Cargovák

Interní magazín pro zaměstnance ČD Cargo, a.s.

06
2021

Vážení čtenáři,

vypadá to, že se svět, nebo alespoň jeho část, pomalu vrací do normálního stavu. Je těžké odhadnout na jak dlouhou dobu, bude to do značné míry záležet i na nás. Ještě dřív, než děti začaly pořádně chodit do školy, jsou tu prázdniny a doba letních dovolených. Určitá míra opatrnosti proto nezaškodí, aby se nenaplnily černé scénáře, které se již dnes objevují především na internetu. Myslím ale, že bude stačit, když si zachováme zdravý rozum, abychom si zaslouženou dovolenou zbytečně nezkazili. Tropické letní dny, kterých já osobně rozhodně nejsem příznivcem, si můžete alespoň trochu zpříjemnit četbou našeho magazínu. O plánech v oblasti personalistiky bude na jeho stránkách hovořit nová ředitelka odboru personálního, Mgr. Aneta Miklášová, zajímavé budou zcela jistě i informace o probíhající výluce na tzv. pětsetjedničce (trati mezi Chocní a Ústím nad Orlicí) nebo o nočních vojenských přepravách na trati Tábor - Bechyně. Představíme vám také obvod další provozní jednotky – tentokrát zavítáme do Ústí nad Labem. A pokud si dovolenou nechcete „kazit“ pracovními informacemi, přečtěte si alespoň první část článku o historii vojenských přeprav.

Příjemné a pohodové léto přeje za redakční tým

Michal Roh

Zkušební provoz lokomotiv řady 388 TRAXX MS3 úspěšně pokračuje. V poměrně velké míře jsou nyní nasazovány na odklonové nákladní vlaky z Brna přes Českomoravskou vrchovinu do Kutné Hory. Prozatím poslední dodaný stroj s číslem 010 se pyšní reklamním polepem, který ČD Cargo prezentuje jako **dopravce, který myslí na budoucnost** a je společensky odpovědný. O některých CSR aktivitách naší společnosti se bližší podrobnosti dozvíte v dalších číslech Cargováku.

Foto: Tomáš Vyplašil

Trápí nás zvyšující se průměrný věk našich zaměstnanců

1. června letošního roku došlo ke změně na pozici ředitele odboru personálního generálního ředitelství ČD Cargo, kdy Ing. Mojmíra Bakaláře nahradila Mgr. Aneta Miklášová. V souvislosti s touto změnou jsme oběma položili několik otázek.

Mgr. Aneta Miklášová a Ing. Mojmíra Bakalář

Pane Bakaláři, můžete vysvětlit čtenářům důvody změny na pozici ředitele odboru personálního?

MB: Důvody jsou vcelku jednoduché. Zdravotně jsem trochu „zralý na nějaké opravy“, jinak jsem ale připraven podle potřeby pomoci v běžných činnostech. Když to v personální oblasti vezmu i s prací v odborech v první polovině devadesátých let, celkem v oboru pracuji téměř 30 let. A protože mám již nějakou dobu šedesátku za sebou, rád bych se věnoval i jiným věcem. Cílů ještě pár mám, tak snad se aspoň nějaký podaří splnit.

Paní Miklášová, požádal bych Vás nyní o krátké představení a o sdělení Vaší motivace se ucházet o pozici ředitele odboru personálního.

AM: Před nástupem na ČD Cargo jsem pracovala krátce na Ministerstvu vnitra a poté v advokátní kanceláři. V roce 2014 jsem na základě výběrového řízení nastoupila na odbor právní a compliance generálního ředitelství ČD Cargo, kde jsem až doposud pracovala jako podnikový právník. Následně jsem od počátku roku 2020 vykonávala také činnost tajemníka představenstva ČD Cargo. Tu jsem ale nástupem na pozici ředitele odboru personálního ukončila. Od prosince 2020 jsem také členkou správní rady Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM, na jehož vybudování jsem se od počátku podílela, čemuž jsem osobně velmi ráda.

O pozici ředitele odboru personálního jsem se ucházela proto, že mám ráda práci s lidmi a problematika personální agendy, s ohledem na mou dosavadní spolupráci s odborem personálním, je mi relativně blízká. Mnozí se podivují, že opouštím právní svět. Ale tak to vůbec není, vždyť právě personální agenda musí mít pevné právní základy. Nemohu také popřít, že jednou z motivací byl i postup v mé pracovní kariéře, avšak při vlastním zvažování účasti ve výběrovém řízení o tuto pracovní pozici jsem postupovala s patřičnou rozvahou a pokorou.

Znáte se navzájem? A pokud ano, podělte se s námi o názor na toho druhého.

AM: Ano, s panem Bakalářem se známe prakticky od mého nástupu na ČD Cargo, jelikož, jak jsem již uvedla, s odborem personálním jsem celou dobu úzce spolupracovala. Pan Bakalář je v oboru skutečným odborníkem a současně člověkem se srdcem na správném místě. Kromě mého obdivu jeho mnohaletých a jen těžko nahraditelných zkušeností v personální

Pokračování na str. 2

OBSAH

03
Výluka na 501
Trať z Chocně do Ústí nad Orlicí patří k nejzatíženějším u nás. V současné době zde probíhají rozsáhlé výluky.

06
Prezentační vůz
ČD Cargo má k dispozici nový prezentační vůz. Snad se s ním již brzy budeme moct setkat na některé z akcí pro širokou veřejnost.

Trápí nás zvyšující se průměrný věk našich zaměstnanců

Dokončení ze str. 1

drážní oblasti si pana Bakaláře nesmírně vážím za jeho lidský, kolegiální a také přátelský přístup. Pan Bakalář je skutečnou „personou“ a za jeho práci mu oprávněně patří velký dík. Proto je mi také ctí, že po něm mohu převzít odbor, o který se celých 8 let staral.

MB: Samozřejmě. Anetu jsem sledoval v jejím účinkování od jejího příchodu na právní odbor naší společnosti. V mnoha situacích Aneta spolupracovala na řešení s mými kolegy, někdy i přímo se mnou. Je to velmi pracovitá kolegyně s velmi bystrým úsudkem a dobrou komunikací. Přestože se interního výběru na pozici ředitele personálního odboru účastnilo 7 uchazečů, ukázala své kvality a nakonec byla právě ona navržena představenstvu společnosti jako nejvhodnější kandidát. Přeji Anetě a vlastně celému kolektivu, aby se dokázali vždy cílevědomě a zároveň slušně prosadit při plnění úkolů, které si sami nebo z vůle orgánů společnosti před sebe dají.

S čím se odbor personální bude v nejbližší době vypořádávat?

AM: V poslední době se v rámci společnosti diskutuje o zvyšujícím se průměrném věku našich zaměstnanců. Vedení společnosti tuto skutečnost nechce nijak podcenit, a proto byl odboru personálnímu zadán úkol vypracovat Personální strategii generačního vývoje v ČD Cargo. Abychom dosáhli výsledků, které pomohou zlepšit pracovní podmínky našich zaměstnanců a zvýšit prestiž samotného ČD Cargo pro uchazeče o zaměstnání, bude potřeba spolupráce všech našich kolegů, na které se obrátíme zejména prostřednictvím dotazníku. Vyplnění dotazníku je anonymní a dobrovolné, avšak věřím, že k jeho vyplnění bude ochotna většina kolegů, jelikož zejména právě o ně a nově příchozí jde. Předem za tuto spolupráci všem kolegům velice děkuji. Výsledky této strategie pak budou po schválení ze strany představenstva implementovány do společnosti a dále bude potřeba, aby o tuto oblast bylo postaráno. Za tímto účelem jsme vytvořili v rámci odboru personálního oddělení personální strategie. Zde uvedené bylo tedy první věcí, kterou bylo potřeba zahájit bezprostředně po mém nástupu do pracovní pozice.

Co je podle Vás hlavním problémem nízkého zájmu ze strany mladých lidí o práci v ČD Cargo?

AM: Odpověď na tuto zdánlivě jednoduchou otázku by vystačila na jednu diplomovou práci. Aktuální společnost a podle toho i pak školský systém jsou nastaveny tak, že je studentům neustále vštěpováno, že by měli dosáhnout vysokoškolského studia. Tímto se stírá důležitost samotné maturity a podstaty učňovských škol. Dříve platné (ještě i za mých studijních let, a to není tak dlouho) „Udělej si alespoň maturitu“, již neplatí. Naše společnost, nemyslím tím tedy ČD Cargo, tak chrlí velké množství vysokoškolsky vzdělaných osob, avšak bohužel mnohdy v praxi neuplatnitelných. Tento fenomén je dle mého názoru prostě chybný. S tím se dále také pojí až přehnaně vysoké nároky mladých osob, co teprve ukončily školu, na mzdové ohodnocení. Zároveň pak postrádáme ochotu mladých lidí pracovat zejména v provozu. Bohužel ze mzdové stránky se například západnímu světu rovnat nedokážeme, avšak jsem přesvědčena, že ČD Cargo je zaměstnavatel, který nabízí stabilitu, jistotu a zajímavé benefity, které zaměstnanci jistě dokáží ocenit, obzvláště v dnešní době, kdy nás zasáhla pandemie onemocnění Covid-19, která nám všem připomněla, že si máme vážit nejen své práce, ale i sebe samých a svých blízkých.

MB: Žijeme v jiné době, především na pracovním trhu chybí více než šedesát tisíc mladých lidí se zájmem o železnici, a to ještě většina dalších studuje stupně především vysokých škol, na něž nemají. Moc se všem omlouvám za vyslovenou myšlenku, ale ze vzdělání se stal byznys, který neumíme nejen v České republice kvalitně řídit a koordinovat. Populační křivka se před 15 – 20 lety propadla, což se na výše uvedeném konstatování promítá také. No v poslední době nelze přehlédnou priority mladých lidí. Páteční a sobotní srazy, velké ambice s cestováním, kteréhož naše generace byla částečně ušetřena nebo byl pohyb velmi omezený. Všechno je jistě správně, přesto železnice trpí malou schopností zaměstnávat zájemce z civiny, a to hlavně z důvodu jazykové bariéry. Touto nevýhodou většina jiných oborů netrpí. Přeji nejen ČD Cargo lepší vyhlídky a všem ajznboňákům pevné zdraví a radost.

Připravil: Michal Roh
Foto: Michal Roh

Personální změny ve společnosti

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na svém 357. zasedání konaném dne 8. června 2021 přijalo usnesení č. 3590/2021 a schválilo:

- **ke dni 8. června 2021** odvolat **Ing. Miloslava Kopeckého** z pracovní pozice ředitele odboru procesního inženýringu (O20) GŘ ČD Cargo,
- **s účinností od 9. června 2021** do odvolání, pověřit řízením odboru procesního inženýringu (O20) GŘ ČD Cargo **Ing. Ludka Ehrenbergera.**

CARGO V ÉTERU

Ve čtvrtek 13. května pozval předseda představenstva ČD Cargo, pan Tomáš Tóth všechny kolegy a kolegyně na ojedinělou online akci pojmenovanou „CARGO V ÉTERU“. Vedení společnosti připravilo tento zážitek ve virtuálním prostoru jako poděkování zaměstnancům za jejich obětavou práci pro naši společnost v této nelehké době.

Pan Richard Šulc přebírá svou výhru.

120 minut zábavy zahájil populární televizní moderátor Vojta Bernatský. Ve svém prvním vstupu seznámil všechny přihlášené s programem, který je čeká a upozornil také na bohatou tombolu. Dále v krátkém rozhovoru představil hlavní hvězdu večera, šoumena a zpěváka Michala Davida a upozornil, že za každého přihlášeného sledujícího pošlou členové představenstva společně 10 Kč na konto Nadačního fondu Skupiny ČD – Železnice srdcem. Pak už jen Tomáš Tóth v krátké zdravici zhodnotil uplynulý rok, popřál všem pevné zdraví a vyjádřil přesvědčení, že další podobná setkání již snad proběhnou osobně. Následoval koncert Michala Davida a jeho kapely. Zazněly nejen písničky, které většinu z nás provázely již v osmdesátých letech, ale rovněž nové „pecky“. A v poslední Michalově písni „Pár přátel“ zaznělo i speciální poselství pro naši společnost: „Cargo, ty na to máš!“.

Michal David a CARGO V ÉTERU

Příjemný večer pokračoval avizovanou tombolou. Ze všech zaměstnanců ČD Cargo bylo vylosováno 20 výherců. A výhry byly víc než lákavé: „Michal David 60“ – speciální edice CD+DVD, kuchyňský robot, wellness pobyt pro 2 osoby, automatický kávovar Tchibo, sporttester Garmin a hlavní cena, měsíční užívání vozu SUV Huyndai Tucson včetně plné nádrže. Prvních pět cen předali výhercům osobně členové představenstva.

Nejen v průběhu večera, ale i po koncertě jsme dostávali milé vzkazy a poděkování za povedenou akci. Příjemný byl i e-mail, kterým nám poslala jedna z výherkyň, kde mimo jiné stálo: „Když jste mi volali, bylo to příjemné překvapení. Oslavila jsem zrovna 53 narozeniny, takže děkuji zároveň za milý dárek k narozeninám“. Záznam celého večera byl ještě dostupný po dobu 14 dnů na webových stránkách a zaměstnaneckém portálu.

Hlavní cenu, měsíční užívání vozu SUV Huyndai Tucson včetně plné nádrže, předal výherci panu Richardovi Šulcovi, strojvedoucímu z PP Praha-Libeň, předseda představenstva, pan Tomáš Tóth.

Věříme, že jste ve společnosti Vojty Bernatského a Michala Davida prožili příjemný podvečer a dobře jste se bavili. A zbývá jen dodat, že za vaši účast darovali členové představenstva na účet nadačního fondu krásných 45 tis. Kč.

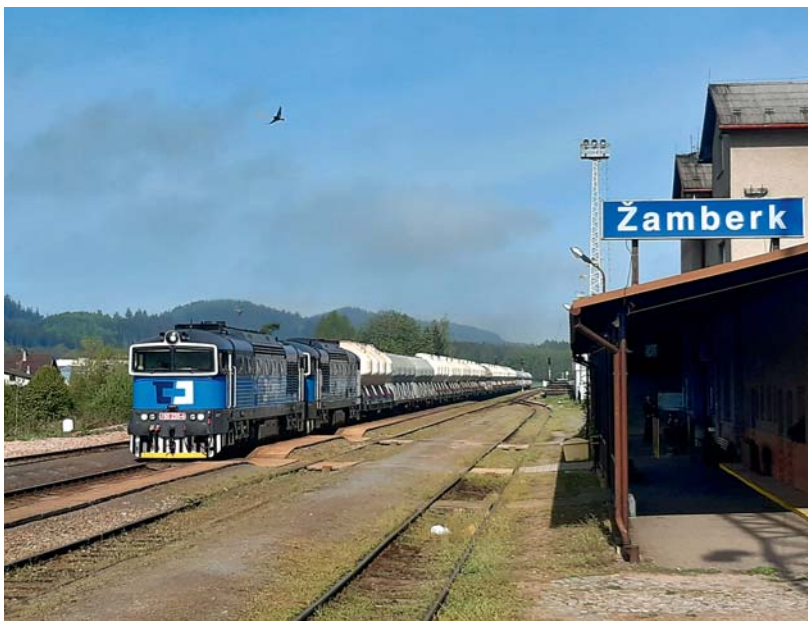
Klára Lachmannová
Foto: Archiv ČD Cargo

Rekonstrukce tratě v úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí

V letech 2021 až 2023 proběhne rekonstrukce tratě mezi stanicemi Ústí nad Orlicí a Brandýs nad Orlicí na hlavním železničním koridoru z České Třebové do Prahy. S ohledem na silné zatížení této tratě je zřejmé, že výlukové práce výrazně komplikují provoz osobních i nákladních vlaků. Jen pro zajímavost, při běžném provozu projede mezi těmito stanicemi až 400 vlaků denně. Provoz bude nějakým způsobem omezen až do první poloviny roku 2023. Pro zajištění plynulého provozu tedy bylo nutné přijmout řadu opatření. Většina jich byla pečlivě připravena na odboru provozních technologií. Článek tak je určitým poděkováním zaměstnancům skupiny přípravy tras a vlakotvorby, skupiny výluk a skupiny plánování výkonů HV a LČ.

Nepřetržitý jednokolejný provoz Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí

Nepřetržitý jednokolejný provoz v daném úseku bude podle plánů Správy železnic trvat zhruba do poloviny roku 2023. Na tuto etapu výluky byl zpracován výlukový nákresný jízdní řád (VNJŘ), ve kterém se nám podařilo, i přes omezenou kapacitu, „namalovat“ odklonovou vozbu 13 tranzitních vlaků především komodity kombi (41328, 41327, 40738, 40736, 41355, 40737, 41751, 41753, 41752, 41340, 42352, 42353 a 65500). Všechny ostatní vlaky byly do VNJŘ v daném kritickém úseku zapracovány v akceptovatelných časových polohách (± 120min). Výše uvedené vlaky jsou zapracovány v jízdním řádu pro odklonovou trať přes Havlíčkův Brod v akceptovatelných časových polohách a v rámci jejich odklonu se počítá s využitím veřejné postrkové služby. Časové posuny vlaků České pošty (důraz na přesné dodržování JŘ) jsou v této fázi výlukové činnosti minimální – zpoždění +/– 20 minut, jízdní řád je s Českou poštou projednán.



Prázdnou soupravu od sody z Řetenic do Lichkova dopravilo v úseku Týniště nad Orlicí – Letohrad dvojče 750.235 + 287. **Foto: Jiří Vorel**

Souběh nočních zastavených provozů s nepřetržitým jednokolejným provozem Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí

Mnohem výraznější dopad má souběh nočních zastavených provozů s nepřetržitým jednokolejným provozem. Nočních zastavených provozů bude v průběhu platnosti GVD 2020/2021 celkem 80, nebudou však probíhat kontinuálně. Konkrétní termíny nočních zastavených termínů jsou potvrzovány na pravidelných měsíčních výlukových poradách, jsme tak o nich včas informováni. Noční zastavené provozy zatím proběhly v květnu ve 20 nočních směnách. V červnu je naplánováno 8 zastavených nočních provozů, v červenci a srpnu celkem 28.

Během nočních zastavených provozů není z naplánovaných vlaků v GVD zkresleno celkem 38 vlaků ČD Cargo. Poštu vozíme přes Letohrad a přepřahem v Týništi nad Orlicí. Zpoždění ovšem nepřekročí cca 30 minut. Veškerá odklonová vozba po trati 513 je ukončena ve 4 hodiny ráno s případným doběhem v 6 hodin. Během dne již není po této odklonové trase veden turnusově žádný vlak. Větší část vlaků je odkloněna na tratě 502 + 324 přes Kutnou Horu a Havlíčkův Brod s tím, že těžké vlaky a vlaky dojíždějící již v časech osobní dopravy na trati 315 (Brno – Přerov) jsou odkloněny přes Břeclav. Odklony mají nepříznivý vliv i na personální potřebu, která narostla o dva strojvedoucí.

Hnací vozidla pro zajištění odklonové vozby

Pravidelné vlaky odkloněné na tratě 502 + 324 (čísla Správy železnic) jsou v naprosté většině vedeny lokomotivami řady 383 Vectron, a to především z důvodu možnosti využití veřejné postrkové služby (VPS), jelikož tyto lokomotivy jsou prozatím jedinými stroji ve flotile ČD Cargo kompatibilními s lokomotivami VPS. V současné době ČD Cargo usiluje o spuštění schvalovacího procesu pro kombinaci lokomotiv VPS s lokomotivami řady 388 TRAXX. Zároveň probíhá komunikace s poskytovatelem VPS, společností Regiojet, o nastavení legislativních parametrů pro možnost využití nejen postrkové, ale také přípřežní služby.

Údolím Tiché Orlice u Bezpráví projíždí NEx 60133 z Lovosic do České Třebové. **Foto: Tomáš Ságner**

Od počátku zavedení VPS 6. dubna 2021 do 31. května 2021 byla tato služba ze strany ČD Cargo využita u 81 vlaků, obecně se více využívá ve dnech, kdy jsou plánované noční zastavené provozy v kritickém úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí. Jelikož nejsou odkláněny pouze pravidelné vlaky, je nutné zajistit dostatečnou kapacitu na odklonové trati i pro vlaky ad-hoc. Pro tyto potřeby jsou v současné době nad rámec standardně alokovaných lokomotiv na trati 324 nasazeny dvě lokomotivy řady 388 TRAXX a lokomotivy řady 383 Vectron z volné kapacity. Výhodou těchto lokomotiv je nejen vysoký výkon, možnost dvojčlenného řízení na dané trati, ale také jejich interoperabilita zvyšující efektivitu jejich využití. 31. května 2021 pak TRAXXy obdržely, po dlouhé snaze v rámci zkušebního provozu, povolení na jízdu do pohraniční přechodové stanice Kúty, čímž se opět zefektivnil jejich provoz.

Vzhledem k výše uvedené odklonové vozbě bylo také nutné zajistit rozšíření poznání pro dotčené strojvedoucí na nové úseky a také zajistit zácvik na hnací vozidla řady 388. V současné době má cca 80 strojvedoucích PJ Brno znalost TRAXXů, strojvedoucí PJ Praha a PJ Ústí nad Labem jsou ve fázi zácviku a očekává se, že v horizontu dvou měsíců bude mít PJ Praha cca 80 strojvedoucích znalých těchto lokomotiv a PJ Ústí nad Labem až 100 „fírů“. Zároveň bylo pro strojvedoucí PJ Česká Třebová zajištěno rozšíření poznání pro celé provozní rameno Kutná Hora – Děčín.

Pro odklonovou vozbu po trati 513 přes Letohrad byl lokomotivní park provozního pracoviště Hradec Králové posílený o dva „brejlovce“ 750.013 a 275 a provozního pracoviště Česká Třebová o dva „kocoury“ 742.151 a 438.

Další výluky v Pardubickém kraji

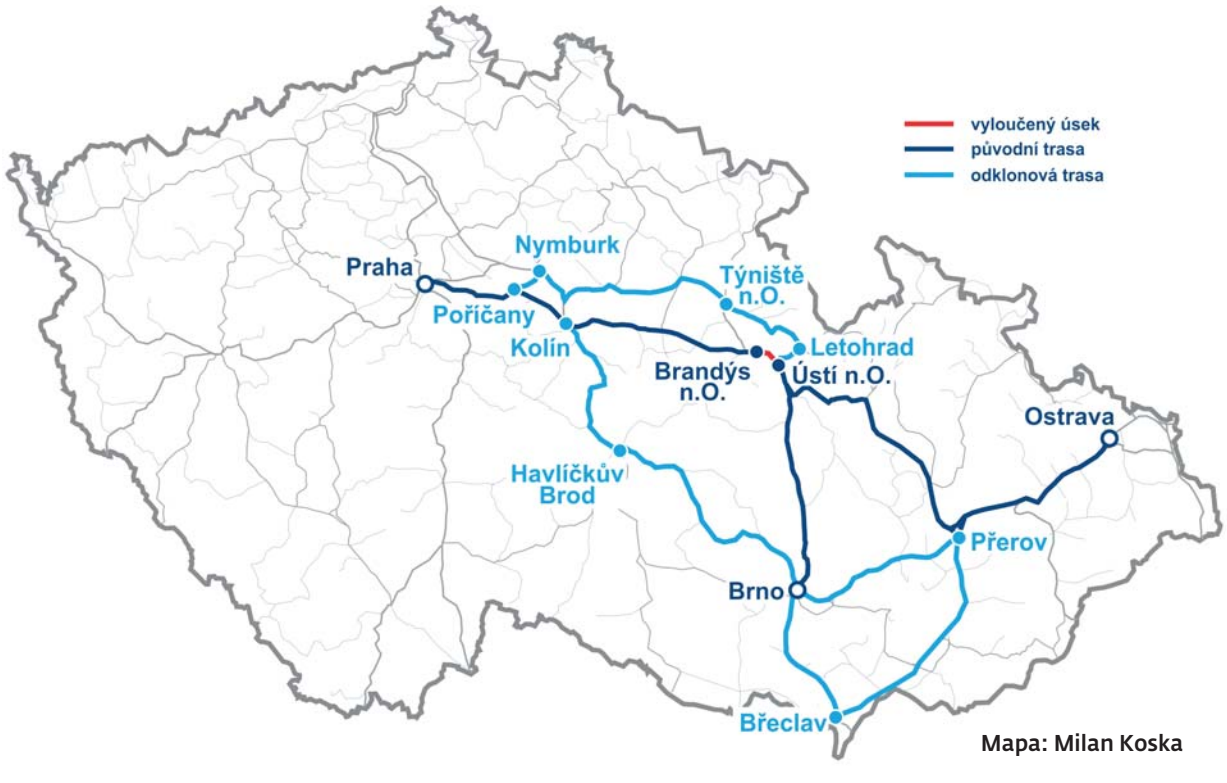
Kromě již popsaného omezení v úseku Ústí nad Orlicí – Choceň probíhají ještě další výluky související například s modernizací pardubického železničního uzlu. Z důvodu rekonstrukce 1. a 2. nástupiště, rosického zhlaví na hlavním pardubickém nádraží a stavby provizorního železničního mostu přes Labe, který umožní výstavbu nového dvojkolejného mostu, je od 31. května až do 18. listopadu plánovaná nepřetržitá výluka mezi stanicemi Pardubice hlavní nádraží a Pardubice-Rosice nad Labem (pro vlaky směr Hradec Králové) a Pardubice hlavní nádraží – Pardubice-Rosice nad Labem – Chrudim. I tyto výluky mají, samozřejmě v menším rozsahu, dopad na vozbu manipulačních vlaků a obslužnost oblasti okolo Žďárce u Skutče nebo stanice Pardubice-Rosice nad Labem.

Martin Srp

Čísla tratí dle Správy železnic

315 Přerov – Blažovice, Holubice – Brno
324 Brno-Maloměřice – Havlíčkův Brod
501 Česká Třebová – Praha-Libeň
502 Havlíčkův Brod – Nymburk
513 Letohrad – Týniště nad Orlicí

Lokomotiva 193.725 na postrku nákladního vlaku z Kutné Hory. **Foto: Michal Roh ml.**



Mapa: Milan Koska

Jednotky organizační struktury ČD

Obvod PJ Ústí nad Labem

V dnešním pokračování našeho seriálu o jednotkách organizační struktury zamíříme na sever Čech, do Provozní jednotky Ústí nad Labem. Ta objemem nakládky a vykládky patří k těm nejsilnějším, navíc zajišťuje provoz na nejvytíženějším hraničním přechodu do Německa.

Obvod PJ Ústí nad Labem	
4	provozní pracoviště
1 641	km železničních tratí
126	obsluhovaných tarifních bodů
136	obsluhovaných vleček

Výkony PJ Ústí nad Labem	
Nakládka:	**370 000** vozů/rok 2020
Vykládka:	**360 000** vozů/rok 2020

TOP stanice dle nakládky (2020):

Světec, Nové Sedlo u Lokte, Lovosice, Hněvice, Počerady

TOP stanice dle vykládky (2020):

Hněvice, Lovosice, Cheb, Děčín hlavní nádraží, Nové Sedlo u Lokte

Provozní jednotce Ústí nad Labem bylo v době jejího vzniku podřízeno sedm provozních pracovišť, dnes jsou včetně obvodu rozšířeného o část bývalé PJ Plzeň celkem čtyři. Provozní pracoviště měla sídla v České Lípě (zrušeno od 1. března 2009), Děčíně hlavním nádraží, Ústí nad Labem západ, Lovosicích (zrušeno 1. ledna 2020), Hněvicích (zrušeno od 1. března 2009), Mostě a Chomutově (zrušeno od 1. ledna 2013). Provoz v části připadnuvší v minulosti pod Ústí z Plzně je dnes řízen z PP Cheb zahrnujícího obvod bývalého PP Karlovy Vary (zrušeno k 1. březnu 2009) a PP Sokolov (zrušeno k 1. dubnu 2013).

Z pohledu nakládky a vykládky se jedná o provozní jednotku s druhým největším objemem. Je to dáno zejména strukturou průmyslu. V nakládce jednoznačně převažuje hnědé uhlí, které se nakládá nejen v severních Čechách, ale také na Sokolovsku. V Ústeckém kraji má své sídlo celá řada „chemiček“, pro které ČD Cargo představuje spolehlivého partnera. Našimi vlaky jsou tak přepravovány pohonné hmoty, hnojiva a další chemické látky, včetně kyselin apod. Dalším významným zákazníkem je papírna MONDI ve Štětí. Do Hněvic, směřují denně desítky vozů se dřevem nejen z celé České republiky, ale i ze zahraničí. Hněvice jsou však rovněž přípojnou stanicí pro vlečku elektrárny Mělník a pro sklady pohonných hmot společnosti ČEPRO.

Na území Karlovarského kraje, který PJ Ústí nad Labem také obhospodařuje, se nakládá dřevo a další nerostné suroviny, jako například živec, jíly nebo kaolin. Nachází se zde také velká pila společnosti Stora Enso.

Mapa obvodu PJ Ústí nad Laben

V obvodu Provozní jednotky Ústí nad Labem se nachází i kontejnerový terminál společnosti ČD-DUSS.

Foto: Michal Roh

ROZHOVOR S ŘEDITELEM PROVOZNÍ JEDNOTKY ÚSTÍ NAD LABEM

Od 1. března 2021 je ředitelem PJ Ústí nad Labem pan Radoslav Nikolov, který ve funkci nahradil dlouholetého ústeckého šéfa Miloše Farkaše.

1. března 2021 jste se stal ředitelem provozní jednotky Ústí nad Labem. Na ČD Cargo však nejste žádným nováčkem. Jak byste zhodnotil svoje dosavadní působení v naší společnosti?

Ano, je tomu tak. Společně s dalšími dnes již mnohdy bývalými kolegy jsem měl tu čest být u „zrodu“ společnosti ČD Cargo v prosinci 2007. Tomu předcházela má dvouletá činnost v pracovní skupině pro přípravu vyčlenění nákladní dopravy z ČD do ČD Cargo. Podílel jsem se zejména na přípravě a nastavení procesů a technologií v úseku provozu. Bylo to příjemné období plné velkých plánů a jejich realizace, optimismu a nadšení. V prosinci 2010, v důsledku organizačních a personálních změn, jsem se s vedením společnosti dohodl na ukončení mé činnosti na pozici ředitele odboru technologie a organizace dopravy a můj profesní život pokračoval mimo ČD Cargo. Každopádně příležitost k návratu jsem na začátku loňského roku uvítal, zvláště když jsem měl možnost nastoupit symbolicky do místa, ze kterého jsem původně v roce 2006 přešel nejdříve na GŘ O21 (odbor nákladní dopravy a přepravy ČD) a následně do ČD Cargo „přecházel“ – do stanice Cheb.

Radoslav Nikolov **Foto: Michal Roh**

Za sebou už máte pomyslných 100 dní ve funkci ředitele. Jaké byly? Co vše jste musel řešit?

Díky tomu, že jsem skoro celý předchozí rok působil na pozici vedoucího provozního pracoviště Cheb, měl jsem možnost seznámit se s fungováním celé provozní jednotky, stejně jako s prací svých kolegů vedoucích provozních pracovišť, dozorčích, komandujících a zaměstnanců jednotlivých skupin aparátu PJ, na jejichž kompetentnost, odborné znalosti a pracovní nasazení se nyní mohu spolehnout. Jako v celé společnosti jsme museli řešit problémy s trvající koronavirovou pandemií – zavedení, provádění a evidování povinného samotestování antigenními testy na Covid-19 u všech zaměstnanců, v naší provozní jednotce navíc zkomplikované o nutnost doložitelného testování u strojvedoucích s výkony do Německa před každou směnou, zajišťování provozních činností v případech oslabených směn v důsledku zvýšené nemocnosti a povinné karantény v souvislosti s Covidem (např. zajišťování posunových prací v Hněvicích, Chebu nebo Děčíně). Zabývali jsme se řešením následků vážné nehody kategorie A1 ze dne 4. dubna ve Světci (srážka s nákladním vlakem dopravce Unipetrol) a obzvlášť smutnou záležitostí byl smrtelný pracovní úraz posunovače v Hněvicích 18. dubna. V neposlední řadě jsme ve spolupráci s vedením společnosti řešili podstav u strojvedoucích provozního pracoviště Děčín s výkony do Německa, související mimo jiné i se vznikem pobočky ČD Cargo, a. s, Niederlassung Deutschland.

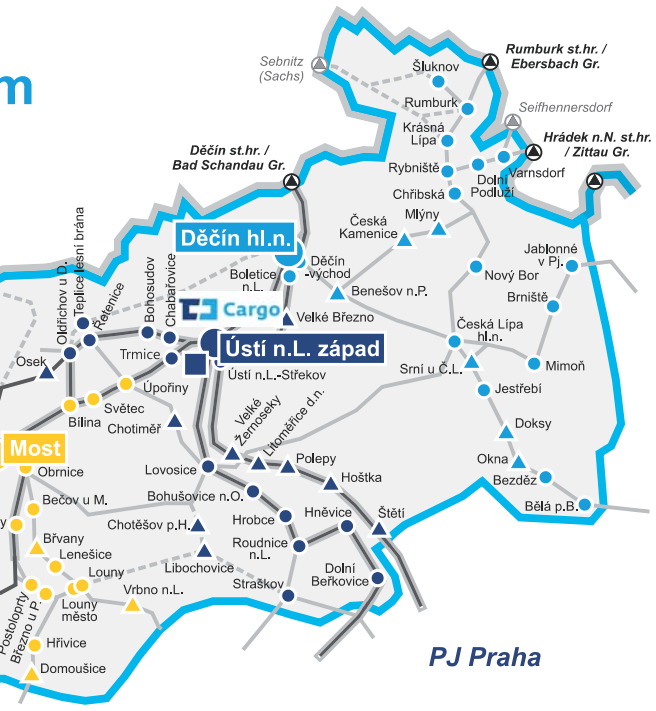
Jaké úkoly před Vámi stojí v letošním roce? Musíte například řešit nedostatek provozních zaměstnanců?

Jak jsem již zmínil, problémem nejsou pouze podstavy nebo brzké odchody do důchodu u strojvedoucích, ale i u ostatních provozních povolání. Všeobecně známým kritickým faktorem je věková struktura (průměrný věk) zaměstnanců v provozních profesích, se kterou úzce souvisí zvýšená nemocnost, odchody do předčasného starobního důchodu, ukončení pracovního poměru pro ztrátu zdravotní způsobilosti, ale i stále problematičtější oblast získávání a zvyšování odborné způsobilosti. Jedním ze základních úkolů ředitele provozní jednotky je nastavování optimálních technologických postupů a činností pro zajištění všech požadavků obchodu, jakož i nastavení funkční operativy pro zvládnutí veškerých provozních mimořádností, a to s důrazem na hospodárnost. Dalším úkolem ale současně musí být setrvalá snaha o naplnění personální potřeby zaměstnanců ve všech profesích, s dostatečným předstihem vyhledávání nových zaměstnanců na trhu práce a následně jejich odborná a provozní příprava. Kvalitního strojvedoucího, vozmistra nebo vedoucího posunu rozhodně neseženeme ze dne na den, rovněž tak dispečera – vedoucího směny či vozového disponenta.

V letošním roce, krom průběžné optimalizace provozních procesů a nákladů, ve spolupráci s O10 zajišťujeme dva rekvalifikační kurzy pro rozšíření odborné způsobilosti 11 strojvedoucích do Německa.

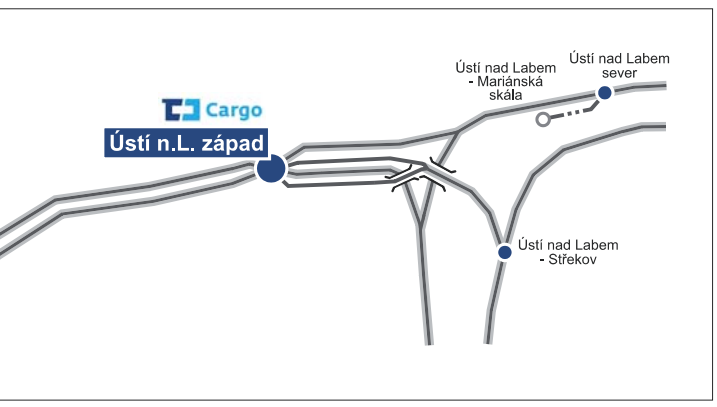
Michal Roh

Cargo (6. část)



PJ Praha

uzel Ústí nad Labem



Sídla, stanice

Cargo	sídlo provozní jednotky
Děčín	sídlo provozního pracoviště
Varnsdorf	stanice - výplň dle příslušnosti k PP
Doksy	stanice se zvláštními podmínkami - výplň dle příslušnosti k PP
	SOKV Ústí nad Labem

Dopravní koleje

	dvou a vícekolejný úsek elektrifikované tratě
	dvou a vícekolejný úsek neelektrifikované tratě
	jednokolejný úsek elektrifikované tratě
	jednokolejný úsek neelektrifikované tratě
	tratě provozované dle D3
	soukromý nebo pronajatý úsek tratě
	vlečky

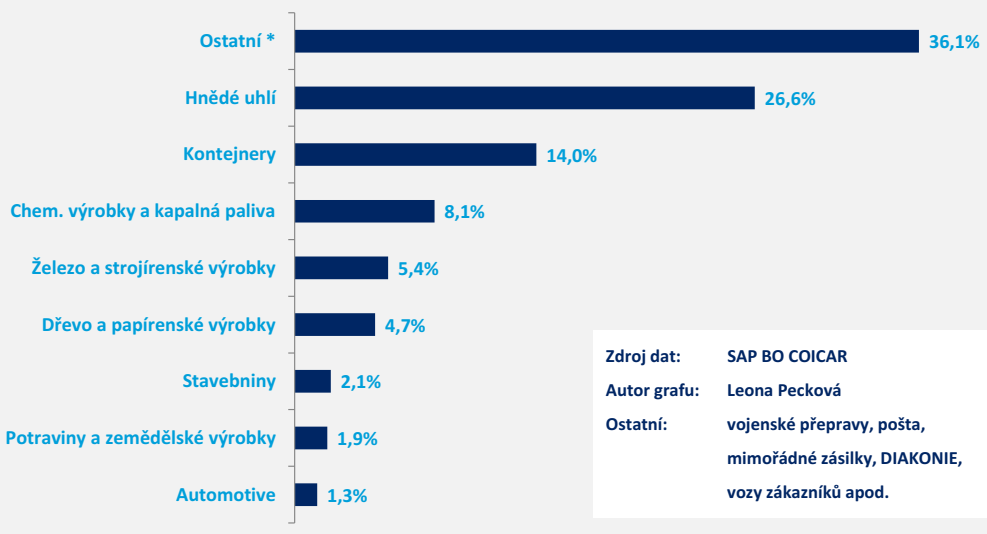
© **Milan Koska** aktualizováno k 15. 1. 2021

Významným zákazníkem v obvodu PJ Ústí nad Labem je státní podnik DIAMO Stráž pod Ralskem, který využívá vlečku ze stanice Brniště například k přepravě vápenců. Na vozbu manipulačních vlaků do/z Brniště bývají nasazovány lokomotivy 753.301 nebo retro 750.338. **Foto: Jakub Dvořák**

Lokomotivami a četami PJ Ústí nad Labem je zajišťován i odvoz dřeva z „vojenských lesů“ na Doupovsku. **Antonín Němeček**

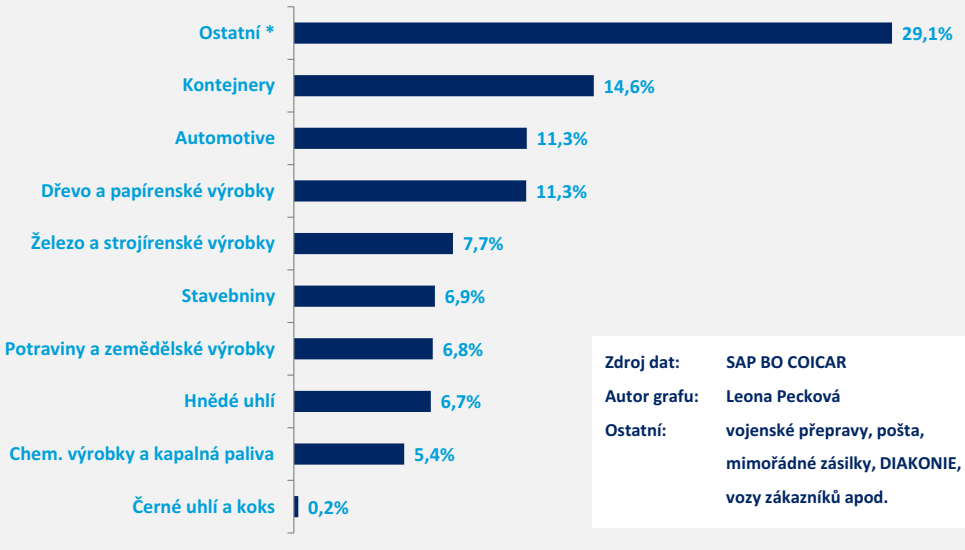
Přes pohraniční přechodovou stanici Děčín převeze ČD Cargo ročně více než 10 mil. tun zboží. Provoz v tzv. Elbtálu již několik let komplikují výluky na německé straně vždy spojené s výrazným omezením provozu. **Foto: Michal Roh ml.**

Podíl nakládky podle počtu vozů v roce 2020



Zdroj dat: SAP BO COICAR
Autor grafu: Leona Pecková
Ostatní: vojenské přepravy, pošta, mimořádné zásilky, DIAKONIE, vozy zákazníků apod.

Podíl vykládky podle počtu vozů v roce 2020



Zdroj dat: SAP BO COICAR
Autor grafu: Leona Pecková
Ostatní: vojenské přepravy, pošta, mimořádné zásilky, DIAKONIE, vozy zákazníků apod.

Více než čtvrtinu práce PJ Ústí nad Labem stále představují přepravy hnědého uhlí – energetického i tříděného určeného pro maloodběratele. Ucelený vlak na snímku míří s uhlím z Počerad do Plzně. **Foto: Michal Roh ml.**

Vojenské přepravy na „Bechyňce“

V loňském zářijovém Cargováku jsme psali o návozu vojenské techniky vojáků 15. ženijního pluku z bechyňského letiště do Litoměřic, na zdejší labské ženijní cvičiště.

Cvičení, na které tato netradiční zásilka mířila, probíhalo od konce léta 2020 až do letošního jara a šlo o intenzivní výcvik v rámci příprav na misi v Lotyšsku, jako součást působení jednotek Armády České republiky v Pobaltí v rámci Alianční předsunuté přítomnosti eFP (Enhanced Forward Presence). eFP je jedním z hlavních výstupů varšavského summitu z července 2016 a spočívá ve vytvoření čtyř bojových uskupení v síle posíleného praporu umístěných v Polsku pod vedením Spojených států, v Litvě pod vedením Německa, v Lotyšsku pod vedením Kanady a v Estonsku pod vedením Velké Británie. Konkrétní vojenský příspěvek členských států je potvrzením národního závazku vyplývajícího z principu kolektivní obrany NATO. Již od února 2021 působí v Lotyšsku 6. úkolové uskupení, jehož jádro tvoří příslušníci minometné čety 72. mechanizovaného praporu v celkovém počtu do 56 osob. Čeští vojáci působí v Lotyšsku v rámci Alianční předsunuté přítomnosti společně se zástupci dalších osmi států od června 2018.

První část transportu, včetně vozu Bc s doprovodem, je připravena 30. dubna 2021 večer k odjezdu z Tábora.

Při certifikačním cvičení v Litoměřicích bylo například „trénováno“ zřízení přívozu, přesun s vozidly v proudu či důkladný průzkum komunikací a vodní překážky. Zpět se ženisté vraceli s využitím železnice ve dnech 29. dubna – 1. května. Ucelený vlak vedený mezi stanicí Litoměřice dolní nádraží a dopravnou Dolina na trati Tábor – Bechyně sestával z celkem devětadvaceti vozů řad Res a Smmps a vozu řady Bc pro pětičlenný doprovod celé mimořádné zásilky. V Táboře byl ucelený vlak rozdělen na tři části po deseti vozech, které pak v noci z 30. dubna na 1. května byly postupně po „Bechyňce“ dopraveny dvojicí lokomotiv řady 743 na předávací kolejiště vlečky Dolina. Zde si vozy převzala známá letištní „Matylda“ 742.530, která po rozdělení jednotlivých částí na další dva díly – tedy celkem šesti jízdami – přepravila techniku k vykládce na letišti.

Poslední část transportu při průjezdu dopravnou Malšice

Text a foto: Martin Boháč

Prezentační vůz ČD Cargo

Koncept prezentačního vozu ČD Cargo vznikl již v roce 2017 v rámci příprav marketingových akcí k oslavám 10 let vzniku společnosti ČD Cargo. Jako vhodný vůz splňující požadavky na jeho plánované využití byl tehdy zvolen čtyřnápravový krytý Habbillns. Svoji úspěšnou premiéru si vůz odbyl na mezinárodním veletrhu Czech Raildays Ostrava 2017, kde v něm byla přehledně dokumentována právě desetiletá cesta ČD Cargo od jeho vzniku.

Stejně tak byl využit i v rámci akce k oslavám 10 let ČD Cargo v areálu SOKV Ústí n/L. Vzhledem k velice příznivým ohlasům této formy prezentace byl pak vůz ve stejném roce využit i v rámci Dne železnice. V dalších letech byl modifikován a kromě prezentačních účelů nabídl návštěvníkům více interaktivity, zejména možností si vyzkoušet některý z hracích a zábavných prvků instalovaných v interiéru.

Vzhledem k tomu, že vozy řady Habbillns jsou provozní, zákazníky žádané a využívané, nebylo možné prezentační vůz blokovat pouze na tyto akce a opakovaně jej znovu na každou prezentaci připravovat. Nejvhodnějším řešením byl proto výběr a vyčlenění vhodného vozu trvale z provozu a jeho použití výhradně k prezentačním účelům. K tomu účelu byl vytipován vůz Hadgs 11. sk., jako zástupce řady v provozu již nevyužívané a postupně rušené.

Jelikož se jedná o vůz takřka 50 let starý (rok výroby 1975), bylo nutné u něj provést nezbytnou opravu zahrnující revizi a opravu podvozku, skříně vozu a podlahy, tažného a nárazecího ústrojí a také nezbytné přípravy na plánovaný reklamní nátěr vozu. Interiér vozu pak prošel rozsáhlými úpravami a přestavbou k prezentačním účelům a nyní disponuje vstupním infopultem se zázemím, nadčasovou vnitřní grafikou s akcentem na „4 pilíře dlouhodobé strategie ČD Cargo“, v zadní části nechybí prezentační koutek s TV a sezením. Důležitou součástí vybavení interiéru vozu jsou interaktivní a hrací prvky, zejména pak multifunkční magnetická hrací stěna umožňující si zahrát oblíbené piškvorky a dámu; pro menší děti jsou pak připraveny 3 varianty pexesa či hrací stůl s vláčky. Větší návštěvníci si pak mohou u hracího stolu zahrát některou ze stolních her. Zajímavým doplňkem je i poznávací stěna, kde si návštěvníci mohou vyzkoušet svoje znalosti lokomotivního parku ČD Cargo. Již tradičně doplňuje interiér vozu i kolo štěstí, samozřejmostí jsou zásobníky na letáky a propagační tiskoviny, nechybí ani základní informace o vozu samotném. Vnější plášť je opatřen reklamním designovým nátěrem a dvěma rámy pro uchycení dominantních venkovních bannerů.

Slavnostního předání vozu se ve středu 5. května 2021 zúčastnili zástupci všech uvedených subjektů. Přestřižení pásky se pak ujali končící dlouholetý ředitel personálního odboru Mojmír Bakalář s nově nastupující ředitelkou Anetou Miklášovou, chybět nemohl ani ředitel SOKV Ústí nad Labem Pavel Rešl.

Interiér prezentačního vozu ČD Cargo nabízí spoustu zábavy.

Vůz je primárně určen pro širokou veřejnost v rámci prezentace společnosti na velkých marketingových akcích, jako jsou veletrhy, Dny železnice apod. Lze jej však variabilně uzpůsobit i jako netradiční jednací prostory. Po předchozí dohodě lze vůz zapůjčit i ostatním JOS. Vůz je deponován v SOKV Ústí nad Labem, jeho nasazení na jednotlivé akce organizuje Kancelář předsedy představenstva.

Na přípravě a realizaci projektu prezentačního vozu se velkou měrou podílelo SOKV Ústí nad Labem a také dodavatelské firmy Správa Ústecké dráhy, s.r.o. a EXPOmedia, s.r.o. Všem patří velké díky. Věříme, že již brzy budeme moci přivítat první návštěvníky prezentačního vozu na některé z akcí.

Zdeněk Šiler
Foto: Michal Roh

Samočinné spřáhlo 3. díl – USA (dokončení), býv. SSSR

Po těchto pokusech bylo jasné, že řešení „oko a svorník“, ať již automatický, či manuální, nemá budoucnost. Pro další rozvoj měla význam v podstatě jen spřáhla typu Janney (mimochodem se jednalo o typ, který byl v roce 1925 použit i v Japonsku). Bylo však třeba zabránit monopolu výrobce a pro lepší přijetí uživateli v názvu vynechat i jméno vlastníka patentu (proto je možné se s ním setkat i pod označením MCB Standard).

K tomu byla výrobcům poskytnuta tři doporučení: zvětšit rozměry zařízení, zvýšit kvalitu materiálu a vylepšit jejich odpružení. Asociace výrobců železničních vozů (MCB) se obrátila na své členy s anketou, v níž na dotaz „Souhlasíte s tím, aby bylo spřáhlo typu Janney použito jako standard?“ reagovalo sto železničních společností. Šedesát pět jich souhlasilo. Z 35 nesouhlasících společností jich 20 vlastnilo méně než 1 000 nákladních vozů a proti návrhu byla jenom jedna velká společnost. Počet členských hlasů byl stanoven podle počtu vlastněných nákladních vozů. Pro schválení opatření bylo zapotřebí dvou třetin odevzdaných hlasů. Tohoto poměru bylo nakonec dosaženo: z obdržených 666 hlasů bylo 474 souhlasných. Tento průzkum samozřejmě žádnou železniční společnost k ničemu nezavazoval, avšak pokud by železnice, které hlasovaly pro návrh, svou volbu realizovaly, bylo by vystrojeno na 400 000 nákladních vozů.

Bylo zřejmé, že přes všechna úsilí železničního sektoru se bez federální legislativy věci dopředu nepohnou. Podpora zákonu přicházela z různých míst – vedle politiků např. i od prezidenta Benjamina Harrisona (1833–1901) a samozřejmě také od velkých železničních společností, které již do nového spřáhla investovaly.

Důsledek přijetí zákona měl obrovský dopad na celou konstrukci železničních vozů, nejenom na brzdy a spřáhla.

Samočinné spřáhlo na lokomotivě TEM2U dopravce Kazfosfát **Foto: Michal Roh**

Prvotní legislativa se brzy rozšířila i na další prvky vozidel, jako jsou přechodové můstky, stupačky, žebříky a madla. Federální pravomoc byla rozšířena z dohledu na konstrukci nákladních vozů také na provoz seřaďovacích nádraží. Tím, že dozorem na bezpečnost na železnicích byla pověřena mezistátní komise, dostaly se pod podobnou kontrolu federálních regulačních úřadů i další dopravní obory (nákladní autodopravci, autobusové společnosti a aerolinky). Později Kongres rozšířil federální pravomoc i na další odvětví spojená s dopravou, jako byly požadavky na automobilový průmysl k instalaci bezpečnostních zařízení v osobních a nákladních automobilech.

Analogie pro současnost?

Pokusíme-li se porovnat situaci při zavedení samočinného spřáhla v USA před 130 lety se situací v dnešní Evropě, můžeme postřehnout velmi podobné podmínky. Jeden silný orgán (Evropská komise) by formou technických specifikací interoperability mohl nařídit něco, co už některé železniční společnosti mají či testují a na čem obecně existuje v oboru shoda. Zbytek Evropy (obdoba nesouhlasících společností v tehdejších USA) by se nakonec musel přizpůsobit, třeba i za finanční pomoci dominantního soustátí. Je možné si představit i určité finanční pobídky pro zavedení spřáhla v členských státech podobně, jako např. na ERTMS. To znamená, že finančně a legislativně je problém zřejmě řešitelný „poměrně snadno“. Zásadní otázkou by byla vlastní realizace a řízení projektu, který v roce 1925 tak bravurně zvládlo Japonsko…

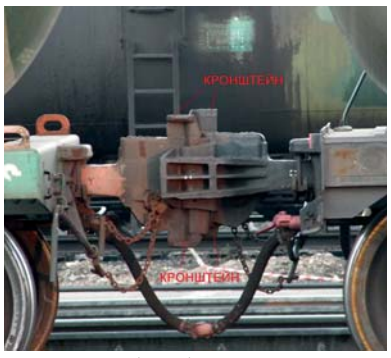
Samočinné spřáhlo v zemích bývalého SSSR

V carském Rusku byla otázka zavedení automatického spřáhla poprvé vážně diskutována v roce 1898 na XX. poradním sjezdu představitelů ruských železnic. Jednou ze zvažovaných možností se jevilo užití amerického spřáhla Janney. Na začátku 20. století byla spřáhla amerického typu testována na několika vozech, avšak kvůli některým nedostatkům a chybějící domácí konstrukci bylo rozhodnuto odložit zavedení automatického spřáhla na neurčito. Spřáhlo SA-3 (rusky «СА – 3, Советская автосцепка, 3-й вариант» tj. sovětské spřáhlo, 3. varianta) používané na železnicích bývalého SSSR bylo navrženo v roce 1932 autorským domácím týmem, který jako základ použil robustní americké spřáhlo Willison vynalezené v roce 1916 a určené pro kolejová vozidla v dolech. Autoři spřáhlo zcela přepracovali, a co je nejdůležitější, použili nový nákres zapojení. Ten se ukázal velmi úspěšným. Přechod železnic SSSR na automatické spřáhlo začal v roce 1935 a byl plně dokončen v roce 1957. Během přechodu od šroubového spojovacího zařízení k automatickému spřáhlu byl použit speciální adaptér/pomůcka s názvem „řetěz s dvojitým článkem“.

Od roku 2000 se na ruských železnicích používá vylepšené spřáhlo SA-3. Při přetržení svěšených vozů může u běžného spřáhla jeho korpus vyklouznout ze spojovacího obrysu a spadnout na koleje, přičemž se může poškodit výhybka a nebo, co je ještě nebezpečnější, zůstat na hlavě kolejnice a způsobit vzhledem ke své ocelové masivnosti vykolejení vlaku. Vylepšení spočívá ve skutečnosti, že ke korpusu spřáhla jsou přivařeny dva držáky (nahoře a dole), které zabraňují sklouznutí a pádu roztrženého spřáhla do kolejiště. Nejprve jsou vylepšená spřáhla instalována na železniční cisterny určené k přepravě ropných produktů.

K výhodám automatického spřáhla SA-3 patří možnost spojení při výškových odchylkách spřahovaných hlav do 150 mm a směrových odchylkách až 175 mm nebo možnost odvěsit lokomotivu od vozu přímo z pultu strojvedoucího. Spolu s výhodami použití stejného typu spřáhla pro osobní i nákladní vozy má užití automatického spřáhla SA-3 u osobních vozů značné nevýhody kvůli významným rozdílům v provozních podmínkách. Zejména nižší tuhost pružin osobních vozů způsobuje velké relativní posuny a v důsledku toho intenzivní opotřebení sousedních spřáhel a dále možnost samovolného rozpojení (v důsledku působení vertikálních zrychlení). K nevýhodám u osobních vozů též patří vyšší úroveň hluku při pohybu vlaku z důvodu neustálých nárazů spřažených netuhých hlav. Proto se v novém tisíciletí rozpracovalo nové spřáhlo s názvem SA-4. Vedle eliminace nedostatků spřáhla předešlé generace by SA-4 mělo umožnit automatické spojení brzdového potrubí a elektrického vedení.

Dobový bezpečnostní leták



Automatické spřáhlo SA-3
Foto: https://commons.wikimedia.org

K zajímavostem patří, že až do roku 2019 byla v Sachalinské oblasti na ruském Dálném východě používána spřáhla Janney zakoupená v Japonsku, protože až do září 2019 byl na Sachalinu úzký rozchod tratí 1 067 mm. V současné době již na Sachalinu nejsou japonská kolejová vozidla v provozu a spřáhlo Janney je tak možné uvidět jen v ruských pohraničních přechodových stanicích s Čínou a Severní Koreou.

V současnosti se můžeme setkat s spřáhlem SA-3 na tratích států SNS, v Ukrajině, Litvě, Lotyšsku, Estonsku, Mongolsku a na rudné dráze Malmbanan v severní Skandinávii. Též ve Finsku, Íránu, Iráku či afrických zemích Kamerun, Gabon, Mauritánie lze uvidět spřáhlo SA-3 v kombinaci s dalšími spřahovacími ústrojími.

Petr Jindra
Michal Vítěz

Železniční spolek M 131.1, Město Kraslice, Městské kulturní centrum Kraslice,
Základní umělecká škola Kraslice, Spolek přátel města Kraslic,
Český zemský svaz FISAIC a Demokratická Unie Odborářů

zvou na 2. ročník mezinárodního filmového festivalu

30. a 31. července 2021 na nádraží Kraslice

Pátek 30. 7. 2021

14.00 h promítání dětských filmů v kinovagonu Českých drah
19.00 h hlavní večerní program (zahájení festivalu, hudební vystoupení, film „Železný dědek“)

Sobota 31. 7. 2021

9.00 h promítání dětských a preventivních filmů v kinovagonu ČD
9.00 h promítání historických, instruktážních a amatérských filmů v nádražní hale a Muzeu Kraslické dráhy
14.00 h promítání filmu „Páni kluci“ v kinovagonu ČD
18.30 h hlavní večerní program (vyhodnocení soutěže amatérských filmařů, hudební vystoupení, film „Hlídač č. 47“)

Doprava ze Sokolova a zpět zajištěna zvláštními historickými motorovými vlaky

Záštita nad akcí: Ing. Klára Dostálová, ministryně pro místní rozvoj ČR
Ing. Petr Kulhánek, hejtman Karlovarského kraje

Partneři akce: GW Train Regio, a.s., PDV Railway, a.s., České dráhy, a. s., ČD Cargo, a.s., Společnost LOKO-MOTIV Chomutov, města a obce podél Kraslické dráhy, Národní archiv ČR, AŽD, s.r.o., Drážní inspekce ČR, Národní filmový archiv

Bližší informace: www.klubm131-1.websnadno.cz, 602 203 548, klubm131.1@seznam.cz

INZERCE

Letní pohoda s internetem VPN FAMILY

3 GB dat na 3 měsíce za cenu jednoho

Nemáte ještě v mobilním telefonu, tabletu či notebooku datové připojení a nebaví vás hledat v okolí Wi-Fi sítě? Právě teď je ta nejlepší příležitost si ve VPN Family pořídit rychlý mobilní internet. Objednejte sobě nebo svým blízkým ve VPN Family – O2 datový tarif s 1,5 GB nebo 3 GB a ve VPN Family – Vodafone tarif se 3 GB dat.

V červnu a červenci získáte zvolená data zdarma a poplatek zaplatíte až za měsíc srpen.

Akci můžou využít všichni, kteří nemají na svém telefonním čísle aktivní internet minimálně v květnu. Akce platí i pro mobilní internet do tabletů či notebooků. Díky datům můžete nejenom využít přehled o dopravě při navigaci na dovolenou, ale třeba i sdílet fotografie s vašimi blízkými nebo si oprášit slovíčka pomocí některé z mobilních aplikací. Tak neváhejte a objednejte si datový tarif co nejdříve. Čím dříve tarif objednáte, tím více ušetříte.

NOVINKA

VOLEJ NONSTOP VE VPN FAMILY – O2

Nová služba Volej NONSTOP ve VPN vám **za 30 Kč měsíčně** umožní neomezené volání v síti VPN Family – O2 a do VPN skupiny ČD (972 xxx). Pokud máte příbuzné nebo známé s VPN Family – O2, můžete výrazně ušetřit. Službu si můžete aktivovat k tarifu „VÍM“ nebo pro „7kačku“.

Stále také můžete využít Volej NONSTOP v síti O2 nebo Vodafone. S touto službou voláte neomezeně v síti vašeho operátora za 70 Kč měsíčně. Ideální kombinace je s tarifem 7kačka, s kterým můžete celý měsíc volat neomezeně v síti operátora pouze za 77 Kč.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portále https://family.cdt.cz nebo na telefonním čísle 972 111 333. Na portále je umístěna také kalkulačka pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.

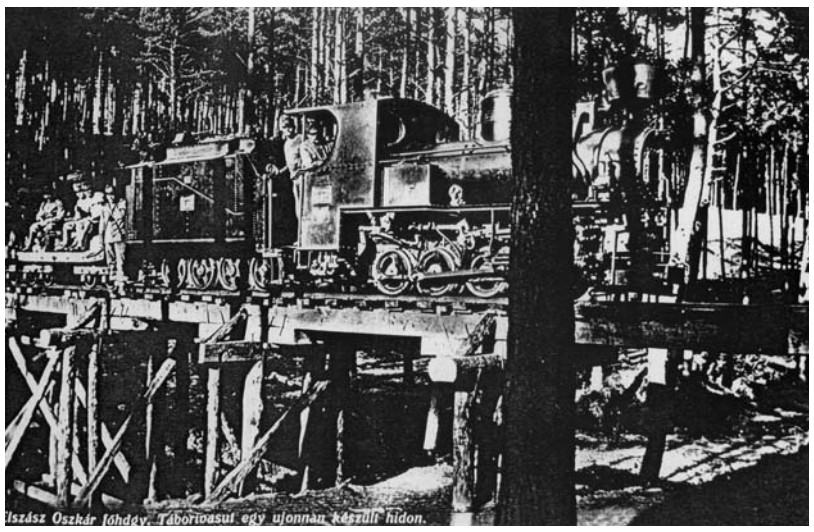
Už 15 tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!

Železniční proměny (16.)

Armáda a železnice (1. část)

Dopravní prostředky hrály významnou úlohu v každé válce. Dříve se vojska přesouvala především po silnicích nebo po vodních cestách. K hlavním dopravním prostředkům patřily těžkopádné vozy tažené koňmi, na řekách pak plachetnice nebo veslice. Teprve ve druhé polovině 19. století se na výsluní dostala železnice.

Již v roce 1850 při střetu Rakouska s Pruskem o ovládnutí Německa sehrála železnice významnou roli. Během pošmourného listopadu bylo z Rakouska a Uher přepraveno k severním hranicím monarchie 75 000 mužů, 8 000 koní, 1 800 povozů a děl a na 4 000 tun zásob. Po málo výkonných, převážně jednokolejných rakouských tratích projelo denně až sedm vlaků. K využití železniční dopravy došlo také roku 1859 ve válce vedené Sardinským královstvím proti Rakousku. Významnou roli sehrála železnice v prusko-rakouské válce v roce 1866. Přípravy na konflikt probíhaly už od jara. Pro cesty k severní hranici, jednomu z očekávaných míst bojů, však Rakousko mohlo využít jen tratí z Vídně do Bohumína, z Prahy do Drážďan, z Pardubic do Liberce a z Kralup nad Vltavou do Turnova. Naproti tomu pruská síť na hranicích s Čechami a Slezskem byla poměrně hustá. Proto byl také postup pruské armády tak rychlý – za 20 dnů bylo asi 760 vlaky přepraveno cca 200 000 vojáků, koně, děla i další válečný materiál. Také rakouská armáda využila k přepravě na jižní i severní frontu vlaky. Tak byl zajištěn mimo jiné i nástup Benedekovy armády do východních Čech. 18. června 1866 přišel dlouho očekávaný útok. Prusové zničili železný most přes Vislu u Osvětimi a přerušili jediné železniční spojení Rakouska s Haličí. O pár dnů později byla obsazena stanice Bohumín. Při dalších útocích ovládly pruské oddíly stanice Liberec a Turnov a rychle postupovaly do vnitrozemí. Ustupující rakouská vojska za sebou ničila tratě a mosty, aby zpomalila postup nepřítele. Ten však disponoval dobře vybaveným ženijním vojskem, a tak pro něj nebyla provizorní obnova zničených tratí takovým problémem. Po železnici byly zpět k Vídni přepravovány bojové oddíly, technika a nově také ranění vojáci. Pro výsledek války měly rozhodující význam bitvy u Sadové (3. července) a na Moravském poli (22. července). V mírové smlouvě z 23. srpna 1866 se Rakousko zavázalo k vybudování dalších mezinárodních tratí mezi Rakouskem a Pruskem. Prioritou však bylo obnovení provozu na stávajících tratích s celou řadou mostů, což se podařilo do 10. září, kdy byla obnovena doprava přes zničený labský most u Neratovic na trati Kralupy nad Vltavou – Turnov.



Snímek z 1. světové války zachycující Lokomotivu č. 4 K.u.K.H.B. s vlakem vojenské polní dráhy kdesi Karpatech. **Sbírka: Michal Roh**

Vojenští analytici se z prohrané války poučili, a proto v dalším velkém konfliktu – v 1. světové válce už zaujímala železniční doprava výsadní postavení. Někteří vojevůdci tehdy dokonce prohlašovali, že *„dnešní světový zápas jest do jisté míry zápolením dopravních prostředků nepřátel. Ta z bojujících stran, která má lepší a četnější dopravní prostředky, jest ve výhodě. Proto armáda na místech, kterými dráhy nevedou, zařizuje narychlo dráhy nestálé, úzkokolejné dráhy polní, sloužící výhradně účelům vojenským. Vojsko se jimi nejen dopravuje, ale i zásobuje. Jsou to skoro vesměs dráhy přenosné, které oddíly železniční přenášejí z místa na místo, kde jsou potřebnější, jak toho průběh války právě vyžaduje.“* Řada vojenských úzkorozchodek byla v průběhu 1. světové války postavena např. v Haliči, Karpatech, Alpách nebo v Ardenách. Jejich výstavbu a provoz měly na straně monarchie na starosti K. u. K. Heeresbahnen, neboli císařské a královské vojenské dráhy. Vozíky byly po těchto polních drahách o rozchodu 600, 700 nebo 760 mm taženy buďto koňmi nebo parními lokomotivami. O rozsahu provozu svědčí fakt, že v konečné fázi války měly K.u.K.H.B. k dispozici asi 1 350 lokomotiv. Do systému vojenské dopravy byly zařazeny i četné lanové dráhy, které jen např. v Bukovině, v sedle Prislop, dosahovaly délky 15 km. Avšak ani nasazení této moderní techniky nedokázalo odvrátit porážku států Trojspolku (Rakouska-Uherska, Německa a Itálie).

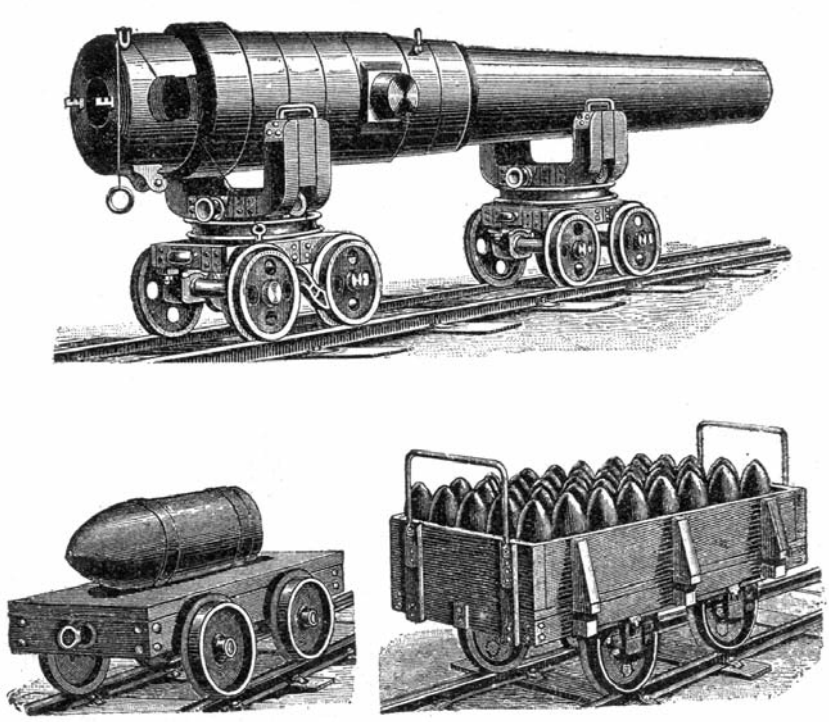
Také v nově vzniklé československé armádě mělo železniční vojsko svoje místo. 1. československý železniční pluk byl oficiálně zřízen k 10. březnu 1919 v Pardubicích. V prostorech bývalé vojenské záložní nemocnice zvané lidově „Karanténa“ byly postaveny provizorní ubikace a cvičiště, byl zde ukládán železniční materiál získaný od někdejšího železničního a telegrafního regimentu sídlícího v rakouském Korneuburgu. První řádné cvičení ve stavbě provizorních polních drah bylo v Pardubicích zahájeno v dubnu 1921. Drážkami o rozchodu 700 mm byly propojeny všechny prostory a skladiště. Cvičiště však bylo příliš těsné a především postrádalo výraznější terénní nerovnosti a vodní tok. Proto bylo rozhodnuto o výstavbě nového cvičiště poblíž řeky Chrudimky a již v květnu 1923 byl definitivně zahájen provoz drážky o rozchodu 600 mm k novému cvičišti pod Pardubičkami. Provoz na drážkách začínal zpravidla v březnu, končil v září či říjnu. Za tuto poměrně krátkou dobu byla např. v roce 1927 uskutečněna jízda 2 010 vlaků. Síť drah se neustále měnila a rozrůstala. V roce 1927 byla zahájena stavba více než 11 km dlouhé drážky o rozchodu 760 mm k dalším novým cvičištím v tzv. Polabinách. Na té již byl zaveden celoroční provoz a nacvičována tu mohla být činnost všech železničních profesí; cvičili zde rovněž ženisté. Zároveň probíhala přestavba ostatních úseků na rozchod 760 mm. V roce 1939 převzala celý areál německá branná moc. Ta drážky nevyužívala, částečně je rozebrala, částečně zničila. Ani osvobození v květnu 1945 nepřineslo žádné změny a do roku 1952 byla demontována i zbylá část zařízení. Je na místě se ještě krátce zmínit o lokomotivním parku pardubické drážky. Pro rozchod 600 mm bylo k dispozici 22 lokomotiv různých výrobců, které byly čas od času zapůjčovány i na jiné dráhy – např. stavebním firmám, do cukrovarů apod. Na rozchodu 760 mm se střídalo 8 lokomotiv, další 4 krátce vlastnila vojenská správa pro rozchod 700 mm. Zajímavé byly i drezíny pro oba používané rozchody dodané firmou Wohanka a spol.

Fotografie lokomotivy 23.201 nám přibližuje atmosféru vojenské úzkorozchodné dráhy v Pardubicích ve třicátých letech 20. století. **Sbírka: Zdeněk Hrdina**

Michal Roh

(pokračování příště)

Razítko Čs. železničního pluku z roku 1919 **Sbírka: Jiří Maurenz**



Ukázka z katalogu firmy vyrábějící různé druhy nákladních vagónů pro vojenské polní dráhy. **Sbírka: Michal Roh**

[1] Rakousko s Pruskem se nepohodlo při dělení kořisti z válečného konfliktu mezi nimi a Dánskem v roce 1864. Konflikt se vyostřil soupeřením obou zemí o vliv na utváření německého spolku.

[2] V rámci pluku postupně vzniklo několik železničních a stavebních rot. S železničním plukem rovněž splynuly železniční jednotky našeho zahraničního vojska, které se vytvořily zejména v Rusku (např. obrněný vlak Orlík) nebo v Itálii.

Foto měsíce

Při pohledu na fotografii **Jakuba Dvořáka** se s trochou fantazie vrátíme do dob nedávno minulých, kdy podobné setkání nákladních vlaků nebylo **v Ústěku** nereálné. Snímek však byl pořízený letos v květnu, při zvláštní fotojízdě a my jsme se rozhodli jej vybrat jako foto měsíce.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Grünbaum, Martin Boháč, Robert Heděnec, Zdeněk Šiler, Petr Říha, Kamila Chovancová a Věra Drncová.
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, **www.cdcargo.cz,** Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.