



FOTO MICHAL MÁLEK

## Zimní kalamita uvěznila elektrickou trakci na většině území ČR Ledovka sevřela troleje

O tak výjimečné kalamitě, jakou způsobila ledovka na trolejích ve dnech 1., 2. a 3. prosince, lze informovat mnoha způsoby: dramatickým výčtem událostí, emotivním příběhem několika uváznuvších cestujících, či naopak hrdinským činem některého ze stovek nasazených zaměstnanců. Anebo prostým shrnutím faktů. Pokusíme se vám zprostředkovat všechny výše zmíněné pohledy.

Ledovková kalamita, která na začátku prosince zachvátila Českou republiku, přinesla řadu osobních příběhů a zkušeností. Například strojvedoucí, jehož jednotku 451 v Bubnech uvěznila nejen ledovka, ale i zamrzlé výhybky, hlásil, že to ani nemá cenu jezdit domů, a proto tam držel řadu hodin pohotovost. Nebo dispečer, který tři směny po sobě nestačil zvedat telefony. A vedle toho cestující ve vlaku IC 541 u Dolních Počernic, rychlíku 951 ve Mstěticích či v jiném spoji, kteří zůstali zablokováni na trati, než se jej podařilo vysvobodit, případně ti, kteří museli trávit noc na nádraží.

### Drazivá pět sevřela dvacet tisíc lidí

V pondělí 1. prosince okolo oběda hlásili z regionů namrzlá nástupiště a po pár desítkách minut se už zastavily první vlaky. Ledovka se posouvala z Moravy na západ. Jako jeden z prvních ve středních Čechách hlásil problémy osobní vlak 5832 z Nymburka směr Praha. Pak už to šlo ráz na ráz – zastavily rychlík na trati Praha-Vysočany – Praha-Horní Počernice, osobní vlaky v úseku Velim – Kolín a takřka současně i vlaky v úseku Praha-Vršovice – Praha-Hostivař... Během 60 minut byla elektrická trakce na velké části české železnice znehybněna. „V 19 hodin už bylo v Čechách a na Moravě odstaveno nebo nevyjelo kolem 120 vlaků,“ vysvětluje člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán, „vět-

ně převážně vytápěných vlaků Landek v Drahotuších nebo IC 541 v Dolních Počernicích, oba s restauračními vozy.“

Ještě v pondělí bylo kalamitou postíženo celkem asi 100 tisíc cestujících – na nádražích, v elektrických vlcích a návazných přípojkách. „V uváznulých vlcích jsme v tu chvíli převáželi 15 až 20 tisíc zákazníků. Rozdali jsme stovky lahví vody, stovky oplatek a baget, přičemž jsme je průběžně dokupovali, kde se dalo. Naši zaměstnanci jezdili se záchranáři a rozvázali pomoc do vlaků, mnohde kupovali vlakvedoucí občerstvení v první fázi za své peníze, aby se kvalitně postarali o zákazníky. Strojvedoucí dělali maximum, aby zajistili topení odstavených souprav. Pokladníci a skladníci vařili čaj, komunikovali se zákazníky a samozřejmě vyřizovali návratky jízdného. S hlubokou pokorou jsem přijímal průběžné zprávy z jednotlivých regionů,“ zavzpomínal Michal Štěpán na 44 hodin kalamitní situace na české železnici.

### Pomáhali všichni, kdo mohli

Dispečerů ČD ve spolupráci se SŽDC, strojmistry v depech, dispečinkem ČD Cargo a složkami integrovaného záchranného systému se snažili co nejrychleji stahovat odstavené či uváznulé soupravy do stanic. Zejména ty, které jsou mimo dosah mobilního signálu, a také vlaky s vozy bez centrálního zdroje energie.

→ Pokračování na straně 2

### SLOUPEK

#### Poděkování za nasazení během kalamity

Sotva ledovková kalamita odezněla, snad vyjma problematiky kompenzací a sčítání škod, už tato událost mizí z pozornosti. Vážené kolegyně a kolegové, chtěl bych vám všem, kteří jste přispěli k hájení dobrého jména a služeb národního dopravce, upřímně poděkovat za soudržnost a hlavně za velmi dobrou reprezentaci firmy. Firmy, která zabezpečila jízdu výrazného počtu vlaků při mimořádné situaci a jež rozhodně nerezignovala na zabezpečení dopravy – na rozdíl od jiných. Poděkování vyjadřuji nejen jménem svým, ale také jménem předsedy představenstva ČD Pavla Krtka i dalších kolegů ve vedení společnosti.

**Michal Štěpán**

člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy

Velmi si vážíme odvedené práce, jež byla velmi často i nad rámec běžných pracovních povinností, navíc pod extrémním tlakem zákazníků oprávněně se domáhajících dovezení do cíle, odtažení soupravy do nejbližší stanice, patřičného servisu a potřebných informací. Víme, že mnozí z vás po skončení směny neodešli z pracoviště, ale zůstali s kolegy a vypomáhali jim. Ubezpečuji vás, že zkušenosti z plošného narušení provozu jsme analyzovali a připravujeme se Správou železniční dopravní cesty rozšíření opatření pro snazší řešení podobných událostí. Velkoplošný rozsah této mimořádnosti ukázal, že musíme zkapacitnit linky Kontaktního centra a maximálně využít další komunikační kanály. Posílen bude také početní stav dispečerů. Řešíme urychlené změny pro vyšší informovanost ve stanicích. Poděkování za zvládnutí situace vyjádřil také nový ministr dopravy Dan Ůok, jemuž jsme hned první den v jeho funkci situaci popisovali. Dovoleté mi též, abych vám popřál příjemné prožití vánočních svátků a hodně štěstí a zdraví v roce 2015.

### INFORMUJEME

## Železniční Silvestr prověřil přípravu na změnu GVD

Přechodová noc na nový grafikon patří každoročně k okamžikům, které jsou pilované mnoho měsíců dopředu. Na postupy přechodové noci vychází zvláštní opatření, které se musejí zúčastnění řádně „nabífloat“. Žádný jiný den starého ani nového jízdního řádu není totožný s touto nocí. Reportéři Železničáře se proto vydali do terénu, aby přinesli pohled na průběh „železničního Silvestra“ z provozu.

### Největší nápor přichází v pondělí

Nic zvláštního se zatím během noci nestalo, odpovídal nám téměř po vojensku k ránu 14. prosince venkovní výpravčí SŽDC stanice Pardubice hl. n. Tedy až na jednu víceméně očekávanou drobnost: že vlak EuroNight 444 z Košic přijel – jak tomu často kvůli výlukám na Slovensku bývá – opožděn, a tak se ubytovací vozy, které se tady od nového grafikonu mají od EN 444 převéšovat na nový vlak Rx 766 Egrensis, přidají až v Praze hl. n. Jelikož EN 444 má v Pardubicích delší pobyt, zpoždění krátí a na minutu přesně odjíždí nová trojice vlaků: Rx 766 do Chebu, EN 444 a R 878 Jan Kašpar, oba do Prahy hl. n., přičemž poslední uvedený veze skupinu ubytovacích vozů od EN 476 Metropol. Jinde v Čechách, na Moravě i ve Slezsku to bylo podobné. „Dnešní přechodová noční proběhla bez mimořádností. Zajišťovali jsme pouze úklid jedné soupravy a pak běžné rozhodování o přípojkách,“ vysvětlila mi dispečerka regionálního vysvětlku Praha Denisa Urbanová.

Přechod na nový GVD je záležitostí i regionálních pracovišť dispečinku Českých drah a také jednotlivých dep kolejových vozidel. „Přípravě na přechodovou noc je vždy věnována velká pozornost, proto je o „zajímavé historky“ našťásti vcelku nouze. Převážují rutinní problémy plynoucí z provozu, a tak vše proběhlo i letos standardním způsobem. Občasné problémy nastávají zpravidla až první pracovní den po přechodové noci, která je plánována vždy na víkend,“ říká vedoucí brněnského dispečinku Milan Šablík. Letos tak brněňští dispečerů, kteří mají na starosti ce-

lou Moravu a Vysočinu, museli například ohlídat jiný způsob zastavování ranních spěšných vlaků z České Třebové do Brna, které nově zastavují v Adamově na zastávce namísto na tamním „velkém“ nádraží.

### Přesuny vozidel probíhají s předstihem

Přesun souprav a lokomotiv mezi jednotlivými DKV zpravidla probíhá již v posledních týdnech končícího grafikonu, proto samotná přechodová noc nebývá těmito přesuny výrazněji dotčena. Praktické zabezpečení přeprav vozidel mezi depy patří mezi rutinní činnosti a pro každé depo kolejových vozidel je tato noc ukončením přípravného období, které trvá od února do prosince. „V inkriminovanou noc se musí zpracované úlohy našich odborných složek střetnout v jednom bodě, jehož výsledkem jsou vytopené, osvětlené a náležitě označené soupravy či jednotky se strojvedoucím ve správné výchozí destinaci. Opačný případ je noční můrou každého zúčastněného zaměstnance,“ vysvětluje Zbyněk Rederer z DKV Brno.

Velká tíha na zdárné přechodové noci leží také na správkárnách, které musí vozidla připravit na redislukaci do jiné oblasti. Zbytek vozidel nesmí být odstaven na „prkotiny“, aby nenastal stav, který jeden strojmistr vtipně glosoval slovy „když mě vybavíte 3D tiskárnou, tak vlak pojede“.

Na jižní Moravě se letos například museli nově připravit na spojování a rozpojování jednotek RegioPanter na brněnském hlavním nádraží a také v první den grafikonu 2015 vypravili hned na dvou rychlících linky R5 soupravy složené pouze z vozů nových řad ABpee<sup>347</sup> a Bdtee<sup>276</sup>. Pro případ jakékoli nouze ale byla v záloze navíc jedna pantografová jednotka řady 560 a rovněž klasická rychlíková souprava. Také tady se přechod podařil bez zádrhelů. Přesto si většina provozních zaměstnanců oddechne teprve po prvním týdnu nového jízdního řádu, kdy proběhne většina variant oběhů a turnusů.

MARTIN HARÁK, MARTIN NAVRÁTIL

### Oboustranný plakát pro všechny předplatitele

Na čtenáře, kteří si platí odběr Železničáře, čeká v tomto čísle plakát s kalendářem.



PRO ZAMĚSTNANCE



## Zimní kalamita uvěznila elektrickou trakci...

### Kolektivní smlouva na rok 2015 podepsána

V úterý 16. prosince v 10.45 hodin byla podepsána Podniková kolektivní smlouva ČD, a. s., na rok 2015. Mzdový nárůst byl zaměstnavatelem po náročných jednáních se sociálními partnery dohodnut ve výši 2,9 procenta, benefity z minulého období zůstávají zachovány. K dílčímu zvýšení dojde také u výkonových odměn. Zaměstnanci Českých drah budou s Podnikovou kolektivní smlouvou seznámeni prostřednictvím zaměstnavatele i odborových organizací standardním způsobem. (rub)

### Advent ve VPN Family je ve znamení dárků

Jako každý rok mohli zákazníci VPN Family, ať už v síti Vodafonu nebo O2, soutěžit o hodnotné ceny přímo pod stromeček. Velká vánoční soutěž nadělila výhry v hodnotě 20 tisíc korun a potěšila dvacet soutěživých kolegů ze Skupiny České dráhy a Správy železniční dopravní cesty. Jiní se zase nechali inspirovat vánoční nabídkou partnerských e-shopů. Také šikovní fotografové nám zaslali snímky do kalendáře VPN Family 2015 – Vlakem za zážitky. Jeho elektronickou podobu si na portálu mohou zákazníci stáhnout a následně vytisknout na PC tiskárně.

A pro ty, kteří byli celý rok hodní, ale i ty, kterým se to úplně nepovedlo, přichystalo VPN Family mikulášskou nadílku. Mikuláš, čert a anděl navštívili kolegy ze SŽDC Brno v ulici Kounicova a v Nerudově ulici v Olomouci. Další velká mikulášská zastávka byla naplánována pro Prahu – ve společnostech ČD Cargo, ČD - Telematika a SŽDC. Rozdávaly se pekelné důtky a za písničku nebo básničku sladké odměny. V předvánočním čase jsme pro naše zákazníky spustili také novou aplikaci – zaslání elektronických pohlednic. Nečekaná přání k narozeninám, k vánočním svátkům nebo čistě pro radost překvapí nejednoho člena rodiny nebo vašeho kolegu. Pohlednice může každý registrovaný uživatel jednoduše zasílat z portálu family.cdt.cz. Věříme, že naši zákazníci přivítají novou aplikaci pozitivně.

Stále pro své kolegy, zaměstnance, připravujeme lákavé nabídky ať už hlasových nebo datových služeb, které ušetří náklady, nebo malá potěšení, která zpříjemní běžný den. Chtěli bychom poděkovat zákazníkům za jejich přiznání a také za to, že prostřednictvím anket i dotazníků sdělují svůj názor, že s námi soutěží a zůstávají členy drážní rodiny VPN Family. Přejeme všem klidné prožití adventního času, krásné Vánoce a vše nejlepší do nového roku 2015. (čdt)



ČESKÁ TŘEBOVÁ. K vypravení Pendolina pomohl diesellový Břejlovec.

### Počet odřeknutých vlaků ČD

Pondělí	1. prosince	283
Úterý	2. prosince	687
Středa	3. prosince	258

### Plnění jízdního řádu ČD

	Mezistátní vlaky R, Ex	Všechny osobní vlaky	
Úterý	2. prosince	24,4%	70,8%
Středa	3. prosince	27%	64,2%



Led „odobil“ i vozidla.

→ Pokračování ze strany 1

V tu chvíli došlo k přetížení telefonních linek, přestože už na jednotlivých pracovištích byla zhruba desítky pomocných dispečerů – proto se také vlakové čety nemohly hned dovolat. Povolávání byli všichni, kdo mohli pomoci, i specialisté jinak pracující v budově generálního ředitelství na Odboru provozu osobní dopravy nebo Odboru obchodu osobní dopravy.

Několikanásobný nápor pocítilo hned od prvních minut Kontaktní centrum ČD. „Volali nám samozřejmě i lidé z vlaků, které zůstaly na trati, to bylo nejhorší, uvázli tam i lidé se zdravotními problémy, s dětmi,“ říká Petr Gregor, vedoucí Kontaktního centra, s tím, že za pondělí zaznamenali 4 tisíce hovorů, za úterý 8 tisíc, přičemž normální počet je tak do 1 500. „K tomu nějakých 800 e-mailů na adresu info.cd, asi 400 na e-mail managementu – na ty se všichni snažili odpovídat. I zde nám pomáhali zaměstnanci z generálního ředitelství.“

Jak vyplynulo z okolností, mnoho telefonátů bylo způsobeno tím, že ve větších stanicích chyběl dostatek základních informací pro cestující zveřejňovaných staničním rozhlaselem či světelnými tabulemi. Ty má na starosť SŽDC, která zajišťuje jejich obsluhu.

### CityElefant jako čekárna

Posily pracovníků Zákaznického personálu a Regionálních obchodních center byly zajištěny od 18 hodin. Již na začátku kalamity byl vydán příkaz k trvalému otevření odbovacích hal i zpřístupnění toalet a vytvořených prostor. „Poměrně složité to bylo na pražském hlavním nádraží, kde bylo přes 300 cestujících včetně cizinců, kterým jsme zařizovali ubytování, sháněli taxíky,“ vypočítává Jakub Goliáš z RP ZAP Praha. „Na Masarykově nádraží jsme otevřeli vládní salonek a povedlo se s obtížemi stáhnout jeden CityElefant, který topil a nahradil funkci čekárny.“



Cestujícím museli přechkat zpožděním.

### Motoráky jsme stáhli ku Praze

Jako přes kopírák, ne-li horší byla situace na Olomoucku a na Ferdinandce. První dálkové vlaky dovezené od východu už s přípreží „traktoru“ jsou vlaky ze směru Brno, ze směru Olomouc to bylo omezeno i nutností odstraňovat popadané stromy z tratě a tím, že motorové lokomotivy v okolí Olomouce a Přerova nejdříve musely zajistit stažení vlaků z tratě do stanic. Prvním vlakem od východu byl EC 276, z Ostravy do Prahy bylo první spojení IC 540. Již kolem 23. hodiny se dávaly ve Svitavách přípravek směr Praha. Dispečeré řešili nejednou odtahy desítek vlaků, povolávali posily a hlavně vymýšleli, jak na „zadržovaných“ tratích zajistit ranní špičku. Ne vždy se stačí odeslat i zpětné informace.

„Na každou trať z Prahy jsme měli připravenou nejméně jednu motorovou soupravu, s níž jsme mohli ráno vyjet,“ říká vedoucí skupiny pražských dispečerů Petr Štoček. Prakticky vše, co se sjíždělo do Prahy zvenku, se „kradlo“ a používalo na příměstskou dopravu – soupravy od Kladna, tří Regionovy z Pacífku, čtyři z Rudenky, kde je možné cestovat i souběžnou autobusovou dopravou PID. Pomohly i malé 80 z Kouřimí, které povýšily na spoj Kolín – Praha, na Beroun vyjel Cyklohráček, po jedné nostalgické soupravě zapůjčily spolky Posázavský Pacifik a KŽC Doprava.

### Kalamita je za námi. Poučme se ze zkušeností

„Nakonec jsme ve středu ráno dokázali zajistit nejméně hodinový takt na všech klíčových tratích. Samozřejmě kapacitně Regionova místo dvojitého CityElefantu nemohla stačit,“ hodnotí opatření vedoucí oddělení provozu O11 Lukáš Landsinger, který chválí „své“ síťové i regionální dispečery, strojvedoucí, vlakové čety, kolegy ve spo-

### Poděkování předsedy dozorčí rady ČD

Vážení zaměstnanci společnosti České dráhy, kteří jste ve dnech 1.–3. prosince 2014 absolvovali klimatickou kalamitu v podobě ledovky!

Z pozice 1. náměstka ministra dopravy a zároveň předsedy dozorčí rady ČD vám srdečně děkuji za odvedenou práci, ať už na kolejích v odstavených nebo zpožděných vlacích, na nádražích za přepážkami, v prostorách dep kolejových vozidel či na dispečinku. Kalamita byla opravdu agresivní – výrazné intenzity nabrala během pár desítek minut, a to na velkém území republiky, kde jsou vlaky vedeny v elektrické trakci. Přestože se snažili všichni, mnohé vlaky nedojely do své cílové stanice. Oceňuji, že části cestujících byla poskytnuta pomoc v podobě nápojů či občerstvení – podle připravených zásob ve stanicích je vidět, že České dráhy počítají s péčí o cestující. Otázkou je, zda rozsah zásob je optimální vzhledem k možným narušením. To bude vedení ČD diskutovat. Určitě ale v případě rozsáhlé kalamity nepokryje v každé stanici železniční síť maximální požadavky, jež by cestující očekávali, s tím se zřejmě musí všichni smířit. Čerstvé zkušenosti je třeba využít a bude dobře, když sami zaměstnanci přijdou s možnými náměty na zkvalitnění servisu pro své zákazníky. Dozorčí rada ČD vnímá jako klad, že vlakové čety dostávají tzv. chytré mobilní telefony, protože „informace na dosah“ jsou základem v každé situaci, nejen při mimořádnosti na železnici.

Vážení železničáři, díky všem, kteří ve dnech kalamity přispěli k reprezentaci ČD a zdůraznění základního poslání železniční dopravy v ČR.

MILAN FERANEC  
Autor je 1. náměstkem ministra dopravy ČR.

lečnosti ČD Cargo i provozní zaměstnanci SŽDC, kde provozní dispečeré oblasti řízení Praha velice pomáhali řešit tuto situaci. „Snažili se vyhovět a maximálně fungovali. Například v úterý volal vypravěč z Moravan, že mu přijela osmsetdesítka z lokálky. Protože nic nejede po hlavní trati, tak jestli ji může na to použít k odvezení lidí do Pardubic, ať mu zajistíme číslo a trasu,“ vzpomíná vedoucí skupiny pražských dispečerů Petr Štoček. České dráhy a Správa železniční dopravní cesty neměly ve spolupráci bariéry i díky tomu, že v Praze sedí dispečeré vedle sebe. To se ukázalo jako jeden ze základů úspěchu rychlé komunikace.

„Od středečního 13. hodiny jezdila většina regionální dopravy v Praze. Ze šestnácti zatoulaných CityElefantů se s výjimkou tří, které se musely vysoušet, všechny ihned vrátili do služby. Z dálkové dopravy kromě asi 20 rychlíků a Pendolin už většina vlaků rovněž jede nebo bude v nejbližších minutách vypravena,“ hlásil na setkání senátorů ve středu po patnácti hodině člen představenstva ČD Michal Štěpán. O kalamitě už se mohlo pomalu začít hovořit v minulém čase.

MARTIN NAVRÁTIL

www Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

## Bangle na écéčku aneb reportáž s ledovým rukopisem

Nepríznivé počasí zkomplikovala provoz na většině elektrizovaných tratí u nás. V čelech vlaků proto stály diesellové stroje různých řad jako například Břejlovci nebo Bangle alias Kocouři. Jak vypadala jedna z jízd mezinárodních spojů EuroCity, jsem si vyzkoušel na vlastní kůži v úterý 2. prosince. Z Prahy do Brna jsem vyrazil více než dvě hodiny zpožděným EuroCity 177 Slovenská strela.

### V tandemu s Gorilou

Na pražském hlavním nádraží čekal na zpožděnou Slovenskou strelu poněkud zvláštní lokomotivní vlak – na čele stroj řady 742, který měl ve vleku slovenskou elektrickou Gorilu řady 350. Využívat elektrickou trakci bylo povoleno až ze Svitav a legendární dvousystémová lokomotiva proto jela jako nečinná vlaková. Po zkoušce brzd a všech dalších náležitostí se vydáváme lehce po osmé večerní na dlouhou cestu. Bangládu vede



Dosáhnout maximální devadesátky se podařilo jen na chvíli. FOTO AUTOR

zkušený strojvedoucí z DKV Praha Milan Poutník, který jinak jezdí na elektrické trakci, a „přisedícím“ jsem nejen já, ale i strojvedoucí Corily Jindřich Vlačík z břeclavského pracoviště DKV Brno. „Po příchodu do práce jsem zjistil, že „můj“ vlak 573, který vozíme railjetem, byl odřeknut, a lokomotivním dispečerem ČD jsem byl dispozičně určen na vlak 177. Vzhledem k tomu, že mám na „traktory“

zkoušky a odjezdil jsem na nich řadu let, tato mimořádná jízda pro mě není nic zvláštního,“ usmívá se Milan Poutník. Jeho břeclavský kolega Vlačík jen doplňuje, že on začínal po obědě na EuroCity 170, který elektricky dovezl do Svitav a dále pak jel s motorovou přípreží do Prahy.

### Mijíme odstavené Elefanty, railjety i Pendolino

V Libni předjíždíme „pantograf“, tedy náhradní soupravu složenou z vozů Balm a diesellové mašiny, občas mijíme poněkud ponuře vyhlížející prázdné a pozhasínané CityElefanty. Takový obrázek se nám naskytne do Pardubic ještě mnohokrát. Poněkud mysticky působí klid na trati, kde do Kolína potkáváme sotva dva vlaky, v Pečkách mijíme odstavené Pendolino, jinde zase railjet. Pohled na zamrzlé vlaky působí smutně. Po nějaké době ani moc nemluvíme, jen sledujeme tuto neobvyklou scenerii, kde jsme na koridorové trati dlouhé kilometry



Stroj 742.196 dorazil do Prahy v čele EC 170 Hungaria. FOTO VÁCLAV RUBEŠ

sami. Vlak netopí, svítí tak způli. Myslím na cestující, kteří musí tuto zvláštní cestu vydržet.

Cestou sledujeme namrzlé troleje a se znepokojením dešt a později od Chocné i poletující sníh. Na nádražích není živáčka a zastavujeme spíše pro výstup mimořádně v řadě stanic jako například v Chocni, Ústí nad Orlicí, ale třeba i Opatově nebo Letovicích. Supluje několik

vlaků nejednou – mezinárodní EC, rychlík i osobní vlak. Bangláda se snaží jak to jde, ale zpravidla více než 60 km/h se z ní nedá „vymáčkat“. Chvilí se radujeme, protože před Pečkami se podaří vlak rozjet na devadesátku, ale za chvíli musíme zpomalit – vjíždíme odbočkou do nádraží plného odstavených vlaků a rychlosti 90 km/h už do Svitav nedosáhneme. Tam se s Bangládou loučíme, diesel zapřáhá odstavený railjet směřující z Vidně do Prahy. Tam – jak se později dozvídám – doráží až někdy po čtvrté ranní.

Slovenská strela je na tom nepoměrně lépe. Až na řadu pomalých jízd z bezpečnostních důvodů cesta už ubíhá radostněji, do vlaku jde proud, začíná svítit a topit. Deset minut po jedné hodině ranní dorážíme na brněnské hlavní nádraží a za další půl hodinky do Břeclavi, Náročná šichta skončila a patrně na ni oba strojvedoucí (podobně jako stovky jejich kolegů v celé síti) budou ještě dlouho vzpomínat... MARTIN HARÁK

Vedení společnosti ČD Cargo by rádo více investovalo do obnovy svého vozidlového parku. Do dvou let by tak mohly na české koleje vyjet moderní výkonné vícesystémové lokomotivy, které by národní nákladní dopravce koupil nebo pronajal. Mimo to se nové vedení snaží o užší propojení úseků obchodu a provozu. Se Zdeňkem Škvařilem, jedním ze tří nových členů představenstva ČD Cargo, který je pověřený řízením úseku provozu, jsme hovořili o aktuálních tématech, která se bytostně dotýkají každého provozního zaměstnance.

# Lidé z obchodu a provozu musí víc spolupracovat



## Kam se ubírá po několikeré změně vedení společnosti ČD Cargo?

Hlavním úkolem nového vedení je vytvoření takových podmínek, aby naše společnost byla v příštím roce v kladném hospodářském výsledku. Osobně mohu říci, že svěřený úsek provozu považuji v současné chvíli za stabilizovaný. Kapacity jsou optimálně nastavené, a jsme proto schopni operativně reagovat na jednotlivé obchodní případy a všechny pak našimi silami zajistit. Musím ale zdůraznit, že cesta k tomu, abychom zůstali v kladných číslech, nebude jednoduchá. Obchodní válka stále tlačí ceny za přepravu nákladů níž, čímž se snižují marže a náklady naopak rostou. To už samo o sobě je velký nepoměr. Naším cílem je tedy nejen přeprava ucelených vlaků, tak jako dosud budeme vozit i jednotlivé zásilky, jejichž kapacitu však budeme optimalizovat. Coje rozhodující – chceme zvýšit naše úsilí při přepravách na zahraničních trzích. To je však otázka spíše pro náš obchodní úsek.

**Můžete tedy říci, jak úsek provozu, který je jakousi hýbnou pákou firmy, spolupracuje s obchodníky? Jde přece jen o dva odlišné světy...**

Máte pravdu, to tak trochu ano. Právě proto základní změnou našeho vedení bude užší a kvalitnější spolupráce obchodního úseku a samotného provozu, který má řadu jednotek po celé České republice. Jde hlavně o to, aby obchodníci ČD Cargo už při sjednávání podmínek některé z přeprav okamžitě spolupracovali se zástupci provozu tak, aby byly zakalkulovány veškeré náklady. To proto, aby jednotlivé obchodní případy nebyly ztrátové. Podotýkám, že dosud v tomto směru leckdy chyběly obchodníkům informace od provozu a naopak. Vzhledem k tomu, že nákladní vlaky jezdí poměrně operativně podle požadavků zákazníků, dochází často ke vzniku vícenákladů. Proto jsme s úsekem obchodu vytipovali konkrétní obchodní případy, které podrobíme analýze, a pokud zjistíme, že v nich nejsou zahrnuty vícenákladové položky, budeme je rázně řešit.

## Co jsou to vícenákladové případy? Můžete uvést nějaký příklad pro názornost?

Jde o položku, která nebyla zakalkulována v obchodním případě. Tak například každé úterý odjíždí jeden konkrétní vlak z místa A do místa B. Má objednanou a zaplacenou doprav-

## ZDENĚK ŠKVAŘIL

Po studiích na břeclavské SPŠD (obor Doprava a přeprava) v roce 1978 odešel studovat do Žiliny Vysokou školu dopravní. Po jejím absolvování pracoval od roku 1983 šest let jako výpravčí na různých stanicích v Brně, později jako dispečer. V roce 1994 nastoupil na brněnské ředitelství ČD jako vedoucí oddělení řízení provozu a od roku 1995 se pohybuje ve vedoucích funkcích v segmentu nákladních regionálních přeprav ČD Cargo. Od 1. listopadu 2014 je členem představenstva ČD Cargo pověřený řízením úseku provozu.

ní cestu a lokomotivu včetně strojvedoucího. Pokud se přeprava z nějakého důvodu neuskuteční, strojvedoucí dostane přesně určenou náhradní práci a lokomotiva je předisponována na jiné místo. S tím se počítá. Pokud ale navíc takový vlak pojede ještě ve středu, tak může nastat problém.

Musíme navíc objednat všechny popsané náležitosti a znovu zaplatit dopravní cestu. A to jsou právě vícenákladové případy, které nás zatěžují, pokud nebyly v ceně přepravy zakalkulovány. V takovém případě může být efekt z celé přepravy v závěru na nule. Proto vše musí být včas ošetřeno například příplatkem nebo paušálním poplatkem v ceně.

## Neuvažuje vedení ČD Cargo o nákupu nových vozidel? Ta stávající mají z větší části už ta nejlepší léta za sebou.

Pochopitelně že bychom potřebovali nové a výkonné lokomotivy, což by se nám do dvou let mohlo podařit. Dnes se dají takové stroje pořídit jako skládačka, kdy si koupíte například stejnosměrnou lokomotivu a později se dosazením dalšího boxu z ní stane vícesystémový stroj. Zvažuje se pochopitelně nákup do vlastní režie nebo jen na krátkodobý či dlouhodobý pronájem. Tyto stroje bychom potřebovali především na přeshraniční vozbu do sousedních států, ale i leckams jinam. Nicméně bychom při koupi či pronájmu zvažovali jejich stoprocentní využití, jinak by se nám nevyplatily. Když se vrátím k stávajícímu vozidlovému parku našich lokomotiv, musím bohužel říci, že v posledních letech se leckteré stroje jen udržovaly při životě, ale neprocházely zásadními modernizacemi či velkými opravami. Úsek obchodu právě v současné době zpracovává plán na obnovu lokomotiv a vozů na základě našeho požadavku o skutečných potřebách těchto vozidel a jejich technickém stavu.

## Když mluvíte o zahraničí, jste tam schopni jezdit už dnes se stávajícím vozidlovým parkem?

Určitě ano. Máme například polonizované Hrbouny řady 130, které jako dvojičky umějí jezdit do sousedního Polska, nebo naopak na střídavé trakci Laminátky řady 230, které zajíždějí přes Slovensko a Maďarsko až do rumunské pohraniční stanice Curtici. Pochopitelně se po Evropě pohybují i naše modernizované vícesystémové stroje řady 363.5. Cílem zahraničních výkonů jsou hlavně kontejnerové vlaky a soupravy na přepravu osobních automobilů. V případě dlouhých tras jedním strojem získáváme jednu velkou výhodu, a tou je úspora času a peněz. Nemusíme nikde zbytečně přehat, mění se jen strojvedoucí na hranicích jednotlivých států.

A to je to, co naši zákazníci od nás očekávají. Rychlost a operabilitu.

MARTIN HARÁK

## KRÁTCE

### Služba WiFi Free na třetím nádraží

Na Masarykově nádraží v Praze je od 24. listopadu dostupná další WiFi Free od společnosti ČD - Telematika. Tato služba tak pokrývá třetí nádraží Českých drah, kde je cestujícím k dispozici bezplatný přístup k internetu. Začátkem října byl spuštěn pilotní provoz WiFi Free na hlavním nádraží v Praze a na nádraží v Pardubicích, který ukázal první výsledky. Po třech týdnech pilotního provozu v prvních dvou lokalitách se celkový počet registrovaných uživatelů blížil šesti tisícům. Denní nárůst uživatelů se pohybuje v rozmezí 200 až 300. (čdt)

### Senátoři zasedali na Pražském Semmeringu



Sdružení ACRI ve spolupráci s Českými drahami připravilo výjezdní zasedání podvýboru pro dopravu a energetiku Senátu Parlamentu ČR. To se uskutečnilo 3. prosince a částečně proběhlo v jednotce řady 814 během jízdy na jihozápad Prahy. Členové výboru se tak názorně seznámili se stavem tratí a současně i se studií o železnici pro 21. století. Senátoři například viděli, že by stačilo poměrně málo, aby vzniklo kolejové spojení na letiště, komentovala zasedání Marie Vopálenská, ředitelka sdružení ACRI. Ještě před odjezdem členy podvýboru informoval člen představenstva ČD Michal Štěpán o stavu „ledovkové kalamity“. (mn)

### Věrnostní program má první registrované

V neděli 14. prosince byl spuštěn věrnostní program ČD Body na adrese [www.cd.cz/cdbody](http://www.cd.cz/cdbody), na které se zákazníci dozvědí důležité informace k věrnostnímu programu a mohou se zde rovnou zaregistrovat. Zákazník se může přihlásit do programu rovněž přímo na stránkách eShopu ČD. Během prvního dne se zaregistrovalo 520 zákazníků, přičemž premiérový tak učinil již 12 minut po půlnoci! Mezi prvními byli také zákazníci, kteří si zakoupili aplikaci IN 100 nebo aplikaci IN 50. Za své nastřádané body si tak mohou již vybrat své první benefity, například za 50 bodů voucher na slevu ve výši 230 Kč na vstup do Království železnic, za 200 bodů devadesátiprocentní slevu na rezervaci místa do 2. třídy vlaků SuperCity Pendolino nebo za 350 bodů slevu ve stejné výši na Skupinovou víkendovou jízdenku regionální. Aby byly zákaznickovi body připsány, je nezbytnou podmínkou registrace do eShopu ČD a aktivace věrnostního programu ČD Body ještě před vlastním nákupem. (jk)

ČDBody



## JE ČAS NA PŘEDPLATNÉ

Chcete mít aktuální přehled o dění ve Skupině ČD? Máte rádi svět vlaků, kolejí a nádraží? Zajímáte se o železniční historii?

- Běžná cena Železničáře v prodeji činí 15 Kč, pro předplatitele je ale snížena na 12 Kč za číslo.
- Za 25 čísel Železničáře tedy zaplatíte 300 Kč.
- Pokud máte zájem o zasílání Železničáře i časopisu ČD pro vás, zaplatíte 450 Kč.
- Stále nabízíme také dárkový kupon (voucher), takže předplatným můžete obdarovat někoho blízkého, třeba k narozeninám.

číslo 1	8. ledna
číslo 2	22. ledna
číslo 3	5. února
číslo 4	19. února
číslo 5	5. března
číslo 6	19. března
číslo 7	2. dubna
číslo 8	16. dubna
číslo 9	30. dubna

číslo 10	14. května
číslo 11	28. května
číslo 12	11. června
číslo 13	2. července*
číslo 14	23. července
číslo 15	6. srpna
číslo 16	20. srpna
číslo 17	3. září
číslo 18	17. září

číslo 19	24. září**
číslo 20	8. října
číslo 21	22. října
číslo 22	5. listopadu
číslo 23	20. listopadu
číslo 24	3. prosince
číslo 25	17. prosince

\*Červeně jsou označena čísla s plakátem pro předplatitele, \*\*rozšířené vydání o 16 stranách, \*\*speciální vydání o 8 stranách ke Dni železnice.



## PRO ROK 2015

Předplatte si Železničáře na příští rok. Celkem vyjde 25 čísel.

### JAK NÁS KONTAKTOVAT

Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese [balikova@gr.cd.cz](mailto:balikova@gr.cd.cz), telefonicky na čísle 972 233 090, prostřednictvím objednávkového formuláře na [www.cdprovas.cz](http://www.cdprovas.cz) nebo poštou na adrese: Železničář, České dráhy, nábř. Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Současný předplatitel měl v minulém čísle dostat složenku k úhradě do 15. ledna 2015! Pokud se tak nestalo nebo chcete změnit údaje, platit uvedeně kontakty i pro ně. Přijímáme jen předplatné na adresu v České republice!

Děkujeme za vaši přízeň.

## KNIHY



## Svět lokomotiv

Autoři Josef Schrötter a Bohuslav Fultner míří svou knížkou spíše k mladším čtenářům, zejména těm, kteří začínají svět železnice teprve objevovat. Na 160 stranách formátu A5 tu najdou základní informace od počátků kolejové dopravy přes technologie, zabezpečení, zajímavosti a rekordy, slavné osobnosti spojené se železnicí až po slovníček nejdůležitějších pojmů. Gró práce tvoří malovaný miniatlas základních konkrétních vozidel, které bylo či je možno spatřit na českých tratích, případně ve světě. Nechybí tabulka jejich přezdívek (se zdůvodněním!) a třeba i přehled filmů, v nichž konkrétní vozidla hrála. Knihu vydalo nakladatelství CPress ve společnosti Albatros Media.



## Jablonecké tramvaje

Na Nový rok 1970 přestal jablonecký DP vypravovat své vozy na meziměstskou tramvajovou trať z Liberce, po rekonstrukci v letech 1973–76 už sem zajížděly jen tramvaje liberecké. Od té doby definitivně končí velmi zajímavý příběh jabloneckých tramvají, které kdysi provozovaly četnou nákladní dopravu a jejichž tratě měly spíše charakter meziměstských úzkokolejek. Velkou výpravnou knihu o 296 stranách formátu A4 kolektivu autorů vydala Corona, v síti knihkupectví ji koupíte za 765–850 korun.



## Bláznivé pohádky pro děti i dospělé

Nakladatelství Baset nabízí dětem i dospělým pod vánoční stromeček knihu Bláznivé pohádky o Tanvaldských mašinkách pro děti i dospělé. Autor Lubomír Vejražka vysvětlí, kdo je mašinka Nebojka, Kačulena Spajdr-Supr-Manka, Měnilka a Pádlenska a další. Nechybí ani kouzelník Běloknežník – inu inspirace nesmrteľnými Naumanovými Pohádkami o mašinkách bude věčná. Kniha má necelých 100 stran a je hezky ilustrována obrázky Márie Černé.

(mn)

# Pendolino do Tater vyzkoušeli novináři i celebrity

Ještě před zahájením pravidelného provozu Pendolina na trase Praha – Košice od nového jízdního řádu měli zájemci o zbrusu nové destinace na Slovensku možnost absolvovat předpremiérovou jízdu a nanečisto si vyzkoušet, jak bude nové spojení fungovat. V pátek 5. prosince vyrazila jednotka 680.005 z pražského hlavního nádraží. Na své palubě hostila nejen organizační tým a zástupce Českých drah, ale i několik známých osobností. Pendolinem do Tater se vypravil například herec Vojta Kotek nebo Miss České republiky 2009 Aneta Vignerová.



Krátko před půl osmou ráno v pátek 5. prosince se první nástupiště pražského hlavního nádraží zaplnilo nezvyklým počtem fotografů a kameramanů. Přesně na čas, v 7.36, se dal do pohybu spoj SuperCity 503, jehož cílovou stanicí nebyla jako obvykle Ostrava hlavní nádraží, ale Košice. Poprvé v devadesátileté historii spojení Prahy s východním Slovenskem se na cestu vydala ucelená jednotka s aktivním nakládkem.

Cílem prezentační jízdy, nebo také „press tripu“, bylo ukázat, co vše nové spojení nabídne nejen českým a slovenským novinářům, ale také běžným cestujícím. Kromě prvních dvou vozů jednotky, jež byly určeny pro pozvané hosty, byla kapacita k dispozici v předprodeji několik dní před cestou.

## Zaujal palubní servis...

Jednou ze známých osobností na palubě byl herec Vojta Kotek, který k údivu bulvárních novinářů nejel dostát své pověsti snowboardáka ze známého filmu, ale výlet do Tater pojal spíše komorně, bez sportovních ambicí. O to více využíval benefitů Pendolina v podobě prvotřídního bezdrátového připojení k internetu, unikátního palubního portálu nabitého muzikou, filmy a hrami nebo kvalitního občerstvení servírovaného až na místo. „Sice jsem k obědu čekal něco stylověj-

šího, například halušky s brynzou, ale klasická svičková neměla chybu,“ ohodnotil úroveň cateringu.

Pro Anetu Vignerovou, modelku a Miss České republiky 2009, nebyla cesta Pendolinem zdaleka prvním zážitkem ve světě železnice. Vlak se pro ni stal zcela běžným dopravním prostředkem, při svých cestách za rodinou na Moravu preferuje právě vlakovou loď Českých drah. „Je to pro mě pohodlné a rychlé,“ svěřila se. Tentokrát měla ale unikátní možnost poznat cestování Pendolinem i z jiného úhlu pohledu.

## ...i podmanivý pohled z kokpitu

Nevšedním zážitkem byla pro Anetu i Vojtu možnost návštěvy stanoviště strojvedoucího. Výhled z kokpitu si užívali na českém území sice v mlze, zato během maximální rychlosti 160 km/h. Za Žilinou se zase jelo podstatně pomaleji (traťová rychlost se tu pohybuje kolem stovky), ovšem pod vymetenou oblohou s nádherným výhledem na hřebeny Tater. Výhled čelním oknem na Kriváň byl opravdu fascinující.

Tou dobou byli na palubě také zástupci slovenských médií a partnerského dopravce ZSSK, po odjezdu ze Žiliny proběhla ve voze č. 2 improvizovaná tisková konference. České dráhy zastupoval ředitel Odboru obchodu osobní dopravy



**Novinářské dotazy směřovaly zejména na předpokládanou obsazenost spojů, která má dosáhnout 60–70 procent.**

Jiří Jeřeta, slovenského národního dopravce reprezentoval obchodní ředitel ZSSK Jozef Schmidt a ředitel úseku provozu Igor Krško.

Novinářské dotazy směřovaly zejména na předpokládanou obsazenost spojů, která má podle Jiřího Jeřety dosáhnout 60–70 procent. Slovenská média také zajímalo, zda se kromě Pendolina na Slovensku objeví i novinka Českých drah pro dálkovou dopravu – railjet. Odpověď byla záporná. Kvůli tomu, že nákup dalších osmi railjetů neproběhl, sedm stávajících souprav neumožňuje pokrýt podle Jiřího Jeřety i rameno do Bratislavy a Budapešti. Slovenští cestující ale mohou railjety využít při cestě do Vídně přes Břeclav.

## Pendolino se objevilo na rozchodu 1 000 mm

Po zastavení v Ružomberku a Liptovském Mikuláši následovalo srdce slovenských velehor: Poprad-Tatry. Tady bylo Pendolino k dispozici všem zájemcům o jeho prohlídku od příjezdu ve 14.40 do 16.05, kdy vyrazilo do cíle – Košic. Domů se vrátilo následující den.

Cestující premiérové jízdy, kteří se rozhodli užít si tatranskou předvánoční atmosféru a vyrazili „elektrickou“ směr Starý Smokovec, se však s prestižním vlakem setkali i na rozchodu 1 000 mm. V rámci marketingové spolupráce obou dopravců a společné propagace novin- kým je totiž několik „električek“ řady 425 opatřeno reklamním polepem ztvárněným Pendolino pod Tatrami a pražským panoramatem poutajícím na nejrychlejší spojení obou destinací. Spolu s nabídkou pobytových balíčků zahrnujících zajímavé slevy v tatranských střediscích, respektive podobných lákadél pro cestující mířící Pendolinem ze Slovenska do Prahy, jde o největší benefit, kterým (vedle vysokého standardu na palubě) hodlají ČD i ZSSK oslovit zákazníky. Soudě podle zájmu, které Pendolino budilo při své první návštěvě pod Tatrami, jde o zajímavou alternativu cestování na Slovensko, která si svou klientelu určitě najde. VÁCLAV RUBEŠ

## Přinášíme momentky z mikulášských akcí v regionech

Na letošních mikulášských slavnostech na jižní Moravě se i letos 6. prosince jelo podle osvědčeného poněkud netypického scénáře. Parní vlak s vše vypovídajícím názvem Mikuláš odvezl několik set lidí po druhé hodině odpolední z Brna do Oslavan, kde se děti s rodiči mohli seznámit s tamními pekly a čerty v tajemných prostorech historického zámku, nazpět se cestovalo večer již v uvolněné atmosféře pouze se dvěma Mikuláši a pomocnými anděly. Ti rozdávali za asistence průvodčích v dobových uniformách všem přítomným dětem především sladkosti.

**V Oslavanech je vlak vzácností**  
Vlaky do Oslavan jezdí jen několikrát za rok, protože pravidelné spoje od Brna končí v sousedních Ivančicích. Proto je každý příjezd vlaku pro místní a hlavně zájemce o železnici velkou událostí. „Parní vlaky tam jezdí zpravidla při Oslavanských historických slavnostech a pak



O mikulášské jízdě je na konci roku vždy velký zájem. FOTO MARTIN NAVRÁTIL (2x)

v zimě tradičně na mikulášské slavnosti. Běžná doprava je mezi Ivančicemi a Oslavany objednána pouze v termínech akcí na místních cyklotrasách, proto dnes trať slouží spíše pro nostalgické či příležitostné jízdy,“ říká Michal Teplík ze Zákaznického personálu Brno.

Mikulášský vlak, sestavený z osmi dřeváků a bufetového vozu, vedla po celé trase osvědčená parní lokomotiva Šlechtič-

na 475.101. „Vlak byl vyprodán během čtrnácti dní a do Oslavan a zpět jsme odvezli celkem 550 cestujících, takže souprava byla zaplněna do posledního místa. Přibližně polovina z těchto cestujících byly děti, které navštívily pekelná douputa na oslavanském zámku a při cestě zpět je personál v čele s Mikuláši a anděly obdaroval čokoládovými kalendáři, balíčky se sladkostmi a časopisy Můj vláček,“ doplňuje Jan Palán z brněnského Regionálního obchodního centra.

Petra Skoumalová z Kulturního informačního střediska v Oslavanech potvrdila, že více než polovina z necelé tisíce účastníků oslavy na nádvoří tamního zámku tvořili cestující z parního vlaku Mikuláš. „Dokázali jsme, že velké akce s bohatým programem se mohou konat i v malých městech. Velmi nám pomohli herci z místního divadla Na mytíně, kteří v první polovině programu byli převlečení za čerty a v druhé pak za Mikuláše a andělské bytosti,“ uvedla.



Nenechte se zmást – tito čerti se chovají k dětem mile a přátelsky.

**Čerti na Pardubicku byli hodní**  
Ďábelské rámusení a zvonění mikulášské družiny znělo už poslední listopadový víkend ve dvou lokalitách Pardubického kraje. Parní lokomotiva Líza 423.009 VUZ vedla v sobotu 29. 11. zvláštní vlak z Letohradu do Dolní Lipky a zpět. Součástí akce ROC Pardubice, na jejíž organizaci se podílí Letohradský železniční klub, byla letos novinka: možnost sveze-

ní už z České Třebové a zpět. V neděli se zaměnila souprava za historickou českořebčovskou doplněnou o občerstvovací vůz typu WRlm a Mikuláš s andělem a dvěma mírumilovnými (!) čerty rozdával nadílku ve dvou párech vlaků na lokálce Choceň – Litomyšl.

Zájem rodičů s dětmi byl letos tak veliký, že se mikulášská družina soupravou sotva probíjela. Spoluorganizace se tentokrát zhostili členové českořebčovské Společnosti železniční. Dopolnední jízda v Choceň byla premiérovou pro nového parního strojvedoucího Petra Cacka. Nešlo o jediné jízdy v regionu. V neděli mikulášský vlak tvořeny „tramvají“ E 499.1018, třemi lehátkovými a restauračním vozem připravil Jiří Uher a spol. a vypravil na okružní jízdu Kolín – Velký Osek – Týniště – Choceň – Kolín.

MARTIN HARÁK, MARTIN NAVRÁTIL



Další fotografie najdete ve webové verzi Železničáře.

## Cargo

### KRÁTCE

#### Tradiční setkání ve Špindlerově Mlýně

Stejně jako každý rok i letos se management společnosti ČD Cargo, obchodní manažeri a další vybraní pracovníci setkali se zástupci nejvýznamnějších zákazníků a obchodních partnerů. Letošní konference proběhla v příjemném prostředí hotelu Harmony Club ve Špindlerově Mlýně ve dnech 29.–31. října. Konference se letos konala již po jedenácté. Vlastní konferenci moderovala Daniela Drtinová. Zákazníci a obchodní partneři se mohli dozvědět od ředitele Odboru podpory prodeje Michala Roha, jak jsme si vedli v přepravách v období od ledna do září letošního roku. Dále následovalo vystoupení ředitele Odboru plánování a koordinace výluk SŽDC Jiřího Witisky, který účastníky seznámil s rozsahem výluk, které nás čekají v roce 2015. Odpolední část konference patřila vystoupení Ludka Ehrenbergera z Odboru procesního inženýringu, který informoval o připravovaném ukončení provozu systému CEVIS a jeho náhradě jinými systémy. Následovalo další vystoupení Michala Roha, který se věnoval strategickým cílům a vizím pro nadcházející období. V druhé polovině konference se probírala obchodní a cenová politika ČD Cargo pro rok 2015, již prezentoval ředitel Odboru obchodu Pavel Špráchal. (čd)

#### GSM-R disponuje další stovka lokomotiv

V roce 2014 ČD Cargo realizovala zakázku, která zajistila vybavení dalších 104 lokomotiv rádiovým zařízením určeným pro komunikaci v systému GSM-R dle evropského standardu EIRENE (TSI Řízení a zabezpečení). Zakázka byla zadána společnosti ČD - Telematika na základě výsledků výběrového řízení dle zákona o veřejných zakázkách a její hodnota dosáhla téměř 48 mil. Kč bez DPH. Projekt představoval dosazení, oživení a kontrolu funkčnosti vozidlové části systému, který se skládá z antény, komunikačního modulu GSM-R, bloku logiky, ovládacích modulů pro stanoviště strojvedoucího dle UIC612, napáječe a související kabeláže v lokomotivě. Nedílnou součástí je programové vybavení a návaznost na stávající rádiové zařízení. Cílem a smyslem realizace projektu je kompatibilita se stacionární částí systému, který má přímý vliv na řízení a organizování drážní dopravy, přizpůsobení parametrů standardům Evropské unie a posílení zavádění interoperability. Tento projekt navazuje systémově na obdobný projekt realizovaný v letech 2010–2012, v rámci kterého bylo vybaveno 197 lokomotiv. Vybavení lokomotiv rádiovým zařízením bylo předmětem projektu „Radiostanice GSM-R ČD Cargo v letech 2013–2014“ s finanční podporou z Evropské unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava (OPD), prioritní osa 1 – Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T, oblast podpory 1.2. – Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů (neinfrastrukturální část). Schválená výše podpory EU na tento projekt činí 20,3 mil. Kč. (čd)



**DVOJČATA.** Pro přepravu nových automobilů do Polska jsou využívány čtyřnápravové patrové vozy vlastníka Škoda Auto řad Laaeks a Laaers.

# Znovuzískané přepravy Vozíme automobily do Polska

Přepravy pro automobilový průmysl zaujímají významný podíl v portfoliu produktů akciové společnosti ČD Cargo. Ve spolupráci s dceřinou společností CD Generalvertretung jsme významným partnerem všech tuzemských automobilek i operátorů, resp. vlastníků speciálních patrových vozů na přepravu automobilů. Jednoho z nejvýznamnějších zákazníků představuje akciová společnost Škoda Auto, největší český výrobce automobilů.

O přepravy vyrobených automobilů v ucelených vlacích je mezi dopravci sváděn ostrý konkurenční boj. Vyhrajují v něm ti, kteří dokážou nabídnout kvalitní služby za odpovídající a konkurenceschopnou cenu. ČD Cargo k těmto dopravcům patří, což dokázalo i ve výběrovém řízení na zajištění přeprav automobilů Škoda z výrobního závodu v Mladé Boleslavi do Polska, konkrétně do distribučního centra ve městě Swarzędz nedaleko Poznaň.

Je to úspěch o to větší, že tyto přepravy v předchozích dvanácti měsících realizoval konkurenční dopravce AWT. Nemalou roli při rozhodování zákazníka o volbě dopravce byla skutečnost, že společnost ČD Cargo dokáže například v době provozních odstávek nebo státních svátků zajistit tyto přepravy také formou jednotlivých vozových zásilek nebo skupin vozů.

#### Nahrazujeme více než dvacet kamionů za týden

Týdně je v této realizaci vypravováno 3–5 vlaků podle přesných dispozic zákazníka. Přeprava je realizována ve spolupráci s dopravcem PKP Cargo přes hraniční přechod Frydlant v Čechách. Takový počet by jinak musel být přepraven více než dvaceti kamiony. Mimořádná je délka soupravy – dosahuje až 580 metrů, což představuje 210–220 nových automobilů typů Fabia, Rapid a Octavia. Pro přepravy jsou využívány čtyřnápravové patrové vozy vlastníka Škoda Auto řad Laaeks a Laaers.

Přeprava takto dlouhého vlaku v trase přes Liberec by nešla uskutečnit bez vstřícného přístupu libereckého kraje jako objednatel osobních vlaků, se kterými vlak se škodovkami v nácestných stanicích provádí křižování. Jako zajímavost můžeme uvést, že se jedná o je-

dinou přepravu osobních automobilů, která je realizována na území ČR v celém úseku pouze v motorové trakci.

#### Úspěch navzdory výlukám

I těchto přeprav se bohužel dotýká výluková činnost, proto jsme museli téměř doslova ihned po zahájení přeprav realizovat odklonovou vozbu přes Českou Lípou, resp. mimo Českou Lípou po spoje Žitník. Protože je jízdní řád mezi Mladou Boleslaví a Libercem plánován v nočních hodinách, nedotkla se realizace negativně zákazníků. Odklonová vozba měla paradoxně i své výhody, bohužel ne pro ČD Cargo, ale pro našeho partnera – PKP Cargo. Tím, že jsme vlaky předávali v opačném směru jízdy (jen na území ČR jsou realizovány dvě změny směru jízdy, další jedna pak v Polsku), jsme kolegům na PKP Cargo „ušetřili“ jedno otočení soupravy. Tak jako u jiných přeprav osob-

ních automobilů i v tomto případě musí osobní automobily na vlečku CLIP ve stanici Swarzędz přijíždět vždy „po směru jízdy“ z důvodu jednodušší vykládky.

Bohužel ani trase z Mladé Boleslavi do Frydlantu v Čechách se nevyhne rozsáhlá výluková činnost během příštího roku, a tak budeme moci během čtyřměsíční výluky úseku Liberec – Frydlant v Čechách vídat vlaky i na trase přes pohraniční přechodovou stanici Lichkov.

V důsledku ne zcela ideální koordinace výluk se budeme s problémy potýkat rovněž na odklonové trase (důsledek rekonstrukce stanic Týniště nad Orlicí a Ústí nad Orlicí). Znovuzískáním této přepravy učinilo ČD Cargo další krok k navýšení podílu na trhu železničních přeprav automotive. Naše společnost se tak opět stala výhradním železničním dopravcem škodovek v České republice.

LUBOMÍR ŠTANGLER, MICHAL ROH

## Nákladní lokomotivy zachraňovaly osobáky

Hned od prvních minut po uvážnutí elektricky tažených vlaků na ledovkové postižených tratích vyjžděly i posunové lokomotivy ČD Cargo. Jejich úkolem bylo stahovat uvězněné soupravy do stanic formou posunu mezi dopravnami. Odbor kolejových vozidel ČD Cargo souhlasil – na základě žádosti Českých drah – se zapůjčkou lokotraktorů (místních lokomotiv nezávislé trakce). Jednotlivé provozní jednotky už od večera 1. prosince poskytovaly motorové lokomotivy pro odvoz vlaků všech kategorií, a to i přesto, že samy musely krýt turnusové požadavky zákazníků a potřebovaly zvýšený počet strojů nezávislé trakce na zaskoky za své „tramvaje“.

#### V čele EuroCity i railjetu

Například Provozní jednotka Praha zapůjčila desítku lokomotiv. Jako první to byla 731.056 z pracoviště Kolín, která pak i druhý den jezdila v čele rychlíků a vlaků EuroCity na ramenu Praha – Česká Třebová. Vezla třeba úterní vlak EC 147 Kysuca či náhradu pod číslem IC 550. Z Kolína byla vystavena ještě lokomotiva 731.058 pro spěšné vlaky a rychlíky směr Nymburk. Nymburské pracoviště 2. 12. brzy ráno nasadilo stroj 750.222 ve směru Mělník.



**OLOMOUC.** Břejlavec táhne vlak s elektrickou lokomotivou řady 380. Ve dnech ledovkové kalamity takový obrázek nebyl výjimkou. FOTO MICHAL MÁLEK

Na osobních vlacích v úseku tratě Kolín – Kutná Hora hl. n. pomáhala kutnohorská malá posunovací záloha 708.008. Modernizovaná lokomotiva 742.701 z posunu v Praze-Uhřetěvesi se už od pondělí devatenácté hodiny zhostila vozby rychlíků 651, 630 a 659 na benešovské trati. Zbytek lokomotiv zapůjčených Českým drahám pražskou provozní jednotkou byly stroje 742 čísel 443, 404, 136,

405 a 58. Posledně jmenovaná je z PJ Česká Třebová.

Právě českotřebovské stroje ČD Cargo už od pondělího večera zachraňovaly uvážené vlaky v regionu Českotřebovska a pak vozily vlaky vyšších kategorií a zvukových jmen na všechny strany. Namátkou lokomotiva 742.314 v úterý vezla z Prahy na východ railjetu na vlaku EC 73, lokomotiva 742.117 vezla EC 172 Vindobona. Ve vý-

čtu „zasloužilých“ lokomotiv 742 by neměla chybět pražská 742.382, která v úterý dopravovala do Prahy-Malešic trojici poštovních nákladních expresů z Ostravy hl. n. spojených do jediného vlaku 5055 obsahujícího kromě desítek moderních vozů s logem České pošty i tři turnusové elektrické lokomotivy 363.

#### Za den pomohla dvacítko strojů

V regionech Středočeského kraje a Prahy vypomáhal například Katr 753.769, který zachraňoval převážně EC vlaky směr Žilina, nebo 742.095. Podobná byla i situace na střední Moravě. Od ČD Cargo bylo během kalamity průměrně za den nasazeno 21 hnacích vozidel, která odvezla 57 vlaků (opět za den). Bohužel nemohli být více využiti strojvedoucí, protože pro vedení vlaků ČD jsou požadovány platné zkoušky, mimo jiné z předpisů ČD D2 a ČD V15/I. Jenže strojvedoucí nákladního dopravce mají osvědčení skupiny B2, tedy pro přepravu zboží. Všem zaměstnancům společnosti ČD Cargo, kteří nad rámec svých povinností vypomohli řešit kritickou situaci v osobní dopravě, patří velké poděkování. MARTIN NAVRÁTIL

# Dostupné pouze v tištěné podobě

## ČD futurum silvestrum aneb přečteme za vás v roce 2050

V tomto čase je obvyklé, že se díváme na uplynulý rok a bilancujeme naše kroky. Je asi lidskou přirozeností, že shovívavost, která je tak typická pro hodnocení věcí minulých, vystřídají obavy z budoucnosti. A když přitom náhodou zapojíme smysl pro humor, většinou inklinujeme k tomu černému. My jsme se ale rozhodli podívat na budoucnost železnice s velkou nadsázkou. Věříme, že na naše fikce nebude jen zábavná, ale i poučná. Pohodně se usadte, výlet na české koleje prostřednictvím fiktivních médií roku 2050 začíná...



**Aco?**  
www.acoonline.cz

**MAGNETICKÉ VLAKY PŘIVITAJÍ NAŠE PRAKY**

**MAGNETICKOU ŽELEZNICI U NÁS NEHCEME, BOUŘÍ SE HUMPOLČANĚ**

**PRAHA 20. LEDNA 2014**

Ruční čtenáři seznámí se s aktuálními událostmi v železniční dopravě. V tomto čísle se zaměříme na protesty v Humpolci proti zavedení magnetické železnice. Čtenáři se dozvědí, proč lidé v Humpolci nechtějí magnetickou železnici a jak se situace vyvíjí. Článek obsahuje také mapu železniční sítě a další zajímavosti z světa železnice.

**iPOZÍTRÍ.CZ**  
PÁTEK 15. DUBNA 2050

**Za problémy s In Čipy stojí dodavatel z Asie**

Technologie In Čipů je klíčem k modernímu železničnímu provozu. V tomto článku se dozvíte, proč došlo k problémům s dodávkou těchto čipů z Asie a jak to ovlivní provoz železnice v roce 2050. Článek obsahuje také fotografie z výroby čipů a z železničních stanic.

**Prozákaznický BLOG ČD + MOBILITAT**

**KOČIČÍ ODDÍLY**  
Rozmařilost nebo důvodná selekce?

Čtenáři se dozvědí, jak se vyvíjí služba kočičích oddílů na vlacích ČD. Článek obsahuje rozhovor s manažerem této služby a také fotografie z oddílů. V článku se dozvíte, jaké podmínky musí splňovat psi a jejich majitelé, aby mohli využít tuto službu.

**ČOMO**  
VLAK je nej LEPŠÍ přítel psa

Předplatte si čtrnáctideník **Železničář** na telefonu 972 233 090

# Vědeckotechnický sborník ČD vychází po třicáté osmé

Na začátku prosince vyšlo nové číslo Vědeckotechnického sborníku ČD. Přináší desítku odborných článků věnujících se problematice dopravy na železnici. Pro čtenáře je volně dostupný na webových stránkách [www.cd.cz](http://www.cd.cz) v sekci O nás – Tiskové centrum – Magazíny a periodika.



**IDS JMK.** Druhý příspěvek se zabývá technickým řešením zamýšlené revitalizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice.

Shledem na významné legislativní změny od 1. 1. 2014, kdy nabyl účinnosti nový občanský zákoník (zákon č. 89/2012 Sb.) a také zákon o obchodních korporacích (zákon č. 90/2012 Sb.), které nahrazují některé zákony (např. občanský zákoník, obchodní zákoník), jež výrazně ovlivňují prostředí soukromého práva, redakční rada projednala a schválila uveřejnění vybraných příspěvků s vazbou na aplikaci nových zákonů v prostředí železniční dopravy. Zároveň u příležitosti 60. výročí Mezinárodní federace železničářů FISAIC a 25 let aktivního působení českých železničářů ve federaci FISAIC vychází příspěvek s ohlednutím za dosaženými milníky.

V obsahu aktuálního čísla najdete příspěvky, jejichž anotace zde přinášíme.

#### 1. Mgr. František Bodlák: Statutární ředitel v monistickém systému akciové společnosti

Předmětem tohoto článku je statutární orgán akciové společnosti, která zvolila monistický model řízení akciové společnosti, tj. statutární ředitel. V rámci článku je pojednáno o postavení statutárního ředitele v monistické struktuře a o jeho vztahu k ostatním orgánům akciové společnosti s tím, že je přehlédnuto k některým interpretačním a aplikačním obtížím. Jedním z inspiračních zdrojů soukromoprávní rekonstrukce je rovněž italský občanský zákoník.

#### 2. Ing. Martin Jacura, Ph.D. – Ing. Tomáš Javořík – Ing. Vít Bartoš – Ing. Jiří Landa: Revitalizace a obnovení provozu na trati Hrušovany u Brna – Židlochovice a její zapojení do IDS JMK

S cílem posílení role železniční dopravy v dopravní obsluze jihovýchodních

příměstských regionů města Brna v Jihomoravském kraji je zvažováno obnovení provozu na železniční trati Hrušovany u Brna – Židlochovice. Článek představuje technické řešení revitalizace této tratě.

#### 3. Ing. Martin Jacura, Ph.D. – Ing. Tomáš Javořík – Bc. Tomáš Hoření – Bc. Pavel Purkart: Rozvoj železnice v dopravní obsluze regionu Rokycansko

Článek představuje hlavní výstupy bakalářských prací dvou úspěšných absolventů ČVUT Fakulty dopravní. Spo-

lečným tématem je řešení dopravní obsluhy regionu Rokycansko, založené na páteřní funkci železniční dopravy. Komplexně je tak řešen jak koncept organizace železniční a návazné dopravy v daném území, tak podrobné technické řešení úprav na vybrané části železniční sítě. Obě práce jsou vyvrcholeny společného studentského projektu.

#### 4. Ing. Ivo Laníček: Drážní technika a objekty v pojetí členů mezinárodní federace FISAIC

Mezinárodní federace železničářů (FISAIC) přes 60 roků formou výstav, soutěží, konferencí a stáží motivuje zájmovou činnost železničářů a tak její členové ztvárnějí pojetí historie a současného vývoje dráhy ve více než 20 zemích Evropy.

#### 5. Prof. JUDr. Karel Marek, CSc. – doc. Dr. Ing. Roman Štěrba: Ke smlouvám o úschově a o skladování

Příspěvek popisuje smluvní vztahy při uschování služeb podle nového občanského zákoníku. Věnuje se povinností smluvních stran, úhradám nezbytně vynaložených nákladů a skladnému. Pozornost je věnována výkladu skladního listu.

#### 6. Prof. JUDr. Karel Marek, CSc. – doc. Dr. Ing. Roman Štěrba: Ke smlouvě o dílo podle nového občanského zákoníku

Příspěvek se zabývá nejdůležitějšími ustanoveními nové podoby smlouvy o dílo. Ta je zřejmě druhým nejčastěji po-

užívaným smluvním typem (po smlouvě kupní), proto považujeme za vhodné věnovat se této smlouvě upravené v novém občanském zákoníku. Smlouvou o dílo se zavazuje zhotovitel k provedení díla a objednatel se zavazuje k zaplacení za jeho provedení. Dílem se rozumí zhotovení určité věci, pokud nespadá pod kupní smlouvu, její údržba, provedení opravy nebo úpravy nebo výsledek jiné činnosti. Dílem se rozumí vždy zhotovení, oprava nebo úprava stavby nebo její části. V zájmu přehlednosti úpravy je text strukturován tak, že nejprve upravuje smlouvu o dílo obecně a poté odchylky o ceně díla sjednané podle rozpočtu, o díle prováděném na nemovitých věcech a o dílech s nehmotným výsledkem.

#### 7. Prof. JUDr. Karel Marek, CSc. – doc. Dr. Ing. Roman Štěrba: Smluvní zajištění nákladní dopravy a přepravy

Příspěvek popisuje smluvní vztahy při přepravě věci a provozu dopravního prostředku podle nového občanského zákoníku. Věnuje se povinnostem smluvních stran podle vnitrostátních i mezinárodních úmluv. Pozornost je věnována výkladu náložního a nákladního listu.



#### VZPOMÍNÁME

Ve věku nedožitých 85 let náhle zemřel dne 1. prosince 2014 doc. Ing. Karel Hlava, CSc. Od zahájení edice Vědeckotechnického sborníku ČD v roce 1996 byl aktivním členem redakční rady.

Čest jeho památce!

#### 8. Prof. Ing. Jaroslav Smutný, Ph.D. – Ing. Vladimír Tomandl – Prof. Ing. Luboš Pazdera, CSc. – Ing. Ivan Vukušič – Ing. Eva Krautová: Posouzení účinnosti nízké protihlukové clony BRENS BARRIER

Nízké protihlukové clony jsou zajímavou alternativou k užití standardních protihlukových opatření, zejména pak protihlukových stěn. Řada zemí EU nyní ověřuje jejich funkčnost a zkoumá praktické oblasti použití. Příspěvek je věnován experimentální analýze účinnosti nízké protihlukové clony BRENS BARRIER na trati v České republice.

#### 9. Ing. Jan Tichý, Ph.D. – Ing. Veronika Faifrová, Ph.D.: Moderní webová databáze IODA

Článek vysvětluje důvody, které vedly ke vzniku moderní webové databáze IODA, jejímž obsahem jsou data o dopravě a ekonomice dopravy. Kromě toho autoři uvádějí stručný návod na používání aplikace a ukazují příklady dat a funkcí, které databáze obsahuje a nabízí.

#### 10. Ing. Jaroslav Vašátko: Aktuální otázky železničního výzkumu

Příspěvek popisuje organizaci železničního výzkumu na mezinárodním poli i v České republice a seznamuje čtenáře se základními organizacemi, které se podílejí na řízení železničního výzkumu, a se strategickými dokumenty, na jejichž základě jsou definovány výzkumné priority. Příspěvek informuje o hlavních výzkumných programech realizovaných dosud a plánovaných do dalšího období.

MONIKA VITNEROVÁ



**ROZVOJ REGIONU.** Třetí příspěvek představuje výstupy ze dvou studentských prací o veřejné dopravě na Rokycansku.

## ZELENÁ ULICE – INFORMACE NEJEN PRO STROJVEDOUČÍ

### NEOSVĚTLENÁ ZASTÁVKA PLOTIŠTĚ NAD LABEM

Od strojevedoucích DKV Česká Třebová pana Špalka a Slováka jsme obdrželi upozornění na nefunkční osvětlení zastávky Plotiště nad Labem, která se nachází na trati 041 mezi Hradcem Králové hl. n. a Všeňstary. Zastávku vlaky buď projíždí, nebo v ní zastavují na znamení. Vzhledem k souběhu se silnicí strojevedoucí nemůže vždy použít dálkový reflektor. Dle vyjádření správce infrastruktury není zastávka Plotiště nad Labem v majetku SŽDC, Oblastního ředitelství Hradec Králové. Byla zřízena pro pracovníky ČKD, venkovní osvětlení prostoru zastávky Plotiště nad Labem je provedeno ocelovými stožáry, které jsou osazeny výbojkovými svítilny. Napájení a ovládání je provedeno zemním kabelovým vedením z prostoru stávající vrátnice ČKD. Provoz a údržbu provádí „režijní dílna“ ČKD. Pracovníci provozu Správy elektrotechniky a energetiky obvodové elektrodělny SŽDC, OŘ HK, osobně v únoru 2014 na tento nevyhovující stav upozorňovali a byla jim přislíbena náprava. Bohužel teprve v listopadu 2014 majitel schválil finance na opravu kabelu pro zprovoznění osvětlení na zastávce.

### VOZIDLA ŘADY EP 09 SE MOHOU ŘÍDIT PODLE HORNÍCH RYCHLOSTNÍKŮ

Po dvouletém projednávání se Odborem kolejových vozidel Generálního ředitelství Českých drah ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty, Odborem traťového hospodářství, podařilo splnit všechny podmínky nutné pro zařazení vozidla EP 09 PKP mezi stanovená. Jízdní zkoušky probíhaly v Polsku na jaře a na podzim letošního roku a byly prováděny na dvou lokomotivách vzhledem ke konstrukčním rozdílům. Na základě kladného vyhodnocení může hnací vozidlo využívat ve smyslu předpisu Správy železniční dopravní cesty D1 horní rychlostníky N. Stejně jako u jiných vozidel je nutné, aby byla vybavena funkčním mazáním okolků. V případě vypnutí mazání okolků se strojevedoucí nemůže řídit horními rychlostníky N. Řada EP 09 je nasazována na pár vlaků kategorie EuroNight 404, 405 relace Moskva – Praha. Na vlaku zpravidla bývají nasazeny osobní vozy s kotoučovou brzdou, a tak se strojevedoucí může řídit horními rychlostníky N. Výhodou nového režimu je, že jízda se stává plynulejší, protože není nutné tolik snižovat rychlost, a případné zpoždění lze krátit ve vyšší míře.

### PRAHA-BĚCHOVICE – ÚVALY: ZMĚNA V TABELÁRNÍM JÍZDNÍM ŘÁDU

U dopravců, mezi kterými je dovolena jízda vlaků proti správnému směru, je v sešitovém jízdním řádu tratě vyznačeno křížkem vedle příslušné dopravní ve sloupci 1. Při jízdě po krajní levé koleji (z Běchovic po 2. koleji, při jízdě z Úval po 1. koleji) nebyly uvedeny křížky a strojevedoucí o jízdě po nesprávné koleji musí být zpraven rozkazem. V sešitovém jízdním řádu 2013/2014 jsou vyznačeny křížky i mezi Běchovicemi a Úvaly, ovšem v tabulce o1 traťových poměrů zůstalo uvedeno, že obousměrný autoblok je pouze v 0. traťové koleji. Správce infrastruktury tento zdlácnivý administrativní rozpor vysvětluje tím, že obousměrný autoblok ve všech třech kolejích měl být zprovozněn během tohoto roku, podle současných informací bude zprovozněn v únoru roku 2015. Z předpisového hlediska se jedná o nejednoznačnou situaci, kdy používané symboly v SJŘ neumožňují vyznačit, že jízda proti správnému směru není povolena pouze po jedné koleji ze tří. Do doby změny TTP č. 501A 01 se tak při jízdě po krajní levé koleji stále jedná o jízdu po nesprávné koleji a strojevedoucí musí být zpraven rozkazem.

### REKONSTRUKCE NAPÁJECÍCH STANIC NA TRATI HRANICE NA M. – STŘELNÁ

V příštím roce proběhne rekonstrukce trakčních napájecích stanic na trati 280 mezi Hranicemi na Moravě a Střelnou. Návěstidla s návěstí „Stáhněte sběrač“ trvalé platnosti budou nahrazena světelným indikátorem „Stáhněte sběrač“. Indikátory budou instalovány v 1. i 2. koleji v obou směrech jízdy. Jedná se o rekonstrukci trakčních napájecích stanic Střelná, Ústí u Vsetína a Valašské Meziříčí. Podle našich informací mají být indikátory instalovány i v Hustopečích nad Bečvou, Jablůnce a mezi Horní Lidčiči a Valašskou Polankou, kde jsou dnes světelné indikátory umístěny pouze při jízdě ve „správném směru“, zatímco při jízdě proti správnému směru se vyskytují návěstí „Stáhněte sběrač“ trvalé platnosti. Jízda se tak stane plynulejší, s nižší poruchovostí vozidel, a nebude tak často docházet k přerušení funkce klimatizace nebo nabíjení drobné elektroniky. Požádali jsme SŽDC, aby prověřila možnost odstranění zákazu rekuperace v úseku Valašské Meziříčí – Horní Lideč aplikovaného z důvodu neexistující vazby mezi napájecími a velkými vzdálenostmi mezi trakčními napájecími stanicemi.

PAVEL ROVENSKÝ



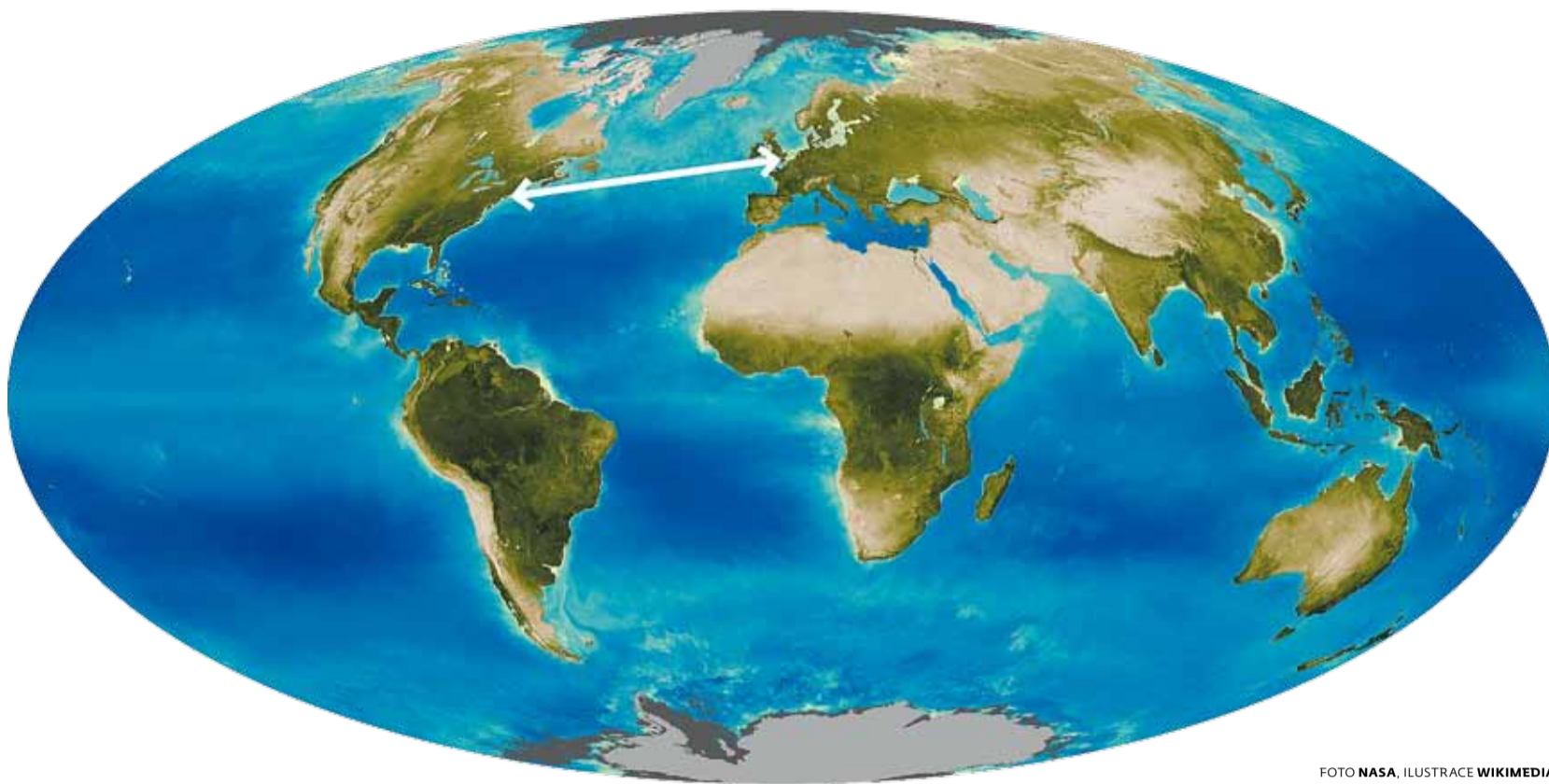


FOTO NASA, ILLUSTRACE WIKIMEDIA

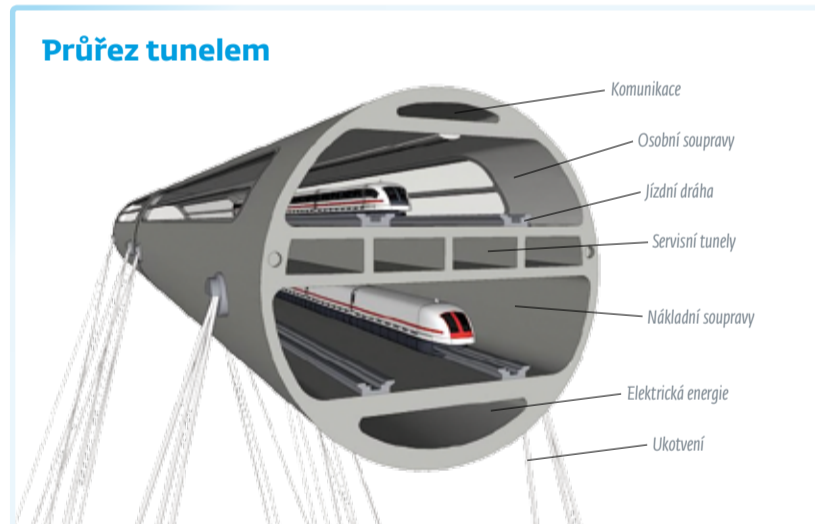
# Tunel pod Atlantikem: šílenost, nebo technická realita?

Američtí vědci plánují nekonvenční vysokorychlostní dopravu mezi Amerikou a Evropou. Trasa má vést v potrubí uloženém asi 100 metrů pod hladinou Atlantského oceánu. Vypadá to jako projekt vizionáře. Ráno odjede obyvatel Londýna pracovat na burzu do New Yorku, v práci stráví osm hodin a večer ještě stihne divadelní představení v Covent Garden. Ne, opravdu se nejedná o vtip, i když to může být k neuvěření.

Prezentovaný projekt železničního spojení mezi Evropou a Amerikou se začíná měnit v reálný plán. Projektanti jsou zajedno, že nejsou žádné nepřekonatelné překážky. Konstrukční se nechali slyšet, že všechna stavební nebezpečí lze přelstít. Tlak v stometrové hloubce v oceánu není překážkou, proudění vody bude překonáno tím, že roury budou ukotvené ke dnu moře lany nebo řetězy. Nebezpečím není ani nadzvuková rychlost dopravního prostředku. V potrubí bude odčerpán vzduch, a tak bude odstraněn největší nepřítel, a sice odpor vzduchu, takže dokonce nemůže dojít ani ke klasickému třesku, jak jej známe u letadel při překonání nadzvukové rychlosti. Pumpy musí stále běžet, nejen proto, aby vypumpovaly vzduch, ale aby se udrželo vakuum.

## Správi to asi jeden a půl bilionu dolarů

Pro stavbu kanálu bude třeba sáhnout hlouběji do kapsy. Skromné odhady jsou na 150 miliard dolarů, ale Hans Amann z berlínské univerzity, expert pro stavby pod vodou, dodává, že k této sumě bude ještě třeba přidat jednu nulu, tedy asi 1 500 miliard dolarů. To nejsou ani roční světové náklady na zbrojení...



Vrásky může dělat ušlechtilá ocel, ze které by byl vyroben vnější obal tunelu. Vnitřek by byl zřejmě z betonu. Na vrchní plášť by „praskla“ asi roční produkce tohoto druhu oceli. Ovšem stavba je rozvržena na zhruba 15 let, a tak sedmi procentní produkce by byla pro hutnictví snesitelná. Průměr potrubí pro dva jízdní

tunely a servisní tunel se navrhuje kolem 30 metrů. Servisní tunel by sloužil nejen k údržbě, ale v případě havárie jako tunel evakuační. Evakuační proto, kdyby v případě havárie bylo třeba evakuovat cestující. Při vniknutí vzduchu do tunelu by při tak vysoké rychlosti v tunelu mohl vzniknout požár.

Při ukládání tunelu budou potřeba zkušenosti potápěči. Zkušenosti se stavbami pod vodou jsou ze stavby plošin pro získávání ropy z mořského dna. Předpokládalo se, že tunel by vedl kolem Grónska, ale potenciálním nebezpečím jsou jarní kry, a proto by tunel musel být směřován jižněji, což žene náklady nahoru. Byl by to tunel ve vodě a nikoli pod vodou, jako byl postaven Eurotunel mezi Anglií a Francií (nebo jak se předpokládá tunel mezi Aljaškou a Ruskem přes Beringovu úžinu).

## Jak rychle dokáže jet vlak ve vakuu?

Cesta by z Evropy, konkrétně z Londýna do New Yorku, trvala asi jednu hodinu. Půlhodina se předpokládá na nástup nebo výstup cestujících. To znamená, že za devět hodin by se mohly mezi oběma městy vykonat čtyři cesty. Devět hodin je právě doba potřebná pro letecké spojení Evropy s Amerikou včetně odbavení. Samozřejmě by se nastupovalo za normálního tlaku vzduchu a tlak by byl postupně mezi jednotlivými propustmi snižován až na skoro vakuum, což by dovolovalo postupně zvyšovat rychlost. Za prvních 18 minut by souprava ujela 1 200 kilometrů, pak by jela 24 minut rychlostí 8 tisíc kilometrů a ujela by 3 600 kilometrů a posledních 1 200 kilometrů by souprava zpomalovala před cílovou destinací. Zrychlení by bylo asi takové, jako když se za 15 vteřin automobil rozjede na 100 km/h.

## Motor rozvinutý do roviny

Princip byl vyzkoušen na jednomilové trati s pingpongovými míčky. Odpůrci tunelu ale tvrdí, že takový experiment není přesvědčivý. Na to se ozvali zastánci projektu a odpověděli, že dinosauři začínali také jako ještěrky. Zřejmě ani v tomto případě neztrácejí humor. Rozjezd má být s postupným zvyšováním rychlosti ze dvou důvodů. Jednak kvůli komfortu jízdy a jednak z důvodu možného přivádění výkonu elektrické energie na velkou vzdálenost. Pro vysokorychlostní soupravu přichází v úvahu jako pohon a zajištění pohybu jediné elektrický lineární motor a magnetické vznášení nahradí klasické vlakové dvoukolí. Lineární motor si můžeme představit jako motor rozvinutý do roviny. Na vozidle je deska, která představuje rotor, a na dně tunelu navinutý stator v celé délce tratě.

Před 450 lety lidé z planety Země dostavěli Velkou čínskou zeď, jejíž délka je srovnatelná s tunelem pod Atlantikem. Asi před 45 lety se první lidé dostali na Měsíc a nebude trvat ani 45 let a první cestující budou za hodinu z Evropy v Americe. Věříte, nebo nevěříte?

PETR VOKÁČ

## KRÁTCE

### NĚMECKO

#### Stát více zaplatí, ale chce za to kvalitu

Spolková vláda chce v následujících pěti letech investovat více peněz do 33 tisíc km dlouhé železniční sítě než dosud. Od roku 2015 to budou 4 miliardy eur na opravy a údržbu. V současnosti to jsou 2,75 miliardy eur. K tomu je třeba přičíst ročně 1,6 miliardy vlastních prostředků DB. Celkem vláda uvolní v uvedeném období 28 miliard eur. Za vyšší finance ale musí dráhy zaručit vyšší kvalitu sítě, zejména u mostů. Asi 9 tisíc z nich je starších 100 let a 1 200 mostů potřebuje akutní sanaci.

### NIZOZEMSKO

#### Nákup jednotek pro IC se odkládá za rok 2021

Vláda přesvědčovala Nizozemské dráhy (NS), aby do čtyř let nakoupily pro IC vlaky nové soupravy. Nový ředitel NS Timo Huges ale veřejně prohlásil, že dráhy si před rokem 2021 nové vlaky IC nepořídí. Důvodem je debakl při nákupu vysokorychlostních vlaků Fyra. Společnost NS by si chtěla vybrat z více různých nabídek, proto bude nákup nových vozidel trvat déle. Zároveň zdůraznil, že soupravy budou dosahovat maximální rychlosti 200 km/h, protože musí zastavovat v krátkých intervalech.

### EVROPSKÁ UNIE

#### Standardy TSI lépe ochrání vozíčkáře

Evropská agentura pro železnice (ERA) oznámila schválení souboru novelizovaných předpisů pro stanovení technických standardů pro oblast interoperability (standardy TSI) na železnici. ERA zároveň informovala o přijetí nového nařízení pro usnadnění přístupu osob s omezenou pohyblivostí na železnici. Oba dokumenty schválila Evropská komise. Nová pravidla obsahují například požadavek na minimální šířku dveří pro nástup do vozidel, navýšení počtu nástupních ramp či standardy pro minimální míru stálého osvětlení ve všech veřejně přístupných částech vlaku.

### ITÁLIE

#### Pětina národního dopravce k prodeji

Ministr hospodářství Pier Carlo Padoan oznámil, že jeho země má v plánu do roku 2016 odprodat 40 procent v národní železniční skupině Ferrovie dello Stato Italiane (FS). Tržní cena je dohadována na 3 miliardy eur. Důvodem pro tento krok je omezení deficit státního rozpočtu. Prodej zmíněného podílu vláda chápe jako možný nový impuls pro další urychlení modernizace a potřebné restrukturalizace celé skupiny FS, která v poslední době vykazovala z hlediska technického i ekonomického rozvoje spíše stagnaci.

### POLSKO

#### Nasazují bezpilotní letadla kvůli krádežím

Železniční skupina PKP informovala o tom, že začala využívat malá bezpilotní letadla, tzv. drony, pro ostrahu nákladních vlaků. Ty jsou vybaveny klasickými, případně i termovizními infračervenými kamerami. V rámci pilotního provozu bylo toto opatření zavedeno u divize nákladní dopravy PKP Cargo zejména v případě vlaků pro dopravu uhlí provozovaných ve slezském regionu. Podle PKP právě zde dochází v poslední době k rostoucímu objemu ztrát způsobených krádežemi.

### SLOVENSKO

#### Cestování zdarma láká, musí přidat spoje

Poté, co slovenská vláda schválila zavedení cestování zdarma pro studenty a důchodce ve vlacích provozovaných v závazku veřejné služby, přistoupila k dalšímu „prosociálnímu“ kroku: na kolejích u našeho východního souseda bude jezdit od změny GVD o 103 vlaků více, což znamená 1,5 milionu vlakokilometrů. Ministerstvo dopravy to vysvětluje tím, že ve vlacích se zvýší počet cestujících, což se musí odrazit i na počtu nabízených spojů.

(sh, oz, gak)



**VELKOLEPÉ ŘEŠENÍ.** Jakékoli tunely pod mořem musí počítat s obrovským tlakem – ať už zeminy nebo vody.



## NABÍDKA ČD TRAVEL

## PF 2015

ČD travel s.r.o. děkuje všem svým zákazníkům za projevenou důvěru, přejeme krásné Vánoce a mnoho úspěchů a radosti v roce 2015.

Těšíme se, že si i v příští sezóně vyberete z nabídky našich zájezdů na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)



Česká republika

## Krkonoše – Dolní Mísečky – Wellness hotel Idol \*\*\*

Zimní balíček – last cena 2 745 Kč na osobu zahrnuje: ubytování na 4 noci s polopenzí, nástup libovolný den v termínu 5. 1.–2. 4. 2015, k 1 večeri karafa vína pro 2 osoby, 1x za pobyt horký nápoj pro 2 osoby v hotelové restauraci, 1x privátní vstup na 20 min. do whirlpool, 1x 400 Kč kredit na wellness služby a zábaly, wi-fi připojení, 15% slevu na balneo služby, úschovu lyží, parkování zdarma.



## Senioři 55+ – zahraničí

Již v prodeji zahraniční seniorské dotované pobyty 55+. Více informací najdete na [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz).

V nabídce: Španělsko – Costa del Sol, Costa de la Luz, Costa Tropical, Mallorca, Menorca, Mar Menor

Itálie – Sicílie, Kalábrie, Ischie

Kypr pro všechny, nejen pro seniory



Itálie

## Jaro na zeleném ostrově Ischia \*\*\*

Vlakový pobytovo-poznávací zájezd – NA STARÉ FIP

Termín: 20.–26. 3. 2015, cena zájezdu: 7 490 Kč

Nočním přejezdem přes Vídeň do Říma, odtud se přesuneme do Neapole, lodí se dopravíme na ostrov Ischia. Další dny následuje okružní jízda po ostrově Ischia (v ceně zájezdu), ochutnávka místních likérů, pizza party s konzumací a možnost připravit si vlastní pizzu (v ceně), výstup na horu Monte Epomeo, výlet na ostrv Procida a mnoho dalších míst, které poznáte na dovolené při okružních cestách a návštěvách vybraných měst.

Cena zahrnuje: 4x nocleh s polopenzí, 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: vlakovou dopravu, vstupy do objektů (např. Aragonský hrad), fakultativní výlet, komplexní pojištění.



Itálie

## Karnevalové Benátky s návštěvou ostrova Burano

Vlakový poznávací zájezd – NA STARÉ FIP

Termín: 6.–8. 2. 2015, cena zájezdu: 1 190 Kč

Noční přejezd přes Vídeň do Benátek, ráno prohlídka města, plavba lodí po Canal Grande, zastávka u mostu Ponte di Rialto, bazilika Santa Maria della Salute; karnevalové veselí na náměstí sv. Marka. Možnost návštěvy Dóžecího paláce, baziliky sv. Marka či kampanil; pro zájemce odpolední odjezd s vedoucí zájezdu na nedaleký ostrov Burano. Návrat do Benátek a nočním vlakem do Vídně, 3. den odpolední příjezd do ČR.

Cena zahrnuje: 4x místenku, služby vedoucího zájezdu.

Cena nezahrnuje: vlakovou dopravu, místní dopravu – lodní lístek cca 20 eur, úschovnu zavazadel a případné vstupy.

ČD travel, s.r.o., Perlová 3, tel. 972 243 051–55  
e-mail: [obch@cdtravel.cz](mailto:obch@cdtravel.cz), [lazne@cdtravel.cz](mailto:lazne@cdtravel.cz), web: [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)  
provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

pobočka: Praha hl. nádraží 972 241 861  
provozní doba:  
1. 5.–30. 9.: pondělí–pátek 9.00–18.00 h,  
sobota 9.00–14.00 h,  
1. 10.–30. 4.: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

**CD Travel**  
Člen Skupiny ČD

Od roku 1972 jsou stále v provozu. Jestliže vlak jezdí více než čtyřicet let vysokou rychlostí, musí být dobrý. Když Francie v sedmdesátých letech vyvíjela elektrické jednotky TGV a začínala pro tento vlak budovat vysokorychlostní tratě, rozhodli se Britové pro jednodušší cestu. Pro neelektrizované železniční tratě vyrobili dosud nejrychlejší motorové jednotky pojmenované High-Speed-Train (HST). Ještě dnes tvoří páteřní dopravní prostředek na mnoha hlavních tratích Anglie, Walesu a Skotska.



## Vlaky InterCity 125 se staly britskou chloubou

Na počátku sedmdesátých let minulého století se britská železnice ocitá v přelomovém období. Po koncepci radikálních škrtů v 60. letech, kdy se po zastavení parního provozu železniční síť zkrátila o téměř třetinu, se čekalo na nové impulzy. Národní železniční společnost British Rail ztrácela i na páteřních tratích půdu pod nohama. Stále více lidí volilo jako dopravní prostředek automobil či letadlo. Aby si značka InterCity, která vznikla v roce 1966, uchovávala popularitu, rozhodly se britské dráhy mezi důležitými městy zásadně snížit cestovní doby a zavést nová kolejová vozidla.

### Naklápěcí elektrický supervlak APT se nekonal – řešení bylo diesellové

V roce 1967 bylo proto rozhodnuto o vývoji údajného supervlaku. Takzvaný Advanced Passenger Train (APT) měl být revolucí v cestování železnicí ve Velké Británii. Vlak se plánoval jako aerodynamický s naklápěcí technikou. Nejdříve byla naplánována experimentální verze s plynovou turbínou (APT-E), později měl následovat prototyp elektrický (APT-P). Kvůli technickým problémům a neustálému zpoždění ve vývoji musely dráhy na začátku sedmdesátých let přiznat, že sériové vozidlo APT v nejbližší době nevznikne. Bylo proto rozhodnuto, že jako přechodné řešení budou vyrobeny nové rychlé motorové jednotky, které nebudou komplikované.



Ze 197 vyrobených jednotek je v provozu stále 194. Tři byly zrušeny při nehodách.

### Rok 1973 přinesl rychlostní rekord

Technická koncepce předvíдалa nízkou hmotnost kombinovanou se silným motorem, aby se na stávajících tratích dosahovalo rychlosti až 125 mil za hodinu (tedy 201 km/h). Tato hodnota byla předvídaná jako maximum, kterého lze na stávající síti v pravidelném provozu dosáhnout. Pro lepší rozložení hmotnosti na celý vlak bylo rozhodnuto rozdělit pohon na dvě hnací jednotky, které byly vybaveny motory Paxman-Valenta o výkonu 2 250 koňských sil. Šest až osm vložených vozů bylo vybaveno klimatizací a vzduchem odpruženými podvozky, které zajišťovaly vysoký cestovní komfort. Obě prototypové hnací jednotky obdržely řadové označení 41 a nově vyvinutá série vozů byla označena značkou III. Plánování i vývoj zajišťovaly British Rail z vlastní zdrojů. Hnací jednotky byly vyráběny v dílnách BR Crewe, vložené vozy pak v Derby.



KONKURENT. HST 125 byl odpovědí na francouzské rychlovlaky TGV.

FOTO WIKIMEDIA (3x)

První ucelená jednotka s oběma hnacími jednotkami a sedmi vloženými vozy byla dokončena v srpnu 1972. Následoval několikaměsíční zkušební provoz s množstvím testovacích jízd. Během tohoto zkušebního období jednotka dosáhla v červenci 1973 nového světového rekordu – rychlosti 230,5 km/h, což byl nový světový rekord pro kolejová vozidla s diesellovým pohonem! Tím zároveň přesvědčila vedení British Rail o jejím pravidelném nasazení. Bylo rozhodnuto o bezodkladné sériové výrobě prvních 27 jednotek, které měly být dodány do roku 1976 a nasazeny na Great Western Main Line, tedy mezi Londýnem a Bristolem, resp. jižním Walesem.

### Od října 1976 pravidelně v provozu

V závěru roku 1975 byla dodána první sériová hnací jednotka s číslem 43002, což bylo nové typové označení. Ta měla i další odlišnosti od prototypu, jako například větší čelní sklo, zmizely nárazníky a hák spřáhla byl zakryt, aby bylo dosaženo lepší aerodynamiky. První pravidelně nasazení do provozu podle jízdního řádu na Great Western se uskutečnilo od října 1976. Vlaková loď British Rail byla ihned od počátku velmi oblíbená nejen díky úspoře času, ale i vysokému komfortu na palubě vlaku. První série se vyráběla až do roku 1982 a kromě oficiálního pojmenování High-Speed-Train byly jednotky provozovány pod značkou InterCity 125, přičemž číslo 125 představovala nejvyšší rychlost v mílich za hodinu a měla tak upozornit na rychlé cestování.

### Zásadní zkrácení jízdních dob

Díky dalším dodávkám nových vlaků na konci 70. let mohly být jejich výkony postupně rozšířeny na celou trat Great Western až do Cornwallu. Zároveň v roce 1978 začaly jednotky jezdit i na East Coast Main Line, nejvýznamnější trati mezi Londýnem, Yorkem, Newcastlem a Edinburghem. Jednotky HST zde nahradily dieselelektrické lokomotivy Deltic a převzaly i vozu prestižního vlaku Flying Scotsman. Díky nasazení jednotek HST došlo na této 632

kilometrů dlouhé trati ke zkrácení cestovní doby mezi Londýnem a Edinburghem téměř o hodinu.

Jednotka HST uskutečnila další dvě rekordní jízdy. V září 1985 dosáhl zkrácený zvláštní vlak severně od Yorku s cestujícími rychlostí 232 km/h. V roce 1987 byl pak tento rekord překonán, když zkušební jednotka na stejném místě mezi Yorkem a Londýnem jela rychlostí 238 km/h. Přestože diesellová vozidla v Rusku a Španělsku později prý dosáhla ještě vyšší rychlosti, nebyly tyto jízdy nikdy nezávisle verifikovány. Proto nadále jízda britské jednotky HST z listopadu 1987 drží v světové diesellové vozbě rychlostní rekord a je takto uvedena v Guinnessově knize rekordů.

### Stále v provozu – a s menším hlukem

I po rozbití British Rail a politickém prosazování privatizace železnice v 90. letech minulého století byly pro nové dopravce jednotky HST nepostradatelné. Leasingové společnosti převzaly vlaky a pronajímaly je společností, které získaly koncesi pro provozování osobní přepravy. Ještě dnes je možno vidět tyto jednotky na hlavních tratích od města Cornwall na západě Británie až po Aberdeen na severu Skotska. Z původně vyrobených 197 sériových jednotek řady 43 je jich dosud ještě aktivně v provozu 194. Jen tři vlaky byly vyřazeny po nehodách.

Z obou prototypů se zachoval jen stroj řady 41001, který je od roku 1982 ve sbírce National Railway Museum v Yorku. V roce 2011 byl tento prototyp skupinou dobrovolníků opět zprovozněn a o dva roky později dokonce obdržel i původní motor Paxman-Valenta. Řada sériových jednotek byla do ledna 2011 remotorizována pohonnými jednotkami Paxman VP 185 nebo MTU 16V 4000. Tím došlo ke snížení hlukosti jednotek. Přestože v ostrovním království dochází k významné elektrizaci železniční sítě, předpokládá se, že jednotky HST přejdou na jiné tratě a budou ještě řadu let v pravidelném provozu.

STANISLAV HÁJEK

Zpracováno podle LOK Magazin.

# Pod rukama mu vzniká kreslený svět plný snů

Výtvarník a divadelník tělem i duší, železničář profesí. To je Jiří Ryvola, který je úzce spjat s Litoměřicemi – městem, ve kterém prožil podstatnou část života a jež se mu stalo domovem. Jiří Ryvola patří mezi ty, kteří se dokážou vždy znovu a znovu vrátit i k láskám, které nikdy nebudou zcela naplněny, a tím možná zapomíná stárnout. Letos začátkem prosince oslavil svoje pětasedmdesátiny.

Přestože od dětství toužil po výtvarné dráze, nebylo mu umožněno vydat se touto cestou. Po gymnaziálním studiu, zakončeném v roce 1956 maturitou, absolvoval Jiří Ryvola železniční školu stavební a jeho další profesionální dráha se pak ubírala tímto směrem. Začal pracovat jako traťmistr na Traťové distanci v Litoměřicích u tehdejších ČSD a jeho výtvarné citění se projevilo například při rekonstrukci starých kamenných mostů, u kterých se snažil zachovat jejich původní ráz a souměřitost s krajinou. „V dětství jsem absolvoval výtvarné kurzy zaměřené na kresbu a po absolvování berounského gymnázia jsem se stal studentem profesora Pučelíka, u kterého jsem v letech 1956 až 1958 absolvoval kurz kreslení. Následně jsem v první polovině sedmdesátých let soukromě studoval kresbu u Dana Richtra a později, v letech 1980 až 1983, lidovou výtvarnou konzervatoř,“ vysvětluje Jiří Ryvola.



UMĚLEC. Jiří Ryvola je známý i díky kresbám drážních staveb.

FOTO AUTOR

## JIŘÍ RYVOLA

Po gymnaziálním studiu, zakončeném v Berouně v roce 1956 maturitou, absolvoval železniční školu stavební. Od roku 1958 pracoval jako traťmistr na Traťové distanci ČSD Litoměřice na různých pracovištích. Mezi lety 1990 až 1995 byl placeným odborářským funkcionářem, od roku 1997 až do odchodu do důchodu v roce 2004 zastával funkci přednosty Správy tratí SDC Ústí nad Labem. Zabývá se volnou tvorbou – kresba, malba, grafika v knižní a kalendářové podobě včetně návrhů na poštovní známky. Je členem Zemského svazu FISAIC ČD, skupiny výtvarné umění.

## Uspěl s knihami staveb

Leckterí železničáři možná viděli sérii malých knih od firmy Skanska, která se věnuje historii železniční dopravy. Tyto knihy kresbami opatřil právě Jiří Ryvola ve spolupráci s železničním historikem Mojmírem Krejčířikem. „Někdy okolo roku 2002 jsem kreslil obrázky na kalendář, který se vztahoval k vyhlášenému Roku památek. Dostal jsem seznam zajímavých železničních objektů a se skicákem a fotoaparátom projížděl celou Českou republiku. Kalendář se opravdu povedl a byl odbornou porotou zařazen do první desítky nejzajímavějších z celé republiky, což je o to cennější, že porazil tisíce dalších konkurenčních kalendářů. Právě v té době jsem požádal stavební firmu Skanska, zda by byla ochotna

sponzorovat moji nově vznikající knihu kreseb železničních staveb,“ vzpomíná na začátky dnes již sedmidílné knižní řady pan Ryvola. Odpověď od stavební firmy byla překvapující. Skanska se rozhodla, že kniha je natolik zajímavá, že ji vydá ve vlastní režii. V roce 2003 tak vznikl první díl edice s názvem Železniční stavební technické památky, další díly pak následovaly zhruba v dvouletých periodách. „Do těchto knížek jsem kreslil obrázky s minimálním podtextem a na obrázcích zcela nezávislé texty dodával kolega Krejčířik.“

## Celoživotní železničář

Jiří Ryvola je nejen kumštýřem, ale současně celoživotním železničářem. Čtyřicet šest let na dráze už je úctyhodný kus života. „Po dlouhých letech strávených na Traťové distanci nejprve v Litoměřicích, Všetatech, pak Nymburce a nakonec v Ústí nad Labem-Střekově najednou přišla sametová revoluce. Díky tomu, že jsem v té době studoval dálkově AMU, obor divadelní režie, byl jsem díky mým kantorům a kolegům vtažen do dění v Realistickém divadle, které bylo vlastně jedním z center revolučního dění.

## Výběr z knižní tvorby

- Bretaň kamenná
- Nové listy z Provence
- Litoměřice, město, ve kterém stojí za to žít
- Železniční stavební technické památky
- Buštěhradka
- Obrázky z našich železnic
- Příběhy staveb a okřídlených kol

## Výběr samostatných výstav

- 1981 – Ústí nad Labem
- 1986 – Litoměřice
- 1988 – Most
- 1995 – Olomouc
- 1999 – Třeboň, Praha, Bílina
- 2001 – Prachatice, Litoměřice, Úštěk
- 2002 – Paříž
- 2004 – Praha, Beroun, Děčín, Litoměřice
- 2006 – Praha, Třeboň

A tak jsem se dostal ze železnic na dlouhých šest let do politiky,“ vzpomíná.

Od roku 1990 pracoval v OSŽ jako místopředseda a pak časem jako statutární zástupce šéfa Českomoravské konfederace odborových svazů. V polovině volebního období, v roce 1995, si ale řekl dost a vrátil se zpátky na dráhu. „Po krátkém extempore jako poradce vrchního ředitele pro dopravní cestu jsem až do svého odchodu do penze zakotvil na svém bývalém pracovišti v Litoměřicích ve funkci přednosty Správy tratí SDC Ústí nad Labem.“ Do výtvarného dění se Jiří Ryvola zapojil také prostřednictvím federace FISAIC. V roce 2006 se stal hlavním organizátorem evropského setkání členů FISAIC v roce 2006 v Litoměřicích.

## Miluje pařížské kavárny

S přicházejícím věkem zralosti si začíná splňovat i řadu svých snů, takže není divu, že stranou jeho pozornosti nezůstala Francie a zvláště pak Paříž, Provence a Bretaň. Po okouzlení Provencí zamířil do Bretaně. Kreslíř a malíř Ryvola není turista a navíc neumí francouzsky, což mu v lásce k zemi galského kohouta vůbec nepřekáží. „Miluji pařížské kavárny, krásné ženy a opuštěná městská zákoutí – to vše mě silně ovlivnilo v mojí tvorbě, která byla korunována úspěšnou výstavou v roce 2002 v Paříži. A že neumím francouzsky? Žádný problém – naučil jsem lámaně francouzsky větu, že jsem český malíř, který neumí jejich řeč, a všude nacházím jen pochopení. I když se s každým domluví, tak si s nikým nepopovídám,“ uzavírá Jiří Ryvola.

MARTIN HARÁK

## POŠTA

### Pro jednoho kalamita, pro druhého nádhera



Jistě dostáváte mnoho snímků ze současné ledové kalamity na dráze, a tak vám pro odlehčení posílám snímky z malé zahradní železnice ve Střížově pořízené v noci z 1. na 2. prosince, kde zima vytvořila malou ledovou kalamitu. Či nádheru? Posuďte sami. Jinak na naší trati nám na rozdíl od Českých drah jeden cestující umrzl a stala se z něho ledová socha. **KAREL VÁŇA**

### Testování vozidel zaujalo, zde jsou tipy

Ve vašem časopise č. 21 mě zaujala nabídka na uvedení námětu na další testy či srovnání vozidel. Zde jsou moje návrhy, které můžete využít. Srovnajte řadu 380.0 a 1216.2/116/1016 (český versus rakouský výrobek), 189.0 a 371.0/372.0 (Bastard pro Německo a Česko) nebo 184.0 a 131.0 (dvoudílné lokomotivy pro nákladní dopravu). Zajímavé by bylo i srovnání polské verze nejtěžší lokomotivy (na typ si nevzpomenu, ale minulý rok byla u nás v republice). Dále navrhuji do testu EU 07/EP 09 a 380.0 (polská a česká lokomotiva), EM 57 a EM 475 (polská a česká elektrická jednotka), 440/640/650 a Flirt či jednotka vyrobená pro dopravce LEO Expres.

R. SUNKOVSKÁ

### V novém podchodu v Klánovicích je voda

Nevěřím svým očím, když čtu na webu městské části Klánovice sdělení, že SŽDC odkládá o cca půl roku otevření nového podchodu pod železničním tělesem v Klánovicích vybudovaného v rámci modernizace traťového úseku Úvaly – Běchovice. Důvodem je, že do zcela nové stavby opět prosakuje voda! S prosakující vodou do původního podchodu bojují Klánovice desítky let, proto jsme právem očekávali, že při stavbě toho nového, který je o asi 30 metrů vedle, využije SŽDC nejnovejší technologie a tento problém na začátku 21. století se nebude opakovat. Opak je pravdou. Veřejně se tedy ptám, kdo to projektoval a šetřil na nesprávném místě a kdo za tento šlendrián nese osobní odpovědnost. Problém se spodní vodou v místě podchodu zná každý klánovický občan. Jak je možné, že si ho nevímeš projektant a nezvolil odpovídající technologii? Nebo na to nestačí dodavatel stavby?

PETR ŠAFRÁNEK

Reakce SŽDC: Podchod v Klánovicích byl naprojektován s tím, že se bude nacházet v lokalitě s vysokou hladinou spodní vody. Projektant dodržel všechny zásady platné pro takovéto stavby. Objekt není v současné době investorem převzatý a podnikají se všechny kroky, které povedou ke zprovoznění díla v předepsané kvalitě a uživatelském komfortu v těchto složitých geologických a hydrologických poměrech nejpozději v květnu 2015. Pro zimní měsíce bude zhotovitelem stavby upraven a udržován stávající podchod v takovém stavu (zastřešení a čerpání vody), aby umožnil bezpečný přístup cestujících na nově rekonstruované nástupiště.

### Služby jsou potřeba, ale ne vždy uspokojí

Chápu, že posláním Českých drah je především přepravovat cestující. Na vlaky si ale stěžovat nechci. A vidím, že jezdíte se stále novějšími a opravenými vozy... Nedávno jsem ovšem přestupovala v Hradci Králové – bylo to v neděli odpoledne – a využila jsem chvilku na rychlý nákup pečiva hned u nástupiště. Za jízdy jsem pak s hořkostí zjistila, že chleba, housky i koláčky jsou staré a prakticky nepoživatelné. Vyhodila jsem tak více než stovku. Takové služby mě moc neuspokojily. Aspoň jsem to napsala, když nic jiného.

JELENA SOUKUPOVÁ

Dopisy jsou redakčně upraveny a kráceny.

## KŘÍŽOVKA

### V. Burian (1891–1962) – český herec: NEJLÍNĚJŠÍ JE SVĚDOMÍ. ... (dokončení v tajence).

POMŮČKA: ELAL, LORA	RYBÁŘSKÝ PYTEL	VYKONAVATEL PROMOČ- NÍHO AKTU	SILNÉ NAD- CHNOUTI	MAZADLA KOL (RŮDČEJI -V MUŽ.Ř.)	ÚTOKY	ÚSUDEK	SOLI Kyseliny AKRYLOVÉ	ČESKÁ HERECKA (JITKA)	ELÁN	CIZÍ ZNACKA LYŽÍ	NEPŘE- LETATI OCIMA	VYSNUTÍ Z VĚTNÉ VZABY	ZÁDUCHA	STÁT USA	PŘECHÁZETI DO TUŽŠÍHO STAVU	PRO- ZKOUMÁNA	SPZ RAKOVNIKA
STÁTNÍ POZNÁVACÍ ZNACKA (ZKR.)			POKLADNA					OVES (BOTAN.)					PŮVODCE DILA				
PAPOUSEK			EDÉM					KOVOVÝ PRVEK					PENTLE				
KOPNUTÍ			VAVŘÍN (BÁS.) HLTAT					CIZÍ SMĚNKA PORUCHA VEDOMÍ					TATO OPLAČ- NUTO				
	<b>TAJENKA</b>																IZRAELSKÁ LETECKÁ SPOLEČ- NOST
	DOMÁCKÝ JOSEF																
VÝVRATY						DŮLNÍ VÝKL. VOZÍK ZPĚVNÝ PTÁK				VADA ČOČKY MYS (KNIŽNĚ)				PŘEDLOŽKA SNÍŽENÝ TON D			
MRAVOUKA					VŮDCE (OBEČNĚ)				USAZENINY					DVOJNÉ ČÍSLO			
ÚVAHA (OBYVLE VE SPOL- SE 4. P.)					OBEČ NA DOMAŽ- LICKU				TRUMF V BRIDŽI					SICILSKÁ SOPKA			
SESTE- REČNĚ NEROSTY					SYCHRAVA (BÁS.)				NEALKO- HOLICKÉ PIVO					VNĚJŠÍ ČÁST ZEMSKÉ KORY			

