

Naše lesy trápí kůrovec

Kůrovec neboli lýkožrout smrkový je velmi nebezpečný brouk. Ničí lesy nejen na Šumavě, ale ve stále větší míře i v Jeseníkách a Beskydech a bohužel se dá očekávat, že bude atakovat i lesy v dalších oblastech. Nedávno jsme se z médií mohli dozvědět, že rychlému odvozu kalamitního dřeva brání mimo jiné nedostatek nákladních vozů ČD Cargo. Kritika byla vyřčena a zřejmě jen úplnou náhodou se „zapomnělo“ na skutečnost, že jsme náš vozidlový park rozšířili o cca 490 vozů různých řad vhodných pro přepravy dřeva. Je to zvláštní. Najednou je ČD Cargo povinno přistavit tolik vozů, o kolik si lesní společnosti řeknou. Ty samé společnosti, které železnici ještě v nedávné minulosti využívaly jen tehdy, když neměly dostatek kamionů a tvrdily, že železnice je málo flexibilní a drahá. Nyní si zřejmě představují, že zaměstnáváme kouzelníka Pokustona, který z klobouku místo králíků vytáhne stovky nových vozů. A po kalamitě je zřejmě zase nechá zmizet. Snažíme se, ale základy na počkání bohužel dělat neumíme. Jen za první čtyři měsíce letošního roku byl vlak ČD Cargo ve srovnání se stejným obdobím roku 2015 přepraven téměř dvojnásobek dřeva. Pro představu je možné uvést, že se jedná o více než 27 tisíc naložených vozů, což představuje více než 1,1 mil. tun dřeva.

„Jsme a i v minulosti jsme byli vždy připraveni se aktivně podílet na řešení důsledků kůrovcové kalamity,“ říká Ivan Bednárik, předseda představenstva ČD Cargo a dodává, že „další opatření nelze realizovat bez finančních prostředků. Konkrétně je třeba se soustředit na dostatečný počet vozů, lidí a také na kapacitu nákladových míst.“ **Michal Roh**

OBSAH

06

Když se řekne "Odklony"

ČD Cargo muselo operativně reagovat na poškození tratě mezi Dalovicemi a Hájkem.



09

Nový vlak z Číny do Hamburku

I přesto, že tento vlak nejede přes území České republiky, spediční jej zastřešily obchodní manažerky oddělení East Asia ČD Cargo.



Dvojče lokomotiv řady 363.5 se blíží k Plzni. Zdánlivě obyčejný snímek v sobě spojuje několik aktuálních témat. Zátěž tohoto vlaku tvoří dřevo z kalamitou postižených Jeseníků pro příjemce v Německu – téma více než aktuální s ohledem na to, že **urychlené řešení kalamity** je státním zájmem. Vlaky do pohraniční přechodové stanice Cheb běžně jezdí přes Ústí nad Labem a Most po tzv. Podkrušnohorské magistrále. S ohledem na poškození tratě u Hájku musí být řada vlaků vedena **odklonem přes Plzeň**. Závěrem dodejme, že vlak projíždí místem, kde se v blízké budoucnosti napojí nová trať vedoucí **ejpovickým tunelem**.

Foto: Michal Roh ml.

Obnovujeme přímé řízení společnosti

Představenstvo společnosti po konzultaci s dozorčí radou, zástupci naší valné hromady a odborovými partnery rozhodlo o znovuvytvoření funkce výkonného ředitele k 1. dubnu 2018 a zároveň na tuto pozici jmenovalo Ing. Tomáše Tótha. Jedná se o významný krok, proto jsme nově jmenovanému řediteli položili několik otázek.

► Jaké byly důvody k znovuzřízení funkce výkonného ředitele ČD Cargo? Jaké jsou Vaše pravomoci?

Důvodů k obnovení pozice výkonného ředitele je hned několik. Na rozdíl od původní funkce výkonného ředitele je tato nově orientována především dovnitř společnosti, kde má koordinovat činnosti finančního, obchodního a provozního úseku včetně dalších vedoucích zaměstnanců v přímé řídicí působnosti představenstva a to směrem k vyšší efektivitě. Dnes nelze o žádném z odborů či jednotek organizační struktury říci, že by svou práci nevykonával dobře nebo ji vykonával bez potřebné odborné péče. Když však spojíme tyto dílčí a zároveň individuální činnosti ve výsledný společný produkt, pak máme stále co zlepšovat.

Hlavní nástroje úspěchu tak vidím v komunikaci, spolupráci a odstranění historicky zakořeněných předsudků a bariér, což povede k nalezení společného a co nejlepšího řešení.

Dalším z důvodů je jednoznačné přímé řízení společnosti. Naše představenstvo hledalo nástroj pro rychlejší a pružnější řízení než byl doposud zavedený systém schvalovaných usnesení ze zasedání představenstev. Vracíme se tedy k pětičlennému modelu řízení firmy, který odpovídá naší velikosti.

Obecně lze z organizačního řádu společnosti vyčíst, že výkonnému řediteli dále náleží vykonávat rozhodnutí orgánů společnosti, podílet se na strategickém směřování společnosti, je odpovědný za plány na úrovni společnosti i celé skupiny ČD Cargo, dále řešení strategických investic zaměřených především na obnovu vozidlového parku, ale provádí také výkon běžných činností při řízení společnosti a vykonává působnost svěřenou mu představenstvem společnosti.

S ohledem na schvalovací proces, který jmenování předcházela, vnímám toto rozhodnutí jako zcela zásadní a rozumím očekáváním, která jsou s nově vytvořenou funkcí spojena. Ta



Ing. Tomáš Tóth

jsou pro mě zároveň novou motivací, výzvou a vnímám je také se zdravým respektem.

► Co považujete za nejdůležitější témata k řešení?

Dnes je jednoznačně úkolem číslo jedna zajistit vzájemnou komunikaci a spolupráci úseku obchodu a provozu. Ve strategii společnosti, resp. celé skupiny, jsme si vytkli dva základní cíle.

Jedním je být prozákaznický orientovanou společností a druhým, neméně důležitým cílem, je expanze značky ČD Cargo na zahraniční trhy. V obou těchto bodech se bez vzájemné komunikace a spolupráce neobejdeme. Úsek obchodu velmi detailně popisuje a představí sjednané parametry obchodního případu a priority, které jsou pro zákazníka nezbytně důležité.

Pokračování na str. 2

Obnovujeme přímé řízení společnosti

Dokončení ze str. 1

Kolegové z provozu následně připraví technologii obsluhy, která zohlední vnější vlivy, jako jsou výluky a další známá provozní omezení. Pro takto připravenou technologii je následně stanovena cena a včetně klíčových parametrů je přeprava zasmulvněna.



Ve volné chvíli se Tomáš Tóth věnuje cyklistice.

Úsek provozu poté vyvíjí maximální úsilí realizovat přepravy podle jím naplánované technologie a kolegové z obchodu na přepravy a dodržování klíčových parametrů dohlíží. Díky této činnosti získávají obchodníci detailní znalost a přehled o realizovaných přepravách a budou tak připraveni na případné dotazy zákazníků a následná smluvní jednání. Toto jsme si vytkli jako cíl číslo jedna a postupně, u vy-

braných klíčových přeprav, jej začínáme pilotně realizovat.

Dalším klíčovým tématem k řešení je zajištění koncepce a obnovy vozidlového parku. Toto je a bude velmi finančně náročné téma. Soustředit pozornost budeme jak na stávající vozidlový park, kde primárně musíme přidat v opravách vyšších stupňů u hnacích vozidel a v případě nákladních vozů v oblasti revizních oprav, ale také na pořízení nových vozů a lokomotiv. Dnes je v procesu soutěž na dodávku až 50ti interoperabilních lokomotiv, deseti malých dieselů pro posun a lehkou traťovou službu a modernizaci 50ti lokomotiv řady 742. Již máme zasmulvněné dodávky 100 nových malých kontejnerových vozů, 80ti jumbo cisteren, přebíráme druhou dvoustovku 80' plošinových vozů pro INNO technologii a dokončujeme smlouvu na 500 nových Eanosů.

Zcela zásadní je pro mě otázka informačních systémů a reportovacích nástrojů. Dnes se již bez informačních technologií neobejdeme, ale doba resp. dopravní a přepravní trh, se od jejich implementace významně změnil. Aktivoval jsem proto pracovní skupinu, která připravuje strategii IT pro následující tři roky. Mým cílem je jasná, všemi odsouhlasená koncepce rozvoje, která respektuje a podporuje strategii společnosti. Když připomenu cíl expanze na zahraniční trhy, nemusím asi již téma příliš rozvíjet. Ano, naprosto prioritní pro nás budou informace

o vlaku, hnacím vozidle, vozech a záslukách v zahraničí.

Dalším cílem je zlepšit práci s naší vozovou kapacitou. Vůz je základním výrobním prostředkem naší společnosti a o ten musíme pečovat a sledovat jeho maximální možné využití. Z tohoto důvodu jsem inicioval posílení kompetencí odboru hospodaření s kolejovými vozidly. S otevíráním trhu a zahraniční expanzí přichází prodloužení přepravní vzdálenosti, víceúrovňové smluvní vztahy a pohyb vozů po celé Evropě. To spolu přináší potřebu většího dohledu a tlaku na efektivní využívání vozu v každém okamžiku.

» Jaké jsou Vaše ambice v druhé polovině letošního roku?

Pilotně jsme nastavili spolupráci a ukázali, jak můžeme efektivně fun-

govat na přepravách hnědého uhlí do elektrárny Chvaletice. Již dnes díky vzájemné komunikaci a kvalitnímu dohledu realizujeme přepravy s více jak 90% přesností. Pro druhé pololetí jsme vybrali další klíčové přepravy. Identifikovali jsme zájmové přepravy ve vozových řadách E a F, které tvoří přibližně 50 % obrátu firmy a na ty se zaměříme. Budeme se také soustředit na předávku a přejímku našich vozů na hranicích, řešit problematiku nájmu a pronájmů vozové kapacity. V druhé polovině roku nám také bude startovat proces plánování. Zcela zásadní je pro mě byznys plán celé Skupiny ČD Cargo v roce 2019. Bude třeba začít intenzivně komunikovat a vysvětlovat, že hospodářské výsledky skupiny ČD Cargo budeme teď na nějaký čas vyměňovat za pořizování nového majetku. Zásadní

věci nás čekají také na poli přípravy legislativy související s drážní problematikou a další aktivity směřující k podpoře železniční nákladní dopravy, ale to si nechme na jiný článek v Cargováku na téma zájmy ČD Cargo, a.s., ve sdružení ŽESNAD.CZ.

» Jste spokojen s komunikací mezi jednotlivými útvary ČD Cargo?

Ne. Proto jsem zavedl porady výkonného ředitele. Na poradách se zbytečně neklábosí, ale klíčová je vzájemná informovanost, zadávají se důležité úkoly a sleduje se jejich plnění. Zjišťuji, že kolegům v mnohých případech chyběly souvislosti, z čehož plynula nedorozumění, nepochopení a taktéž neúčinnost. Toto postupně měníme.

» Jakým způsobem ovlivnilo jmenování do funkce výkonného ředitele Váš osobní život?

Jak odpovědět správně, když vím, že si to přečte i moje žena ☺. Má práce na ČD Cargo byla v posledních čtyřech letech velmi intenzivní a časově náročná a rozhodně se to nezměnilo. Mění se spíše struktura práce. Nyní je to hodně o práci s lidmi a nezbyvá tolik času na detail tak, jak jsem byl zvyklý v minulosti. Volný čas se snažím trávit maximálně s rodinou a na kole, které mě provází od mých čtyř let.

**Připravil: Michal Roh
Foto: Michala Grünbaum,
archiv Tomáše Tótha**

Tomáš Tóth

- 1. září 2006: jako čerstvý absolvent přichází do trainee programu ČD cenový referent v Zásobovacím centru ČD v České Třebové.
- 1. ledna 2007: systémový specialista útvaru logistického controllingu, jakosti a informatiky Zásobovacího centra ČD v České Třebové.
- 1. prosince 2007: přechází do ČD Cargo jako systémový specialista odboru investic a zásobování.
- 1. prosince 2009: pověřen vedením první projektové kanceláře ČD Cargo.
- 1. září 2013: pověřen vedením útvaru Procesní inženýring – O20.
- 18. září 2013: obsazen do pracovní pozice ředitele odboru controllingu a finančního řízení (od 1. dubna 2014 se odbor přejmenovává na odbor ekonomiky a finančního řízení).
- 1. dubna 2018: představenstvem společnosti obsazen do pracovní pozice výkonného ředitele.

Nakládka jehličnatého a bukového dřeva ve Valticích

V měsících únoru a březnu letošního roku proběhla ve Valticích na jižní Moravě jednorázová nakládka dřeva, která se trochu vymykala obvyklým přepravám v této komoditě, která je momentálně charakteristická vysokými výkony díky kůrovcové kalamitě. Přesněji řečeno se jednalo o dvě po sobě jdoucí nakládky různého druhu dřeva pro dva různé zákazníky a obchodní akce, které se pravděpodobně nebudou v dohledné době opakovat.

Nejprve, na konci února a počátku března, zde bylo naloženo dvakrát sedm vozů Eas dřevem z jehličnanů o délce čtyři metry, které v přilehlém regionu nakoupila firma Logistics Solutions pro svého zákazníka Wotan Forest, a.s., konkrétně jeho divizi palet a obalů JILOS v Horkách u Staré Paky. Jak již název příjemce napovídá, bylo dřevo určeno pro výrobu palet a přepravních obalů. V druhé polovině března pak následovala druhá nakládka, realizovaná firmou Wood & Paper. Tentokrát šlo o bukové dřevo Lesního závodu Židlochovice s určením pro slovenskou papírnu Mondi Ružomberok. Vzhledem k dlouhodobé výluce na trati Břeclav – Znojmo plánované až do října 2018 byly další nakládky přesunuty do železniční stanice Břeclav.

Text: Martin Boháč

Přepravy do Brniště

Diamo Stráž pod Ralskem patří na Českolipsku k významným zákazníkům dopravce ČD Cargo.

Státní podnik Diamo ve Stráži pod Ralskem je organizací, která zajišťuje dvě hlavní činnosti: produkci uranového koncentráту pro jadernou energetiku a realizaci vládou vyhlášeného útlumu uranového hornictví v České republice. Nicméně menší množství uranového koncentráту je expedováno z lokality Stráž pod Ralskem jako vedlejší produkt sanace ložiska po chemické těžbě. Celková produkce uranového koncentráту činí cca 30 tun ročně. Do současné doby byl uranový koncentrát určen především pro českou jadernou energetiku, přičemž koncentrát ze Stráže pod Ralskem je obohacován v Kazachstánu.

Hlavní přepravovanou komoditou do Stráže pod Ralskem je především mletý vápenec z Vápenky Čertovy schody u Berouna sloužící k sanaci lokality po chemické těžbě. Zpravidla se jedná o jednotlivé vozové zásilky, ale často i o ucelené soupravy, dle aktuální potřeby podniku Diamo. Méně častou komoditou je kyselina sírová, většinou se jedná o několik ucelených souprav ročně z polské stanice Tarnowskie Góry.

Text a foto: Antonín Němeček

Na fotografii ze 17. dubna 2018 ► sledujeme ucelenou soupravu kyseliny sírové při předávce zátěže ve stanici Brniště mezi stroji 742.333 + 285 + 332 ČD Cargo a vlečkovou lokomotivou 740.823 Diamo Stráž pod Ralskem.



Přeprava jeřábu KIROW s ČD Cargo



Jeřáb KIROW čeká v Břeclavi na další jízdu. Foto: Petr Antl

Díky aktivitám obchodní manažerky Jolany Liškové proniká ČD Cargo stále hlouběji do segmentu zajišťování výlukových a jiných stavebních prací.

Nejedná se dnes již jen o návoz šterků do výluk nebo odvoz odpadních hlín,

ale ČD Cargo stále častěji zajišťuje i přepravy zajímavých stavebních strojů. Zpravidla se jedná o mimořádné zásilky, jejichž jízda podléhá zvláštním podmínkám. ČD Cargo dokáže všechno zajistit na klíč.

V posledním květnovém týdnu byla

tímto způsobem realizována jízda jeřábu KIROW KRC 800 a to nejprve v trase Břeclav – Karviná hlavní nádraží a poté z Karviné do Chebu. Jeřáby tohoto typu jsou používány při výlukových pracích, například pro manipulaci s mostními konstruk-

ceci nebo výhybkami. Zákazníkem v tomto případě byla společnost SWIETELSKY Rail. Rychlost této mimořádné zásilky byla omezena na 70 km/hod, proto převoz probíhal ve večerních a nočních hodinách. V případě přepravy do Chebu byla tato přerušena v Kolíně a pokračovala opět v nočních hodinách. Soupravu kromě jeřábu tvořily i další ochranné a do-

provodné vozy. Další přepravy budou následovat.

Provozním garantem těchto přeprav je za ČD Cargo František Novák, specialista plánování kapacit, jehož přístup je firmou SWIETELSKY Rail hodnocen velmi vysoko. I to je jedna z věcí, které pak hrají roli při rozhodování zákazníků o výběru dopravce.

Michal Roh

Co nového v Lovosicích?



Nový regálový systém ve skladovací hale Lovosice

Logistická hala Lovosice ožila v minulých týdnech nebyvalým ruchem. Poprvé v její historii došlo k instalaci regálových systémů, které zde staví náš nový zákazník FM Česká, jenž zde na 20 000 m² bude skladovat zboží pro nadnárodní řetězec se zbožím pro kutily a zahrádkáře. Tím došlo k stoprocentnímu naplnění kapacity lovosické haly. Přesto probíhají další jednání s logistickými

providery, e-shopy a dalšími potenciálními zákazníky, protože v žádném jiném oboru se situace na trhu nemění tak rychle, jako právě ve skladovací logistice. Jenom pro zajímavost, Logistická hala Lovosice je českou raritou, neboť její půdorys není klasicky obdélníkový, ale je stavěna do zatačky.

Text a foto: Tomáš Eichler



Souprava při odstavení v Kolíně

Foto: Milan Melechovský

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (6.)

Lokomotivy řady 181 a 182

V padesátých letech minulého století začala elektrifikace hlavních tratí bývalého Československa, která postupovala poměrně rychlým tempem. Po prvních stejnosměrných elektrických lokomotivách řady 140 (tehdy E 499.0), které se vyráběly v letech 1953 – 1958, se v roce 1958 začaly vyrábět šestinápravové lokomotivy určené původně pro těžké rychlíky. Tehdy vyjely dvě prototypové lokomotivy řady 180 (E 669.0). Po změně určení pro těžkou nákladní dopravu byly následovány sériovými lokomotivami řady 181 (E 669.1) a 182 (E 669.2), které již byly určeny přímo pro vozbu těžkotonážních nákladních vlaků na hlavním elektrifikovaném tahu z Prahy do Čierne nad Tisou a staly se na 40 let nosnými řadami pro nákladní dopravu. První stroje s rokem výroby 1961 tak jsou vůbec nejstaršími provozními lokomotivami v celém lokomotivním parku ČD Cargo.



Stanoviště strojvedoucího modernizované lokomotivy 182.038 Foto: Petr Říha

Skříň řady E 669.1 byla nově koncipována a oproti prototypovým lokomotivám E 669.0 doznala značných změn. Byla použita jiná koncepce chlazení, což se odrazilo ve zrušení velkých žaluzií na pravé bočnici. Bočnice byly uzavřené a nasávání chladicího vzduchu probíhalo přes otvory ve střeše. Zcela byla změněna čela lokomotiv, jejichž tvar pak ovlivnil svým vzhledem další lokomotivní řady vyráběné ve Škodě pro ČSD i na export. Změn doznalo také uspořádání agregátů ve strojovně a stanoviště strojvedoucího, která byla vybavena novými ovládacími pulty a topením pomocí ventilátorů,

kteřé jsou zabudovány v pultu. Celá koncepce lokomotiv o uspořádání pojezdu Co'Co' pak pokračovala vylepšenými a modernizovanými typy, vyráběnými stejným výrobcem pro ČSD. V letech 1963 – 1965 to byla řada 182 a v roce 1971 řada 183, která po rozdělení ČSR celá zůstala na Slovensku, kde stroje zvané „rakaně“ jezdí dodnes ve Spišské Nové Vsi. Zajímalo by vás, co ta přezdívka může znamenat? V místním nářečí „rakaňa“ znamená něco, jako když Čech řekne „velká kráva“ nebo „obluda“. V České republice je přezdívka strojů jednodušší, vychází z počtu náprav: jsou zvané prostě „šestikoláky“ nebo „šestikola“. Souběžně s výrobou řad 181 a 182 byly také v mnohašestkusových sériích vyráběny obdobné lokomotivy pro SSSR, kde byly označeny řadami ČS2 a ČS3 a jsou dodnes v provozu ve velkém počtu.

Lokomotivy jsou skříňového typu se dvěma čelními stanovišti strojvedou-

kol prostředního dvojkolí jsou zeslabeny o 10 mm kvůli chodu podvozků v obloucích. Lokomotivy jsou vybaveny ruční brzdou, samočinnou tlakovou brzdou systému DAKO DK-GP a přímočinnou brzdou. Ruční brzda působí na dvě přilehlá dvojkolí. Samočinná tlaková brzda je řízena dvěma brzdíči DAKO BS2, přímočinná brzda je řízena dvěma brzdíči DAKO BP, které nahradily původní kohouty Knorr. Zdrojem stlačeného vzduchu jsou dva pístové dvouválcové kompresory K 2 Lok, poháněné elektromotory. Na střeše lokomotiv jsou instalovány dva pantografové sběrače proudu. Regulace výkonu je odporová, s litinovými trvale nezatížitelnými odporníky umístěnými na střeše. Lokomotiva má celkem 42 jízdních stupňů. Trakční motory jsou stejnosměrné šestipólové sériové elektromotory, řazené třemi způsoby: všech 6 motorů v sérii, sérioparalel (2 větve po 3 motorech v sérii) a sérioparalel 2 (3 větve po 2 motorech v sérii). Přechodové stupně mezi jednotlivými typy zapojení jsou řešeny jako šuntovací, šuntovací je i poslední jízdní stupeň.

Čím se od sebe liší řada 181 a 182? Některé díly u řady 182 byly vylehčeny, díky čemuž hmotnost poklesla o 4 tuny. Střešní žaluzie jsou u řad 182 a 183 skloněny dovnitř místo ven, jak je tomu u řady 181. Podvozky řady 182 mají oproti řadě 181 zkrácený rozvor, čímž se dosáhlo snížení opotřebová-



„Šestikola“ 181.084 na postrku rudného vlaku z Čadce do Třince vjíždí do nového tunelu u Mostů u Jablunkova. Foto: Michal Roh

vání kolejnic v obloucích. Původně měla řada 181 řešeno sekundární vypružení listovými pružinami, které byly ale v prvních letech provozu nahrazeny vinutými jako u řady 182. Elektrické části se žádné změny nedotkly, pouze byly mírně upraveny trakční motory. V roce 1973 byla na lokomotivu E 669.170 v rámci zkoušek dosazena automatická spřáhla, kterými byly později vybaveny i další lokomotivy. Tyto lokomotivy byly využívány v rámci zkoušek VÚŽ s ucelenými soupravami vozů, které byly rovněž opatřeny automatickými spřáhly, nebo ověřily ucelené soupravy nákladních vozů ze SSSR. Tento pokus však nebyl příliš úspěšný, a tak na lokomotivy byly po několika letech opět dosazeny klasické šroubovky.

S výjimkou prvních let po výrobě, kdy lokomotivy trpěly na trakční motory vlivem tehdejšího těžkotonážního



Lokomotiva E 669.2050 s nákladním vlakem ve stanici Prosenice – říjen 1983 Foto: Ladislav Kroul

hnutí, šlo vždy o spolehlivé stroje, které oproti jiným řadám vynikaly klidným a tichým chodem. Jejich slabinou pro obsluhu jsou úzké uličky ve strojovně, takže v České Třebové, která byla jejich hlavním domovským depem v České republice, jste mohli vidět korpulentnější strojvedoucí, kteří raději obcházel lokomotivu zvenku. Jak již bylo řečeno, jde v současnosti o nejstarší provozované lokomotivy ČD Cargo, i když jejich počet byl během doby jejich provozu výrazně zredukován. Velké rušení přišlo s rokem 1989 a s dodávanou řadou 163 bylo velké množství strojů sešrotováno. Při vzniku ČD Cargo měly všechny loko-

výhodnější ještě použitelné stroje opravit a pronajmout či prodat, než je sešrotovat. Série oprav a rekonstrukcí lokomotiv řad 181 a 182, prováděných v DPOV Přerov, po kterých byly stroje v úpravě pro provoz v Polsku pronajaty polským soukromým dopravcům, nakonec mnoho strojů zachránila od sešrotování. V roce 2011 byla v CZ Loko modernizována lokomotiva 182.038, která je stále v majetku ČD Cargo. Mimo jiné byl odstraněn řídicí kontrolér na stanovišti a nahrazen jízdní pákou, dosazen elektronický rychloměr, řídicí systém HS 100 a elektronické ochrany. V roce 2013 došlo k prodeji všech strojů jezdících v Polsku společnosti CD Cargo Poland, takže je můžete vidět v Polsku v barvách různých společností, které si je od naší dceřiné společnosti pronajímají.

Dnes jsou všechny zbývající lokomotivy dislokovány v SOKV Ostrava a můžete je potkat na stejnosměrné trakční soustavě hlavně na východě České republiky. Slouží zejména na postrcích přes česko-slovenskou hranici, v ostravském uzlu, případně se mohou objevit i na Valašsku a jinde. Přes jejich pokročilý stáří jsou lokomotivy řady 181 a 182 v provozu stále nepostradatelné a jejich zastaralost se projevuje spíš v podmínkách, které poskytují strojvedoucím, než ve vozbě vlaků, přestože většina strojů je již vybavena klimatizací, zásuvkami na stanovišti, moderními křesly a roletami.

Text: Petr Říha



Lokomotiva 182.134 míří s nákladním vlakem z Ostravy do Bohumína. Právě na Ostravsku se s „šestikolou“ můžeme setkat nejčastěji. Foto: Michal Roh ml.

motivy řad 181 a 182 připadnout do nákladní dopravy a vedení společnosti pochopilo, že je ekonomicky mnohem

Technické údaje	
Výrobce	Škoda Plzeň
Tovární značení	31 E 1-2 [59 E 1-3]
Rok výroby	1961 – 1962 [1963 – 1965]
Vyrobeno ks	150 [168]
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Co'Co'
Trakční systém	3 kV ss
Délka přes nárazníky	18 800 mm
Služební hmotnost	124,2 t [120 t]
Regulace výkonu	odporová
Typ trakčních motorů	1 AD 4346 gT [2 AD 4346 gT]
Maximální tažná síla	345 kN
Trvalý výkon	2 790 kW
Maximální rychlost	90 km/h

Údaje v hranatých závorkách platí pro ř. 182

Cargiáda 2018



Zahájení Cargiády v režii Vojty Bernatského a sportovně naladěného předsedy představenstva Ivana Bednárika

Další, v pořadí již sedmý ročník oblíbené sportovně-společenské akce pro zaměstnance ČD Cargo, Cargiáda 2018, se uskutečnil 24. května v malebném prostředí Železných hor, v areálu hotelu Kraskov u Třemošnice. Tradice pořádání Cargiády sahá již do roku 2012, kdy tento projekt vznikl a uskutečnily se v tomto roce Cargiády hned dvě, a to letní a zimní. V roce 2013 se naopak Cargiáda neuskutečnila, ale od té doby se již pravidelně koná každým rokem, obvykle koncem května.

První ročník se uskutečnil u brněnské přehrady, poté se již Cargiáda přesunula do Železných hor k sečské přehradě do hotelu Jezerka; od loňského ročníku pak o pár kilometrů dále od přehrady do hotelu Kraskov. Zde je nutno podotknout, že právě přesun do hotelu Kraskov byl jedinečným tahem

a povýšil úroveň akce o další stupeň výše. Takřka domácí prostředí, perfektní hotelový servis a gastronomie, milý personál a kouzelné okolí hotelu, to vše jen umocnilo zážitky z vydařené akce. Dalším fenoménem Cargiády se stává moderátor Vojtěch Bernatský. Po loňské pauze dostal letos opět důvěru. Jeho osobitý styl, vtip, pohotovost a zejména sounáležitost s „rodinou ČD Cargo“ navodila celé akci tu nejlepší atmosféru, jakou si lze přát.

Ale nyní se věnujme samotnému sportovnímu dění. Tradiční osmičlenné týmy reprezentující všechny odborné útvary ČD Cargo letos doplnil na celkový počet 13 týmů další tým s příznačným názvem PER ORALISTÉ. Při troše fantazie lze odhalit důmyslnou přesmyčku z označení „personalisté“. Proč právě odbor lidských zdrojů dostal privilegium postavit svůj vlastní tým, je nasnadě –

bez vydatné pomoci a spolupráce právě s tímto úsekem by se Cargiáda jen těžko mohla uskutečnit v tomto formátu. A tak se omlouváme všem dalším odborům, které by chtěly svůj vlastní tým, ale to již opravdu není

Tečku za sportovní částí Cargiády udělalo tradiční vyhlášení vítězů, ale program ani zdaleka nekončil. Večer bylo možné prožít buď v disco rytmech DJ Mirka Raise, anebo v poněkud kormornějším prostředí u plápolajícího



Jízda na elektrickém býkovi patřila k zapékliým disciplínám

CARGIÁDA 2018									
č.	tým / pořadí v disciplíně	lesní okruh	bowling	minigolf	střelba ze vzduchovky	kánoe	elektrický býk	Součet pořadí	Celkové pořadí
1	JÄGERMEISTER (KPP včetně O9, O17/1, O25 a O30)	7	10	9	12	1	1	40	6.
2	PER ORALISTÉ (úsek ředitele odboru lidských zdrojů)	9	8	10	9	12	2	50	10.
3	CIFRŠPIONI (úsek FR – O1, O2, O3, O18/1, O20, OPT)	1	11	11	13	9	13	58	12.
4	DEALÉŘI (úsek OR – O6, O7, O8 a O19)	3	6	13	6	2	3	33	4.
5	KAMARÁDI (úsek PR – O12, O13, O14, RP ČT)	8	4	5	1	7	6	31	3.
6	BRNĚNŠTÍ DRACI (PJ Brno)	4	2	8	3	4	4	25	2.
7	PERNÍKÁŘI (PJ Č. Třebová)	11	13	4	4	6	5	43	7.
8	ŠUMAVÁCI (PJ Č. Budějovice)	13	1	12	7	10	7	50	9.
9	CHACHAŘI (PJ Ostrava)	12	5	6	5	8	11	47	8.
10	PRAŽÁCI (PJ Praha)	5	7	3	11	3	9	38	5.
11	SEVERNÍ VÍTR (PJ Ústí n/L.)	10	9	7	10	11	12	59	13.
12	ŠROUBY A MATICE (SOKV)	6	12	2	8	13	10	51	11.
13	DYNAMO OSŽ (PV OSŽ)	2	3	1	2	5	7	20	1.



Vítězný tým Dynamo OSŽ

kapacitně a organizačně možné. Týmy opět soutěžily v klasickém formátu sportovních disciplín – lesní okruh skrývající 3 dílčí disciplíny a dalších 5 samostatných disciplín v okolí hotelu. Letos to byl bowling, minigolf, střelba ze vzduchovky, elektrický býk a souboj kánoí. Přehled kompletních výsledků uvádíme v příložené tabulce; čísla určují pořadí v jednotlivých disciplínách, celkový součet dílčích pořadí určil pořadí výsledné. Není vůbec důležité, kdo zvítězil a komu se až tak příliš nedařilo, přesto pro pořádek nutno zmínit alespoň ty nejlepší – loňský titul, byť těsně, obhájil tým Dynamo OSŽ, těsně následován Brněnskými draky a Kamarády. V průběhu soutěžního klání jsme měli možnost získat od účastníků zpětnou vazbu, a tak máme potvrzeno, že tento způsob setkávání zaměstnanců je velmi oblíben a účast je pro každého ctí a radostí. V některých případech by však stálo, ze strany vedení JOS, za úvahu, zda pro příští ročník nezajistit obměnu týmu a nedat šanci i ostatním zaměstnancům.

ohně, lahodně vonících špekáčků a výběru nezapomenutelných písniček v podání skupiny Klasickéj postup. Nesmíme ale zapomenout na další fenomén Cargiády posledních let, kterou je účast a podpora akce vedením společnosti v čele s předsedou představenstva Ivanem Bednářikem. Ten nejenže ve sportovním úboru sledoval po celý den sportovní zápolení, ale ještě stihl spolu s kolegy z vedení další, již čistě pracovní povinnosti.

Co dodat na závěr? Potvrdilo se, že ČD Cargo disponuje kvalitním a soudržným pracovním týmem, jehož upevňování a rozvoji je však třeba se systematicky věnovat. A k tomu Cargiáda rozhodně již několik let významně přispívá. Již nyní můžeme všechny ujistit, že rozhodně není ojedinelým počinem ve snaze o zlepšování mezilidských a pracovních vztahů v ČD Cargo. Děkujeme organizátorům i všem účastníkům a za rok zase na Cargiádě na shledanou!

Text: Zdeněk Šiler
Foto: archiv ČD Cargo

Když se řekne „Odklony“

Každá i sebemenší trať má svůj význam. Některé jsou však pro naše Cargo nepostradatelné. K takovým patří i traťový úsek Karlovy Vary – Chomutov. Jenže...

Jenže v sobotu 14. dubna 2018 přibližně ve 12 hod. došlo k sesuvu náspu v traťovém úseku Dalovice – Hájek. Provoz vlaků v obou traťových kolejkách byl okamžitě zastaven. Osobní doprava je od té doby nahrazena autobusy a nákladní vlaky jezdí odklonem po trase Cheb – Plzeň – Praha – Ústí nad Labem. V prvních hodinách po sesuvu byla zátěž odvážena operativně dle pokynů dispečerského aparátu. Pro dispečery obvodů Ústí nad Labem a Praha nastaly okamžiky usilovné práce k zabezpečení potřebných tras, čet a hna-

cích vozidel pro odklonovou vozbu. V 19 hodin vydal ústřední dispečer operativní příkaz k provizorní úpravě řadičích prací pro stanice Cheb a Praha-Libeň.

Po místním šetření SŽDC bylo zastavení provozu (sesuv tratě) prodlouženo a sesuv tratě byl od 14. května 2018 označen jako ROV 73261 B – zastavení provozu do 8. prosince 2018.

V pondělí 16. dubna 2018 byl O14 urychleně vydán operativní příkaz řešící komplexní odklání zátěže a úpravu oběhů hnacích vozidel. Vzhledem k důležitosti dotčené tratě se úpravy vlakotvorby dotkly celé sítě a všech vlakotvorných stanic. Největší nápor zaznamenala stanice Praha-Libeň, kde se soustředí téměř veškerá odkloněná zátěž ze severu a východu Če-

ské republiky. Zaměstnancům této stanice patří poděkování za to, jak se dokázali příkladně zhostit nových úkolů. Byly posíleny počty relačních vlaků mezi Prahou a Chebem prodloužením trasy NEx 60204 z Plzně do Chebu a zaveden další pár vlaků kategorie NEx mezi Chebem a Prahou. Také v Chebu odvedly kus dobré práce.

Pro dispečery dotčených obvodů tím práce nekončí. Po odklonové trase jezdí v průměru 12 vlaků denně, provážených po méně výkonných tratích v západních Čechách, které jsou navíc silně dotčeny výlukovou činností. Uhlé vlaky do Mostu, vlaky pro elektrárnu Mělník, včetně vlaků převzatých od firmy SD-KD, vápenec pro elektrárnu Tisová a prázdné soupravy zpět od těchto přeprav. Dále se zde voží



Jedním z odklonových vlaků byl 18. května 2018 i Pn 59921 z Třebušic do Strakonice zachycený nedaleko zastávky Černošice. Foto: Michal Roh ml.

živce do Polska, několikrát denně dřevo do Chebu a zpět prázdné soupravy do Přerova. Dalšími vlaky jsou ad hoc vlaky do/z Německa a Chebu, Nového Sedla u Lokte a ostatních tarifních bodů v obvodu stanice Cheb. Zajišťování odklonové vozby je ekonomicky i provozně značně náročné a to i proto, že snaha o případné omezení výlukové činnosti ze strany ČD Cargo se zatím minula účinkem. Dle aktuálních informací SŽDC neustoupila, bez ohledu na realitu vynucené odklonové vozby, od plánovaných výluk na odklonové trati Praha – Plzeň – Cheb a probíhá zde prakticky neomezeně původně plánovaná výluková činnost. Jedná se nejen o rozestavěné velké stavby, ale i o běžnou údržbu. Modernizační výluky s nočními zastaveními provozu probíhají ve stanicích Cheb a Plzeň. Velmi náročná je modernizace v Berouně na osobním i seřadovacím nádraží. Nepříjemné jsou rovněž výluky v úseku Beroun – Praha-Smíchov. Při těchto výlukách je velmi omezena propustnost trati, vzhledem k zastaralému elektromechanickému zabezpečovacímu zařízení s traťovými hradly a navíc je zde silná příměstská doprava. Další výluky probíhají na trati Praha-

-Libeň – Hněvice. Pro vozbu vlaků ve směru Most je navíc nepoužitelná trať Plzeň – Žatec – Most, jelikož SŽDC snížila od 16. ledna 2018 v úseku Žihle – Blatno u Jesenice traťovou třídu na kategorii A.

Vozba odklonových vlaků je tedy ovlivněna mnoha výlukami a omezeními, často velmi složitou domluvou o pořadí vlaků, problémy s výpočetní technikou (nepřenášení odklonových vlaků v systémech SŽDC), nepravidelností v nakládce a v neposlední řadě vlivem počasí, zejména na německé straně hranic. I při současných kapacitních možnostech tratí a popsanych vstupních podmínkách musíme udržet rytmus a kvalitu přepravy tak, aby nedocházelo k případným stížnostem ze strany zákazníků. A to je úkol pro všechny. Ale kdo by to měl dokázat jiný než lidé z ČD Cargo.

A tím vlastně příběh končí. Třetí změnou GVD 2018, se z těchto odklonů stane rutina, změny budou zakotveny v pomůckách GVD a život Carga i jeho zaměstnanců půjde dál. Než se něco dalšího přihodí. Dráha je pestrá a její příběhy nekonečné.

Text: Evžen Gryc



Mapa: Leoš Minář

Lokomotiva 130.027 v historickém nátěru

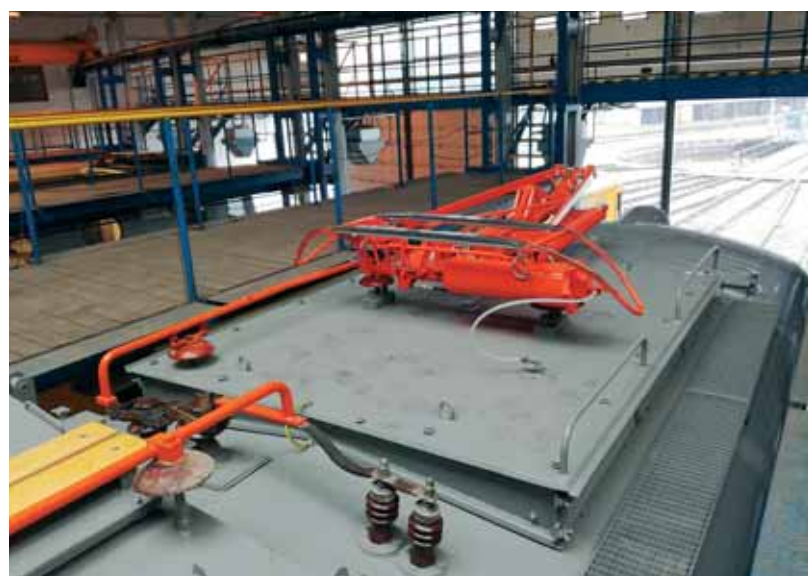
V roce 2018 začala platit druhá změna směrnice KVs1-B-2009, která se zabývá údržbou a opravami hnacích vozidel. Zmizely vyvazovací a hlavní opravy a byly nahrazeny revizemi R1, R2 a R3. Jednou z prvních lokomotiv, která byla podle nového údržbového schématu přistavena do opravy R1, byla lokomotiva 130.027 opravovaná v DKV Česká Třebová. Do opravy byla přistavena 3. února 2018 a vyjela z ní 24. května 2018 v pečlivě obnoveném historickém nátěru, jaký měla, když vyjela z výrobního závodu a 25. dubna 1977 byla převzata tehdejšími ČSD.

Původním záměrem bylo prosté provedení opravy R1 pouze s drobnými opravami vnějšího nátěru. Bohužel (nebo pro železniční fandů bohudík) stav nátěru byl takový, že bylo všem zúčastněným jasné, že lokomotiva musí dostat nátěr nový. Vzhledem k tomu, že tato lokomotiva je jubilejní lokomotivou Škoda s výrobním číslem 7000, padl při komisionální prohlídce návrh na znovuoživení původního nátěru. Nátěr bez jakýchkoli pozdějších úprav, které lokomotivy dostávají v průběhu svého života; nátěr, který dostala před opuštěním výrobního závodu v Plzni. Návrh byl odsouhlasen

a začalo hledání starých fotografií, grafických návrhů a čísel barev, které byly při původním nátěru použity.

Když se vše podařilo shromáždit, zamířila lokomotiva do lakovny v Krnově, kde zdárně přetvořili ideu historického nátěru v reálný nátěr na lokomotivě. Původně bylo plánováno, že ČD Cargo lokomotivu v staronovém nátěru představí až při přejímce z opravy, ale „šotouši“ informační služba pracuje neuvěřitelně efektivně, a tak se brzy začaly na internetu objevovat první fotografie z krnovské lakovny tehdy ještě záhadného stroje v historických barvách. Vzápětí byla lokomotiva identifikována a na internetu se začaly stále více objevovat její fotografie i s různými komentáři. Po přepravě zpět do třebovského depa se lokomotiva na nějaký čas ukryla v opravárenské hale, kde bylo obtížné ji nafotit, takže další fotky se začaly objevovat až z její zkušební jízdy, kterou absolvovala 15. května 2018. To ovšem ještě lokomotiva nebyla vybavena čísly a všemi popisy, které měla mít na skříni. V plné kráse se představila až při předání z opravy 24. května 2018, a pak při jízdě do svého domovského SOKV Ostrava. Tuto cestu absolvovala 31. května.

Lokomotiva na první pohled zaujme zářivě oranžovými sběrači a spojova-



cími tyčemi elektrovýzbroje na střeše, které rozjasňují jinak poměrně jednoduchý a nevýrazný nátěr. Další zvláštností, které si všimne jen pozorný pozorovatel, jsou pouzdra nárazníků v zelené barvě skříně. Ale podle dobových fotografií i to patřilo k originálnímu nátěru. Samozřejmě nebylo možné dodržet vše tak, jak to lokomotiva měla, když vyjela z výroby: je třeba jiných popisků na skříni, odpovídajícím současným předpisům. Lokomotiva je provozní součástí lokomotivního parku ČD Cargo, proto ji bylo třeba vybavit i moderními částmi, bez

kterých se dnešní provoz neobejde. Takže má na střeše antény, které samozřejmě na původním stroji nebyly, a je na ní nainstalována klimatizace pro strojvedoucího. Naštěstí řešení používané u ČD Cargo je nenápadné, klimatizace zvenku zabírá jen jedno boční okno strojovny.

Přejme této krásně a citlivě zrenovované lokomotivě mnoho kilometrů v jejích obnovených barvách a drážním fotografům hodně povedených snímků s touto lokomotivou v čele vlaků ČD Cargo.

Text a foto: Petr Říha



Návrat domů

V roce 2010 si naše společnost připsala první významný bod na poli genderové vyváženosti, když přijala první ženu na pozici strojvedoucí v přípravě do stavu PJ České Budějovice. Tehdy dvaaadvacetiletá Andrea Matějčíková po úspěšném ukončení kurzu, získání licence a všeho, co jí opravňovalo k samostatnému výkonu práce strojvedoucí, řídila vlaky na všech elektrifikovaných tratích vedoucích z Českých Budějovic.

Nejraději jezdila do pražské Libně, kde mohla řídit svou oblíbenou lokomotivu zvanou v železničářském žargonu „eso“. Tu má také „Esová Andrejka“, jak se jí stále říká, na rameni vytetovanou. Pokud si do internetového prohlížeče zadáte její jméno, „vyskočí“ na vás několik desítek odkazů. Rozhovory, videa na Youtube, fotky s „esem“ na rameni... Aktivní přístup na sociálních sítích z Andrey udělal mediální hvězdu, ale pořád zůstává tou normální holčkou, která si houževnatě, s pokorou a odhodláním jde za svým snem, a ví, čeho chce dosáhnout. Mezi zaměstnanci máme pořád hodně „srdcařů“ a Andrea mezi ně určitě patří.

Po necelých čtyřech letech nám Andreu „přetáhla“ konkurence. „V té době mě k odchodu od Carga vedla rozmanitější práce a vyšší výdělek“, vysvětluje dnes. Uběhlo pár let a my se s Andreou sešli opět na lokomotivě ČD Cargo, konkrétně na stroji 742.069 jezdícím na dispečerském výkonu v Praze-Libni. Andrea Matějčíková se v březnu vrátila k ČD Cargo, tak jsme se rozhodli ji trochu vypovídat.

► Jak jste se k zaměstnání strojvedoucí dostala?

Nikdy jsem si nehrála s panenkami, zato mě přitahovala technika, motorky, auta. A zvířata. V paneláku jsem je mít nemohla, možná proto jsem chtěla být veterinářkou. Na přání rodičů, kteří by

mě nejraději viděli jako výtvarnici, jsem se nakonec přihlásila na sklářskou školu ve Valašském Meziříčí. Do školy jsem jezdila vlakem, motorákem 810, říká se mu „kasička“. A tehdy jsem se zakoukala do lokomotiv, představovala jsem si, jak je řídím. Začala jsem shánět v knihovně odborné knížky o mašinách a zajímat se, zda bych mohla dělat strojvůdkyni. Tehdy u nás nebyla ani jedna. Dokonce jsem psala na ministerstvo práce – odpověděli, že mi nic nebrání, pokud to zvládnu, že jediná zakázaná práce pro ženy je v dolech. A tak jsem po maturitě šla na věc. Látko mě stát se strojvedoucí, poslední kapkou bylo, když jsem dostala možnost svést se na lokomotivě. Na internetu jsem si našla kamarády stejného zaměření. Povožili mě na lokomotivě a zkusila jsem si i řízení. Byla jsem z toho hotová, unešená. Někteří čekali, že mě prostředí a špína odradí, ale mě to ještě víc chytlo za srdce. Hledala jsem depo, kde by mne přijali. V pěti mne odmítli, báli se, že by investice do ženské byla marná. Povedlo se až u ČD Cargo v Českých Budějovicích.

► V Budějovicích se tedy začal plnit Váš životní sen. Co bylo dál?

Prošla jsem vším od píky, s náradím v ruce, posunovala jsem s vlaky, absolvovala motorový kurz, až jsem se po roce dostala do lokomotivy. To jsem s kamarády pořádně oslavila! Zklamáná byla jen babička, která si mě představovala v kanceláři.

► Nelitujete svého rozhodnutí?

Nikdy jsem nelitovala, a to i přesto, že jsem třeba často unavená a začínají se ozývat záda. Jezdit s těžkými nákladními vlaky mi přijde zajímavější než vézt běžný vlak pro osobní přepravu. Když vezete soupravu s cisternami vážící 2 500 tun, je to náročné, ale krásné. Houpe to, musíte jinak brzdít... A na všechno jste úplně sama, jen s dispe-



čerem na telefonu. Takže jsem se naučila být samostatná, jsem takový vlk samotář. Být strojvedoucí mě hodně baví, mám tu práci prostě ráda.

► Jak odpočíváte?

Ve volných chvílích čtu nebo sleduji filmové horory a krimiseriály. Musím se pochválit, jsem i manuálně zručná, což se mi hodí při různých opravách, protože mám i na ženu neobvyklého koníčka – sbírám díly lokomotiv a železničních artefaktů. Mám třeba řídicí pult z „esa“, elektronický regulátor, což je takový mozek mašiny, sbírám i původní cedule z lokomotiv, mám jich tři sta. Například ze salonního vozu Alexeje Čepičky od firmy Ganz nebo bronzovou ze „šlechticny“. Můj sen je sehnat pulzní měnič vážící přes čtyři sta kilo. Své úlovky nevyužívám v nové roli, třeba jako součást stolu nebo poličky, jen je vyčistím a vystavím jako v muzeu. Také sbírám knížky o vlačích. Příteli svojí úchylnou moc radost ne-

dělám, ale už si za tu dobu co jsme spolu, zvykl.

► Andreo, jaké byly důvody Vašeho návratu k ČD Cargo?

Přestalo mě bavit jezdit zadarmo na nástup všude po České a Slovenské republice, došlo ke změně vedení firmy, tím se zhoršila komunikace se zaměstnanci a v posledních měsících jsem neodpracovala ani měsíční normu. ČD Cargo bylo a je mojí srdcovou záležitostí a tak jsem se prostě vrátila „domů“.

► Musela jste při návratu absolvovat nějaké zkoušky?

Absolvovala jsem přezkoušení ZOZ a autorizace ke všem řadám lokomotiv.

► Na jakých výkonech nyní jezdíte? Na jakých lokomotivách?

Zatím dokončuji seznání tratí, a protože již mám autorizace na všechny řady lokomotiv hotové, mohu poté jez-

dit jakékoliv výkony. Už se na to moc těším.

► Vyzkoušela jste si pracovat u konkurence. Máte pro své kolegy nějaký vzkaz?

Všem, kteří o odchodu od ČD Cargo byt jenom uvažují, si dovolím vzkázat, že peníze nejsou všechno. Důležitá je při práci nejenom bezpečnost, ale i „slušné zacházení“ a mít na paměti, že „když ptáčka lapají, pěkně mu zpívají“ a „všude je chleba o dvou kůrkách“. Časem ale zjistíte, že někde i jen o jedné.

I když se s Andreou Matějčíkovou loučíme, vítáme ji zpět domů, pod křídla ČD Cargo. Děkujeme za příjemný rozhovor a přejeme mnoho najetých kilometrů bez „mimořádky“ a ať jí „dělat“ strojvedoucí i nadále baví!

Text: Věra Drncová

Foto: Michal Roh

Naši fotbalisté v Belgii

Ve dnech 14. – 17. května 2018 proběhlo v rámci USIC kvalifikační kolo skupiny B ve fotbale. Tato skupina se skládala z domácího reprezentačního výběru Belgie a hostů z České a Slovenské republiky, přičemž turnaj probíhal formou „každý s každým“. Naši reprezentaci tvořili vybraní hráči napříč ČD, ČD Cargo a SŽDC a cíl byl jasný: umístit se na jedné ze dvou postupových příček, abychom se kvalifikovali do finálových bojů v příštím roce ve Francii.

Naše česká delegace dorazila do belgického města Namur, kde se měl turnaj konat, již během pondělního rána, tudíž bylo dost času na dorovnání spánkového deficitu, který vznikl po náročné třináctihodinové cestě autobusem. Téhož dne navečer se uskutečnil technický meeting zástupců všech tří delegací za účasti prezidenta USIC, abychom si ujasnili hrací pravidla pro zápasy v nadcházejících dvou dnech. Zde nastaly drobné problémy. Belgický výbor sloučil několik znění pravidel a z každého si vybral ty části, které byly

pro něj nejvýhodnější. Tato nová verze byla následně na místě schválena přítomným prezidentem USIC s tím, že námítky můžeme podávat až po konci turnaje. Na konci schůze jsme byli vy-

losováni jako „Tým 2“, což znamenalo, že nás bude čekat úterní zápas s Belgií a středeční derby s našimi slovenskými sousedy. Mimo jiné nám bylo sděleno, že fotbalový stadion v Namuru byl po-

škozen při nečekaných záplavách, a proto se bude hrát na hřišti v 6 km vzdáleném městečku Flawinne.

V úterý dopoledne proběhla exkurze, pořádaná tamní organizací Syndicat (obdoba českého OSŽ), na Citadelle de Namur, což je místní pevnost a chlouba Valonska. Po jejím konci měli naši hráči trochu času na odpočinek a odpoledne začala první

bitva s Belgií. Před zápasem jsme si vyslechli necelou polovinu české hymny při pohledu na o 180° otočenou českou vlajku, zde pořadatelská činnost domácího celku naprosto selhala. Ačkoli jsme nastoupili hned do prvního zápasu s nadšením a vůlí vyhrát, nebylo nám přáno a domácí celek nám udělil lekci ve formě debaklu 6:0. Na vině byla i neúčast našich rozdílových hráčů, kteří se ze zdravotních nebo rodinných důvodů omluvili těsně před začátkem turnaje, tudíž jsme nedokázali navázat na výsledek dubnového přátelského utkání s Německem v Lovosicích, kdy náš tým po přestřelce zvítězil 6:4.

Ještě nebylo vše ztraceno, a tak jsme se soustředili na následující středeční česko-slovenské derby, kde nám výhra mohla dopomoci k celkovému druhému – postupovému místu. Náš celek podával při tomto zápase o dost lepší výkon, než proti Belgií, ale na slovenské sousedy to nestačilo. Zápas skončil výsledkem 3:0 ve prospěch slovenského výběru, a nám tak zhasla poslední naděje na účast ve finálových bojích. Slovensko závěrem porazilo i Belgií výsledkem 3:1 a celý turnaj byl završen večerním ceremoniálem, po kterém jsme vyrazili zpět domů.

Text a foto: Lukáš Kamarád



Reprezentace železničářů z České republiky. ČD Cargo v ní zastupovali záložník Tomáš Durček (v horní řadě pátý zleva), vedle něho stojící trenér Milan Dekrét, obránce Petr Guth (v horní řadě sedmý zleva) a útočník Martin Polívka (dolní řada, první zleva). Vedoucím týmu byl Radek Nekola (v horní řadě první zleva), role fyzioterapeuta se ujal Milan Držmíšek z ČD (dolní řada, druhý zprava), tlumočnickem delegace byl Lukáš Kamarád (v dolní řadě první zprava).

Stavební akce SŽDC „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova“ a přepravy ČD Cargo technologií Innofreight

V rámci modernizace tratě Brno – Havlíčkův Brod – Kolín probíhá od 15. června 2017 až do října 2018 rozsáhlá stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova“.

Modernizace by měla přinést lepší parametry tratě přes Vysočinu a s nimi spojené zvýšení atraktivity této tratě pro nákladní dopravce. Trať by se měla stát vhodnou alternativou k dnes přetížené trati Brno – Česká Třebová – Kolín.

Stavební akce, probíhající shodou okolností na sklonově nejnáročnějším úseku celé tratě, kde je pro nákladní

vlaky směrem od Brna nutný postrk, a kde by mělo v dohledné době dojít k zavedení tzv. státního postrku v režii SŽDC, obnáší mimo jiné, rozsáhlou modernizaci traťového tělesa včetně odtěžení nejen svršku, ale i části traťového spodku. Tyto zásahy pochopitelně generují velké množství materiálu, který kvůli jeho vlastnostem nejenže nelze recyklovat a znovu použít v tělese dráhy, ale ani jej nelze uložit na běžných skládkách. Proto je třeba hledat takové úložiště, které je schopno přijmout a uložit materiál kontaminovaný několik desetiletí trvajícím intenzivním železničním provozem.

Takových úložišť u nás není mnoho, a prakticky jediným použitelným pro železniční přepravu je úložiště DIAMO Mydlovary připojené vlečkou ze železniční stanice Dívčice. Toto úložiště se nachází v prostoru bývalé úpravní uranových rud MAPE, kde ještě dříve, (od dob první republiky), bývaly lignitové doly a tepelná elektrárna. Sem je možno odpady přivážet železničními vozy bez nutnosti překládky substrátu na silniční vozidla. Ovšem i zdejší areál má samozřejmě svá omezení, přičemž pochopitelně nejvýznamnějším je omezený rozsah kolejové sítě. Ten nedovoluje přímý přístup železničních

vozů na všechna místa vykládky a uložení odpadu. Proto se zde přímo nabízí využití technologie Innofreight, která není vázána na vlečkovou kolej, a která umožňuje snadnou manipulaci s kontejnery a jejich přepravu silniční technikou na každé možné místo vykládky.

Vzhledem k těmto podmínkám padlo rozhodnutí využít technologii Innofreight, což bylo akceptováno i firmou Remex, která v dotčeném úseku provádí stavební práce a likvidaci vytěženého odpadu. Ta probíhá tak, že vytěžená zemina je samovýsypnými železničními vozy řady Ua i nákladními automobily přivážena na plochu v železniční stanici Vlkov u Tišnova. Zde je roztržena na různé složky, z nichž některé je po recyklaci možno opět využít, případně uložit poblíž stavby a jen některé je třeba odvézt na úložiště v Mydlovarech. To se děje ucelenou soupravou jedenácti tzv. Innovagonů, z nichž každý je ložený šesti XXM kontejnery. První nakládku se ve Vlkově u Tišnova konala v pondělí 14. května, a to za asistence dvojice lokomotiv řady 742 ČD Cargo. Ty zabezpečily nezbytný posun se soupravou. Po jejím naložení na hmotnost cca 1 500 tun netto (téměř 2 000 tun brutto) došlo k jejímu odvozu nočním skokem dvojicí elektrických lokomotiv řady 230 až do Dívčic. Zde následující ráno vlak převzala lokomotiva řady 751, která zajišťuje dopravu soupravy na vlečku Diamo a posun u vykládky. Nakládku personálně a strojově zajišťuje PJ Brno, obsluhu vlečky a vykládku pak PJ Če-



Nakládka první soupravy ve Vlkově u Tišnova v pondělí 14. května 2018



Mimořádné setkání nakládané soupravy s odkloněným vlakem návštěv LKW Walter z Rostocku do Brna, který není pravidelně přes Vysočinu trasován. Jde o ukázkou dvou moderních intermodálních technologií, které znamenají budoucnost pro ČD Cargo i celou nákladní železniční dopravu.

ské Budějovice. Podle technických možností nakládky a vykládky by přepravy měly probíhat každý druhý den a během první etapy v květnu a červnu 2018 by takto mělo být odvezeno zhruba 21 000 tun substrátu, přičemž celkový objem během dvou etap by měl dosáhnout cca 40 000 tun.

Úspěšné zvládnutí této akce znamená pro ČD Cargo významný úspěch a reference pro další akce tohoto typu, při kterých bude třeba odvézt a uložit velké objemy zeminy. V nejbližší budoucnosti to bude například rozsáhlá přestavba pražského úseku 4. tranzitního železničního koridoru Praha-Vršovice – Praha-Hostivař.

Text a foto: Martin Boháč

Historie a současnost kontinentálních železničních přeprav mezi Čínou a Evropou (3)

JIŽNÍ CESTA

V prvních dvou dílech našeho volného cyklu jsme popsali historii a současnost transkontinentálních přeprav z Číny do Evropy, resp. i opačným směrem v jejich tradičnější podobě, tedy přes Rusko, Bělorusko, případně Ukrajinu. Toto však nejsou jediné možnosti, jak po kolejích propojit tyto dvě části světa. S rozvojem čínsko-evropských transkontinentálních železničních přeprav se o slovo hlásí i stře-doasijské a blízkovýchodní státy, a to jak ty, které bývaly součástí Sovětského svazu, tak i ty ležící mimo jeho někdejší teritorium.

V současnosti jde v zásadě o směr Čína – Kazachstán – Ázerbájdžán – Gruzie – Turecko/Ukrajina – střední Evropa. Tento směr je pochopitelně nejvíce podporován na něm ležícími státy a nabízí proti severnějším variantám některé výhody, ale též trpí řadou slabín. Hlavní prezentovanou výhodou je nezávislost trasy na Rusku, čímž by nemělo docházet k jejímu ovlivňování globální politickou situací a aktuálními vztahy mezi Ruskem, „západem“ a eventuálně Čínou, ovšem je otázkou, jak moc je ve skutečnosti tento parametr významný. Slabinou je především nutnost několikerého pře-

konání velkých vodních ploch trajektu. V každém případě je nutno překonat Kaspické moře, v případě varianty přes Turecko pak další překážku tvoří turecké jezero Van a Bosporský průliv v Istanbulu, a v případě varianty přes Ukrajinu jde zase o Černé moře.

Až do loňského roku měla celá tato trasa spíše teoretický charakter. 19. července 2017 se však uskutečnila prezentační zkušební jízda z tureckého města Kars na bod státní hranice s Gruzií, za níž ještě tehdy nebyla trať zcela připravena, a o tři měsíce později pak proběhl zkušební průjezd nákladního vlaku v celém novém přeshraničním úseku, který zahrnuje zcela nově vybudovanou železnici o rozchodu 1 435 mm z gruzínského Achalkalaki do Karsu, dlouhou 105 km (29 km na gruzínské straně, 76 km na turecké). Tím byla dokončena celá spojnice mezi ázerbájdžánským pobřežím Kaspického moře a Tureckem. Určitou kuriozitou je, že trasa se zcela vyhýbá území Arménie, jelikož ta má z historických důvodů velice napjaté vztahy s Tureckem a od roku 1993 je jejich hranice uzavřena. Tento kontext byl znázorněn i premiérovým nákladním vlakem, který vyjel 24. října 2017 z Kokšetau v severním Kazachstánu a ve 32 kontejnerech přepravoval obilniny.

Kaspické moře překonal trajektem spojujícím nové přístavy Kuryk (v Kazachstánu) a Alat (v Ázerbájdžánu), které rovněž představují rozvoj dopravní infrastruktury v kaspickém regionu. Alat leží 80 km jihozápadně od ázerbájdžánské metropole Baku a pro železniční trajekty je otevřen již od září 2014. Přístav v Kuryku byl předán do zkušebního užívání v závěru roku 2016 a postupně v něm nabíhá běžný provoz. Nalézá se jižně od Aktau, které je hlavním kazašským kaspickým přístavem, jehož využití však již dosahuje kapacitních mezí. Trasa z Kuryku do Alatu je navíc kratší a představuje dle dostupných informací 18hodinovou plavbu, zatímco z Aktau 22hodinovou.

Slavnostní uvedení nové trasy do provozu provázela optimistická prohlášení o vzniku nové alternativy k železničním přepravám mezi Čínou a Evropou uvádějící celkovou přepravní dobu 15 dnů, což je na úrovni současné nejkratší pravidelně dosahované doby v trase přes Rusko. To však přinejmenším v krátkodobém horizontu zůstane jen přáním politiků. Vypočítat celkovou přepravní dobu sice zatím ještě není možné, odhadem však lze dojít přinejlepším k cca dvěma týdnům pouze mezi čínsko-kazašskou hranicí a Istanbulem.

Zde zatím stojí přepravám v cestě Bospor, protože optimistické odhady uvá-



Do Alatu dorazil 30. října 2017 první vlak z Kazachstánu. Foto: Port of Baku

dějí možnost průjezdu Marmarského tunelu nákladními vlaky nejdříve ke konci roku 2018; do té doby je pro další cestu nutné použít trajekt o trase minimálně 200 km. V současnosti je navíc komplikovaný i průjezd tureckým vnitrozemím, kde s ohledem na stavební práce nákladní vlaky nemohou projíždět Ankarou. Zhruba tři dny je pak nutno připočítat na jízdu z evropské části Turecka do cíle, pokud je pro srovnání uvažován například cíl v Německu. To tedy celkem představuje 16 – 18 dní pouze z čínsko-kazašské hranice. Na cestě přes Rusko je stejná trasa, byť v nejrychlejších možných, ale běžných případech, překonávána za pouhých 8 – 9 dní, tedy za polovinu.

I v případě hladšího průjezdu Tureckem bude tato trasa stále znamenat prejezd mnoha hranic na asijské i ev-

ropské části cesty se všemi obvyklými negativy v podobě přeprahů, celních formalit a technických prohlídek. Důležité budou i tarifní podmínky, které jsou v přepravách z Číny silně ovlivňovány čínskými dotacemi, a které by musely být poskytovány přepravám na nové trase. Ta tedy prozatím dává smysl spíše jako řešení zajímavé z geopolitického hlediska, o něž by mohl být zájem v případě politických důvodů vedoucích k potřebě vyhnout se Rusku. I v takových případech však existují – a jsou již rozvíjeny – varianty trasované sice rovněž přes Baku, ale následně s využitím železnice do Batumi a vstupující do Evropy přes přístavy Černého moře – rumunskou Constanțu nebo ukrajinskou Oděsu. Na ty se podíváme v příštím díle.

Martin Boháč

Čilý rozvoj Green Xpress Network

Belgický dopravce Lineas (do dubna 2017 B Logistics) energicky rozvíjí svůj nový produkt tzv. Green Xpress Network (GXN). V doslovném překladu tzv. zelená expresní síť představuje rychlé propojení druhého největšího evropského přístavu Antverpy s vybranými na střední až dlouhé vzdálenosti umístěnými ekonomickými centry.

Hlavním krédem nové služby je vyšší kvalita, rychlejší spojení (též díky snížení počtu řadících prací) a spolehlivější informace. Nezanedbatelnou výhodou je také garance rozvozu zásilky z antverpského uzlu do všech stanic Beneluxu během jednoho dne. S rozšiřující se sítí GXN vzrůstá i počet možných kombinací a pokrytí evropského železničního prostoru. Lineas, jeden z největších soukromých evropských železničních nákladních dopravců (od října 2015 má ve firmě 69% podíl soukromá investiční společnost Argos Soditic), započal s rozvojem GXN v roce 2015.

Hustá síť

Nynější expresní síť pokrývá již 11 evropských států. Na tomto místě je asi vhodné se vybraným destinacím propojeným s Antverpami věnovat podrobněji – jejich pečlivý výběr totiž

představuje aktuální přehled významných evropských železničních nákladních stanic. Francie má v GXN dvě destinace, na hranicích se Španělskem ležící město Hendaye (transportní čas 39 hodin, 4 páry vlaků týdně, konvenční i intermodální přeprava) a Le Havre (noční spoj, 5 párů vlaků týdně, konvenční přeprava). Ve Španělsku se nachází tři destinace systému GXN: Madrid (46 hodin, 4 páry vlaků týdně, intermodální přeprava), Tarragona (41 hodin, 5 párů vlaků týdně, konvenční i intermodální přeprava), Granollers (39 hodin, 5 párů vlaků týdně, konvenční i intermodální přeprava). Švédský Xpress během 21 hodin propojí Antverpy s Malmö, přeprava je konvenční i intermodální. Sousední Nizozemsko má v GXN Rotterdamský Xpress (5 párů vlaků týdně, konvenční i intermodální přeprava). Německé Xpressy jsou dva: Köln Xpress (5,5 hodiny, 5 párů vlaků týdně, konvenční přeprava) a Mannheim Xpress (12 hodin, 4 páry vlaků týdně, intermodální a konvenční přeprava). Švýcarský Xpress v průměru za 24 hodin dorazí s kontejnery 5 krát týdně z Antverp do Bazileje. Do Itálie jezdí Milano Xpress (37 hodin, 5-8 párů vlaků za týden, intermodální přeprava). Z Milána je nabízena přeprava do terminálů v Římě



(Pomezia), Neapoli (Nola) a Bari. Zajímavými destinacemi disponuje Rakousko: Wels Xpress (24 hodin, dva páry vlaků týdně, konvenční a intermodální přeprava), Graz Xpress (33 hodin, dva páry vlaků týdně, konvenční a intermodální přeprava), Vienna Xpress (30 hodin, 3 páry vlaků týdně, konvenční a intermodální přeprava). Slovensko je na GXN napojeno Slovakia Xpress do Bratislavy (32 hodin, 5 párů vlaků týdně, konvenční přeprava). Lineas má v portfoliu i Rumunsko, spoj zvládne cestu do Curtici za 43 hodiny (5 párů vlaků týdně, konvenční i intermodální přeprava).

Nejnovější přírůstek

Od března 2018 se rozšířila nabídka GXN o další přímé spojení mezi francouzským Lyonem a Antverpami, jde o tzv. Lyon Xpress. Dvakrát týdně ve čtvrtek a sobotu vyrazí z Lyonu konvenční vlak na svoji 16 hodinovou cestu. Postupně se plánuje zvýšení frekvence na 3x týdně s cílovým stavem

5 párů vlaků za týden. Od června pak bude umožněna přeprava kontejnerů, kdy dojde k napojení na lyonský přístav Port Edouard Herriot. Oblast okolo Lyonu je známá obchodní dynamikou, zejména v chemickém sektoru. Rychlé spojení s jinými chemickými klásky v Antverpách, Německu a Nizozemsku tak znamená přidanou hodnotu pro toto odvětví. Nová nabídka Lineasu vznikla ve spolupráci s dopravcem Europorte.

ČD Cargo nezaspal

Společnost ČD Cargo aktivně sleduje nové trendy a od roku 2016, tedy téměř od samého počátku GXN funguje mezi Belgií a Českou republikou pravidelné přímé spojení tzv. „Czech Xpress“. Nákladní vlaky jezdí mezi Antwerpen Nord a Ústí nad Labem, odkud vozové zásilky pokračují ke koncovým zákazníkům běžnými relačními vlaky. Do poloviny roku 2016 se jednalo o dva páry vlaků týdně a od září 2016 byl pak jejich počet rozšířen na tři páry

vlaků za týden. Vzhledem k tomu, že se jedná o vlaky pravidelné, jezdící podle jízdního řádu, podařilo se dosáhnout vynikajících transportních časů a to pouhých 26 hodin. Zpočátku byly na tomto produktu přepravovány pouze konvenční železniční zásilky, od poloviny roku 2016 pak došlo k rozšíření nabídky o přepravu kontejnerů. Od ledna 2017 je možné přepravovat i kamionové návěsy.

Vysoká spolehlivost, ekologický přínos

Dle statistik Lineasu dosahují spoje Green Xpress Network 95 % spolehlivosti plnění jízdního řádu. Společnost zároveň aktivně zdůrazňuje ekologický přínos železniční dopravy a dlouhodobě si klade za cíl přesun zboží ze silnice. V této souvislosti upozorňuje belgický dopravce své zákazníky, že použitím GXN se snižují emise uhlíku o 83 až 87,5 %.

Michal Vítěz
Ilustrační foto: Lineas

Aktivity ČD Cargo v zahraničí

O tom, že tuzemský dopravní trh je do značné míry rozdělen a neexistuje zde větší potenciál, již bylo řečeno mnoho. Důležitější než proklamace a konstatování jsou však konkrétní činy, díky nimž se působnost ČD Cargo rozšiřuje do zahraničí.

V seriálu na jiném místě našeho časopisu popisujeme historii přeprav z Číny do Evropy. I my se díky aktivitám obchodního oddělení O6/6 (East Asia), pod vedením Liliany Krutonog, můžeme pochlubit četnými úspěchy na tomto poli. Rád bych zmínil alespoň poslední dvě události. V sobotu 12. května 2018 vstoupil na území České republiky letos první ucelený vlak s kontejnery z čínského Yiwu. V pořadí se jedná o třetí vlak, avšak tento byl již plně v režii akciové společnosti ČD Cargo. Další vlaky budou z Yiwu vypravovány jednou týdně, vždy v pátek. Dojezd do terminálu v Lovosicích je plánován na čtvrtek. Samozřejmě vše záleží od aktuálního objemu objednávek. Vlak byl ukončen v terminálu akciové společnosti ČD-DUSS Terminál v Lovosicích, kde byly kontejnery přeloženy na nákladní automobily a odvezeny k cílovým zákazníkům. Truc-

king pro největšího zákazníka vlaku zajišťuje další dceřiná společnost ČD Cargo – ČD Logistics. Rekordní byla v tomto případě doba přepravy 13 dnů. V současné době probíhají intenzivní jednání týkající se zpětného vytížení vlaků. Během veletrhu Transport a Logistic v Šanghaji naše společnost nominovala v Číně vlastního agenta – obchodní a dopravní firmu, která bude zastupovat společnost ČD Cargo v Číně, konkrétně v provinciích Changsha, Shanxi a Sian, kde bude na-

bízet služby ČD Cargo obchodním i výrobním firmám. Výsledek odstartované spolupráce se dostal velmi rychle – 31. května 2018 odjel z čínského Houmabei první vlak do Hamburku (mimo území České republiky), jehož jízdu kompletně spedičně zastřešilo oddělení East Asia.

Dalším úspěchem je návrat přeprav Wuhan – Pardubice na české koleje. Tyto vlaky byly po změně operátora ukončeny v polské Lodži a odtud byly kontejnery přepravovány do Pardubic



Na přepravě kontejnerů z Yiwu do Lovosic participují i dvě dceřiné společnosti ČD Cargo – ČD Logistics a ČD-DUSS Terminál. Foto: Jaromír Cabalka



Odjezd prvního vlaku z Houmabei do Hamburku 31. května 2018

Foto: archiv ČD Cargo

po silnici. Při náročných jednáních vedených oddělením East Asia se podařilo zákazníka přesvědčit o výhodnosti naší nabídky a získat kontejnery zpět na železnici. Dodejme, že se jedná o nezanedbatelný objem.

Na konci dubna proběhlo dvoudenní pracovní jednání náčelníka Kaliningradské železnice RŽD pana Viktora Golomolzina s představenstvem společností ČD Cargo a CD Cargo Poland. Významným aktem byl podpis „Smlouvy o organizaci přeprav“ mezi OAO RŽD a CD Cargo Poland, na jejímž základě bude možné provozovat lokomotivy CD Cargo Poland na hra-

ničních přechodech Mamonovo/Branevo a Skandawa/Černjachovsk. Účastníci jednání se mimo jiné zabývali možností rozšíření spolupráce při přepravách dřeva z Kaliningradské oblasti, jednali o zahájení tranzitních intermodálních přeprav z Číny do Evropy přes hraniční přechod Mamonovo/Branevo a také o možnosti zahájení přeprav štěpky v kontejnerech Innofreight. Díky podpisu výše uvedeného memoranda by se první štěpka měla v České republice objevit již na přelomu měsíců června a července.

Michal Roh

Když je voda „zlým pánem“

Úsloví o „dobrém sluhovi, ale zlém pánovi“ zná asi každý. Zvlášť markantní se tato pravda jeví ve spojení s vodou, elektřinou, ale také léky a mnohými jinými věcmi. Právě v souvislosti s vodou známe bezpočet případů, kdy se z této životadárné tekutiny stal živel ničící vše, co mu přišlo do cesty.

Mnozí z nás mají v živé paměti povodeň z roku 1997 nebo 2002, které se „podepsaly“ na stavu mnoha tratí. Povodeň v roce 2009 dokonce přivodila zrušení tratě Hostašovice – Nový Jičín horní nádraží.

Zvlášť tragické následky pro železniční dopravu měla povodeň před šedesáti lety v roce 1958. Tehdy na přelomu června a července, jak uvádí dobový filmový dokument, „silné a vytrvalé deště, které postihly v minulých dnech celou střední Evropu, způsobily i u nás vzestup hladiny řek“. Ve frýdlantském výběžku spadlo v ty dny podle svědectví pamětníků dokonce tolik vody jako běžně za rok.



Takový neobvyklý kolos uprostřed již mírumilovného vodního toku přilákal mnohé zvědavce, kteří plně využili možnosti prohlédnout si parní lokomotivu ze všech míst. Železničáři mezitím poškozené místo provizorně opravili, aby mohla být trať opět plně využívána.

Jizerskohorské lesy nestačily tak velké množství zadržet a voda tak stékala do údolí a plnila koryta vodních toků. Řeka Smědá byla pod frýdlantským zámekem tehdy naplněna po okraj a přitékající voda z kopců dále pod-

mácela veškeré okolí. Došlo tak k narušení statiky náspu trati, která tímto místem vede, a to i přesto, že ze strany od řeky byl násep krytý mohutnou opěrnou zdí.

4. července 1958 tudy odpoledne projížděl osobní vlak z Liberce do Frýdlantu. Jel velice opatrně, neboť lokomotivní četa byla písemným rozkazem ze stanice Raspenava varována, že stabilita koleje není v pořádku. Další události měly rychlý spád. V místě největšího narušení se pod lokomotivou propadla trať, lokomotiva se převrátila do zpěných vod řeky Smědé a zůstala stát na kolech téměř celá pod vodou. Služební vůz se od lokomotivy naštěstí odtrhl a zbývající část vlaku proto zůstala stát na náspu, takže se cestující – byť s problémy – dostali do bezpečí.

Tato nehoda však měla tragické následky pro lokomotivní četu. Strojvedoucí i topič zemřeli a ve vodách skončil život i topičova syna, který si jízdu na lokomotivě vybral jako dárek za pěkné vysvědčení. Po opadnutí vody

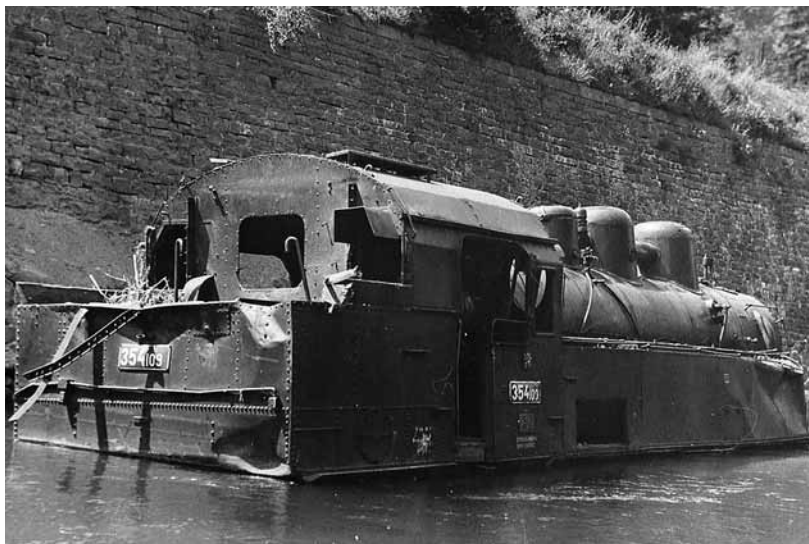
při vyprošťovacích pracích přišel ještě o život voják, kterého zasáhlo přetržené lano. Parní lokomotiva tohoto osudného vlaku 354.109, která v roce 1935 jako první přivezla vlak k čerstvě otevřenému nástupištím v tehdy novém hlavním nádraží v Hradci Králové, byla později na místě rozebrána a odvezena do šrotu.

I když v tomto případě šlo o vlak osobní, je dobře si tuto tragédii připomenout, neboť se mohla stát i vlaku nákladního, kdyby v té době tímto místem projížděl. Navíc lokomotivy řady 354.1 pro své nasazení po celé republice nazývané „všudybylky“ se podílely i na nákladní do-

pravě. A tak nejen nedávné povodně, ale i tento 60 let starý příběh nám ukazuje, jakou může mít voda ničivou sílu a že je nejen tím nezbytným „nápojem“ pro kotle parních lokomotiv, hybnou silou vodních elektráren a zcela nenahraditelnou tekutinou pro život člověka. Zde naopak vzala život dvěma železničářům a jednomu klukovi, který věděl, že nejkrásnější pohled na svět není z koňského hřbetu, ale z budky parní lokomotivy. Pro něj to bohužel byl pohled poslední.

Jiří Vorel

Foto: (www.strojvedouciplzen.cz a www.frydlantsko.eu)



Klesající voda postupně odhalila dílo zkázy. Lokomotivě sice chyběl viditelně pouze komín, ale její nezvyklá poloha uprostřed koryta řeky vypovídala o ohromné tragédii.

ČD Cargo pomáhalo

V neděli 13. května 2018 se v areálu Břevnovského kláštera uskutečnil již 12. ročník benefiční akce s názvem „Na světě nejsme sami“.

Organizace se opět ujal dva břevnovské oddíly – chlapecký skautský oddíl Jeleni a dívčí turistický oddíl TOM Arachné – za pomoci bývalých členů, kamarádů, rodinných příslušníků a mnoha laskavých sponzorů. Mezi ně patřilo opět i ČD Cargo, a. s., a letos také mateřská společnost České dráhy. Stejně jako v minulém roce potěšil organizátory a samozřejmě výherce „železničářský“ dárek do tomboly, která je vyvrcholením celodenního programu. Dárkové předměty od ČD Cargo a dva vouchery na nákup jízdenek do vlaků Českých drah byly žádanou a atraktivní

výhrou, která obdarované moc potěšila.

Program začal v 10 hodin dopoledne v zahradách Břevnovského kláštera. Bylo připraveno obcer-



stvení, maminky a babičky napekly buchty a koláče, připravily saláty a jiné dobroty, bylo možné si na ohni opět „sponzorsky“ věnované špekáčky. Skauti připravili různé soutěžní disciplíny pro děti, nechyběly ani výtvarné dílny, jarmark rukodělných výrobků, dražba obrazů, divadélko pro děti a hudební vystoupení. Celým programem procházelo téma letošního ročníku akce „Na světě nejsme sami“, kterým byla pomoc lidem s autismem. Každý, kdo přišel a přispěl zakoupením výrobků, občerstvení či lístků do tomboly, pomohl. Vybralo se krásných 81 624 korun. Tombola, do které ČD a ČD Cargo přispěly, je vždy záručeným lákadlem a významnou posilou pro celkově vybranou částku. Mockrát děkujeme!

Lucie Jurigová

Fotosoutěž ČD Cargo a krásy České republiky



Soutěžte s námi o hodnotné ceny!

Zašlete nám fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo u jakékoliv přírodní, technické či kulturní památky nebo jakékoliv jiné dominanty České republiky.

Fotografii nám zašlete na e-mail: fotosoutez@cdcargo.cz, včetně krátkého popisku. Soutěž trvá do 14. září 2018, vyhlášení proběhne 28. září 2018. Více informací naleznete na stánkách www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena Model lokomotivy ČD Cargo
Roční vstup do Království železnic
Jízda lokomotivou dle vlastního výběru
2. cena Roční vstup do Království železnic
Jízda lokomotivou dle vlastního výběru
3. cena Jízda lokomotivou dle vlastního výběru

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zaslané fotografie k propagačním účelům.

Foto měsíce



Jako každoročně vypravily i letos České dráhy na Řípskou pouť zvláštní vlaky. Návoz historické soupravy složené z vozů Bay a Be do stanice Praha-Braník zajistilo 20. dubna 2018 ČD Cargo lokomotivou 742.289. „Přepравíme opravdu cokoliv-kamkoliv ☺“ říká Josef Hevera, autor fotografie měsíce června.