

## COVID-19

Uplynulo jen několik týdnů, kdy jsem se v úvodníku zamýšlel nad dopady případné virové epidemie. V tu dobu určitě nikdo z nás nepředpokládal, jak moc COVID-19 ovlivní naše životy. Budu ale věřit, že v době, kdy se vám dostane do ruky dubnový Cargovák, už bude situace alespoň o trochu lepší. Protože doba není jednoduchá, nechceme, aby Cargovák byl jako hlavní zpravodajství kterékoliv televizní stanice zaplněn pouze informacemi o světové pandemii.



COVID-19 se budeme také věnovat formou rozhovoru s některými řediteli odborů, kteří se podíleli na rozjezdu ČD Cargo v krizové situaci, ale větší prostor chceme dát informacím o zajímavých přepravách a pravidelným rubrikám. Volný čas vám může zpestřit i čtení krátké přílohy o lokomotivách řady 131. Za celý redakční tým přeje všem zaměstnancům a dalším čtenářům pevné zdraví

Michal Roh

## OBSAH

### 02

#### Lokomotivy s ETCS

Projekt implementace zabezpečovače ETCS do lokomotiv se nezastavil ani v době virové epidemie.



### 02

#### Vlak ČD Cargo v Německu

Do stanice Ingolstadt dojel 3. dubna 2020 první vlak na licenci ČD Cargo.



Náš seriál o lokomotivách ČD Cargo se pomalu, ale jistě blíží ke svému závěru. V dnešním čísle se budete moci blíže seznámit s řadou 744.1. Stroje této řady patří v našem parku k nejmodernějším, vždyt poslední lokomotiva s číslem 744.115 byla od výrobce CZ Loko převzata 17. ledna letošního roku. Na podrobnější vyhodnocení jejich provozu je ještě brzy, ale většina ohlasů je zatím kladná. Nové lokomotivy jsou do provozu zařazeny v OKV Břeclav a setkat se s nimi můžete v čele manipulačních vlaků a na posunu na Břeclavsku a na Vysočině. **Jan Čížek zachytil dvojče 744.112+113 za Herálcem.**

# Jak jsme si vedli v roce 2019

Za rok 2019 bylo vlaky ČD Cargo přepraveno 63,8 mil. tun zboží, což je ve srovnání s předešlým rokem o necelé 2,8 mil. tun méně. Dosažený výsledek je v kontextu s celkovým snížením vozebního výkonu české železnice v segmentu nákladní dopravy o přibližně 3,6 %. Dceřiná společnost CD Cargo Poland přepravila v roce 2019 3,1 mil. tun, přičemž cca 40 % představovaly přepravy pro mateřskou společnost. Významný však byl i kontrakt na dopravu uhlí do elektrárny Koziencice.

Zásadní vliv na výsledky v komoditě železo a strojírenské výrobky měla počínající recese evropského hutnictví, kdy poklesly přepravy nejen železné rudy, ale především hutnických výrobků. Kromě poklesu výroby se na výsledcích negativně projevil i konkurence silniční dopravy, a to i nepřímo v silničních návěsích přepravovaných po železnici. Výsledky v komoditě stavebniny výrazně poznamenala ztráta přeprav odsiřovacích vápenců do některých elektráren. ČD Cargo se i v roce 2019 aktivně účastnilo návozu stavebních materiálů, zejména šterku na výlukové akce. Mimo jiné jsme navázali šterku na modernizaci železniční tratě v Praze-Vršovicích a odváželi odtud i odpadní zeminy. V závěru roku byly také zahájeny přepravy odsiřovacích vápenců do severočeských elektráren v tzv. RockTainerech.

Na výsledcích v komoditě hnědé uhlí se globálně odrážela jak situace v energetice, tak v teplárenství (cena elektrické energie, rostoucí cena emisních povolenek, teplý podzim apod.). Komodita černé uhlí a koks je jednou z těch, kde se meziročně podařilo navýšit přepravní objemy. Velký podíl na této skutečnosti měla spolupráce s dceřinou společností CD Cargo Poland a s pobočkou ČD Cargo-Niederlassung Wien. S tou jsme v loňském roce realizovali například přepravy uhlí z OKD do elektrárny Werndorf ve Štýrsku.

V komoditě chemické výrobky a kapalná paliva byly přepravy realizovány s velkými výkyvy. Klíčové pro ČD Cargo bylo nasazení nových cisternových vozů na přepravy nafty z Německa pro firmu ČEPRO. Ty si po celý rok udržovaly stabilní úroveň, resp. rostly. Vývoj v komoditě dřevo a papírenské výrobky byl v roce 2019 poměrně bouřlivý. Došlo k výraznému

meziročnímu propadu výkonů o téměř 1 mil. tun. Kůrovcová kalamita se v průběhu roku přesunula z Jeseníků do dalších oblastí, zejména na Českomoravskou vysočinu. V důsledku přesunu těžebních lokalit do blízkosti zpracovatelských závodů přešla část přeprav na levnější kamionovou dopravu. Do přeprav dřeva se zapojilo dalších více než 10 konkurenčních dopravců. Pozitivně výsledky ovlivnilo například nasazení do provozu tzv. GigaWoodů s vyšším ložným objemem. V komoditě potraviny a zemědělské výrobky byly v průběhu roku ve spolupráci s dceřinou společností ČD Cargo Logistics výrazně navýšeny tranzitní přepravy obilí do německých přístavů. Další významné přepravní objemy realizovala pobočka ve Vídni tranzitem přes Rakousko. V komoditě ostatní byla zrealizována celá řada vojenských přeprav. V průběhu roku jsme také úspěšně zrealizovali přepravy několika transformátorů a také tzv. cas-

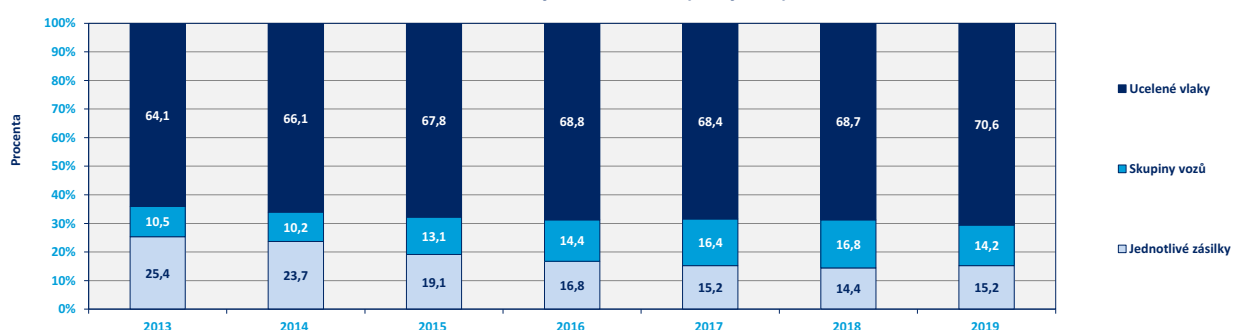
torů, nádob na uskladnění jaderného odpadu.

Meziroční pokles objemů v kombinované dopravě byl zapříčiněn především ukončením přeprav silničních návěsů pro firmu RailRunner z Bratislavy do Braunschweigu z důvodu insolvence zákazníka. Podařilo se však rozjet novou linku s návěsy LKW Walter z Rostocku do Lovosic, pozitivní bilanci si udržel spoj MalaTrain nabízený opět ve spolupráci s ČD Cargo Logistics. Nenaplněná zůstala očekávání z nárůstu přeprav z Číny do Lovosic. V komoditě automotive se v průběhu roku začal postupně projevat pokles výroby automobilů, který měl samozřejmě vliv i na objemy přeprav s ČD Cargo. Oproti předpokladům byly výrazně dříve ukončeny přepravy karoserií do Osnabrücku. K meziročnímu poklesu tržeb došlo také v důsledku boje s konkurenčními dopravci na některých relacích.

Michal Roh

Graf: Leona Pecková

Druh zásilky 2013 - 2019 (tuny v %)



# Pokračování projektu instalace ETCS



**Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy**

Navzdory složité situaci způsobené virovou pandemií zaznamenal projekt ETCS v ČD Cargo v druhé polovině března významné úspěchy. Konkrétně se jedná o průběžnou realizaci smluv na instalaci ETCS do 78 lokomotiv řad 163 a 363 a do 50 modernizovaných lokomotiv řady 742.71. Smlouvy byly uzavřeny v letech 2018 a 2019.

Vybavení hnacích vozidel řad 163 a 742.71 vlakovým zabezpečovačem ETCS je v rámci projektu s názvem *Deployment of ERTMS/ETCS on-board components compliant with ETCS Baseline 3 in ČD CARGO, a.s., vehicles on the Rail Freight/Core Network Corridors* spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy. Dotace je poskytována evropskou agenturou INEA na základě uzavřené grantové dohody. Ta je výsledkem úspěšné žádosti o finanční podporu předloženou ve výzvě 2015 CEF Transport Cohesion Call.

Dne 18. března 2020 byla v Hranicích na Moravě od dodavatele ČD – Tele-

matika převzata, po fyzické zástavbě ETCS včetně veškerých dalších souvisejících komponent, lokomotiva 163.022. Jedná se tak o první lokomotivu závislé trakce s ETCS, která nemá tento vlakový zabezpečovač přímo z výroby. Převzetí proběhlo v dopoledních hodinách a již odpoledne lokomotiva mířila do domovského SOKV Ostrava. Co se na lokomotivě 163.022 změnilo? Byly dosaženy:

- palubní jednotka ETCS verze 3.6.0 (na místo původního centrálního napaječe) včetně euroantény a Dopplerova radaru na nosníku za I. podvozkiem,
- vlakový zabezpečovač LS06, který nahradil stávající LS IV,
- rychloměr Hasler TELOC 3000, který nahradil stávající rychloměr Tramex,
- sdružený napaječ NK-11,
- zobrazovací jednotky Pixi,
- další drobnější části nutné k úspěšné realizaci zástavby ETCS do vozidla.

Mezitím 6. a 9. března proběhlo teoretické školení zaměstnanců ČD Cargo zaměřené na obsluhu prototypové lokomotivy a především všech nově instalovaných zařízení. Po praktickém seznámení s lokomotivou pak byl 7. dubna 2020 zahájen zkušební provoz na lokomotivním vlaku z Ostravy do Petrovic u Karviné a zpět. Zkušební provoz bude dále probíhat dle podmínek stanovených Drážním úřadem České republiky, a to do konce dubna. Po dobu zkušebního provozu je lokomotivu možné nasazovat pouze na vnitrostátní výkony, a to i přesto, že je jinak běžně provozována také na Slovensku a v Polsku. Způsobnost provozu v těchto dvou sousedních státech bude zajištěna až po dokončení a vyhodnocení zkušebního provozu v České republice.

Dne 30. března 2020 byla po dokončení modernizace včetně zástavby vlakového zabezpečovače ETCS lokomotiva převzata od dodavatele CZ LOKO lokomotiva 742.712. Jedná se o první sériovou lokomotivu z pohledu modernizace a prototypovou lokomotivu z hlediska zástavby ETCS (verze 3.4.0). Stejně jako na lokomotivě 163.022 je i u této lokomotivy ETCS zatím v za-



Zkušební jízda lokomotiv 742.713 a 712

Foto: Lukáš Růžička

bezpečném stavu (tzv. Isolation mode). Lokomotiva je v tuto chvíli způsobilá k provozu dle podmínek přechodnosti na tratích celostátních, regionálních i vlečkách na území České republiky a po boku prvního modernizovaného prototypu 742.711 posílí vozidlový park PJ Praha. Všechna následující sériová vozidla lokomotivní řady 742.71 budou dodávána již s instalovaným ETCS. U prototypové lokomotivy 742.711 pak proběhne zástavba ETCS ve III. kvartálu letošního roku.

V průběhu první etapy ověřovacího provozu dle směrnice Správy železnic č. 34 (dříve SŽDC), která probíhá v rámci zkušebního provozu vozidla, bude provozovatelem ověřován návrh konstrukce, provedení instalace nebo případné dopady nepříznivých vnějších vlivů. Zároveň je v rámci první etapy plánováno ověření provozních a aplikačních podmínek instalace a dispozic pro údržbu.

Obě prototypové lokomotivy z hlediska zástavby ETCS následně čeká nahrání SW v odpovídající verzi, oživení a ověření funkčnosti ETCS, dynamické testy na zkušebním okruhu a potom ověřovací provoz a testy kompatibility s traťovou částí ETCS. Na závěr budou předloženy žádosti o vydání příslušných průkazů způsobilosti, ale to již hodně předbíháme. Každopádně však věříme, že i přes značnou náročnost bude projekt ETCS v ČD Cargo dále probíhat bez významných komplikací, v souladu s harmonogramy a společně tak s dodavateli dosáhneme vytouženého cíle.

Petr Říha  
David Jelínek



Přijímka lokomotivy 163.022 v časech koronaviru

Foto: Petr Říha



Euroanténa a Dopplerův radar

Foto: Petr Říha

## První vlak na licenci ČD Cargo v Německu

Pátek 3. dubna 2020 lze bezesporu považovat za přelomový v historii ČD Cargo. Skoro přesně v poledne dorazil do Ingolstadtu první vlak, který byl na území Německa veden na vlastní licenci ČD Cargo a strojvedoucím ČD Cargo.

Stalo se tak přesně měsíc poté, co ČD Cargo završilo legislativní proces získání dokumentů potřebných k provozování drážní dopravy v Německu. Je to začátek nové etapy expanzivní obchodní strategie.

Ucelený vlak, v jehož čele stál již z Břeclavi Vectron 383.011, přepravil 1 200 tun dřeva z Českomoravské vrchoviny, konkrétně z Okříšek. Vzdálenost téměř 600 km přes Rakousko a Německo vlak překonal za necelých 12 hodin. Zpět se prázdná souprava vrátila v průběhu dalšího týdne, tentokrát s Vectronem 383.006. I přes nepříznivou pandemickou situaci je rozjednána celá řada dalších obchodních případů a lokomotivy ČD Cargo by se brzy měly objevit v čele dalších vlaků v Německu.

Michal Roh



Foto: Archiv ČD Cargo

## Personální změny ve společnosti

Usnesením č. 8471/2020 ze dne 12. března 2020 jediný akcionář České dráhy, a.s., při výkonu působnosti valné hromady společnosti ČD Cargo, a.s., rozhodl

- s účinností ke dni 31. března 2020 o odvolání pana **Bohumila Rampuly** z představenstva společnosti ČD Cargo, a.s.,
- s účinností od 1. 4. 2020 zvolil členem představenstva **Ing. Radka Dvořáka**.

Složení představenstva společnosti ČD Cargo, a.s., k 1. dubnu 2020

**Předseda představenstva** Ivan BEDNÁRIK, MBA  
pověřený řízením úseku v přímé řídicí působnosti představenstva společnosti,

**Člen představenstva** Ing. Radek DVOŘÁK  
**Člen představenstva** Ing. Zdeněk ŠKVAŘIL

pověřený řízením úseku provozu

Představenstvo ČD Cargo, a.s. na svém 331. zasedání konaném dne 31. března 2020 přijalo usnesení č. 3302/2020 a schválilo

- s účinností od 1. dubna 2020 obsadit do pracovní pozice obchodního ředitele pana **Bohumila Rampuly**,
- ke dni 31. března 2020 odvolat **Ing. Martina Šimka** z pracovní pozice finančního ředitele,
- s účinností od 1. dubna 2020 pověřit **Ing. Roberta Heděnce** zajištěním chodu úseku finančního ředitele generálního ředitelství společnosti, včetně delegace podpisových oprávnění finančního ředitele v rozsahu podpisového řádu,
- s účinností od 1. dubna 2020 pověřit **Ing. Petru Slováčkovou** zajištěním chodu odboru účetnictví generálního ředitelství společnosti, včetně delegace podpisových oprávnění ředitele odboru účetnictví v rozsahu podpisového řádu.

Věra Drncová

# Virová epidemie a ČD Cargo

Když se před časem v médiích objevily zprávy o nové nemoci a na televizních obrazovkách jsme viděli občany v rouškách, přeplněné nemocnice a zavřené obchody, přišlo nám to neskutečné a relativně vzdálené. A najednou je to tady. Epidemie nebo spíše pandemie zasáhla celý svět, Českou republiku nevyjímaje. Překvapilo nás to, ale museli jsme si poradit. Jak počátek epidemie vnímali ředitelé klíčových odborů generálního ředitelství, se dozvíte z následujících řádků. Všem jsme položili stejnou otázku.

**Co pro Vámi řízený úsek znamenalo vypuknutí virové epidemie a následné vyhlášení nouzového stavu se všemi následnými opatřeními?**

**Vlasta Slavíková,**  
ředitelka odboru obchodu

Omezování nebo úplné zastavení výroby u našich obchodních partnerů přineslo bohužel úbytek přeprav a tržeb, ale také celkem překvapivé zjištění, jak hodně jsou jednotlivé komodity provázané – mnohde totiž nastal dominový efekt poklesů. Obchod má teď



jasný úkol. Napřít všechny síly k zachování toho co máme, ale hlavně donést další nové „byznysy“, které by pomohly krýt vznikající ztráty. Ale není to, s ohledem k situaci na trhu, vůbec jednoduché. O to samé se snaží i naše konkurence, ať už železniční nebo silniční.

Ale na druhé straně situace přinesla pozitiva. Denně jsme díky IT technice a možnostem konferencí v podstatě on-line nejen v rámci odboru obchodu, ale i v rámci celé firmy. Tato provázanost a informovanost pomáhá velmi rychle reagovat v podstatě na všech frontách, což je v této době velmi pozitivní a přínosné. A myslím si, že jsme všichni těmto možnostem komunikace přišli na chuť a v „normálních časech“ je i nadále budeme využívat.

**Tomáš Hladík,**  
ředitel odboru ekonomiky a finančního řízení

Před „mým“ odborem stál prioritní úkol zajistit dostatečný počet ochranných prostředků pro zaměstnance společnosti. Zpočátku to bylo velice těžké, jelikož dostupnost všech těchto prostředků na trhu byla v prvních dnech téměř nulová. Díky pravidelným požadavkům



a neustálému tlaku na naše zavedené i potenciální dodavatele se podařilo počáteční nedostatky ve vybavení naštesti v relativně krátké době odstranit. V průběhu nákupu však bohužel přišli ani řádně potvrzená objednávka od dodavatele ještě neznamenaly vítězství a záruku, že zboží bude reálně dodáno. Po prvních dodávkách se situace stabilizovala a dnes je již každá organizační jednotka zásobena

respirátory, rouškami, dezinfekcí a dalšími požadovanými ochrannými pomůckami. V průběhu měsíce března jsme se vydali mimo jiné i cestou textilních roušek, a to jak formou jejich nákupu, tak i vlastní výroby. Zde patří velké díky všem zaměstnancům, kteří se na firemní samovýrobě textilních roušek podíleli.

Neméně důležitým úkolem pro náš úsek bylo a je zajištění dostatečné likvidity společnosti. V oblasti zajištění finančních zdrojů se v měsíci březnu podepsal a realizoval dlouhodobě plánovaný investiční úvěr a bylo schváleno a taktéž podepsáno rozšíření portfolia kontokorentních úvěrů. Díky těmto dvěma krokům došlo k významnému zvýšení likvidity společnosti i v tomto „nestandardním“ období. Závěrem bych chtěl vyjádřit přesvědčení, že běžný chod pracovního i soukromého života se pomalu, ale jistě vrátí do starých zajetých kolejí tak, jak ho všichni známe z doby před vypuknutím epidemie a všem zaměstnancům k tomu přeji především pevné zdraví.

**Karel Skalický,**  
ředitel odboru údržby a oprav kolejových vozidel

Pro mne a pro kolegy z O12 znamenalo vyhlášení nouzového stavu v prvé řadě zorganizovat a připravit podmínky pro plnohodnotnou práci z domova. Jednotliví vedoucí oddělení si po své linii organizují a kontrolují práci jednotlivých podřízených a pravidelně všichni komunikují telefonicky nebo elektronickou formou. Dá se konstatovat, že i v této nelehké době jsme bez nějakých zásadních potíží práci na dálku zvládli. Problémy nastávají spíše v komunikaci



s některými externími dodavateli, kteří buď své provozovny uzavřeli, nebo výrazně omezili svoji činnost, a s odkazem na zásah vyšší moci odkládají termíny plnění. Totéž řešíme se zahraničními dodavateli, kteří díky uzavřené hranici obtížně plní své závazky plynoucí z uzavřených smluv.

Střediska oprav kolejových vozidel pracují ve standardním režimu na opravách, ale z důvodu prevence jsme přistoupili k řadě opatření, které případný přenos nákazy výrazně omezují. Zajišťujeme, aby se ve společných prostorách potkávalo najednou co nejméně zaměstnanců a ti ještě udržovali potřebné vzájemné rozestupy. Přistoupilo se k postupnému nástupu na směny a jejich postupnému ukončování tak, aby se zaměstnanci vystřídali v menších počtech na sociálních zařízeních, v jídelnách apod. Všechny tyto prostory jsou také ve zvýšené intenzitě dezinfikovány.

Rád bych vyzdvihl práci kolegů z OKV Nymburk pod vedením vedoucího pana Roberta Jelínka, kteří ihned od začátku opatření v součinnosti s O1 zřídili v Nymburce centrální sklad ochranných pomůcek a zde bez ohledu na to zda je den, či noc nebo pátek, či svátek, přebírali tolik potřebný materiál od dodavatelů, třídili jej a zajišťovali distribuci na všechny další jednotky.

**Martin Srp,**  
ředitel odboru plánování kapacit

V současné době je naším největším úkolem úspora provozních nákladů za podmínky zachování stávajícího objemu přeprav v takové podobě, abychom nepřicházeli o zásilky z důvodu nekvality provozu. Nedlouho po vypuknutí pandemie a vyhlášení opatření k její eliminaci ze strany vlády České republiky 12. března 2020 bylo jasné, že se razantně sníží objemy požadovaných zákazníků. Jako první zastavily výrobu a následnou expedici podniky automobilového průmyslu. Okamžitě to znamenalo pokles přeprav a naším úkolem bylo co nejrychleji zjistit rozsah omezení výkonů a následně optimalizovat počet vozidel, nástupů strojvedoucích a rozsah potřebné místní práce.

Denně a následně také v týdenních blocích jsou skupinou produktových přeprav vytvářeny sestavy odřeknutých vlaků a skupinou vlakotvorby a přípravy tras podklady o vyřízení vlaků pro přepravu



„jednotlivě“. Tyto podklady následně slouží pro rozhodnutí ve smyslu potřeby provozních zaměstnanců i náležitostí. Současně jsou dvakrát denně zaslány přehledy o situaci, které obsahují informace o aktuálních požadavcích jednotlivých zákazníků a nastiňují vedení společnosti trendy vývoje provozních potřeb pro následující období. K realizaci úkolů a zajištění potřebné zpětné vazby je systém doplněn několikrát denně přímou konferencí vedoucích zaměstnanců O14.

Samozřejmě i při sníženém objemu bylo a je potřeba zařadit potřebnou provozní kvalitu. O tu se starají, i za podpory produktových plánovačů a O16, všechny složky Řízení provozu v České Třebové. Vzornou spoluprací Řízení provozu se složkami Správy železnic se povedlo realizovat i odstavení velkého množství aktuálně nepotřebných souprav tak, aby nedošlo k zahlcení uzlů a významných nakládacích stanic.

**Na závěr jsme požádali o pár slov  
výkonného ředitele ČD Cargo, Tomáše Tótha.**

Na situaci, kterou zažíváme v posledních týdnech, nebylo ČD Cargo, ani nikdo z nás v privátním životě, připraven. V práci jsme museli rychle přepnout do krizového módu, začít komunikovat všemi dostupnými on-line prostředky a rychle reagovat nejen na změny vyplývající z vládních nařízení, ale také reagovat na pokles poptávky po našich službách. Zatímco na počátku bylo jasnou prioritou zajištění ochranných a dezinfekčních prostředků pro naše zaměstnance, postupně jsme se posunuli dál a dnes je před námi



jeden obrovský úkol – eliminovat dopady krize na naši společnost. Museli jsme přijmout celou řadu nepopulárních opatření, protože nechceme a hlavně ani nemůžeme spoléhat jen na případnou pomoc od státu, i když její potenciál samozřejmě monitorujeme. Připravili jsme, a nyní postupujeme podle strategických scénářů zajištění likvidity společnosti tak, abychom toto nelehké období překonali. Krize ještě zdaleka není za námi, ale věřím, že si z ní odneseme i spoustu pozitiv. Zmínit musím zejména lidskou souměřitost spočívající například v ochotě šít roušky pro své kolegy. Naučili jsme se také mezi sebou rychleji a efektivněji komunikovat.

Nejsem přítelem velkých slov, ale rozhodně bych chtěl tento prostor využít pro poděkování zaměstnancům. Díky, že jste pochopili vážnost situace a i v této nelehké době vykonáváte svědomitě svoji práci. Poděkovat musím i zástupcům odborových centrál za pochopení všech okolností, které následně mají dočasný dopad na zaměstnanost. Všichni musíme táhnout za jeden provaz, vystupovat jako tým a společnými silami tuto krizi překonáme. Všem přeji pevné zdraví.

**Připravil: Michal Roh  
Foto: Archiv ČD Cargo**

# Představujeme lokomotivy ČD Cargo (28.) Lokomotivy řady 744.1

Lokomotivní park motorových lokomotiv ČD Cargo je převážně tvořen řadou 742. I když jde o výborné a spolehlivé lokomotivy, udržet je v provozu je díky jejich stáří stále složitější, zvýšená poruchovost a nedostatek náhradních dílů se musí projevovat. Dlouhodobě nevyhovující situace u této řady je řešena mj. nákupem nových lokomotiv řady 744.1 (označení výrobce EffiShunter 1000). Lokomotivy 744.1 jsou nové lokomotivy českého výrobce CZ LOKO, dokonce tak nové, že ještě nestačily dostat svoji přezdívku. Po dlouhých letech tak park dieselových hnacích vozidel ČD Cargo obohatily opravdu nové lokomotivy.

Prvním zákazníkem pro hnací vozidla řady 744.1 se stala v roce 2016 italská společnost Mercitalia Shunting & Terminal, která si objednala pět lokomotiv 744.101 – 105. Na ně navázaly dvojice 744.106 + 107 pro Dinazzano PO a 744.108 + 109 pro Rail Traction Company. Kupní smlouva na dodávky pro ČD Cargo byla podepsána 17. září 2018 a první lokomotiva s číslem

a trakčního alternátoru Siemens 1FC2 560-6. Tyto stroje jsou spojeny v jeden celek a prostřednictvím společného mezipřímí pružně uloženy na hlavním rámu lokomotivy. Samotný přenos výkonu na hnací dvojkolí je elektrický střídavý (AC/AC) čtyřmi valivě uloženými trakčními elektromotory TAM 1084 C6, napájenými z trakčního alternátoru přes trakční střídače. Spojení trakčního alternátoru a spalovacího motoru je provedeno přišroubováním statoru stroje na přírubu skříně motoru. Rotor trakčního alternátoru je k setrvačnicku spalovacího motoru připojen přes pružnou spojku. Součástí motorgenerátoru je agregát předehřevu spalovacího motoru. Instalován je nezávislý naftový předehřev spalovacího motoru a elektrický předehřev spalovacího motoru. Spalovací motor Caterpillar C32 je čtyřdobý naftový dvanáctiválec, s přímým vstřikem paliva. Provoz motoru kontroluje vlastní elektronický řídicí modul (ECM), který se chová zcela autonomně vůči řídicímu systému lokomotivy. Motor splňuje emisní limity Stage IIIB.



Lokomotiva 744.110 při obsluze stanice Boří Les

Foto: Martin Ševčík

744.110 byla převzata o rok později, 30. září 2019. Prozatím poslední stroj 744.115 převzalo ČD Cargo 17. ledna 2020. **Smlouva byla uzavřena na nákup pěti těchto strojů s opcí na dalších pět vozidel.** Součástí dodávky je i vybavení lokomotiv palubní částí vlakového zabezpečovače ETCS L2. Současně provedení je určeno pro provoz v České a Slovenské republice s možností opčního rozšíření i na jiné země. ČD Cargo se tak stalo prvním českým provozovatelem této lokomotivní řady.

Lokomotiva 744.1 je čtyřnápravová s uspořádáním dvojkolí Bo'Bo' o hmotnosti 20 tun na nápravu. Je určena pro středně těžkou posunovací a traťovou službu na vlečkách a tratích o rozchodu 1 435 mm při rychlosti do 100 km/h. Je řešena jako kapotová s věžovou kabinou strojvedoucího. Pojezd lokomotivy je tvořen dvojicí dvounápravových podvozků. Každé dvojkolí je individuálně poháněno vlastním trakčním elektromotorem. Na podvozcích je pomocí čtyř párů vinutých pružin uložen hlavní rám lokomotivy. Pod ním je ve střední části uložena palivová nádrž se čtyřmi zásobníky písku a hlavní vzduchojemy. Součástí hlavního rámu jsou místa pro uložení hnacích agregátů, kabiny a kapot.

Hnací agregát se skládá ze spalovacího motoru Caterpillar C32

V přední kapotě lokomotivy je umístěn blok pneumatické výzbroje, blok kompresoru, blok chlazení spalovacího motoru, motorgenerátor a ventilátory chlazení trakčních motorů obou podvozků. V zadní kapotě se nachází elektrický rozváděč, blok elektrodynamické brzdy a čtyři trakční střídače. Regulaci výkonu a ovládání celé lokomotivy zajišťuje řídicí systém firmy MSV elektronika. Lokomotiva je vybavena vlakovými zabezpečovači MIREL VZ1 a ETCS L2.

Pojezd lokomotivy je tvořen dvojicí dvounápravových podvozků. Rám podvozku je svařované konstrukce. Je



Dvojice lokomotiv 744.112+113 se s uceleným vlakem štěpky blíží do Havlíčkova Brodu.  
Foto: Lukáš Růžička



Slavnostní převzetí lokomotivy 744.110 se v OKV Břeclav uskutečnilo 30. září 2019.

Foto: Michal Roh

tvořen dvěma podélníky, příčnickem a dvěma čelníky. Podélníky jsou ve střední části sníženy kvůli umístění sekundárního vypružení. Místo pro dosednutí pružin je vyztuženo, aby bylo rozneseno zatížení od hlavního rámu. Uvnitř podélníků jsou navařena žebra pro zvýšení jejich tuhosti. Na spodní části podélníků jsou navařeny konzoly pro upevnění ojnicek vedení dvojkolí. Na koncích rámu jsou podélníky propojeny pomocí čelníků, tvořených obdélníkovým prolomeným nosníkem. Na čelních rámu podvozku jsou v oblasti kol navařeny konzoly pro připojení jednotek kotoučové brzdy.

Ergonomie stanovišť byla konzultována s odborovými centrály, vždyť kdo by měl mít rozhodující slovo, než lidé, trávící na stanovišti podstatnou část svého života. Pro zajištění dobrého výhledu má kabina velkou prosklenou plochu zaručující velmi dobré výhledové poměry. V kabině jsou dva diagonálně umístěné ovládací pulty a každý z nich je vybaven prvky nezbytnými pro plnohodnotné řízení vozidla. Pro zvýšení tepelné pohody při zvýšené teplotě okolí v letních měsících je kabina strojvedoucího vybavena klimatizací. Čelní okna jsou vyrobena z lepených bezpečnostních skel. Pro potlačení zrcadlení a reflexů jsou čelní okna provedena s negativním sklonem. Přístup do kabiny strojvedoucího a ke kapotám je umožněn přes schody a postranní ochozy. Ochozy jsou kryty plechy s protiskluzovým povrchem a po

jejich obvodu je instalováno zábradlí s dolním ochranným plechem proti uklouznutí. Strojvedoucí uvítají kamery, které zobrazují čelo lokomotivy s nárazníky a usnadňují přesné najetí při posunu.

Brzda je systému DAKO-GP, monobloková dvojkolí jsou vybavena kotoučovou brzdou s čistícím špalíkem. Samočinná brzda DAKO-BSE2 je s ovladači HH 222 (Alfa Union), přímočinná brzda s ovladači HH 228 (Alfa Union). Lokomotiva je vybavena i elektrodynamickou brzdou a střadačovou (zajišťovací) brzdou. Vzduch dodává lamelový kompresor Mattei M

111 H se sušičkou Knorr LTZ 3.2S-H. Ve výbavě je i protismykové a požární zařízení.

Lokomotivy je možné provozovat ve vícenásobném řízení i s řadami 742.71 a 753.7, což vylepšuje možnosti jejich nasazení a tím i úspornost jejich provozu. I kilometrický proběh mezi pravidelnou údržbou je proti jiným typům výrazně delší, což přispívá ke snížení nákladů. V současnosti jsou lokomotivy dislokovány v OKV Břeclav. Na vyhodnocení jejich provozu je ještě brzy, ale ohlasy jsou prozatím převážně kladné.

Petr Říha



Stanoviště strojvedoucího lokomotivy řady 744.1

Foto: Petr Říha

Základní technické údaje řady 744.1	
Výrobce	CZ LOKO
Označení	744.1
Rok výroby	2019
Počet kusů u ČD Cargo	5
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání dvojkolí	Bo'Bo'
Přenos výkonu	elektrický, AC/AC
Maximální rychlost	100 km/h
Spalovací motor	Caterpillar C32
Jmenovitý výkon	895 kW
Trakční alternátor	Siemens 1FC2 560-6
Trakční motory	TAM 1084 C6
Hmotnost ve službě	80 t
Tažná síla (max./při trvalém výkonu)	262,3/159,9 kN
Výkon EDB	933 kW
Délka přes nárazníky	16 400 mm

# 40 let lokomotivní řady 131

Elektrické „dvojičky“ řady 131 (typ Škoda 58E) původně označené jako E 479.1 byly vyrobeny v letech 1980 a 1982 v počtu 50 dvojic (100 kusů) ve dvou sériích. První čítala 30 dvojic a poté ČSD doobjednaly dalších 20 dvojic. Již 40 let tyto lokomotivy slouží pro vozbu těžkých nákladních vlaků na tratích elektrifikovaných stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Připojujeme se k řadě mediálních gratulantů a ve zvláštní příloze Cargováku si připomeneme jejich technické parametry a stručně i jejich historii a provoz.



Jedná se o čtyřnápravové dvojdílné stejnosměrné lokomotivy určené pro vozbu těžkých nákladních vlaků. Zkonstruovány a vyrobeny byly jako náhrada za starší a méně výkonné stroje řad 121 a 140, které musely být na sklonově náročných slovenských a česko-slovenských úsecích nasazovány ve dvojici nebo i trojici. Nejednalo se pouze o tzv. Štrbskou rampu (úsek Poprad – Štrba – Kráľova Lehota) se stoupáním přes 16 %, ale i o úseky Slanec – Ruskov se stoupáním 14,5 % nebo Čadca – Mosty u Jablunkova. Lokomotivu tvoří dva shodné díly, spojené běžným spřahovacím ústrojím zadní částí natrvalo k sobě. Jednotlivé díly však mohou být provozovány i samostatně, v praxi se tak ale neděje. Každý díl má své vlastní číslo jako samostatná lokomotiva. Výkon lokomotivy je 2x 2 240 kW (4 480 kW), poháněna je osmi trakčními motory. Čela na obou koncích lokomotivy jsou shodná s lokomotivami řady 363 a průchod z jedné do druhé sekce je vyřešen v zadní části jednotlivých sekcí. Na rozdíl od lokomotiv 363 mají „stotřicetjednicky“ na bočnicích každého dílu pět oken. Maximální rychlost je 100 km/hod. „Dvojička“ 131.011 + 012 však při TBZ v úseku Michalany – Slovenské Nové Mesto dosáhla rychlosti 150 km/h.

Jedná se o velice spolehlivé stroje a zajímavostí je, že celá série byla vyrobena bez prototypu. Stroje řady 131 byly prvními vozidly značky Škoda pro bývalé ČSD disponujícími deformačními bezpečnostními prvky. Ty jsou umístěny za čelníky rámu. Tyto lokomotivy byly také prvními, u kterých byla použita typická hranatá skříň, což je, spolu s pojezdovou částí a polopantografy, jediná podobnost s ostatními stroji. Trakční výzbroj odpovídá starším lokomotivám Škoda. Všechny lokomotivy byly po vyrobení dodány do tehdy rušňového depa Spišská Nová Ves, kde jsou až na výjimky dislokovány dodnes. Depo dnes provozuje dopravce Železničná spoločnosť Cargo Slovakia. Dvě lokomotivy 131.009 + 010 a 063 + 064 byly koncem roku 2019 převedeny jako nepeněžní vklad do majetku firmy Bulk Transshipment Slovakia (BTS).

Během 40 let prošly tyto spolehlivé stroje řadou modernizací. Byla jim mimo jiné dosazena bez-

pečnostní skla na stanovištích, boční okna jsou dosazována tónovaná. V první fázi modernizace lokomotiv řady 131 byl dosazen mikroprocesorový regulátor řízení, tzv. MIRER 8031, takže se zvýšil počet možností kombinování trakční práce mezi jednotlivými sekcemi (režimy K0, KS a KN) a zároveň se zvýšila bezpečnost provozu a také informovanost obsluhy o stavu vozidla. Později byl původní rychloměr typu Hasler nahrazen novým elektrickým rychloměrem typu MIREL RM1 a taktéž byl do lokomotivy dosazen nový vlakový zabezpečovač typu MIREL VZ1. Na stanoviště bylo dosazeno i sálavé vytápění kabiny. Významným počinem byla postupná náhrada klasické brzdou elektrodynamickou prováděná od roku 2005. Později bylo namontováno i „STOP“ tlačítko generálního stopu pro použití lokomotiv na tratích Správy železnic, tzv. bohemizace. Při opravách rozsahu MH jsou taktéž na druhou sekci dosazovány chladničky a umyvadla.

I po rozdělení Československa zůstal lokomotivám jejich hlavní úkol, kterým je přeprava železné rudy z východoslovenských překladišť do železáren v Třinci a Ostravě. Na tom se až do současnosti nic nezměnilo. K lokomotivám řady 131 provozovaným na českém území patří také neodmyslitelně čeští strojevedoucí, dříve z LD Ostrava, po vzniku ČD Cargo, PJ Ostrava. Strojevedoucí ČD Cargo s „dvojičkami“ zajišťují i na slovenském území, a to až po Liptovský Hrádok. Dříve „stotřicetjednicky“ na naší síti zajišťovali i do Horní Lidče, resp. až do Valašského Meziříčí. To po přepnutí uzlu Púchov na střídavou trakci již není možné, tedy alespoň přes Slovensko. Kromě výše zmíněných rudných výkonů patří lokomotivám řady 131 ZSSK Cargo vozba téměř všech nákladních vlaků mezi Čiernou nad Tisou, Košicemi a Žilinou; zajišťují také z Košic přes Prešov do Plavče. Výjimečně se objevují i v pohraniční přechodové stanici Skalité. V Čechách je možné vidět „dvojičky“ výjimečně i třeba na labské pravobřežní trati – jedná se však o lokomotivy nasazené na vlaky jiných dopravců, tedy o konkerenci ČD Cargo.

V lednu 2009 získaly lokomotivy této řady schválení pro provoz v Polsku a od 30. ledna 2009



„Dvojička“ 131.053 + 054 s typickým rudným vlakem vyjíždí 8. června 2017 ze stanice Vrútky.

Foto: Michal Roh ml.

začaly být nasazovány na vlaky jedoucí v Polsku v trase Plaveč/Muszyna – Kraków. Velmi zajímavým projektem, na kterém participovala mimo jiné naše dceřiná společnost Koleje Czeskie (dnes CD Cargo Poland), byla akce „Strela“ neboli přeprava černého uhlí z baltského přístavu Świnoujście do hutí společnosti US Steel v Košicích. Ta byla zahájena v březnu 2012 v celé trase jednou lokomotivou, konkrétně právě některým z polonizovaných dvojčat řady 131. Zajištění do Polska si vyžádalo řadu úprav. Jmenovat můžeme například úpravu návěstních světél, reflektorů, dosazení snímače SHP Bombardier nebo instalaci nové vysílačky VS 67. V současné době je polonizováno 21 lokomotiv řady 131. Také polští strojevedoucí si škodovské lokomotivy oblíbili pro jejich spolehlivost a nenáročnost.

Všechny vyrobené lokomotivy jsou v současnosti provozní. Ani jedna nebyla vlivem nehody nebo poškození zrušena. Nehody se jim však nevyhýbaly. Asi ta nejzávažnější se odehrála první

dubnový den roku 2010. Krátce po 11:30 hod. ve stanici Spišská Nová Ves narazila lokomotiva 131.051 + 052 ze zadu do stojícího osobního vlaku ve směru na Košice. Lokomotiva v té chvíli vykonávala zkušební jízdu po opravě v depu. Následky nehody byly tragické. Strojevedoucí včetně dvou členů posádky na čelním stanovišti zahynuli, další dva členové posádky ze zadního stanoviště stihli vyskočit. V osobním vlaku bylo zraněno 30 osob, z toho 7 těžce.

Při hlavních opravách nyní dostávají lokomotivy řady 131 nový korporátní nátěr. Původní zelená se žlutým pruhem ustupuje fialové s různými nápisy. Zajímavostí je bezesporu první vyrobený stroj 131.001 + 002, který byl na jaře letošního roku opatřen retro nátěrem. Měl se stát ozdobou oslav 40. výročí provozu těchto lokomotiv ve Spišské Nové Vsi. Ze známých důvodů se však akce pro širokou veřejnost neuskutečnila.

Josef Hevera



Lokomotivy řady 131 nyní dostávají nový korporátní nátěr dopravce ZSSK Cargo. Foto: Miroslav Balay

## Technické údaje:

Výrobce	ŠKODA Plzeň
Tovární označení	58 E 1-2
Rok výroby	1980 – 82
Vyrobeno ks	50
Rozchod	1 435 mm
Uspořádání pojezdu	Bo'Bo' + Bo'Bo'
Trakční systém	3 kV ss
Délka přes nárazníky	34 540 [17 270] mm
Služební hmotnost	169 [84,5] t
Regulace výkonu	odporová
Typ trakčních motorů	9 AI 4846 zT
Maximální tažná síla	350 [230] kN
Trvalý výkon	4 480 [2 240] kW
Maximální rychlost	100 km/h

Údaje v hranatých závorkách platí pro jeden díl

# Jak šel čas s lokomotivami řady 131



Lokomotiva E 479.1004 projíždí s rudným vlakem zastávkou Vendryně. Foto: Roman Slowiaczek



Doménou lokomotiv řady 131 zůstávají nákladní vlaky na trati pod Vysokými Tatrami. Stroje 131.049 + 050 a 131.081 + 082 se 18. září 2019 míjejí před stanicí Štrba. Foto: Michal Roh ml.



Lokomotiva 131.055 + 056 zastavila 12. prosince 2003 ve stanici Košice. Foto: Michal Roh



Jako připomínka tragické události z 1. dubna 2010 jsou na stanovišti dílu 131.052 uvedena dvě křestní jména zahynuvších zaměstnanců depa Spišská Nová Ves. Foto: Josef Hevera



Až do srpna 2015 zajížděly lokomotivy řady 131 s nákladními vlaky přes Púchov i do Horní Lidče. 4. ledna 2013 projíždí „dvojička“ 131.065 + 066 stanicí Bytča. Foto: Michal Roh ml.



Stanoviště strojvedoucího na modernizované lokomotivě řady 131 Foto: Jiří Kluz



Dnes patří lokomotivy řady 131 k běžnému obrázku i na polských tratích. Dva stroje 131.009 + 010 a 131.025 + 026 projíždí úsekem Wręczycza – Herby Stare na Uhelné magistrále. Foto: Hubert Matysiak



Lokomotivu 131.001 + 002 ve slušivém retro nátěru na postrku nákladního vlaku před stanicí Štrba zachytil 29. února 2020 Timothée Roux.

# Zajímavosti z přepravy kalamitního dřeva

Česká republika má za sebou čtvrtý rok kůrovcové kalamity. Ta v roce 2019 nejvíce postihla Vysočinu, kam se přesunula z Moravskoslezského kraje.

Dále se lýkožrout rozšířil do oblasti Brdských lesů, na Šluknovsko, do oblasti Ralska, ale i do Podkrkonoší. Proti roku 2018, kdy se vyrojily čtyři generace kůrovce, v roce 2019 šlo pouze o dvě generace a na horách o jednu generaci. Zásadní ovlivňující faktor na šíření lýkožrouta smrkového je suché a teplé počasí, které bylo v roce 2019 mírnější než v předchozích letech.

Výše uvedené skutečnosti a následná těžba dřeva se posléze odráží i v přepravách ČD Cargo. Zatímco v Jeseníkách již těžba postupně utichá, v roce 2019 výrazně stouply přepravy postiženého dřeva z okolí tzv. horního Pacifiku, především z železničních stanic Le-



750.163 ČD Cargo v retro nátěru při posunu v železniční stanici Ledeč nad Sázavou. Zdejší stanice se za poslední rok stala centrem nakládky kalamitního dřeva.

deč nad Sázavou a Zruč nad Sázavou. Kapacita železničních stanic a objem přeprav si vynutily občasné vedení manipulačního vlaku

v nočních hodinách. Veškerá zátěž z oblasti horního Pacifiku je stahována náležitostí ČD Cargo pracoviště Havlíčkův Brod do stej-



742.029 s Mn 86500, který byl vytížen na hranici normativu délky. Fotografie pochází z března 2019 z Vilémovic, na pozadí patrný poškozený lesní porost, který ještě v předchozím roce byl celý zelený.

nojmenně železniční stanice. Podobně vzrostl objem přeprav i z nedaleké koncové železniční stanice Humpolec nebo Trhový Štěpánov,

jež obsluhuje provozní jednotka Praha-Libeň pracoviště Benešov u Prahy.

**Text a foto: Antonín Němeček**

## Zaměstnanecké oddělení odpovídá / duben 2020

**Současná situace vyhlášeného nouzového stavu a pandemie nám všem určitě komplikuje život, ale naše zdraví nám musí být přednější. Jistě všichni společně chápeme současný stav jako rizikový a zcela určitě společnými silami a svou odpovědností, tolerancí a pochopením vše zvládneme!**

Dle nařízení vlády č. 348 ze dne 30. 3. 2020 a přílohy 2 – Mimořádné opatření Ministerstva zdravotnictví, byl do dne 11. dubna 2020 do 6 hodin prodloužen zákaz volného pohybu osob na území České republiky. V návaznosti na výše uvedené nařízení vlády a návazná mimořádná opatření a také s ohledem na vyhlášenou pandemii s cílem zamezit komunitnímu přenosu onemocnění COVID-19, jsou všechna personální pracoviště O10/1 do odvolání uzavřena.



Ovšem to zdaleka neznamená, že se v našem oddělení nic neděje. Personalistky sice pracují na dálku ze svých domovů a samozřejmě i v našem případě je uplatněn institut ustanovení § 209 zákoníku práce – částečná nezaměstnanost, ale již z minulého období vyřizujeme požadavky a řešíme případné problémy v personální oblasti našich zaměstnanců i nadále a věřím, že k jejich plné spokojenosti.

V tuto chvíli si vás dovoluji oslovit s prosbou, aby z důvodu vzájemné informovanosti personálního pracoviště byla v případě komunikace elektronickou poštou použita zástupná personální schránka.

pracoviště O10/1	zástupné personální schránky
personální pracoviště generálního ředitelství	O10persPHAGR@cdcargo.cz
personální pracoviště České Budějovice	O10persCBEPJ@cdcargo.cz
personální pracoviště Praha Libeň	O10persPHAPJ@cdcargo.cz
personální pracoviště Ústí nad Labem	O10persUNLPJ@cdcargo.cz
personální pracoviště Brno	O10persBNOPJ@cdcargo.cz
personální pracoviště Česká Třebová	O10persCSTPJ@cdcargo.cz
personální pracoviště Olomouc	O10persOLCPJ@cdcargo.cz
personální pracoviště Ostrava	O10persOVAPJ@cdcargo.cz

Vyhlášení nouzového stavu, pandemie a karantény nám potvrdilo naše dávné domněnky, že zaměstnanci nemají potřebu na personální pracoviště oznamovat změny různých údajů. Je třeba si ale uvědomit, že některé údaje musí zaměstnavatel znát v aktuálním stavu, protože je vysloveně ze zákona povinen je shromažďovat a dále poskytovat např. zdravotní pojišťovně, finančnímu úřadu nebo správě sociálního zabezpečení.

Jedním z údajů, který zaměstnavatel potřebuje mít aktuální pro českou správu sociálního zabezpečení (např. pro proplácení pracovní neschopnosti, ošetřovného atd.), je **adresa pobytu**.

V lokalitě katastrálního území obce Uničov, Červenka atd. v polovině března Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje, v rámci zamezení dalšího šíření epidemie onemocnění COVID-19 způsobené novým koronavirem SARS-CoV-2, vydala pro obyvatele s okamžitou platností zákaz opustit území obcí a dále i zákaz pohybu osob mimo místo jejich trvalého pobytu. V rámci aktuálního zjištění pro hygienu a zajištění všech hygienických opatření na našich pracovištích bylo nutné zpracovat soupis zaměstnanců, kteří nám oznámili jako místo pobytu uvedené v obci uzavřené lokality. Jaké bylo naše překvapení, když po telefonickém kontaktu bylo zjištěno, že z 10 zaměstnanců jich několik již dávno bydlí úplně jinde a nepovažovali za nutné nám nový pobyt, ani nově vystavený občanský průkaz oznámit.

Trvalý pobyt se přihlašuje do evidence obyvatelstva. Může se stát ale i situace, že se po přechodnou dobu ubytujete mimo trvalý pobyt. Dříve jsme se museli jít přihlásit k tzv. přechodnému pobytu, tento institut však byl již zrušen a žádná zákonná povinnost přihlašování v evidenci obyvatelstva není. S ohledem na doručování písemností je doporučeno zaměstnavateli oznámit tzv. doručovací adresu.

Dalším z údajů je **rodinný stav**. Mnohý z Vás si položí otázku, co je nám do toho, že se zaměstnanec oženil nebo rozvedl? Ale věřte, že i tento údaj je důležitý např. pro přiznání nebo naopak odebrání benefitů, daňových úlev atd.

**Pokud tedy změňte svůj trvalý pobyt, máte zřízenou doručovací adresu, máte vydaný nový občanský průkaz nebo změňte svůj rodinný stav, oznamte prosím co nejdříve tuto skutečnost na příslušné personální pracoviště.**

Další zásadní změnou je **změna zdravotní pojišťovny**, kterou můžete změnit pouze 1 x za rok. Podle termínu, kdy o změnu požádáte, se stanete klientem nové pojišťovny buď k 1. červenci (pokud o přeregistraci požádáte mezi 1. lednem až 31. březnem) nebo k 1. lednu (pokud o přeregistraci požádáte mezi 1. červencem až 30. zářím). O změně zdravotní pojišťovny nezapomeňte informovat každého svého lékaře, ale rovněž i nás. Pokud nám změnu neohlásíte včas, nevíme o ní a platby za zdravotní pojištění zasíláme stále na tu pojišťovnu, kterou u Vás máme zaregistrovanou. O změně pojišťovny, kterou nám zaměstnanec nenahlásil, se dozvíme až tehdy, když se nám platba z původní pojišťovny vrátí nebo nám nová pojišťovna vyměří penále za neuhrazenou platbu pojistného. Podle platné legislativy jde úhrada vyměřeného penále za zaměstnancem, který nám změnu pojišťovny nenahlásil.

**Takže všichni, kteří jste si do 31. 3. 2020 změnil s účinností k 1. 7. 2020 zdravotní pojišťovnu, prosím Vás, oznamte nám to. Vyhnete se případným problémům s nesprávně odeslanou platbou pojištění s následným řešením úhrady penále!**

Myslím si, že i v době, kdy možná řešíme jiné a zásadnější problémy, by neměla zapadnout informace, že od 1. dubna 2020 jsou v platnosti úpravy v poskytování příspěvku zaměstnavatele na životní pojištění a na penzijní spoření.

### Oblast životního pojištění a penzijního spoření

Pojišťovna NN nedodržela domluvené postupy a navýšení objemové slevy o 2 % se po rozhodnutí pojišťovny NN v průběhu roku 2019 objevilo pouze na účtech pojistných smluv u zaměstnanců, kteří si hradí svůj účastnický příspěvek, a to formou snížení jeho výše a nikoliv připsáním rozdílové měsíční částky ve výši 17,- Kč k příspěvku zaměstnavatele ve výši 733,- Kč (aby bylo dosaženo výše příspěvku zaměstnavatele 750,- Kč) na účty pojistných smluv všech zaměstnanců. U ostatních zaměstnanců se rozdíl částky ve výši 17,- Kč objevuje jako přeplatek na smlouvě. Z výše uvedených důvodů se s účinností od 1. 4. 2020, tzn. s vyúčtováním mzdy za měsíc duben 2020, příspěvek zaměstnavatele, který je odeslán do NN, vrátí zpět na částku ve výši 750,- Kč. Další nedodržení postupů se s pojišťovnou NN řeší.

Nejen v oblasti životního pojištění, ale i penzijního spoření dochází ke změně podmínky pro přiznání příspěvku zaměstnavatele a tou je doba trvání pracovního poměru nejméně 1 rok. Příspěvek zaměstnavatele se přiznává po uplynutí délky trvání pracovního poměru nejméně 3 měsíce, pokud je splněn výcvikový plán a zaměstnanec je schopen samostatného výkonu práce. V případě nově přijatých zaměstnanců zařazených do zaměstnání strojvedoucí v přípravě je příspěvek zaměstnavatele přiznán po úspěšném složení odborné zkoušky Strojvedoucí v přípravě (DSp-5).

Věřím, že v době vydání dubnového čísla Cargováku se situace v pandemii onemocnění COVID-19 už zklidní a všichni se budeme postupně vracet do „normálnějšího“ životního i pracovního režimu.

Za spolupráci a pochopení patří všem velký dík!

Věra Drncová

# Přeprava plynových rour do Podivína, Veselí nad Lužnicí a Klatov

Na přelomu února a března letošního roku proběhlo v rychlém sledu několik přeprav velkopřůměrových plynových rour z německé stanice Mülheim (Ruhr)-Styrum do stanic Podivín, Veselí nad Lužnicí a Klatovy. Jednalo se o roury určené na úpravu a modernizaci tranzitního plynovodu Lanžhot – Veselí nad Lužnicí – Waidhaus.

Tento plynovod, resp. soustava tří plynovodů byla postupně vybudována v letech 1975 – 1988; první byl uveden do provozu DN 800 v roce 1979, DN 1000 v roce 1986 a DN 1400 v roce 1988 (čísla udávají světlý průměr rour v milimetrech). Plynovody byly budovány jednak za účelem zásobování Československa a NDR sovětským zemním plynem, ale nemenší úlohu hrály, a stále hrají, pro dodávky sovětského, resp. ruského zemního plynu do západní Evropy. Rozhodnutí vybudovat soustavu plynovodů za-

jišťující tuto přepravu (dále jen tranzitní soustavu) přes území Československa padlo po řadě složitých technických a politických jednání v roce 1970. Po tomto rozhodnutí dostaly věci na svou dobu zcela netypický spád a již 21. prosince 1970 byla podepsána mezistátní dohoda mezi SSSR, NDR a ČSSR o zajištění výstavby tranzitní soustavy, v březnu 1971 byla zahájena výstavba tranzitního plynovodu pro přepravu zemního plynu do Spolkové republiky Německo, Francie, Rakouska a Itálie. V návaznosti na mezivládní dohodu byl k 1. dubnu 1971 ustaven národní podnik Tranzitní plynovod Praha (Transgas), který byl pověřen funkcí přímého investora a současně provozovatele budoucích tranzitních plynovodů. V rámci výstavby 1. linie tranzitního plynovodu bylo postaveno a uvedeno do provozu cca 1 100 km plynovodů DN 1200 a DN 900, zprovozněny tři kompresní stanice při dodržení termínů zahájení dodávek



Přistavení zásilky k vykládce v Klatovech



Zastavení vlaku ve stanici Přeštice

plynu do Rakouska (Baumgarten) od konce roku 1972, do NDR (Hora Sv. Kateřiny) k 1. dubnu 1973 a do NSR (Waidhaus) k 31. říjnu 1973. Prvním vybudovaným plynovodem byla trasa hranice SSSR – Lanžhot – Hospozín, kde se rozvětvila na směr Hora Svaté Kateřiny a dále NDR a směr Waidhaus v SRN, uvedená na českém území do provozu v roce 1973. Tento plynovod byl pak v letech 1975 – 1988 doplněn námi sledovanou trasou přes Veselí nad Lužnicí, jak bylo popsáno výše.

V dnešní době význam zemního plynu ve střední a západní Evropě stále stoupá, neboť je považován za čistší

a ekologicky přijatelnější alternativu k jiným fosilním palivům, především k hnědému a černému uhlí. Proto je plynovodní infrastruktura z Ruska do střední a západní Evropy neustále posilována, jak dokládají výstavby nových plynovodů Nord Stream, Nord Stream 2 a návazných OPAL, NEL, Gazela a Gazela 2 (na přepravách na poslední dva jmenované se ČD Cargo účastnilo). A této nové, velkorose dimenzované soustavě musí samozřejmě stačit i plynovody starší, vybudované před čtyřiceti i více lety.

Roury pro renovovaný plynovod Lanžhot – Veselí nad Lužnicí – Waid-

haus vyrobila německá firma Europipe GmbH se sídlem v Mülheimu v Porúří. Expedovány byly na běžných klanicových vozech Rs a Rms systémem jednotlivých vozových zásilek a tedy běžnou vlakotvorbou byly postupně dopraveny na místa vykládek v Podivíně, Veselí nad Lužnicí a Klatovech. Celkem bylo přepraveno 69 vozů, z nichž největší část (36 vozů) mířila do Klatov. Ve všech třech stanicích pak byly roury přeloženy na silniční soupravy a přepraveny na místo stavby.

Text: Martin Boháč  
Foto: Miroslav Kouba

## Důležité přepravy lihu pro výrobu dezinfekce

Jednou z priorit, kterou muselo řešit nejen ČD Cargo, bylo zajištění dostatečného objemu dezinfekčních prostředků. Jejich nedostatek na počátku epidemie sužoval celou Českou republiku.

Příležitosti se chopili výrobci biopaliv, kteří se rychle přeorientovali na výrobu lihu, resp. dezinfekce Anti-Covid – tekuté dezinfekce primárně určené k očištění rukou. Ta je připravovaná podle receptury Světové zdravotnické organizace. Základní surovinu představuje právě bezvodý líh, ke kterému se přidává peroxid vodíku, destilovaná voda a glycerol. Aby mohla příslušná firma Anti-Covid vyrábět, musí mít povolení od ministerstev zdravotnictví a zemědělství. Produkci a dodávky pak kontroluje ministerstvo průmyslu a obchodu. ČD Cargo spolupracuje se dvěma významnými výrobci lihu, se společností Tereos TTD a Ethanol Energy.

19. března 2020 v podvečer odjela z vlečky Ethanol Energy ve Vrdech skupina 6 kotlových vozů s lihem,



Skupina šesti cisteren s lihem čeká 24. března 2020 na odjezd z dopravní Skovice.

které byly jako ad hoc vlak přepraveny do Šlapanova a ještě v noci přistaveny na vlečku firmy ČEPRO. Přeprava dalších šesti vozů následovala v úterý 24. března. Tentokrát byly vozy přepraveny běžnou vlakotvorbou, ale i tak dorazila na vlečku ve Šlapanově po necelých 16 hodinách. Celkem jsme zatím přepravili 720 tisíc litrů

lihu. Pokračování přeprav přerušila výluka v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava a s ní související zákaz nakládky do stanic Šlapanov a Dobronín. Výluka byla ukončena 5. dubna a přepravy mohly být obnoveny.

V sobotu 4. dubna překročila státní hranici České republiky ucelená souprava 18 prázdných kotlových vozů,



Mezistaničním úsekem Štětí – Liběchov projíždí 7. dubna 2020 vlak Pn 58273 s lihem do Dobrovice.

která směřovala do skladů firmy Vopak v Rotterdamu. Zde byly cisterny naplněny lihem a ihned se vydaly na cestu zpět. Do Děčína vlak přivezl dopravce HSL Logistik GmbH a na následující úsek do Nymburka byl nasazen vlakový Vectron 383.009 ČD Cargo. Závěrečný úsek do Dobrovice se odehrál v režii „bizonů“ 753.615+616.

Obchodně přepravy lihu zastřešila společnost Interfracht, která je dlouholetým klientem naší firmy. Všechny zúčastněné subjekty tak významnou měrou přispěly k zajištění dostatku účinných dezinfekčních prostředků na našem trhu.

Text a foto: Michal Roh



# Železnice v Evropě 31. díl (železnice na irském ostrově)

Na úvod je třeba říci, že až do roku 1922 bylo Irsko jedním státním útvarem a zároveň součástí Spojeného království Velké Británie a Irska, proto se i zdejší železnice vyvíjela až do té doby jako jeden celek.

Dodnes mají irské i severoirské železnice mnohem blíže k Velké Británii, než ke kontinentální Evropě, nicméně nejbližší mají jedna k druhé. Nejzásadnějším rozdílem irských železnic proti zbytku Evropy je rozchod 1 600 mm (5 stop 3 palce). Je to jeden z nejširších rozchodů používaných kromě Irska ještě v Brazílii a některých oblastech Austrálie. S Velkou Británií mají irské železnice naopak společné pojetí infrastruktury a její vnější vzhled – vysoká nástupiště a zásadně mimoúrovňový přístup k nim nadzemními lávkami,



Kontejnerový vlak společnosti DFDS směřující z Balliny do Waterfordu

Foto: Laurence Sly; www.railpictures.net

podobné je i zabezpečovací zařízení, návěštní soustavy a předpisy.

Historie irských parostrojních železnic je velice dlouhá a sahá až do roku 1834, kdy byla uvedena do provozu první trať o délce 10 km z hlavního města Dublinu do Kingstownu (irsky Dún Laoghaire), nesoucí název *Dublin and Kingstown Railway (D&KR)*. Dnes je Dún Laoghaire součástí Dublinu, ve své době se jednalo o důležitou přístavní oblast. Také se uvádí, že tato dráha byla úplně první na světě s pravidelnou předměstskou dopravou. Trať je stále v provozu a je zajímavé, že byla vybudována o normálním rozchodu 1 435 mm. Jednotný široký rozchod 1 600 mm byl ale v Irsku zaveden rychle, již od roku 1843, kdy na něj byly přebudovány i ostatní tehdy vzniklé dráhy, *Ulster Railway* (původně dokonce 1 880 mm), a *Dublin and Drogheda Railway (D&D, 1575 mm)*.

Podobně jako ve Velké Británii docházelo i v Irsku již od 19. století postupně ke slučování menších firem do větších skupin, kterých na začátku 20. století existovalo zhruba osm. Nejvýznamnějšími byly *Great Southern & Western Railway (GS&WR)* a *Great Northern Railway of Ireland (GNRI)*, které se po rozdělení ostrova v roce 1922 staly základem železničních systémů obou nově vzniklých částí. GS&WR měla svou síť pouze v jižní části Irska, ovšem síť GNRI zasahovala až do Dublinu a byla tak na několika místech rozdělena novou státní hranicí.

V nezávislé Irské republice byly v roce 1925 všechny železniční společnosti sloučeny do nově vytvořené *Great Southern Railways (GSR)*, a to právě

s výjimkou tratí GNRI, které v nezávislé podobě existovaly až do roku 1948, viz níže. GSR existovaly až do konce roku 1944 a k 1. lednu 1945 byly sloučeny s *Dublin United Transport Company* (defakto dublinským dopravním podnikem) a vznikla organizace *Córas Iompair Éireann (CIÉ)*, jejíž součástí jsou až dodnes Irské železnice neboli *Iarnród Éireann (IÉ)*. Zde je nutná malá historická vsuvka – datum 1. leden 1945 není tiskovou ani jinou chybou, neboť zatímco ve zbylé části Evropy i většiny světa stále zuřila 2. světová válka, tak Irsku se podařilo po celou dobu jejího trvání zachovat přísnou neutralitu a nikdy nebylo do jejich bojů vtaženo. Válečná neutralita každopádně znamenala pro irskou železnici velký problém, neboť válčící Velká Británie nemohla Irsku dodávat



Příměstský vlak DART v konečné stanici v přímořském městečku Howth nedaleko Dublinu 3. května 2014

Foto: Martin Boháč

zároveň o jediné elektrizované trať v Irsku vůbec, použit je stejnosměrný systém 1 500 V. Dálková doprava je zajišťována systémem vlaků *InterCity*, jejichž spoje vesměs vycházejí z hlavního města.

Nákladní doprava je dnes na irské železnici velice slabá, přičemž do velké defenzivy se dostala v posledních patnácti letech, neboli paradoxně právě v období výrazného hospodářského růstu země. Faktorem je zde zřejmě více. Tím nejdůležitějším bude určitě ostrovní charakter země spolu s atypickým rozchodem železnic vylučující jakoukoliv mezistátní železniční dopravu. Téměř zde neexistuje těžký nebo těžební průmysl jakožto tradiční zákazník železnice a žije zde relativně málo obyvatel. Jediným důležitým terminálem železniční nákladní dopravy v Ir-



Jedny z posledních nákladních vlaků v Irsku převážejí do přístavu Waterford dřevo.

Foto: George Norman; www.railpictures.net

sku je dnes přístav Waterford ležící asi 160 km jižně od Dublinu. Sem by měly směřovat přepravy zinkové rudy z dolů Tara Mines a dřeva z několika míst v Irsku a také intermodální vlak společnosti *DFDS* do a ze stanice Ballina. Tento vlak ve Waterfordu navazuje na



16ti vozový vlak úzkorozchodné dráhy v Shannonbride převáží rašelinu do místní elektrárny.

Foto: Rupprecht v. Gersdorff; www.railpictures.net

trajekty směr Británie a kontinentální Evropa a vytváří tak zajímavé spojení Irska se zahraničím bez nutnosti využívat přímou silniční dopravu. Zbylé železniční kontejnerové přepravy byly v Irsku zastaveny 29. července 2005, když dle vyjádření *IÉ* generovaly asi 70 % jejich ztrát při pouhém 10% přepravním podílu. Zajímavými přepravami, a to nejen v rámci Irska, byly přepravy sudového piva Guinness ve speciálních otevřených kontejnerech na otevřených vozech, které byly ukončeny v roce 2004.

Po roce 1922 působily v Severním Irsku tři velké společnosti, již zmíněná *GNRI*, dále *Northern Counties Committee (NCC)*, a *London, Midland & Scottish Railway (LMS)*; a malá *Belfast & County Down Railway (BCDR)*. Poslední tři byly zestátněny v letech 1948

## Ze zahraničí

### RUMUNSKO

#### Vrácení státní podpory

Šetření Evropské komise (EK) zjistilo, že rumunský státní provozovatel nákladní dopravy CFR Marfa obdržel od roku 2010 nezákonnou státní podporu ve výši 570 mil. EUR, která zahrnuje odpis dluhu a nevybíhání pohledávek od železničního podniku. Dopravce nyní musí tuto částku vládě vrátit včetně úroku. „Některá opatření veřejné podpory ve prospěch státem vlastněného CFR Marfa mu poskytla nespravedlivé ekonomické výhody vůči jiným provozovatelům,“ uvádí evropská komisařka pro hospodářskou soutěž, paní Margrethe Vestager. „Jedná se o anulování veřejných dluhů a neschopnost veřejných věřitelů inkasovat od společnosti pohledávky. To je v rozporu s pravidly Evropské unie (EU) o státní podpoře.“ Železniční trh v Rumunsku byl liberalizován v roce 2007 a vstupem nových soukromých nákladních dopravců, z nichž někteří dokázali získat značný podíl na trhu, se stal vysoce konkurenceschopným. Většina těchto subjektů nově vstupujících na trh se sjednotila v rámci Asociace rumunských soukromých železničních nákladních dopravců, která v březnu 2017 oficiálně podala stížnost k Evropské komisi, v níž se uvádí, že CFR Marfa přijímala nezákonnou státní podporu.

Michal Roh  
Petr Jindra

zde nikdy nedošlo k privatizaci ani jiným změnám vlastnických struktur. Je to dáno především tím, že síť zdejších železnic je velmi malá. Sestává prakticky jen ze dvou tratí protínajících hlavní město Belfast. Ty mají dnes de facto charakter předměstské dopravy uvnitř a v okolí tohoto města, čemuž odpovídá i současný vozidlový park *NIR* zahrnující 43 dieselelektrických jednotek řad 3000 a 4000 vyrobených v letech 2003 – 2012, a pouhé 3 lokomotivy řady 111, dnes používané pouze k vozbě vlaků pro údržbu a opravy infrastruktury. Zajímavé je, že výkony osobní dopravy zde neustále rostou, a v letech 2018/2019 zaznamenaly *NIR* 15,8 milionu přepravených pasažérů, což je vůbec nejvíce v jejich historii. Nákladní doprava v Severním Irsku již řadu let neexistuje.

Zajímavostí irských železnic je takzvaný *Enterprise Express*, který již od 11. srpna 1947, kdy ho začala provozovat výše zmíněná společnost *GNRI*, jezdí mezi oběma hlavními městy, Dublinem a Belfastem. Mezi lety 1950 a 1953 jezdil dokonce až do Corku, ale toto prodloužení nebylo obchodně příliš úspěšné. Jinak spojení přežilo všechny politické i společenské změny v obou částech ostrova a těší se oblibě dodnes. Cesta dlouhá cca 160 km trvá i s několika nácestným zastávkami něco málo přes dvě hodiny. Vypravovány jsou čtyři páry spojů v denní době. Vozy jsou několika tříd a postupně procházejí obnovou a modernizací. Spoj je v celé trase veden lokomotivami *IÉ* řady 201; na území Severního Irska se tak jedná o jediné lokomotivami vedené vlaky.

Martin Boháč

# Železniční proměny (4.)

## železniční stanice Přeštice

Železniční stanice Přeštice leží na původní soukromé Plzeňsko-březenké dráze, na její části vedoucí z Plzně do



Klatov. Provoz na trati byl zahájen v roce 1876. V železniční stanici Přeštice se dnes nacházejí tři dopravní a dvě manipulační koleje ve stejném složení a délce od uvedení do provozu. Výpravní budova od vzniku stanice však byla několikrát přestavěna. V roce 1996 byla trať přes Přeštice elektrifikována.

1972 byl vybudován nový závod s novou technologií. Ten vyráběl cihlové bloky CDK o rozměrech 36-32-29 cm nebo bloky CDM, které se vyvážely do tehdejšího východního bloku, především NDR. Po „sametové revoluci“ pokračovala výroba pod hlavičkou státního podniku Západočeské cihelny Stod. Bohužel 1. ledna 2001 koupil přeštickou cihelnu podnik Wienerberger, který v listopadu téhož roku zastavil výrobu z organizačních a technicko-ekonomických důvodů. V roce 2010 byla nová cihelna zbourána a na jejím

místě dnes stojí fotovoltaická elektrárna L, objekty staré strojní kruhové cihelny dosud stojí a areál je napojený nefunkční železniční vlečkou. V areálu se nachází kovošrot. V první polovině 20. století bylo v Přešticích vybudováno skladiště hospodářského družstva (dnes ZZN) s železniční vlečkou. Ta však byla v roce 2011 zrušena.

Historii největší továrny v Přešticích, Prefy, si v krátkosti přiblížíme. V první polovině roku 1949 začaly Českoslo-



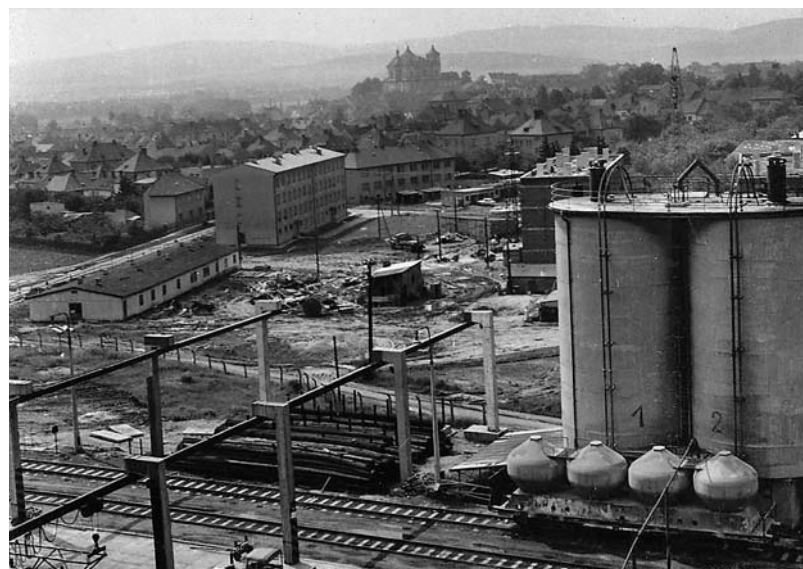
**Ve stanici Přeštice křížuje osobní vlak s odklonovým Pn 53018 z Plzně do Furthim Wald. Píše se 4. březen 2018.**  
**Foto: Libor Lorenc**



**Nakládka betonových prefabrikátů na vlečce Prefa v Přešticích**

**Foto: sbírka Libor Lorenc**

Stanice Přeštice je zajímavá z pohledu železniční nákladní dopravy, která svojí pestroostí a objemy vynikala nad ostatními stanicemi v okolí. Kolem Přeštic jsou velká ložiska cihlářské hlíny a výroba cihel zde má dávnou tradici. Počátkem 20. století byla na sever od nádraží vybudována „Strojní kruhová cihelna“ a do továrny byla postavena také železniční vlečka. Přeštická cihelna byla oválného typu. Pohon celého provozu strojní kruhové cihelny zajišťovala parní lokomobila, surovinu těžil bagr, do pecí byly cihly k výpalu dováženy pomocí kolejových vozíků a do pecí se přidávalo uhlí násypkami. Cihelna byla v provozu až do roku 1972 a vyráběly se v ní hlavně cihly „malého formátu“. V letech 1969 až



**Celkový pohled na vlečku Prefa Přeštice**

venské stavební závody, národní podnik, s výstavbou závodu na výrobu stavebních prefabrikátů, jako část

na Sklárně. Ta musela ustoupit výstavbě nové teplárny. Poslední organizační změnou ve složení podniku bylo zřízení nového závodu Pórobeton Chlumčany v roce 1975. Jak bylo tehdy zvykem, většina těchto závodů byla k železniční síti připojena vlečkou. Konkrétně závod v Přešticích byl železniční vlečkou napojen ve stejnojmenné stanici 22. srpna 1950 ve směru od Plzně. Ze závodu byly po železniční odváženy jak hotové výrobky, tak přiváženy suroviny pro výrobu, tzn. cement, pískové směsi a armovací železné dráty. Podrobný výčet všech hotových výrobků v závodě v Přešticích zde neuvádím, protože by vydal na samostatný článek. Zpočátku se zde vyráběly stropní nosníky PZT, dutinové stropní desky řady DAH a střešní desky DSA. V roce 1952 se zde začaly vyrábět těžké

dílce až do váhy 1 500 kg, dále například stropní panely typ T 01-03 B do délky 530 cm. V roce 1969 byl výrobní sortiment rozšířen o bytová jádra typu H-3 s kompletním příslušenstvím včetně elektroinstalace. V témže roce byla zahájena rekonstrukce celého závodu a rozšířena i železniční vlečka. V letech 1992 – 1998 fungoval státní podnik na výrobu stavebních prefabrikátů pod názvem Prefamont a od roku 1998 jako akciová společnost Montprefa. Bohužel nevydařená privatizace přivedla firmu do konkurzu a v roce 2003 byl celý areál největší přeštické továrny srovnán se zemí. Na jejím místě vyrostl nový podnik na výrobu součástí pro výrobu automobilů, bohužel již bez vlečky.

Pro porovnání připojuji statistiku nakládky a vykládky v železniční stanici Přeštice v roce 1964. Naloženo zde bylo 99 810 tun zboží a vyloženo 31 783 tun zboží. V roce 1974 nakládka vystoupala na dnes již těžko uvěřitelných 159 950 tun a vykládka na 224 629 tun. Podíl na těchto výkonech měla i nakládka a vykládka na staničních VNPK. V nákladovém obvodu stanice se nacházel manipulační sklad dřeva, který je už také minulostí. Dřevo a ostatní komodity se dnes nakládají v blízkosti rampy. Pro zajímavost uvedme statistiku za rok 2018. V Přešticích bylo naloženo 460 tun zboží (dřevo a 1 traktor) a vyloženo 15 tun zboží. Určitou zajímavostí představují nahodilé přepravy transformátorů s určením pro místní rozvodnu elektrické energie.

**Libor Lorenc**



**Intenzita nákladní dopravy v Přešticích je zřejmá i z leteckého snímku z roku 1956.**



**Vykládka transformátoru ve stanici Přeštice 8. listopadu 2014**

**Foto: Libor Lorenc**

přidružené výroby. Pod závod v Přešticích patřila od 1. ledna 1953 ještě provozovna ve Zbůchu. Od 1. ledna 1959, tedy deset let po založení závodu v Přešticích, vzniká samostatný národní podnik Prefa Přeštice, do kterého byly začleněny závody ve Zbůchu, Hýskově u Berouna, Nýřanech, Plzni, Sušici, Chebu, Karlových Varech, Toužimi a v Tršnicích. Podnik byl v takto rozšířeném složení od 1. července 1963 podřízen Sdružení národních podniků pro výrobu prefabrikátů s konstrukcí v Bratislavě. Později byly do národního podniku Prefa Přeštice začleněny také závody na jihu Čech ve Veselí nad Lužnicí, Horním Skrýchově a Jílovicích. V roce 1973 byl také přičleněn závod Armaporit v Kaznějově a v témže roce došlo ke zrušení provozovny v Plzni

## Foto měsíce



**„Bizoni“ v prérii:** Dvojče nových lokomotivy 753.6 projíždí s uceleným vlakem sklářského písku Máchovým krajem. Žáda mu „kryje“ silueta gotického hradu Bezděz v pozadí. Snímek Michala Roha ml. jsme se rozhodli vybrat jako dubnové foto měsíce.