

## Česká republika je nám malá

Tuto větu jsem použil při tvorbě publikace k 10. výročí vzniku naší akciové společnosti v popisku jedné z fotografií. Od zmíněného jubilea uplynulo již několik let, ale o pravdivosti použité věty se můžeme všichni přesvědčit každý den. Dnes jsme držitelé všech potřebných oprávnění k provozování železniční nákladní dopravy v šesti evropských zemích a po zahraničních tratích jsme v loňském roce, přes nepříznivé pandemické vlivy, přepravili 4,5 mil. tun zboží. Svoji pozici na trhu si již léta drží dceřiná společnost CD Cargo Poland, úspěšně se rozvíjejí i obě naše pobočky. Pochlubit se mohou referencemi z přepravy dřeva, obilnin, chemických produktů, kontejnerů nebo automobilů. Od ledna letošního roku vozíme na naši „licenci“ vápenec na odsíření vybraných německých uhelných elektráren a v uplynulých týdnech jsme v Německu odvezli letos již tisíce vlaků. Postupně narůstají i přepravy realizované našimi dceřinými společnostmi na Slovensku a v Maďarsku. Cílem obchodní strategie ČD Cargo je nabízet přepravní služby napříč Evropou pod jednou značkou a v cílovém stavu inkasovat až pětinu příjmů ze zahraničních přeprav. Určitě k tomu přispěje i nově založená dceřiná společnost CD Cargo Adria. Podrobnosti o jejím vzniku přineseme čtenářům v některém z dalších Cargováků.

Michal Roh



Díky vozbě vlaků po odklonových trasách se s nákladními vlaky ČD Cargo můžeme setkat i v úsecích, kde běžně nejezdí. Tak je tomu i v případě úseku Stará Paka – Martinice v Krkonoších. Antonín Němeček zachytil odklonový vlak Mn 83372 při odjezdu ze Staré Paky.

# Výstavba ETCS v České republice má svá specifika

OBSAH

04 – 05

## Pobočky ČD Cargo v zahraničí

Součástí organizační struktury ČD Cargo jsou i dvě zahraniční pobočky – v Německu a Rakousku. Víte například, kolik mají zaměstnanců? Nebo kolik odvezou tun zboží?



06

## Spolupráce s AČR

S poněkud netradiční spoluprací s Armádou České republiky vás seznámíme v reportáži z Českých Budějovic.



Ing. Zdeněk Chrdle je dlouholetým generálním ředitelem společnosti AŽD Praha. Firmy, která je tradičním a také špičkovým dodavatelem systémů pro zabezpečení železničního provozu. Mimo to je i držitelem oprávnění pro práci strojvedoucího.

► Mohl byste nám krátce popsat vývoj zabezpečovací techniky na železnici v posledních letech? Jak tyto změny ovlivnily činnost vaší firmy?

Největší změnou je jednoznačně jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS, který se instaluje také v České republice. Nás trochu mrzí, že instalací ETCS přestal existovat prostor pro národní zabezpečovací systémy a dovolím si říci, že modernější, než ETCS na bázi satelitních polohových systémů či na bázi 5G sítí a podobně. ETCS vlastně konzervuje úroveň zabezpečovacích technologií na řadu let dopředu a neřeší ekonomiku železničního provozu. Je potřeba zdůraznit, že systém ETCS je určen prioritně pro vysokorychlostní, koridorové a hlavní tratě, ale rozhodně není určen pro tratě regionální, kde lze interoperabilitu řešit i jinými způsoby. Nápad, instalovat i na tu nejposlednější regionální trať alespoň nejjednodušší variantu ETCS, mi přijde jako nekompetentní rozhod-



Ing. Zdeněk Chrdle

Foto: AŽD

nutí. Je třeba si uvědomit, že dopravci, kteří jezdí na takových tratích, musí mít na lokomotivě či jednotce mobilní část ETCS a ta existuje pouze v plné verzi za neúnosně vysoké částky. Zdá se mi to, nebo jde opravdu o jakýsi program na rušení regionálních tratí? Dopravci, kteří vysoutěžili jednotlivé regionální linky, totiž náklady ve výši cca 10 až 15 mil Kč a někdy i více na vozidlo prostě nemohou unést. Je zajímavé, že například Německo, Švýcarsko a mnohé skandinávské země jdou

cestou, kdy nekonzervují lokální tratě systémem ETCS, ale dávají možnost je zabezpečit moderními, interoperabilními a současně cenově rozumnými systémy. To, co říkám, není z mé hlavy, ale jde o názory z Evropy. Společnost AŽD je totiž zastoupena v řadě evropských institucí a komisí, které řeší zabezpečení železnice.

► Jak vnímáte přechod na zabezpečení prostřednictvím systému ETCS? Co se týče infrastruktury, tam jedno-

značně mohu prohlásit, že bude do roku 2025, kdy chce Česká republika přejít na výhradní provoz pod ETCS, připravena. Druhým dechem ale dodávám, že výstavba ETCS v České republice má stejně jako v jiných zemích svá specifika. U nás je to například problém kratších staničních kolejí. To způsobuje sníženou propustnost tratí a nákladní dopravci o tomto vědí. Ve chvíli, kdy mám dlouhý nákladní vlak, musí jet mnohdy pomalou rychlostí na staniční kolej, aby se vyhnul rychlému osobnímu vlaku. Řeší se to pomocí takzvaných uvolňovacích rychlostí, ale je nutno přiznat, že ne ve všech stanicích se ty dlouhé nákladní vlaky vyhnou.

► Myslíte si, že železniční dopravci budou na přechod na plný provoz ETCS připraveni?

Cítím jisté problémy u dominantních dopravců zajišťujících osobní dopravu, protože nemusí stihnout vybavit dostatečný počet svých vozidel mobilní částí ETCS do roku 2025. Ale velké problémy očekávám u regionálních osobních dopravců. Není mi jasné, kde na vybavení svých vozidel systémem ETCS vezmou peníze. Příkladem může

Pokračování na str. 2

# Výstavba ETCS v České republice má svá specifika

Dokončení ze str. 1

být rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, který zamítl protest Českých drah proti soutěži Plzeňského kraje na deset let na pošumavské lokálky. Šlo o to, že České dráhy napsaly zadávací podmínky v tom smyslu, že nereflktují skutečnost, že bude nutné od roku 2025 na jistých úsecích zajistit provoz vlaků vybavených ETCS. Dobře tedy, teď se vysoutěží cena provozovaných linek bez ETCS a co se stane v roce 2025, až se bude muset jezdit pod ETCS? Prosim odpovědné instituce, aby jednaly pragmaticky a rozhodly tak, aby se regionální tratě jednou nerušily.

Co se týče nákladních dopravců, tedy alespoň těch hlavních jako je ČD Cargo, budou zcela jistě připraveni. Z části už lokomotivy vybaveny mají, případně si pronajímají hnací vozidla s ETCS anebo v těchto měsících vybavené lokomotivy nakupují. Je to i tím, že nákladní dopravci často jezdí do zahraničí a tam je v některých případech ETCS potřeba. Velké problémy asi zažijí dopravci se staršími hnacími vozidly, u nichž je potřeba provést takzvaný retrofit, tedy instalaci ETCS do starého hnacího vozidla. To bude nejenom o mnohamiliónových částkách,

ale také o komplikaci sehnat firmu, která to provede.

► **Kde všude ve světě se můžeme setkat se zabezpečovacími a řídicími systémy AŽD?**

Společnost AŽD expanduje a máme velkou radost, že jsme se dostali aktuálně do Polska, kde instalujeme naše systémy na koridorové trati z Poznaň do Štětína. Nevelkou, ale o to zajímavější zakázkou je zabezpečení železničního přechodu mezi Polskem a Běloruskem Terespol – Brest. Jde o technicky komplikovaný projekt v kolejových splítkách dvojho rozchodu, kdy je třeba respektovat předpisy a normy země mimo EU a členské země EU. Dále připravujeme zakázky v Černé Hoře a chystáme technicky zajímavý projekt v Bělehradě, kdy budeme propojovat naše technologie s čínskými. Aktuálně máme projekty v dalších deseti zemích, kdy to není jen o komponentech, ale především o technologických celcích.

► **Jste majiteli tzv. Švestkové dráhy, tratě Čížkovice – Obrnice, kterou jste kompletně zmodernizovali. S jakými technickými prvky se zde nyní můžeme setkat?**

Švestková dráha je dnes nejmodernější evropská regionální trať. Je to tím,



Firma AŽD provozuje osobní dopravu na tzv. Švestkové dráze mezi Lovosicemi a Mostem.

Foto: AŽD

že tato trať neslouží pouze k provozu každodenní linky U10 Litoměřice horní nádraží – Most, ale současně jsme z ní vybudovali zkušební polygon. To znamená, že na ni najdete technologie, které jsou instalovány na koridorových tratích. V praxi to znamená, že je zde ETCS L1 a také L2, plně elektronické stavědlo řady ESA, nejmodernější přejezdová zabezpečovací zařízení v zemi, návštěvní nová konstrukce, inovované přestavníky a tak dále. Zmíním také unikátní projekt, kdy učíme drony, aby autonomně kontrolovaly stav tratě a prvků zabezpečovacích a sdělovacích technologií. Jsou tu ale i neznámé technologie, které jsou ve vývoji a nemůžeme o nich z pochopitelných důvodů hovořit.

► **Podobně probíhá modernizace vaší druhé tratě Kopydlno – Dolní Bousov. Údajně zde chcete testovat provoz autonomních vlaků? Jak vidíte jejich budoucnost?**

Ano, takzvaná Kopydlanka aktuálně prochází zásadní modernizací. Instalují se zde všechny potřebné technologie pro testování systémů pro autonomní provoz vlaků. Musím zdůraznit, že půjde o autonomní provoz bez strojvedoucích na širé trati. Musíme tak vyřešit všechny možné problémy, které mohou nastat. Jde například o hrozící

střety vlaku s překážkou na přejezdu, spadlé stromy v kolejišti, přebíhající zvěř a tak dále. A pokud se ptáte, jak vidím budoucnost autonomních vlaků na širé trati, pak odpovídám, že tomu věřím. Samozřejmě vím, že mají své odpůrce a někteří prohlašují, že by si do takového vlaku nikdy nesedli, ale spíše si myslím, že jde o pózu. Je zajímavé, že se vyvíjí autonomní automobily a nikdo velmi neprotestuje, přitom vlak je, alespoň co se týče jízdní dráhy, mnohem méně složitou disciplínou. Ví se, kam přesně pojedou a co ho na trati čeká. Takže přejezdy a různě nebezpečné lokality se dají za pomoci senzorů monitorovat s velkým předstihem, než vlak do kritického místa dorazí. Nicméně musím připustit, že existuje jisté procento pravděpodobnosti, že tento projekt může skončit na „kusé koleji“.

► **Ve volném čase se s Vámi cestující mohou setkat jako se strojvedoucím. Jaký máte vztah k této profesi? Jak ji vnímáte například z pohledu bezpečnosti dopravy?**

Pro mě, jako pro člověka, který se zabýval zabezpečovací technikou na infrastrukturu, byl vstup do světa strojvedoucích doslova a do písmene revolucí. V tu chvíli jsem je pochopil, že to nejsou věčně nespokojení potíživí, ale naopak jsem se k nim přiřadil

a tlačil jsem na naše lidi v AŽD, aby mnohem více přemýšleli nad produkty určenými pro strojvedoucí. Na strojvedoucí se naházela řada povinností a přitom jejich jedinou prací by mělo být vést bezpečně vlak, tedy sledovat trať a nerozptylovat se dalšími povinnostmi či nějakým technickým zařízením, které by mohlo být mnohem více samostatnější.

► **Ovlivnil jste tedy nějaké technické zařízení z pohledu strojvedoucího?**

Ano, řadu věcí. Například aktuálně testujeme se společností RADOM ze skupiny AŽD na Švestkové dráze automatické přeladování kanálů CAB Rádía na trati s analogovým pokrytím TRS a také přechod mezi analogovým a digitálním GSM-R provozem. Při jízdě vozidla po trati je průběžně sledována jeho aktuální poloha pomocí systému GPS. V případě vyhodnocení shody polohy vozidla s pozicí tratové značky radiovníku, je zahájen proces přeladění anebo přechod mezi analogovým a digitálním provozem. Tato situace je strojvedoucímu signalizována výzvou ke spuštění automatizovaného procesu, což provede stisknutím jediného tlačítka OK. Doposud musel strojvedoucí pozorně sledovat displej rádía a provést až sedm stisknutí různých tlačítek.

Připravil: Michal Roh



Jízda vlaků na Švestkové dráze je zabezpečována nejmodernějšími technologiemi.

Foto: AŽD

## On-line event ČD Cargo

Současná epidemická situace příliš nepřeje osobním setkáním, o akcích hromadného charakteru ani nemluvě. Bohužel se tak neuskutečnila ani podzimní obchodní konference, ani oblíbený ples ČD Cargo. Také známého veletrhu Transport Logistics v Mnichově jsme se v letošním roce mohli zúčastnit pouze virtuálně. K udržování dobrých obchodních vztahů je však kontakt se zákazníky nezbytný. Proto bylo vedením společnosti rozhodnuto uspořádat on-line event.

Akce se uskutečnila ve středu 21. dubna 2021. V dopoledních hodinách proběhla „generálka“, ve 14 hodin se program rozběhl na ostro. Tě-

měř 150 připojených účastníků provedl pestrým programem zkušený moderátor Jan Kovařík, který sám sebe vtipně považuje za posunovače z Měchenic. Úvod eventu patřil samozřejmě předsedovi představenstva ČD Cargo Tomášovi Tóthovi, který „přítomné“ pozdravil a vysvětlil důvody konání takové akce. Na jeho vystoupení navázalo propagační video a zdravotce předsedy představenstva Českých drah, pana Ivana Bednářika. Ten ve svém vystoupení zhodnotil dopad pandemie Covid-19 na železniční nákladní, ale i osobní dopravu. O stále rostoucích investicích do infrastruktury informoval účastníky vicepremiér a ministr dopravy pan Karel Havlíček, na jehož vystoupení navázal generální

ředitel Správy železnic, pan Jiří Svoboda s informacemi o konkrétních stavebních akcích. Zároveň požádal zákazníky o trpělivost při výlukách probíhajících v letošním roce.

V obchodním bloku vystoupili pan Radek Dvořák, člen představenstva ČD Cargo a paní Vlasta Slavíková, ředitelka odboru obchodu. Informovali zákazníky o novinkách v obchodním úseku, o možnostech přeprav do zahraničí apod. V průběhu akce odpovídal na dotazy účastníků na chatu ředitel odboru podpory prodeje pan Michal Roh. Na začátku on-line eventu slíbil Honza Kovařík účastníkům spoustu zajímavých informací a také zábavy. O tu se postarala stand-up komička Adéla Elbel známá napří-



klad z pořadu Na stojáka a Kateřina Antošová – majitelka a duše zakázkového cukrářského ateliéru. Ta přihlášené provedla degustací ručně vyráběného slaneho karamelu.

O úspěchu akce svědčí pozitivní reakce přímo na chatu, stejně jako dě-

kovné e-maily a sms zprávy. Věříme, že v nadcházejících měsících se situace zlepší natolik, že bude možné uspořádat osobní setkání s našimi obchodními partnery.

Text a foto: Michal Roh

# Trojice východočeských výluk

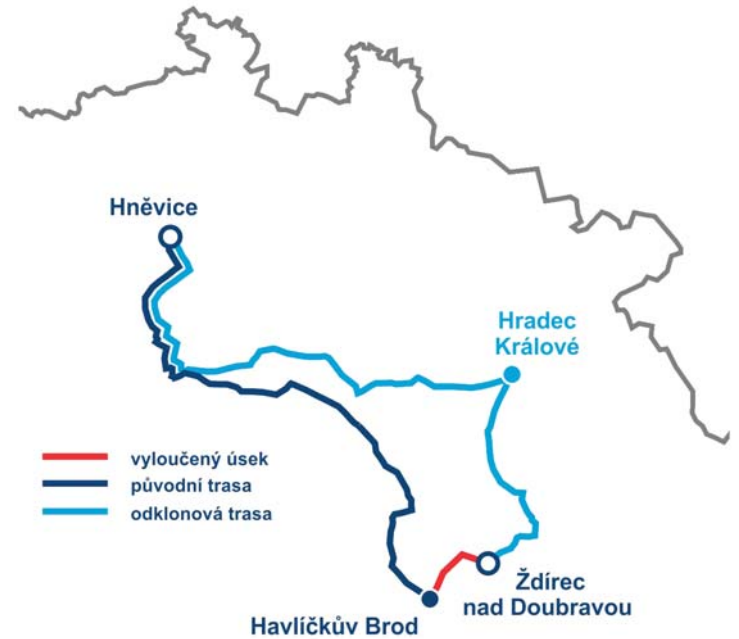
Jaro je obdobím, kdy se ve velkém začínají rozbíhat stavební a modernizační práce na celé naší železniční síti. Letošní rok není výjimkou a my se dnes podíváme na východ Čech, kde v posledních týdnech proběhlo několik výluk, při nichž musely být vlaky ČD Cargo vedeny po odklonových trasách. O té největší akci, při které je omezen provoz na hlavní koridorové trati mezi Brandýsem nad Orlicí a Ústím nad Orlicí, se podrobněji rozepíšeme v dalším čísle našeho interního magazínu.

## Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou



Na snímku z 22. dubna 2021 se ucelený štěpkový vlak ze Ždírcu nad Doubravou do BIOCELU Paskov blíží k zastávce Holetín. Foto: Michal Roh ml.

Na přelomu dubna a května, konkrétně ve dnech 1. dubna – 5. května, byla zastavena veškerá doprava mezi stanicemi Havlíčkův Brod, resp. Chotěboř a Ždírec nad Doubravou. Při výluce byla prováděna výměna pražců a kolejnic, upravována geometrická poloha koleje, rekonstruováno nástupiště v zastávce Bílek a prováděny i další práce. Tato výluka výrazně ovlivnila obsluhu jednoho z nejvýznamnějších zákazníků ČD Cargo, kterým je pila Stora Enso Wood Products ve Ždírci nad Doubravou. Na pilu je dováženo dřevo, odváženo je řezivo a ve velkém objemu také dřevní štěrka v kontejnerech Innofreight. Naštěstí je možné obsluhu pily zajistit po trase přes Pardubice a Chrudim. S ohledem na parametry odklonové trasy však musel být zkrácen normativ délky štěpkových vlaků na 16 vozů, cca 344 metrů. Z důvodu probíhající modernizace stanice Pardubice vyjžděly odklonové vlaky již z Hradce Králové a nutno dodat, že tento krok se velmi osvědčil.



## Týniště nad Orlicí – Nové Město nad Metují



Ve dnech 19. – 28. dubna byla vyloučena traťová kolej v úseku Týniště nad Orlicí – Opočno pod Orlickými horami, resp. Nové Město nad Metují. Při výluce byla opravována bezстыková kolej, geometrická poloha koleje a doplňován štěrk. Zároveň byly rekonstruovány přejezdy v km 33,342 a 34,771. Z důvodu vyloučení tohoto úseku bylo nutné vlaky ČD Cargo odvážející zátěž z Náchodska a Broumovského výběžku odklonit ze stanice Václavice úvrati do Starkoče a odtud po další úvrati v této stanici přes Českou Skalici, Jaroměř a Hradec Králové do Týniště nad Orlicí. Celkem bylo takhle realizováno 5 párů manipulačních vlaků. Tarifní body Bolehošť, Opočno pod Orlickými horami, Dobruška, Bohuslavice nad Metují a Nové Město nad Metují nebyly po dobu výluky obsluhovány.



V čele odpoledního odklonového Mn 83477 stanula 26. dubna 2021 dvojice původně brněnských lokomotiv 750.013 + 275. Dušan Diblík je zachytil v úseku Starkoč – Česká Skalice. Foto: Dušan Diblík

## Starkoč – Malé Svatoňovice

Mezi 4. a 28. květnem byly prováděny opravné práce v úseku Starkoč – Červený Kostelec, resp. Malé Svatoňovice. Konkrétně bylo provedeno strojní čištění šterkového lože, výměna kolejnic, doplnění závor na přejezdech v km 25,817 a 26,610 a také oprava mostu v km 18,963. V dlouhodobém horizontu se nejednalo o první výluku v tomto traťovém úseku, proto byla pro odklonovou vozbu zvolena osvědčená trasa z Jaroměře přes Starou Paku a Kunčice nad Labem do Trutnova. Po této trase byly do Trutnova navázeny především prázdné vozy pro nakládku dřeva, ale i vozy s buničinou do Krkonošských papíren v Hostinném. Pro vozbu jednoho páru manipulačních vlaků v pracovní dny bylo využíváno vždy dvojice lokomotiv buďto řady 750 nebo „batohů“ 742.



Jednou ze stanic ležících na trati z Trutnova do Staré Paky, která je ještě vybavena mechanickými návěstidly, je Pilníkov. Zatímco 11. května lokomotivy 750.287 + 235 dovezly do Trutnova pořádnou porci prázdných vozů na nakládku dřeva, zpět se vracely pouze dva vozy po vykládce. Foto: Antonín Němeček

# Jednotky organizační struktury ČD

## POBOČKY ČD CARGO V ZAHRANIČÍ:

### ČD Cargo, Niederlassung Wien

### ČD Cargo, Niederlassung Deutschland

Zahraniční pobočky jsou držiteli všech potřebných oprávnění k provozování železniční nákladní dopravy v příslušné zemi. Vedle dceřiné společnosti CD Cargo Germany, která se v Německu a Rakousku (vnučka CD Cargo Austria) zabývá především obchodní a spediční činností, tak pobočky představují především provozně jakousi prodlouženou ruku ČD Cargo při realizaci přeprav na vlastní „licenci“.

#### Zajímavosti z poboček

- 1 mil. tun přepraveného zboží pobočkou ČD Cargo, Niederlassung Wien za rok 2020
- 1 000 vlaků převezených pobočkou ČD Cargo, Niederlassung Deutschland za rok 2021 (do 14. 5.)
- 33 vlastních zaměstnanců pobočky ČD Cargo, Niederlassung Wien, z toho 17 strojvedoucích

#### ČD Cargo, Niederlassung Wien

22. června 2017 získalo ČD Cargo „licenci“ k provozování drážní dopravy po železničních tratích v sousedním Rakousku. První přepravu pak zrealizovalo 22. února 2018, kdy Vectron ČD Cargo nejprve dopravil 20 prázdných vozů Sgms do terminálu v St. Michael in der Obersteiermark a ještě tentýž den se souprava vrátila ložená kontejnery XXS. Lokomotivy ČD Cargo pak bylo možné dále vidět na vlacích s dřevní štěpkou ze Ždírců nad Doubravou do Gratwein-Gratkornu nebo na vlacích s močovinou z Německa do stanice Krems an der Donau. Tyto vlaky však byly vedeny ve spolupráci s jinými subjekty.

Významnější rozvoj aktivit v Rakousku umožnil jednak nákup nových lokomotiv Vectron a především zřízení samostatné pobočky. Ta byla do rakouského obchodního rejstříku zapsána 19. ledna 2019. A již 20. ledna 2019 ve večerních hodinách vystoupil z České republiky v pohraniční přechodové stanici Horní Dvořiště ucelený vlak ložený betonovými prefabrikáty, který přes Linz a Selzthal zamířil do Villachu. V čele tohoto vlaku stálo dvojčte Vectronů ČD Cargo 383.007 a 001, po rakouském území byl vlak veden na licenci ČD Cargo a strojvedoucím ČD Cargo. Po vykládce se prázdná souprava přes Břeclav vrátila zpět k nakládky do Čáslavi, resp. do Skovic. Dnes se pobočka může pochlubit referencemi z přepravy dřeva, černého uhlí, obilí, chemických produktů a také automotive. Bohužel jedna z nejvýznamnějších přeprav černého uhlí z OKR do elektrárny ve štýrském Werndorfu již byla, z důvodu zastavení spalování uhlí, ukončena.

Naše lokomotivy také pravidelně zajišťují do rakousko-italské pohraniční stanice Tarvisio a také do Švýcarska – do seřaďovací stanice Basilej nebo s obilnými vlaky do stanic St. Margarethen a Schwarzbach, kde pro obsluhu vleček využíváme lokomotivy s tzv. last mile modulem.

#### ČD Cargo, Niederlassung Deutschland

5. března 2020 byla do obchodního rejstříku v Německu zapsána nová pobočka: ČD Cargo, a.s., Niederlassung Deutschland, která je zároveň držitelem všech dokumentů opravňujících k provozování drážní dopravy v Německu. O necelý měsíc později, 3. dubna 2020 zrealizovala pobočka první vlak v Německu na vlastní licenci a strojvedoucím ČD Cargo. Jednalo se o vlak se dřevem z Břeclavi do Ingolstadtu. Ke dřevu brzy přibýlo další zboží – kontejnery Innofreight, obilí, ropné deriváty, železo a později také automobily. Zpočátku v Německu převažovaly ad hoc přepravy, v posledních měsících však výrazně narůstá procento pravidelných přeprav realizovaných ve spolupráci s ČD Cargo. Díky spolupráci obou zahraničních poboček může ČD Cargo nabízet v tranzitu nejen přepravní trasu přes Slovensko a Českou republiku, ale i po koridorové trati přes Rakouskou a Passau dále do Německa.



V příštím roce by se lokomotivní park v Rakousku měl rozrůst o dalších až 10 lokomotiv. Nebude tak nutné využívat najaté lokomotivy, jako v případě tohoto vlaku se dřevem zachyceném 17. února 2021 u St. Pöltenu.

Foto: Karim Ibrahim



Od začátku roku 2021 zajišťuje pobočka Niederlassung Wien dopravu rozptylových vlaků s cementem ze Slovenska. Lokomotivy ČD Cargo jsou na vlak nasazeny v železniční stanici Bratislav-Petržalka, odkud míří s vlaky 2 100 – 2 300 brutto tun do St. Valentinu. V této stanici je odvěšena skupina ložených vozů a vlak pokračuje do Lince k dalšímu rozptylu do stanic Wegscheid, Freistadt, Hallein, Asten-St. Florian a Salzburg. V každé vykládací stanici, s výjimkou St. Valentinu, provádí ČD Cargo posun lokomotivou řady 187 s modulem last mile. Prázdné vozy jsou pak stejným způsobem vráceny zpět na Slovensko.

Foto: Karim Ibrahim

## ROZHOVOR S VEDOUcíMI ZAHRANIČNÍCH POBOČEK

Vedoucím obou poboček, panu Norbertovi Mollerovi (Niederlassung Wien) a panu Christianu Hannovi (Niederlassung Deutschland) jsme položili několik otázek.

► Jakými proměnami prošla pobočka ve Vídni od svého vzniku a jak hodnotíte pozici ČD Cargo na rakouském trhu?

NM: Naše podnikání v Rakousku jsme jako železniční dopravce zahájili na začátku roku 2019. Zprvu jsme realizovali pouze ad hoc přepravy, ale postupně se nám podařilo posílit pozici ČD Cargo na trhu a získat řadu nových zákazníků. Od začátku naší činnosti se nám podařilo tržní podíl více než zdvojnásobit a v nárůstu pokračujeme i v prvním čtvrtletí letošního roku. Navýšení přeprav se samozřejmě neobešlo bez nárůstu počtu zaměstnanců. Z původních sedmi zaměstnanců na začátku roku 2019, dnes na úspěchu společnosti v Rakousku pracuje přes 30 zaměstnanců.

► Daří se vám získávat nové přepravy v Rakousku? Jaký je poměr vlastních přeprav a přeprav realizovaných ve spolupráci s „českým“ ČD Cargo?

NM: Díky našim trvale kvalitním a spolehlivým službám se nám na rakouském trhu daří



Norbert Moller

Archiv: ČD Cargo

oslovit stále více zákazníků. Podle údajů z dubna letošního roku tvoří cca. 75 % přímí zákazníci naší pobočky, 13 % zákazníci CD Cargo Austria a přibližně 12 % realizujeme v rámci tzv. participačních přeprav s ČD Cargo.

► Jakými změnami prošla německá pobočka od svého založení a jak hodnotíte pozici ČD Cargo na německém trhu? Jak plánujete pobočku dále rozvíjet?

CHH: Německá pobočka od svého založení v březnu 2020 zajistila dopravu poměrně velkého počtu vlaků zejména ve směru do Německa přes Děčín nebo přes Passau. V současné době jsme však na německém trhu stále ještě malým hráčem. Díky úzké spolupráci s obchodními útvary ČD Cargo v Čechách, Německu a Rakousku máme v Německu potenciál k značnému růstu. Předpokladem je sdružování přeprav různých zákazníků ČD Cargo do určitých destinací (například Hamburk, Rostock, Frankfurt, Porúří atd.) pro dopravu naší pobočkou. Přes toto spojení může ČD Cargo výrazně zlepšit provozní využití zdrojů (strojvedoucích, lokomotiv) a obsluhovat tak trh mnohem efektivněji. Kromě toho hledáme schopné zaměstnance pro podporu našeho růstu v Německu. Podle mého názoru bude v budoucnu důležité pracovat společně jako ČD Cargo se všemi evropskými dceřinými společnostmi a pobočkami, abychom byli schopni zákazníkům nabídnout přepravní služby po celé Evropě. Já to nazývám „obchod z jednoho místa“.

► Jak probíhá spolupráce obou poboček?

CHH: Spolupráce obou poboček je velmi důležitá a samozřejmě i výhodná. Řada obchodních případů je realizována v tranzitu přes Rakousko



Christian Hann

Archiv: ČD Cargo

do Německa. Zřízení pobočky v Německu umožnilo pokračovat v jízdě vlaků z Rakouska na vlastní licenci ČD Cargo také v Německu. Výsledkem je, že ČD Cargo odpovídá za větší část přepravní cesty a naše nabídka se tak stala mnohem atraktivnější pro řadu zákazníků. Nemusíme také shánět další partnery – dopravce. Spolupráce poboček se zcela jistě bude i v budoucnu prohlubovat.

Michal Roh

# Cargo (5. část)



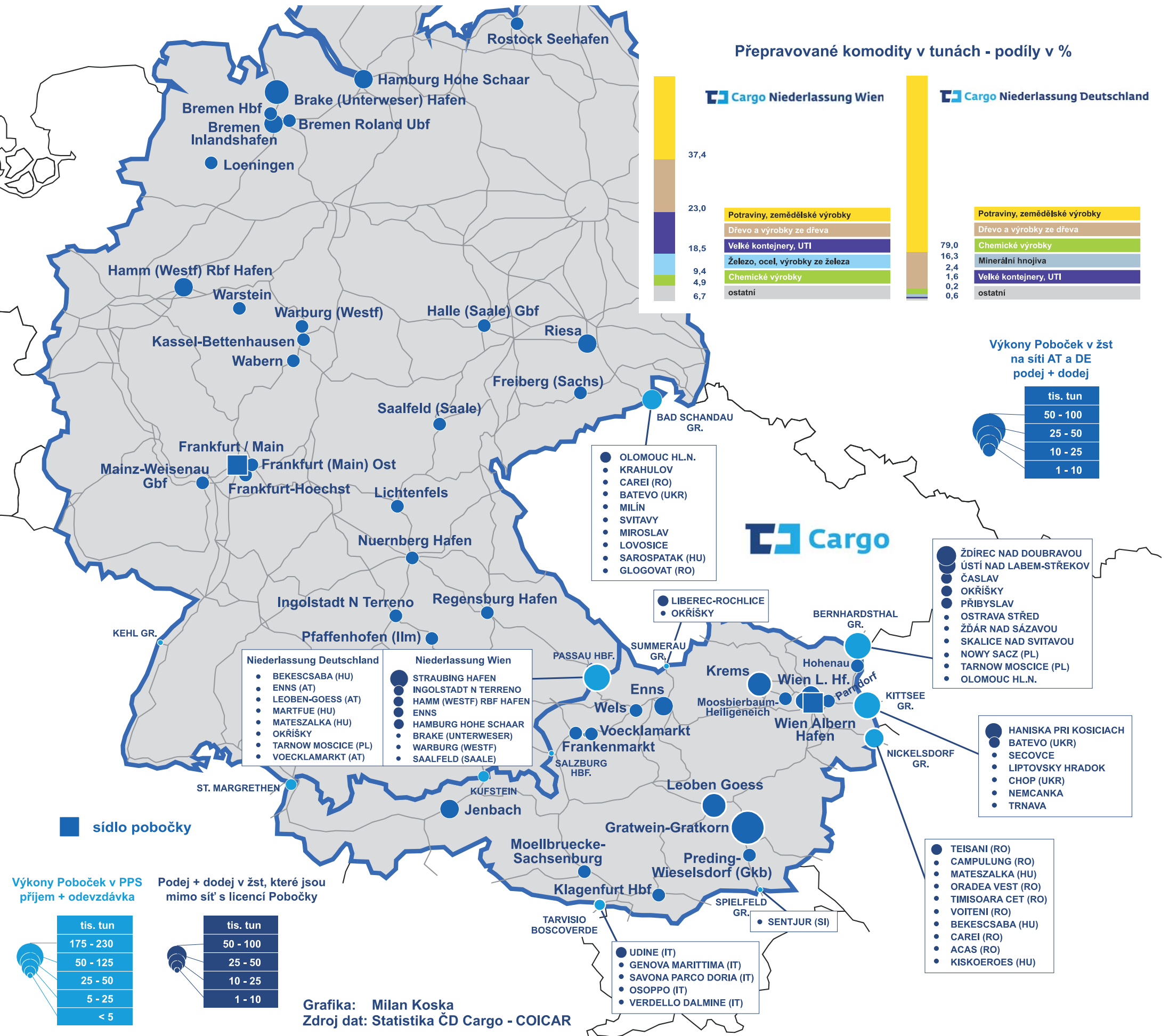
Od ledna letošního roku zajišťuje německá pobočka i přepravy odsířovacího vápence do elektráren v Lužici. Foto: Šimon Prečuch



Od začátku roku do 14. května 2021 zajistila naše německá pobočka dopravu tisícovky vlaků.

Foto: Mathias Oestreich

## Výkony ČD Cargo Niederlassung Wien a ČD Cargo Niederlassung Deutschland v r. 2020



# Na skok nejen do Žlutic

Poslední roky jsme si zvykli, že se nákladní doprava na „lokálkách“ odehrává především v pracovní dny, nicméně jsou lokality, kde je obsluha prováděna i o víkendech, a to buďto kvůli efektivnímu využití hnacích vozidel nebo kvůli nutnosti odvozu těžce dle požadavků zákazníků.

V letošním GVD 2020/2021 byla takto v sobotu zavedena obsluha žlutické lokálky, resp. se jedná o zájezd manipulačního vlaku až do Toužimi a také na trať k vojenskému újezdu Hradiště do Bochova. Zdejší dráhy se vlní náročnou pahorkatinou, zdolávají několik velmi náročných úseků, ať už ve stoupání z údolí Boreckého potoka směrem ke Štědré nebo při překonávání masivu mezi Chyší a Lubencem, kterému zdejší vlakové čtyři říkají celkem výstižně „rasovina“, neboť se zde prověřil nejen kvality stroje, ale i zku-



šenosti strojvedoucích, zejména v době zhoršených adhezních podmínek. Určitým paradoxem posledních let je fakt, že zatím co se „lokálka“ pohybuje na

hranici udržení provozu, hned na dohled se z rychlostní silnice R6 pomalu stává dálnice D6, která je ovšem nerovnocenným partnerem zdejší dráhy. Poslední dva roky se kúrovcová kalamita pomalu přesunula i na Karlovarsko, čímž stoupla i přeprava jednotlivých vozových zásilek. Železniční fotografové tak mají možnost pořízení velmi zajímavých záběrů.

**První fotografie byla pořízena v údolí říčky Střely u Žlutic, kde sledujeme lokomotivu 742.169 s manipu-**



lačním vlakem ze Štědré. Řička Střela (délka 101,6 km) je známá hlavně svým tokem v hlubokých kaňonovitých údolích. **Druhý snímek byl pořízen u Libkovic, kde se zdejší dráha na chvíli přimkne k dálničnímu tělesu. Zároveň se zde nachází vrcholový bod právě překonané „rasoviny“.** Na pozadí

kromě vrcholů Doupovských hor sledujeme zámek Kostrčany, který byl postaven v průběhu 18. století. V úseku mezi Protivcem a Blatnem u Jesenice byl chladného sobotního únorového dne „manipulák“ veden hned dvojicí lokomotiv 742.

**Text a foto: Antonín Němeček**

## Smutná zpráva

Některé věty se velmi těžce skládají do souvislého textu. Zvláště, když máte něco napsat o člověku, který s Vámi životem prošel pěkný kus cesty. **Paní Zdeňka Jiterská nás opustila po velmi těžké nemoci dne 25. dubna 2021.**

Když ve svých 18 letech nastupovala do Lokomotivního depa v Děčíně jako účetní, možná nevěřila, že po celý svůj život zůstane železničnickou. Prošla si různými zaměstnáními, až v roce 2000 si vyzkoušela práci personalistky a u té již zůstala. Tak jsem Zdeňku přivítala po vzniku společnosti i do svého oddělení. Zdeňky dvě dcery z ní udělaly šťastnou babičku, měla krásný vztah i se svou sestrou, paní Věrou Mikolášovou, která s ní také jako personalistka pracovala. Měla jsem čest poznat Zdeňku jako milou, skromnou, obětavou, čestnou a férovou ženskou.

Nejen za sebe, ale za všechny zaměstnance, kteří Zdeňku znali, za své kolegyně z našeho oddělení posílám tam nahoru smutný vzkaz... Zdeni, nikdy na Tebe nezapomeneme!

**Věra Drncová**



## Zaměstnanecké oddělení odpovídá

**Dotaz:**  
Na mojí IN Kartě mám vyznačenu platnost do 30. 10. 2021. Mám si už nyní něco zajistit?



**Odpověď:**

Vzhledem k tomu, že dosud nemáme z gestorského útvaru oblasti zaměstnaneckých jízdních výhod – odboru personálního GR ČD, a.s., žádnou informaci k případné



hromadné výměně IN Kart, které jsou „nosičem“ aplikace „železniční průkazka“, kterým končí na podzim platnost, doporučujeme vyčkat na

pokyny, které v tomto směru nejpozději do konce června vydáme.

S největší pravděpodobností bude rozhodnuto, že výměnu IN Kart si zajistí zaměstnanci prostřednictvím personálních pracovišť O10/1 od vyhlášeného termínu dle svých dispozic, bez stanoveného termínu výměny, tak, aby novou IN Kartou obdrželi před uplynutím platnosti IN Karty současné.

**Věra Drncová**

# Spolupráce s Armádou České republiky

V loňském roce byla na úrovni Provozní jednotky České Budějovice navázána spolupráce s novým orgánem vojenské dopravy Armády České republiky (AČR) se sídlem v Plzni. Na společném jednání 29. září 2020 byly projednány otázky spolupráce mezi ČD Cargo a vojenskou dopravou AČR. Zástupci AČR si posteskli, že je mimo jiné trápí i stav výcvikových souprav výpomocných ramp UNOR. Tyto výpomocné rampy slouží k výcviku vojsk pro přepravy po železnici. Jsou používány v místech, kde nejsou k dispozici stálé rampy.

Jedna souprava je uložena vždy v jednom krytém voze. Všechny sedm souprav bylo dislokováno ve stanici Pardubice. Vzhledem k rekonstrukci tohoto uzlu bylo se skupinou zvláštních přeprav ČD Cargo v České Třebové domluveno jejich předdislokování do Českých Budějovic. Ing. Petr Vejs, ředitel Provozní jednotky České Budějovice, po domluvě s Ing. Přemyslem Páskem, ředitelem SOKV České Budějovice, nabídl zástupcům vojen-

ské dopravy AČR jejich revizi a případnou opravu. S ohledem na protiepidemická opatření se termín revizí těžko hledal. Nakonec celá akce proběhla ve dvou dnech v polovině dubna. Všechny vozy byly přistaveny

k boční rampě v nákladovém obvodu stanice České Budějovice, kde byly rampy vyskládané, prohlédnuty a jednotlivé části, které vyžadovaly opravu, byly převezeny do SOKV. Ze všech souprav se podařilo sestavit pět kom-

pletních, které mohou být ihned použity.

Velké poděkování patří zástupcům orgánů vojenské dopravy AČR z Plzně, příslušníkům rakovnické posádky, zaměstnancům logistických

služeb provozního pracoviště České Budějovice, zaměstnancům SOKV České Budějovice a také vedoucímu skupiny zvláštních přeprav.

**Text a foto: Vítězslav Rýpar**



# Samočinné spřáhlo 2. díl Japonsko (dokončení), USA: Význam přechodu na samočinné spřáhlo

Časové a pohybové studie (dnes známé spíše pod pojmem „operační výzkum“ či „operační analýza“) se v podmínkách Japonských státních drah uskutečnily pod vlivem zkušeností amerického průmyslového managementu. Japonští odborníci znali časové a pohybové studie ze Spojených států, které byly v tomto ohledu nejvyspělejší na světě. Dokud se však s nimi neodjeli seznámit přímo do Ameriky, neměli o skutečné situaci v oblasti podnikového managementu dostatek znalostí. V této souvislosti je možné zmínit například Fredericka Winslowa Taylora (1856–1915), jenž v devadesátých letech 19. století položil ve Spojených státech základy moderního managementu a vědeckých metod řízení.

Základním konceptem operačního výzkumu použitého na Japonských státních drahách bylo v celé zemi systematicky vyškolit zaměstnance z továren vyrábějících pro železnici a zlepšit technologické prostředí v železničním sektoru. V aplikaci této vědecké disciplíny byla hlavním širitelém právě železnice. Využití operačního výzkumu v projektu zavedení samočinného spřáhla se ukázalo jako klíčové především v přípravných fázích. Školení a výcvik personálu v procesu výměny spřáhel byl zahájen v roce 1924 v každé továrně a železniční opravě spadající pod Japonské státní dráhy s cílem určit nejvhodnější postupy a perfektně připravit zaměstnance.

Časové a pohybové studie a vědecký výzkum byly zaměřeny na to, jak eliminovat nevyužitý čas nebo naopak nahradit úkolů a jak snížit únavu zaměstnanců v případě nepřetržitého provádění opakujících se úkonů. Zkoumal se optimální počet pracovníků v jedné skupině, podíl činností každé osoby, vybavení skupiny a pořadí úkonů. Byly využívány různé soutěžní podněty, zaměstnancům se vysvětlovalo, jak významná je jejich účast a odpovědnost v projektu výměny spřáhel, a byly použity i další motivační programy.

Během příprav se úroveň zručnosti zaměstnanců rychle zvyšovala. Z dialogu mezi technikou a montéry vznikaly různé pomocné přípravky. Nejlepší nápady a know-how byly okamžitě standardizovány a rozšířeny na ostatní pracoviště po celé zemi. Výsledkem byly přesné analýzy času potřebného k efektivnímu vykonání jednotlivých úkonů a vytvoření precizních pracovních postupů. Tento přístup pak vyústil ve „skvělý výkon v den D“.

Dne 6. července 1925 poslal perso-

nální ředitel Japonských státních drah šéfům provozních ředitelství služební instrukci označenou jako „Záležitosti týkající se zvláštních bonusových plateb pro osoby podílející se na výměně spřáhel“. Obsahovala pokyn, že rozsah odměn má zahrnovat i nižší úředníky a odměna má být nejvýše 20 jenů na osobu (v přepočtu na současnost by se mohlo jednat přibližně o 140 amerických dolarů).

Projekt montáže samočinných spřáhel byl úspěchem, který bylo skutečně možné stavět na odív světa. Vedle dalších opatření i tento projekt napomohl tomu, že ve třicátých letech minulého století Japonské státní dráhy uspěly v dodržování jízdního řádu tak, jak jej z Japonska známe dnes. Jízdního řádu, v němž „každá minuta a každá sekunda se počítá“.

## USA: Vývoj samočinného spřáhla nákladních vozů mezi lety 1863 – 1893

Manipulace s železničními nákladními vozy byla vždy velmi obtížná a nebezpečná činnost. Některé doprovodné problémy týkající se svěšování bylo možné přičíst spojovací technologii, která byla i za normálních okolností značně neefektivní a riziková. Obtížnost řešení tohoto úkolu lze ilustrovat na délce časového období, které si vyžádala změna v technologii spojování vozidel v USA. První samočinné spřáhlo pro osobní dopravu zde bylo patentováno v roce 1863 a do provozu bylo přijato v roce 1868. Model pro nákladní dopravu však byl úspěšně dokončen až v roce 1880 a sporadicky používán od roku 1884. Ale trvalo až do přelomu století, než byla téměř všechna osobní i nákladní železniční vozidla vybavena novým, sériově vyráběným samočinným spřáhlem.

Přestože se dnes můžeme domnívat, že v USA se samočinné spřáhlo vyvíjelo poměrně přirozeně, opak byl pravdou. **Spřáhlo se rodilo za velkých komplikací a velmi dlouho, prakticky celých 30 let.** Teprve v roce 1893 schválil Kongres zákon o bezpečnostních zařízeních, který mimo jiné požadoval, aby „železniční společnosti přijaly typ automatického spřáhla, který zamezí nutnosti zaměstnanců vstupovat mezi vozidla za účelem jejich svěšení“. Kongres současně stanovil pro jeho naplnění pětiletou lhůtu, která však byla v důsledku krize, jež zemi postihla v roce 1893, prodloužena o další dva roky. Výsledek se však dostavil: Na přelomu století bylo z přibližně 1,5 milionu železničních nákladních vozů 95 % vybaveno samočinným spřáhlem



Na fotografii nákladního vlaku JR projíždějícího stanicí Chitose si na lokomotivě můžeme všimnout samočinného spřáhla. Foto: Tony Hurst, www.railpictures.net

a počet úrazů při svěšování tvořil pouze 4 % všech úrazů.

Mezitím jsme však přeskočili dlouhých 30 let...

Jeden z velmi nepříjemných problémů, který způsobovalo nekvalitní spojovací zařízení vozidel, byla ztráta času při jejich nezamyšleném rozpojení. Většinu závad bylo sice možné opravit na místě, ale vagony se před svým zastavením často poškodily nárazem do sousedních vozidel. Dalším problémem byla vůle ve spřažení, která byla příčinou podélných rázů schopných dokonce shodit brzdaře z vozu. Toto spojovací zařízení, nazývané „link and pin“, bylo „nebezpečně jednoduché“. Skládalo se z oka, které se v protizařízení zajišťovalo svorníkem. Výhodou byla velmi nízká cena, nevýhodou nulová standardizace. Tyto vozy nebyly vybaveny nárazníky, a pokud později byly, jednalo se pouze o dřevěné špalky, které se na různých (nestandardizovaných) místech umísťovaly na rám vozidla, zpočátku navíc velmi blízko spřáhla. Některé společnosti používaly dokonce pouze jeden hranol umístěný nad spřáhlem. Posunovači přitom museli **během svěšování stát před najíždějícím vozidlem a ručně navést oko spřáhla blížícího se vozidla** poměrně přesně do konkávní (zužující se) hlavice táhla a tam jej zajistit svorníkem; při tom se museli obratně vyhnout narážecím špalkům. Riziko rozdrčení rukou či celého těla při zavádění oka bylo obrovské a např. v roce 1892 tvořily incidenty při svěšování 34 % všech úrazů železničních zaměstnanců v USA.

Zavedení oka bylo sice možné velmi neobratně provést i z prostoru vně koleje za pomoci jakéhosi sochoru a svorník zasunut až po zastavení vozidel, ale přestože společnosti jeho používání tvrdě vyžadovaly pod sankcí okamžitého propuštění, zaměstnanci jej používali jen zřídka.

Svorníková spřáhla také poměrně často selhávala, ať již únavou materiálu či podélnými rázy, ačkoli toto zařízení již používalo tažnou pružinu, která je měla absorbovat. Velkým nedostatkem byla rovněž nestandardizovaná výška spojovacích mechanismů nad temenem kolejnice. Pokud mělo dojít ke spojení vozů s různou výškou spřáhel, bylo třeba použít zakřivená oka, která byla k poruchám ještě náchylnější.

Cílem vynálezců, výrobců a drážních techniků bylo vyvinout technologicky vylepšené spřáhlo, byť na stejném principu, které by odstranilo riziko úrazů. Lákavá byla především vidina obrovského trhu pro případný úspěšný produkt. Představa vynálezců byla ovliv-

něna snem o tom, že pokud se jejich zařízení osvědčí, faktor interoperability donutí všechny ostatní společnosti jej přijmout. (Pozn. autora: Podobnost se současnou situací v Evropě?) Vidina to byla tak lákavá, že **do roku 1900 bylo v USA registrováno přibližně 8 000 patentů samočinných spřáhel!** Požadavky na charakteristiku spřáhla byly v zásadě tři: nízká cena, efektivita provozu a jistota bezpečného fungování. Požadavky na větší pohodlí a vyšší rychlost vlaků navíc vyžadovaly potlačení podélných rázů a škrubání při rozjezdu a zastavení, tedy zkrácení dosud volného spojení.

Není účelem tohoto článku popisovat cesty, kterými se vývoj spřáhla pro nákladní dopravu ubíral, nicméně, jak bylo uvedeno výše, samočinné spřáhlo v osobní dopravě bylo přijato do rutinního provozu mnohem dříve. Problémem nákladní dopravy byl požadavek na podstatně větší odolnost a robustnost. Dnes lze rozlišit zhruba tři fáze tohoto vývoje. Prvotním impulzem byla v roce 1869 snaha o vylepšení používaného svorníkového spřáhla. Druhá fáze, zhruba v letech 1882–1888, byla svědkem vývoje mnoha funkčních poloautomatických spřáhel, kdy bylo nutné některý úkon, obvykle zajištění svorníkem, provádět ručně z horní strany zařízení. Třetí fáze, mezi lety 1888–1900, spočívala v tom, **jak přesvědčit všechny železniční společnosti, aby samočinné spřáhlo všeobecně přijaly.**

Vertikální samočinné spřáhlo (čelisti vertikálního spřáhla jsou vislé k dopravní cestě) bylo výsledkem mnoha testů a pokusů a vyšlo ze soutěže lépe, než spřáhlo horizontální. Někteří současníci popisovali proces vývoje samočinného spřáhla v USA jako železniční darwinismus, tedy jakýsi „přirozený výběr“. Jako základ posloužilo několikrát vylepšované zařízení, které navrhl Eli H. Janney v roce 1873. Bohužel se zpočátku osvědčilo pouze v osobní dopravě. Pro nákladní dopravu byl použit teprve jeho model z roku 1882 s významnými inovacemi. Ještě však bylo třeba překonat několik problémů. Toto spřáhlo značně minimalizovalo vůli ve svěšení. Mnoho strojevedoucích se však domnívalo, že větší vůle ve spřáhlech je nezbytná k tomu, aby lokomotiva získala dostatečnou hybnost a postupně překonala jízdní odpor jednotlivých vozidel zařazených v soupravě. Jediná vůle, kterou spřáhlo Janney poskytovalo, pocházela od stlačených pružin táhla, ale podle některých odborníků to bylo dostačující. **Další problém spřáhla spočíval v jeho radikálně novém designu, který pouze velmi těž-**

## Ze zahraničí

### RUSKO

#### Vlaky na vodík

TMH-Energy Solutions, dceřiná společnost Transmashholding a Rusatom Overseas, dceřiná společnost ruské státní společnosti Rosatom, podepsaly Memorandum o spolupráci za účelem vytvoření společného podniku na vývoj a využívání vodíkových palivových článků pro železniční dopravu. Na základě této dohody se mají zúčastněné strany podílet na projektu zahrnujícím vytvoření a implementaci infrastruktury pro doplňování paliv a zařízení na výrobu energie pro vlaky na vodíkový pohon pro provoz v Sachalinské oblasti. Kromě toho mají v plánu podílet se na realizaci projektu zahrnujícího využití vodíkových palivových článků v moskevském dopravním systému jakožto dodavatel zařízení na výrobu energie i jako vývojář a vlastník infrastruktury pro doplňování paliv. „Technologie vodíkových palivových článků je jedním ze základů energie budoucnosti. Její široké využití výrazně sníží dopad dopravy na životní prostředí, což je důležité zejména v městských aglomeracích a velkých průmyslových centrech,“ uvedl Kirill Lipa, generální ředitel společnosti Transmashholding.

### NĚMECKO

#### Tišší lokomotivy

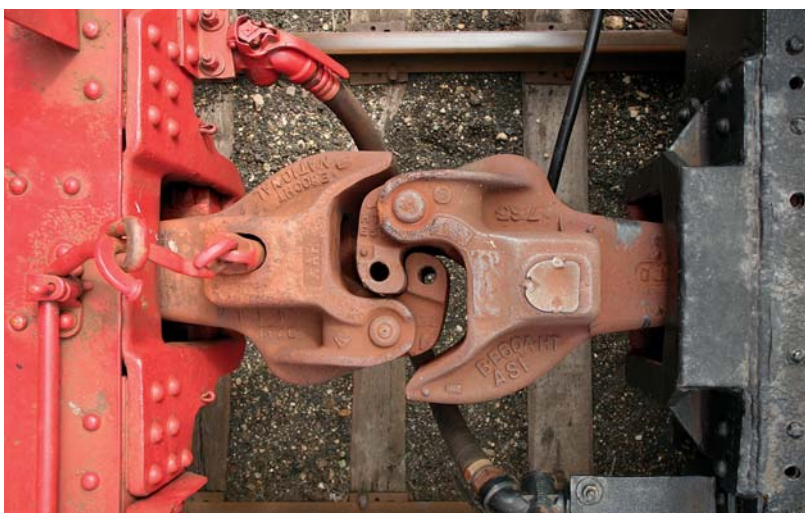
Poté, co DB Cargo vybavilo tichými brzdovými špalíky všechny své nákladní vozy, ztišuje nyní i své lokomotivy. Do roku 2025 bude všech 850 traťových elektrických lokomotiv jezdit s tiššími kotoučovými brzdami. Německý železniční nákladní dopravce tento cíl oznámil ve středu 28. dubna spolu se svou výroční zprávou k ochraně před hlukem. Dnes je již 90 % lokomotiv DB Cargo vybaveno tiššími kotoučovými brzdami. Postupné dovybavení se tedy vztahuje na zbývajících 10 % vozidel. V budoucnu bude DB Cargo nakupovat pouze vozy s inovativními součástmi protihlukové ochrany. Nové brzdy umožní tišší jízdu vlaků a v důsledku toho menší hlukové znečištění způsobené železniční dopravou.

Zuzana Kovačová,  
Michal Roh

### kopádně umožňoval spojení se starým svorníkovým spřáhlem.

Zásadní průlom do problematiky přinesl až nástup průběžné samočinné tlakové brzdy v roce 1886. Železniční společnosti si uvědomily vztah mezi spřáhly vozidel a jejich brzdami. Předváděcí akce výrobců tlakových brzd (mj. se jich se svým systémem účastnil i George Westinghouse, 1846–1914) přesvědčivě ukázaly, jak nebezpečné je volné spojení mezi vozidly u dlouhých vlaků a že tlakové brzdy nebude možné úspěšně zavést, dokud nebude použito těsné spojení. Podélné rázy způsobovaly, že spojovací hadice tlakových brzd se rozpojovaly či dokonce trhaly. Volné spojení bylo navíc příčinou prudkých rázů při nouzovém brzdění. Jak se rázová vlna šířila vlakem, docházelo k poškození vozidel i nákladu.

Petr Jindra



Pohled shora na automatické spřáhlo Janney typu E

Pokračování příště

# Železniční proměny (15.)

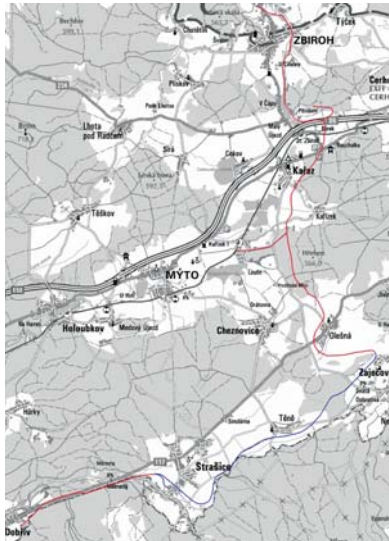
## Kudy vlaky nikdy nejezdily



Kostelec nad Černými Lesy, Deštné v Orlických horách, Manětín, Kvilda, Český Dub – názvy těchto míst byste v železničním jízdním řádu hledali marně. Všechna ale měla být připojena k železniční síti České republiky. A nejen výše uvedená. Měst, městeček a obcí, které na konci 19. a začátku 20. století usilovaly o výstavbu železnice, bylo velmi mnoho. Regiony a města, které železnice minula při výstavbě hlavních drah, se s touto skutečností nehodlaly smířit, a proto byly tehdejší legislativní a správní orgány doslova bombardovány žádostmi a návrhy na výstavbu nových tratí. Není divu – zatímco dnes železnice tvrdě bojuje o své místo na slunci, ve druhé polovině 19. a na začátku 20. století znamenala velmi mnoho – iniciovala rozvoj průmyslu, zlepšila odbyt výrobků i zemědělských plodin, zrychlila a zkvatnila cestování osob za prací, na úřady; později také přispěla k rozvoji turistiky.

Část předložených návrhů a projektů byla realizována v období výstavby místních drah, převážná většina však zůstala uložena v archívech. Podívejme se nyní společně na některé zajímavé, avšak neuskutečněné projekty.

Jednou z oblastí, která postrádala kvalitní železniční spojení, bylo Zbirožsko. Stanice Zbiroh ležící na trati České západní dráhy (BWB) z Prahy do Plzně otevřená pro veřejnost 14. července 1862 nemohla plně uspokojit všechny přepravní potřeby rozvíjející se průmyslové výroby, navíc byla od města vzdálena více jak 3 kilometry. Na Zbirožsku v letech 1868 – 1875 působil podnikatel Henry Bethel von Strousberg (\*1823, +1884), který zde plánoval vybudovat středisko železářského průmyslu, tzv. Český Manchester. Jednotlivé těžební a výrobní závody chtěl spojit železnicí. Tzv. Strousbergova železnice byla budována v letech 1868 – 1875 a propojovat měla válcovny ve Františkově u Zbi-



Mapa Strousbergovy dráhy Františkov – Strašice – Dobřív

Foto: www.brdy.info

roha, ocelárnu a válcovnu v Kařezu, vysoké pece ve Strašicích, koksovny u Dobříva, železnorudné doly u Zaječova a černouhelné šachty u Mirošova. Nová trať měla být spojkou u stanice Kařízek napojena na výše uvedenou Českou západní dráhu. K druhému napojení na veřejnou železniční síť mělo pravděpodobně dojít u Mirošova, kde již od roku 1869 končila vlečka Mirošovského kamenouhelného těžarstva. Strousbergovo podnikání však v roce 1875 končí krachem a následným rozprodejem majetku. Velkoryse stavěná dráha s parametry hlavních tratí tak nebyla nikdy dokončena. Výjimku tvořil krátký izolovaný úsek spojující nákladní železnice rudy u Horního Zaječova a v okolí rybníku Tisy s železárny ve Strašicích, který byl pravděpodobně provozovaný v letech 1871 – 1875.

Další z vážnějších projektů na spojení vzdálené zbirožské stanice s městem a s průmyslovou částí Františkov se objevil v roce 1895. Zemskému výboru Království českého jej předložil Dr. Jiří Zetter, „hlavní representant“ lučební továrny ve Františkově u Zbiroha. O rok později rozšiřuje družstvo zájemců pro-

jekt o jižní větev směrem na Strašice, jež by, jak zdůrazňovali „interesenti“, mohla být postavena s nízkými stavebními náklady, neboť by využila těleso bývalé Strousbergovy dráhy. Zároveň se jednalo o případném připojení nové dráhy k trati Radnice – Krávkolát, na jejíž výstavbu předložil v roce 1895 projekt pan František Kindl, majitel velkostatku Zvíkovec. Plány velkolepé, jejich realizaci však zhatil nedostatek finančních prostředků. Následovala řada dalších studií a projektů, podle nichž měly být vybudovány tratě Radnice – Zvíkovec – Krávkolát – Kladno, Rožmitál – Strašice – Zbiroh – Mlečice, Mirošov – Zbiroh – Františkov – Zvíkovec – Rakovník, Slabec – Rakovník nebo Hořovice – Rožmitál. Ale až projekt Okresního výboru ve Zbiroze, který 28. září 1910 požádal Zemský výbor Království českého o vykonání technického a komerčního šetření pro trať z Mirošova přes Zbiroh-město a Zvíkovec do Rakovníka, měl reálný základ. Zároveň v této době požádal o koncesi ke stavbě dráhy z Mirošova



Nadjezd Strousbergovy dráhy nad tratí České západní dráhy u Zbiroha

Foto: Michal Roh

do Komárova a Hořovic pan Julius Skuhřavý, ředitel škol na Královských Vinohradech. Protože část tratě byla společná oběma podnikům, byly i oba projekty v březnu 1911 společně po-



Výpravní budova ve stanici Zbiroh (pojmenování do roku 1919) byla dokončena až v červenci 1913. Ve stanici Zbiroh (pohlednice datována 1927) se podle představ projektantů měla křížit trať České západní dráhy z Prahy do Plzně s místní dráhou z Mirošova a Strašic na Zvíkovec a do Rakovníka. Význam stanice postupně upadal a od roku 2012 slouží cestujícím zastávka Kařez a Zbiroh je pouhou výhybnou s odbočující vlečkou Borek. Ovládána je z CDP Praha.

Sbírka: Michal Roh

souzeny. Na 75,5 km dlouhé trati z Mirošova přes Zbiroh do Rakovníka mělo být 13 stanic (včetně přípojných k jiným drahám), 8 zastávek s nákladišti, 2 zastávky a 3 nákladíště. Jako maximální byl stanoven sklon 25 promile a nejmenší poloměr oblouků 180 m. Zastávka s nákladištěm Františkov dělila dráhu na dvě poloviny. Z Mirošova až do Františkovy trať procházela pahorkovitou krajinou, zčásti mohla využít těleso bývalé Strousbergovy dráhy, nebylo nutné zde budovat žádné větší

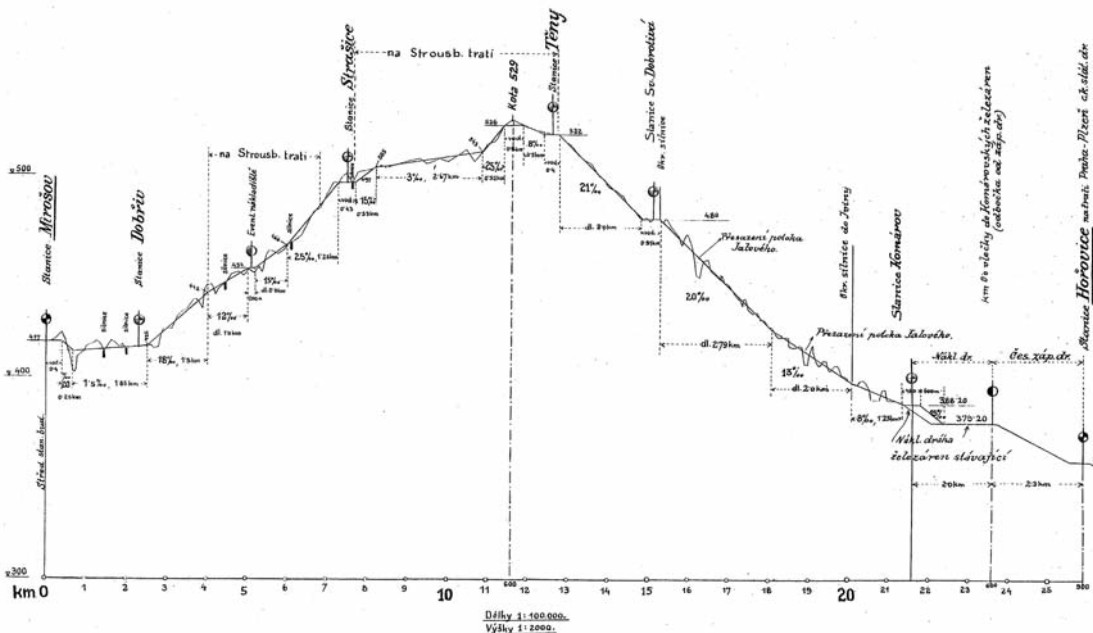
(druhá část) a na 260 000 K (úsek u Zvíkovce). Ve stanici Těny měla odbočovat trať do Komárova a Hořovic, kde by v závěrečném úseku bylo využito vlečky komárovských železáren odbočující z širší tratě České západní dráhy 2,3 km před Hořovicemi. Bylo by zbytečné zmiňovat se o všech projednávaných variantách. Co však z hlediska nákladní dopravy rozhodně stojí za zmínku, je komerční zhodnocení projektů. Velká část projektované dráhy procházela průmyslovou oblastí s hutními a železářskými podniky (Dobřív, Strašice, Zbiroh), tkalcovnou a lučebním závodem (Františkov u Zbiroha), několika pilami a mlýny. V oblasti Krčeláku před Rakovníkem měla být zřízena dvě nákladíště na uhlí, na kterých byla garantována nakládka až 3 600 vagonů uhlí ročně. Např. příjem za zásilky dodané nebo podané do stanice Zbiroh město byl odhadován na 2 660 K, do/z Františkovy 1 260 K a do/z Strašic 29 750 K. Zajímavou věcí, o níž je nutné se zmínit, je fakt, že na většině místních drah byla tehdy za stoupání a sklony nad 15 promile účtována padesátiprocentní přírážka. Za přepravu zboží z Mirošova do Rakovníka s přírážkami by zákazníkům byla počítána cena za 94 km oproti stavební délce 75,5 km. Výše nákladů (12 483 000 K) na výstavbu nové dráhy byla patrně příčinou neúspěchu jednání a oblast je tak dnes protkána jen úzkými silničkami a cestující do Zbiroha musí k cestě z nádraží do města použít autobus.

Michal Roh

umělé stavby. Druhá část z Františkovy do Rakovníka měla charakter horské dráhy, která musela překročit čtyři hluboká údolí, včetně údolí Berounky za Zvíkovcem, a překonat kopce oddělující tato údolí. Stavební náklady na výstavbu 1 km tratě byly zalkulovány na 135 000 K (první část), 187 000 K

Zemský výbor Království českého

### Povšechný podélný profil Mirošov - Komárov - Hořovice.



Podélný profil tratě Mirošov – Komárov – Hořovice

Foto: Národní archiv

### Foto měsíce



Večerním snímkem z železniční stanice Praha-Libeň se můžeme rozloučit s lokomotivou 123.023, která byla těžce poškozena při mimořádné události v železniční stanici Světec v dubnu letošního roku. Fotografie, kterou jsme vybrali jako květnové foto měsíce, pořídil Petr Hanák 12. ledna 2021.