

## Leden – čas předsevzetí

Nový rok, myšleno tím 1. leden bývá dnem, kdy si řada z nás dává různá předsevzetí. Začnu chodit do posilovny, zhubnu, přestanu kouřit, budu dochvilný, atd. S výčtem bychom mohli pokračovat téměř do nekonečna. Bohužel z různých statistik vyplývá, že většina lidí novoroční předsevzetím přestane po čase věnovat pozornost a ty pozvolna upadnou v zapomnění. Pravdou také je, že k prospěšným předsevzetím a rozhodnutím se ale hodí jakýkoliv den v roce. Důležité je mít pevnou vůli a vytrvat.

Využijme i my měsíce ledna k předsevzetí. Chceme i nadále připravovat Cargovák tak, aby byl pro čtenáře, naše zaměstnance zajímavý a užitečný. Říká se, že opakování je matka moudrosti, proto bych i dnes chtěl apelovat na všechny potenciální přispěvatele. Uvítáme nejen konkrétní příspěvky, ale i náměty na články apod. I krátký příspěvek může být zajímavý a zpestřit může i obsah našich internetových stránek nebo facebookového profilu.

Ale dost předsevzetí a podívejme se raději na to, co najdete v lednovém vydání našeho magazínu. Kromě rozhovoru s předsedou představenstva, panem Bednářikem si nenechte ujít informace o změnách vyplývajících z podepsané kolektivní smlouvy na rok 2019 a o organizačních změnách v naší společnosti. V dalším z příspěvků se budete moci přesvědčit, že mezi našimi zaměstnanci se najdou hrdinové, kteří v krizových situacích neváhají s pomocí lidem ve svém okolí. Chybět nebudou ani tradiční seriály.

Za redakční tým přeje příjemné počtení

Michal Roh

## OBSAH

### 03

#### Přestavba plzeňského uzlu

Hlína z přestavby plzeňského uzlu byla odvážena v kontejnerech Innofreight na skládku v Mydlovarech.



### 08

#### Železnice v Užockém průmysku

V lednovém cestopise zavítáme na Podkarpatskou Rus. Tento region byl od roku 1919 součástí Československa.



Popřejme všem železničářům, nejen zaměstnancům ČD Cargo, aby letos sníž a mráz příliš nekomplikovaly provoz na našich tratích a aby jízda všech vlaků byla tak bezproblémová, jako tohoto uhelného vlaku do Otrokovic, který Jiří Štembírek zachytil u zastávky Bezpráví.

# Všetci sme strojčami toho, ako sa bude ČD Cargo darit'

Nejkompetentnější osobou, které přísluší zhodnocení činnosti naší společnosti, je bezesporu předseda představenstva ČD Cargo, pan Ivan Bednárik, MBA. U příležitosti začátku nového kalendářního roku jsme se ho ale zeptali nejen na dosažené výsledky, ale také na cíle, které před námi stojí.

► **Můžete nám naznačit, jak dopadl loňský rok? Co se povedlo a co naopak ne?**

Čekáme na účtovné uzávěrky a následný výrok auditorů, ale vyzdá to tak že plnění plánu sme dodržali.

Za úspěch považujem naštartovanie investícií do techniky, osobne si myslím, že ak by sa tento štart nepodaril, tak meníme slogan „čokoľvek, kamkoľvek“ na „Posledný nech zhasne“. Čo sa nepodarilo? To je záladná otázka, denne sa ničो nepodarí, pristavenie vozňov pod nakládku, nejaká tá „mimoriadka“, pokazená mašina, nekvalitne alebo neskoro opravená technika, je toho naozaj požehnané, ale to sú také nepodarky, s ktorými sa firma naučila viac menej vysporiadať. To, čo sa naozaj nepodarilo, je presvedčiť kompetentných, že platí ekologickú daň v podobe obnoviteľných zdrojov za elektrinu, za v Česku najekologickejšiu formu dopravy, je diskriminačné voči

železnici. Teda presvedčiť sme ich presvedčili, len „skutek utek.“

► **V loňském roce byla obnovena pozice výkonného ředitele. Splnil tento krok očekávání?**

Áno, moje určite áno. Tomáš je človek na správnom mieste, funkčnosť a akcischopnosť vedenia sa násobne



Ivan Bednárik

zrychlila, nemusíme všetci čakať na nejaké uznesenie predstavenstva, ale rozhodnutie a implementácia idú v jeden moment prostým, rýchlym a jasným pokynom výkonného riaditeľa.

► **Jaký vývoj očekávate v roce 2019? Co bude ČD Cargo nejvíce ovlivňovat?**

Neexistujeme vo vákuu, vplyv na firmu môže mať čokoľvek, keď to prežením efekt EL NIÑO je dobrý príklad...nikto netuší, ako dopadne obchodná vojna Číny a USA, ako sa vyvinie situácia na východnej Ukrajine,

hej strane sveta búrku. To, čo je v našich rukách a čo dokážeme ovplyvniť alebo predpokladať sami, je súčasťou našej stratégie a podnikateľského plánu. Všetci spolu sme strojčami toho, ako sa CD Cargu v roku 2019 bude darit', každý z nás má osud firmy vo vlastných rukách, to, čo je mimo, to už je vyššia moc.

► **Myslíte si, že se podaří ČD Cargo získat nové potřebné zaměstnance?**

Upps, tak to je tá vyššia moc, urobil som preto všetko, čo bolo v mojich silách. Image CD Carga šiel výrazne hore, dnes nás laická, ale hlavne odborná verejnosť vníma ako úspešnú spoločnosť s budúcnosťou, platy zamestnancov sme za posledné 4 roky zvýšili o viac ako 20 %, v roku 2019 dosiahneme konečne účtovné vyrovnanie strát za predchádzajúce obdobie, našich 5 rokov ziskov šlo na umorenie tejto straty z minulosti, nakupujeme a modernizujeme techniku, zlepšujeme v najvyššej možnej miere pracovné prostredie. Takže pokiaľ každý z nás urobí maximum pre CD Cargo a bude hrdý na to, kde pracuje, a svoju hrdosť bude dávať najavo vo svojom okolí, tak ľudí potrebných pre našu budúcnosť získame.



## Všetci sme strojcami toho, ako sa bude ČD Cargo darit'

Dokončení ze str. 1

### ► S jakými cíli vy osobně vstupujete do nového roku?

No mal by som schudnúť a prestať tolko huliť, ale keďže nebadám, že by tých každodenných nepodarkov nejaký razantne ubúdalo...

Veď si predstavte hladného šéfa, bez nikotínu, pod enormným stresom,

alebo radšej si to ani nepredstavujte a ja idem zhltnúť nejakú bagetu a dve cigy s kávou.

Ďakujem za rozhovor a želim naozaj veľa zdravia, lásky, rodinnej a pracovnej pohody v roku 2019.

Připravil: Michal Roh  
Foto: Michala Grünbaum

## Organizační a personální změny ve společnosti

### Organizační změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 302. zasedání konaném dne 13. listopadu 2018 projednalo a přijetím usnesení č. 2984/2018 schválilo v pořadí 65. změnu interní normy ORz3-A-2007 „Organizační řád ČD Cargo, a.s.“, a to s účinností od 1. ledna 2019.

Obsahem této organizační změny je na centrální úrovni:

- na úseku v přímé řídicí působnosti představenstva společnosti se mění název odboru lidských zdrojů (O10) na odbor personální (O10), v jeho působnosti se mění název oddělení personálního (O10/1) na oddělení zaměstnanecké (O10/1), název skupiny personální administrace Čechy (O10/12) a skupiny personální administrace Morava (O10/13) na skupinu personálních služeb Čechy (O10/12) a skupinu personálních služeb Morava (O10/13). V působnosti odboru se aktualizují některé činnosti, např. v souvislosti se spisovým řádem ČD Cargo, a.s.
- na obchodním úseku se ruší odbor obchodní management (O8). Činnosti regionálních obchodních manažerů se přesouvají do působnosti odboru obchodu (O6), ostatní zaměstnanci O8 ještě s dalšími zaměstnanci úseku obchodu přecházejí do naší dceřiné společnosti ČD Logistics, a.s.;
- na obchodním úseku v působnosti odboru obchodu (O6) se mění název u oddělení východních přeprav (O6/6) na oddělení regionálních obchodních manažerů (O6/6);
- na obchodním úseku v působnosti Zákaznického centra (O19) vznikají 2 nové skupiny, a to skupina komodity 1 (O19/11) se zaměřením na kombi, dřevo / potraviny a automotive a skupina komodity 2 (O19/12) se zaměřením na železo / černé uhlí, hnědé uhlí / stavebniny a chemii / obilí.

Na výkonné úrovni se mění následující:

- v působnosti SOKV Ústí nad Labem se začleňuje stávající OKV Cheb pod OKV Most;
- v působnosti SOKV České Budějovice se začleňuje stávající OKV Jihlava pod ONV České Budějovice jako detašované pracoviště. Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 302. zasedání konaném dne 10. prosince 2018 projednalo a přijetím usnesení č. 3008/2018 schválilo další,

v pořadí 66. změnu interní normy Organizační řád ČD Cargo, a.s., a to opět s účinností od 1. ledna 2019.

Obsahem této organizační změny je zřízení vnitropodnikového útvaru ČD Cargo, a.s. Pobočka Rakousko (v originále ČD Cargo, a.s., Niederlassung Wien), a to jako JOS na výkonné úrovni.

Pobočka Rakousko bude plnit funkci jednotky organizační struktury pro zabezpečování obchodních a provozních činností, především na území Rakouska. Bude realizovat přepravy v Rakousku na licenci ČD Cargo, a.s., včetně zajišťování všech náležitostí s tím spojených. V čele pobočky bude ředitel, který bude do funkce obsazován a z ní odvoláván představenstvem společnosti na návrh předsedy představenstva ČD Cargo, a.s., řediteli pobočky budou přímo podřízeni všichni zaměstnanci ČD Cargo Pobočka Rakousko. V rámci ČD Cargo a.s., bude pobočka přímo podřízena představenstvu společnosti.

Mimo zřízení rakouské pobočky se dne 10. prosince 2018 rozhodlo na jednání dozorčí rady společnosti ČD Logistics, a.s., o změně názvu této dceřiné společnosti od 1. ledna 2019 na „ČD Cargo Logistics, a.s.“. Po zápisu změny v obchodním rejstříku bude název upraven i v příslušných organizačních schématech ČD Cargo, a.s.

### Personální změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., je schválilo na 304. zasedání konaném dne 10. prosince 2018. V návaznosti na 65. změnu interní normy ORz3-A-2007 „Organizační řád ČD Cargo, a.s.“, kdy byl s účinností od 1. ledna 2019 zrušen odbor obchodní management (O8), byl ke dni 31. prosince 2018 odvolán ředitel tohoto útvaru **Bc. Tomáš Eichler**.

Bc. Tomáš Eichler od 1. ledna 2019 působí ve vedení naší dceřiné společnosti ČD Logistics, a.s.

Do pracovní pozice ředitele odboru ekonomiky a finančního řízení (O1) byl s účinností od 1. června 2018 obsazen na dobu určitou do 31. prosince 2018 **Ing. Tomáš Hladík**. S účinností od 1. ledna 2019 bylo obsazení Ing. Tomáše Hladíka v pracovní pozici ředitele (O1) změněno na dobu neurčitou.

**S ohledem na skutečnost, že i v roce 2018 došlo k několika organizačním změnám, je přílohou tohoto čísla Cargováku aktuální organizační schéma společnosti ČD Cargo, a.s.**

Věra Drncová

# Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo, a.s.

Podniková kolektivní smlouva ČD Cargo, a.s., (dále jen PKS) na rok 2019 byla podepsána 13. prosince 2018. Nejzásadnější změnou, oproti PKS roku 2018 je platnost PKS, kdy její účinnost začíná 1. ledna 2019 a končí netradičně 31. března 2020.

Odměňování zaměstnanců ve společnosti se řídí pravidly stanovenými v příloze č. 2 PKS a IN PERs42-B-2011 – Zásady pro poskytování osobního ohodnocení. Došlo ke zvýšení příplatků za práci přesčas, zvýšení odměny za nepravidelný nástup, k zavedení flexibilní odměny pro zaměstnance s pevným rozpisem směn, odměny za obtížnost pracovního režimu, při výkonu složeném ze dvou směn s účinností od 1. ledna 2019. Dále byla nově přijata výplata mimořádné odměny pro zaměstnance za překročení hospodářského výsledku. Zároveň s účinností od 1. ledna 2019 došlo ke zvýšení motivační složky pro provozní zaměstnance, kteří při výkonu svých pracovních povinností používají služební automobil na příkaz zaměstnavatele, a to na 600,- Kč.

Od 1. dubna 2019 dojde ke zvýšení mzdových tarifů ve všech stupnicích a smluvních mezd provozních zaměstnanců o 5,5 %. U ostatních

strojvedoucích v přípravě, vozmistr, posunovač a vedoucí posunu) a u referentů kvality, přísluší jim za každý kalendářní den pracovní cesty stravné

trvá déle než 12 hodin, pokud pracovní cesta trvá déle než 12 hodin, nejvýše však 18 hodin, je stravné ve výši 140,- Kč a nejvyšší sazba ve výši 217,- Kč přísluší v případě, pokud pracovní cesta

trvá déle než 18 hodin (bod 3.7.1.2 přílohy č. 3 PKS).

V rámci kolektivního vyjednávání byl odsouhlasen návrh zaměstnavatele vyplatit

- se mzdou za měsíc **listopad 2018** cílovou odměnu všem zaměstnancům v pracovním poměru (vyjma DPP a DPČ), s vazbou na výkon



strojvedoucí v přípravě, vozmistr, posunovač a vedoucí posunu) a u referentů kvality, přísluší jim za každý kalendářní den pracovní cesty stravné

práce ve stanovené týdenní pracovní době od 1. ledna 2018 do 31. října 2018;

- se mzdou za měsíc **prosinec 2018** vyplatit, z důvodu očekávaného kladného hospodářského výsledku za rok 2018, cílovou odměnu ve výši 5 000,- Kč všem zaměstnancům s platným pracovním vztahem (vyjma DPP a DPČ) k 31. prosinci 2018. **Výše vyplacené odměny je přímo úměrná délce pracovního vztahu v roce 2018.**

Došlo k dohodě na úpravě podmínek poskytování benefitů – nákupu aplikací IN PLUS do In Karet. Původní příspěvek zaměstnance pro rok 2018 ve výši 1 100,- Kč byl pro rok 2019 upraven na 2 500,- Kč.

Podrobné seznámení se všemi změnami a výklady bude provedeno v rámci pravidelných regionálních školení k PKS na rok 2019–2020 v níže uvedených termínech.

Rádi vás na školení přivítáme, pořádá se pro všechny zaměstnance společnosti.

**Pavla Kreischová**

**Ilustrační foto: Marta Urbancová**



smluvních mezd dojde k nárůstu v průměru o 2,75 %. Současně dojde od tohoto data k navýšení příplatku za praxi, který je součástí osobního ohodnocení (IN PERs-42-B-2011), a to o 400,- Kč a dále k rozšíření le-

ve výši 92,- Kč, trvá-li pracovní cesta 5 až 12 hodin, pokud pracovní cesta trvá déle než 12 hodin, nejvýše však 18 hodin, je stravné ve výši 140,- Kč a nejvyšší sazba ve výši 217,- Kč přísluší v případě, pokud pracovní cesta

Termín školení	JOS	zahájení školení	místo
17. 01. 2019	PJ+SOKV Ostrava	9:30	školicí místnost SOKV
18. 01. 2019	PJ+SOKV Ostrava	8:30	školicí místnost SOKV
28. 01. 2019	PJ+SOKV Ústí nad Labem	9:30	školicí místnost SOKV
29. 01. 2019	PJ+SOKV Ústí nad Labem	8:30	školicí místnost SOKV
30. 01. 2019	PJ+ŘP Česká Třebová	9:00	kulturní místnost žst. Pardubice hl. n.
31. 01. 2019	PJ Praha	9:00	kulturní místnost Praha Libeň
06. 02. 2019	PJ Brno	9:00	školicí místnost OKV Břeclav
11. 02. 2019	PJ+SOKV České Budějovice	9:30	školicí místnost SOKV
12. 02. 2019	PJ+SOKV České Budějovice	8:30	školicí místnost SOKV



# Nákladní vlaky do Mladče

Při vyslovení názvu malebné obce Mladeč u Litovle, se asi každému z nás vybaví známé jeskyně. Mladečské jeskyně jsou jeskynním prostorem v devonských vápencích nacházejícím se pod vrchem Třesín v chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví.

Ke znovuoživení jeskyní došlo v 19. století a přístup do těchto prostor byl volný. První průzkumy provedl až kurátor sbírky vídeňského přírodovědného muzea Josef Szombathy, který zde učinil i významné archeologické objevy, mimo jiné například řadu koster pravěkých lidí i jejich výtvořů, přičemž se jedná o jednu z prvních lokalit, kde se novodobí lidé usadili.

Nemalý význam má relativně krátká železniční dráha do Mladče odbočující z železniční stanice Litovel předměstí. Hlavním cílem vybudování této odbočky bylo napojení ložisek kvalitního vápence u Měrotína na železnici. Otevření tratě v srpnu 1914 umožnilo expedici vápna i do vzdálenějších míst a v roce 1926 došlo i na rozšíření železniční vlečky. V roce 1930 byla za-



Lokomotiva 731.009 obsluhuje 30. října 2018 nákladniště Chudobín.

hájena výroba mletých vápenců, která trvala až do roku 1969, kdy byla pro nerentabilitu zastavena. V roce 1976 byl zahájen provoz dalšího mlýna včetně drtírny. Měrotínský mikromletý vápenc je žádaným artiklem v zemědělství, gumárenství, dolech a papír-

nách. V osmdesátých letech došlo k modernizaci celého zařízení a od té doby zde funguje mlýnice vápenců dříve začleněná do koncernu Cementárny a vápenky Hranice. Bohužel v současnosti podnik Vitoul Mladeč expeduje veškerý mletý vápenc po sil-

nici. Železnicí je přepravován pouze do zlínské teplárny společnosti Alpiq Zlín. Tuto přepravu však od 15. září 2009 zajišťuje dopravce IDS Cargo.

V roce 2008 byla za železniční stanici Litovel předměstí ve směru Mladeč, v km 1,5 vybudována vlečka, nicméně

už o tři roky později, zde veškerý provoz utichl. Podobně na tom bylo i nákladniště Chudobín, které aktivně sloužilo k deponování materiálu při stavbě železničního koridoru Olomouc – Zábřeh na Moravě. Záhy však došlo ke zborcení nakládací rampy a nákladniště se pro další nakládku stalo nevyhovujícím. Podstatná změna přišla až v roce 2018, kdy bylo nákladniště Chudobín částečně opraveno, aby sloužilo opět k původnímu účelu. V druhé polovině roku 2018 byla v nedaleké železniční stanici Litovel předměstí zvýšená nakládku dřeva a z prostorových důvodů muselo dojít i k aktivnímu využití nákladniště Chudobín. Využití železnice má v tomto případě i značný význam v oblasti silniční dopravy, neboť není potřeba s těžkými nákladními automobily brázdit už nyní značně přetížené silnice ve městě Litovel. V současné době je pravidelná obsluha Litovelska prováděna 2x týdně, přičemž podle potřeby obsluha ČD Cargo z pracoviště Olomouc, provede ve směru do Mladče i obsluhu nákladniště Chudobín.

Text a foto: Antonín Němeček

## Přestavba plzeňského uzlu v roce 2018

Vloni na jaře byla naplno zahájena „modernizace plzeňského uzlu 3. stavba“ tzv. přesmyk domažlické trati. Soutěž vyhrálo sdružení firem Swietelsky Rail CZ a Swietelsky za 1,6 miliardy korun. Na trati z Plzně-Jižního předměstí do Vejprnic byla 1. března 2018 zahájena tříměsíční nepřetržitá výluka, která byla v polovině května prodloužena téměř do konce června.

V rámci této akce je řešena přestavba tratí z Plzně do Chebu, do Domažlic a také vlečky do Škodových závodů. Na jednokolejnou neelektrizovanou trať do Domažlic bude úsek u zastávky Plzeň-Skvrňany napřímen, zrekonstruován na dvoukolejnou s oboustrannými nástupišti a zatím jako neelektrizovaný ukončen v nově zřízené odbočce Nová Hospoda. Dále zde dojde k rekonstrukci tří mostů, k vybudování silničního nadjezdu silnice 1/26 a ke zvýšení traťové rychlosti. Při této nepřetržité výluce byly nákladní vlaky ve směru do Domažlic,

Nýřan a na přechod Česká Kubice odkloněny přes trať Plzeň – Klatovy – Janovice nad Úhlavou – Domažlice. Při této přestavbě byla vybudována provizorní přeložka s provizorním ocelovým mostem. Na tuto stavbu v budoucnu naváže připravovaná modernizace a zdvoukolejnění tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice. V roce 2018 pokračovala také akce „2. stavba – přestavba osobního nádraží a chebského zhlaví včetně mostů Mikulášská“. Obě tyto stavby by měly být dokončeny nejpozději v roce 2019.

### Odvoz přebytečné hlíny z Chotěšova u Stoda

Od července loňského roku byla přebytečná hlína z 3. stavby odvážena nákladními automobily do výhybny Chotěšov u Stoda, kde byla na vyloučené koleji překládána do kontejnerů Inno-freight a odtud odvážena nákladními vlaky ČD Cargo do Dívčic na vlečku DIAMO Mydlovary.

Text a foto: Libor Lorenc



Pod nově budovaným železničním mostem projíždí 20. července 2018 Pn 62636 do Chebu.



20. července 2018 projíždí NEx 58330 po provizorním ocelovém mostě směrem na Domažlice. Po koleji vpravo projíždí jednotka Pendolino z Chebu do Plzně.



Nakládka hlíny do kontejnerů Inno-freight ve výhybně Chotěšov



# Představujeme lokomotivy ČD Cargo (13.)

## Lokomotivy řady 709

V lokomotivách řady 709 panuje mezi laiky trochu zmatek. Neexistuje totiž pouze řada 709, ale také různé řady 709.x, za kterými se skrývají typově zcela odlišné lokomotivy různého stáří a od různých výrobců, a rozhodně neplatí, že nižší číslo znamená starší typ lokomotivy. Kromě dvou lokomotiv řady 709.0, které vlastní ČD Cargo, existuje i lokomotiva 709.401, která je prototypem a předlohou pro řadu 709.0 a srbskou řadu 621.1. Pak existují řady 709.5 a 709.6, což jsou původní řady T 239.1 a T 239.2 vyrobené v devadesátých letech 20. století v ČKD. Pro zajímavost, stroj 709.601 byl poslední lokomotivou vyrobenou tímto kdysi slavným českým výrobcem. Existuje i řada 709.7, která také vychází z prototypu 709.401, ale na rozdíl od řady 709.0 se vyznačuje podstatně vyšší hmotností. Tím, že i řada 709.7 vlastně obsahuje 3 různá provedení těchto lokomotiv, už raději nebudeme čtenáře zatěžovat a zaměříme se na lokomotivy 709.0, které vlastní ČD Cargo.

Pod řadou 709.0 se skrývají dvě lokomotivy označené 709.001 a 002 vyrobené pro České dráhy v roce 2006. Byly stavěny pod označením 709.401-4 a 402-2, ale ještě před dokončením byly přeznačeny na 709.001-2 a 002-0. Při vzniku ČD Cargo přešly tyto lokomotivy do jeho majetku. Jde o lehké univerzální dvojnápravové kapotové lokomotivy s nesymetricky umístěnou věžovitou kabinou, které výrobce koncipoval jako lokomotivy vycházející z typové stavebnice CZ Loko. To znamená, že třeba kabiny a části kapot jsou univerzální pro více typů lokomotiv, např. pro řadu 724. Je to začátek procesu, který je dnes doveden do podoby, kdy výrobci mohou v jednom typu skříně nabízet jak elektrickou, tak dieselovou lokomotivu. Výrobci takovéto unifikace umožňuje snížení nákladů a zlepšení logistiky náhradních dílů. Lokomotivy 709.0 jsou určeny pro posun a lehkou traťovou službu tam, kde se nevyplatí nasazovat výkonnější,

a tedy i méně úsporné čtyřnápravové lokomotivy.

Kabina má negativní sklon oken z důvodu zamezení zrcadlení a ovládací pulty strojvedoucího jsou v ní umístěny diagonálně na obou jejích stranách, čímž je zajištěn výborný výhled za jakýchkoli okolností. Pulty stanoviště strojvedoucího jsou osazeny ovládací Alfa Union, kabina je vybavena klimatizací Carrier Suttrak a nezávislým topením Airtronic od firmy Eberpächer. Ve výbavě stanoviště strojvedoucího je i malá chladnička a vařič.

Stroje jsou osazeny motorem Caterpillar CAT C 15 (čtyřdobý vznětový řadový šestiválec) přírubově spráženým s trakčním alternátorem TA 611, který napájí trakční obvody přes usměrňovač, a mají kromě dalších úprav zvýšenou maximální rychlost na 80 km/h. Pojezd tvoří hlavní rám jednoduché konstrukce vybavený deformacími prvky za nárazníky, k němuž jsou pomocí kyvných ramen připojena dvě dvojkolí s tlapovými trakčními



Manipulační vlak čeká na odjezd ve stanici Nová Ves nad Lužnicí.

Foto: Michal Roh



Lokomotiva 709.001 posouvá se skupinou vozů s kontejnery Innofreight ve stanici Protivín.

Foto: Michal Roh ml.

motory TE 015. Lokomotiva je vybavena elektrickým brzdícím průběžným brzdou DAKO BSE a přímočinnou brzdou s ovládací Alfa Union, elektrodynamickou spádovou a zastavovací brzdou a zajišťovací pružinovou střadačovou brzdou. Zdrojem stlače-

ného vzduchu je jeden kompresor 3 DSK 100. Bezpečnost proti požáru zajišťuje čtveřice požárních čidel situovaných jak do prostor kapot, tak elektrických rozvaděčů. Signál o požáru je jedním ze signálů zavedených do paměti elektronického rychloměru. Ří-

dicí systém lokomotiv je typu Unitrack firmy Unicontrols, který umožňuje z jednoho stanoviště strojvedoucího řídit více lokomotiv propojených kabelem vícenásobného řízení, ale v tomto režimu nikdy provozovány nebyly. S lo-

společnosti ČD Cargo, která vznikla až o 9 měsíců později, a do jejíhož majetku od ČD přešly. Po zkouškách a provozu v Ústí nad Labem se nakonec dvojice zabydla v SOKV České Budějovice, kde je nasazována na ma-



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 709

Foto: Michal Roh

komotivou lze posouvat i bez nastartovaného spalovacího motoru v režimu pomocného pojezdu, kdy jsou trakční motory napájeny z baterií.

Jen pro zajímavost, už v únoru 2007, kdy se lokomotivy podrobovaly typovým zkouškám, nesly korporátní barvy

nipulační vlaky v okolí Protivína či k posunu na budějovickém seřadovacím nádraží. Přes úspěšný provoz však k dalším objednávkám nedošlo a zůstalo u těchto dvou kusů.

Petr Říha



Stroj 709.002 při posunu na „ranžíru“ v Českých Budějovicích.

Foto: Michal Roh

### Základní technické údaje řady 742N

Označení	709
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání dvojkolí	Bo
Přenos výkonu	elektrický
Maximální rychlost	80 km/h
Spalovací motor	CAT C 15
Jmenovitý výkon	403 kW
Trakční alternátor	TA 611
Trakční motory	ČKD TE 015
Výkon elektrodynamické brzdy	473 kW
Hmotnost ve službě	36,0 t
Délka přes nárazníky	9 450 mm
Výrobce	CZ LOKO
Rok výroby	2006
Počet kusů	2



# Stačí okamžik a změni se celý váš život

Říká se, že poctivých a slušných lidí stále ubývá. My vám dokážeme, že to není tak úplně pravda a že existují lidé, kteří nejsou lhotejní vůči svému okolí a dokázali to konkrétními činy.

Na vánočním setkání zaměstnanců ČD Cargo, které proběhlo 6. prosince 2018 v Hudebním divadle Karlín, obdrželi dva zaměstnanci ČD Cargo od předsedy představenstva pana Ivana Bednárika, MBA ocenění za pohotovou pomoc druhým lidem v krizové situaci. Byli to pan Jiří Hájek, strojvedoucí z Ostravy, který bez rozmyšlení pomohl v MHD napadené mamince s miminkem a pan Ladislav Kácovský, dispečer-vedoucí směny z Prahy, který přivolal rychlou záchrannou službu pro svou kolegyni v bezvědomí. Oceněným jsme položili několik otázek.

## Jiří Hájek

► Na podzim roku 2017 se v ostravské MHD odehrálo přímo před Vámi učivně drama. Co se přesně stalo?

Vracel jsem se z práce domů a nasedl do autobusu č. 48. Tak jako každý den jsem si pustil hudbu z MP3 přehrávače. Svému okolí jsem nevěnoval velkou pozornost, ale po určité chvíli jsem zaregistroval z profilu oka shluk prudkých pohybů, které se odehrávaly v blízkosti místa určeného pro kočárky. Okamžitě jsem zbystril a zpozoroval dvě ženy, jak spolu zápasí o nějaký

podlouhlý lesklý předmět. V první chvíli jsem se lekl, že možná půjde o nůž, načež jedna z žen, začala prosit o pomoc. V tu chvíli jsem na nic nečekal a rychle spěchal z jednoho konce autobusu na druhý, kde se souboj odehrával. Prodral jsem se uličkou a v přímé blízkosti útočnice jsem zjistil, že ohrožující zbraní není nůž, ale nůžky. Tento fakt mě uklidnil a okamžitě jsem útočnici odzbrojil a silou ji začal páčit k zemi. Když jsme minuli křižovatku, řidič autobusu zastavil na další zastávce a rychle přiběhl na pomoc. Schoval nůžky do kabiny a přivolal policii. Já zatím hlídal útočnici. Policie ji poté zajistila a odvezla na stanic. Když bylo po všem, dozvěděl jsem se, že ohroženou ženou byla maminka s asi osmi měsíční dcerou.

► Co se Vám honilo hlavou, když jste viděl neznámou ženu – maminku s miminkem v ohrožení?

Chvilí trvalo, než jsem se v situaci zorientoval. V první chvíli jsem ani netušil, že ohroženou ženou je právě maminka s miminkem. Když jsem viděl, potažmo slyšel, prosící ženu o pomoc, bylo vše jasné a okamžitě jsem reagoval.

► Co se dělo dál?

Na první pohled bylo zřejmé, že útočnice není v dobré fyzické kondici. Chvilí jsem ji držel s rukama pevně na zemi, kdy jsem z ní cítil napětí. Po



Zleva: Ing. Mojmír Bakalář, Ladislav Kácovský a Jiří Hájek

chvilí nebyla tolik agresivní, tak jsem jí řekl, aby si sedla k oknu a zůstala v klidu. Postavil jsem se před ní a hlídal jí až do příjezdu policie.

► Nyní s odstupem času. Zachoval byste se jinak?

V těchto situacích jedná člověk instinktivně. Stres a případné nebezpečí jsem si uvědomil až později, až po samotném útoku. Nedokážu proto říci, jak bych se zachoval jindy, to člověk nikdy s jistotou neví.

► Překvapila Vás nominace na cenu Michala Velíška?

Nominace mě překvapila opravdu hodně, nečekal jsem ji. Samozřejmě ji

vnímám velice pozitivně. Bylo mi velkou ctí být mezi nominovanými. Zpočátku jsem měl trochu obavy z reakce mého okolí. Nakonec jsem však byl velmi mile překvapen. Nečekal jsem ani reakci vedení ČD Cargo. Ta mne velmi mile překvapila a moc za ni děkuji!

## Ladislav Kácovský

► Vloni v létě jste pomohl své kolegyni na pracovišti. Co se přesně stalo?

Jako dozorcí provozu se střídám s kolegyní o „židli“ a vše se odehrálo právě při předávce směny. Kolegyni, které jsem předával informace k následující směně, se z ničeho nic udělalo nevolno. Na první pohled bylo jasné, že se něco

děje. Necítila se dobře a přestávala vnímat. Z ničeho nic se začala motat a zvracet. V té chvíli jsem s kolegou okamžitě zavolal rychlou záchrannou službu, protože s podobnými reakcemi jsem se u kolegyně setkal poprvé. Bylo zřejmé, že potřebuje pomoc.

► Co následovalo?

Podle pokynů jsem podal dispečerce na telefonu veškeré informace o dýchání a stavu mé kolegyně. Dále jsem jí podle instrukcí nadiktoval místo, kam má záchranná služba dorazit. Do příjezdu záchranářů jsem s kolegyní počkal cca pět minut a snažil se ji uklidnit a stabilizovat. I s dalším kolegou jsme si museli především zachovat chladnou hlavu.

► Co se Vám honilo hlavou, když jste v podstatě podával první pomoc?

Myslel jsem především na to, aby záchranná služba dorazila co nejdříve. Nesmírně si vážím lidí, kteří pracují ve zdravotnictví. Ví přesně, co mají dělat a hlavně bez odkladů a dlouhého přemýšlení.

► Jak byste se s odstupem času zachoval v podobné situaci?

Zachoval bych se stejně. A ostatní bych rád vyzval, aby se nad těmito událostmi třeba zamysleli a nebyli lhotejní vůči svému okolí.

Připravila: Michala Grünbaum  
Foto: Archiv ČD Cargo

## ČD Cargo na mezinárodních konferencích UIC

UIC (Union Internationale des Chemins de fer), česky Mezinárodní železniční unie, byla založena 17. října 1922. Zakládajícími členy bylo 51 železničních společností z celkem 29 zemí, včetně Československých státních drah. Její historie už byla na stránkách Cargováku podrobně popsána.

V současné době působí na území našeho kontinentu stovky osobních i nákladních železničních dopravců. Od vzniku Evropské unie, kdy přirozeně začalo docházet k nárůstu mezinárodní dopravy, bylo třeba zajistit vhodnou legislativu, která by řešila nejen provozní podmínky, ale i například případnou náhradu vzniklých škod. Co se týče přímo nákladní železniční dopravy, tak téměř všechny nákladní železniční dopravní podniky v evropských státech od bývalé Jugoslávie až po Španělsko a od Švédska až po Itálii se staly signatáři CUU (Contrat uniforme d'utilisation des wagons). U nás je tento dokument známý pod označením VSP (Všeobecná smlouva o používání nákladních vozů), v německé mutaci jde o AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) a v anglické verzi je tento dokument pojmenován GCU (General contract of use for wagons).

Jelikož se doprava na železnici neustále vyvíjí, je zapotřebí pravidelně přizpůsobovat i znění VSP. A kdo jiný by měl dávat připomínky k aktuálnímu znění, či dávat návrhy na zlepšení, než samy dopravní podniky. Proto UIC založila pracovní skupinu „Uživatelé nákladních vozů“, ve které se pětkrát do



roka schází zástupci železničních nákladních dopravců a předkládají návrhy změn VSP, případně o nich rovnou hlasují. V praxi to funguje tak, že připomínky a návrhy se odhlasují v rámci této pracovní skupiny a pokud mají mezi členy podporu, putují do tzv. Joint Committee (jednacího výboru) v rámci UIC. Poté se koná sjezd výborů UIC x UIP (Sdružení vlastníků nákladních vozů) a ERFA (Evropská asociace pro nákladní železniční dopravu). Zde

se o změnách znění VSP hlasuje znovu a v případě, že jsou tyto změny přijaty, stávají se součástí aktualizovaného textu VSP pro další rok. Aktuální znění, které obsahuje všechny v tom daném roce schválené změny, je distribuováno mezi signatáře VSP v průběhu prosince, přičemž platnost textu začíná od ledna následujícího roku.

ČD Cargo, jako jeden z největších železničních nákladních dopravců v Evropě, má samozřejmě v této pracovní

skupině „Uživatelé nákladních vozů“ své zastoupení. Jen pro představu – velikost vozového parku ČD Cargo je oproti vozovému parku Švýcarska přibližně dvojnásobná.

Jednacími jazyky pracovní skupiny jsou francouzština, němčina a angličtina. Nutno ale podotknout, že za dalších pár let z tohoto seznamu anglický jazyk zcela vypadne. Na našem kontinentu se v drážním prostředí vždy používal francouzský a německý jazyk. Již během letošních zasedání upozornil předseda skupiny všechny zúčastněné na to, že se v budoucnu bude VSP vydávat pouze ve francouzštině (CUU) a němčině (AVV). Stejně tak budou mít problém i někteří kolegové z pra-

covní skupiny, kteří ovládají pouze angličtinu (jedná se hlavně o členy z bývalé Jugoslávie a Itálie), jelikož jim bude chybět tlumočník. Z pěti jednání, která se každoročně konají, jsou první, druhé, třetí a páté přímo v sídle UIC v srdci Paříže. Předposlední jednání se vždy koná v některém z členských států. Výhodou těchto mezinárodních konferencí je kromě jiného i navazování kontaktů s ostatními zástupci evropských železničních nákladních dopravců, což pak v praxi může přinést i výraznou pomoc při řešení společných problémů, které nastanou ad hoc.

Text a ilustrační foto:  
Lukáš Kamarád

## Zaměstnanecké oddělení odboru personálního GŘ odpovídá

Dotaz: Jak je to v roce 2019 s aplikací In PLUS na In Kartě?

Odpověď: Na začátku ledna se uzavřel smluvní vztah mezi naší společností a ČD, a.s., na základě které mohou být zaměstnancům (nikoliv rodinným příslušníkům) společnosti ČD Cargo, a.s., bezplatně poskytovány In Karty s aplikací IN PLUS.

Slevová elektronická aplikace IN PLUS je nahaná do nepřenosné čipové In Karty vystavené pro konkrétního zaměstnance společnosti ČD Cargo s tzv. plovoucí platností na 1 rok od data jejího zakoupení.

Bližší podmínky použití najdete v Opatření ředitele O10 GŘ ČD Cargo č. 14/2016 Poskytování In Karet s aplikací IN PLUS, které je zveřejněno na Portále ČD Cargo.

Pro rok 2019 je 3. změnou tohoto opatření stanoven jednotný příspěvek zaměstnance ve výši 2 500,- Kč.

Zpracování veškeré administrace a vlastní výdej In Karet a nákup aplikací IN PLUS, je pro zaměstnance společnosti realizován pouze prostřednictvím příslušných personálních pracovišť O10/1 GŘ ČD Cargo, které vám zodpoví případné dotazy.

Věra Drcová



# Přeprava betonových dílů do Chýně

V posledním listopadovém týdnu uplynulého roku bylo z jihočeského Jarošova nad Nežárkou přepraveno do středočeské Hostivice ve dvou skupinách celkem deset vozů Res ložných atypickými betonovými výrobky určenými pro stavbu nové retenční nádrže v Chýni.

Nádrž bude v této obci ležící západně od Prahy sloužit k akumulaci dešťové vody, kterou bude regulovaným odtokem postupně vypouštět do dešťové kanalizace. Jde o ochranu této kanalizace a dále vodoteče, kam je kanalizace vyústěna, před přetížením. A to proto, že stávající kanalizace by kapacitně nestihla pojmout velké množství vody. Celá lokalita kolem Chýně, stejně jako řada obcí okolo Prahy, dnes prochází

bouřlivým stavebním rozvojem, především příměstského bydlení. Tento rozvoj pochopitelně vytváří narůstající nároky na obslužnou infrastrukturu, počínaje veřejnou i individuální dopravou, rozvody elektrické energie, datových sítí, pitné i užitkové vody až ke svodům odpadů a dešťových vod, a budovaná retenční nádrž je právě jednou z důležitých součástí této infrastruktury.

Pro stavbu retenční nádrže o objemu 780 m<sup>3</sup> bylo použito 180 speciálních betonových prefabrikátů z produkce firmy Linberg z Jarošova nad Nežárkou, z nichž 120 bylo přepraveno po železnici. Firma se zabývá výrobou celé škály výrobků z betonu – betonových tvárnic, stropních systémů, betonové dlažby, odvodňovacích sy-



Nakládka v Jarošově nad Nežárkou v úterý 20. listopadu 2018

Foto: Martin Boháč



Vykládka v Hostivici 26. listopadu 2018

Foto: Jan Kadlec

stémů – ale i přímo betonů a betonových směsí. Prefabrikáty pro retenční nádrže jsou výrobní novinkou loňského podzimu a stavba v Chýni je tak jedním z prvních případů jejich použití v praxi.

První pětice vozů Res, naložená v úterý 20. listopadu 2018, se na cestu z Jarošova nad Nežárkou vydala běžnou vlakotvorbou ČD Cargo ve středu 21. listopadu a na místo vykládky v Hostivici dorazila v neděli 25. listopadu. O den později proběhla vykládka. Další skupina následovala. V Hostivici byly prefabrikáty postupně překládány na dva kamiony, které je bez problémů během dne odvezly až na místo stavby v Chýni. Dle vyjádření

firmy byla železniční přeprava zvolena z důvodu možnosti přepravit v krátkém čase velké množství těchto prefabrikátů z výrobního závodu až na místo stavby, a to i za cenu první a poslední míle silniční dopravou, neboť jarošovský závod nedisponuje železniční vlečkou.

Jedná se o velmi zajímavou příležitost pro železniční dopravu, která tím potvrzuje svoji schopnost začlenit se do logistického řetězce i netradičních průmyslových výrobků. Předpokladem pro tuto schopnost jsou především fungující systém jednotlivých vozových zásilek a síťová obsluha maximální rozlohy státu.

Text: Martin Boháč

## Diesellový Traxx

Na vlcích ČD Cargo se v okolních zemích vyskytují kromě historických nebo velmi kuriózních diesellových lokomotiv, jaké byly popsány v minulých dílech našeho seriálu, i diesellové lokomotivy moderní a perspektivní. Mezi takovéto stroje rozhodně patří i diesellová verze známé lokomotivní platformy Traxx Bombardier, vyráběná pod označením Traxx DE. Tato verze má mnoho společných prvků a konstrukčních uzlů s elektrickou verzí lokomotiv; v první řadě jde o celou lokomotivní skříň a pojezd včetně kabin strojvedoucího, a například palivová nádrž je umístěna v prostoru, který u elektrické verze zabírá trakční transformátor.

Prvními objednanými a postavenými lokomotivami tohoto typu bylo jedenáct strojů německé řady 246 a označení výrobce Traxx P160 DE (kde „P“ znamená osobní verzi a „160“ maximální rychlost), objednaných v roce 2005 dopravcem Metronom přes leasingovou společnost LNVG. Stroje byly dodány během roku 2007 a nasazeny byly v osobní dopravě na neelektrizované trati Hamburk – Cuxhaven. Výkon spalovacího motoru mají 2,2 MW a maximální tažnou sílu 270 kN.

Dalšími zákazníky byly leasingové společnosti, CB Rail a Akiem. První firma pořídila v roce 2008 deset strojů typu F 140 DE (tedy Freight, náklad-

ních, pro rychlost 140 km/h), označených německou řadou 285 a druhá hodlala pořídit 45 strojů stejného typu s opcí na dalších 35. Z této zakázky nakonec sešlo a vyrobeno bylo jen patnáct strojů. Zatím posledním zákazníkem je DB, konkrétně DB Regio a DB Fernverkehr, kteří od roku 2013 postupně pořizují celkem 200 kusů verze DE ME, kde „ME“ znamená Multi Engine. Lokomotivy jsou označeny německou řadou 245 a jsou vystrojeny čtyřmi naftovými motory, každým o výkonu 540 kW. Toto řešení má při-

nést úspory v provozu, neboť umožňuje vypínat a startovat motory podle skutečného zatížení lokomotivy a tím šetřit palivo. Kromě toho byly tyto lokomotivy v menších počtech dodány dalším provozovatelům a pronajímatelům a byly různě přepravovány, takže výčet všech majitelů by dnes byl již dost komplikovaný a rozsáhlý. Zmínit můžeme například deset lokomotiv 285.121 – 130 dodaných v roce 2011 polskému dopravci Lotos.

Pro nás jsou zajímavé lokomotivy určené firmě Akiem. Ta patří do skupiny

SNCF a plánovala proto označit své stroje francouzskou řadou BB (4)76000. Protože však Akiem lokomotivy nakonec neodebral, byly tyto rozprodány jiným dopravcům. Z patnácti lokomotiv byly čtyři řady 76000 určeny pro provoz ve Francii, Belgii a Nizozemí a jedenáct řady 76100 pro provoz v Německu, Belgii a Nizozemí. Lokomotivy obou verzí byly stavěny postupně od roku 2008, ale nejvíce jich bylo vyrobeno až v roce 2013, kdy již bylo jasné, že je Akiem neodebere a zůstaly proto v majetku výrobce. Ten je poté postupně rozprodával, přičemž úplně poslední vyrobená lokomotiva, 76.111, byla 15. prosince 2014 prodána dopravci SWT, patřícímu železárnám Stahlwerke Thüringen v durynském

(jak ostatně jejich název napovídá) Unterwellenbornu.

Tyto železárny byly založeny již v roce 1872. Jejich současným majitelem je španělská skupina Alfonso Gallardo Group. Specializují se na výrobu hutních produktů s vyšší přidanou hodnotou a pro jejich výrobu pochopitelně potřebují značné množství kovového odpadu. Pro jeho návozy – ale i jiné přepravy – byl již v roce 1997 založen vlastní dopravce s totožným názvem jako má mateřská firma, tedy SWT. Ten dostal do vínku několik lokomotiv bývalé východoněmecké řady 110 a s postupným růstem si v roce 2008 nejprve pronajal jednu lokomotivu ER 20.003 Siemens, která byla na konci roku 2014 nahrazena právě námi popisovanou lokomotivou 76.111.

Těžiskem využití obou těchto lokomotiv byly a stále jsou přepravy šrotu ze stanice Cheb zahájené ve spolupráci s ČD již 4. srpna 2005, tedy ještě před vznikem ČD Cargo. Přepravy probíhají tak, že v Chebu se shromažďují vozové zásilky kovového odpadu svezené z řady stanic na celé síti SŽDC relačními vlaky ČD Cargo. Ze shromážděných zásilek je několikrát týdně sestaven ucelený vlak, jenž je lokomotivou SWT následně odvezen do stanice Kőnitz, která je přípojnou stanicí vlečky železáren v nedalekém Unterwellenbornu. V případě, že Traxx není na vlak nasazen, nahrazuje ho dvojice lokomotiv řady 203 (modernizované lokomotivy původní řady V 100 DR), taktéž z parku SWT.



Lokomotiva 76.101 SWT vjíždí 19. července 2018 s vyrovnávkovým vlakem prázdných vozů do stanice Marktredwitz.

Foto: Ladislav Fric

Text: Martin Boháč



# Železnice v Evropě 21. díl (Rusko)

Specifikem ruské železniční infrastruktury je široký rozchod kolejí (1 520 mm), který odpovídá standardu používanému v zemích bývalého SSSR, respektive carského Ruska. V této souvislosti je nutné upozornit, že za důvod volby výstavby širokého rozchodu je mylně považován důvod vojenský – obrana před potenciálními dobyvateli. Hlavní důvod převzetí původně britského rozchodu je ekonomický; zpočátku se dokonce pro rozlehlejší rovinné impérium zvažoval rozchod ještě širší a to 1 829 mm.

V evropské části Ruska má železnice vysokou hustotu a radiální charakter sbíhající se v moskevském uzlu, naopak asijská část vyniká délkou sítě s nízkou hustotou. Celková délka ruské železniční sítě činí 85 513 km, přičemž 51 %, tj. 43 759 km je elektrifikovaných (46 % stejnosměrnou trakcí 3 kV a 54 % trakcí střídavou 25 kV, 50 Hz) a usiluje se o postupný přechod na soustavu střídavou. Ruská železniční infrastruktura disponuje i úzkoroz-

chází 166 975 výhybek, 138 tunelů a 30 727 mostů.

Modální podíl železnice z pohledu celkových přepravených tunokilometrů v Ruské federaci dosahuje úctyhodných 45 % (rok 2017). Ročně je po železnici přepraveno přibližně 1,2 miliardy tun zboží, což představuje 3 128 miliardy tunokilometrů. V osobní dopravě je železnici přepravena ročně 1 miliarda cestujících (106 miliard osobokilometrů), což představuje 27 % podíl na trhu osobní dopravy.

Holding RŽD je největším zaměstnavatelem v zemi, práci poskytuje 737 000 lidí. Zajímavým faktem je, že ještě v roce 2004 byl počet zaměstnanců 1,465 milionu. Skupina disponuje více jak 20 000 lokomotivami (11,8 tisíc dieselových a elektrických nákladních lokomotiv; 5,9 tisíc posunovacích lokomotiv; 3,1 tisíc osobních lokomotiv). Dále pak 196,3 tisíce nákladních železničních vozů (více jak polovina všech nákladních vozů na území RF), 21 tisíc osobních železničních vozů dálkové přepravy a 14,3 tisíce příměstských osobních vozů. V říjnu 2018 vyhlásila



Na těžké nákladní vlaky jsou nasazovány silné trojdílné dieselové lokomotivy (Zabajkalský kraj). Foto: Georgij Koňuškin, www.parovoz.com

ředitelství infrastruktury. Dálkovou osobní dopravou se zabývá Federální společnost pro přepravu cestujících (FPK). K významným logistickým a spedičním firmám s účastí RŽD patří tyto společnosti: GEFKO (nadmárodní společnost etablovaná v Západní Evropě, ve které má RŽD 75 % podíl), RŽD Logistika, OTLK (společný podnik ruských, běloruských a kazachských drah). K již zmiňovaným operátorům vozového parku patří následující společnosti: Federální nákladní společnost (FGK), která vlastní 154 000 vozů RŽD, tj. plných 78 %. Refservis, který se zaměřuje na přepravu rychle zkazitelného zboží v izotermických vozech. RejlTransAvto (RTA) se, jak napovídá název, zaměřuje na přepravu automobilů. Železniční vozy a služby spojené s kombinovanou přepravou nabízí společnost Transkontejner, ale i Ruskaja trojka. K organizaci přeprav mezi Evropou a Asií založilo RŽD ve spolupráci s DB společnost TRANS EURASIA LOGISTICS.

Soukromým operátorem vozového parku (99,99 % vlastní holandská

společnost UCL Rail) je společnost První nákladní (PGK), která vlastní 115 000 železničních vozů a zaměstnává 3 600 pracovníků. Společnost vznikla na základě již výše uvedené reformy v roce 2007 a nesla do svého přejmenování v roce 2015 název Nezávislá dopravní společnost.

Zajímavé jsou plány na vysokorychlostní železniční nákladní dopravu mezi Moskvou a Kazaní, kde by dvacíti vozové vlaky přepravovaly jak cestující, tak speciálně navržené kontejnery. Je patrný vzrůstající potenciál Ruské federace jakožto tranzitní země při výměně zboží mezi Japonskem, Koreou i Čínou na jedné straně a Evropou na straně druhé. V tomto kontextu je také nutné zmínit existenci 170 milionového bezcelního trhu (Celní unie Ruska, Běloruska a Kazachstánu).

V letošním roce se očekává dokončení železničního mostu na Krym. První silniční část byla zprovozněna 16. května 2018 – 19 km dlouhý most je nejen nejdelším mostem v Rusku, ale zároveň v celé Evropě.

Michal Vítěz



Také na Krymu jezdí nákladní vlaky (úsek Sireň – Verchněsadovaja)

Foto: Alexej Bojev, www.parovoz.com



Přeprava hromadných substrátů představuje 60 % podíl.

Foto: Tjomyč, www.parovoz.com

chodnými tratěmi: 750 mm (43 tratí převážně lesních, rašelinových či závodních o celkové délce 1 656 km), 1 067 mm (805 km na ostrově Sachalin) a 1 435 mm (104 km v Kaliningradské oblasti). Nejdelší úzkorozchodná trať 750 mm měří 270 km a nachází se ve Sverdlovské oblasti. Zajímavostí je, že se jedná o smíšený provoz, kde se vyskytují i lůžkové vozy. Od roku 2003 probíhá na ostrově Sachalin přestavba tratí na široký rozchod 1 520 mm, práce probíhají úspěšně s předpokládaným zakončením v roce 2020. Na síti se na-

společnost plán na koupi 5 000 lokomotiv do roku 2025. Jen v letošním roce RŽD vynaloží 1 mld. eur na nákup 600 lokomotiv. Většina z nich bude použita pro nákladní dopravu (100 dieselových a 300 elektrických), dalších 200 kusů jsou posunovací a osobní lokomotivy. V souladu s dlouhodobým plánem rozvoje plánuje společnost do roku 2025 také opravit 15 tisíc lokomotiv.

Do struktury RŽD patří celkem 158 dceřiných a závislých společností. Údržbu a rozvoj infrastruktury má na starost pobočka s názvem Centrální

## Ze zahraničí

### ITÁLIE

#### Podpora protihlukových opatření

Evropská komise schválila, podle pravidel Evropské unie pro státní podporu, program podpory ve výši 20 milionů eur na snížení hluku z železniční nákladní dopravy v Itálii. Podpora bude poskytnuta prostřednictvím úhrady až 50 % nákladů na vybavení železničních nákladních vozů provozovaných v Itálii od 1. ledna 2015 méně hlučnými kompozitními brzdovými špalíky. Toto dodatečné vybavení umožní snížení emisí hluku starších vozů na nižší hladiny hluku, které jsou pro nové vozy už povinné. Program podpory je otevřen všem železničním společnostem a majitelům vozů se sídlem v evropském hospodářském prostoru, kteří provozují nákladní dopravu v italské železniční síti, a bude poskytován za nediskriminačních podmínek.

### JIHOAFRICKÁ REPUBLIKA

#### Nejdelší nákladní vlak

Rostoucí poptávka oceláren po manganu inspirovala jihoafrickou společnost Transnet Freight Rail ke spuštění programu pro zvýšení kapacity přepravy manganové rudy na své síti o rozchodu 1 067 mm. Přeprava manganu z dolů v Hotazel do jihoafrických námořních přístavů vzrostla z přibližně 5 milionů tun za rok 2012 na 12,8 milionu tun v roce 2017.

V září loňského roku vypravil Transnet testovací vlak o 375 vozech s rozloženou trakcí na 861 km dlouhou ruďnou trať mezi stanicí Sishen a přístavem Saldanha. Test měl potvrdit, zda bude možné pro zvýšení kapacity pro přepravu manganu využít delší vlaky. Železnice by poté mohla získat navíc přibližně 1,2 mil. tun, které se nyní přepravují po silnici. Vlaky železné rudy na trase Sishen – Saldanha obvykle sestávají z 342 vozů tažených osmi elektrickými a motorovými lokomotivami. Pokud Transnet uspěje v pravidelném provozu 375vozových vlaků, jednalo by se při délce soupravy 4 km o nejdelší rutinně provozované vlaky na světě – každý o hmotnosti 22 500 tun.

Zuzana Kovačová

## Střípky ze Slovenska

### Vectrony ZSSK Cargo

Lokomotivní park dopravce ZSSK Cargo obohatily v závěru roku první lokomotivy řady 383 Vectron. Společnost si chce pronajmout deset strojů této řady a deklaruje jejich nasazení na mezinárodní přepravu. Vectrony se již nyní pravidelně objevují i na



V Třnavě byl pořízen snímek lokomotivy Vectron 383.203 s Pn 67171 do Čiernej nad Tisou.

železničních tratích v České republice nebo Polsku. 5. prosince 2018 byla lokomotiva 383.202 oficiálně představena odborné veřejnosti a 11. prosince se stroj 383.203 poprvé vydal s ucelenou soupravou prázdných vozů z Bratislavy do Čiernej nad Tisou. Zpět Vectrony dopravují železnou rudu do přístavu Bratislava-Pálenisko. Na Štrbské rampě jsou tyto vlaky s ohledem na svoji hmotnost vedeny s postrkem. K 15. lednu měl dopravce k dispozici čtyři lokomotivy z celkového počtu deseti. Pronájem lokomotiv zajišťuje společnost S Rail Lease s.r.o.

### Nový terminál ŽSR

8. října 2018 otevřely ŽSR nový terminál intermodální dopravy Lužianky TIP. Ten se nachází v těsné blízkosti automobilky Jaguar Land Rover. Výstavba terminálu přišla na téměř 40 mil. eur. Roční produkce automobilky by měla dosáhnout 150 tisíc automobilů a očekává se, že většina produkce bude odvážena po železnici. Stanice Lužianky TIP je obsazena výpravčím a má čtyři expediční koleje, každou o délce 700 metrů, s čelními rampami. V blízké budoucnosti se počítá s výstavbou dalších dvou kolejí určených



První vlak ložený automobily odjíždí ze stanice Lužianky TIP.

na nakládku a vykládku kontejnerů, neboť se jedná o veřejný terminál.

První vlak ložený automobily odjel ze stanice Lužianky TIP 21. prosince 2018 a přes pohraniční přechodovou stanici Bratislava-Petržalka mířil do německé stanice Gelsenkirchen-Bismarck. V čele vlaku stanula „bardotka“ 751.113 dopravce ZSSK Cargo. Další vlaky odjely v prvních lednových týdnech. V železniční stanici Leopoldov probíhá přepřah na lokomotivu elektrické trakce. Ve stanici Bratislava-Petržalka vlak přebírá dopravce LTE AT.

Text: Michal Roh  
Foto: Peter Melicher



# Podkarpatoruský Semmering, aneb železnice v Užockém průsmyku

Nikola Šuhaj, poloniny, Rusíni... Z těchto indicíí musí být každému čtenáři zřejmé, kam nás lednový cestopis zavede. Na Podkarpatskou Rus, která byla v letech 1919 – 1939 součástí Československa. Ve 30. letech minulého století zde žilo přibližně 720 tisíc obyvatel – Čechů, Maďarů, Rusínů a Židů. Nyní má Zakarpatská oblast příslušející k Ukrajině obyvatel podstatně více, asi 1,3 milionu.

Jedním z nejkrásnějších míst tehdejší Podkarpatské Rusi bylo údolí řeky Uže a zvláště pak Užocký průsmyk. Řeka

úzkorozchodné dráhy Užhorod – Antalovce (10. května 1916).

Po předání území Československé republice převzaly provoz Československé státní dráhy (ČSD). Plné konsolidace poměrů proto bylo dosaženo až v roce 1920. Ještě dříve, k 5. únoru 1919 bylo zřízeno Ředitelství státních drah v Košicích, kterému všechny podkarpatoruské tratě později připadly. V roce 1939 se zdejší železnice dostávají znovu pod správu MÁV. Součástí Maďarska byla Podkarpatská Rus po celou 2. světovou válku. Předpokládalo se, že po osvobození Rudou armádou v roce



Příroda v okolí Užockého průsmyku

Už nebo chcete-li Uh, pramení ve východních Karpatech v nadmořské výšce cca 850 metrů. Měří 127 km a na Slovensku je levostranným přítokem Laborce. Zprvu protéká hlubokými údolím, které se postupně rozšiřuje. Od Užhorodu je pak krajina v okolí řeky rovinatá.

## Vývoj železnic

Nejvýznamnější společností stavící své železnice na území pozdější Podkarpatské Rusi byla Uherská severovýchodní dráha, jejíž vlaky dojelely 25. srpna 1872 do stanice Čop (dříve Csap) a také do Užhorodu, největšího města oblasti. V roce 1890 byla Uherská severovýchodní dráha zestátněna a provoz převzaly MÁV (Uherské královské státní dráhy). V Užhorodu na hlavní trať navázala lokálka Místní dráhy v údolí Uže do Dubrině (4. června 1894) a Velkého Berezného (18. července 1897). Tuto místní dráhu prodloužily MÁV 2. října 1905 o úsek ke státní hranici s Polskem do Užockého průsmyku. Vývoj železničního uzlu Užhorod byl dokončen otevřením Místní dráhy Užhorod – Vajany (1. listopadu 1909) a zajímavé vojenské

1944 a po skončení války bude území připojeno zpět k Československu, ale k tomu nedošlo. 29. června 1944 byla v Moskvě podepsána dohoda o začlenění území Podkarpatské Rusi k SSSR a v lednu 1946 byla ustavena Zakarpatská oblast v rámci Ukrajiny. 1. prosince 1991 byla vyhlášena samostatná Ukrajina, na postavení Zakarpatské Ukrajiny se však už nic nezměnilo. Jen se změnil provozovatel železniční dopravy. Od Sovětských železnic (SŽD) provoz převzaly Ukrajinské železnice (UZ).

Sovětské železnice se staly provozovatelem všech zdejších tratí v roce 1945 a čekal je nelehký úkol. Přestavět normálněrozchodné tratě na široký rozchod a u úzkorozchodných tratí změnit rozchod ze 760 mm na 750 mm obvyklých v SSSR. V příhraničních oblastech bylo nutné vybudovat rozsáhlá překladiště. Brzy byla také zahájena elektrizace nejdůležitějších tratí a zdvoukolejňování nejzatíženějších úseků.

## Podkarpatoruský Semmering

Trať vedoucí Užockým průsmykem bývá milovníky železnic nazývána Pod-



Náčrt železniční tratě vedoucí Užockým průsmykem

karpatoruský Semmeringem pro svůj náročný horský charakter s mnoha oblouky, tunely a mosty. V dobových průvodcích je popsána takto: „*Sedm a půl kilometru vzdušné vzdálenosti mezi Volosiankou a Užokem (Užockým průsmykem) překonávala železnice 19 km dlouhou serpentinnou tratí. Ta vznikla pouze ze strategických důvodů a na stavbu byl vynaložen takový náklad, že i na tehdejší dobu byl enormní. Z Volosianki do Užoku bylo třeba překonat výškový rozdíl 362 metrů, proto byla trasa vyvinuta v serpentínách po svazích zarostlých hor, přetínala hluboká údolí dlouhými mosty a krátila si cestu šesti tunely v celkové délce 2 271 metrů. V nejhořejší části této trati střídaly se vysoké podpěrné zdi a hluboké zářezy s tunely a smělymi mosty, aby bylo dosaženo přechodu ve výši téměř 900 metrů.*“



Památník obětem bojů v Užockém průsmyku

Z Volosianki do Užoku v tu dobu jezdily jen dva vlaky a ani dnes není intenzita osobní dopravy větší. Kromě tří-čtyř párů elektrických příměstských vlaků projíždí průsmykem jen dva páry rychlíků ze Solotvina do Lvova a Kyjeva. Ani nákladní doprava není příliš intenzivní a dle informací místních železničářů se odehrává hlavně v noci. Většina nákladních vlaků je totiž trasována přes sousední Beskidský průsmyk. Zbývá ještě dodat, že v sedmdesátých letech minulého století byla část tratě u stanice Šerbin přeložena a vznikly zde dva nové tunely. Uvnitř jednoho z nových tunelů má odbočovat podzemní vojenská vlečka... U zastávky Užok vlaky projíždějí po 170 metrů dlouhém mostě. Ten byl svého času nejdelším v Československu. Další, téměř 40 metrů vysoké betonové mosty se nacházejí za Šerbinem. Dodejme, že tunely i mosty jsou dosud střeženy vojáky

sídlícími v kasárnách pod stanicí Šerbin. Oproti jiným objektům ve vnitrozemí je zde střežení důslednější – důvodem je blízkost polsko-ukrajinské

a uhájilo je až do 8. května 1915, kdy Rusové byli po porážce u Tarnova nuceni k vyklizení svých karpatských pozic. U bývalé železniční stanice se nachází vojenský hřbitov, kde je pohřbeno 363 vojáků obou válčících stran. Celkem zde ale zahynulo desítky tisíc vojáků. Dělostřeleckou palbou byly zničeny i užocké lázně. „Za Československa“ procházela Užockým průsmykem československo-polská hranice. Sídlila zde proto finanční stráž. Obec byla východiskem řady výletů na okolní hřebeny, pořádaly se zde lyžařské závody. Přímo v průsmyku se nacházel hotel Sport.



Přestup mezi příměstskými vlaky z Užhorodu a ze Lvova se uskutečňuje ve vrcholové stanici Sianki.

hranice. Ostatně její blízkost pocítíte také, když vystoupíte ve zmodernizované stanici Sianki a budete se od chytit vydat na nějakou túru.

## Užocký průsmyk

V Užoku byly před 1. světovou válkou navštěvované lázně se čtyřmi prameny. Stály zde dva lázeňské domy se třiceti koupelnami, vojenský vodoléčebný ústav. Za již zmíněné války se průsmyk stal místem krvavých bojů. S několikaletým přerušením jej Rusové drželi od 24. září 1914 do 26. ledna 1915 a na počátku roku 1915 pronikli až k Zábrodu. Ustupující rakouská vojska při tom zničila vysoký viadukt u Šerbinu. 26. ledna se však rakouské vojsko zmocnilo výšin po obou stranách sedla

Oblast je dnes součástí Užanského národního parku – součásti ukrajinsko-polsko-slovenské mezinárodní biosférické rezervace Východní Karpaty, která je součástí rezervace UNESCO. Užanský park byl založen v roce 1999, ale například rezervace Stuzycja a Tychyj byly založeny již v roce 1908. Kromě nádherných bukových lesů stojí za vidění i dřevěný Chrám sv. Michaela Archanděla, který je ukázkou bojkovské architektury a je od roku 2013 rovněž zapsán na seznam UNESCO. Pokud se sem vydáte, pak si určitě nenechte ujít jízdu vlakem po Podkarpatoruském Semmeringu. V tomto případě beze zbytku platí, že i cesta může být cíl.

Text a foto: Michal Roh

## Foto měsíce



Lednové foto měsíce Jakuba Dvořáka zachycuje netradičně lokomotivu konkurenčního dopravce IDS Cargo. „Bobina“ E 499.0042 v retro nátěru pozvovala na Silvestra 2018 účastníkům akce připomínající příjezd prvního elektrického vlaku do Ústí nad Labem-Střekova před 60 lety.



Železniční trať před zastávkou Užok na dobové pohlednici  
sbírka Michal Roh