820 a deponií historických lokomotiv



# Nakrmit oko

Břetislav Buchta

Přišlo to zhruba uprostřed jeho puberty, když se Rudolf Klásek stal obdivovatelem dívčí a ženské krásy. Na dobývání žen měl teprve dospívající Rudolf ještě času dost, ale obdiv k něžnému pohlaví s ním začal tvrdě cloumat. Jak rád později s oblibou tvrdil, potřeboval prostě občas „nakrmit oko“.

Růžena se mu do života připlétla jako pověstný blesk z čistého nebe. Doslova na sebe narazili na nádraží v Pardubicích, když se oba při chůzi věnovali více svému zavazadlu než prostoru před sebou. Za půl roku byla svatba. Ještě před ní se Rudolf nastávající ženě svěřil se svou „zálibou“. Jejich manželství bylo vcelku harmonické, přišly i očekávané dvě děti a Růžena si zvykla na Rudovo „krmení oka“ a tolerovala mu jej.

Až jednou přišla komplikace... Rudolf s Růženu jezdili pravidelně aspoň jedenkrát za rok vlakem k Růženiným rodičům do Chotěboře. Do Pardubic jeli rychlíkem, dále pokračovali osobákem. V osobním vlaku byl dlouho klid a Růžena podřimovala. Vše se změnilo zhruba po půlhodině jízdy v Chrudimí. Do vozu nastoupila skupina sedmi trampů, z toho pět mužů a dvě ženy. Zabrali dva oddíly na okraji vagonu. Na jednu z žen, které říkali Máňa, a seděla u dveří, viděl Ruda přes uličku. Moc se mu líbila. Dlouhé a vlnité černé vlasy, pěkná postava, šibalský úsměv, který jí stále hrál ve tváři.

Dva z trampů měli kytary a chvíli po rozjezdu vlaku spustili první z trampských písní. Další se přidali, ale na všech byla patrná úna-va. Kytary brzy zmlkly.

„Krucí, tady je veselo jako někde na funuse,“ prořízl vzniklé ticho hlas muže, který seděl u okna v Mánině oddíle a z kterého viděl Ruda jen část hlavy. „Pojďte ještě zazpívat, nebo něco podniknout, ať nám cesta lépe utíká.“

„Tobě se to mluví, když jsme po včerejšku všichni schopni tak akorát zalézt do pelechu,“ odpověděl mu tramp, který seděl vedle něj naproti Máně. „Koukej, akorát Máňa je relativně cílá a mohla by nám něco zapět.“

„Já mám lepší nápad, jak by aspoň nás chlapy mohla Máňa probrat,“ řekl muž u okna.

„Máňo, ukaž ňadra, ať trochu pookřejeme...“

„Proč ne... co bych pro kamarády neudělala,“ řekla rozverně Máňa, poodhrnula si oběma rukama halenku trošinku nahoru a začala vytahovat tílko z riflí.



Rudolf, který už málem také začal klimbat, se rázem probral. A jako milovník ženské krásy si samozřejmě nechtěl nechat ujít okamžik, kdy krásná trampka dá na odív svůj obnažený hrudník. Máňa chytla halenku i vytažené tričko do obou rukou a začala je postupně rolovat a zvedat. Za několik okamžiků držela oba oděvy až pod bradou a odhalila nahou hrud' bez podprsenky. Ruda ani nedutal a jen dychtivě pozoroval Mániny krásně modelované vnady.

Růženu probudil hlasitý jásot mužů. Nejprve nevěděla, proč trampové dělají takový hluk. Poté však zachytila část poslední věty jednoho z mužů, a když pohlédla na Rudolfa, věděla, že se děje něco mimořádného. Ruda v takovém transu snad ještě nikdy neviděla.

Růžena se bleskově postavila a otočila ve směru Rudova pohledu. Stačila akorát zachytit okamžik, když trampka své oblečení začala spouštět dolů.

„Ženská, co to provádíte!? Vždyť to je veřejné pohoršení!“ spustila Růžena zostra na Máňu.

„Ale, paní, nebuďte taková pruderní,“ kontroval bleskově tramp sedící vedle Mání, který viděl na Rudolfa. „Máně bylo prostě teplo, a tak si trochu provětrala svoje kozenky.“

Růžena se zlostně podívala na Rudolfa, ale hned se zase obrátila k trampům.

„Se svým mužem si to vyřídím... ale vy byste se měli stydět! Tohle dělat na veřejnosti. Rudo, jdeme vedle!“ zavelela.

„Růženko, neblázni. Vždyť se zase nic tak hrozného nestalo,“ chlácholil Ruda manželku. „Tak jdeš, nebo ne? S takovými nemravými v jednom voze nebudu už ani chvíli!“ „Nejdu... vždyť jsme za chvíli na místě,“ rozhodnul se Ruda. „Jak myslíš...“

Růžena vzala tašku, protáhla se kolem Rudolfa a zamířila ke dveřím vozu. Ten přesedl k oknu a vzdychl. To zase bude pěkná mela a promlouvání do duše, blesklo mu hlavou. Za chvíli již oba vystupovali, každý z jiného vagonu. Před stanicí na ně čekal s autem Růženin bratr Kamil. „Copak? Vy jste jeli každý zvlášť?“

Rudolf se usmál. „Jen chvíličku... Víš co, švagrě? To je na delší povídání, probereme to večer u piva,“ řekl Ruda, když viděl Kamilův zmatený výraz. Čekal pozdější výtčiky, ale nic takového kupodivu nepřišlo. Ruda se nechtěl vyptávat. Napadlo jej jediné vysvětlení: že jej má Růžena prostě stále ráda i s jeho slabostí. ○

## PŘEČETLI JSME ZA VÁS

### Tisíce výpravčích se do dvou let převlečou do nových uniforem

Tisíce výpravčích a dalších zaměstnanců na české železnici se nejspíše do dvou let převlečou do nových uniforem. Cestující je budou moci dále poznat podle dominantních tmavě modrých a bílých barev, které budou doplňovat nové barvy správy železnic, tedy tyrkysová a oranžová. Zůstávají také červené čepice. Nové stejnojmenné pro přibližně 4 600 svých provozních zaměstnanců 22. května představila SŽDC. Kompletní obměna uniforem bude SŽDC stát kolem 70 milionů korun. Správa železnic pro výrobu nového oblečení uspořádala veřejnou zakázku, v níž zvítězila firma Blažek Holding. Uniformy jsou určeny pro provozní zaměstnance. Průměrné náklady na kompletní výstroj jednoho zaměstnance by neměly přesáhnout 16 000 korun. „Naši zaměstnanci si zaslouží kvalitní a plně funkční oblečení. Výpravčí se při pracovním výkonu pohybují uvnitř i vně budov ve všech ročních obdobích,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. **ČTK 22. 5. 2019**

### ČD vybírají operátory pro internet, soutěž naznačí datové limity

České dráhy řeší, kdo a za jakých podmínek bude poskytovat internetové připojení. Bude i nadále čerpání dat neomezené? Napovědět má vypsaná soutěž. Nyní je poskytovatelem mobilních datových služeb pro ČD jejich dceřiná společnost ČD - Telematika. Jenže té operátory už nechtějí umožnit sdílení a čerpání neomezeného množství dat. I tak ČD zatím datové limity pro cestující nezavedly, podle mluvčího Radka Joklíka čekají, jak dopadne soutěž. ČD tendr rozdělily na tři části, poptávají data v sítích O2, T-Mobile a Vodafone. Ve většině vozů přitom chtějí mít dvě SIM karty, jednu primární od nejlevnějšího operátora a záložní od druhého nejlevnějšího. Prvních karet má být 1 509 a druhých 969. S jednou SIM kartou se počítá ve vozích regionální dopravy. ČD tedy chtějí uzavřít smlouvy se dvěma dodavateli, předpokládají proto, že jednu část tendru zruší. Roční spotřebu zalkulovaly na 5 947 200 GB. Tendr by měl být uzavřen do konce roku. **zdopravy 21. 5. 2019**

### Jednotné jízdné v tuzemských vlacích bude patrně o rok později

S postupující liberalizací české železnice se stává stále potřebnějším zavedení jednotného jízdného. Lidé by si tak už nemuseli kupovat při přestupování jízdenky u každého dopravce zvlášť. Cestující se toho však dočkají až od prosince 2020. „Jednotný tarif bude obsažen v novele zákona o veřejných službách. Budování systému jednotného tarifu má na starosti státní podnik Centrum dopravních informačních systémů,“ sdělila mluvčí MD Lenka Rezková. Jízdné bude možné platit v hotovosti na pokladnách, na těch vybraných i platební kartou. Možná bude i platba on-line přes internet. Ve smlouvách o veřejných službách budou vymezena místa, na kterých musí být zajištěny pokladny. Všichni dopravci, kteří budou jezdit v závazku, budou zavázáni prodávat i jízdní doklady Systému jednotného tarifu. Systém ale bude moci být spuštěn až s novým jízdním řádem, který začne platit v prosinci 2020. Původně to mělo být už od letošního prosince. **Právo 22. 5. 2019**



## BEŠEŇOVÁ – TERMÁLNÍ RÁJ

Libovolné termíny, pobyty se snídaní nebo polopenzí. V ceně ubytování jsou i neomezené vstupy do vodního parku, během léta animační programy a víkendové koncerty.

Další info včetně ceny (ceny jsou dotované pro zaměstnance a důchodce skupiny ČD, Cargo a SŽDC) na vámi vybraný termín J. Handrejchová, 972 243 055, 723 811 984.



**ČD Travel**  
Člen Skupiny ČD

## POSLEDNÍ VOLNÁ MÍSTA V CHORVATSKU NA 1. PRÁZDNINOVÝ TÝDEN



**Chorvatsko – Drvenik**

**Hotely:** Zagreb, Plaža, 2-3lůžkové pokoje  
30. 6.–9. 7. 2019 autobusem 10 dní s polopenzí

Cena 5 900 Kč dospělí, dítě 3–12 let 4 700 Kč (ceny jsou dotované pro zaměstnance a důchodce skupiny ČD, Cargo a SŽDC)

**Cena zahrnuje:** ubytování 7 nocí s polopenzí, dopravu luxusním autobusem, pobytovou taxu, služby delegáta a komplexní cestovní pojištění.

**Další info:** Ing. Fagulová, 972 243 052, 606 226 673



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

# Cesta za zážitky začíná s aplikací Vlakem na výlet



Inspirujte se na [www.cd.cz/vlakemnavylet](http://www.cd.cz/vlakemnavylet)  
nebo si rovnou stáhněte aplikaci.



**ČD České dráhy**  
Národní dopravec





15. června až 28. září 2019

## Svezte se na výlet historickým vlakem Králický Sněžník

Oblast Králického Sněžníku nabízí spoustu lákavých turistických cílů – rozhledny, hrady, zámky, muzejní expozice nebo třeba unikátní pozůstatky předválečného opevnění. Od 15. června do 28. září si každou sobotu můžete výlet zpestřit železniční romantikou a svézt historickým vlakem Králický Sněžník. Ten (423.009) a soupravou složenou z historického motorového vozu Krokodýl (M 286.0001). Vlaky budou střídavě vedeny parní lokomotivou Velký bejček (423.009) a soupravou složenou z historického motorového vozu Krokodýl (M 286.0001). Nostalgické jízdy do oblasti Králického Sněžníku zprostředkovává jí krásy regionu vnímané pocity cestujících v minulých dobách za cenu běžného jízdného s příplatkem pouhých 15 Kč. A kdy vlak jede? Z České Třebové vyjíždí v 8:54 hodin a do Hanušovic s ním přijedete v 11:43. Na zpáteční cestu se vydá ve 14:30 hodin. V sobotu 17. srpna je jízdní řád historického vlaku upraven z důvodu konání akce Cihelna 2019. Kompletní jízdní řád a další informace najdete na [www.cd.cz/vlakemnavylet](http://www.cd.cz/vlakemnavylet) nebo na [www.pardubickykraj.cz/historic-ke-vlaky](http://www.pardubickykraj.cz/historic-ke-vlaky).

**Nejbližší železniční stanice:** Česká Třebová/Ústí nad Orlicí/Letohrad/Hanušovice ad.



13. června až 7. července 2019

## Na festival Smetanova Litomyšl se slevou

Chystáte se na národní festival do Litomyšle? Pak si kupte výhodnou zpáteční jízdenku Vlak+ Smetanova Litomyšl, na kterou se můžete svézt odkudkoliv z Česka do stanice Česká Třebová a zpět se slevou 50%. Aby vám platila i pro zpáteční jízdu, je potřeba mít na jízdence razítko Vlak+. To obdržíte od pořadatelů při kontrole vstupenky. U pořadatele festivalu je možné si objednat bezplatnou dopravu sponzorskými vozy z České Třebové do Litomyšle. Více na [www.cd.cz/vlakemnavylet](http://www.cd.cz/vlakemnavylet) nebo [www.smetanovailitomysl.cz](http://www.smetanovailitomysl.cz).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Česká Třebová



22. a 23. června 2019

## Pro inspiraci na Maker Faire Prague

Předposlední červnový víkend se na Výstavišti v Praze-Holešovicích sejdou kutilové, bastlíři a novodobí tvůrci na druhém ročníku festivalu Maker Faire Prague. Na akci budou k vidění jak tradiční řemesla, tak nové technologie zahrnující 3D tisk nebo programování. Festival je určen nejen geekům, ale hlavně rodinám s dětmi. Děti si mohou vyrobit sliz, maminky zajímavý šperk a táty jistě zaujme něco z elektroniky. Pořadatelé festivalu kladou důraz na interaktivitu, a tak součástí programu jsou různé workshopy. Více na <https://prague.makefaire.com>.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Praha-Holešovice



15. června 2019

## Přijďte si zaběhat do Olomouce!

Olomoucký půlmaraton patří k nejoblíbenějším běžeckým závodům u nás. Letos se poběží 15. června a kromě hlavního závodu můžete zvolit i méně náročné trasy. Všechny závody mají start a cíl na Horním náměstí. Do Olomouce se svezte vlaky ČD na zvýhodněnou zpáteční jízdenku Vlak+ RunCzech se slevou 25%. Aby vám tato jízdenka platila i pro cestu zpět, nechte si ji orazítkovat na pultu ČD v předzávodním Expu. Pokud máte In Kartou, získáte po jejím předložení 50% slevu na startovné na nesoutěžní rodinný běh. Více naleznete na [www.runczech.com](http://www.runczech.com).

**Nejbližší železniční stanice:**  
Olomouc hl. n.

Foto: Martin Švancar, 2016 renza.net, Prague International Marathon, Maker Faire Prague

## Železničář

**VYDAVATEL:** České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 11 500 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, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: [zeleznicar@cd.cz](mailto:zeleznicar@cd.cz)  
web: [zeleznicar.cd.cz](http://zeleznicar.cd.cz) | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo [www.cdprovas.cz/predplatne](http://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 ZAJIŠTŮJÍ:** 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

