

## Naši zaměstnanci sportují

Když jsem sestavoval obsah červnového Cargováku, připadal jsem si spíše jak šéfredaktor nějakého sportovního časopisu. Ptáte se proč? Důvodů je několik. V druhé polovině května se uskutečnil v pořadí již osmý ročník oblíbeného sportovního setkání našich zaměstnanců – Cargiáda. Disciplíny byly již tradičně bláznivé, ale to vůbec nevadilo. Všechny týmy bojovaly, seč mohly.

Ale bojovali i další zaměstnanci ČD Cargo. Ne sice na Cargiádě, ale na jiných kolbištích. V Hradci Králové se konala další tradiční akce, cyklomaratón. Ani zde nemohl chybět tým ČD Cargo, jehož člen, Augustin Fryč, zde dosáhl výborných výsledků. Stejně jako Patrik Šerý v kulturistice.

Seriál zájmy a záliby našich zaměstnanců nemusíme čtenářům představovat. Ale shodou náhod se v jeho červnovém dílu dozvíte, jaké to je pádlovat na dračí lodi. A už dnes můžeme čtenářům prozradit, že i další díl „zájmů a zálib“ bude zaměřen sportovně.

Sport posiluje tělo i ducha, přispívá k vyplavování endorfinů a tím samozřejmě k dobré náladě. Pro zaměstnance, kteří kouzlu sportu zatím nepropadli, je určena nabídka MultiSport, jejíž podmínky najdete uvnitř čísla. Tak v blízkém se létě: Sportu zdar.

Michal Roh



23. května 2019 hostil hotel Harmony ve Špindlerově Mlýně již třetí konferenci sdružení železničních nákladních dopravců České republiky – ŽESNAD.CZ. Za dobu své existence si sdružení vydobýlo své místo na slunci a dnes je respektovaným partnerem státní správy, SŽDC a dalších institucí. Je nutné vysoce hodnotit zejména činnost pracovní skupiny "Trakční energie", pod vedením Tomáše Tótha z ČD Cargo, které se podařilo zavést do praxe hybridní model odúčtování trakční energie.

# Musíme oddělit provoz rychlých a pomalých vlaků

OBSAH

03

## Veletrh Transport & Logistics 2019

Na mnichovském veletrhu byla mimo jiné prezentována silniční Megasouprava firmy Schmitz, velmi výrazně upozorňující na úspory emisí CO<sub>2</sub> vztažené na přepravenou jednotku nákladu.



08

## Zátěžová zkouška nového mostu

V dubnu se uskutečnila zátěžová zkouška nového železničního mostu nad přehradou Hracholusky. Role zkušebních vozidel se ujaly tři lokomotivy řady T 679.1.



Začínal jako topič na parních lokomotivách. Vystudoval Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, obor elektrická trakce, později pracoval jako hlavní konstruktér v ČKD. Dnes patří mezi uznávané dopravní odborníky. Řeč je o Ing. Jiřím Pohlovi, senior engineerovi společnosti Siemens Mobility, kterému jsme položili několik otázek na aktuální témata z oblasti železniční nákladní dopravy.

» S dopravou jste spojil celý svůj profesní život. Jak jste se k tomuto odvětví dostal a jak hodnotíte jeho vývoj?

Vystudoval jsem elektrickou trakci na pražské dopravní průmyslovce a následně na Vysoké škole dopravní v Žilině. Měl jsem možnost zažít tento obor v první linii produktových inovací od doby náhrady parních lokomotiv přes nástup polovodičové techniky až do současnosti. A zejména jsem měl to štěstí poznat v průmyslu i v dopravě, v tuzemsku i v zahraničí, mnoho výborných opravdových odborníků a přitom s velmi přátelským přístupem ke svému okolí. Hodně mi pomohli, mnohému jsem se od nich naučil a jsem jim za to vděčný. Mnozí z nich čtou váš časopis, a proto bych chtěl využít této příležitosti, abych jim poděkoval.



» Veřejnosti jsou známy Vaše přednášky týkající se vlivu dopravy na životní prostředí. Je skutečně doprava tak škodlivým odvětvím?

Pro harmonický územní rozvoj, pro zapojení celé plochy území státu do systému tvorby a spotřeby hodnot, je rychlá a kvalitní doprava nezbytná. Avšak nelze se smířit se skutečností, že se v České republice doprava stala největším a nejrychleji rostoucím konečným spotřebitelem energie. Doprava již ve spotřebě energie předstihla průmysl i domácnosti. Téměř 98 % energie pro dopravu v České republice tvoří ropná paliva a jejich náhražky. Nelze se tedy divit skutečnosti, že doprava v České republice produkuje dvakrát tolik oxidu uhličitého než průmysl. Ještě závažnější jsou toxické výfukové emise spalovacích motorů. Poškozuji zdraví obyvatelstva mnohem více než dopravní nehody.

Aktuálním trendem je bezemisní multimodální mobilita založená nikoliv na konkurenci, ale na kooperaci (spolupráci) a komplementárnosti (doplňování se) jednotlivých druhů dopravy. Moderní železnice s elektrickou vozbou v ní má důležitou roli zajišťovat silné a pravidelné přepravy. Dokáže to s osmkrát nižší spotřebou energie než

Pokračování na str. 2

# Musíme oddělit provoz rychlých a pomalých vlaků

Dokončení ze str. 1

automobily a navíc bez emisí, což jsou stále více ceněné hodnoty. Automobilům (již brzy elektrickým) naopak logicky náleží slabé a občasné přepravy, ty dokáží automobily pružně a operativně zajistit.

► **Velké diskuze se nyní vedou okolo implementace ETCS. Jaký je Váš názor na tuto problematiku?**

Místo diskusí naplno pracovat. V posledních letech se výrazně posunula vpřed technika staničních a traťových zabezpečovacích zařízení. Mechanické, elektromechanické a reléové systémy jsou nahrazovány elektronickými stavebly. Ty však neřídí jízdu vlaků přímo, nýbrž rozsvícením určitého návěstního znaku na návěstidle. V době, kdy si cestující ve vlaku stahují z internetu zábavné pořady s objemem dat v řádu GB, předává návěstidlo vlaku světelnou návěstí informaci pouhých několika bitů. To již neodpovídá možnostem současné techniky. Bezpečnost vlakové dopravy závisí na tom, zda strojvedoucí návěst postřehne, správně vyhodnotí, že patří jemu, a uposlechne ji.

V souběhu s tím vzrostla rychlost jízdy vlaků, strojvedoucí vidí návěst kratší dobu, brzdná dráha je delší. Za směnu ujezdě strojvedoucí větší vzdálenost než dříve a tedy spatří více návěstidel. Je tedy na místě pomoci strojvedoucímu nést jeho odpovědnost

pomocí moderní techniky, aplikací nových informačních technologií. Cílem je nahradit tradiční předávání informací mezi tratí a vozidlem, zajišťované prostřednictvím návěstí na návěstidlech, novým stylem. A to bezkontaktním předáváním oprávnění k jízdě včetně dovoleného rychlostního profilu zobrazovaného strojvedoucímu na displeji ve vozidle a průběžnou kontrolou jeho dodržování.

Palubní jednotka ETCS dohlíží, zda strojvedoucí či zařízení pro automatické vedení vlaku zadaný rychlostní profil respektují. V opačném případě dojde k aktivaci samočinného brzdění. Cílem ETCS je poslušný vlak, který jede, jen když smí, a to jen tím směrem a tam, kam je mu povoleno. Respektující přitom veškerá trvalá i přechodná omezení rychlosti a místo zastavení. Vzájemně koordinované vybavení tratí a vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS je základem vyšší automatizace provozu železnic. Dalšími kroky bude propojení automatického vedení vlaku (ATO – Automatic train operation) s ETCS (ATP – Automatic train protection) a s automatickým stavěním vlakových cest s cílem automatické jízdy vlaku podle dynamického jízdního řádu (ATS – Automatic train supervision).

V podmínkách železnice, důsledně rozdělené na provozovatele dráhy a na provozovatele drážní dopravy, není snadné zavádět tak komplexní systém

s navzájem spolupracující traťovou (stacionární) a vozidlovou (mobilní) částí, jakým ETCS nepochybně je. Ale společný cíl stojí za to. Každopádně je na všech úrovních základem vzdělání: naučit se novému systému porozumět, umět využít jeho přínosy. Ale to již bylo na železnici mnohokrát – při nástupu elektrické trakce, při příchodu elektroniky, při zavádění vozidel s frekvenčně řízenými asynchronními trakčními motory, ...

► **Vysokorychlostní tratě jsou považovány za důležité pro železniční osobní dopravu? V čem vidíte budoucnost dopravy nákladní?**

Účinným řešením pro přetížené konvenční tratě je oddělení provozu rychlých a pomalých vlaků. Intenzivně připravovaná výstavba prvních tří úseků vysokorychlostních tratí (Polabí: Běchovice – Poříčany, Moravská Brána: Přerov – Ostrava, Jižní Morava: Brno – Vranovice), na které budou odklony rychlíky, bude přínosem i pro nákladní vlaky. Zbyde pro ně na konvenčních tratích více volných tras. Bylo by však chybou tvrdit, že vysokorychlostní tratě budou sloužit jen dopravě osob, lze je využít i pro dopravu věcí. Nikoliv běžných substrátů v konvenčních nákladních vozech, ale balíčkového zboží ve vysokorychlostních vozidlech. Železnice se tak může vrátit k přepravě kusových zásilek, a to v nové velmi atraktivní podobě.

Nákladní dopravě na konvenčních tratích pomůže jak posílení výkonnosti silně přetížených tranzitních koridorů, jehož součástí je též zvýšení přenosové schopnosti trakčního vedení změnou systému 3 kV na 25 kV, tak i zapojení dalších tratí do nákladní dopravy jejich modernizací. Jde o elektrizaci dalších tratí, a to i na dosud elektrizaci opomíjeném severu Čech, pochopitelně již jednotným systémem 25 kV, budováním druhých traťových kolejí, jakož i rozšiřováním ETCS i mimo traťové sítě TEN-T.

V oblasti trakčních vozidel jsou základem trendem moderní vysoce výkonné interoperabilní elektrické lokomotivy, schopné velmi produktivně přepravovat zásilky napříč Evropou. Ve srovnání se silniční automobilovou dopravou dokáže být železniční doprava nejen energeticky efektivnější, ale i mnohem produktivnější. Avšak mají-li nákladní vlaky dostat volné trasy na tratích silně zatížených souběhem nákladní i osobní dopravy, musí jet rychle, v těsném souběhu za rychlíky. K tomu potřebují vysoce výkonné lokomotivy. Česká republika je malá a je hospodářsky těsně propojená s ostatními evropskými zeměmi, dvě třetiny přepravních výkonů v železniční nákladní dopravě České republiky začínají či končí v zahraničí, interoperabilita je proto přirozenou nutností. Cílem je též systematická náhrada železničních vozidel se spalovacími motory elektrickou vzbou. A to v kombinaci liniového elektrického napájení, lithiových akumulátorů a vodíkových palivových článků. Dekarbonizace železniční dopravy je jednoznačným programem.

► **Myslíte si, že je reálný další přesun zboží ze silnice na železnici?**

To není otázka, to je úkol. Uložila jej dopravě vláda České republiky v rámci Národního programu snižování emisí. Zadání je převést do roku 2030 ze silnice na železnici 30 % přepravních výkonů nákladní dopravy. Pochopitelně je k naplnění tohoto cíle potřebné učinit mnoho. Modernizovat všechny čtyři strukturální subsystémy železnice (INS – trať, ENE – energie, CCS – řízení a zabezpečení i RST – vozidla) tak, aby dokázaly vysokou kvalitou, rychlostí, spolehlivostí, dochvilností, navazujícími službami a akceptovatelnou cenou dovozného motivovat přepravce k přechodu ze silniční dopravy na železnici. A též všechny čtyři strukturální subsystémy železnice harmonicky posílit, aby železnice vysokou přepravní poptávkou kapacitně zvládla. I kvantita je součástí kvality.

Nižší energetická náročnost železniční dopravy v elektrické vzbou ve srovnání dopravou silniční přináší tři zásadní benefity: snížení spotřeby energie, zejména fosilních paliv, snížení produkce oxidu uhličitého, poškozujícího zemské klima, a snížení produkce jedovatých zplodin hoření, poškozujících lidské zdraví. Jde proto o společensky mimořádně důležitý cíl. Velká množství nákladních automobilů ve svých ulicích žádná obec, ani žádné město, oprávněně nechce. Je proto naší společnou povinností cíl v oblasti přesunu nákladní dopravy ze silnic na železnici naplnit.

Připravil Michal Roh  
Foto: Michal Roh

## Zajímavá přeprava traktoru



Firma Berec provádí na zakázku odstraňování náletových dřevin a jiných porostů pod rozvodnou sítí elektrické energie po celé České republice. Hlavním pomocníkem při těchto pracích je traktor Valtra 190 s osazenou rekultivační frézou.

Na přepravě traktoru na určená místa práce jsme se již několikrát podíleli. Vždy se jedná o jednorázové přepravy na voze řady Kns s využitím našich pravidelných spojů. V minulém roce jsme traktor přepravili například 1. listopadu ze Šumperka do Prahy-Libně, 14. prosince z Prahy-Libně do Chebu a 9. ledna 2019 zpět do Prahy. Také v letošním roce jsme k plné spokojenosti zákazníka zajistili již několik přeprav. Konkrétně 9. března z Prahy-Libně do Ústí nad Orlicí, 19. března do Suchdola nad Odrou a 4. dubna zpět do Prahy.

Za úspěšnou realizaci těchto přeprav patří poděkování všem zúčastněným provozním pracovníkům ČD Cargo. Obzvláště bych vyzdvihl jejich profesionální přístup při operativním posouvání data nahládky a také při hlídání kvality přeprav, při které je kladen velký důraz na rychlost převozu traktoru. Po uplynutí vegetačního období je velký předpoklad, že se na nás zákazník znovu obrátí.

Text: Jan Kadlec  
Foto: Jiří Vorel

Traktor přistavený u rampy v Ústí nad Orlicí

# Veletrh Transport & Logistics 2019

Letošní, již 21. ročník mnichovského veletrhu Transport & Logistics, který se konal ve dnech 4. až 7. června, celkem překvapivě nepřinesl žádnou skutečně převratnou novinku, ani na železnici, ani na silnici. Všechny vystavované exponáty reprezentovaly již známé technologie a řešení, ať už v oblasti lokomotiv nebo nákladních vozů. Pozoruhodná byla především nepřítomnost – až na zřejmě jedinou výjimku, viz níže – jakýchkoliv exponátů odkazujících na dnešní trendy v elektromobilitě, autonomním řízení a umělé inteligenci.

Exponáty železniční nákladní dopravy jako obvykle dominovaly volné ploše



Trojdrožová lokomotiva Toshiba je z jedné strany opatřena nátěrem pronajímatele Railpool, z druhé DB Cargo.

vystaviště. Vystaveno zde bylo celkem pět lokomotiv a několik desítek nákladních vozů. Vystaveny byly lokomotivy jen dvou výrobců – firem Siemens a Toshiba. Prvně jmenovaná vystavila tři verze své aktuálně vyráběné řady Vectron. První byla standardní elektrická vícesystémová verze MS, konkrétně stroj 193.362 ze stokusové série, právě dodávané DB Cargo a opatřený polepem I'am European, odkazující na celoevropskou možnost nasazování těchto interoperabilních lokomotiv, které vlastní a provozuje i ČD Cargo. Druhou lokomotivou tohoto typu byla duální verze 248.002 s elektrickým a dieselovým pohonem, schopným pl-

nohodnotného vedení vlaku i na elektrizovaných tratích. Třetím strojem byla zjednodušená verze pouze pro systém 15 kV/16,7 Hz, prodávaná pod obchodním názvem Smarton. Druhým vystavujícím byla firma Toshiba, která představila jednak vzorek své třídrožové konstrukce posunovací lokomotivy pro pohon z troleje, baterie a spalovacího motoru a také hybridní lokomotivu 1094.001 DB vzniklou rekonstrukcí ze starší lokomotivy 294 DB. Firma Bombardier zde letos vůbec nevystavovala, údajně z důvodu zaneprázdněnosti všech poteciálních novinek různými zkouškami a schvalovacími procesy.

Pro vystavené nákladní vozy byla velmi příznačná jedna věc: nebyl vy-

staven žádný nový krytý vůz řady Habins, ani jiné podobné konstrukce. Z tohoto faktu sice nelze vyvozovat žádné kategorické závěry, nicméně určitý trend vypořádat lze. Je totiž možné říci, že konstrukce nákladních vozů se dnes rozpadají do dvou skupin. První, ve které nalezneme konvenční konstrukce, zpravidla pro hromadné substráty, jako jsou kotlové vozy, samovýšpňné vozy pro obiloviny, případně i vysokostěnné vozy pro uhlí a podobné komodity. Do druhé skupiny pak patří vozy intermodální, a to jak pro kontejnery, výměnné nástavby a návěsy, tak i novější vozy s nástavbami, provozovanými v dlouhodobějším režimu. Sem patří i u nás známá technologie Innofreight, ale i některé další. Principem těchto řešení, která se objevila i na minulých ročnících veletrhu, je oddělit pojezd vozu, který je komplikovaný, nákladný a má proto dlouhou životnost, od nástavby a ložného prostoru, který může být – dle vzoru silničních vozidel – řešen poměrně jednoduše, může mít kratší životnost a může tak být na voze měněn častěji dle aktuálních obchodních potřeb provozovatele. Těchto vozů s různými nástavbami zde byla vystavena celá škála. Asi nejzajímavější byla varianta koše do speciálních košových vozů pro přepravu nových nákladních a užitkových automobilů. První skupinu zde zastupovaly dva vozy, v obou případech se



Koš pro přepravu nákladních a užitkových automobilů



Společný stánek ČD Cargo a dceřiných společností

jednalo o 80' čtyřnápravové vozy pro maritimní intermodální přepravy. Jeden již známé starší konstrukce z produkce Tatravagonky Poprad v netradiční žluté barvě polského operátora Clip a druhý vlastní nové konstrukce lounského Legiosu.

Silniční doprava byla zastoupena různými verzemi tahačů, intermodálních návěsů a také dvěma megasoupravami o délce dvou návěsů. Stále otevřenou otázkou je provoz těchto souprav na evropských komunikacích, včetně mezinárodní dopravy.

Vnitřní expozice zaplnily desítky stánků vystavovatelů ze všech možných oborů, byť i jen vzdálené souvisejících

s dopravou, logistikou a skladováním. Železniční nákladní dopravci obsadili halu B, včetně samozřejmě stánku ČD Cargo, kde se uskutečnila řada úspěšných jednání s mnoha stávajícími i potenciálními zákazníky. Nedalekému stánku DB Cargo pak dominovalo zřejmě jediné autonomní vozidlo celého veletrhu, nákladní automobil T-Pod, který je jinak nasazován v provozu v terminálu DB Schenker ve švédském Jönköpingu. Je skutečně velmi paradoxní, že autonomní silniční technologie vyvíjí a prezentuje firma, která patří do velké evropské drážní skupiny.

Text a foto: Martin Boháč

## Co vlastně znamenají hospodářské výsledky dle „IFRS“ a konsolidované výsledky hospodaření? (2.)

(dokončení z minulého čísla)

**Dle jakých předpisů sestavuje ČD Cargo daňové přiznání pro daň z příjmu právnických osob?**

Bohužel zákon č. 586/1992 Sb. o dani z příjmu, na základě kterého připravujeme přiznání k dani z příjmu právnických osob, vyžaduje sestavení účetní závěrky dle českých účetních předpisů. Z této účetní závěrky sestavené dle těchto předpisů je pak nutné připravit daňový základ, ze kterého je následně spočítána daň z příjmu právnických osob.

Tento klíčový nesoulad způsobuje nekomfortní situaci pro celou společnost. Odpovědní pracovníci odboru účetnictví, respektive finančního úseku musí zabezpečit vedení účetnictví jak dle českých účetních

předpisů, tak dle IFRS. To je samozřejmě velmi náročné kapacitně i časově. A jelikož se ani v nejbližší době neočekává žádný posun v harmonizaci účetních a daňových předpisů, rozhodlo vedení společnosti o projektu v rámci úpravy SAP (klíčový účetní software), který by měl zabezpečit, že účetnictví bude vedeno jednak dle českých účetních předpisů, tak dle IFRS.

V současné době totiž vedeme účetnictví pouze dle českých účetních předpisů a následně několikrát ročně převádíme takto připravené účetní výkazy do podoby IFRS. To obnáší spoustu ruční práce, která je velmi náročná na čas. Po úspěšném dokončení projektu by se měly všechny účetní transakce účtovat dle českých účetních předpisů (jako doposud) a zároveň automaticky i dle IFRS.

**Konsolidovaná účetní závěrka**

Mimo povinnost sestavit účetní závěrku dle IFRS musí společnost ČD Cargo připravit a vykazovat konsolidovanou účetní závěrku, opět dle IFRS. V rámci konsolidované účetní závěrky jsou prezentovány hospodářské výsledky za celou skupinu ČD Cargo, do které patří dceřiné společnosti (například CD Cargo Poland nebo Terminál Brno) a přidružené společnosti (například ODOS nebo Bohemia-kombi). Podstatou konsolidovaných účetních údajů je získání informací za skupinu samostatných společností, tak jako by tato skupina byla pouze jednou ekonomickou jednotkou. Konsolidovaná účetní závěrka je tak účetní závěrka skupiny podniků, ve které se slučuje stav majetku a závazků a dosažené hospodářské výsledky mateřského podniku s jeho po-

dílovou účastí v ostatních podnicích, které kontroluje (dceřiné společnosti) nebo v nichž má podstatný vliv (přidružené společnosti).

Základním principem přípravy konsolidovaných výkazů je sloučení stavu majetku, závazků a hospodářských výsledků, na druhé straně jsou eliminovány všechny účetní transakce, které se uskuteční mezi mateřskou společností ČD Cargo a dceřinými společnostmi či mezi dceřinými společnostmi navzájem. V případě, kdy například mateřská společnost prodá některé z dceřiných společností majetek či zásoby a z této transakce realizuje mateřská společnost zisk, tak tento zisk je v rámci konsolidované účetní závěrky eliminován. Tato transakce je totiž považována za „pouhý vnitřní vztah v rámci skupiny“ a v rámci konsolidované účetní závěrky není možné jej vykazovat, jelikož prodej ne-

byl realizován vůči externímu zákazníkovi. V rámci skupiny došlo pouze k přesunu majetku z jednoho místa na druhé, ale pořád v rámci jedné skupiny, respektive společnosti. Dalším typickým příkladem jsou vyplacené dividendy.

Cílem konsolidované účetní závěrky je podat akcionářům mateřského podniku a odborné veřejnosti komplexní informace o hospodářských výsledcích celé skupiny společností vůči externím subjektům stojícím mimo konsolidovanou skupinu.

Na závěr je nutné zdůraznit, že konsolidované účetní výsledky neslouží pro daňové účely a ani pro rozdělování hospodářských výsledků, například formou dividend. Pro tyto účely jsou zásadní finanční výsledky jednotlivých společností.

Robert Heděnc

# Představujeme lokomotivy ČD Cargo (18.) Lokomotivy řady 363 „eso“

Podélné rozdělení ČSSR na stejnosměrnou a střídavou trakční napájecí soustavu přineslo problém přechodu mezi těmito soustavami. Sice již existovaly dvousystémové lokomotivy 350 (původně ES 499.0) s odporovou regulací výkonu, ty měly ovšem úzké určení pro rychlíkovou přepravu. Proto již v roce 1976 Federální ministerstvo dopravy zadalo plzeňské lokomotivce vývoj a následně výrobu nových univerzálních lokomotiv použitelných v provozu na obou těchto soustavách, již s moderní tyristorovou pulzní regulací. První dva stroje vyjely z bran závodu v roce 1980 pod továrním označením Škoda 69E a o čtyři roky později došlo k zahájení sériové výroby. Do roku 1990 bylo celkem vyrobeno 181 lokomotiv řady 363 (původně ES 499.1), což z nich činí nejpčetnější řadu elektrických lokomotiv dodaných ČSD.

V roce 1980 proběhlo dokončení dvou prototypů, po jejichž důkladných zkouškách a různých úpravách, především v elektrické výbavě, byla v roce 1984 zahájena sériová výroba. Sériové stroje byly dodávány ČSD do roku 1990 v pěti sériích čítajících celkem 179 strojů řady 363. V roce 1991 byla připravována další objednávka mírně upravených a zrychlených strojů, která se však z finančních důvodů neuskutečnila. Dodán byl pouze prototyp 362.001-0. Úprava spočívala v dosazení nového typu motoru a v úpravě převodu pro maximální konstrukční rychlost 140 km/h. V devadesátých letech dvacátého století začaly takto rychlé stroje v provozu chybět a bylo to vyřešeno jednoduše. Proběhly výměny podvozků u řad 162 a 363 za účelem získání dvojsystémových strojů schopných provozu rychlostí 140 km/h. Prohození podvozků se dotklo i označení strojů – lokomotivy 363 byly přeznačeny na 362, rychlé „peršingy“ řady 162 byly po převážání přeznačeny na řadu 163.2, která je také součástí flotily „peršingů“ ČD Cargo. Lokomotivy 363 můžeme díky jejich počtu potkat na většině elektrifikovaných českých a slovenských tratí. Jejich zavedení do provozu znamenalo doslova revoluci v železniční přepravě. Nešlo o pouhou náhradu starých hnacích vozidel novými. Díky nim byly výrazně zkráceny přepravní časy, odstraněny zbytečné přepřahy, prodloužena vozební ramena

a zvýšena produktivita hnacích vozidel. Jejich nasazení znamenalo nejen náhradu za starší elektrické lokomotivy, ale i nadbytečnost velkého množství těžkých motorových lokomotiv. Zároveň se jejich nasazení projevilo i v tlaku na úpravu infrastruktury, tedy budování přechodových míst obou napájecích systémů.

V elektrické části se původně uvažovalo o tyristorové fázové regulaci na střídavém systému a o odporové regulaci na systému stejnosměrném. Nakonec však pro oba systémy zvítězila moderní koncepce tyristorové pulzní regulace a jako první na světě byly touto regulací výkonu vybaveny. To svědčí o tehdejší vyspělosti československého průmyslu, neboť v době normalizace nebyla možnost spolupracovat s technicky vyspělejšími zeměmi. Pokroková elektrická vyzbroj vznikla díky úzké spolupráci Škodovky s podnikem ČKD Elektrotechnika, dodavatelem silové a řídicí elektroniky, a z počátku provozu se stala zdrojem značného množství závad. Důvodem nebylo ani tak špatné konstrukční řešení, ale spíše první takto rozsáhlá apli-



Lokomotiva 363.037 projíždí stanicí Citice.

Foto: Michal Roh ml.

kace silové elektroniky a nedostatek zkušeností s touto technikou v železničním provozu. Díky rekonstrukcím provedeným výrobcem, jeho pracovníkům přímo v depech dislokace lokomotiv a obětavosti pracovníků dep, kam byly stroje dislokovány, se však spolehlivost lokomotiv postupně dostala na daleko vyšší úroveň. Časem se tak z původně nespolehlivých vozidel staly spolehlivé a oblíbené lokomotivy. Staly se vzorem pro vývoj lokomotiv 163 a 263. O lokomotivy projevil zá-



Na branický „Most inteligence“ právě vjíždí lokomotiva 363.026.

Foto: Michal Roh ml.

jem i španělské a jugoslávské železnice, ale k dodávkám bohužel nakonec nedošlo, a to především pro nedostatek financí a nedostatečnou kapacitu závodu v Plzni, vytíženého výrobou lokomotiv pro SSSR.

Lokomotiva řady 363 je skříňová podvozková lokomotiva se dvěma kli-

motory 1AL 4542 FiR. Lokomotiva je vystrojena zařízením pro vyrovnávání nápravových tlaků, které pracuje na bázi pneumatických válců, napouštěných stlačeným vzduchem. Pístnice poté působí na čelníky rámu podvozků a potlačují tak klopný moment. Dále je vybavena mezpodvozkovou vazbou a zařízením pro mazání okolků. Výrobu tlakového vzduchu zabezpečují dva kompresory typu 3 DSK 100. Lokomotiva je vystrojena mechanickou ruční brzdou, samočinnou tlakovou brzdou, přímočinnou brzdou a výkonnou elektrodynamickou brzdou. Samočinná tlaková brzda je soustava DAKO DK-GP s rozvaděčem DAKO LTR 8. Je řízena elektricky ovládaným brzděčem DAKO BSE, umístěným ve

strojovně a ovládaným dvěma ovladači DAKO OBE1. Přímočinná brzda je ovládána dvěma brzdíči DAKO BP. Volba rychlosti, resp. tažné síly, je zadávána z pultu páčkovým kontrolérem nebo (u pozdějších sérií) tlačítkovou soupravou prostřednictvím systému automatické regulace rychlosti (ARR). Regulátor tahu dostává vstupní signály ze stanoviště, centrálního řídicího členu a protiskluzové ochrany, zpracovává je a vydává povely pro ovládání trakčních obvodů lokomotivy.

V průběhu let proběhla na lokomotivách celá řada rekonstrukcí. Většina strojů má nahrazenou původní klimatizaci modernějšími typy, jsou na ně dosazeny elektronické rychloměry, bezpečnostní čelní skla a nové radiostanice. Nejradikálnější byla rekonstrukce lokomotiv 363.174 a 363.175 ČD, které dostaly modernější zpětně vodivé RCT tyristory použité původně jen u posledních tří lokomotiv řady 162. Některé lokomotivy dostaly odhlučnění stanoviště, protože ze strojovny na stanoviště proniká nejen běžný hluk, ale hlavně na druhé stanoviště i bzučivý zvuk produkovaný pulzními měniči. Nyní lokomotivy čeká další radikální rekonstrukce představovaná montáží vlakového zabezpečovače ETCS. Nebude to jen nějaké dosazení „další bedny“ na lokomotivu, ale jde i o zásahy do oblasti řízení lokomotivy a montáž velkého množství komponent pro ETCS. Situace dodavatele je ztížena o to více, že každá lokomotiva je díky výše uvedeným rekonstrukcím vlastně originál. Po úspěšné instalaci ETCS čeká lokomotivy řady 363 ještě mnoho let spolehlivé služby ve flotile ČD Cargo.

Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího na lokomotivě řady 363

Foto: Petr Říha



Lokomotivy řady 363 dopravce ZSSK Cargo jsou nepostradatelné pro zajištění provozu nákladních vlaků na elektrifikovaných tratích na Slovensku.

Foto: Michal Roh ml.

matizovanými stanovišti strojvedoucího umístěnými v koncových částech skříňe a prosávanou průchozí strojovnou. Spodek skříňe lokomotivy řady 363 je tvořen hlavním rámem, vyrobeným ze svařovaných ocelových profilů. Uprostřed je pod hlavním rámem zavěšen trakční transformátor. Střeška lokomotivy je sestavena ze střešních dílů pod sběrači a centrální skříňi brzdových odporů. Jedna bočnice je řešena jako prosávaná – je zde umístěn pás se žaluziemi a nad nimi čtyři pevná obdélníková okna. Na druhé bočnici jsou čtyři kruhová pevná okna. Dutiny kostry skříňe jsou zároveň využity jako pískojemy plněné ze střešy. Ke skříni lokomotivy jsou otočnými čepy připojeny dva hnací dvounápravové podvozky Škoda II. generace. Ty jsou unifikované koncepce a vyhovují pro rychlost až 200 km/h. Rám podvozků je ocelový svařovaný, z jeho příčnicku směřuje dolů otočný čep, který zasahuje do podvlečeného příčnicku, procházejícího pod středním příčnickem podvozkového rámu. Vypružení lokomotivy je dvoustupňové, tvořené vinutými ocelovými pružinami, a paralelně zařazenými hydraulickými tlumiči. V rámu obou podvozků jsou pevně umístěny dva trakční

## Základní technické údaje řady 363

Výrobce	ŠKODA Plzeň
Tovární značení	69 E 0-5
Rok výroby	1984 – 1990
Vyrobena ks	181
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo'
Trakční systém	3 kV ss, 25kV–50Hz
Délka přes nárazníky	16 800 mm
Služební hmotnost	87 t
Regulace výkonu	pulzní tyristorová
Typ trakčních motorů	1AL 4542 FiR
Maximální tažná síla	260 kN
Trvalý výkon	3 480 kW ss/ 3060 kW stř.
Maximální rychlost	120 km/h

# CARGIÁDA 2019



Beach volejbal v podání Perníkářů a Jägermaistera

Dá se napsat, že již tradičně – potřetí, se 30. května 2019 krátce po 9 hodině začali sjíždět do EA Hotelu Kraskov první hosté. Celkem 13 týmů složených vždy z 8 zaměstnanců se přijelo zúčastnit již 8. ročníku oblíbené sportovně-spoločenské akce pro naše zaměstnance s názvem CARGIÁDA 2019. Po vydatných deštích v počátku týdne se ve čtvrtek na Kraskově vyklubalo sluníčko z mraků a v nádherném prostředí hotelového areálu umístěného v Železných horách, bylo vše připraveno!

Cargiádu 2019 zahájil, humorem sobě vlastním, předseda představenstva společnosti Ivan Bednárik. Všemi přítomnými je osobní účast vedení společnosti vždy kladně přijata. Nejen pan předseda, ale i výkonný ředitel Tomáš Tóth, členové představenstva Bohumil Rampula, Zdeněk Škvařil, finanční ředitel Martin Šimek a další ředitelé odborů a JOS, se zájmem po celý den sledovali sportovní zápolení. Někteří si soutěžní disciplíny i vyzkoušeli a ještě



Brněnští draci u F1 pit stopu

zde stihli i své pracovní povinnosti. V jednacím sále hotelu zasedla ke svému jednání dozorčí rada ČD Cargo ještě pod vedením Miroslava Kupce, předsedy představenstva a generálního ředitele ČD.

Po společném focení jednotlivých týmů a za vzájemného povzbuzování se soutěžící rozprchlí nejen po areálu hotelu. V rámci již tradičního

„okruhu“ se běželo v krásném lese (biatlon), házelo se poleno do nůše a koule se sráželi „plyšáci“ (kuželky). Dalším úkolem bylo vrytí si do paměti obrázek z lesa se zvířátky, který soutěžící poté u hotelu měli přenést jako kresbu na papír (obrázek). Pokud je možné hodnotit i estetický dojem účastníků, tak letos nově složený tým Mašinkářů měl velmi vyvedená trička, což konec konců můžete posoudit sami na fotografii níže z Lesního okruhu.

Ani v okolí hotelu se nezhálelo. Účastníci zde měli měnit kola na simulátoru formule (F1 pit stop), zahráli si na bankovní lupiče při chytání létajících peněz v nafukovací bance (Money Cabine), mohli si vyzkoušet svou sílu megakladivem (siloměr). Za-



Dynamo OSŽ v pohybu



Mašinkáři na Lesním okruhu



Pražáci u siloměru

I pan předseda si vyzkoušel siloměr. Pan ředitel Hejduk sílu jeho úderu "přežil", i když to možná na této zajímavé fotografii nevypadá.



hráli si i Kin Ball – hru s mega míčem, kterou jsme tak trochu nepochopili. Několik hráčů si odneslo oděrky a pohmožděniny, a tak jsme nakonec byli všichni rádi, že se oba míče „zrušili“ a zvolila se náhradní varianta – beach volejbal. Disciplína, která je vždy s radostí sledována, se odehrává na hladině místního rybníka Peklo. Letos se na jeho hladinu naházely barely, které účastníci za pomoci kánoe měly přemístit na břeh a postavit z nich věž. Každá disciplína měla svého asistenta, který měl vysvětlit princip hry a navigovat tým na další stanoviště. Všech

13 týmů soutěžilo jak o život a co je důležité, všichni se náramně pobavili. Nevyhnuli jsme se ani drobným oděrkám a zraněním, ale věříme, že vše se brzo zahojí.

Den utekl jako voda a přišel podvečerní čas se slavnostním vyhlášením výsledků a slíbené překvapení! Po celý den programem provázela a akci moderovala Gábina Partyšová, která si přivedla i večerního hosta – bývalého reprezentačního fotbalistu pana Antonína Panenku.

*Pokračování na str. 6*



Kin Ball v podání týmů Kamarádi a Vagon plnej SamYc



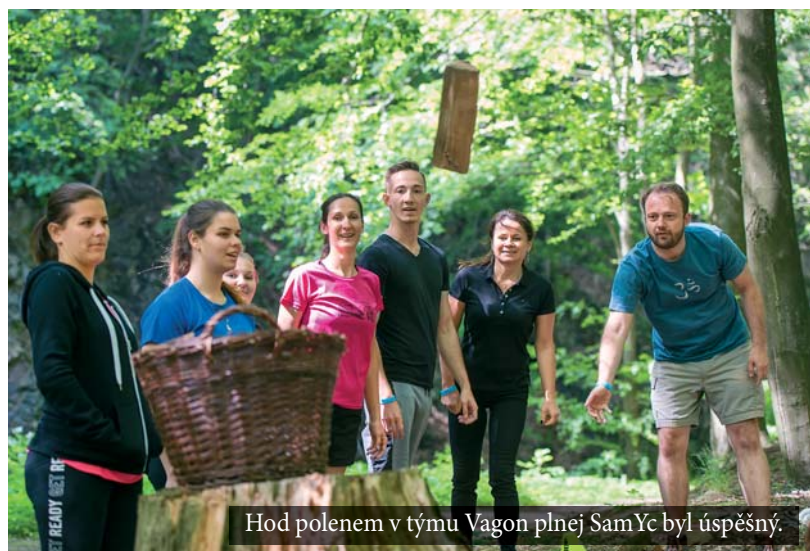
Ostravští Chachaři připraveni ke koupeli



Boj u rybníka v podání Šumaváků... asi Ti to spadlo Máchale...



Money Cabine - tak tady lapají peníze ve vzduchové bance členové z týmu Dycky Sever



Hod polenem v týmu Vagon plnej SamYc byl úspěšný.



Překvapení večera – Antonín Panenka

Dokončení ze str. 5

Ještě před tím, než jsme měli možnost mu položit pár otázek, jsme shlédli velmi pěkné video z celého dne, natočené z dronu. Pan Panenka byl milým překvapením – mohli jsme se s ním vyfotit a získat jeho podpis. A ještě větší překvapení bylo, když pan Panenka předal osobní dárek, reprezentační dres s podpisem, předsedům Bednárikovi a Kupcovi.

A to zdaleka nebylo všechno. Pro družstvo, které se umístilo na prvním místě, byly připraveny pamětní stříbrné medaile Tondy Panenky v hodnotě 1 500 Kč s jím vlastnoručně podepsaným certifikátem. Pro družstvo na třetím místě byly připraveny reprezentační dresy, které jen čekaly na Panenkův podpis. Druhý vítězný tým měl jako cenu připraven tlakoměr, no byly to přece nervy!

Kdo neměl za celý den sportu dost, mohl využít bowlingovou dráhu, posilovnu, bazén, wellnes. Večer bylo možné prožít buď v disco rytmech DJ Mirka Raise anebo se jen tak dívat do ohně a přikusovat opečený špekáček při nezapomenutelných písničkách skupiny Klasickej Postup. A co dodat na závěr? Není vůbec důležité jaké bylo pořadí týmů, i letos se potvrdilo, že Cargiáda je akcí, která naše zaměstnance sblíží a učí je být týmovými hráči. Naše společnost potřebuje, abychom všichni táhli za jeden provaz. Poděkování patří skutečně všem, kteří se nejen podíleli na přípravě letošního ročníku, ale také se ho se zdravou soutěživostí zúčastnili! Těšíme na shledání při Cargiádě 2020!

Věra Drncová  
nesoutěžící účastník  
Foto: Archiv ČD Cargó

KONEČNÉ POŘADÍ	
1.	Šrouby a Matice
2.	Kamarádi
3.	Perníkáři
4. - 6.	Rakete z OPT
	Šumaváci
7. - 8.	Mašinkáři
	JÄGERMEISTER
9. - 11.	Chachaři
	Vagon plnej SamYc
	Brněňští draci
12.	Pražáci
13.	Dynamo OSŽ
	Dycky Sever

## 1. místo – Šrouby a Matice



## 2. místo – Kamarádi



## 3. místo – Perníkáři



ČÍSLO TÝMU	CARGIÁDA 2019	OBRAZEK	KUŽELKY	BIATLON	SOUČET LES	LESNÍ OKRUH POŘADÍ	KINBALL	MONEY	PITSTOP	KANOE	SILOMĚR	SOUČET POŘADÍ	CELKOVÉ POŘADÍ
1	JÄGERMEISTER	1	12	7	20	11	3	5	11	11	3	44	7
2	Vagon plnej SamYc	1	3	9	13	5	10	4	12	9	6	46	9
3	Kamarádi	1	3	1	5	2	6	8	4	3	4	27	2
4	Rakete z OPT	1	5	10	16	8	1	2	10	12	10	43	4
5	Brněňští draci	1	6	6	13	5	5	6	13	13	4	46	9
6	Perníkáři	1	1	8	10	3	10	1	8	6	1	29	3
7	Šumaváci	1	12	5	18	9	7	12	2	1	12	43	4
8	Dynamo OSŽ	1	9	3	13	5	7	13	9	8	7	49	12
9	Pražáci	1	11	13	25	13	4	10	3	5	11	46	9
10	Dycky Sever	1	9	12	22	12	10	3	6	10	9	50	13
11	Šrouby a Matice	1	1	2	4	1	2	9	7	2	2	23	1
12	Chachaři	1	7	11	19	10	7	7	5	7	8	44	7
13	Mašinkáři	1	7	4	12	4	10	11	1	4	13	43	4

# Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (14.)

## Dračí lodě vyrážejí do Thajska

Dnešní díl nás zavede „na vodu“, konkrétně za panem Markem Černým, opravářem kolejových vozidel OKV Nymburk. Ten se již několik let závodně věnuje vodnímu sportu, pro Nymburk nejtípcičtějšímu, dračím lodím. Letos byl jejich „dračí“ tým nominován na mistrovství světa do Thajska. Tento sport je krásný, plný synchronizace a především je to týmový sport, kde každý pádlující je důležitým článkem.

► **Jak jste se k závodům dračích lodí dostal?**

Vodní sport má v naší rodině dlouholetou tradici. Mě osobně k pádlování přivedl můj strýc, který trénoval kanoistiku. Máme tedy v rodině stabilní vodáky tělem i duší. K pádlování jako takovému jsem se poprvé dostal

v rychlostní kánoi. Tento sport jsem vyzkoušel jako dítě, od deseti let pádluji v rychlostní kánoi a pádlování mě od té doby nepustilo.

► **Jak dlouho se jízdě v dračích lodích věnujete?**

Jak jsem již zmínil, pádlování se věnuji od dětství. Dračím lodím jsem podlehl a věnuji se tomuto sportu něco přes jedenáct let. Za tu dobu jsem stále věrný jednomu týmu, konkrétně Dragon teamu Nymburk. Za dobu mého působení v týmu se samozřejmě řada pádlujících obměnila, ale mám tady i stabilní kolegy, kteří se mnou začínali a pádlují dodnes.

► **Mohl byste naše čtenáře s tímto sportem blíže seznámit?**

Dračí loď se poprvé objevila před více

než 2 000 lety v Číně. Právě tady dostala podobu draka, kde se na špičce lodě nachází dračí hlava a na konci lodě dračí ocas. Loď má tvar otevřené kánoe a měří přibližně 12 metrů. Její váha dosahuje 250 kg. Na lodi je dohromady 20 pádlujících (10 vlevo a 10 vpravo), 1 bubenice/bubeník na špičce lodě a 1 kormidelník na zádi lodě, který celou loď řídí. Hlavní úkol bubenice je držet tempo celé lodě, povzbuzovat k větším záběrům. Pomocí úderů do bubny se v rytmu bubnování i pádluje.

► **Nymburk patří v České republice mezi špičku. Kolik času věnujete přípravě na závody?**

Dračí lodě jsou sportem s neuvěřitelnou synchronizací. Každý pádlující je důležitým článkem v lodi, bez kterého by to nešlo. Představte si, že dva-



cet lidí pádluje, dělá stejný pohyb ve stejný okamžik jako jeden muž. Jde o semknutí dobré party lidí, kterou tady v Nymburce máme, za což jsem velmi rád. Celkově v České republice nemáme tolik pádlujících týmů jako jinde na světě, proto se mezi sebou (týmy po Česku) v podstatě známe. Jde o to, si každý závod maximálně užít.

► **Jak probíhá Váš trénink?**

V sezóně trénujeme dvakrát týdně. Nejprve před plavbou rozcvičujeme svaly v posilovně. Samotná plavba pak trvá cca 40 minut. Trénujeme starty, vytrvalost a synchronizaci. V zimě chodíme na běžky a opět do posilovny. Závody se většinou konají o víkendech. Naše loď má především pánské zastoupení s jednou bubenicí.

► **Kolikrát jste se zúčastnil závodů v dračích lodích?**

Bohužel to nepočítám. Jezdíme hlavně za zábavou a ne za medailí ☺. Závody se dají rozdělit do tří skupin – závody po České republice, závody po Evropě a závody mistrovství světa. U nás v Čechách se konají závody 4 – 5x do roka a to především o víken-

dech (Praha, Račice, Kojetín a Ostrožská Nová Ves). Závody po Evropě se konají jednou ročně. Byli jsme například v Maďarsku, Itálii, Německu a Francii. A do třetice mistrovství světa, které se tradičně konají v Asii. Byli jsme v Malajsii, v Číně, v Hongkongu. A letos nás čeká Thajsko.

► **Co musí český tým splnit, aby byl nominován na Mistrovství světa v dračích lodích?**

Je to jednoduché, musíte být zkrátka nejlepší tým ve státě, za který pádlujete. Organizátoři daného státu zajišťují půjčení lodě jak na rozplavbu před závody, tak v den závodů. Letošní Mistrovství světa v dračích lodích se koná 20. – 25. srpna 2019 v thajské Pattaye (14. IDBF WORLD DRAGON BOAT RACING CHAMPIONSHIPS). Startuje 16 lodí reprezentujících 16 států. Závody trvají čtyři dny a jezdí se několik disciplín s různými délkami tratí.

Pane Černý, děkujeme Vám za rozhovor a na mistrovství světa Vám budeme rozhodně držet palce.

Text: Michala Grünbaum  
Foto: archiv Marek Černý



## Tablety pro strojvedoucí

Uplynulo již pár měsíců od posledního článku, který se zabýval problematikou tabletů, jimiž jsou od loňského roku vybaveni všichni strojvedoucí v naší společnosti ČD Cargo.

V uplynulém roce 2018, konkrétně od ledna do března, proběhla první vlna školení strojvedoucích pro práci s tabletem. Tehdy se mohli všichni strojvedoucí první seznámit s aplikací ASC, která jim přináší digitální kalendář (plán) směn, přehled předepsaných dokumentů v elektronické podobě a propojení na vybrané provozní aplikace. Po skončení plošného školení a potřebné systémové stabilizaci provozovaného řešení eSC (projekt elektronizace strojvedoucích Cargo) byla v červnu 2018 spuštěna 1. etapa ověřovacího provozu práce strojvedoucích s tabletem.

Během ověřovacího provozu byla odzkoušena funkčnost aplikace ASC, distribuce dokumentů a také „povinné seznámení se s dokumentem“, což umožní v budoucnu nahradit „Knihu normálí“. Dále bylo ověřováno zaznamenání datových informací (uložení v DISC OŘ) potvrzených činností strojvedoucím na tabletu. Mezi první uvolněné provozní činnosti a události

potvrzované funkčním tlačítkem na tabletu byly: Příchod na pracoviště, nástup na směnu, nástup na hnací vozidlo, připravenost k odjezdu, přejezd státní hranice, zahájení a ukončení Rg jízdy apod. Postupně jsme snížili počet zasílaných SMS zpráv (H1, H2, H3) z mobilních telefonů ze 100 % (což představuje cca 2 700 SMS denně) na 2 % a přesunuli jsme 98 % na jednoduché potvrzování z tabletu. Pro stroj-

vedoucí se tato činnost výrazně zjednodušila. Současně došlo k výrazné úspoře nákladů za provozování SMS brány.

V prosinci 2018, kdy byl vydán nový grafikon, nastala zásadní změna v distribuci sešitových jízdních řádů. Společností SŽDC byly vydány tabelární jízdní řády už jen elektronicky, bez tištěné verze sešitových jízdních řádů. Tablety strojvedoucích, zejména apli-

kace ASC, byly na tuto změnu připraveny a my jsme mohli spustit 2. etapu ověřovacího provozu, kdy hlavním ověřením byla schopnost jízdy strojvedoucího s vlakem jen na elektronický tabelární jízdní řád zobrazený na tabletu. Stabilita přenosu a zobrazení dat na elektronickém zobrazovači byla potvrzena procesem ověřovacího provozu v souběhu obou metod (papírové a elektronické) od 1. září do 9. prosince 2018. V celém procesu přípravy byl kladen velký důraz na bezpečnost provozu při jízdě vlaku. Během celého přípravného období se prokázalo, že použití tabletů v provozu žádným

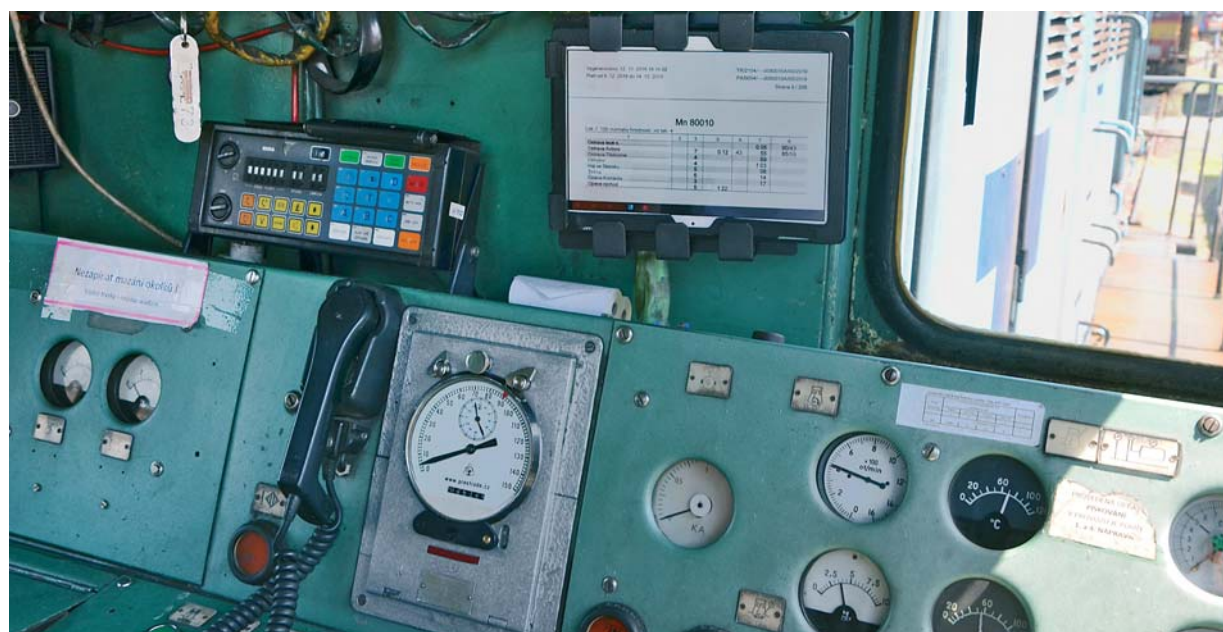
způsobem nebude jakkoliv ovlivňovat výkon strojvedoucího a nebude mít vliv na bezpečnost provozování drážní dopravy.

V době, kdy čtete tyto řádky, již skončilo 2. kolo plošného školení strojvedoucích pro práci s tablety. Aplikace ASC byla rozšířena o další činnosti, zejména ty, které nám pomohou zaznamenat časové údaje o vlaku v zahraničí. Dokončili jsme zřízení výdejních míst náhradních tabletů, kterých je v rámci území České republiky více než 30. Na těchto místech si může strojvedoucí poškozený, nefunkční tablet vyměnit. Tablet je 100% pracovní pomůckou strojvedoucího, bez které již není možný plnohodnotný výkon strojvedoucího ve směně.

Po skončení 2. kola plošného školení bude ukončen ověřovací provoz a přejde se do ostrého rutinního provozu. V systému ASC připravujeme změnu v distribuci tabelárních jízdních řádů. Jízdní řád už nebude muset strojvedoucí vyhledávat v knihovně dokumentů, ale konkrétní tabelární jízdní řád bude spojen se směnou, s tratí a s vlakem, a bude tak okamžitě dostupný jediným funkčním tlačítkem k zobrazení na tabletu.

Tablet se dnes stal nedílnou součástí práce strojvedoucího a rozhodně není přítěží, ale výhodou.

Článek připravil:  
projektový tým eSC.  
Ilustrační foto: Michal Roh



# Nákladní vlaky přes Panský

V železniční síti v České republice je mnoho tratí, především těch „lokálního typu“, kde je od nepaměti provozována výhradně osobní doprava. Část takových „lokálků“ měla význam pouze místního charakteru a hned po jejich vystavění se zde počítalo s vlaky smíšenými, které mezi obcemi přepravovali nejen místní obyvatelstvo, ale i drobné kusové zboží.

Typickým příkladem je Severočeská průmyslová dráha. Tento již dávno zapomenutý název nese lokálka ve Šluknovském výběžku vycházející z Mikulášovic dolního nádraží a vedoucí přes Brtníky, Panský a Staré Křečany do Rumburku (podle prvotních plánů mělo jít o vlečku z Rumburku do Dolních Křečan. V době, kdy již byla vybudována základní síť železničních tratí, existovalo ještě mnoho obcí, které železnici postrádaly. Mezi nimi byly Mikulášovice, Brtníky, Křečany a Zahrady – tehdy průmyslové obce, které potřebovaly dopravovat suroviny, výrobky i pracující. Na trase zamýšlené dráhy žilo v roce 1890 téměř 20 000 obyvatel a byl v nich značný počet to-

váren a provozů. Proslulá byla výroba nožů a nůžek v Mikulášovicích (firma Rösler) a výroba pleteného zboží v Brtníkách (firma Klinger). Do současné doby se z některých zdejších továren dochoval pouze zlomek, převážná část je již zavřená a na některých se podepsal zub času a jsou do značné míry zničené.

Roku 1894 bylo založeno Konsorcium obcí, v jehož čele stál MUDr. Kindermann z Mikulášovic. Cílem Konsorcia bylo prosadit stavbu místní železnice. V roce 1897 skutečně získalo licenci na výstavbu úseku Mikulášovice – Brtníky – Panský – Křečany – Rumburk, s odbočkou Panský – Krásná Lípa. Stavba byla zahájena v červnu 1901. Stavba dráhy byla dokončena v říjnu 1902 a téhož měsíce na ní byl zahájen provoz. Konsorcium obcí, z něhož se stala akciová společnost, zanedlouho svěřilo provoz na trati České severní dráze. Vlaky zde jezdily převážně smíšené, tzn., že byly sestavovány z nákladních a osobních vagonů. Smíšený provoz znamenal dlouhé stání vlaků ve stanicích při nakládce a vykládce zboží z vagonů a tím se jízdní doba pro cestující neúnosně prodlu-



Jednou z dominant městečka Mikulášovice je kostel Svatého Mikuláše. Lokomotiva 742.372 odváží prázdnou soupravu z Mikulášovic do Děčína.

žovala. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto osobní dopravu motorizovat. Přibližně v roce 1930 začaly přepravu osob zajišťovat motorové vozy. Po roce 1945 se zdejší obce výrazně vylidnily a průmysl postupně zanikl, stejně jako

nákladní doprava, která jak již zaznělo výše, měla pouze lokální význam.

Přeprava různého zboží, materiálu ze směru od Dolní Poustevny a Mikulášovic se odehrávala po sousední železniční trati vedoucí z Mikulášovic dol-

ního nádraží přes Velký Šenov, Šluknov do Rumburku. Ta neměla tak náročný profil, jako dráha přes Panský. K přechodnému oživení došlo v osmdesátých letech, kdy v Mikulášovicích vznikalo nevelké sídliště, a stavební materiál byl navážen z dolního nádraží do nákladního Mikulášovic střed. K přechodnému využití možností, dnes již dávno pro nákladní dopravu zapomenuté železnice, došlo na přelomu dubna a května 2019. Z důvodu modernizace železniční stanice Mikulášovic dolní nádraží bylo potřeba ze směru od Děčína dopravit na výluku 7 vozů řady Res s kolejnicemi z Třince a 6 vozů téže řady s pražci z Uherského Ostrohu. Jako ideální možnost se právě nabízel spojka přes Zahradu v Rumburku do Mikulášovic, i za cenu rozdělení zásilky z důvodu náročných sklonových poměrů. Ve dnech 30. dubna – 2. května 2019 byl stavební materiál za pomoci lokomotivy řady 742 z pracoviště ČD Cargo Děčín na výluku navezen.

Text a foto: Antonín Němeček



Lokomotiva 742.394 při zátěžové zkoušce nové mostovky v Brtníkách – 25. září 2018



Asi nejdelší vlak v novodobé historii dráhy odjel z Mikulášovic dolního nádraží přes Panský a Zahradu do Krásné Lípy 30. dubna 2019. Současný pohled na rozsáhlé kolejiště dolního nádraží, omšelou výpravní budovu se časem stane minulostí.

## Zátěžová zkouška nového mostu v Pňovanech

27. dubna 2019 proběhla v době od 8:00 hod. do 13:30 hod. zátěžová zkouška nového železničního mostu v Pňovanech přes přehradu Hracholusky. Zkouška se uskutečnila pod dohledem odborníků z Kloknova ústavu ČVUT.

Jako zátěž byla použita trojice muzejních lokomotiv řady 781 původního označení T 679.1 „sergej“, a to konkrétně strojí

T 679.1600, T 679.1578 a T 679.1529 o celkové hmotnosti 348 tun. Zkouška probíhala tak, že zaměstnanec sledu naváděl jednotlivě lokomotivy na každé mostní pole ocelové konstrukce do trojice a poté proběhlo měření. Zkouška se 5x opakovala a po provedených zátěžových zkouškách se trojice lokomotiv rozmístila každá samostatně na jednotlivá pole ocelové mostní konstrukce pro velký zájem veřejnosti a fotografů. Nový most testy úspěšně prošel.

Výměna dvou ocelových mostních konstrukcí pokračovala letos začátkem února a ve druhé polovině března. Kromě výměny ocelových mostních konstrukcí, opravy kamenných pilířů a opravy železničního svršku bude na mostě zřízena lávka pro pěší a cyklisty. Lávka pro bezpečný pohyb osob bude zavěšena na boční straně mostu. Její výrobu a instalaci financoval Plzeňský kraj.

Text a foto: Libor Lorenc





# Železnice v Evropě 25. díl (Srbsko)

První železniční trať v Srbské republice byla slavnostně zprovozněna 20. srpna 1854. Železniční spojení mezi rumunskými městy Oravice a Bazias procházelo přes srbské město Bela Crkva. Koňskou sílu, zpočátku využívanou pro pohon vlaků, nahradily v roce 1856 parní lokomotivy. Jelikož velká část území patřila Rakousko-uherské monarchii, byly všechny další tratě směřovány na Budapešť. Na území patřící dříve Osmanské říši byla jako první zprovozněna v roce 1874 trať Skopje – Kosovska Mitrovica.

15,44 km. Trať při překonávání 300 m převýšení na několika místech křížuje sama sebe a opisuje i osmičku, podle které nese svůj název. Za hodinu jízdy vlak překoná 22 tunelů a více než pět mostů. První elektrifikovaná trať byla zprovozněna v roce 1970 mezi Bělehradem a hraničním městem Šid ve směru do chorvatského Záhřebu.

V období 1918 – 1929 byly Srbské dráhy součástí Národních drah Království Srbů, Chorvatů a Slovinců, v roce 1929 se přejmenovaly na Jugoslávské státní dráhy. V roce 1941 došlo

34 %, tj. 12 78 km je elektrifikovaných (25 kV, 50 Hz). Dvojkolejných tratí je 323 km a celkově se v Srbsku nachází 559 železničních stanic.

Podíl železniční osobní dopravy na celkovém dopravním trhu dosahuje 8 % (377 milionů osobokilometrů). U nákladní dopravy je podíl železniční nákladní dopravy účtyhodných 36,5 % (3 288 milionů tunokilometrů), přičemž je důležité upozornit, že v této balkánské zemi hraje významnou roli i vnitrozemská vodní doprava po Dunaji (8% podíl na nákladním trhu).

Jak již bylo uvedeno výše, došlo v roce 2015 (10. srpna) k reformě, při níž byly Srbské dráhy rozděleny na čtyři nezávislé akciové společnosti. „Infrastruktura srbských železnic“, jak napovídá název, se zabývá správou železniční infrastruktury a zaměstnávala v minulém roce 6 328 pracovníků. „Srbija Voz“ je provozovatel železniční osobní dopravy, který zaměstnává 2 235 pracovníků. Osobní dopravce disponuje 691 vozidly, které v úhrnu představují 48 000 míst k sezení. Železniční nákladní dopravou se zabývá společnost „Srbija Cargo“ a vlastní



Základ lokomotivního parku dopravce Srbija Kargo tvoří elektrické lokomotivy řady 441. Foto: MladjaSRB441, www.railpictures.net



Na tratích v Srbsku je celá řada umělých staveb.

Foto: MladjaSRB441, www.railpictures.net

Vznik Srbských drah, jakožto organizace, je datován do roku 1881, kdy princ Milan I. ohlásil založení Srbských národních drah. První jízda vlaku z hlavního města Bělehradu do Niše se uskutečnila 23. srpna 1884. V druhé polovině 19. století vznikaly i tratě primárně určené pro nákladní dopravu. Jednalo se například o úzkorozchodnou (600 mm) trať pro přepravu měděné rudy mezi dolem v Majdanpek a 12 km vzdálenou vesnicí Velike Livade uvedenu do provozu v roce 1882. Další úzkorozchodnou (760 mm) trať představuje 82 km dlouhé spojení mezi uhelným dolem Vrška Čuka a dunajským přístavem Radujevac. Všechny srbské úzkorozchodné tratě byly postupně uzavřeny nebo přestavěny na tratě s normálním (1 435 mm) rozchodem. Jedinou funkční výjimku představuje Šarganska osmička, muzejní železniční trať o rozchodu 760 mm a s délkou

ke vzniku samostatných Chorvatských státních drah a Srbských státních drah, jež se po 2. světové válce opět sjednotily a od roku 1952 spolu s dalšími drahmi bývalé Svazové republiky Jugoslávie nesly název Jugoslávské železnice (JŽ). Rozpad Jugoslávie započatý v roce 1991, dlouholetý válečný konflikt a téměř tříměsíční bombardování Srbska silami NATO v roce 1999 znamenaly období stagnace a úpadku. K obratu došlo teprve od roku 2010, kdy byl přijat program modernizace infrastruktury a vozového parku následovaný výraznou drážní reformou v roce 2015.

Současné Srbsko má železniční spojení se všemi přilehlými státy, kromě Albánie (pokud bychom sporné území v únoru 2008 vyhlášené Kosovské republiky považovali i nadále za území Srbska). Dle statistik z roku 2017 je celková délka provozuschopné srbské železniční sítě 3 764 km, přičemž



Výletní vlak na Šarganské osmičce

Foto: Jiří Maurenz

Unie železniční zaměstnanců pořádá akci **5 denní tenisový kemp pro děti s programem, kvalifikovanými trenéry a občerstvením.**

Termín: 13. – 17. srpna 2019 (9:00 – 17:00)

Místo: Praha 5, Vista Resort

kemp vrcholí Memoriálem Strýčka jedličky

Přihlásit se můžete na emailu UZZPHAsek@uzz.cd.cz, pro bližší informace volejte +420 602 310 462.

ŽS patří Dopravní institut, Zdravotnické oddělení, Asociace pro kombinovanou dopravu a další. Zajímavým faktem ve vztahu k zaměstnanosti v rámci srbského železničního sektoru je, že ještě v roce 2000 bylo v tomto odvětví zaměstnáno 32 832 zaměstnanců. V roce 2016 to bylo jen 17 635 pracovníků se snížením na 11 496 v roce 2018. Cílový stav zaměstnanosti v železniční dopravě je pro rok 2020 stanoven na 10 000 pracovníků.

Od roku 2015, kdy srbská vláda podepsala s čínskou vládou memorandum o modernizaci tratě z Bělehradu do Subotice, jsou podnikány významné kroky ke zlepšení dopravního spojení mezi Bělehradem a Budapeští. Cílem rekonstrukce, v některých místech i zdvoukolejnění, je uvést trať do souladu s vysokorychlostními parametry 160-200 km/h. Do projektu je zapojeno i RŽD International mj. ve 40 km dlouhém úseku Stara Pazova – Novi Sad, kde dojde ke zdvoukolejnění, výstavbě tří viaduktů, 19 mostů a jedné nové stanice. RŽD zde vybuduje i nový, 1 100 metrů dlouhý tunel Čortanovci. Modernizaci zbylých dvou úseků tj. Bělehrad – Stara Pazova (75 km) a Novi Sad – Subotica (108 km) zajišťuje čínská strana.

V posledních letech došlo též v železniční osobní dopravě k obnově vozového parku nákupem 60 nových jednotek – 39 diesellových jednotek RA2 od ruské společnosti Metrovagonmash a 21 elektrických jednotek FLIRT3 od švýcarské společnosti Stadler.

Michal Vítěz

**MultiSport**

OBJEDNEJTE SI  
KARTU  
MULTISPORT!

**Cargo**

V rámci zaměstnaneckých benefitů  
nabízíme kartu MultiSport.  
S účinností od 1. 5. 2019 za  
zvýhodněnou cenu:

**450 Kč / karta / měsíc**

JA KARTU OBJEDNAT?



MultiSportku si lze objednat vždy do 13. dne v měsíci prostřednictvím příslušného zaměstnance PaM příslušné JOS.

DĚTSKÁ A DOPROVODNÁ  
KARTA MULTISPORT

Ke své zaměstnanecké kartě si můžete pořídit jednu doprovodnou pro dospělou osobu a až 3 dětské do 15 let věku dítěte.

Dospělá osoba:  
790 Kč / karta / měsíc

Děti do 15 let:  
400 Kč / karta / měsíc



Aktuální seznam sportovišť, kde lze uplatnit MultiSportku, naleznete na [www.multisport.cz](http://www.multisport.cz)

**Zlato a dvě  
stříbra  
pro Českou  
republiku  
a ČD Cargo**

Po půlroční odmlce ze zdravotních důvodů se reprezentant Patrik Šerý opět v plné síle vrátil. A hned na prvním závodě, na Mistrovství Moravy a Slezka v Rosicích u Brna vybojoval 19. dubna 2019 zlato.

O dva dny později absolvoval další závod IFBB International Austrian v Salzburgu, kde opět zabojoval a dovezl ze dvou kategorií 2x stříbro. Teď je v přípravě na světovou soutěž, která se koná v Americe. Budeme držet palce.

Michala Grünbaum  
Foto: Archiv Patrik Šerý



# Čokoládový vlak

Švýcarsko je světu známé především jako země sýrů, čokolády, alpských velehor a železnice. Vychutnat a zažít vše nejednou nabízí čokoládový vlak, který je společným projektem společnosti GoldenPass Services a čokoládovny Cailler-Nestlé. Jedná se o zážitkový vlak v turisticky atraktivní trase, kterou činí ještě atraktivnější nasazení klasických salonních vozů Pullman, vyrobených již v roce 1915, které jezdí společně s moderními panoramatickými vagony.

Výchozí stanicí čokoládového vlaku je Montreux ležící na severovýchodním pobřeží Ženevského jezera. Během prvních jedenácti kilometrů vlak vyjede do výšky 750 metrů a cestujícím se nabízí překrásné výhledy na Ženevské jezero. Dál pak už pokračuje horskou přírodou do stanice Montbovon, kde je z technologických důvodů nutný přestup na autobus, který cestující doveze do Gruyeres, aby mohli navštívit starobylé městečko, zámek a především sýrárnu, která leží přímo u nádraží,

kam sice normální vlaky jezdí, čokoládový vlak však bohužel ne. Během prohlídky sýrárny se návštěvníci mohou dozvědět zajímavosti z historie výroby sýru Gruyère, jejíž tradice sahá až do 12. století. Zájemci mají přes velká prosklená okna možnost nahlédnout přímo do výroby a navštívit sklepy, kde je uloženo až 7 000 kol zrajících sýrů. Gurmáni mohou sýr i přímo ochutnat a porovnat chuť sýrů podle zralosti. Samozřejmě, že v Gruyères nechybí ani restaurace se sýrovými specialitami a firemní obchod se sýry a suvenýry.

Po ukončení doprovodného programu pokračuje autobus k čokoládovně do obce Broc, kam sice koleje taky vedou a pravidelné vlaky tam stále jezdí, ale z organizačních důvodů je jednodušší zavést turisty k čokoládovně autobusem. Čokoládovna je dodnes napojena na železniční síť vlastní vlečkou, která je pokračováním staničního kolejiště, čokoláda se však už vlakem nevozí. Přímo před čokoládovnou je odstavena historická souprava smí-

šeného vlaku, která byla v minulosti provozována na trati Bulle – Broc. Z nádraží je to do čokoládovny jen pár kroků, a tak sem mohou zavítat normálním vlakem i jiní turisté, kteří po zaplacení vstupného mohou shlédnout poutavou expozici, která je doslova vtáhne do příběhu čokolády od dob Mayů a Aztéků až po současnost. Samotnou výrobu čokolády lze spatřit jen přes sklo, ale zato si milovníci čokolády



Výroba čokoládových pralinek

Foto: [www.lenouvelliste.ch](http://www.lenouvelliste.ch)

mohou osahat a očichat jednotlivé ingredience, které mistři čokolatiéři k výrobě používají. A když jsou všichni dostatečně čokoládově naladěni, následuje ochutnávka. V prostorné místnosti jsou na tácech vyskládaný všechny produkty značky Cailler a je možné je neomezeně ochutnávat. Komu ani to nestačí, může ještě shlédnout čokoládové filmy v místním kinosále, posedět v kavárně a samozřejmě ve zdejší obchůdku nakoupit čokoládu a pralinky za zvýhodněné ceny. Po hodině a půl program pro cestující za zážitkem v čokoládovně Broc

končí. Kdo chce, může se přesunout za 45 minut autobusem do Montreux, výchozího bodu čokoládového vlaku,

nebo se projet normálním vlakem po úzkorozchodné trati do městečka Bulle.

Čokoládový vlak společně s autobusovým transferem jezdí v květnu a červnu od pondělí do čtvrtka, v červenci a srpnu denně a v září nebo v říjnu vyjíždí už jen v pondělí, ve středu a ve čtvrtek. Změna jízdního řádu je vyhrazena. Cena jízdenky pro dospělého na celou cestu je stanovena na 99,- CHF, pro držitele Swiss Travel Pass je cena 69, CHF. V ceně je zahrnuto jízdné, rezervace místa, káva a croissant ve vlaku, transfer autobusem z nádraží Montbovon, prohlídka sýrárny v Gruyeres a prohlídka expozice s degustací v čokoládovně Cailler-Nestlé.

Text: Martin Kalousek



Čokoládovna společnosti Cailler-Nestlé

Foto: [www.lenouvelliste.ch](http://www.lenouvelliste.ch)

## Tým ČD Cargo uspěl na Cyklomaratonu v Hradci Králové

Šestnáctý ročník BIKERO Cyklomaratonu přilákal 2. června 2019 do Hradce Králové stovky návštěvníků a především účastníků závodu. Nechyběli mezi nimi ani zaměstnanci ČD Cargo. Akce patří mezi nejvýznamnější sportovní události v celém kraji. Kromě profesionálních a amatérských cyklistů si závod velmi oblíbili i stovky hobby jezdců a dokonce celé rodiny s dětmi, pro které BIKERO Cyklomaraton Hradec Králové připravil celodenní program plný sportu a zábavy.

Cyklisté k závodu startovali z Všesportovního stadionu, kde byl také cíl. Pro závodníky byly připraveny dvě trasy, jedna 60 a druhá 30 kilometrů. Obě vedly z větší části po zpevněných lesních a polních cestách, zčásti v terénu a menší část po asfaltových cestách. Samotný závod byl rozdělen do tří částí. První Innogy Kids Cup byl odstartován v 10:00 hodin a jak je z názvu zřejmé, byl připraven pro nejmenší cyklisty a cyklistky. Druhý závod 60 km BIKERO CYKLOMARATON HRADEC KRÁLOVÉ byl odstartován v pravé poledne a deset minut po jeho začátku byl odstartován kratší, 30 kilometrový závod BIKERO CYKLOMARATON HRADEC KRÁLOVÉ.

„Chceme ukázat, že horská cyklistika je celoročním sportem.“ Pod tímto mottem celou akci zaštiťuje statutární město Hradec Králové. Generálním partnerem cyklomaratonu je BIKERO. Konání akce umožnily podniky Lesy

České republiky a Městské lesy Hradec Králové, které jsou v tomto regionu také významnými zákazníky ČD Cargo. Každý závodník dostal po absolvování závodu pamětní medaili. Na ty úspěšnější čekal i výstup na „bednu“.

Celý den byl ve znamení sportu a každý přihlášený závodník závodil jak v týmu, tak především sám za sebe – ve



své věkové kategorii. Jak již bylo řečeno v úvodu, závod se zúčastnil i tým ČD Cargo. V jeho čele byl pan Augustin Fryč, vedoucí provozního pracoviště Hradec Králové, dále v týmu závodil pan Petr Maček, vedoucí posunu PP Hradec Králové a David Petřík, dispečer PP Hradec Králové a čtvrtou pozici v týmu obsadil pan Norbert Molnár, dobrý kamarád a cyklistický tahoun pana Augustina Fryče. Ten nakonec v osobní kategorii obsadil 1. příčku a 30 kilometrovou trasu zvládl za pouhých 63 minut. Gratulujeme.

Text a foto: Michala Grünbaum



Vlečka čokoládovny v obci Broc

Foto: Martin Kalousek



Přímo před čokoládovnou je odstavena historická souprava smíšeného vlaku, která byla v minulosti provozována na trati Bulle – Broc. Foto: Martin Kalousek

## Foto měsíce



I když se ČD Cargo daří, přeci jen má asfalt v dnešní době navrch. I tak by s trochou nadsázky bylo možné komentovat fotografii Petra Zikmunda pořízenou u obce Klínky na trati Velké Březno – Úštěk horní nádraží. I přesto, že má podzimní nádech, rozhodli jsme se ji zařadit jako červnové foto měsíce.