

Máme se obávat?

Každý den zaznívají v televizi i v rádiu sdělení o stále stoupajícím počtu nakažených osob koronavirem 2019-nCoV. A nejen nakažených, ale i osob, které v důsledku nakažení zemřeli, přibývá. Z epidemie nového koronaviru, který pochází z Číny, se pravděpodobně stane pandemie. To znamená, že se rozšíří na více kontinentů. Nikdo ale nedokáže odhadnout, kolik lidí se nakazí a zemře, protože o viru se ví stále málo informací. Tyto a podobné informace plní i internetové stránky po celém světě. A najednou jako by nás přestali zajímat zprávy o dění v poslanecké sněmovně, o dalších „výstřelcích“ amerického prezidenta nebo o pozvolném ochlazení evropské ekonomiky. Není divu, nemoci se mohou týkat každého z nás, koronavirus nevyjímaje. Zatím se v České republice nemocnění nepotvrdilo, ale v době, kdy bude únorový Cargovák vytištěn, už může být situace jiná. Právě v takových chvílích je dobré si uvědomit, že zdraví je to nejcennější, co máme.

Kromě vlivu na naše zdraví však nový virus může být příčinou dalších změn světové ekonomiky. Bude mít virus dopad na objem zboží exportovaného z Číny? Ohrozí opatření přijatá pro zamezení jeho šíření plynulost a rychlost přepravy zboží? Na tyto otázky nebude jednoduché odpovědět, vše ukáže čas. Každopádně podle studie Světové banky by dopady středně vážné až vážné pandemie na světovou ekonomiku činily asi 570 miliard dolarů, což je 0,7 % světového HDP.

Michal Roh



Vectron 383.008 naší společnosti byl hlavním hrdinou testovací jízdy na rychlost 200 km/hod, která se uskutečnila v pondělí 13. ledna 2020 v úseku Břeclav – Brno. Jízda byla součástí testů a měření s cílem ověřit, zda v tomto tratovém úseku dávají úpravy na vyšší rychlost smysl a co vše je potřeba změřit. Zkušební provoz povolil Správe železnic Dražní úřad. Dalibor Palko zachytil testovací vlak u stanice Zaječí.

Bez IT systémů si chod společnosti nelze představit

pádně u některých aplikací předpokládáme implementovat její funkce do jiných stávajících systémů. Snahou bude počet aplikací optimalizovat a snížit tak celkové náklady na provoz (OPEX) v rámci celého ČD Cargo.

» Dosti často bývá kritizována nekompatibilita jednotlivých aplikací. Je pravdou, že řada systémů mezi sebou nekomunikuje? Jaké v této oblasti připravujete opatření?

Pokračování na str. 2

OBSAH

04

Uhlí do Příbrami

Historie přeprav uhlí do příbramské teplárny se uzavírá. Zda je to správné rozhodnutí, ukáže čas.



06

Železnice v Pobaltí

Železnice v Pobaltských zemích, v Litvě, Lotyšsku a Estonsku, mají zajímavou historii a neméně zajímavá je i jejich současnost.



Ing. Miloslav Kopecký vystudoval ČVUT, sedm let stál v čele společnosti ČD – Informační systémy, a.s., a 1. dubna 2019 byl jmenován do funkce ředitele odboru procesního inženýringu. Oblast informačních technologií, výpočetní techniky a projektového řízení je významná v každé firmě, ČD Cargo nevyjímaje. Proto jsme Ing. Kopeckého požádali o odpovědi na několik otázek.

» V oblasti IT se pohybujete téměř celý profesní život. Co Vás po příchodu na ČD Cargo příjemně překvapilo a z čeho jste byl naopak zklamán?

V IT pracuji skutečně celý život, od vysoké školy. Prošel jsem asi vším, co se dá, včetně vývoje SW, projektového řízení, různých exekutivních rolí na národní i mezinárodní úrovni, měl jsem vlastní SW společnost a tak dále. Co mne příjemně překvapilo v „cargu“? Vesměs příjemní lidé, alespoň ti, které jsem doposud poznal. To je velmi důležité pro další rozvoj firmy. Týmovost a snaha si navzájem

vyjít vstříc, pochopit stanoviska a jednání druhého a umět najít společné cestu, to tu vnímám, alespoň v mém okolí. A čím jsem zklamán? No, zklamán je možná příliš silné slovo, ale jsem překvapený poměrně značným množstvím administrativy, která mnoha lidem ubírá produktivní čas.

» Které aplikace považujete v rámci ČD Cargo za klíčové a u kterých naopak uvažujete o útlumu?

ČD Cargo používá široké spektrum systémů, bez kterých si není možné běžné fungování společnosti vůbec představit. K těm nejdůležitějším jistě patří obchodní systém OSCAR, z provozních pak plánovací systémy a systémy pro podporu řízení a práci ve stanicích EMAN, DISC OŘ, PRIS a v neposlední řadě i systémy účetní, třeba jednotlivé moduly SAP. Teď plánujeme celkový upgrade Microsoft produktů a platformy DMS. Diskuse nad tím, co budeme utlumovat a nad architekturou systémů celé firmy aktuálně probíhá, je tedy předčasné dělat závěry. Každou-



Bez IT systémů si chod společnosti nelze představit

Dokončení ze str. 1

Architektura IT systémů je v ČD Cargo založena na dvou základních komponentách, které byly vybudovány v rámci projektu PROBIS dokončeném v roce 2012. Jedná se o aplikaci pro centrální správu číselníků (CČA) a o tzv. integrační sběrnici (ESB), která zajišťuje propojení mezi jednotlivými systémy. CČA je odpovědná za to, aby se všechny systémy spolu „domluvily“, tedy komunikovaly nad stejnými daty. Pro představu existuje více než 100 takových propojení a cca 300 číselníků, takže asi úplně není pravda, že systémy

spolu nekomunikují. Ale určitě je možné, že v některých případech k tomu dochází. Od ledna 2020 funguje v rámci odboru ICT, nebo chcete-li tedy odboru procesního inženýringu nové oddělení ICT architektury, které je za tuto problematiku odpovědné a má za úkol postupně řešit jak jednotlivé nesrovnalosti, tak se zabývat plánováním architektury a jejím dlouhodobějším výhledem.

► **Do Vaší kompetence patří i projektová kancelář. Jak hodnotíte její dosavadní činnost a které projekty připravujete?**

Projektová kancelář v minulých letech zahájila značné množství projektů potřebných pro lepší fungování společnosti. Z mého pohledu je těch projektů více, než je efektivně možné zvládnout v jednom časovém úseku, tedy s ohledem na dostupné zdroje, ať již kapacity různých potřebných odborníků, finanční zdroje apod. Současně si myslím, že by práce měla být rozložena více rovnoměrně mezi interní a externí kapacity. Velká část byla až doposud realizována dodavatelsky. Představenstvo společnosti již tomuto záměru vyšlo vstříc a odsouhlasilo posílení interního týmu naší projektové

kanceláře. Teď ovšem nastává problém najít lidi. Na trhu IT chybí v České republice téměř 30 000 odborníků. Tím se věci dost komplikují a prodlužují.

► **Co čeká ČD Cargo v oblasti IT v blízké budoucnosti?**

Především musíme úspěšně dokončit nejdůležitější rozběhnuté projekty. IT je tu pro podporu podnikání naší společnosti, to je na prvním místě, bezpochyby. Současně je důležité doplnit tým kapacitně i znalostně potřebnými odborníky. Bez lidí to nejde a další rozvoj ICT v ČD Cargo je především o lidech. Musíme se zabývat celkovou ar-

chitekturou našich systémů a dohodnout se na vizi, tedy na tom, jaké systémy a aplikace, na jakých platformách a jakým způsobem budeme provozovat v horizontu 3 až 5 let tak, abychom byli stále konkurenceschopní a aby provozní náklady byly stabilní a jejich výše efektivní. Čeká nás, jak jsem již zmiňoval, celková obměna veškerých Microsoft produktů ve společnosti a s tím související změna DMS. V průběhu několika let nás čeká i velká změna v oblasti provozu SAP atd.

Připravil: Michal Roh
Foto: Archiv ČD Cargo

V těchto dnech se chýlí ke konci historie spalování uhlí v příbramské teplárně. Ta od svého vzniku v první polovině devadesátých let minulého století prošla velmi komplikovanou majetkoprávní historií, ve které se zrcadlí komplikovanost celého českého přechodu od centrálně řízené ekonomiky k tržnímu hospodářství. Není účelem tohoto textu, ani v možnostech jeho rozsahu tuto historickou kapitolu podrobně popisovat, jen si ve stručnosti připomeňme základní fakta:

Příbramská teplárna byla ve své dnešní podobě uvedena do provozu v roce 1993, kdy byly spuštěny první dva hnědouhelné kotle, třetí byl do provozu uveden v roce 1995. Všechny tři kotle byly pražským závodem ČKD Dukla vyrobeny ale již v roce 1988 a údajně jde o úplně poslední vyrobené exempláře. Jedná se o tzv. granulární kotle, každý o výkonu 50 tun páry za hodinu. Výkon tepelné části teplárny je 138,45 MWt a výroby elektrické energie 40 MWe. Zásobování odběratelů teplem se děje jednak parovodem o délce cca 2 000 metrů, ale především horkovodem o délce cca 17 600 metrů. Teplárna samozřejmě disponuje železniční vlečkou o délce zhruba 4,1 km, která je na síť Správy železnic napojena ve stanici Příbram. Vlečka disponuje vlastní motorovou lokomotivou 740.529 z roku 1975, která v roce 2015 prodělala generální opravu naftového motoru.

I přes občasné výkyvy ve prospěch silniční dopravy, probíhalo zásobo-



Možná úplně poslední obsluha teplárenské vlečky 25. ledna 2020

Foto: Martin Boháč

vání teplárny uhlím především železniční dopravou. Dělo se tak ucelenými vlaky vypravovanými ze severočeské hnědouhelné pánve a sestavenými z klasických „wapek“. V posledních zhruba deseti letech se dovážející roční objem hnědého uhlí pohyboval od cca

50 do 110 tisíc tun, nejčastěji to bylo kolem 70 – 80 tisíc tun ročně.

Složité situace kolem příbramské teplárny byla po mnoha letech vyřešena teprve v polovině loňského roku. V neděli 30. června 2019 byla podepsána smlouva o prodeji firmy Pří-

bramská teplárenská a. s., jejímž novým majitelem se stala společnost Mincom CZ, s.r.o., později přejmenovaná na Energo Příbram, s.r.o. Ihned po podpisu smlouvy byl veřejně avizován cíl přechodu z hnědého uhlí na dřevní štěpku. Již dva měsíce od prodeje teplárny byly dva ze tří kotlů připraveny na přestavbu a během měsíce září začaly první návozy kulatiny a dřevní štěpky, bohužel však po silnici. Plný přechod na spalování dřevní štěpky, doplněné spalováním plynu, by měl nastat již letos na jaře. Část štěpky bude dovážena silničními soupravami z okolních (brdských) lesů, část by se měla vyrábět z kulatiny, která by měla být výhledově dovážena z větší vzdálenosti, a to dle dostupných informací údajně i po železnici. Každopádně pro skladování štěpky, jejíž spotřeba by měla být zhruba 30 tun za hodinu, neboli zhruba 720 tun denně, je na místě bývalého venkovního skladu uhlí budována 60 metrů dlouhá krytá hala. Ta bude plně automatizovaná, laserem ovládaný drapak si bude dávkovat potřebné množství dřevní štěpky.

Pokud nedojde k zahájení výše zmíněných železničních přeprav ku-

latiny, bude celý návoz štěpky plně postaven na silniční dopravě, což při uvedeném objemu znamená příjezd (a také odjezd) průměrně okolo čtyřiceti kamionů ulicemi města denně. Náhrada tzv. neekologického hnědouhelného paliva, naváženého ekologickou železniční dopravou tak bude znamenat výrazný nárůst těžké silniční nákladní dopravy během celého roku, a to nejen v městské zástavbě poblíž teplárny, ale i v jejím celém širším venkovském okolí. Zvlášť bizarní dostupnou informací je v tomto kontextu to, že v každém případě bude cena tepla pro odběratele snížena, a to řádově o desítky procent. A to proto, že provoz bude dle současných společenských a politických měřítek ekologický, a tak nebude teplárna muset kupovat a platit emisní povolenky.

Historie železničních přeprav hnědého uhlí do příbramské teplárny se zřejmě definitivně uzavírá v těchto týdnech – zatím poslední tři vlaky, vypravované ze Světce, dojezdy do Příbrami 8., 18. a 23. ledna 2020, i když dle dostupných informací by snad jeden vlak měl přijet v nejbližších týdnech.

Text: Martin Boháč



Ucelený vlak s uhlím do teplárny Příbram zachytil Andrej Matoušek nedaleko Zdic.

Reprezentační ples ČD Cargo

Již od roku 2006 se v moravsko-slezské metropoli scházejí příznivci tance a dobré zábavy na reprezentačním plesu ČD Cargo. A tak letos přivítal ostravský hotel Clarion již jubilejní, 15. ročník této významné společenské akce určené nejen všem obchodním partnerům a zákazníkům, ale i představitelům managementu a zástupcům dalších odvětví společnosti, nechyběli ani další čestní hosté z oblasti veřejného života.

Bez mála šest stovek návštěvníků čekal opět velice bohatý program, tentokrát ještě více zaměřený právě na to podstatné plesové dění, a to tanec. Tak trochu inspirováni oblíbenou televizní taneční show se právě letošní ples nesl s podtitulem „Když Cargo tančí“. Tomu odpovídalo i stylové obsazení nejen moderátorské dvojice, kde excelovali Tereza Kostková s Janem Čenským, ale zejména doprovodné kapely Moondance Orchestra pod vedením Martina Kumžáka, včetně všech sólistů kapely v čele s Dashou, Naďou Wepperovou, Dušanem Kollárem a Martinem Cernem. Nezbytným prvkem každého správného plesu je předtančení, které letos obstaral právě vítězný taneční pár z posledního ročníku Star Dance, Veronika Khek Kubařová a Dominik Voďička, kteří zatančili dva vítězné tance z již zmiňované soutěže.

Slavnostní zahájení plesu bylo opět v režii předsedy představenstva Ivana Bednárika, který popřál všem krásnou a ničím nerušenou zábavu. Hlavním hudebním hostem programu byl populární zpěvák, Richard Krajčo. Spolu se svým kolegou ze skupiny Kryštof, vynikajícím trumpetistou Nikolaosem Grigoriadisem, rozpoutali v sále hned od začátku to pravé plesové nadšení. U vyhlášeného rautového občerstvení bylo možné nabrat další potřebné síly, a to nejen pro vlastní tanec, ale i pro doprovodný program, který byl mimořádně pestrý. Kromě již tradičních aktivit jako mobilní kasino či fotobudka s originálními rekvizitami, bylo možné i ochutnat lahůdky z odvětví tzv. molekularní gastronomie, která balancuje

17. ledna 2020, Clarion Congress Hotel Ostrava



Úžasný Moondance Orchestra se svými sólisty



Průvodci celým večerem, Tereza Kostková a Jan Čenský

někde mezi uměním, vědou a kulinářstvím.

Dámy určitě ocenily možnost umocnění svého půvabu pomocí nalepovacích ozdobných ornamentů a kamínků. Velký úspěch po celý večer měla „Cargo tančárna“, kde pár profesionálních tanečnic, Michaela Gatěková a Jaroslav Kuneš, s úspěchem vyučovali nové taneční kreace salsy či mamba. Již pátým rokem neustále stoupá obliba

charitativní tomboly, o čemž svědčí nejen rostoucí zájem partnerů tomboly věnující krásné ceny, ale zejména výsledná částka. Ta se letos vyšplhala až na rekordních bezmála 105 tisíc korun. Stejně jako v předchozích letech bude věnována na pomoc našim kolegům z řad zaměstnanců ČD Cargo, kteří se ocitli v tíživé životní situaci.

Bohatým programem jsme se velmi rychle protančili k půlnoci a tím i k tra-



Cargo tančárna žila celý večer rušným životem.



Ředitel personálního odboru Mojmír Bakalář převzal o půlnoci šek s rekordním výtěžkem charitativní tomboly.

dičnímu losování hlavních cen tomboly, které okořenili vtipným komentářem oba moderátoři. Moondance orchestra poté opět vyzvala k tanci melodiemi v podání svých sólistů. Závěr plesu potom byl ve zcela jiném stylu, kteří ocenili pamětníci líbivých melodií oblíbené švédské skupiny ABBA, a to v podání jedné z předních českých revivalových skupin. Nadšení účastníci plesu se jen těžko loučili s krásným ve-

čerem a kromě slov chvály měli přece jen jednu „výtku“ – ples opět uběhl šíleným tempem a už je konec! Můžeme však všechny ujistit, že již nyní začínáme připravovat další ročník plesu a těšíme se opět za rok v Ostravě na shledanou. Nezapomenutelné plesové okamžiky si připomeňme alespoň několika fotografiemi.

Text: Zdeněk Šiler
Foto: Archiv ČD Cargo

Zaměstnanecké oddělení odpovídá / únor 2020

Společnost ČD Cargo, a.s., (dále jen ČDC) obdržela z gestorského útvaru oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod – odboru personálního GR ČD, a.s., dokument s informacemi, které se týkají jen zaměstnanců společnosti ČDC s nárokem na zaměstnanecké jízdní výhody (dále jen ZJV) a týká se podmínek uznávání ZJV v rámci obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje (dále jen JMK).

Od 1. 1. 2020 neplatí ZJV v obvodu vymezeném objednávkou JMK. Tato skutečnost se týká pouze regionálních vlaků objednaných JMK (sopsis vlaků je zveřejněn s Informačním listem č. 7/2020 v prostředí portálu ČD Cargo, umístění stránky: Interní normy/PER-personální/Směrnice/Oblast zaměstnaneckých benefitů/Za-

městnanecké jízdní výhody/Informační list č. 7.

Na vlacích dálkové dopravy objednaných Ministerstvem dopravy ČR, ZJV nadále platí.

S účinností od 23. 1. 2020 byl pro všechny držitele In Karty s platnou aplikací železniční průkazka (dále jen ŽP) zahájen prodej časového příplatku JMK.

Podmínkou využití časového příplatku JMK je držení In Karty s platnou aplikací ŽP, tzn., že musí být uhrazena prodloužení pro rok 2020.

Časový příplatek JMK lze zakoupit u všech pokladních přepážek ČD se zařízením UNIPOK (nelze pořídit přes eShop ČD, ani u vlakového personálu na zařízení POP) za jednotnou cenu 1 500 Kč.

Platnost příplatku je stanovena ode dne jeho zakoupení do 12. 12. 2020. Tento časový příplatek lze zakoupit ve vyhlášeném období kdykoliv, bez po-

platku 300 Kč za tzv. dodatečné zakoupení příplatku.

Časový příplatek JMK není držitelům ZJV proplácen.

Časový příplatek JMK bude od 23. 1. do 28. 2. 2020 vydáván ve formě papírové jízdenky. Upozorňujeme, že v případě ztráty jízdního dokladu časového příplatku JMK (tj. papírové jízdenky) není možné vystavit náhradní doklad! Časový příplatek JMK ve formě papírové jízdenky bude mít platnost od doby jeho vystavení až do doby ukončení jeho platnosti, tj. do 12. 12. 2020

Pošlete Cargovák do druhého kola!

Zaměstnanecké oddělení O10/1 se zúčastňuje různých prezentačních akcí, při kterých je velký zájem o náš magazín Cargovák. Zájem o něj mají i studenti škol, se kterými ČD Cargo spolupracuje. Z těchto důvodů prosíme všechny čtenáře Cargováku, aby tento magazín po

(tzn., že vydaný papírový jízdní doklad nebude dodatečně převáděn do In Karty – z technologických důvodů).

Byli jsme ČD zabezpečeni, že papírová jízdenka je sice vytištěna na termopapíru, ale její životnost (viditelnost údajů) je garantována minimálně 1 rok.

Od 1. 3. 2020 bude časový příplatek JMK vydáván v elektronické podobě (tzn. aplikace „časový příplatek JMK“ nahraná v čipu In Karty).

Další bližší informace najdou zaměstnanci ve zveřejněném Informačním listu č. 7/2020. Věra Drncová

přečtení nevyhazovali do košů, do sběru, ale „poslali ho do dalšího kola“! Stačí, když výtisk doručíte na příslušné personální pracoviště v sídle vaší JOS a my ho určitě využijeme!

Děkujeme Vám za pomoc!
Věra Drncová

Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 327. zasedání konaném dne 29. ledna 2020 přijalo usnesení č. 3256/2020 a schválilo:

- ke dni 31. ledna 2020 zrušit pověření k řízení Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) Ústí nad Labem Ing. Lubomíra Zíbara,
- s účinností od 1. února 2020 obsadit do pracovní pozice ředitele Střediska oprav kolejových vozidel Ústí nad Labem Ing. Pavla Rešla.

Představujeme lokomotivy ČD Cargo (26.) Lokomotivy řady 703 „prasátko“

Lokomotivy řady 703 (původně T 212.1) ČD Cargo při svém vzniku v lokomotivním parku nemělo. Až v roce 2003 zakoupilo dvě lokomotivy této řady od ČD kvůli provozu na vlečce Mitas v Praze. Tehdejší předpisy v areálu „Mitas“ neumožňovaly provoz lokomotiv s elektrickým přenosem výkonu kvůli prašnému výbušnému prostředí při výrobě gumárenských výrobků. Jedinou možností tak byl provoz lokomotiv buď s mechanickým nebo hydromechanickým přenosem výkonu. Tuto podmínku splňovaly právě lokomotivy řady 703. Dnes to již neplatí, a tak se lokomotivy řady 703 staly u ČD Cargo nadbytečnými.

Stroje řady 703 jsou jedněmi z nejmenších motorových lokomotiv na české železniční síti. Jsou navrženy pro lehkou posunovací službu v depech, stanicích a na vlečkách průmyslových podniků. Původně nebylo žádné depo, kde byste na ně nemohli narazit. Všude posunovaly s většími lokomotivami pro přistavení do a z oprav nebo jen k odstavení na volné koleje. V současnosti je ale při lehké posunovací službě nahrazují lokomotivy 799, které vznikly přestavbou strojů řad 700 – 703. Vynikají jednoduchou konstrukcí a poměrně vysokou spolehlivostí, která je ovšem negativně ovlivněna stářím lokomotiv a (ne)dostupností náhradních dílů. Vycházejí z koncepce lehkých posunovacích lokomotiv vyvinutých v ČKD Praha a zahrnujících řady 700, 701, 702 a 703. Lokomotivy řady 700 (původně T 211.0) byly vyráběny v závodě ČKD Praha, rekonstrukce T 211.1 a T 211.2 (řady 701 a 701.3) vznikaly v dílnách ČSD především v Břeclavi, Jihlavě, Zdicích a na Slovensku ve Vrútkách. Lokomotivy řad 702 (původně T 212.0) a 703 (původně T 212.1) byly vyráběny v Turčianských strojárňach v Martine na Slovensku. První prototyp s mechanickým přenosem výkonu vyrobený v roce 1955 měl původně označení T 212.001 a až potom byl přeznačen na T 211.001. Zároveň vznikly dva prototypy T 211.1 s hydrodynamickým přenosem výkonu převodovkou ČKD H 150 Lr. Tato varianta nebyla do výroby přijata, takže označení T 211.1 bylo podruhé obsazeno v roce 1977, kdy začala vznikat remotorizace dosazením motoru

T 930.51, od roku 1988 byla označována jako řada 701.

V roce 1969 byl vyroben prototyp nové lokomotivní řady 703. Jednalo se o konstrukční pokračování řady 702, oproti této řadě ale byla nová řada 703 zmodernizována a zdokonalena, i když to zvenčí není příliš patrné, všechny lokomotivy této koncepce vypadají zvenku prakticky stejně. Sériová výroba lokomotiv 703 probíhala v letech 1972 až 1979 ve slovenských TS Martin.

Jak léta běžela a jednotliví majitelé nebyli spokojeni s některými vlastnostmi, poruchovostí nebo nedostatkem náhradních dílů, docházelo k modernizacím prováděným na některých lokomotivách. Tak vznikaly tyto řady:

703.3 – remotorizace řady 703 s použitím motoru LIAZ M1.2C o výkonu 169 kW. Byla dosazena nová kapota a kabina.

703.5 – modernizace bez výměny spalovacího motoru.

703.7 – remotorizace řady 703 motorem Caterpillar 3306 DI-T o výkonu 169 kW. Byla dosazena nová kapota a kabina.

703.8 – remotorizace řady 701 motorem MTU 6R183 AA12 o výkonu 159 kW. Byla dosazena nová kapota a kabina.



Lokomotiva 703.037 je příležitostně používána na posun v opravě kolejových vozidel v Mostě.

Foto: Michal Roh

Některé další lokomotivy byly rekonstruovány na řady 797 a 799, i když v daleko menším množství, než tomu bylo u jejich starších verzí 700, 701 a 702. Lokomotiva 703 023-2 byla v roce 2009 rekonstruována na lokomotivu 703 821-9, podstatou rekonstrukce je ekologický provoz na CNG.



Lokomotiva 703.821 byla přestavěna na pohon zemním plynem.

Foto: Michal Roh ml.



Lokomotiva 703.037 při obsluze vlečky MITAS – píše se leden 2015.

Foto: Michal Roh

Mechanická konstrukce lokomotiv 703 je až na detaily shodná s řadou 702. Lokomotiva je kapotová, s koncovou, poměrně prostornou kabinou strojvedoucího. Přístup do kabiny je nástupní plošinou za kabinou dveřmi uprostřed zadního čela kabiny. Za plo-

stupňů i páka spojky, které komplikovaly obsluhu na starších řadách. Při jízdě se používá pouze plynová páka, kterou lze plynule regulovat množství paliva. Řazení probíhá automaticky v závislosti na otáčkách spalovacího motoru, sledovaných roztěžníkem, čili odstředivým regulátorem. Přenos točivého momentu z výstupu hydraulické převodovky na nápravové převodovky je proveden kardanovými hřídelemi, poháněna jsou obě dvojkolí.

Lokomotiva je vybavena ruční zajišťovací vřetenovou brzdou působící na obě dvojkolí, samočinnou tlakovou brzdou soustavy Westinghouse GP a přímočinnou brzdou. Brzdění je prováděno brzdícím samočinné brzdou DAKO BS2 a přímočinnou brzdou DAKO BP. Pneumatické brzdy jsou

špalkové, s jednostranným působením rovněž na obě dvojkolí. Zdrojem tlakového vzduchu pro brzdy je kompresor 3 DSK 75 s pevným náhonem od spalovacího motoru. Kabina je vytápěna prostřednictvím nezávislého naftového agregátu zvaného lidově „bufík“.

Vzhledem k tomu, že v areálu Mitas již lokomotivy 703 nejsou potřeba, v současnosti je v provozu u ČD Cargo jen lokomotiva 703.037, která je dislokována v OKV Most. Její sesterská 703.046 byla prodána soukromému subjektu. Provoz této řady je poměrně nehospodárný, takže jakákoli větší záhada bude pravděpodobně znamenat ukončení provozu u ČD Cargo a její definitivní nahrazení řadou 799.

Text: Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 703

Foto: Petr Říha

Základní technické údaje řady 703

Výrobce	TS Martin
Rok výroby	1969 – 1979
Vyrobena ks	224
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	B
Přenos výkonu	hydromechanický
Délka přes nárazníky	7 300 mm
Služební hmotnost	24 t
Typ spalovacího motoru	TATRA 930-54
Trvalý výkon SM	169 kW
Trvalá tažná síla	68,18 kN
Maximální tažná síla	78,5 kN
Maximální rychlost	40 km/h

Spolupráce se středními školami (6.)

Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní v Praze

Smluvní školou ČD Cargo, kterou vám představíme v dnešním díle našeho seriálu, je Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní v Praze, v Masné ulici. Může se pyšnit více než šedesátiletou tradicí ve výchově odborníků, kteří našli uplatnění ve všech druzích dopravy i v oborech, které s dopravou více či méně souvisí.

Historie

Masná ulice, ve které se nacházejí obě školní budovy, patří k nejstarším pražským ulicím. Její jméno je odvozeno od masných krámků v ní umístěných. První zmínky o ní pocházejí z roku 1359. Jedna z budov školy, která byla označována jako Masná 8, byla postavena již okolo roku 1400. Budova jako škola začala sloužit v roce 1850, kdy zde byla umístěna reálka z havelského kláštera a ještě později hospodářská škola.



Učební plány všech oborů vzdělání i jednotlivých zaměření jsou moderně koncipovány a upravovány tak, aby odpovídaly posledním poznatkům vývoje vědy a techniky, profil absolventa je v souladu s měnícími se potřebami praxe. Po maturitě mohou studenti pokračovat ve studiu na VOŠ a to v oborech Diagnostika silničních vozidel a Dopravní logistika a obchod. Od ostatních škol podobného typu se učební plány na škole odlišují vyšším počtem hodin cizích jazyků, pro výborné žáky zajišťuje škola přípravu na mezinárodně uznávanou jazykovou zkoušku FCE, informatiky a výpočetní techniky i ostatních disciplín, které jsou potřebné pro výkon povolání.

Výuka probíhá v 51 učebnách – z toho je 20 učeben odborných. Odborné učebny jsou vybaveny tak, aby žáci v odborných předmětech byli se-



Budova školy VOŠ a SPŠD v Praze, v Masné ulici

Foto: Martin Boháč

navatel s tradicí i budoucností“. Například, zástupci pedagogického sboru se pravidelně účastní odborných seminářů, které pro ně připravují specialisté z ČD Cargo.



Nahlédnutí do školních učeben
Foto: Archiv školy

Střední průmyslová škola dopravní byla zřízena jako samostatná instituce dnem 1. září 1956, a to rozhodnutím ministerstva školství a kultury v souvislosti se změnou sítě odborných škol. Ve školním roce 1956 – 1957 měla škola v denním studiu pouze dva první ročníky čtyřletého a jeden ročník dvouletého studia abiturientů SVVŠ oboru organizace vlakové dopravy. Ve školním roce 1967 – 1968 byla v denním studiu otevřena jedna třída dalšího nového oboru – Elektrická trakce a kolejová vozidla v železniční dopravě, se zaměřením na městskou hromadnou dopravu. V tomto školním roce se také změnil název oboru Provoz a ekonomika železniční dopravy na Železniční doprava a přeprava. Školní rok 1972 – 1973 znamenal otevření dalšího oboru Údržba a rekonstrukce železničních tratí.

Současnost

V současné době škola poskytuje vzdělání v těchto oborech:

- Provoz a ekonomika dopravy
- Elektrotechnika
- Dopravní prostředky

znamování s novými poznatky vědy a techniky. Proto zde najdeme například zkušební automobily, autotrenažer, cvičné stanoviště strojvedoucího, cvičné stanoviště řidiče tramvaje, letecký trenažer apod. Škola má poradenské pracoviště, kde spolu s metodikem prevence a výchovnou poradkyní působí i školní psycholožka. Žákům je k dispozici moderně vybavená jídelna (sortiment čtyř jídel) a bufet s občerstvením. Škola je umístěna ve středu města a tudíž má výbornou dopravní dostupnost.

Spolupráce s ČD Cargo

Škola pravidelně posílá své žáky na odbornou praxi do provozních jednotek ČD Cargo. Nejvíce studentů ji samozřejmě absoluuje v PJ Praha. Studenti oceňují především organizační zabezpečení a obsah praxe, kdy jsou pod vedením zkušených pracovníků ČD Cargo rozvíjeny jejich praktické dovednosti. Mezi další formy spolupráce patří účast pracovníků firmy na Dni otevřených dveří nebo besedy se studenty na téma „ČD Cargo, zaměst-

jedna ruka, abyste takový kolos dal do pohybu. Pak je to odpovědnost, pamatují si ten první den, kdy jsem byl na stanovišti sám a musel jsem jet. Zodpovědnost přijmout a provést rozhodnutí, to je to, co mě baví a naplňuje.

► Jak vidíš svoji budoucnost?

Rozhodně ČD Cargo byla dobrá volba, posun v rámci „firy“ je třeba práce na Vectronu. Jezdil jsem s motorem, s elektronikou, ale tahle technologická špička mi v mém portfoliu ještě chybí. Určitě se chci také věnovat studiu cizího jazyka, cítím, že němčina by se mi mohla hodit jak pro práci, tak v mém volném čase.

► Co šichty? Jsi „leták“, svoje směny znáš jen pár dní dopředu?

To mi vyhovuje, tak se mi to líbí. Představa, že bych chodil do práce od pondělí do pátku od 6 hod do 14:30 hod, by byla pro mne ubíjející. Takhle jsem svobodný, pokaždé něco jiného. Například jízda v noci má své kouzlo, jste na trati sám, návštěvidla svítí do dálky svoji barvou, a když je jasná noc, tak pohled na krajinu, kterou jedete, a která je ozářena měsícem, je naprosto úžasný.

► Petře, jsi mladý, perspektivní strojvedoucí, které naše firma dlouhodobě potřebuje a bude jich potřebovat s odcházející generací čím dál více. Co bys doporučil klukům a holkám, co přemýšlí o práci strojvedoucího?

Ať se toho nebojí, je to parádní práce. Moje přítelkyně si dodělává kurz a začne jezdit také. Určitě průmyslovákům doporučuji, ať se zaměří při studiu na elektřinu a dopravu. Obojí je velmi důležité pro práci strojvedoucího a jsem rád, že jsem to nepodcenil a poctivě jsem těmto předmětům věnoval svůj čas. Je to hodně dobrý pocit, když při jízdě vidíte, že to, co vás někdo učil, tak vás učil proto, že to budete potřebovat, a že to funguje.

Petře, děkuji ti za rozhovor, držím palce, ať se ti splní tvá profesní i soukromá přání.

Text: Petr Tobiáš

Jedním z nedávných absolventů dopravní průmyslovky v Masné je i Petr Nejedlý, který v současné době pracuje v PJ Praha jako strojvedoucí. Využil jsem příležitosti a udělal s Petrem krátký rozhovor.

► Ahoj Petře, první otázka, která mě zajímá je, jak ses dostal k železnici?

Od malička jsem měl rád mašinky, auta, letadla, všechny dopravní prostředky. Strojvedoucí mě brávil na nádraží, dívat se na mašinky a na vlaky. Moje hry na výpravčího a strojvedoucího byly asi začátkem mé lásky k železnici.

► Proč ČD Cargo?

Po maturitě jsem si začal hledat práci. Oslovil jsem několik dopravců a nejlepší lidský přístup v porovnání s ostatními byl na ČD Cargo. A to platí dodnes. Jsme tady v Libni dobrá parta, která má společný cíl a to odvézt vlak na místo určení jak nejlépe umíme.

► Co se ti nejvíce líbí na tvé práci?

Rozjedu vlak jednou rukou. Představte si, že máte za sebou vlak, který má třeba hmotnost 2 000 tun. Jste na stanovišti sám a opravdu vám stačí



Strojvedoucí PJ Praha Petr Nejedlý je absolventem VOŠ a SPŠD v Praze.

Foto: Petr Tobiáš

Zájmy a záliby zaměstnanců ČD Cargo (17.)

Cukr, cukr a zase cukr



Se Zdeňkem Adámekem z Odúčtovny přepravních tržeb se známe již řadu let a mimo jiné nás spojuje zajímavý koníček. A tím je cukrovarnictví. Zatímco já se zabývám spíše historií výroby cukru, Zdeněk sbírá vše, co se cukrovarnické výroby týče.

► Začnu tradiční otázkou a zeptám se, co Tě přivedlo k tak zajímavému koníčku, jakým je cukrovarnictví, výroba cukru a ostatní záležitosti s tím spojené?

Ke sbírání cukru jsem se dostal vlastně náhodou. Zjistil jsem, že kamarádka sbírá klasické cukříky ke kávě. Doma jsem jich také pár měl. Když jsem viděl, jakým způsobem má sbírku uloženou – v krabici, stejné cukry, tak mě to nakoplo a řekl jsem si, že to přece musí jít i jinak. Cukříky jsem si nechal a začal pátrat po dalších sběratelích. Internet byl tenkrát v plenkách. Přesto se mi podařilo najít nadšence, kteří se sbírání cukrů věnovali už delší dobu. Vznikl Klub sběratelů baleného cukru, založili jsme internetové stránky a pak to šlo ráz naráz. V naší republice a nejen v ní, je spousta cukrových nadšenců. To bylo zhruba před 20 lety...

Protože se snažím vše dělat naplno, tak když už jsem se dal do sbírání hygienicky balených cukříků, tak jsem zjistil, že je spousta cukrových artefaktů, které s cukrem souvisí a že se jim moc lidí nevěnuje. Rozhodl jsem se, že se pokusím „v rozumné míře“ některé zachránit před zničením. Proto se u nás doma začaly objevovat staré cukrové homole, sekáčky a kleště na jejich štípaní, formy na homole, předválečné 5kg krabice od štípaných kostek cukru, 50kg pytle od cukru, od-



Zdeněk Adámek a jeho sbírka

znaky cukrovarů, akcie cukrovarů a další „sladké“ předměty.

► Jaké poklady ukrývá Tvá sbírka cukříků? Kolik jich vlastně máš?

Moje sbírka není úplně největší, ale za ty roky se díky klubu a kamarádům, co hodně cestují, úspěšně rozrůstá. Nyní čítá něco přes 60 000 balených cukříků a cca 200 homolí. U těch cukříků musím přiznat, že jsem s jejich narůstajícím množstvím přistoupil na evropský sběratelský trend a klasické cukříky jsem začal vysypávat. Zaberou tak jen ¼ místa. Ale balené cukrové kostky mám v celku! Nedá se říci, který cukr je největším pokladem, protože

si vážím každého kousku, co se ke mně dostane. Hlavně těch, co přivezou kamarádi, protože si moc cením toho, že si na mě vzpomněli a někteří i oželeli oslazení. Ale určitě si považují hlavně české předválečné balené kostičky cukru s reklamou a také amerického vojenského cukru z 2. světové války.

► Existují také cukříky s dopravní tematikou?

Cukříky s dopravní tematikou samozřejmě existují a pro dopravce jsou skvělou reklamou. Někteří sběratelé se specializují pouze na cukry s dopravní tematikou – zejména letecké, železniční či lodní společnosti. Samozřejmě,



Sbírka cukříků se železniční tematikou ve vitrině na OPT

že já mám velkou radost z cukříků z železniční oblasti. Na železniční cukry jsou bohaté vlaky Ruska, Běloruska a Ukrajiny. V Evropě jsou k dispozici spíše železniční cukrové série, které se ale ve vlaku sehnat nedají. V České republice to také není moc slavné, proto mám radost, že se občas podaří zrealizovat výrobu cukříků s mašinkami ze zdrojů klubu anebo soukromých sběratelů (např. já ☺).

► Zmínil jsi cukrové homole. Je pravda, že je doma také vyrábíš?

Ano, je to tak. Díky tomu, že se mi do sbírky podařilo sehnat formy na cukrové homole, řekli jsme si se ženou, že to zkusíme. Formy máme různých velikostí, od malinké 150 gramů až po 17 kg 71 cm vysokou krásku. Protože se pokus vydařil, začali jsme zásobovat sběratele na výměnných dnech. Dnes jsme vyrobili již přes 2 000 homolek. V červnu 2020 organizujeme v Olomouci Mezinárodní výměnný den a zrovna doma vyrábíme dárkové homolky.

► Nedá mi to a musím se zeptat, zda jsi nejen vášnivý sběratel cukříků, ale zda ho se stejnou vášní i konzumuješ. Sladíš si kávu nebo čaj?

Na tuto otázku je nejkratší odpověď – NE. Kávu ani čaj nesladím, ale všechny cukříky ze stolu a to nejen od mé kávy pečlivě zajistím... ☺. Pokud také nesladíte, budu rád, když si na mě vzpomenete a nějaký cukřík mi z dovolené přivezete.

Připravil: Michal Roh

Foto: Archiv Zdeňka Adámka



Domácí výroba „maxi“ homole

Bezpečnost práce při práci a pohybu v kolejišti

V důsledku vývoje pracovní úrazovosti v minulém roce, kdy došlo i ke dvěma smrtelným pracovním úrazům zaměstnanců ČD Cargo, bych chtěl připomenout a upozornit na základní zásady a pravidla, která by měli mít všichni zaměstnanci na paměti a podle nich se chovat.

V prostředí dráhy může mít i malá nepozornost fatální důsledky. Na rozdíl od situace na silnici, kdy chybu chodce ještě může do značné míry napravit řidič úhybným manévrem, takovou možnost bohužel strojvedoucí nemá. Další výhodou automobilu proti drážnímu vozidlu v této situaci je nepoměrně kratší brzdná dráha. Poslední možností zabránění střetu je zvuková signalizace, která má ovšem také velmi omezenou působnost v závislosti na času a schopnosti možné reakce osob.

Z těchto důvodů zde uvádím ta opravdu základní pravidla chování při pohybu v kolejišti. Tím hlavním je mít přehled o situaci kolem sebe a věnovat jí pozornost. Především věnovat pozornost pohybujícím se vo-



V kolejišti je nutné být vidět.

zidlům, ale i dalším osobám nacházejícím se v kolejišti. V zájmu každého člověka je, dbát nejen o bezpečnost vlastní, ale i ostatních lidí a zaměstnanců v jeho okolí. To je současně i jeho povinností.

Před vstupem do koleje a při jejím přecházení, se nejprve rozhlédnout na obě strany a přesvědčit se, že se neblíží žádné drážní vozidlo. Nikdy nepřecházet těsně za, nebo před, drážním

vozidlem, ale vždy minimálně v předepsané vzdálenosti.

Nová doba přináší i nové technologie, a ty mohou mít při nesprávném použití vliv na vznik kolizních situací. Komunikační technologie, a to jak osobní, tak i pracovní, vyžadují pozornost, a proto je třeba oddělit pohyb v kolejišti a práci či sledování těchto přístrojů. Při souběhu by mohlo dojít k nebezpečným situacím, především

u technologií odvádějících pozornost obou základních vjemů, jak sluchového tak i zrakového. Proto byla stanovena pravidla pro jejich používání při práci. Hlavně při očním sledování zařízení je třeba se při této činnosti zastavit, zaujmout takové postavení, aby zaměstnanec nemohl být zachycen nebo sražen a pak teprve se věnovat práci na zařízení. V pohybu kolejištěm pokračovat až po ukončení činnosti. Pohyb zaměstnance za použití mobilního komunikačního zařízení je možný pouze, pokud zařízení nevyžaduje zrakovou pozornost, a tam, kde nejsou kladeny zvýšené nároky na pozornost k okolí a pohybu vozidel, a to zásadně po vymezených komunikacích. Nejvyšší riziko spočívá právě v odvedení pozornosti od svého okolí a dění v kolejišti a především při vstupu do koleje a jejím přecházení. V tuto chvíli je třeba věnovat pozornost pouze úkonům při přecházení, a to rozhlédnout se na obě strany před vstupem do koleje a vnímat, zda se po koleji nepohybují drážní vozidla!

Naposlední zásadou při pohybu v kolejišti je, být viděn. ČD Cargo vy-

bavuje své zaměstnance pro práci v kolejišti osobními ochrannými pracovními prostředky (OOPP) výstražné barvy s reflexními pruhy (RP). Úplným základem pro pohyb v kolejišti je vesta výstražná s RP a dále pak oděv výstražné barvy s RP v několika provedeních podle podmínek použití. Funkce oděvu nesmí být snížena zakrytím jiným oděvem bez funkčního zbarvení, nebo batohem. Na něj pak musí být použit potah stejných vlastností, tedy stejné výstražné barvy s doplněním RP. Oděv mnohonásobně prodlužuje vzdálenost, na kterou je osoba v tomto oděvu vidět, a to i za nepříznivých podmínek při špatné viditelnosti a v noci. Prodlužuje tím možnost reakce, až už zvukovým znamením, tak i snížením rychlosti případně zastavením drážního vozidla. Přestože obecně OOPP ve vztahu k ochranným vlastnostem ubírají na komfortu při jejich použití, chtěl bych apelovat na zaměstnance, aby jejich význam nepodceňovali a při práci je důsledně používali.

Text: Jan Průžek

Ilustrační foto: Michal Roh

Železnice v Evropě 29. díl (Baltské státy)

Pojmem Baltické státy nebo též Pobaltí označujeme tři státy nacházející se v severovýchodní Evropě na východním pobřeží Baltického moře. Konkrétně jde o Litvu, Lotyšsko a Estonsko.

Jedná se o země relativně malé (v úhrnu se počet obyvatel pohybuje více než 6 milionů), ale celkovou rozlohou překonají Českou republiku více jak dvojnásobně. Přestože historický vývoj jednotlivých států byl relativně odlišný – zejména území Litvy v podobě Velkoknížectví litevského sahala až k břehům Černého moře, v období budování prvních železničních tratí již země patřily Ruské říši a posléze s krátkým přerušením i Sovětskému svazu.



Lotyšské železnice LDz Cargo používají k vozbě těžkých nákladních vlaků také modernizované dvojité „sergeje“.

Foto: Tomáš Ságner

Novodobá historie nezávislých států se píše od roku 1990, respektive 1991.

První tratí v Pobaltí bylo spojení Petrohradu s Varšavou (1 333 km), vybudované v letech 1851 – 1862. Po území Lotyšska fakticky přecházelo ve směru Karsava – Rėzekne – Daugavpils a Litvy (Vilnius – Senovė). První trať na území Estonska představuje spojení přístavního města Paldiski s Tallinnem, Narvou a Petrohradem (Gatshina) zprovozněné v roce 1870. Vzhledem k historickým souvislostem je železniční infrastruktura Pobaltí až na výjimky širokorozchodná (rozchod kolejí 1 520 mm) a napájecí soustava 25 kV, 50 Hz (Litva) a 3 kV (Lotyšsko, Estonsko).

Celková délka železniční sítě v Litvě činí 1 911 km, z níž je 8 % (152 km) elektrifikováno. Vedle širokorozchodných tratí (1 796 km) se na litevském území nachází též 115 km tratí standardního rozchodu (1 435 mm). Nor-

málněrozchodné tratě jsou zbudované jednak z důvodu zajištění tradiční překládky v železniční stanici Šeštokai (u přeprav se sousedním Polskem), tak z důvodu existence projektu Rail Baltica (blíže bude pojednáno dále), v jehož rámci je normálněrozchodná trať dovedena nyní do Kaunasu (kde vzniká moderní logistické centrum). Osobní i nákladní dopravu, včetně správy infrastruktury, zajišťují Litevské železnice (Lietuvos geležinkeliai), zkráceně LG. V roce 2018 bylo v Litvě po železnici přepraveno 5,2 milionu cestujících (z toho 83 % vnitrostátní přeprava) a 56,8 milionu tun zboží (z toho 26,6 % vnitrostátní přeprava). Z uvedeného je patrná závislost litevské ekonomiky na mezinárodní výměně zbo-

ží – dovoz 41,7 %; vývoz 8 % a tranzit 23,7 %. Mezi hlavní zboží přepravované po železnici patří minerální hnojiva, ropa a ropné produkty, stavební materiál, uhlí. Litva disponuje jediným námořním přístavem ve svém třetím největším městě Klaipėda, který se tradičně orientuje na již zmiňovaná minerální hnojiva. Litevské železnice v roce 2018 zaměstnávaly 7 278 pracovníků. Modální podíl železniční nákladní dopravy se v Litvě pohybuje okolo 40 %.

Celková délka širokorozchodné železniční sítě v Lotyšsku dosahuje 1 860 km, z níž je 14 % (257 km) elektrifikováno. Skupina Lotyšských železnic (Latvijas dzelzceļš), zkráceně LDz, zajišťuje pomocí svých společností nákladní dopravu a mezinárodní osobní dopravu (LDz Cargo), provozuschopnost infrastruktury (LDz infrastruktura), přidělování kapacity (LatRailNet) i logistické služby (LDz Logistika). Skupina za-



Nákladní vlak z Lidy do Vilniusu

Foto: Tomáš Ságner

městnává okolo 12 400 zaměstnanců. Vnitrostátní železniční osobní dopravu zajišťuje společnost Pasažieru vilciens, zkráceně PV, jež je od roku 2008 samostatnou státem vlastněnou společností, která zaměstnává přibližně 1 075 zaměstnanců. V roce 2017 bylo v Lotyšsku po železnici přepraveno 17,5 milionu cestujících (z toho 99 % vnitrostátní přeprava) a 43,8 milionu tun zboží (z toho 3,7 % vnitrostátní přeprava). Z uvedeného je patrná závislost lotyšské ekonomiky na mezinárodní výměně zboží – dovoz 83,7 %, vývoz 4,2 % a tranzit 8,4 %. Mezi hlavní zboží přepravované po železnici patří ropa a ropné produkty, uhlí, hnojiva. U dovozu i vývozu hrají klíčovou roli přístavy napojené na železnici – konkrétně jde o Ventspils, Riga a Liepaja. Modální podíl železniční nákladní do-

pravy se v Lotyšsku pohybuje okolo 40 % (z pohledu přepravených tun). Celková délka širokorozchodné železniční sítě v Estonsku činí 1 219 km, přičemž 11 % (132 km) je elektrifikováno. Estonská železniční síť je ve vlastnictví státního podniku Estonských železnic (Eesti Raudtee), zkráceně EVR, a soukromé společnosti Edelaudtee Infrastrukturu (v překladu Jihozápadní železnice s 221,9 km z celkové sítě). Železniční nákladní dopravu zajišťuje státem vlastněná společnost Operail (694 zaměstnanců), která až do svého přejmenování v červnu 2018 nesla název EVR Cargo. Osobní dopravu provozují tři společnosti. Vnitrostátní osobní přepravě se věnuje společnost s názvem Elron, mezinárodní přepravu na Trase Tallinn – Petrohrad/Moskva v podobě nočního vlaku zajišťují Ruské železnice (RŽD) a lotyšské Pasažieru vilciens z hraničního města Valga do Rigy. V roce 2018 bylo v Estonsku po železnici přepraveno

7,8 milionu cestujících (z toho 98 % vnitrostátní přeprava) a 13,5 milionu tun zboží (z toho 20,7 % vnitrostátní přeprava). Pro estonskou železniční dopravu je rozhodující tranzit (9,1 milionu tun, 67 %) v podobě ruského zahraničního obchodu, mimo jiné ropy. Mezi klíčové estonské přístavy patří Paldiski a Tallinn. Modální podíl železniční nákladní dopravy se v Estonsku pohybuje okolo 40 %.

Zejména Litevské železnice jsou velmi aktivní v rozvoji přímých kontejnerových spojů. Využívají přitom svého nezamrzajícího přístavu Klaipėda i styku dvou různých železničních rozchodů kolejí ve snaze o zachycení tranzitu mezi státy SNS/Číny a Evropy. Vznikly tak pravidelné vlaky s názvy Merkurijus (Klaipėda-Moskva), Jantar (Šeštokai-Riga-Tal-



V letech 2002 – 2003 zakoupily Estonské železnice z USA 77 starších lokomotiv, které nahradily starší lokomotivy sovětské výroby.

Foto: J. Boeisen

linn), Viking (Klaipėda-Minsk-Kyjev-Oděsa), Saulė (Chongqing-Antverpy) a další.

V Baltických státech existovala silně rozvinutá síť úzkorozchodných tratí. S některými se můžeme setkat i dnes. Například v Litvě turistická trať Aukštaitijos z města Panevėžys do 68,4 km vzdálené Rubikiai (rozchod 750 mm) nebo dráha v muzeu v Lavassaare v Estonsku. Region, bohužel, kromě těžby rašeliny nemá výrazné zdroje nerostných surovin.

K nejnámějším novodobým projektům patří tzv. Rail Baltica, podle kterého má vzniknout přímé spojení Varšavy s Tallinnem tratí s „normálním“ 1 435 mm rozchodem. Celková délka nového spojení dosáhne 950 kilometrů. S úplným zprovozněním se počítá v roce 2030. V rámci úsporných opatření se upravují původní záměry, místo výstavby zcela nových úseků jsou v některých částech modernizovány tratě úseků existujících a instalován

Ze zahraničí

SLOVENSKO

Kratší pracovní týdny

Zaměstnanci ZSSK Cargo mají i v novém roce zkrácené pracovní týdny pro přetrvávající překážky na straně zaměstnavatele s náhradou 60 % mzdy. Důvodem je trvající nepříznivá situace v hutnictví. Vedení společnosti a zástupci zaměstnanců podepsali novou dohodu o překážkách v práci podle Zákoníku práce s platností do 30. června 2020.

POLSKO

Flotila Vectronů PKP Cargo je kompletní

Společnost Siemens Mobility dodala v lednu společnosti PKP Cargo poslední dvě interoperabilní lokomotivy Vectron. V září 2015 si polský dopravce objednal 15 vícesystémových lokomotiv Vectron od Siemens Mobility s opcí na dalších pět lokomotiv. Podle dohody byla první tři vozidla dodána do Polska v lednu 2016. Celkovou objednávku na 15 jednotek splnila společnost Siemens Mobility za rok a půl. V lednu 2019 si PKP Cargo rezervovalo pět dalších vozidel. Ty byly dodány německým výrobcem za rok. Spolupráce obou firem však byla zahájena již v roce 2010, kdy si PKP Cargo objednalo čtyři lokomotivy EuroSprinter (EU45). Kromě lokomotiv vyráběných společností Siemens kupuje PKP Cargo také vozidla vyráběná v Polsku. V posledních dvou letech objednala 34 elektrických lokomotiv od polského výrobce Newag. První tři vozidla typu Newag Dragon byla dodána na konci roku 2018. Do roku 2022 by pak mělo být dodáno dalších 31 strojů tohoto typu.

SLOVENSKO

Nové spojení z přístavu Koper do Bratislavy

14. ledna 2020 brzy ráno odjel z Koperu první kontejnerový vlak do Bratislavy. Nové spojení zorganizovala společnost Rail Cargo Operator, dceřiná společnost ÖBB, a Adria Kombi, slovinský intermodální operátor. Podle jízdního řádu by se měly vlaky v obou směrech vydávat na cestu vždy dvakrát týdně. Průměrná jízdní doba vlaku je kolem 20 hodin. I přesto, že se jedná o nové spojení, jsou obě země propojeny již několika linkami kombinované dopravy, z nichž nejširší nabídku v podobě 14 vlaků týdně v trase Koper – Dunajská Streda a zpět nabízí operátor Metrans.

Zuzana Kovačová
Michal Roh

duální rozchod. Takto je tomu například u již existujícího úseku z polsko-litevské hranice do Kaunasu. Rail Baltica je v průběhu času mnohými komentáři vnímán spíše jako politický projekt Evropské unie bez finančního opodstatnění.

K dalším zajímavým projektům patří plán na vybudování 92 kilometrů dlouhého železničního podmořského tunelu mezi Tallinnem a Helsinkami, jež by zrychlil dopravu ze současných 2 hodin trajektem na, dle zveřejněných informací, 30 minut.

Text: Michal Vítěz



Rašelinová úzkorozchodná dráha v Šiauliai (Litva)

Foto: Tomáš Ságner

Železniční proměny (2.)



Jen málokterá oblast České republiky prošla v uplynulých desetiletích takovými proměnami, jako severní Čechy, resp. jejich podkrušnohorská část. Stalo se tak v důsledku postupující povrchové těžby hnědého uhlí. Z mapy zmizelo například město Most a celá řada dalších menších obcí, přeloženy musely být železniční tratě, silnice a také řeka Bílina našla v části svého toku nový domov v potrubí Ervěnického koridoru. Tolik na úvod a teď již vzhůru do severních Čech.

do Duchcova (dnes staré nádraží) a 8. října 1870 bylo dosaženo Chomutova. Od počátku bylo jasné, že jednokolejná trať nebude silnicí provozu dostačovat. První odlehčení provozu umožnila výstavba další tratě z Ústí nad Labem do Bíliny přes Úpořiny v roce 1874, ale situaci vyřešilo až zdvoukolejnění hlavní tratě v letech 1870 – 1889. Dobové prameny říkají, že po obou tratích projíždělo na konci 19. století až 100 nákladních vlaků denně a na ústeckém západním nádraží, kde měla ÚTD svoje zázemí, se například v roce 1887 rozřadilo 366 tisíc vozů.

lových podniků, ale také do Saska. Export důležité suroviny umožnila výstavba tří přeshraničních tratí společností BD ze Sokolova do Klingenthalu, z Chomutova do Vejprtu a Cranzhlu a z Křimova do Reitzenhainu. Na nevytíženějším úseku mezi Chebem a Chomutovem byla později také položena druhá kolej.

Až do konce 2. světové války bylo hnědé uhlí v Sokolovské a Mostecké pánevi dobýváno především hlubinným způsobem nebo v menších lomech. Změnu přinesl rok 1948 spojený se změnou politicko-ekonomických poměrů. Rychle rostoucí průmysl socialistického Československa potřeboval stále více elektrické energie, kterou bylo možné vyrobit jen z uhlí. Jak se rozvíjela povrchová těžba ve velkolomech, musela i železnice ustoupit novým těžebním prostorům. Investiční akce zde začaly již na počátku padesátých let. Již v roce 1950 byla uvedena do provozu provizorní trať mezi Mostem a Želenicemi nad Bílinou, která odstranila nutnost zajištění do úvratových Obrnic. V provozu byla pouhých deset let. 10. října 1954 byl zahájen provoz na nové trati mezi Třebušicemi a Vrskmaní (původní trať ustoupila dnešnímu velkolomu Vršany). V roce 1963 byla dokončena přestavba stanice Trmice. Pro tu byl zpracován zvláštní stavební režim rozepsaný na dni a denně kontrolovaný. Vedoucí provozu Ústecké dráhy přímo ze stavby řídil sled vlaků s jediným cílem – umožnit stavbařům práci a přitom zajistit železniční provoz. Díky tomu trvala celá náročná akce pouze čtyři měsíce.

Podívejme se ještě na společnost Buštěhradské dráhy. Ta svoji první trať, mezi Starým Kladnem a Kralupy nad Vltavou, otevřela v listopadu 1855. 22. dubna 1869 byl zahájen provoz mezi Kladnem a Stochovem a 4. února 1871 dojezdy první vlaky BD do Chomutova. Odtud „Buštěhradka“ pokračovala na západ údolím Ohře přes Klášterec nad Ohří, Karlovy Vary a Sokolov do Chebu (otevření 1870 – 1873). Vlaky Buštěhradské dráhy pak bylo odváženo uhlí z dolů u Sokolova a Chomutova nejen do tuzemských průmys-



Symbolem proměny severních Čech se stal přesun kostela Nanebevzetí Panny Marie v Mostě v roce 1975. Přesun stavby o hmotnosti 12 tisíc tun byl zahájen 30. září a ukončen 27. října 1975. Po kolejové dráze dlouhé 841 metrů se sklonem 12,3 ‰ se kostel pohyboval rychlostí 1,2 – 3,2 cm za minutu. Kolejističky bylo vzhledem k velké dopravní vzdálenosti dlouhé pouze 160 metrů. Za kostelem bylo pak vždy demontováno a během přesunu pětkrát před kostelem namontováno.

Foto: Pavel Kohl, (ČTK)

Páteřními podkrušnohorskými tratěmi byly tratě společností Ústeckoteplické (ÚTD) a Buštěhradské dráhy (BD). Obě společnosti lze považovat za tzv. uhelné dráhy, neboť důvodem jejich vzniku byla především přeprava uhlí. V případě druhé jmenované nejen hnědého, ale i černého uhlí z dolů na Kladensku. První trať společnosti ÚTD spojovala symbolicky Ústí nad Labem s Teplícemi a pro osobní dopravu byla otevřena 20. května 1858, pro nákladní pak 8. července téhož roku. 15. července 1867 dojezdy první nákladní vlaky



Lokomotiva T 679.1411 projíždí 19. května 1984 s nákladním vlakem stanicí Vrskmaň. O několik týdnů později zde provoz zcela utichne. Foto: Petr Ovsenák

bylo nutné prohořívající uhelné podloží. V Mostě muselo být vybudováno nové nádraží ve zcela nové poloze. Nová výpravní budova slouží veřejnosti od roku 1977. Součástí úprav v Mostě byla i výstavba nákladového a seřadovacího nádraží. Tzv. Nové nádraží bylo předáno do provozu v roce 1979.

Další z přeložek tratí, mimořádná svým rozsahem i technickými nároky, byla stavba 12 km dlouhého úseku Třebušice – Chomutov, vyvolaná postupem těžby velkolomu Jan Šverma. Zcela ojedinělým technickým řešením se stal tzv. Ervěnický koridor. Jde o vý-

ložce úseku Chomutov – Klášterec nad Ohří, na které byla vybudována nová stanice Kadaň – Prunéřov. V této souvislosti došlo i k přeložení části místní dráhy do Kaštic (1974) a k vybudování nové spojovací tratě z výhybny Spořice k odbočce Dubina umožňující přímé jízdy od Žatce směrem na Cheb. Nejnovější přeložku v této oblasti najdeme mezi stanicemi Březno u Chomutova a Chomutov. Původní trať musela ustoupit postupující těžbě Dolu Nástup Tušimice, proto došlo k vybudování nové o délce 7 km. Její dokončení zkomplikovala výstavba 1 758 metrů dlou-



Z dobového tisku (říjen 1962): „V minulém týdnu vyjel první elektrický vlak s uhlím na nově vybudované části tratě z Ústí nad Labem do Chabařovic. Zahájením provozu na úseku Ústí nad Labem – Chabařovice byla ukončena první část elektrifikace trati Ústí nad Labem – Most – Třebušice. Na snímku první vlak tažený elektrickou lokomotivou odjíždí z chabařovického nádraží s uhlím do vnitrozemí.“

Foto: Oldřich Pícha, (ČTK)

sytku velkolomu sypanou důlní technologií do výšky až 150 metrů. Podnik Stavby silnic a železnic musel během šesti měsíců v roce 1983 vytěžit, ze vzdálenosti cca 6 km, uložit do náspu a zhutnit více než 1 mil. m³ sutí. Z důvodu očekávaných poklesů byl úsek postaven jako čtyřkolejný – dvě koleje jsou v provozu, třetí se opravuje a čtvrtá slouží pro přísun stavebního materiálu. V souběhu s tratí je po Ervěnickém koridoru vedena i silnice a přeložka řeky Bíliny. Provoz na přeložce byl zahájen 3. června 1984. V květnu 1982 byla dokončena rozsáhlá přestavba tratě mezi Trmicemi a Bohosudovem. Výstavbou nové 10 km dlouhé tratě byl uvolněn přístup k dalším 98 mil. tunám energetického uhlí. Vybudována byla samozřejmě jako elektrifikovaná a vybavená autoblokem.

Přeložky se nevyhnuly ani tratím bývalé Buštěhradské dráhy. V roce 1962 byl zastaven provoz na trati Březno u Chomutova – Prunéřov. 30. září 1978 byl zahájen provoz na dvoukolejnou pře-

hého tunelu, a tak byla nakonec otevřena až po devíti letech, 1. dubna 2007.

Těžbě uhlí musel ustoupit i úsek mezi Královským Poříčím a Chodovem (provoz na přeložce zahájen 29. května 1980) a bez náhrady i trať Počerady – Vrskmaň (provoz ukončen 1984) nebo Jirkov – Litvínov (1971). Také v oblasti Duchcova došlo ke zrušení několika spojovacích tratí. Oproti tomu trať mezi Ústím nad Labem, resp. Trmicemi a Bílinou přes Úpořiny byla nejprve v letech 1955 – 1956 zdvoukolejněna a v roce 1967 i elektrifikována. V letech 1962 – 1967 a 1976 – 1991 byly z důvodu silného provozu nákladních vlaků, „osobáky“ nahrazeny autobusy. O stejném řešení se tehdy uvažovalo i na tzv. pravobřežce. V současné době se těžba omezuje a lze tedy předpokládat, že vše již zůstane na svém místě. Má to však i svoji stinnou stránku, například v podobě výrazného poklesu významu železnice nejen v tomto regionu.

Michal Roh

