

Železničář

5. ZÁŘÍ 2019 | CENA 18 Kč

ČTRNÁCTIDENÍK

VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



18

ROČNÍK XXVI

6–7 ROZHOVOR

Provozní středisko oprav Nymburk DPOV se intenzivně věnuje modernizacím odkoupených vozů z Rakouska. Specializuje se i na vyvazovací opravy Pendolín. Nejen o tom jsme hovořili s ředitelem nymburského podniku **Leošem Ehlem**.

9 ZPRAVODAJSTVÍ

Skupina ČD podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví vykázala v I. pololetí letošního roku zisk ve výši **441 milionů korun**. To je o 179 milionů lepší než za stejné období loni.

11–13 TÉMA

Muzeum v Lužné ožije oslavami 20. narozenin. Zároveň se zde odehraje i letošní **Den železnice**. Na co vše se můžete těšit? Jak se na dvoudenní akci dostat? Přinášíme komplexního průvodce.

14 PROVOZ A TECHNIKA

CityElefant, který v červnu roku 2010 vykolejil před cílovou stanicí v ústecké čtvrti Vaňov, se sice již dávno vrátil na koleje. Nyní ale opět prochází **komplexní opravou** v přerovském závodě **DPOV**.

16–17 TVÁŘE VUZ

Miluje jízdu vlakem a tvrdí, že železniční doprava má budoucnost. **Barbora Potůčková** je zkušenou právníčkou a zároveň vedoucí kanceláře předsedy představenstva Výzkumného Ústavu Železničního.

18–19 CESTOPIS

Jaké je největší indické město, jehož aglomerace čítá asi dvacet milionů obyvatel? Vypravte se společně s námi do **Bombaje**. Ukážeme nejen to, jak vypadá železnice v této asijské zemi.

20–21 HISTORIE

Hora s nadmořskou výškou 774 metrů má stejné jméno jako nedaleké nádraží v lesích, které může být pro návštěvníky výchozím bodem k výletům. Tento výrazný kuželovitý vrch nese jméno **Jedlová**.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Historické depo v Lužné u Rakovníka pro tento rok hostí velkolepé oslavy Dne železnice. Program, jízdní řády zvláštních vlaků a další informace k této akci naleznete na stranách 11–13.

WRmz⁸¹⁷

Petr Slonek | foto: archiv ČD

Jídelní vůz určený pro dálkovou dopravu pochází ze sousedního Rakouska. České dráhy v letech 2014 a 2017 zakoupily od ÖBB celkem šest vagonů řady WRmz, vyrobených firmou SGP Simmering v letech 1988 až 1989. Ty pak v období let 2005 až 2010 prošly modernizací v ÖBB-Technische Services. Jeden z nich si ČD později upravily na konferenční vůz.

Všechny vagony nesou i nadále své původní rakouské označení, změnila se pouze zkratka provozovatele vozidla z ÖBB na ČD. Nově všech šest vozů dostalo označení WRmz⁸¹⁷.

Ve dvou oddílech je dohromady čtyřicet míst k sezení. V jídelně jsou samostatné omyvatelné židle. Ve voze je jedna vakuová toaleta určená

pouze pro obsluhující personál. Vstupní dveře do vagonu jsou pouze na jednom konci a jsou předsvuně, ovládané tlačítkem. Mezi nástupním prostorem a oddílem pro cestující jsou automatické posuvné dveře ovládané fotobuňkou. Jídelna je poměrně velká, kuchyně je na druhém konci vozu. V aktuálním jízdním řádu jsou nasaženy v dálkové dopravě na lince Ex1.

Konferenční vůz je vybaven projektorem, promítacím plátnem, ozvučením, osvětlením s možností volby intenzity i barvy světla. Samozřejmostí je kuchyně včetně pípy a šatna. Vůz je po celou dobu doprovázen zaměstnancem ČD – technickým doprovodem. Variabilita vnitřního uspořádání umožňuje různé typy akcí, od tiskové konference po prezentaci nových produktů nebo teambuilding. ○

Číselná řada	61 81 88-90 2xx-x
Počet vozů	6 (jeden konferenční)
Nejvyšší dovolená rychlost	200 km/h
Rok výroby (modernizace)	1988–1989
Výrobce (zhotovitel modernizace)	SGP
Míst k sezení (pevná + sklopná)	40
Oddílů	2
Hmotnost prázdný/obsazený	54 t/57 t
Délka vozu přes nárazníky	26 900 mm

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,

flotilu našich moderních lokomotiv brzy rozšíří dva moderní elektrické stroje Taurus. Díky nim budeme moci dále posílit stávající vozidlový park určený pro mezinárodní provoz. Využili jsme možnosti na jejich koupi od rakouské společnosti za výhodných finančních podmínek. Pro naše i zahraniční strojvedoucí nejsou navíc neznámé, výhodou je i jejich rychlé uvedení do provozu po převzetí.

Nasadíme je především na dopravu mezistátních vlaků EuroCity na lince Ex 4 Varšava – Bohumín – Břeclav – Vídeň v úseku Bohumín – Vídeň, a doplní tak dvacítku moderních lokomotiv řady 380, kterou již nějakou dobu využíváme pro mezistátní dopravu do Rakouska a Maďarska.

Jde o další krok při postupné modernizaci vozidlového parku Českých drah. V současné době provozujeme již tři desítky moderních lokomotiv pro mezistátní expresní dopravu, z toho se jedná o dvacet lokomotiv řady 380 od společnosti Škoda a deset pronajatých lokomotiv řady 193 Vectron od firmy Siemens.

Není to však jediná novinka. Aktuálně se připravuje výběrové řízení na dodavatele až pětadesáti moderních lokomotiv pro osobní dopravu. Některé z nich budou muset zvládnout rychlost 230 km/h. Tento záměr už schválil řídicí výbor a posvětila jej i dozorčí rada ČD. Zakázky by měly být vyhlášeny do konce září. Počítáme s tím, že je rozdělíme na 22 strojů pro rychlost až 230 km/h a 43 lokomotiv pro maximální rychlost až 200 km/h.

Nedávno jsme v této věci začali s tržními konzultacemi. Vycházíme z toho, že lokomotivy řad 150, 151 a 371, které slouží v dálkové dopravě, pomalu, ale jistě dožívají. Jejich věku pochopitelně odpovídá také spolehlivost těchto strojů, navíc v mnohých případech narážíme rovněž na to, že jednotlivé komponenty se přestávají vyrábět a stroje nejsou v provozu dlouhodobě udržitelné.

Dalším argumentem pro pořízení nových moderních lokomotiv je zvyšování rychlosti, instalace ETCS a také možnosti přeshraničních výkonů do Německa nebo Rakouska, kde se má rychlost zvedat z 200 km/h na 230 km/h. Smyslem probíhajících konzultací je identifikace možných hráčů, kteří by dodali vícesystémové lokomotivy schopné provozu ve více zemích Evropy. Když vše půjde podle předpokladů, první stroje by měly dorazit v následujících letech.

Zaměříme se ale rovněž na motorovou trakci, kde se vše odvíjí od ukončování smluv s jednotlivými regiony. V prvním jde o motorové ucelené jednotky pro regionální dopravu. Víme o tom, že není z dlouhodobého hlediska udržitelný například stav vozidel řad 810. A pomalu dožívají i lokomotivy řady 754.

Oblastí, kterým se chceme v následujícím období věnovat, je zkrátka více. Věříme, že ve svém důsledku jejich úspěšné řešení povede k dalšímu zkvalitnění našich nabízených služeb a že jejich přínos brzy pocítí i naši zákazníci.



26x



Michal Vereš

člen představenstva ČD
odpovědný za úsek provozu

Cyklohráček láká na nový vůz

Výletní vlak Cyklohráček Českých drah nabízí malým cestovatelům nový hrací vůz řady Bdtax. Nahradil původní motorový vůz řady 812, přezdívaný Esmeralda. Ředitel pražského regionálního obchodního centra ČD Jakub Goliáš uvedl, že změnu si vyžádal nedostatečný výkon a vysoká hmotnost motorového vozu, kterému už v minulé sezoně musela při zhoršených adhezních podmínkách pomáhat lokomotiva řady 714. Ta už se také nedávno stala nedílnou součástí vlaku. Nový vůz modré barvy, jenž je kompletně vybavený hracími i vzdělávacími prvky pro malé i větší děti a který už několikrát cest do Slaného a zpět absolvoval, nabízí molitanové balonkoviště, tabuli na kreslení křídou anebo sedací soupravy, kde si mohou výletníci kreslit. Od září navíc mohou za obrázek získat odměnu podle vlastního výběru. Kdo si nebude chtít hrát v baloncích či kreslit, může si prohlížet leporela anebo čistí knížky. Vlak už šest let pravidelně spojuje Prahu se Slaným a je hernou na kolejích, jež dokáže odvézt i desítky kol. Cyklohráček je v provozu až do konce října dvakrát denně každou sobotu, neděli i svátky. Na koleje se vrací na jaře.

(hol)



ČD - Telematika se podílí na revizi veřejného osvětlení

V Praze se uskutečnila rozsáhlá revize veřejného osvětlení. Kontrola zahrne více než 45 000 světelných bodů a významně se na ní bude podílet i dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika. Revize se bude týkat zhruba jedné třetiny všech svítidel v Praze. Předmětem zakázky je revize veřejného osvětlení, zapínacích bodů – rozvaděčů a osvětlení přechodů. Větší část zakázky, kterou vyhrála ČD - Telematika, má termín zhotovení do 31. prosince letošního roku, další část pak do konce roku 2020. Celková hodnota zakázky je téměř pět a půl milionu korun bez DPH. V Praze je více než 1 35 tisíc svítidel veřejného osvětlení, které spravuje společnost Technologie hlavního města Prahy. Ta také otevřené výběrové řízení vypsal. Vítězstvím v tomto výběrovém řízení ČD - Telematika dále posiluje v segmentu pozemních komunikací a postupně rozšiřuje své portfolio dodávaných služeb.

(red)



Do Krkonoš opět Krakonošem

V jízdním řádu 2020 zamíří z Prahy do Trutnova rychlíky Českých drah se staronovým názvem Krakonoš, zatímco rychlíky končící v Hradci Králové nebo v Letohradu ponese dosavadní pojmenování Hradečan. Cestující tak už při prvním pohledu do jízdního řádu poznají podle jména vlaku, že spoj míří jen do Hradce Králové nebo až do Trutnova. Ředitel odboru dálkové dopravy ČD Petr Vondráček upřesnil, že při pravidelném hodinovém intervalu vlaků je to jednoduchý orientační prvek pro plánování cesty, a navíc upozorňuje na dostupnost Krkonoš komfortními vlaky. Spoj totiž nabízejí moderní vozy s klimatizací, elektrickými zásuvkami pro napájení přenosné elektroniky a zaváděna je do nich wi-fi pro snadné připojení k internetu. Název vlaku se poprvé objevil v jízdních řádech v 70. letech při pojmenování tradičního vlaku mezi Prahou a Trutnovem, respektive Svobodou nad Úpou.

(hol)





ZSSK začala využívat další jednotku řady 861

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) uvedla počínaje desátým červnem letošního roku v Banskobystrickém kraji do provozu první tříčlánkovou motorovou jednotku řady 861, kterou následoval vzápětí ještě druhý vlak stejného provedení. Banskobystrický kraj se tak poprvé dostal k moderní motorové vozbě díky částečnému finančnímu krytí z eurofondů. Do konce roku přibude na Banskobystricku a Zvolensku dalších sedm strojů a v příštím roce se počítá ještě s nákupem dvanácti jednotek, které se objeví nejen na teritoriu Banskobystrického, ale i Žilinského a Trenčinského kraje. Nízkopodlažní motorové jednotky řady 861 již slouží několik let například na východě Slovenska či v Nitrianském kraji. Nabízejí poměrně vysoký komfort cestování díky wi-fi, klimatizaci a také modernímu informačnímu systému. (mah)



Na křest knihy jel stylově prototyp ES 499.1

Na konci července se uskutečnil křest nové, v pořadí již čtvrté publikace malého dopravního nakladatelství Krokodýl, jehož činností je nejen vlastní publikační činnost, ale také pořádání různých doprovodných akcí.

Kniha o českých dvousystémových elektrických lokomotivách původní řady ES 499.1 byla v sobotu 28. července stylově pokřtěna před prvním prototypem tehdejšího označení ES 499.1001, který stále jezdí v běžné službě u národního dopravce v takzvaném retro nátěru. Při této příležitosti lokomotiva odvezla pár zvláštních rychlíků z Prahy do Benešova a zpět, což byla současně premiéra tohoto prvního prototypu na „benešovské“ trati. V nácestných stanicích mělo proslov několik tehdejších konstruktérů z ČKD Praha a Škody Plzeň v čele s Františkem Palíkem, kteří se podíleli na vývoji lokomotivy před více než čtyřiceti lety. (red)



Souběh dvou akcí na Zlínsku přilákal desetitisíce lidí

Hudební skupiny Visací zámek, Kryštof, slovenští Horkýže Slíže nebo oblíbená soutěž v pojídání švestkových knedlíků přilákaly více než dvacet tisíc lidí na dvoudenní kulturní maraton Trnkobraní ve Vizovicích. Jeho 52. ročník se v pátek 16. a v sobotu 17. srpna bohužel přesně vykryl s další hojně navštěvovanou akcí Barum Czech Rally v sousedním Zlíně. Její součástí je i veteránská Bugatti Grand Prix, kam tradičně přijíždí až třicet tisíc návštěvníků. Proto musely ČD přijmout opatření, neboť po železnici zamířily na obě akce tisíce lidí ze všech koutů ČR. Vzhledem k tomu, že se noční rychlostní zkouška Barum Czech Rally konala právě v těsném okolí nádraží Zlín střed, musela být zcela přeorganizována doprava. Všechny regionální vlaky směřující z Otrokovic do Vizovic byly v pátek odpoledne ukončeny ve Zlíně-Malenovicích, odkud byla zavedena do Zlína a Vizovic náhradní autobusová doprava. Do Zlína středu tak mohli jet pouze cestující, kteří jeli na rychlostní zkoušku Barum Czech Rally. To stejné platilo i v opačném směru od Vizovic. Kvůli očekávaným silným přepravám ČD posílily běžné spoje až šestivozovými motoráky řad 810 a 010 či spojenými nízkopodlažními jednotkami RegioShark. (mah)



DVI zaplatil dětem z domovů letní tábor

Deset dětí z dětského domova v Ledčích si mohlo díky Dopravnímu vzdělávacímu institutu (DVI), dceřiné společnosti ČD, užít poslední týden prázdnin v rekreačním středisku v Prudké na Tišnovsku. Náklady na ubytování, stravu a pomůcky v řádech desítek tisíc korun v rámci společenské odpovědnosti zaplatil právě DVI. Podle Radky Drápelové, členky představenstva DVI, nesl tábor podtitul Z pohádky do pohádky. Pro děti ve věku od čtyř do čtrnácti let vychovatelé a zaměstnanci DVI připravili bohatý program plný her, výletů do okolí či koupání. DVI chce nyní s ledeckým dětským domovem navázat dlouhodobější spolupráci. Institut s dětskými domovy úzce spolupracuje dlouhodobě. Například obrázky, které děti nakreslí, DVI využívá coby motivy novoročenek. Institut děkuje za podporu mateřské společnosti i OSŽ, jež pobyt v Prudké umožnily. (hol)

Už víme, co nás čeká při opravách

Provozní středisko oprav Nymburk dceřiné společnosti ČD Dílny pro opravy vozidel (DPOV) se v posledních letech intenzivně věnuje modernizacím odkoupených osobních vozů z Rakouska, které jsou určené jak pro mezinárodní, tak vnitrostátní dálkovou dopravu. Kromě toho jeho pracovníci udržují a opravují dieselelektrické lokomotivy pro dceřinou společnost ČD Cargo či motorové soupravy zvané Catr. Specializují se i na vyvazovací opravy našich nejrychlejších vlaků Pendolino řady 680. Nejen o tom jsme hovořili s ředitelem nymburského podniku Leošem Ehlem.

Martin Harák | Foto: autor

Můžete v krátkosti přiblížit historii nymburského závodu?

Do konce června 2004 náleželo pracoviště Nymburk do řízení Depa kolejových vozidel v Ústí nad Labem a prováděly se zde převážně vyvazovací opravy dieselelektrických lokomotiv řad 730, 731 a 743. Poté bylo nymburské pracoviště odčleněno a vznikla výkonná jednotka DPOV Nymburk, pod kterou dále spadala provozní střediska oprav v Českých Budějovicích, Meziměstí a Lounech. Tím se naše portfolio rozšířilo o opravy jak dalších řad lokomotiv, tak i osobních a motorových vozů. V průběhu dalších dvou let byla pracoviště v Meziměstí, Lounech a Českých Budějovicích zrušena a opravárenský program se soustředil výhradně do výkonných jednotek DPOV v Nymburce a Přerově, které se v roce 2007 sloučily a vznikla akciová společnost DPOV. Při tvorbě plánu oprav pro rok 2013 jsme zjistili, že požadavků od naší mateřské firmy a ČD Cargo na opravy dieselelektrických lokomotiv ubývá, a naopak vzrostla poptávka po opravách osobních vozů. A právě to bylo impulzem k rozšíření výrobního programu, což se nakonec ukázalo jako strategické rozhodnutí. Začínali jsme vyvazovacími opravami vozů Bdmtee²⁸¹ s podvozky typů GP200 a také Görlitz versus Dunakezsi. V roce 2013 byl podepsán kontrakt na opravu třiceti podvozků a šesti vozů, což pro nás bylo něco zcela nového. V té době jsme paralelně opravovali dieselelektrické lokomotivy, takže příprava na nový program šla doslova za pochodu.

Jak se vám podařilo tak rychle přeorientovat na jiný druh oprav?

Pokud jsme si chtěli udržet zaměstnanost, tak nám vlastně ani nic jiného nezbylo. Určitý trénink jsme měli z přípojních vozů řady 050, 053, na nichž jsme do konce roku 2005 prováděli v Meziměstí vyvazo-





LEOŠ EHL

Po absolvování Středního odborného učiliště železničního v Nymburce v roce 1992 začal pracovat jako elektromechanik v provozní jednotce Meziměstí DKV Liberec, kde působil až do roku 2004 v pozicích mistr oprav, technik oprav a svářeč technolog. Od července 2004 do 2006 byl v DPOV Nymburk na pozicích systémový specialista a vedoucí oprav. Ředitelem Provozního střediska oprav (PSO) Nymburk se stal v dubnu 2016.



vací opravy a které v podvozkové části nejsou zase příliš odlišné od vozů osobní dopravy. Jiný je ale brzdový systém a samozřejmě jednotlivé komponenty, proto jsme se museli vybavit jak technickou, tak výkresovou dokumentací, a nakonec i materiálově. V té době byl ještě ústřední technický archiv v Nymburce, což získání potřebné dokumentace velmi urychlilo. To byla velká výhoda. Začínali jsme s již zmíněnými dvěma typy podvozků, poté přibýly podvozky SGP300 a celá vyvazovací oprava osobních vozů řady Bdt²⁷⁹. Během roku 2014 již opravou v Nymburce prošlo téměř 160 vozů, z toho více než polovinu představovaly vyvazovací opravy podvozků. V roce 2011 České dráhy zakoupily od rakouských drah ojeté vozy řady Bmz²³⁴, které si nechaly opravit a zmodernizovat u firmy Janoza. Ta ale v průběhu opravy zkrachovala, a tak jsme pomyslně žezlo převzali u nás v Nymburce. S opravou těchto vagonů, kterých bylo nakonec sedmadvacet, jsme začali v roce 2015 a poslední vůz vyjel z Nymburka koncem následujícího roku. Během posledních pěti let České dráhy zakoupily více než sto ojetých vozů od Rakouských spolkových drah, které k nám postupně přistavují a u nás je modernizujeme.

Co všechno jste na rakouských vozech museli opravit či upravit?

V případě vozů Bmz²³⁴ jsme kromě samotné vyvazovací opravy především dosadili nový centrální zdroj energie, a protože byly ve vozech ještě staré gravitační toalety, museli jsme je vyměnit za vakuové. K tomu šlo ruku v ruce nové řízení nejen samotných nástupních dveří, ale i celé vodní hospodářství či elektrický rozvaděč. S tím souvisela i kompletní výměna původní kabeláže. U modernizovaných vozů se navíc instaluje vizuálně akustický informační systém, elektronický rezervační systém, wi-fi technologie, zásuvky v oddílech a u některých vozů nová klimatizační jednotka. K tomu jsme museli například překonat složitá jednání s Drážním úřadem, absolvovat typové zkoušky na VUZ, jež vždy nedopadly podle našich představ, získat řadu certifikátů a dodat spoustu dalších dokumentů, na základě kterých Drážní úřad vydává rozhodnutí o schválení změny na drážním vozidle a vůz může jít do provozu. Toto vše pro nás bylo nové a museli jsme se tím doslova prokousat.

Proč jste se řadu postupů naučili, umíte si dnes poradit s případnými komplikacemi zcela sami?

Stále se učíme a stále je co zlepšovat, ale už víme, co nás při opravách a modernizacích

čeká, jak budou probíhat zkoušky na Zkušebním okruhu VUZ a také jakou průvodní dokumentaci potřebujeme ke schválení vozu do provozu. Jde o složitou agendu, které se musí někdo naplno věnovat. Za PSO Nymburk je touto nelehkou prací pověřen kolega Radomír Hejzlar. A díky němu se to pomalu daří. To je hodně důležité, protože obecně se vozů žádnému z dopravců, a to včetně Českých drah, nedostává. Převazy cestujících stoupají a „hlad“ po vozech je opravdu velký...

Pokud se podíváme po nymburských dílnách, tak je na první pohled jasné, že se nevěnujete jen vozům osobní dopravy. Jsou u vás vidět i nákladní lokomotivy, motorové vozy nevýjímaje...

Vyvazovací opravy motorových vozů řady 854 zvané Catry se u nás provádějí přibližně od roku 2006. S nimi jdou ruku v ruce i řídicí vozy řady 954 včetně přípojních vozů řady 054, 056 a 057. Tento segment má na starosti projektový manažer Josef Tomášek a za dlouhá léta praxe máme tyto opravy opravdu v malíčku. V gesci máme Catry jak z pražské, tak brněnské oblasti. Dále ve spolupráci s Oblastním centrem údržby Střed provádíme vyvazovací opravy elektrických jednotek Pendolino řady 680, a to jako jediná opravárenská základna v celé České republice. Současně zabezpečujeme provozní údržbu takzvané trakce 70, například pro nákladní Břejlovce, tedy řadu 753.7 společnosti ČD Cargo, což představuje dolévání provozních kapalin či výměnu zdrží a opravy drobného charakteru. Navíc se v pronajatých prostorách OCÚ Střed Českých drah provádí i naši spolupráce opravy motorových jednotek RegioNova a motorových vozů řady 810.

Vraťme se ještě k Pendolinům, jak probíhá přístavba a vlastní vyvazovací oprava?

Každá jednotka, která má předepsanou vyvazovačku, se přistaví do Provozní jednotky Oblastního centra údržby Střed v Praze Libni. Mechanici pak vymění podvozky za již opravené, které jsou součástí výměnného systému, a jednotka se přistaví zpět do provozní jednotky Praha Jih. Zde se demontují například sběrače, spřáhla, trakční motory, turbofany klimatizace, proudnicové kryty a vše se naloží na nákladní vozy. Ty dopraví komponenty k nám do Nymburka, kde je opravíme. Ročně projdou v Nymburce vyvazovací opravou dvě až tři Pendolina. ○

Flotilu ČD doplní dva Taurusy

Vozidlový park Českých drah doplní dvě moderní lokomotivy Siemens Taurus. Národní dopravce je nasadí na mezinárodní linky. V Česku nejsou lokomotivy neznámé, u ČD v současnosti jezdí například se soupravami railjet. První z nich by měla vyjet ještě v září. Obě budou nasazeny na linku Ex 4.

Josef Holec | Foto: Michal Málek

České dráhy nasadí na mezinárodní výkony dvě moderní lokomotivy Siemens Taurus, které odkoupily od rakouské společnosti Swietelsky Baugesellschaft m.b.H., resp. její dceřiné firmy RTS Rail Transport Service GmbH, za zhruba 143 milionů korun. Stroje posílí flotilu moderních lokomotiv využívanou v mezinárodní dopravě.

Podle místopředsedy představenstva a náměstka generálního ředitele pro obchod ČD Radka Dvořáka dopravce využil možnosti na odkoupení za výhodných finančních podmínek. „Výhodou lokomotiv je jejich rychlé uvedení do provozu po převzetí. Stroje jsou schválené a naši i zahraniční strojvedoucí je dobře znají,“ vysvětlil. Cestující je mohou potkat i v soupravě s jednotkami railjet zajíždějícími z Prahy do Vídně, Grazu a Bratislavy. Lokomotivy railjetu jsou však v majetku rakouského dopravce ÖBB. Taurusy jsou nasazeny i na výkony mezi Lincem a Českými Budějovicemi, taktéž v režii rakouského dopravce.

Pětašedesát nových

Nové stroje budou nasazeny především na dopravu vlaků kategorie EuroCity na lince Ex 4 Varšava – Bohumín – Břeclav – Vídeň v úseku Bohumín – Vídeň, kde doplní škodovské lokomotivy řady 380. Do České republiky dorazí během září. Stroj 1216.902 bude do provozu nasazen okamžitě. Druhý, 1216.903, musí ještě absolvovat periodickou opravu u ÖBB TS v Linci. O termín již České dráhy požádaly.



Doprovce má ve vozidlovém parku zařazeno třicet moderních lokomotiv určených pro mezinárodní výkony. Dvacet z nich je řady 380, desítku lokomotiv Siemens Vectron je pronajata od společnosti European Locomotive Leasing. V současné době se připravuje výběrové řízení na dodavatele až pětašedesáti moderních lokomotiv pro osobní dopravu, přitom část z těchto strojů bude určena pro rychlost až 230 km/h.

Taurusy jsou moderní stroje konstruované pro využití v osobní i v nákladní dopravě s rychlostí až 230 km/h, s trvalým výkonem až 6 000 kW a s možností napájení systémy 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz. Lokomotivy Taurus v současnosti jezdí nejen u nás, ale i v Rakousku, Německu, Itálii, ve Švýcarsku, Slovinsku, v Polsku, v Maďarsku a na Slovensku. Siemens jich vyrobil více než 500. ○

Lidé s handicapem cestují častěji. ČD jim nabídnou další bezbariérové vlaky

Českým drahám roste počet osob se zdravotním postižením, které chtějí cestovat vlaky. V prvním pololetí letošního roku dopravce eviduje čtrnáctiprocentní meziroční nárůst registrovaných cestujících s handicapem vyžadujících asistenci. Za pozitivními čísly ČD vidí snadný objednávkový systém asistence a míst ve vlaku, jednoduché vyhledávání bezbariérového spojení a především více než pět tisíc bezbariérových vlaků.

„Zatímco na začátku 90. let jsme přepravili jen několik málo desítek cestujících na vozíku za celý rok, dnes tento počet přepravujeme denně. Jen za 1. pololetí využilo našich služeb 3 781 předem registrovaných handicapovaných,“ vypočítal Radek Dvořák, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. ČD však díky trvalému odstraňování bariér přepraví dalších několik tisíc zákazníků na vozíku, kteří nejsou předem objednaní a pomoc nepotřebují. „Jsme rádi, že handicapovaným můžeme pomá-

hat k návratu do běžného života. Vlaky vybavujeme nástupními plošinami, navigačními prvky, systémy pro dálkové otevření dveří prostřednictvím slepeckých vysílaček nebo nápisů v Braillově písmu,“ dodal.

Přibudou další vozy

Za posledních 10 let rozšířil národní dopravce nabídku bezbariérových spojů z 1 464 na 5 066, při-

čemž disponuje 621 bezbariérovými vozidly a jednotkami. Bezbariérová kolejová vozidla jsou nasazena v regionální i dálkové vnitrostátní a mezinárodní dopravě.

Flotilu vozidel umožňujících pohodlnou a ničím neomezenou přepravu vozíčkářů a jinak handicapovaných cestujících hodlají ČD o třetinu rozšířit. „Ve výrobě je padesát vagonů pro deset moderních expresních souprav, z nichž každá bude mít i bezbariérový vůz. Objednali jsme také pět patrových bezbariérových jednotek pro Ostravsko a jednatřicet elektrických nízkopodlažních jednotek typu RegioPanter. Běží výběrové řízení na dalších sto dvacet regionálních elektrických a motorových jednotek plně vybavených pro cestování osob s handicapem a připravujeme pořízení 20 moderních expresních souprav. Díky těmto investicím rozšíříme bezbariérové cestování na většinu našich linek,“ potvrdil Radek Dvořák.



(hol)



Úspěšný půlrok Skupiny ČD: Vydělala 441 milionů korun

Skupina České dráhy je na poli ekonomiky úspěšná. Podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) dosáhla v 1. pololetí kladného hospodářského výsledku ve výši 441 milionů korun. To je v meziročním srovnání o 179 milionů více. Kromě toho firma obhájila rating Baa2. Ziskovost vykázaly i dceřiné společnosti.

Josef Holec | Foto: archiv ČD

České dráhy za sebou mají z pohledu ekonomiky velmi úspěšný půlrok. Nejprve firma obhájila mezinárodní rating na stupni Baa2 se stabilním výhledem a s nízkým úrokem emitovala eurobondy, nyní představila i kladné hospodářské výsledky. Skupina podle mezinárodních účetních standardů vydělala 441 milionů korun, což představuje meziroční nárůst o osmašedesát procent. Loni měla zisk 262 milionů korun. Místopředseda představenstva ČD Radek Dvořák uvedl, že zisková byla i osobní doprava, která byla v minulosti ztrátová. „Díky tržbám z prodeje jízdenek a přísné kontrole nákladů skončila pětiosmdesát milionů v plusu. Meziročně se tak výsledek tohoto segmentu zlepšil skoro o půl miliardy korun,“ upřesnil.

Kromě čísel v oblasti hospodaření rostly i počty přepravených. Vlaky v barvách ČD jelo více než 91,6 milionu cestujících, což představuje nárůst o 2,5 procenta. Nejvíce je to podle vedení ČD patrné na dálkových linkách, typicky z Prahy na Ostravsko, do Brna, Hradce Králové, Českých Budějovic, Olomouce nebo

OSOBNÍ DOPRAVA

Výkonové ukazatele	1-6/2019	1-6/2018	rozdíl
Počet přepravených cestujících (mil.)	91,6	89,4	2,2
Přepravní výkon (mil. osobokilometrů)	4 195	3 928	267
Dopravní výkon (mil. vlakokilometrů)	62,17	62,15	0,02
Průměrná přepravní vzdálenost (km)	46	44	2
Obsazenost nabízené kapacity (%)	30	29	1

KAM DÁL

Rozvoj podnikání v oblasti osobní dopravy je úzce spojen s nově uzavřenými kontrakty na zajištění regionální a dálkové dopravy po roce 2019 a s další modernizací vozidlového parku. V souladu se smlouvami s kraji proto ČD letos objednal 31 elektrických a 5 netrakových jednotek, pro dálkovou dopravu se již vyrábí 50 nových vozů. Zároveň vrcholí zakázka na motorové jednotky pro kraje a brzy vypíše soutěž na výrobce 180 vozů na rychlost až 230 kilometrů v hodině pro expresní linky. V přípravě je vypracovaná zakázka na 65 elektrických lokomotiv. Část z nich bude umět vyvinout rychlost až 230 km/h.

ČD CARGO EXPANDOVALA

V segmentu nákladní dopravy je patrné meziroční navýšení výnosů realizovaných na tuzemském dopravním trhu i v zahraničí. Vedle Polska, kde je již ČD Cargo plně etablovaným dopravcem, lze vlaky ČD Cargo pravidelně spatřovat také v Rakousku a v dalších zemích. Vzrostly především přepravy uhlí, zemědělských výrobků a zvýšily se také výkony kombinované dopravy. Segment nákladní dopravy vykázal za první půlrok zisk 270 milionů korun. Mírný meziroční pokles zisku ovlivnil růst cen elektrické energie, vyšší odpisy z nových investic a zvýšení osobních nákladů v důsledku růstu reálné mzdy zaměstnanců v souladu s podmínkami uzavřené kolektivní smlouvy na rok 2019 a celkové situace na pracovním trhu. Společnost investuje do modernizace vozidlového parku. V prvním pololetí byly pořízeny další tři interoperabilní lokomotivy Vectron. Park nákladních vozů byl rozšířen o další plošinové vozy a velkoobjemové cisterny a byly provedeny revizní opravy cca 1 800 nákladních vozů, což přispělo k zajištění dostatečné vozové kapacity dopravce.



Ústí nad Labem. „Dosáhli jsme tu dvouciferných nárůstů počtu cestujících. Díky tomu rostou i tržby,“ potvrdil Radek Dvořák s tím, že například v mezinárodní přepravě to bylo o šest procent. „Lidé s námi jezdí na delší vzdálenosti, proto nám rostl přepravní výkon, a to meziročně o zhruba sedm procent.“ Průměrná přepravní vzdálenost byla v prvním pololetí šestačtyřicet kilometrů. To svědčí o tom, že přibývá zákazníků, kteří vlaky největšího tuzemského železničního dopravce využívají k cestám za byznysem a k volnočasovému cestování.

Jsou proaktivní

Proti vyšším tržbám však stojí růst osobních nákladů, který koresponduje se situací na trhu práce, a také zdražování vstupů. „Zvýšení jednotkové ceny vedlo k nárůstu celkových nákladů na elektrickou energii o 225 milionů korun. O dalších 30 milionů víc jsme zaplatili za naftu. Dohromady za trakční energii jsme za prvních šest měsíců vydali o jedenaadvacet procent víc než loni,“ vypočítal Patrik Horný, náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku. Náhradní autobusové doprava se do hospodaření promítla částkou minus 130 milionů korun.

Kladným částkám jdou ČD vstříc. Letos už přebudovaly systém tarifů (přispěl ke zpřehlednění a zjednodušení). Oblíbené jsou i aplikace Můj vlak (počet stažení 1,7 mil.), Vlákem na výlet anebo e-shop ČD. Zhruba čtvrtina nákupů jízdenek se dnes uskutečňuje on-line. Na některých relacích, třeba do Německa, je to dokonce šedesát procent. ○

Rocktainery: nové řešení pro přepravy sypkých materiálů



ČD Cargo patří k lídrům v používání nových přepravních technologií, zejména pak technologie Inno freight. Již řadu let je tento systém různých nástaveb využíván pro přepravy dřevní štěpky, uhlí nebo hutních výrobků či polotovarů. V současné době se jedná o možnosti využít tento systém i při přepravě těžkých sypkých materiálů.

František Zeman, Michal Roh | Foto: František Zeman, Michal Roh ml.

Přepravy nemletého volně loženého vápence probíhají nyní ve výsypných vozech řady Falls. Ty jsou nasazovány i na přepravy vápence z Berouna (vlečka Vápenka Čertovy schody) do Lovosic s určením na vlečku cementárny Lafarge Cement, realizované ve spolupráci s firmou SPEDICA. Jedná se o přepravy frakce 0-20, tedy od prachu po kamínky o průměru 2 cm. Omezujícím faktorem při realizaci je traťová třída C, kdy do vozu řady Falls je možné naložit cca 52 tun vápence.

Přicházejí Rocktainery

Letos na jaře jsme dostali od firmy Inno freight nabídku na vyzkoušení přepravy vápence ve speciální nástavbě – Rocktaineru ORE na zdvojených plošinových vozech řady Sggrs. Tyto nástavby mají řadu technických a technologických výhod, k nimž patří nejen snadnější vykládka (snadné ovládání výsyp-



ných klapek), ale především do nich lze naložit, v rámci stejné traťové třídy, více zboží. Důležitá z hlediska bezpečnosti práce je i skutečnost, že v kontejnerech při vykládce nezůstávají zbytky naloženého zboží, a není proto nutné dočišťování.

Po vzájemné dohodě s odesílatelem, příjemcem a firmou Inno freight proběhla zkušební přeprava v rámci pravidelného uceleného vla-

ku, kdy jsme nahradili dva klasické vozy řady Falls jedním vozem řady Sggrs se dvěma Rocktainery. Před vlastní přepravou bylo nutné ještě projednat jízdu mimořádné zásilky, neboť Rocktainery svými rozměry v horní části zasahují částečně do průjezdného průřezu. Zkušební vykládka v cementárně proběhla 26. června 2019. Kromě „domácích“ Čížkovic-kých se jí zúčastnili i zástupci dopravce a společnosti Inno freight, kteří prakticky předvedli obsluhu otevření a zavření Rocktaineru a také odpovídali na další dotazy ohledně tohoto způsobu přepravy.

Jak dopadla zkušební vykládka?

Zástupci cementárny se dotazovali především na možné dočištění Rocktaineru po vykládce, protože s vozy Falls bývá problém při dešti a v zimě, kdy ve voze zůstávají „přilepené“ zbytky vápence. S tímto souvisel i dotaz na nastavitelnost míry otevření výsypných klapek. Další dotaz směřoval na problematiku odolnosti podvozků při případném rozmrazování s využitím proudnicového motoru. Z prezentace vozu vznikl požadavek zajistit osazení plošiny vozu pochozí podlahou a zábradlím, aby bylo možné přecházet z jedné strany vozu na druhou. Zhruba za týden se uskutečnila ještě jedna zkušební vykládka, a to za využití maximální ložné kapacity Rocktaineru, kdy do nástavby bylo naloženo 118 tun vápence – při první zkoušce bylo loženo stejné množství zboží jako v klasickém voze řady Falls z důvodu kapacity vykládky.

Při obou zkušebních vykládkách proběhlo vše bez problémů. Nástavby Rocktaineru byly následně vyzkoušeny i v přepravách odsířovacích vápenců a strusky. Vždy s úspěchem, proto se předpokládá rychlé rozšíření tohoto systému. ○

Hledá se síťový dispečer osobní dopravy

Pracovní náplň: řešení nepravidelností a mimořádností v provozu vlaků dálkové dopravy, komunikace s provozními zaměstnanci a externími partnery, obsluha provozních informačních systémů a systémů pro informování veřejnosti

Naše požadavky: znalost práce se služebními pomůckami a provozními informačními systémy, orientace v organizaci provozu, znalost vozidel, železniční zeměpis

Další požadavky: uživatelské znalosti práce s PC, kombinační a komunikační schopnosti, asertivita, odolnost vůči stresu, rychlé rozhodování, zodpovědnost, schopnost pracovat v kolektivu, schopnost a vůle se učit nové znalosti, znalost němčiny výhodou



Pracoviště: Praha (Křížíkova 2)

Pracovní doba: nepřetržitý provoz, práce v turnuse

Platové zařazení: až TS 13

Vzdělání: středoškolské s maturitou (obor železniční dopravy výhodou)

Odborná praxe: výpravčí, strojmistr, komandující minimálně 1 rok

Možný nástup: od 1. listopadu 2019

Příhlašky do VŘ požadujeme v této formě:

1. Strukturovaný, ručně psaný životopis
2. Motivační, ručně psaný dopis

Posílejte do 23. září na adresu Lukáš Zástěra, odbor provozu osobní dopravy GR O18, nábřeží L. Svobody 1222, 110 00 Praha 1. Obálku označte výběrové řízení – dispečer. Případné dotazy zasílejte e-mailem (zastera@gr.cd.cz), nebo tel. 972 233 687.

Oslavy v Lužné: Na co se těšit?

Muzeum v Lužné ožije na konci září oslavami dvacátých narozenin. Zároveň se zde odehraje i letošní Den železnice. Velkolepá akce přivítá desítky kusů historické i moderní železniční techniky. Počítá se i s tradiční noční show, letos dokonce ve dvojm provedení. Na co vše se můžete těšit? Jak se na dvoudenní akci dostat a kam vyjedou speciální vlaky? Přinášíme komplexního průvodce.



V loňském roce fanoušci železnice slavili v Českých Budějovicích.

Josef Holec | Foto a ilustrace: Michal Málek

ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka letos slaví dvacáté narozeniny. Kulatiny budou zároveň oslavou zrození železnice. Lužná se do víru radovánek ponoří o víkend 21. a 22. září. Událost se tentokrát odehraje ve dvou dnech, aby si akci mohl užít maximální počet návštěvníků.

„Víkendem stylově ukončíme úspěšnou šňůru akcí, které České dráhy letos pořádaly. Máme naplánovaný program tak, aby z něj byli po všech stranách nadšení návštěvníci všech věkových kategorií,“ uvedl Radek Dvořák, místopředseda představenstva ČD. „Vsadili jsme na osvědčený model, kdy nabídneme světy historie, změny a zábavy. Svět změny bude hostit nejnovější techniku, která brázdí tuzemské koleje pod vlajkou ČD, historii zastoupí například legendární Stříbrný šíp, vůz Komárek a nedávno rekonstruovaná parní lokomotiva 414.096 přezdívaná Heligón. Svět zábavy je pochopitelně určený především dětem – pro ně rozjedeme parní vlak na místní úzkokolejně dráze. To doplní herní stan či dva skákací hrady,“ doplnil Dvořák. O zábavu se postará masťot ČD, slon Elfík. V průběhu celého programu se uskuteční soutěže o ceny s železniční tematikou.

Den s oslnivým koncem

Novinkou letošního roku je platba za vstup do areálu muzea, kde bude umístěna část světa zábavy a celá historie. Svět změny zůstane spolu s druhou částí světa zábavy v neplacené zóně. „Pokud budou chtít návštěvníci do oploceného muzea,

stačí, aby si zakoupili jízdenku na kterýkoliv zvláštní vlak, který pojede v rámci Dne železnice. To znamená, že si lidé nemusí kupovat vstupenku za sto korun, pokud přijedou retro vlakem,“ vysvětlil Jan Cakl, vedoucí oddělení propagace ČD. „Svět změny a část světa zábavy budou rozestavěny u nádraží. Ve stanici budou mít své prostory i partneři, odsud také budou vyjízdet všechny speciály. Svou techniku tu nebude prezentovat pouze národní dopravec, ale například i ČD Cargo,“ dodal Cakl.

Nostalgické vlaky zamíří po oba dva dny do Rakovníka, Berouna a Chomutova. Z Prahy do Lužné vyrazí dvě retro soupravy coby protokolární vlaky. V jejich čele stanou lokomotivy 475.179 a 556.0506. Z Lužné do Berouna a Chomutova se v čele vlaků vystřídají parní lokomotivy 477.043 a 464.202. Historické vlaky budou pendlovat i mezi areálem a Rakovníkem. Ve světě změny se představí modernizované vozy řad ARmpee a Bdmtee, k vidění bude i nová posunovací lokomotiva Ef-fishunter anebo nákladní vůz Hbbillns od ČD Cargo.

Oba dny zakončí exkluzivní světelná show plná historických železničních skvostů. Smyslem lahodící akce začne na točně muzea ve 20 hodin, přičemž v sobotu dopravce nabídne zhruba dvacítku historických exponátů v na míru připraveném scénickém osvětlení. Show je doprovázena komentářem s představením jednotlivých exponátů, který je doplněn řadou zajímavých faktů z daného období. V neděli večer bude show zopakována, ovšem jen za běžného osvětlení. ○

PARKOVÁNÍ

Parkování u muzea, resp. v areálu nádraží, nebude možné. Organizátoři uzavřou pro dopravu i příjezdovou komunikaci v ulici 9. května. Využijte raději parkovacích kapacit ve vyhrazeném prostoru u nádraží v Rakovníku a do místa vyrazte speciálně vypravenými vlaky (zdarma) anebo běžnými spoji, které budou po oba dva dny posíleny (platí běžný tarif ČD). Dále je možné parkovat v rozlehlém a nedalekém areálu Muzea amerických veteránů JK Classics. Do centra dění se dostanete kyvadlovou autobusovou dopravou (zdarma) v intervalu 10–15 minut. Parkování blíže anebo přímo v areálu bude určeno výhradně pořadatelům a spolupracujícím subjektům.

BEZPEČNOST

O bezpečnost návštěvníků i techniky se postarají nejen pořadatelé, ale i zaměstnanci bezpečnostní agentury, policisté, zdravotníci a hasiči. Je striktně zakázáno chzení přes kolejiště a lezení přes mobilní ploty a zábrany. Nebude možné techniku fotografovat z železničního náspu v blízkosti točny (směr Kladno). V případě, že se někdo v prostoru objeví, bude nemilosrdně vykázán. Je nutné si uvědomit, že provoz vlaků není zastaven! Na bezpečný pohyb dohlédnou pracovníci bezpečnostní agentury.

INFORMACE

V areálu budou infopointy, kde budou lidem k dispozici informace o jízdních řádech a programu akce. Zaměstnanci ČD zde budou také rozdávat letáčky s mapou a jízdními řády, magazíny ČD pro vás a Železničář nebo drobné upomínkové předměty.

VSTUPNÉ

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

JÍZDNÉ

- Ve všech zvláštních vlacích (mimo zvláštní vlaky kyvadlové dopravy Lužná – Rakovník) platí tarif TR 10 + místenka Nostalgie za 50 Kč. Jízdenka ze zvláštního vlaku platí zároveň jako vstupenka do areálu ČD muzea.
- Ve vlacích neplatí režijní jízdenky (ČD, SŽDC).
- Ve zvláštních vlacích kyvadlové dopravy v úseku Lužná – Rakovník je možné cestovat pouze s platnou vstupenkou do ČD muzea.

TIPY A ŠOTOINFO

- Stručné popisy jednotlivých exponátů nově najdete na www.denzeleznice.cz
- Běžné spoje do Lužné nebudou nikterak omezené, naopak se počítá s posílením
- Železničáři v muzeu předvedou zbrojení parních lokomotiv uhlím i vodou
- Některá historická vozidla přijedou už během čtvrtka a pátku
- V pátek 20. září vyjede speciální parní vlak z pražského hlavního nádraží (16:07), který bude vypraven do Lužné pro zvané hosty. Okolo deváté hodiny večerní pojede zpět do Prahy
- Další info naleznete na www.denzeleznice.cz

LUŽNÁ U RAKOVNÍKA – RAKOVNÍK A ZPĚT

Rakovník	9:20	10:49	12:36	13:21	14:49	16:02	17:13
Lužná u Rakovníka	9:06	10:35	12:22	13:07	14:35	15:48	16:59
Lužná u Rakovníka	9:48	10:59	12:44	13:48	14:59	16:35	17:48
Rakovník	10:02	11:13	12:58	14:02	15:13	16:49	18:02

V provozu budou i běžné, posílené spoje ČD.

Doprava zdarma bude zajišťována historickou motorovou soupravou složenou ze dvou motorových vozů M 131.1 a přípojného vozu BDIm a dále parní lokomotivou s vozy Ci.

PRAHA – KLADNO – LUŽNÁ U RAKOVNÍKA A ZPĚT

10084	10086	Číslo spoje	10085	10087
8:54	10:54	Praha hl. n.	16:46	18:33
9:27	11:26	Praha Zličín	16:20	18:08
9:36	11:35	Hostivice	15:57	18:01
10:15	12:02	Kladno	15:43	17:44
10:47	12:20	Stochov	15:25	17:26
11:13	12:53	Lužná u R.	15:00	16:55

Souprava pro spoje 28800 a 28801: Lokomotiva 475.179 + vozy Bam. Souprava pro spoje 10082 a 10085: Lokomotiva 556.0506 + vozy Ce. V neděli soupravy opačně.

BEROUN – RAKOVNÍK – LUŽNÁ U R. A ZPĚT

10081	Číslo spoje	10080
10:11	Beroun	9:42
10:33	Nižbor	9:29
10:46	Zbečno	9:15
10:58	Roztoky u Křivoklátu	9:03
11:03	Křivoklát	8:57
11:43	Rakovník	8:23
11:57	Lužná u R.	7:50

LUŽNÁ U R. – ŽATEC – CHOMUTOV A ZPĚT

10088	Číslo spoje	10089
12:00	Lužná u R.	15:26
13:02	Žatec	14:45
13:26	Chomutov	14:00

Souprava pro spoje 10083 a 10084: loko 464.202 a vozy Bai, v neděli loko 477.073.

← Souprava pro spoje 10080 a 10081: Lokomotiva 477.043 + vozy Bpio, v neděli loko 464.202.

SEZNAM TECHNIKY

Parní lokomotivy

310.072	Kafemlejek*
354.195	Všudybylka*
414.096	Heligón*
464.202	Rosnička*
475.179	Šlechtična
477.043	Papoušek*
534.0323	Kremák*
556.0506	Štokr

Neprovozní:

313.432, 464.008, 387.043, 498.022

Motorové lokomotivy

T 444.030	Karkulka*
T 466.0286	Pilštyk*
T 435.058	Hektor*
T 478.3101	Brejlovec
T 478.1148	Bardotka*
T 669.0001	Čmelák*
T 679.1600	Sergej

Motorové a parní vozy

M 124.001	Komárek*
M 131.105	Hurvínek*
M 260.001	Stříbrný šíp*
M 262.076	Kredenc

Elektrické lokomotivy

E 499.001	Bobina
S 489.044	Laminátka
E 699.001	Šestikolák
E 669.101	Šestikolák
E 212.001	
E 469.2001	
E 469.3030	

Další vozidla:

ARmpee⁸²⁹, Bdmtee²⁶⁷, Habbillns
794 EffShnuter 300

- změna techniky možná
- vystaveny budou i další exponáty ze sbírek muzea

* představí se na noční show

DEN 2019
ŽELEZNICE

PROGRAM SVĚTA HISTORIE

9:00	Otevření areálu
10:30–11:30	I. komentovaná prohlídka exponátů na točně, provede moderátor Pavel Cejnar
13:30–14:30	II. komentovaná prohlídka
17:00	Konec akce
20:00	Noční show (areál muzea)*

* v neděli jen za stálého osvětlení



PARTNEŘI AKCE:

Hlavní partneři



Mediální partneři



Partneři





Havarovaný CityElefant je na omlazovací kúře v Přerově

Osmadvacátý červen roku 2010 se stal osudným vlaku 2316 směřujícímu z Prahy do Ústí nad Labem, který vedl Jaroslav Beránek z tehdejšího pražského Depa kolejových vozidel. Krátce před pátou odpolední jednotka CityElefant vykolejila před cílovou stanicí v ústecké čtvrti Vaňov. Následky nehody byly tragické – strojvedoucí zahynul, zranilo se jedenáct cestujících a čelní řídicí vůz 971.005 byl zcela zdemolován. Vlak se po nějaké době vrátil po opravách do běžného provozu. V současné době opět prochází komplexní opravou v přerovském závodě DPOV.

Martin Harák | Foto: autor, Petr Sovadina

Čelní řídicí vůz 971.005 byl zcela zdemolován nárazem do betonové protihlukové stěny a část vlaku, který sestával z vložného vozu 071.005 a čelního motorového vozu 471.005, se při nehodě převrátil na bok a poškodil několik sloupů trolejového vedení. Relativně lehký řídicí vůz začal po vykolejení kopírovat betonovou zeď, doslova se napíchl na sloup trolejového vedení, který jej rozpáral, utrl půlku horního patra a kabinu strojvedoucího s veškerým vybavením a zničil přední čelo. Strojvedoucí bohužel při nehodě zahynul. Pokud by však byl vlak opačně konfigurován a motorový vůz jel vpředu a řídicí vzadu, nemusely být následky tak tragické. Podle odborníků z DPOV v Přerově je hmotnost motorového vozu řady 471 mnohem vyšší než řídicího řady 971, a navíc jsou podvozky pevně spojené se skříní hnacího vozu, zatímco u řídicího vozu jsou nasunuty jen na čepích. Když se skříní řídicího vozu naklonila, uvolnily se podvozky a odletěly. Hypoteticky by v případě obráceného pořadí vlaku hmotnost podvozků sama o sobě podržela vozovou skříní, která by se neroztržila. Po nehodě byla předběžně hned také vyčíslena škoda na trati ve výši 15 milionů korun a na vlaku 50 milionů korun.

Čekalo se na nový vůz 971

Vložený a čelní motorový vůz byly po nehodě odtaženy do přerovských dílen, kde jej mecha-



nici opravili a počkali na vyrobení nového řídicího vozu, aby jednotka byla opět kompletní. Nový řídicí vůz zhotovili v roce 2011 v Ostravě v závodě Škoda Vagonka. Mezitím byly vloženy vozy 071.005 a motorový 471.005 v péči techniků v Přerově, kteří na obou vozech dodělávali přemostění záchranné brzdy a řízení dalšího zařízení, která byla potřeba k nově vyrobenému řídicímu vozu. Od nehody totiž uteklo již několik let a nový vůz 971.005 byl od výrobce vybaven modernějším zařízením. Tomu se nakonec musely přizpůsobit i dva zbylé vozy. V Přerově se opravovaly rovněž podvozky vlaku, které se při nehodě utrhly a odletěly mimo trať. Díky tomu

se zachránily nezdeformované a jen lehce poškozené. Poté byla jednotka zkompletována a o rok později se vrátila do provozu. Původní vůz 971.005 byl zaměstnanci DPOV a tehdejšího Depa kolejových vozidel Praha v srpnu 2010 rozzebrán na díly, které se daly použít při opravách sesterských jednotek, a zbytek nepoužitelných dílů, včetně těžce poškozené skříně vozidla, byl sešrotován.

Do vyvazovací opravy

Letos se celý vlak po osmi letech intenzivního provozu v pražské integrované dopravě dostal do situace, kdy se musel vrátit zpět do Přerova na vyvazovací opravu. V současné době je celá jednotka na vyvazovací opravě, která je naplánována na dva měsíce. V rámci ní bude také kompletně opraven interiér, který je už celkově opotřebený. Měly by být přechalouněny sedačky do korporátního systému Českých drah, tak aby vydržely dalších šest až sedm let v provozu. Současně se musí vyměnit podlahové krytiny, opravu potřebuje jak klimatizace, tak celé vodní hospodářství a další komponenty. Plánuje se vybourání či výměna poškozených oken. „Celá elektrická jednotka bude současně vybavena zcela novým informačním systémem s diodami LED jak na čelech, tak bocích, které by měly být lépe čitelné. Jde o pilotní projekt, který si právě na tomto vlaku vyzkoušíme,“ uvedl ředitel Provozního střediska oprav DPOV v Přerově Petr Sovadina. ○

Rešice láká turisty do muzea lokomotiv

Na východě Rumunska v oblasti Banátu leží jedno z nejstarších center průmyslu na zpracování kovů v Evropě. Založení železáren v Rešici, městě asi s osmdesáti tisíci obyvatel, je datováno do roku 1771. Firma dodnes existuje a v roce 1972 pomohla ve městě zřídit sbírku historických lokomotiv, které sama vyrobila či provozovala.

Miroslav Petr | Foto: autor

Roku 1855 továrnu převzala Společnost státní dráhy, známá pod zkratkou StEG i z naší železniční historie. V Rešici (rumunsky Reșița) pro společnost vyráběli součástky pro údržbu tratí a vozidel. Místní válcovny ale dodávaly plechy na stavbu lokomotiv i do ostatních zavedených závodů v Rakousku, což uvádějí doklady několika parních lokomotiv našich drah. Území tehdy ještě nepatřilo Rumunsku, zůstávalo součástí maďarské části podunajské monarchie. Společnost StEG si v roce 1872 do továrny v Rešici postavila přípojnou trať s rozchodem 948 mm, pro kterou obstarala čtyři parní lokomotivy. Jednalo se o malé dvounápravové tendrovky značené čísly 1 až 4 a jmény Szekul, Resicza, Bogsan a Hungaria. Lokomotivy jsou zapsané v seznamu výrobních čísel lokomotivky Společnosti státních drah z Vídně. O lokomotivě číslo 4 se traduje, že šlo o první stroj postavený na území Maďarska, a stroj dokonce od května do listopadu 1873 vystavovali na světové výstavě ve vídeňském Prátru.

Prehistorický stroj zachován

Důležité však je, že jedna z uvedených lokomotiv se zachovala dodnes. A to díky tomu, že její historickou hodnotu včas rozpoznali. Stalo se tak v roce 1937, kdy byla vyřazena z pravidelného provozu. Exponát na svých bocích dříve nesl odlévané číslice 1, nyní je přeznačený dvojkami. Zřejmě se jedná o lokomotivu, kterou dodal mateřský závod ve Vídni. Jistou míru nejistoty uvádí i popis u exponátu. Až po vzniku samostatného Rumunska vyrobila strojírna v Rešici roku 1925 svoji druhou lokomotivu. Šlo o stroj pro lesní dráhy, pojmenovaný Principesa Elena. Byl označen číslem 15, posléze 704.402, dochoval se dodnes a na výstavě má své čestné místo. V roce 1926 se výroba lokomotiv v Rešici rozběhla naplno pod firemním názvem Uzinele de Fier si Domenille din Reșița S. A. Po znárodnění se od roku 1949 používal také například název firmy SOVRUM. Nejdůležitějším rozpoznávacím znakem ve všech historických dobách ale vždy zůstávalo originální jméno města Reșița na výrobních tabulkách.

V Rešici stavěli v licenci hlavně lokomotivy německé konstrukce, teprve roku 1930 přišla na řadu první série vyrobená podle vlastního



návrhu. Jednalo se o pět tendrovek, určených pro nedalekou horskou trať Oravița – Anina. Když v roce 1959 výroba lokomotiv v Rešici končila, měla firma na svém kontě stavbu 1 461 parních lokomotiv, z toho 311 pro úzkokolejky s rozchody 760 až 948 mm, 924 pro standardní rozchod 1 435 mm, 224 širokorozchodných pro bývalý Sovětský svaz a dvojici s metrovým rozchodem pro Vietnam. Roku 1972 slavil nyní už velký metalurgický a strojírenský závod sté výročí zahájení provozu závodní dráhy a ředitel závodu Ing. Mírcea Popa přišel s myšlenkou založit ve městě muzeum lokomotiv pod širým nebem.

Exponáty z různých zemí

Do výběru exponátů se dostaly nejen lokomotivy v Rešici přímo vyrobené, ale i provozované na místní vlečce. Bohužel se už nepodařilo opatřit žádnou lokomotivu z původní série CFR 40.0001 – 40.0005, které mateřská železniční správa zlikvidovala do roku 1970. Jako první typ vlastní konstrukce by se do Rešice výborně hodila. Umístění všech šestnácti exponátů ve sbírce se za 47 let existence muzea vůbec nezměnilo. Zhoršil se jen jejich stav. Sbírkou je nyní pod patronátem města a exponáty chrání před sběrači kovů bezpečnostní ka-

metry a stálá ostraha. Památkou na doby, kdy lokomotivy stály bezprizorně, jsou některé chybějící řadové tabulky, leč občas někdo ty chybějící neodborně doplnil z jiných lokomotiv. Některé exponáty nyní mají jiná inventární čísla na buďce a jiné na čele. Věc došla tak daleko, že novější literatura uvádí některé exponáty pod nesprávnou identitou.

Přesto je expozice častou zastávkou návštěv přátel železnic. Nejvhodnější dobou pro fotografování je pozdní odpoledne. Výstavu bohužel neorganizovali odborníci: lokomotivy by měly stát správně otočené o 180 stupňů, aby na jejich komíny většinu dne svítilo slunce. Obdobných sbírek parních lokomotiv je v Evropě málo. V samotném Rumunsku jsou jen dvě další podobné velikosti, a to v Sibiu a v depu Bukurešť sever. V Rešici jsou obdivovány například stroje 142.072 z roku 1939, v licenci vyrobená rakouská rychlíková řada 214 nebo cená lokomotiva 28, původně maďarský stroj 475.028. Ten v továrně v Rešici posunoval od roku 1960 a odpovídá řadě 410.0 nebo 410.1 ČSD, která se u nás nedochovala. ○



V centru expozice je umístěna nejstarší lokomotiva číslo 2 z roku 1872.

Ďábel je skrytý v detailu

Miluje jízdu vlakem a míní, že železniční doprava má zářnou budoucnost. Doma na Šumavě kouká z okna na koleje a například v létě je pro ni vlak Českých drah nejběžnějším dopravním prostředkem. Barbora Potůčková však není jen šumavskou patriotkou a obdivovatelkou provozu po zlatých stužkách, ale také zkušenou právničkou a vedoucí kanceláře předsedy představenstva Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ). Právě ona má na starosti veškerou právní agendu této dceřiné společnosti ČD.

Josef Holek | Foto: archiv Barbory Potůčkové a ČD

Jde vůbec železnice, respektive zkušebnictví a výzkumnictví s právem dohromady? Jistě. Barbora Potůčková, vedoucí kanceláře předsedy představenstva VUZ, je toho jasným důkazem. „Stačí se zachytit dopravy a není cesty zpět,“ říká s úsměvem energická žena se dvěma doktoráty a složenými advokátními zkouškami. „K železnici jsem se dostala originálním způsobem. Nastoupila jsem jako podnikový právník do nově vzniklé IT firmy ČD-Informační systémy. Společnost byla nová, oddělovala se od ČD-Telematiky, takže jsem měla možnost vytvářet nový systém vnitřní právní podpory. Zároveň se můj začátek ve Skupině ČD setkal s účinností nového občanského zákoníku a zákona o obchodních korporacích, což znamenalo předělání veškerých smluvních vzorů a prakticky celé předpisové základny. Byla jsem u vzniku nového systému vnitrofiremní právní podpory a zároveň na začátku účinnosti přelomové legislativy,“ vzpomíná. Dříve pracovala v advokátní kanceláři a v mezinárodní technologické firmě. „Po mateřské dovolené jsem vyučovala na vysoké škole a hledala způsob návratu k živému právu. Mám ráda, když má práce smysl a hlavně hodnotu. Pořád pracuji s jednou vizí a je mi jedno, ve které části společnosti ČD jsem.“

Rozjela GDPR

Poté přešla na Generální ředitelství ČD. Tady zastávala post ředitelky Kanceláře náměstka pro osobní dopravu. Součástí tohoto úseku byla široká agenda dosahující od vlastní činnosti až po řízení redakce tištěných a internetových periodik. Řešila práva a stížnosti cestujících, vedla hlavní kontrolory osobní přepravy. Velkým úkolem ale bylo pro Barboru Potůčkovou implementování GDPR do prostředí ČD. „Všichni, kteří to zažili, na to vzpomínají s úsměvem. Panovaly velké obavy, jak budou cestující, kteří jsou hlavní skupinou subjektů osobních údajů, využívat svá práva. Naše očekávání bylo nadsazené, ale díky tomu jsme nastavili vysokou míru prevence. Mechanismus nyní funguje velmi dobře,“ konstatuje s více než ročním odstupem.

Jak sama přiznává, v ČD-IS byla nesmírně ráda, dobře se jí pracovalo i na ČR, ale až na VUZ se našla. Zde je pravou rukou předsedy představenstva a generálního ředitele Martina Bělčíka. „K mojí velké radosti do mé kompetence spadá i řízení referátu právního,“ upozorňuje. Denním chlebem tak pro ni je mimo jiné i řešení obchodních smluv, často v různých jazykových verzích. Jde mimo jiné o smlouvy s klienty, kteří využívají zkušebnictví a testují své stroje na okruhu. „Mívám na stole i dohody hodnotitelské a samozřejmě vše, co souvisí s naší činností. Za nejzajímavější považují testování vlaků zahraničních



„Mám ráda, když má práce smysl a hlavně hodnotu,“ říká Barbora Potůčková.



Nejrůznější pracovní jednání patří neodmyslitelně k běžné pracovní náplni vedoucí kanceláře předsedy VUZ.

výrobci. Jedná se mnohdy o zajímavé projekty, v jejichž rámci výrobci zkouší unikátní kolejová vozidla různého určení.“

Testují také v zahraničí

Experti VUZ jezdí na audity a různé typy zkoušek i do zahraničí, jsou maximálně flexibilní a většina z nich je velmi dobře jazykově vybavená. Kontinuálně potvrzují své kvality. Striktně VUZ přistupuje k nestrannosti a nezávislosti. „Ano, VUZ je dceřinou společností ČD, ale v rámci hodnotitelství a Kanceláře autorizované osoby pro nás platí velmi přísná pravidla. Garantuje to celá řada vnitrofiremních mechanismů, ale kontrola funguje i zvenčí, mimo jiné i díky zvláštnímu orgánu, kterým je rada dohlížitelů. Nestrannost VUZ je prostě posvátná,“ míní Potůčková.

„Expertí jsou odděleni od ekonomických výsledků firmy a nejsou hodnoceni podle hospodářského výsledku. Platí striktní zásada, že všechny posudky jsou vydávány stejně, bez ohledu na to, kdo je zákazník. Nikdo nás tedy nedostane do kouta kvůli tomu, že něco nevyšlo. Bezpečnost cestujících je prioritní. A to platí pro všechny zákazníky, kteří musí vyhovět veškerým evropským i národním požadavkům. Už jsme se setkali s kritikou, že jsme až zbytečně přísní a lpíme na detailu. Ale ďábel je právě v detailu,“ shrnuje zkušenosti Barbora Potůčková. VUZ si tak uvědomuje svou odpovědnost, možnost odchylky prostě neexistuje.

Jeden zájem

S takovouto mírou zodpovědnosti přichází i nutnost silného právního zájemí. „Na VUZ bylo již v době mého příchodu velmi kvalitní právní oddělení, poskytující komplexní právní služby. Dokážeme si poradit i s poměrně komplikovanou agendou, máme široký rozsah a jsme na něj i připraveni,“ říká Potůčková. „Samozřejmě spolupracujeme s renomovanými externími odborníky, vzhledem k charakteru a mimořádnému dopadu naší činnosti mnohdy potřebujeme opravdu právní argumentaci. Externí spolupráci vnímáme jako příležitost konzultovat interpretace jednotlivých právních otázek, získávat know-how



od specialistů zabývajících se konkrétní problematikou. Právo je, stejně jako třeba medicína, komplexní systém a nikdo by si neměl osobovat dokonalou znalost všech jeho aspektů. Musíte si umět obhájit svůj názor, ale nikdy by neměla být opomenuta profesní pokora a trvalá snaha se dál vzdělávat v oboru.“

V tomto trendu VUZ navázala spolupráci s Uníí podnikových právníků a usiluje o zapojení do dalších odborných platform. Zároveň

dlo a pro ochranu tohoto technického řešení hodlá udělat po právní stránce maximum. My samozřejmě zcela respektujeme ochranu obchodního tajemství všech našich zákazníků, byť se naše postupy mohou nadšené železniční veřejnosti jevit jako tajnostkářství. Zároveň musíme hájit naše zájmy a také naše odborné zaměstnance, kteří mohou nést za některé kroky individuální odpovědnost,“ zdůrazňuje Potůčková. Firma se podle ní snaží, aby mezi VUZ a jednotlivými profesemi a úseky panoval vztah důvěry a spolupráce, i přesto, že se někdy střetávají ve způsobu technického a humanitního myšlení a může se zdát, že každá ze stran hovoří jiným jazykem. „Je to ale zároveň vztah obohacující pro obě strany a vědomí, že máme jeden společný zájem, kterým je funkčnost, prosperita a zachování profesní etiky naší společnosti, mu dodává ten správný rozměr,“ uzavírá Potůčková. ○



Kontakt s přírodou pro Barboru Potůčkovou byl vždy důležitý. Jako rodačka ze Šumavy k ní má velmi blízko.

věří, že přístup, který zvolil, je velkým přínosem právě v oblasti školení a jiných forem odborné spolupráce. Pod vlivem této kooperace už vznikly i odborné konference, poslední například na CzechRaildays v Ostravě.

Pro Barboru Potůčkovou představuje práce ve VUZ do jisté míry práci snů. Vrátila se k právní agendě s manažerským přesahem s tím, že do oblasti její expertízy spadá korporátní právo i profesně preferované právo mezinárodní. „Aktuálně řešíme otázku mlčenlivosti a ochrany obchodního tajemství u jednoho z našich velkých zahraničních klientů. Chce u nás testovat poměrně unikátní kolejové vozi-

ŘEKLI O BARBOŘE POTŮČKOVÉ

Blanka Havelková
ředitelka a předsedkyně
představenstva, DVI

Báru znám jako energickou, pracovitou a férovou manažerku, které velmi záleží na dobrém jméně VUZ. Oceňuji, jak na sobě pracuje a rozvíjí se nejen profesně, ale i osobnostně. A k tomu všemu je ještě moc fajn.



Jitka Frischholzová
ředitelka odboru právního, GŘ ČD

S Bárou se mi vždy výborně spolupracovalo jak po stránce profesní, tak po stránce lidské. Je dobrá právníčka, za každých okolností profesionálka, na které je vidět, že jí práce baví a těší.



Martin Bělčík
generální ředitel a předseda
představenstva, VUZ

Před necelým rokem jsem měl na kladné rozhodnutí o spolupráci s Bárou Potůčkovou necelou minutu. A dnes musím říci, že svého rozhodnutí jsem nikdy nelitoval.



**Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.**
Člen Skupiny ČD

Pestrý svět jižní Indie (II.)

Do největšího indického města, jehož aglomerace čítá asi dvacet milionů obyvatel, přijíždíme dálkovým vlakem z Margaa takzvanou Kónkandskou železnicí. Tato trať se klikatí po relativně úzkém pruhu krajiny mezi Arabským mořem a Západním Ghátem a patří mezi nejhezčí v Indii. V podvečer dorážíme do Panvelu, vzdáleného předměstí Bombaje, a poklid je pryč. Davy lidí, kam se podíváme. Než přijedeme do cílové stanice, uplynou ještě skoro dvě hodiny. Vítejte v pekle, tohle je Bombaj!

Martin Černý | Foto: autor

Loudavou jízdou nakonec zastavujeme u jednoho z nástupišť nádraží Victoria, dnes oficiálně pojmenovaného Čatrapati Šivádží Terminus. Jde o jedno z tlukoucích srdcí železniční sítě, odkud v roce 1853 vyjel první indický vlak. Plno lidí na peroně, ve vlaku, ve frontě u stánku, sedíce či ležící na zemi a pokorně vyčkávající svůj spoj. Samotná nejstarší část budovy je působivá stavba, jedna z nejvíc extravagantních staveb města, ozdobená pilíři, věžičkami, kopulemi a vitrážovými okny. Stavba z roku 1887 je v noci magicky nasvícená a v roce 2004 byla zařazena na seznam památek UNESCO. Nicméně se rychle jdeme ubytovat, něco pojíst, ráno nás čeká probouzející se vroucí lidský kotel s indickou příchutí.

Ranní romantika ve městě

Brzy po ránu nás megapole Bombaj vítá krásným počasím a příjemným ovzduším. Velká část města je vlastně poloostrov obklopený mořem, což je patrně důvod, proč je tu asi nejlepší ovzduší ze všech velkých indických měst, která jsem měl možnost navštívit. Vycházíme z hotelu a co to nevidíme? Patrový, sytě červený autobus, lehce rozklepaný, který už má evidentně svá nejlepší léta za sebou. Honem nasedáme a vyrážíme ještě blíže k centru ve čtvrti Kolaba. Vítá nás Brána Indie, masivní čedičový oblouk, kde jsou snad tisíce lidí ve dne či v noci. Vykládají, baví se, smějí či fotografují na mobil, což je i v Indii věc naprosto běžná. Stavba byla postavena v roce 1911 na připomínku návštěvy krále Jiřího V. a svého času představovala výraz koloniálního triumfu. Na mořské hladině, kam oko dohlédne, se kolébají de-



Nad ulicemi města se vznášá monorail.

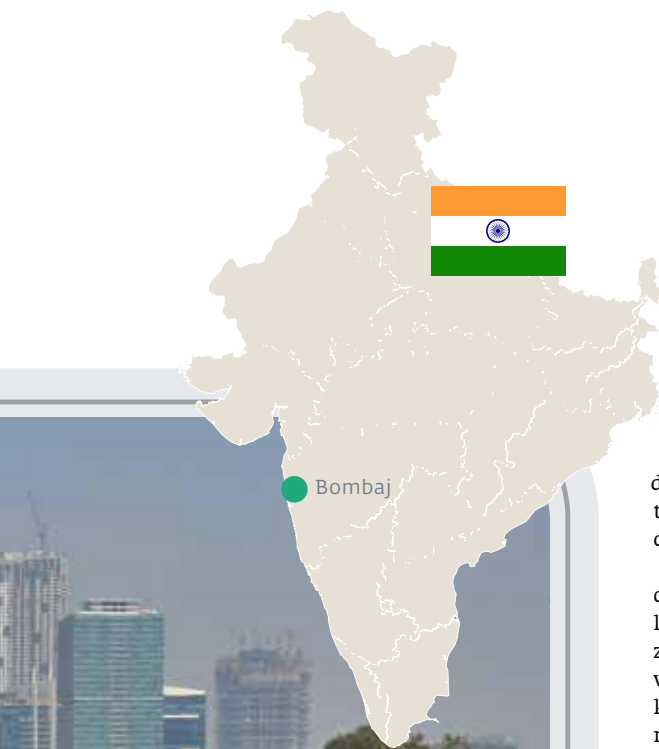
sítky lodí, které vás mohou zavést třeba na prohlídku ostrova Elefanta.

Jenže my nemáme tolik času, a tak vyrážíme po Mahátma Gándhí Road a kocháme se nesukutečnou koloniální architekturou. Budovy univerzity, soudů, muzeí, státní správy – vše dokonale opravené a naprosto neporovnatelné s rozpadající se Kalkatou. A do toho se po ulicích prohánějí sytě červené autobusy nejrůznějších typů, jezdící vlevo. To opravdu nejsme v Anglii? Nikoliv, masa Indů na ulicích nás rychle přesvědčí o opaku. Tak kam vyrazíme ještě? Třeba do některého z labyrintů bazarů a tržišť nebo na pláž Chowpatty, která slouží spíš jako vycházkové korzo než místo ke koupání a nejhezčí výhledy odsud jsou při západu slunce. Stejně jako z nedalekého vrchu Malabar Hill, kde jsou

ponejvíc domy místní smetánky. Nějaké tři kilometry severně odsud je umístěn chrám Mahálakšmí, jeden z nejrušnějších a nejbarvitějších chrámů. Stejně jako mešita Hadží Alí, patrně jeden z nejpůsobivějších chrámů v Bombaji. Pochází z 19. století a leží v moři na konci dlouhé betonové hráze, která je jediným přístupem. Za odlivu tudy proudí tisíce poutníků,



Příměstská jednotka opouští stanici Neral.



kteří dávají almužny žebrákům, za přílivu je přístupová cesta pod vodou a mešita se v tuto dobu stává ostrovem.

Prádlo všude, kam se podíváš

Přicházíme k místu zvanému Maháalakšmí dhóbi ghát. Na obzoru jsou sice obrovské, mnohapatrové mrakodrapy lesknoucí se ve slunci, nás však zajímá to, co se děje u země. Pokud jste si čírou náhodou nechali v Bombaji vyprat nějaké prádlo, je docela možné, že na tomhle místě už bylo. Celá tato oblast je vlastně obrovskou pračkou, poháněnou stovkami lidí. Každý den zde houfy pradeláků mlátí do prádla a vytloukají z něj špínu. Pak jej už čistě a voňavě věší na sušáky, kde se na horkém slunci prádlo rychle vysuší. Ne, tady opravdu nevládnou moderní technologie, ale pouze lidská pracovitost a um. Obrovský živoucí organismus, jakým bezesporu Bombaj je, se neobejde bez funkční dopravní infrastruktury. Ve městě tak najdeme od roku

2014 první linku metra, vedenou kompletně na estakádě. Ve stejném roce byla uvedena do provozu první část tratě monorailu, jehož dočasná konečná Wadala Depot, umístěná vedle obrovského slumu, je vskutku působivá. Tento neobvyklý dopravní prostředek nabízí nejen lehce drkotavou jízdu, ale především jedinečné výhledy do nejrůznějších zákoutí města.

Rozhodujícím dopravním prostředkem pro celou aglomeraci je bombajská příměstská železnice. Tento fantastický a výkonný systém zabezpečuje to, že se život ve městě nezastaví, ale tepe každým okamžikem. Celková délka tratí příměstské dopravy činí 465 km a denní průměrný počet přepravených cestujících je více než sedm milionů. Dvě ze tří páteřních tratí jsou ve své nejvytíženější části čtyřkolejné, při souběhu s dálkovou či nákladní dopravou i šestikolejné. Dvanáctivozové elektrické jednotky jezdí ve špičkách po třech minutách a z výchozích stanic Churchgate a Čatrapati Šivádží Terminus odjíždí během hodiny 30, respektive 40 spojů! Neskutečný koncert dopravních zaměstnanců, který se velmi těžce srovnává s čímkoliv v Evropě. Dvěře ve zcela přeplněných vlacích se zavírají pouze v čase monzunu, jinak z nich visí hrozny cestujících. V zastávkách se zastavuje na pár



Rázovité prostředí místního nádraží v Neralu

okamžiků, během nichž probíhá zběsilý výstup a nástup. Strojvedoucí pak jen zahouká a bez jakékoliv výpravy odjíždí. Kdo se čehokoliv drží, ten jede, kdo ne, má smůlu a odpadá. Ve vlacích jsou vyčleněny i vozy pro ženy, část vagonů je první třída, a část je dokonce určena pro přepravu nákladů. Jízdné je až neskutečně nízké, takže je dostupné opravdu všem. Systém příměstské železnice je nejen výkonný, ale vinou neukázněnosti místních zde dochází k množství smrtelných úrazů. Nevím, jak zde vyšetřují tyto mimořádné události, ale rozhodně ne tak, že se dopravní systém na dvě až tři hodiny zastaví. To by totiž nastal zcela regulérní kolaps města.



Všudypřítomná úcta k náboženství a bohům

Do okolí nejípe vlakem

Dostali jsme chuť poznat okolí Bombaje a uniknout alespoň na chvíli horku a davům. Vyrážíme tedy příměstským vlakem do města Neral, odkud vede na stolovou horu Mathéran již od roku 1907 úzkorozchodná výletní dráha neobvyklého rozchodu 610 mm. Trať o délce dvacet kilometrů se klikatí po úbočí strmých kopců, přičemž minimální poloměry oblouků jsou pouhých osmnáct metrů! Podle jednotlivých dnů v týdnu je vypravováno pět až šest vlaků, které jsou povinně místníkové. A tak nejprve utíkáme k okénku pokladny, máme štěstí a místenky jsou naše! Nastupujeme a vyrážíme pomalou drkotavou jízdou vzhůru do kopců. Ostatně dokážete si představit v miniaturních vagoncích na úzkém rozchodu uspořádání sedadel 2 + 2? V Indii je to realitou, takže více než dvouhodinová cesta není zrovna pohodlná. Ale výhledy během jízdy jsou úchvatné.

Na vrcholu Mathéranu jsou nejen spousty stánků s občerstvením, ale především je toto místo protkáno pěšími stezkami, ze kterých se otvírají nádherné výhledy do kraje. Je zde pohoda, příjemně a docela klid. Příznivě se projevuje i zákaz provozu automobilů. Při vycházce nás provází dva potulní psi a několik opic, které mají evidentně z psů respekt. Jsme docela rádi, protože opice jsou neskutečně otravné a ukradnou i z tašky, cokoliv je zaujme. Alespoň pro tentokrát máme klid. Na zpáteční cestě jedeme opět zcela zaplněnou příměstskou jednotkou. Ale jak se cestující mění, propracujeme se dále ode dveří a někdo z nás si dokonce sedne, což není běžné! Omladina neustále vlaje na maldlech dveří, což je velmi oblíbená činnost, která nikoho nepřekvapí. Další si hrají s mobilními telefony, starší čtou noviny nebo jen tak klábosí či pospávají. Další indický den našeho putování se vydařil. Nechcete také nastoupit? ☺



Život na nádraží se nezastaví ani v noci.

Hora s nadmořskou výškou 774 metrů má stejné jméno jako nedaleké nádraží v lesích, které může být pro návštěvníky výchozím bodem, když přijedou vlakem zdolat tento charakteristický znělcový vrchol Lužických hor. Zalesněný je bučinou, na svazích převažuje smrkový porost s příměsí jeřábu. Tento výrazný kuželovitý vrch s rozličnými skalními tvary, mrazivými sruby a rozsáhlými balvanovými proudy nese jméno Jedlová.

Jedlová: příběh hory a jejího nádraží



Na trati Rumburk – Nymburk v 70. letech 20. století dominovaly na osobních vlacích parní lokomotivy řady 477.0.



Jan Dvořák | Foto: archiv autora, Zdeněk Bauer

A stejně se jmenuje i železniční stanice ztracená v moři lesů, daleko od lidských sídlišť, kam dojet autem je v podstatě nemožné. Jde o železniční uzel, kde staví i rychlíky, a to v kolejovém oblouku. Do poloviny 70. let tady vládla pára. I když ji motorová trakce nezadržitelně vytlačovala, parní lokomotivy zde bylo možné spatřit ještě na přelomu 70. a 80. let minulého století.

První parní vlak se zde objevil začátkem roku 1869. Už v říjnu roku 1864 předložilo konsorcium zastupované hrabětem Waldsteinem žádost o povolení přípravných prací pro trať od Bakova nad Jizerou do Rumburku a z Podmokel (dnes Děčín hl. n.) do Varnsdorfu. O rok později úřady vyhověly, ale vznik nové železnice pozdržela v létě roku 1866 probíhající prusko-rakouská válka. Prusové obsadili severovýchodní Čechy, když využili své železnice, a tak se ukázala zaostalost tehdejších rakouských drah. Díky mírovým ujednáním začal v následujících letech rozvoj železničních drah budovaných soukromými společnostmi na území Čech.

Ustavující shromáždění České severní dráhy (Böhmische Nordbahn – BNB) se konalo 31. 3. 1867. Společnost BNB zakládala železniční dopravu v severních Čechách a její snahou bylo spojit středočeskou železniční síť se saskou sítí ve městech Löbau a Zittau. Jako první přišla v listopadu roku 1867 na řadu tratě

Bakov nad Jizerou – Česká Lípa, následovaly tratě pod Jedlovou.

Stalo se to 16. 1. 1869, kdy byly zprovozněny hned tři železniční tratě: Česká Lípa – Jedlová – Rybníště – Rumburk, dále Rybníště – Varnsdorf a Podmokly – Jedlová. Názvy českých stanic měly tehdy pochopitelně jména německá. Nakonec pod třetí nejvyšší horou Lužických hor vznikly na České severní dráze (zestátněna 1. 1. 1908) dva železniční uzly – jihovýchodně Jedlová a severozápadně Rybníště.



Vrchol Jedlové na pohlednici ze začátku 20. století

Radost i zmar

A jaká je vlastně historie samotné hory? Její historie může sloužit jako příkladná ukáзка osudu různých staveb s velkolepým začátkem, tragickou mezihrou a neuvěřitelně šťastným koncem. Nejenže původní les nevydržel imisní zátěž 70. a 80. let 20. století a byl nahrazen listnatými stromy, ale i stavby na vrcholu prošly krutou zkouškou. Hlavním lákadlem se stala kamenná rozhledna o výšce téměř třiceti metrů, která byla po roční práci dělníků veřejnosti zpřístupněna 14. 9. 1891 za účasti dvou tisíc lidí. Majitel panství kníže F. Kinský si byl vědom významu rozhledny a nechal vedle ní postavit restauraci s deseti pokoji. Také tu vznikl pomník německého básníka F. Schillera, lemovaný ukázkami horin z devatenácti okolních měst a obcí.

Nové objekty se staly ihned středem zájmu turistů z Čech i ze Saska a do 2. světové války byla Jedlová vyhledávaným cílem četných výprav, které sem přijížděly vlaky. V roce 1943 byly budovy opuštěny, začaly chátrat, zarůstat náletovými dřevinami a zůstaly napospas vandalům. Od konce 60. let, kdy se zřítilo schodiště, byla rozhledna nepřístupná a z hostince zbyly na konci 80. let jen obvodové zdi.

V této době se už ale ozývaly hlasy o obnově rozhledny. Byli to jak jednotlivci, mezi nimiž nejdůležitější úlohu sehrál podnikatel J. Krejčí, tak i například klub Slovan Varnsdorf (lyžařský

oddíl) i obec Jiřetín pod Jedlovou. Rekonstrukce rozhledny začala na podzim roku 1992 a znovu otevřena mohla být v létě roku 1993. Hostinec zahájil provoz o dva roky později. Na rozhlednu vede něco přes 120 schodů – jsou kamenné, dřevěné a litinové – a z vyhlídkové plošiny ve výšce 23 metrů je výhled na Rumburk, Jizerské a Lužické hory, Krkonoše, Ještěd, Trosky, Bezděz, Říp, Milešovku, Krušné hory, Děčínský Sněžník i na Drážďany. Dnes vedle rozhledny stojí na vrcholu i telekomunikační věž, vede sem rovněž 1 200 m dlouhý lyžařský vleč a dvě sjezdovky. Význam hory dokládá i skutečnost, že přes vrchol vede evropské rozvodí Baltského a Severního moře. A jméno hory? To je odvozeno od původních jedlových porostů prostoupených smrky. Nejkratší značené turistické cesty na horu vedou od několika nádraží: z Jedlové je to nejbližší, dále se sem dá jít ze stanic Chřibská, Rybníště či Jiřetín pod Jedlovou.

Vlaky na nahrávkách

Vratme se ale ještě k naší trati vinoucí se po úbočí hor. Právě tady, pod Jedlovou, mezi stanicemi Jedlová a Jedlová zastávka (dnes Nová Huť v Lužických horách) vzniklo v letech 1975 a 1976 mnoho unikátních magnetofonových nahrávek parních lokomotiv, tedy ještě v dobách jejich pravidelného provozu na osobních a nákladních vlacích. Jejich zvuky byly vydány na gramofonové desce Rytmus páry až v roce 1990. Vděk za to, že i dnes je možné si poslechnout tyto parní stroje, patří tehdejšímu propagátorům železnice (například pánům Bauerovi, Skálovi či Zeithammerovi), kteří mnoho hodin a dní prožili u kolejí, a to nejen pod Jedlovou.



Aktuální podoba rychlíků linky R22 v Jedlové

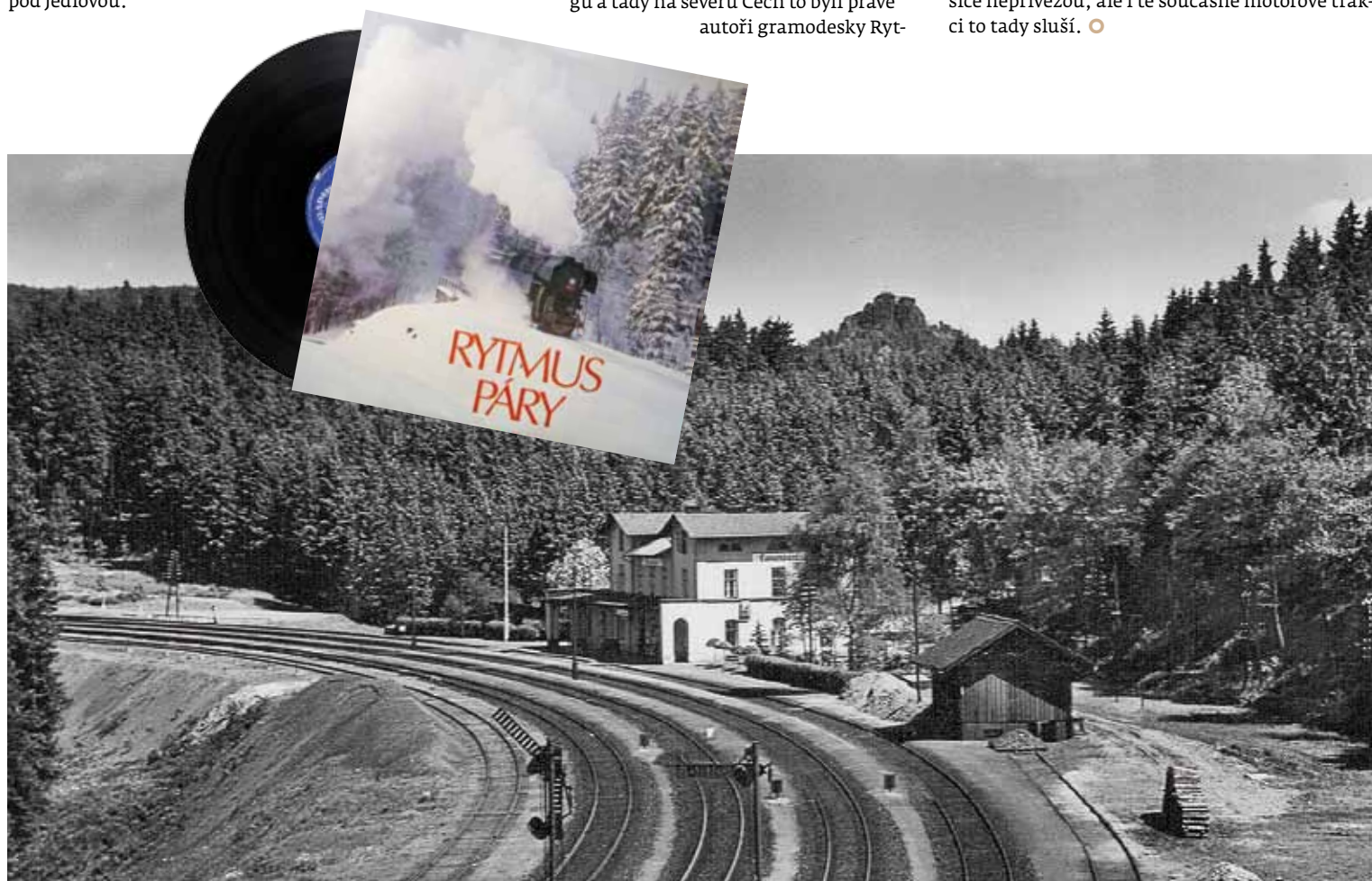
V době vrcholu parního provozu v podhůří Lužických hor tu dominovaly stroje z lokomotivních dep Česká Lípa, Liberec a Rumburk, ale i dokonce z dalekého Nymburka, a to řad 464.o (Ušatá), 477.o (Papoušek), 524.1 (Pětikolák) a 556.o (Štokr). Při pohledu třeba ze zříceniny Tolštejn do údolí pod Jedlovou prozrazoval vlaky kouř z komínů namáhajících se lokomotiv na cestě k Rybníšti, který se ještě dlouho po jejich průjezdu válel podél trati mezi smrky. Ke krásným okamžikům tady patřilo křížování Papoušků ve stanici Jedlová v čelech osobních vlaků na trati Nymburk – Rumburk a zpět. Nebo průjezdy či rozjezdy Štokrů v čelech nákladních vlaků v Jedlové, kde na postrku pomáhala další pára.

V rytmu páry

Málokomu se povedlo vidět tři Štokry na jednom vlaku. Já je spatřil na trati Pražského Semmeringu a tady na severu Čech to byli právě autoři gramodesky Ryt-

mus páry, kteří zachytili jejich zvuky. Povídání o hoře a jejím nádraží zakončím vzpomínkou pana Bauera ze zmíněné gramodesky, scénou č. 10 – Trio kotlů pod Jedlovou. „V době natáčení se několikrát do týdne stávalo, že pro průběžný vlak do NDR, tvořený převážně vozy s bauxitem, bylo pro cestu z České Lípy na Jedlovou zapotřebí tří lokomotiv řady 556.o. Měli jsme štěstí, když jsme takový vlak zachytili po jeho příjezdu do Svoru. Při své délce se do stanice nevešel a osobní vlak s lokomotivou 477.o jedoucí dolů musí s odjezdem počkat na uvolnění výhybek v dolní části stanice. Výpravčí dává odjezd a vlaková lokomotiva 556.0426 začne dlouze houkat, aby její signál pokud možno zachytili i na postrkovém stroji, ztracení někde v lese pod stanicí. Odpověď z dálky sice nepřijde, nicméně vlaková lokomotiva spolu s příprežní 556.0224 začne rozjíždět vlak. Je slyšet, že v čele jedou dva oceloví oři. Oba pomalu mizejí z doslechu, přehlušení lomozením vlaku, který kolem nás projíždí víc než minutu. Teprve pak se začne prosazovat postrková lokomotiva. Když i ta se octne za stanicí na dvacetipromilovém stoupání k Jedlové, slyšíme konečně všechny stroje ve střídavém hádání se a překřikování přesto, že celá trojice vzorně spolupracuje, posunující těžký vlak vzhůru.“ To bylo v dubnu roku 1975, kdy býval provoz na této trati velmi silný. Od této doby uběhlo mnoho let a vlakové spoje se zcela změnilly.

Toto vzpomínkové povídání mělo hlavně navodit atmosféru a vzbudit chuť vydat se na výlet, třeba sem, do stanice Jedlová, vylézt na stejnojmennou horu či na nedalekou zříceninu Tolštejn a kochat se z jejich rozhledů. Čtyřbarevný Papoušek nebo černo-červená Ušatá vás sem už sice nepřivezou, ale i té současné motorové trakci to tady sluší. ○



Pohled na nádraží Tannendorf (Jedlová) v pozadí se zříceninou hradu Tollenstein (Tolštejn) v 1. polovině 20. století

Přeprava dětí

František Tyllšar

V roce 2018 se v České republice narodilo 114 405 dětí. Alespoň to tvrdí data Českého statistického úřadu, který sčítá, co se dá. Za velmi hrubého předpokladu, že se děti každý rok rodí přibližně stejný počet, a počítáme-li za dítě každého do osmnácti roků věku, můžeme jednoduchým násobením zjistit, že celkový počet dětí v Česku nemá daleko ke dvěma milionům osob. A ty všechny občas, nebo spíše častěji, jezdí vlakem. A aby ne, když mají sedmdesátipětiprocentní slevu na jízdném! A stejnou slevu mají i jejich starší babičky, které je rády na jejich cestách doprovází. Některé z dětí jezdí dokonce zadarmo! Proto je ve vlaku potkáváme takřka pravidelně a pro ty nejmenší vozíme i speciální takzvané Elfíkovy vozy.

Ne všichni rodiče však jsou odborníky na přepravní podmínky, a tak není divu, že se často na problematiku přepravy dětí ve vlaku ptají zaměstnanců dopravce. Jako například nedávno...

K přepážce naší osobní poklady přišla paní a hned spustila jako kulomet: „Je nutné kupovat lístek taky pro malé děti?“ „Do šesti ne,“ odpověděla slečna za sklem. A cestující okamžitě měla jasno: „Tak to jsem moc ráda. Já jich mám jenom pět!“ Zbytečné bylo jakékoli další vysvětlování. Slyšela, co chtěla, a už věděla své...

Děti tedy cestují vlakem často a rády. Už v zavazovací se usmívají na pana průvodčího. Jakmile trochu povyroste a naučí se první slova, přichází s nesmělým úsměvem i věta: „Máte dětskou jízdenku?“ Vždy jich mám několik druhů, což kupodivu neoceňují jen naši nejmenší zákazníci, ale i jejich rodiče.

Ty odvážnější si občas řeknou i o půjčení kleští, aby si svoji jízdenku sami „procvakli“. A ty upovídanější mi často prozradí i něco, o čem jsem neměl ani tušení. Například, že vlak jede hooooódně rychle nebo, že jedou k babičce...



Digishock

Další početnou skupinou cestujících dětí jsou žáci. Počínaje mateřskou školou, jedoucí do ZOO nebo do nejbližšího města, přes výlety žáků prvního a druhého stupně až po střední školy. Při kontrole jízdních dokladů je poznám snadno. Vždy několik kupé je naplněno dětmi přibližně stejného věku a na výzvu k předložení jízdenek reagují slovy: „My je nemáme. My jsme skupina. Jízdenku má paní učitelka!“ Rád se jich v této chvíli ptám na to, podle čeho paní učitelku poznám. Ne že bych jí nenašel, ale odpovědi mě vždycky pobaví. Je

až neuvěřitelné, jak se mění obraz kantora v očích dítěte s jeho přibývajícím věkem. Ty předškolní jsou otázkou často zaskočené. Nakonec se vždy alespoň jedno osmělí a já se do vím, že paní učitelka je milá, krásná, chytrá, hodná a že má vlasy jako princezna. Žáci prvního stupně ji většinou nepopisují, ale ochotně mi nabídnou, že mě k paní učitelce do sousedního kupé zavedou. Popis žáků druhého stupně je již naprosto přesný a pragmatický. Například: „Nó, taková hubená s fialovou hlavou!“ A ti ještě starší? Tak, to bych zde raději snad ani nepsal.

Před týdnem jsme s vlakvedoucím Jirkou doprovázeli rychlík do Prahy. V pokladně nás vybavili dlouhým pruhem rezervačních lístečků a v POP svítila zpráva, že povežeme skupinu čtyřiceti dětí do Holešovic. Lístečky jsme rozdělili do jejich přihrádek a před vlakem jsme čekali na příchod skupiny, abychom je správně nasměrovali na jejich místa.

Nedali se přehlédnout ani přeslechnout. Hluk z podchodu nepochybně svědčil o tom, že už jsou tady. Po krátkém dotazu paní učitelky, kde je vůz číslo 368, se celý dav vydal k otevřeným dveřím. Vřítíli se do vozu a hned na chodbičce třídni mluvčí všechny překřičel slovy, která si přečetl na chodbičce vozu: „B-D-S 50 54 8240 438-8. Co je to za hovadinu?“ začal se jako divit.

„Ty seš ale pako! To je přece jasný, ne? Heslo na wifi nu,“ ozval se další. Rázem se vagon ztišil o desítky decibelů a ve všech rukou se objevily mobily. „Máš to?“ „Nemám! Do prčic! Ono jim to zase nefunguje,“ a zvuková kulisa se začala vracet do normálního stavu. ○

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Středočeský radní schválili smlouvu s ČD na 10 let. Pamatují i na sankce

Středočeský radní schválili desetiletý kontrakt s Českými drahami na svém území. Definitivní souhlas kontraktu v hodnotě nejméně 20 miliard korun musí udělit zastupitelé. Materiál o chystaném uzavření smlouvy s Českými drahami se objevil na programu krajského zastupitelstva. Podle mluvčí kraje Heleny Frintové bude smlouva zveřejněna až poté, co dojde k jejímu schválení zastupitelstvem. Návrh smlouvy ve veřejných materiálech pro zastupitele chybí, veřejná je pouze důvodová zpráva. Pro České dráhy je Středočeský kraj po ministerstvu dopravy největším zákazníkem, ročně jim platí za provoz vlaků 1,9 miliardy korun. Nová smlouva tak bude mít s největší pravděpodobností hodnotu přes 20 miliard korun. Bude na deset let, kraj dává ale možnost postupně až pětinu výkonů vysoutěžit a nabídnout tak i jiným dopravcům. Zastupitelé budou ještě později řešit smlouvu s Arrivou kvůli provozu dálkových linek objednaných ministerstvem dopravy na území Středočeského kraje. Podle důvodové zprávy řeší nová smlouva také modernizaci vozidlového parku. zdopravy.cz 20. 8. 2019

Jednotné vlakové jízdné si cestující zřejmě vyzkouší už o něco dříve

Jednotné jízdenky na železnici by měly začít fungovat v příštím roce. Na celou síť je stát plánuje spustit od prosince 2020, není však vyloučeno, že na vybraných tratích je uvede dříve. Postupně by se jízdenky měly rozšířit například i na autobusové spoje. Systém jednotných jízdenek by měl vyřešit současnou situaci, kdy si cestující musí kupovat samostatné jízdenky podle dopravce, se kterým právě jedou. Pokud pasažér nyní během cesty využije spoje více dopravců, musí mít i více jízdenek. Jednotný tarif nastavený státem umožní cestovat s více dopravci na jednu jízdenku. V první fázi stát připravuje jednotný tarif pro cestování na železnici, později by se měl rozšířit i například na spoje integrovaných dopravních systémů, tedy i na autobusy. Spuštění systému bude postupné, a to od zkušebního provozu na vybraných tratích až po jeho rozšíření na plnou síť. To by mělo nastat s platností nového JŘ v prosinci 2020. Dřívější spuštění tarifu pro celou síť není podle úřadu možné z legislativních důvodů. Zatím také není jasné, zda budou jízdenky platit i na komerčních linkách, nebo jen na spojích, které si objednává stát či kraje. [ČTK 20. 8. 2019](http://ctk20.8.2019)

České dráhy zvýší kapacitu svých spojů na trati Praha – Brno

České dráhy od poloviny prosince posílí dopravu na trati mezi Prahou a Brnem. V nevytíženějších dnech přidají do provozu nový pár vlaků a navýší místa v dalších spojích. Kapacita na trase se tak zvýší asi o 700 míst. Dopravce se na tom dohodl s ministerstvem dopravy. Dohodu potvrdil místopředseda představenstva společnosti Radek Dvořák. Trasa patří vedle spojení mezi Prahou a Ostravou k nevytíženějším v Česku. ČD na trase nyní provozují tři linky, které jezdí v obou směrech. Jednu expresní, která jezdí v hodinových intervalech, a dvě rychlíkové, jež v jedno až dvouhodinových intervalech obsluhují i některá okresní města. S novým jízdním řádem České dráhy nasadí další pár vlaků, který bude jezdit vždy v pátek a v neděli, a to v obou směrech. Používat na nich bude vlaky railjet. Vedle toho posílí kapacitu zavedených linek. Podle ministra dopravy Vladimíra Kremlíka jde o jeden ze způsobů, jak odlehčit provoz na opravované dálnici D1. Železniční spojení mezi Prahou a Brnem patří k nevytíženějším v Česku. Dopravci uvedli, že počet cestujících se zde zvyšuje nejvíc z republiky. A to kvůli opravě dálnice D1. [ČTK 28. 8. 2019](http://ctk28.8.2019)

Česká republika LIBEREC



Hotel Babylon

Balíček – TO SE BUDE LÍBIT – ubytování na 2 noci se snídaní, neomezený vstup do AQUAPARKU, LUNAPARKU, iQPARKU, science centra iQLANDIE, 1x vstup do ZOO Liberec, 2x vstup do XD kina, každý pobytový den, parkování v krytém parkovišti, Wi-Fi na pokoji. Možnost využití vybraných služeb i v den odjezdu do 18 hod.

K jednomu dospělému je dítě do 12,99 let ZDARMA. Cena 1 dosp. + 1 dítě 3 160 Kč

Více na: www.cdtravel.cz

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

České dráhy hledají zaměstnance na pozici

ANALYTIK V ODDĚLENÍ CENOTVORBY A OBCHODNÍCH ANALÝZ

CO BUDETE DĚLAT

- Budete spravovat systém dynamické cenotvorby jízdného (správa prodejních pravidel, zadávání a kontrola dat, testování, průběžné vyhodnocování prodeje)
- Budete vyhodnocovat produkty a tarifní nabídky, budete analyzovat potenciál a průběžně monitorovat vývoj dopravního trhu
- Budete koordinovat zapojení ČD do jednotného tarifu ministerstva dopravy
- Do vaší pracovní náplně bude patřit účast na projektech implementace nástrojů revenue managementu a reportingu

OD UCHAZEČE POŽADUJEME

- Minimálně střední vzdělání ukončené maturitou
- Praxe v oboru výhodou, ale není požadována, zaučíme vás
- Pozice je vhodná pro absolventy
- Dobrá orientace v souvislostech dopravního trhu v Česku
- Uživatelskou znalost práce na PC považujeme za samozřejmost
- Velmi dobrou znalost MS Excel (nezaleknete se tabulek s desetitisíci řádky, poradíte si s kontingenční tabulkou)
- Hledáme uchazeče, který má kladný přístup k práci, je komunikativní a pozitivní osobnost, je pečlivý a má analytické dovednosti
- Vhodný uchazeč je ochotný se stále rozvíjet a vzdělávat
- Alespoň základní znalost anglického jazyka

CO NABÍZÍME

- Práci u národního dopravce, stabilitu zaměstnání s dlouhodobou perspektivou
- Práci v zajímavém a společensky prospěšném odvětví dopravy, které se dynamicky rozvíjí
- Dobré platové podmínky
- Umožníme vám na sobě stále pracovat – další vzdělávání a odborné semináře
- Široký balíček zaměstnaneckých benefitů (jízdni výhody i pro rodinné příslušníky, příspěvek na stravování, na penzijní pojištění, příspěvek na rekreaci, jazykové vzdělávání apod.)
- 6 týdnů dovolené



Zájemci mohou odpovídat přes náborovou aplikaci na portále ceskedrahy.jobs.cz



14. a 15. září 2019

Svezte se parním vlakem do Zubrníc

Chcete se projet parním vlakem po lokálce, kde se natáčely filmy Páni kluci nebo Rebelové? O víkendu 14. a 15. září máte možnost. Na muzejní železnici Veldraží Ústí nad Labem-Střekov nezapomeňte navštívit unikátní parní vodárnu, postavenou v roce 1873. Za tři čtvrtě hodiny parní vlak dojde do Zubrníc, kde bude připraven program pro děti – soutěže, divadlo a další atrakce. V Zubrnících si prohlédnete expozici mapující bohatou historii trati, park historických vozidel a drezín i nedaleký skanzen lidové architektury. Na zpáteční jízdu se parní vlaky vydají ze Zubrníc v 11:15, 14:15 a 17:15 hod. Základní jízdenka do parního vlaku stojí 100 Kč. Pokud se za nostalgickým zážitkem vypravíte v sobotu 14. září, přispějete na dobrou věc. Z každé prodané jízdenky pro Martinka Maredu, který je kvůli dětské mozkové obrně upoután na invalidní vozík. Získané peníze pomohou na zaplacení speciální lázeňské terapie, kterou nehradí žádná zdravotní pojišťovna. Více na www.zubrnickaizeleznice.cz.

Nejbližší železniční stanice: Ústí nad Labem-Střekov



14. a 15. září 2019

Zajedte si do Retroměstečka

O víkendu 14. a 15. září se v Pardubicích v areálu bývalých kasáren T. G. Masaryka na Zborovském náměstí koná tradiční akce – Retroměstečko. Kromě ukázek činnosti bezpečnostních složek státu se můžete těšit i na retro železniční techniku. Na akci jsou vítány rodiny s dětmi. Pro ně tu bude připravena retro hračkárna, šlapací plechová autíčka s možností svezení, retro herní vzpomínková stezka, obří Člověče, nezlob se nebo třeba nafukovací basketbal. Od pardubického hlavního nádraží vás dopraví na zastávku Zborovské náměstí linky MHD č. 6 a 18.

Nejbližší železniční stanice:
Pardubice hl. n.



13. až 15. září 2019

Do Tábora na výpravu do středověku

Historické centrum Tábora se na tři dny promění v husitskou pevnost. V rámci mezinárodního festivalu Tábořská setkání převezme od 13. do 15. září vládu nad městem opět vojevůdce Jan Žižka z Trocnova. Součástí programu je pochodňový průvod, ohňová show, kostýmovaný průvod, navštívit můžete středověké tržiště nebo jarmark s tradičními lidovými výrobky. Pro děti budou připraveny soutěže, hry, pohádková představení i tvořivé dílny. O víkendu 14. a 15. září si můžete výlet do minulosti zpestřit i jízdou historickým vlakem po trati Tábor – Bechyně.

Nejbližší železniční stanice:
Tábor



14. září 2019

Oslavy Ještědu nabídnou pestrou zábavu

Nenechte si ujít příležitost prohlédnout si na Ještědu jindy nepřístupné prostory – strojovnu kabinové lanovky, technické zázemí vysílače, hotelové pokoje, stanici horské služby nebo areál skokanských můstků. Kdy? V sobotu 14. září v rámci Oslav Ještědu 2019. Těšit se můžete také na bohatý kulturní program. Ten se uskuteční už v areálu konečné tramvaje Horní Hanychov, kam vás od libereckého nádraží doveze tramvajová linka č. 3. Kromě ukázek science centra iQLANDIA a iQPARKU tu bude pro děti připravena razítkovací hra plná sportovních aktivit.

Nejbližší železniční stanice:
Liberec

Foto: Zubrnická muzejní železnice, Infocentrum Město Tábor, RETROMĚSTEČKO, s. r. o., archiv ČD

Železničář

VYDAVATEL: České dráhy, a. s., nábř. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226 | Vychází každý druhý čtvrtek v nákladu 10 500 výtisků. | **ŠÉFREDAKTOR:** Petr Slonek | **VEDOUcí ODDĚLENÍ:** Václav Rubeš
GRAFICKÁ ÚPRAVA: Michal Málek | **PRODUKCE:** SevenArt, s. r. o. | **ADRESA REDAKCE:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 | e-mail: zeleznicar@cd.cz
web: zeleznicar.cd.cz | **INZERCE A PŘEDPLATNÉ:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne. **UZÁVĚRKA INZERCE** je dva týdny před vydáním.

HONORÁŘE DOPISOVATELŮM se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.
VYDAVATELSKÝ SERVIS 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