

## Tento způsob léta zdá se mi poněkud nešťastný

Kdo by neznal slavnou větu z románu Vladislava Vančury Rozmarné léto. Autor románu se sice narodil před 130 lety, ale výše uvedenou větu lze směle vztáhnout i k průběhu letošního léta. Teplotně je zatím asi normální, srážkově mírně nadprůměrné, ale přírodní živly nás už dokázaly pěkně potrápit. Tornádo, které 24. června postihlo Hodonínsko a Břeclavsko, bylo historicky nejsilnější bezchybně evidované tornádo na našem území. Podle internetu prý podobně ničivé tornádo postihlo Prahu 30. července 1119. Likvidovat škody způsobené tornádem budeme ještě dlouho, nemluvě o psychické újmě obyvatel, kteří během několika minut přišli o střechu nad hlavou. A jen o pár týdnů později zasáhly některé části našeho území, zejména na severu Čech, bouřky provázené intenzivním deštěm. Opět způsobily značné škody. Oproti katastrofě, která se odehrála v sousedním Německu, zanedbatelné škody a co je důležité, žádné oběti na životech. Živly napáchaly značné škody i na infrastrukturu, snad se je kolegům ze Správy železnic podaří co nejrychleji odstranit a nejen naše vlaky se opět rozjedou v plné parádě. Závěrem bych nám všem chtěl popřát, aby zbytek léta již byl klidnější a užili jsme si příjemně slunné dny.

Michal Roh

### OBSAH

#### 03

### Tornádo na jižní Moravě

Ničivé tornádo výrazně poškodilo trať 2. tranzitního koridoru. To samozřejmě výrazně omezilo provoz nákladních vlaků nejen dopravce ČD Cargo.



#### 04

### Odúčtovna přepravních tržeb

OPT v Olomouci je jednotkou organizační struktury, bez které bychom nevyfakturovali a nevybrali žádné dovozní. V dalším díle našeho seriálu se seznámíte s dalšími podrobnostmi týkajícími se činnosti odúčtovny.



V důsledku silných dešťů došlo o víkend 17. – 18. července 2021 k poškození tratě **Děčín - Bad Schandau**. Veškerá nákladní doprava přes tento přechod byla zastavena. Největším problémem bylo částečné podemletí pilířů jednoho z propustků. Vozba vlaků po jiných trasách byla velice náročná a potvrdilo se, jak limitující je nedostatečná propustnost a nevyhovující technické parametry ostatních česko-německých železničních přechodů.

Foto: Maximilian Weber a Archiv Správy železnic

# Dohoda s MPO má konkrétní výsledky

Možná si někteří naši čtenáři vzpomenu, když jsme v loňském roce psali, že ČD Cargo jako první firma v České republice uzavřelo dohodu o spolupráci s Ministerstvem průmyslu a obchodu (MPO), jejímž cílem je přispět ke zvyšování energetické účinnosti nad rozsah povinností vyplývajících z národního legislativního rámce případně právního rámce Evropské unie. Dohoda byla uzavřena na nejvyšší možné úrovni, když za MPO ji podepsoval ministr pan Karel Havlíček a za nás předseda představenstva pan Ivan Bednárik. I to vypovídá, jakou důležitost jí obě strany přikládají.

Na straně MPO je dohoda zaměřena na podporu legislativních změn pozitivně ovlivňujících zvyšování energetické účinnosti v dopravě, tvorbu programů motivujících ke snížení energetické náročnosti přepravních výkonů včetně projektů přechodu na elektrickou trakci a poskytování informací o připravovaných legislativních a nelegislativních materiálech souvisejících s daným tématem. Opatření z naší strany jsou zcela věcná a snadno představitelná, i když nelze říci,



Úspora elektrické energie, změna energetického mixu – to vše jsou výzvy, se kterými se ČD Cargo bude muset v blízké budoucnosti vyrovnat.

Foto: Ladislav Fric

že byla iniciována teprve Dohodou. Jedná se o naplňování střednědobé a dlouhodobé koncepce firmy, jejíž jsou energetické úspory nedílnou součástí.

V květnu letošního roku bylo uzavřeno hodnocení plnění dohody za první rok trvání tedy za rok 2020. Kvantifikační opatření, která byla zahrnuta do

Dohody, jsme za rok 2020 dospěli k úspoře energie téměř 29 tis. MWh.

Pokračování na str. 2

# Dohoda s MPO má konkrétní výsledky

Dokončení ze str. 1

Pro představu je to množství energie, jaké vyrobí například celá elektrárna Chvaletice o instalovaném výkonu 800 MW za 36 hodin provozu na plný výkon. Ale to není jediný pozitivní efekt. Snížením spotřeby energie se snížil i objem emisí oxidu uhličitého v atmosféře o více než 7 tisíc tun, což vůbec není malé množství. Pojďme se nyní jenom zběžně podívat, jaká konkrétní opatření na naší straně k těmto číslům vedla. Tak především pokračovala přeprava některých zásilek, které jsme již v minulém období převzali ze silnice. Jednalo se o tradiční zásilky minerálních vod ze severu Čech na Moravu a do Maďarska, silniční návěsy, ale pokračovala i řepná kampaň na jihu Mo-

ravy. Celkem šlo o více než 600 tis. tun netto. Právě při převodu přeprav ze silnice na železnici je energetický efekt největší.

K úspoře trakční energie přispěla také probíhající modernizace parku hnacích vozidel. U nových elektrických lokomotiv je to především rekuperace – vracení elektrické energie vznikající brzděním, především na delších spádech, zpět do troleje. V současné době to je cca 8 % z celkové odebrané energie, potenciál je ještě o nějaké procentíčko vyšší. Nové či modernizované motorové lokomotivy sice žádnou naftu zpětně nevyrobí, ale jsou osazovány motory, jejichž jednotková spotřeba paliva je o několik % nižší než u motorů z 60., či 70. let. Při měsíční spotřebě jedné lokomotivy

v řádu tisíců litrů to pár stovek litrů dá. A kdybychom měli nové motory u všech lokomotiv, tak při celkové roční spotřebě trakční nafty cca 16 mil. litrů by jenom o 6 % nižší jednotková spotřeba znamenala úsporu skoro milion litrů nafty za 25 mil. Kč. Součástí modernizace a samozřejmě i nových lokomotiv, jak elektrických tak motorových, je vybavení systémy pro měření odběru paliva a elektrické energie. Již samotná instalace měřicího zařízení znamená energetické úspory z titulu spolehlivých údajů o trakční spotřebě na různých tratích, druzích vlaků i řadách lokomotiv, které lze přímo využít při organizaci a řízení provozu. Přibývá k tomu však další fenomén a to je vliv lidského činitele. Strojvedoucí při vědomí toho, že jízdá jeho vlaku je

hodnocena také z hlediska spotřeby trakční energie, dá spíš „nohu z plynu“, pokud má čas a dispečer mu neřekne, že jede před rychlíkem. Čili i měření a hodnocení trakční spotřeby znamenalo energetické úspory. V letošním roce byla jako odezva na rychle postupující vybavování motorových lokomotiv měřením odebrané trakční nafty zpřesněna také evidence vykazovaného posunu. Při posunu se více než třetina paliva spotřebuje v režimu volnoběžného chodu spalovacího motoru. Jinými slovy motor běží, ale lokomotiva stojí. Vyjádřeno v čase jde v průměru o více jak 60 % směny. Očekáváme, že efekt z tohoto opatření se projeví, až budeme v příštím roce hodnotit Dohodu za rok 2021.

Zmínku zaslouží i úspory tzv. ne-

trakční energie, tj. úspory v režimu vytápění a osvětlení provozních budov či pohonu velkých strojů v SOKV. V souhrnu jde v porovnání s trakčními energiemi o malé objemy, ale tím, že jsou „blíže“ konkrétním zaměstnancům, prohlubují jejich pocit potřeby racionálního přístupu i v těchto oblastech.

Programy na úsporu energií jsou součástí strategie ČD Cargo od jeho vzniku. Nejde jenom o prokazatelné snížení nákladů, které energetické úspory přináší, ale také o výraz odpovědnosti firmy za životní prostředí a naplňování vládních i evropských opatření, která k tomu směřují.

Zdeněk Hroník  
Michal Roh

## DVĚ ZAJÍMAVOSTI ZE SEVERNÍCH ČECH

Hlavním předmětem podnikání ČD Cargo je přeprava rozličného zboží po železnici. S lokomotivami a zaměstnanci ČD Cargo se však můžeme setkat i při realizaci jiných obchodních případů, například při výlukách. Dnes se podíváme do severních Čech, kde se v nedávné době uskutečnily dvě velice zajímavé akce. Úspěšně realizovány byly díky aktivitě PJ Ústí nad Labem a PP Most.

### Viadukt ve Vilémově u Šluknova



Nasouvání části nové mostní konstrukce lokomotivou ČD Cargo ve Vilémově u Šluknova.

Karolinino údolí ve Šluknovském výběžku překonává ve výšce až 34 metrů od roku 1904 masivní železniční most. Je dlouhý 190 metrů a tvoří ho celkem pět polí každé o délce 38 metrů. Most má čtyři pilíře vysoké 12 – 29 metrů. Postavené jsou z místní žuly.

Od 18. dubna 2021 probíhá na trati Rumburk – Mikulášovice dolní nádraží – Dolní Poustevna nepřetržitá výluka, při které kromě opravy traťového úseku Rumburk – Velký Šenov nebo rekonstrukci nástupiště ve stanici Šluknov došlo i na rekonstrukci výše zmíněného mostu v km 21,502 u Vilémova u Šluknova. Jeho technický stav se v posledních letech značně zhoršil důsledkem koroze a bylo konstatováno, že ocelovou konstrukci není možné zesílit natolik, aby splňovala stávající požadavky na zatížení. Proto bylo rozhodnuto o obnově přemostění novou nosnou konstrukcí. Veškeré práce prováděla stavební firma FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. z Brna na základě

projektu vypracovaného společnostmi SUDOP Praha a TOP CON SERVIS. Již v loňském roce se provedla sanace základů pilířů a všech kamenných částí mostu. Vzhledem ke zpoždění dodávek materiálů ze zahraničí však bylo nutné stavbu zakonzervovat a přesunout její dokončení do letošního roku.

Pro výměnu mostní konstrukce byla zvolena unikátní technologie. Na každém pilíři je postavena pomocná portálová věž, která se spojí s příhradovou konstrukcí osazenou hydraulickými písty. Ty konstrukci vyzvednou z pilířů nahoru a celá se začne vysouvat na připravené podvozky. Stejným způsobem, jen v opačném pořadí, se na místo dostávají nové díly ocelové konstrukce. Jenom na výstavbu pomocné konstrukce je potřeba asi týden, tři dny pak na vysunutí jedné části a tři dny na osazení nové. Celý proces se musel zopakovat pětkrát. Práce však několikrát zkomplikoval a přerušil silný vítr – montáž totiž smí být prováděna pouze do

rychlosti větru 8 m/s. Proto také došlo k prodloužení výluky do letošního srpna.

Po celou dobu bylo možné na staveništi zahlédnout lokomotivu 704.019 ČD Cargo, která byla využívána jak při montáži a demontáži pomocné stavební technologie, tak především při nasouvání nové konstrukce na montážní plochu, resp. při odsouvání staré konstrukce. Tyto práce si vyžádaly fortel a zkušenosti našeho strojvedoucího, pana Čestmíra Zerzána z PJ Ústí nad Labem, PP Děčín, neboť ve směru k mostu je trať ve spádu a vše muselo klapnout přesně na milimetry. Také podvozky, na kterých byly jednotlivé části konstrukce naloženy, zapůjčilo SOKV Ústí nad Labem.

Pokud vše dobře dopadne, a vypadá to, že i díky ČD Cargo se vše podaří včas, měla by 9. srpna 2021 proběhnout zatěžkávací zkouška, opět s naší lokomotivou a 11. srpna by se po trati opět měly rozjet pravidelné osobní vlaky.



Práce vrtné soupravy v km 215,7

### Geologický průzkum u Postoloprty

26. dubna 2021 byl Správou železnic vydán rozkaz o výluce č. 73159 týkající se prací v úseku Březno u Chomutova – Žatec – Počeradky. Kromě nutnosti zajistit odklonovou vozbu uhlí z Března u Chomutova se naší akciové společnosti týkaly především části D a E výlukového rozkazu, při kterých byly ve dnech 10. – 17. května postupně vyloučeny úseky Vrbka odbočka – Bažantnice odbočka a Vrbka odbočka – Postoloprty. Důvodem vyloučení těchto úseků nebyla, jak by se mohlo zdát, jejich oprava, ale provádění inženýrsko-geologického průzkumu pro výstavbu dálnice D7. V km 0,482 (odbočka Vrbka –

odbočka Bažantnice) a v km 215,718 (odbočka Vrbka – Postoloprty) byly při výluce realizovány dva průzkumné geologické vrty hluboké 35 metrů.

Vrtná souprava byla naložena na nízkostěnný vůz Res a do soupravy byl zařazen i cisternový vůz s vodou k chlazení při vrtných pracích. Zcela unikátní je pak vrtní sondy přímo z železničního vozu, otvorem v podlaze. Z důvodu práce vrtné soupravy, výška cca 9 metrů, muselo být i odsunutí trolejového vedení v místě vrtního. Po celou dobu prací soupravu „zajišťovala“ lokomotiva 742.169 obsazená strojvedoucím z PP Most.



Detail vrtu prováděného přímo z železničního vozu

Text a foto: Michal Roh

# Ničivé tornádo zasáhlo jih Moravy

Ve čtvrtek 24. června 2021 v podvečerních hodinách zasáhlo oblast Hodonínska a Břeclavska ničivé tornádo. Na tzv. Fujitově stupnici dosáhlo stupně F4, což představuje druhé nejničivější tornádo. Prošlo úsekem dlouhým 26 kilometrů a širokým cca půl kilometru. Kriticky bylo zasaženo sedm obcí, nejvíce pak Hrušky, Lužice, Mikulčice, Moravská Nová Ves a některé části Hodonína. Poničeno bylo asi 1 200 staveb, přičemž škody se odhadují na 15 miliard Kč.



Ničivému tornádu samozřejmě neunikla ani železniční infrastruktura. Oblastí prochází trať 2. tranzitního železničního koridoru, na kterém musela být zcela zastavena doprava a i nyní, přes veškeré úsilí pracovníků Správy železnic, je zde obnoven provoz pouze v nezávislé trakci (pozn. k 20. 7. 2021). Také trať Břeclav – Brno byla zpočátku sjízdná pouze v omezeném rozsahu z důvodu poruchy napájecí stanice v Břeclavi. Na trati Brno – Přerov byla v úseku Komořany – Rousínov zavedena pomalá jízda z důvodu poškození tratě silným deštěm. O tom, jak se živelná katastrofa dotkla ČD Cargo, vypoví více následující fotografie:



V některých úsecích mezi Břeclaví a Hodonínem bylo zcela poničeno trakční vedení. Provoz v 1. traťové koleji v úseku Hrušky – Hodonín v nezávislé trakci byl obnoven v úterý 29. června od 7 hodin. Křižování vlaků bylo možné jen na lichých kolejích v železniční stanici Moravská Nová Ves. Průjezd stanic Lužice byl z důvodu neobnoveného průjezdného průřezu možný pouze po 1. staniční koleji.

Foto: Archiv Správy železnic



Již v noci z 24. na 25. června 2021 zajistilo ČD Cargo ve spolupráci s Albertem Fikáčkem přepravu osobních vozů azylového vlaku. Vlak mířil z Brna přes Břeclav do Hrušek. Poděkování za rychlou reakci patří především pracovníkům PJ Brno.

Foto: Albert Fikáček



Zajímavé setkání EC Moravia s NEx 41720 (Dunajská Streda – Lípa nad Dřevnicí) s lokomotivami 742.328 + 363.522.

Foto: Petr Michnák



Mimo jiné i díky úsilí sdružení ŽESNAD.CZ bylo možné jako odklonovou trasu využít trať Hodonín – Holič nad Moravou. První odklonový vlak, který po ní projel, byl 28. června 2021 Pn 41795 s naftou ze Slovenska do Vlkoše. Foto: Peter Nikmon



« Nadační fond Skupiny ČD – Železnice srdcem pomohl šestnácti rodinám našich kolegů, které postihlo ničivé tornádo na jižní Moravě. Děkujeme také za obrovskou solidaritu našich zaměstnanců, kteří na místě pomáhají.

ČD Cargo je také připraveno zajistit odvoz stavební sítě z postižené oblasti, spolupracujeme se všemi odpadářskými společnostmi. Uvidíme, zda se nám podaří uspět v konkurenci silniční dopravy.

Michal Roh  
Mapa: Milan Koska

# Jednotky organizační struktury ČD Cargo (7. část)

## Odúčtovna přepravních tržeb Olomouc

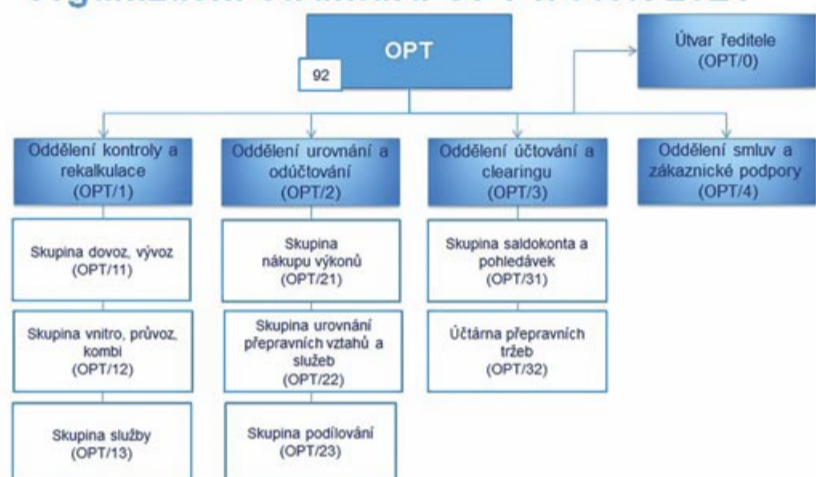
V dnešním pokračování našeho seriálu o jednotkách organizační struktury se budeme věnovat jednotce známé pod zkratkou OPT, neboli Odúčtovně přepravních tržeb. Důležitému útvaru, bez kterého bychom nevybrali za naše přepravy žádné tržby. Jeho působnost je však mnohem širší.

**13 500 vystavených faktur za měsíc**

**44 000 zpracovaných zásilek za měsíc, což představuje asi 5 mil. tun zboží**

**92 zaměstnanců**

### Organizační struktura OPT k 30.6. 2021



OPT, je jednotkou organizační struktury spadající do úseku finančního ředitele. Svěřené činnosti zajišťovalo v ČD Cargo nejprve jako samostatný odbor generálního ředitelství, od 1. ledna 2012 pak jako výkonná jednotka organizační

struktury. Po celou dobu své existence naplňuje koncepci centralizace činností spojených s procesem fakturace všech plnění poskytovaných společnostmi, původně s cca 250 zaměstnanci. OPT organizačně tvoří 4 oddělení a úsek ředitele.

Struktura oddělení a skupin s jejich názvy naznačuje, jaké činnosti jsou OPT primárně zajišťovány. Oddělení kontroly a rekalkulace zpracovává data o zásilkách, doplňkových službách a vlečkové agendě tak, aby byly tyto služby plnočetně vyfakturovány. Oddělení urovnání a odúčtování zajišťuje věcnou správnost a finanční urovnání vztahů s dodavateli, spolupracujícími dopravci a reklamujícími zákazníky. Pracovníci Oddělení účtování a clearingů vykonávají činnosti související s vystavováním faktur, tedy jejich zpracování v SD SAP, zaúčtování, archivaci, distribuci, finanční urovnání, správu pohledávek. Oddělení smluv a zákaznické podpory zajišťuje zpracování smluv do IS OPT pro potřeby fakturace, aktuálnost a správu dat obchodních partnerů, support v oblasti rekalkulace tarifním serverem a činnosti rozhodné pro elektronickou komunikaci s partnery.



Budova, ve které sídlí OPT na Vídeňské ulici v Olomouci.

## ROZHOVOR S ŘEDITELKOU OPT OLOMOUC

Od 1. září 2011 je ředitelkou OPT Olomouc Ing. Sylva Kubátová. Položili jsme jí několik otázek týkajících se činnosti této organizační jednotky a plánů na její rozvoj.

► **Jak se změnil způsob práce OPT od vzniku ČD Cargo? K jakým největším změnám došlo?**

V první řadě bych chtěla uvést, že podle mne bylo rozhodnutí o soustředění činností spojených s procesem fakturace na jeden odborný útvar krokem správným směrem. Činnosti jednotlivých oddělení tak mohou být neustále vzájemně koordinovány, softwarově provázovány a nepřetržitě optimalizovány, což mj. přispívá k tomu, že je aktuálně zabezpečujeme i s významně sníženým počtem pracovníků a věřím, že i včetně poskytování výstupů dle nastavených očekávání.

Pokud mám uvést zásadní rozdíly ve způsobu práce v roce 2007 a 2021, tak na prvním místě bude elektronizace. Tisk a zaslání faktur poštou nahradila jejich elektronická archivace a bezmála 100% elektronická distribuce, u některých klientů pak ještě doprovázená zasláním faktur přímo ve formátu datové věty ISDOC. Za oblast shromáždění podkladů k fakturaci přeprav je to pak jednoznačně skenování přepravních dokladů pracovníky CNP a rozšíření elektronických podejů a dodejů díky aplikaci SOČ NL. Dříve musely papírové doklady projít několika páry rukou zaměstnanců OPT, aby mohl být proveden audit dat CNP o přepravovaných zásilkách s následnou rekalkulací dovozného a fakturací. Dnes používají pracovníci 2 monitory a v případě potřeby si mohou odpovídat sken přepravního dokladu ke zpracovávání datové věty o zásilce kdykoliv zobrazit. Tyto změny s sebou přinesly, kromě finančních úspor, i zrychlení fakturace a vysokou efektivitu vykonávaných činností.

Co nám naopak přineslo určité zvýšení pracovní



Ing. Sylva Kubátová

v oblasti zpracování zásilek, jsou změny v obchodních smluvních vztazích a rozsah služeb nabízených, resp. fakturovaných klientům v rámci jedné smluvní ceny. V rámci přeprav je dřívější model spolupráce navazujících dopravců s urovnáváním inkasovaných podílů za zahraniční úseky významnou měrou nahrazen formou nákupu subdodávek od jiných dodavatelů. Do smluv bývají také zintegrovány služby s přepravou související, dříve fakturované samostatně. Data o zásilce, která jsou dlouhodobě zásadním vstupem pro fakturaci přeprav, tak nemusí být pro fakturaci objednané služby dle obchodní smlouvy dostatečně vypovídající. Zpracování podkladů se pak neobejde bez odpovídající informovanosti a znalosti zpracovatelů. Jsme významně závislí na kvalitě dat

a včasné sdílení informací s jinými útvary, interně zejména O6, O7, O9, O16 a O21. Výrazně také narostlo portfolio obchodních partnerů a nejednotnost jimi dodávaných vstupů. Za zmínku rozhodně ještě stojí i činnosti spojené se založením našich poboček v Rakousku a Německu.

► **Je možné odúčtovací proces zjednodušit nebo ještě více digitalizovat?**

Určitě to možné je. Stačí si jen uvědomit, jak rychle se mění technologie a společnost obecně. Budu se opakovat, ale dnes v rámci přepravy pracujeme primárně se zásilkou a naše práce vychází z toho, co a jak udělal někdo před námi – minimálně obchodník, klient, pokladník na CNP, případně provozní pracovník. Každý z nich pracuje

ve svém informačním systému (IS OSCAR, SOČ/EROZA, CNP, PRIS). Až budeme stavět fakturaci na tom, že ve všech těchto systémech bude jednotný identifikátor – pro vymezení služby a tomu odpovídající smluvní ceny – dojde určitě ke zjednodušení. Dnes máme strukturovanou cenu v IS OSCAR, v IS OPT máme parametrickou datovou větu o zásilce a úkolem zpracovatelů je datovou větu/věty o zásilce natolik vhodně „obohatit“, aby si při vyslání k rekalkulaci do tarifního serveru našla věta o zásilce správnou cenu. A co se týká digitalizace, tak ta rozhodně přináší okamžitou úsporu do naší práce. Data, která vstoupí od našeho IS ze systému klienta, projdou některými logickými kontrolami při načítání a není nutné je kontrolovat na dnešní sken papírového přepravního dokladu.

► **Jak jste si na OPT poradili s pandemií Covid-19? Změnil se styl práce v tomto období?**

V první otázce jsem zmiňovala elektronickou distribuci vystavených faktur a práci se skeny přepravních dokladů. Mohla jsem ještě uvést elektronicky zpracováváné vstupy vlečkové agendy, oslovování našich partnerů k elektronickému zaslání dodavatelských faktur, bankovních výpisů, elektronickou komunikaci s dopravci, elektronické vedení reklamačních spisů..., zkrátka abych čtenáře už neunavovala – zásadní část činností je v rámci OPT natolik elektronizovaná a digitalizovaná, že když to bylo žádoucí, došlo de facto k plynulému plošnému přechodu na práci z dálky a v budově OPT pak byla jen nejnútnejší obsazenost. Na tomto místě bych chtěla za sebe ještě jednou veřejně poděkovat všem svým kolegům za jejich flexibilitu a přístup, se kterým k řešení nastalé situace přistoupili a díky kterým se nám doposud dařilo plnou funkčnost OPT zachovat.

Michal Roh  
Foto: Zdeněk Adámek

# Dřevo z hřebene Krušných hor

Záměr postavit železnici ze saského Chemnitz do Annabergu s pokračováním do Vejprty a Chomutova vznikl již v roce 1854. Hlavním důvodem pro stavbu dráhy byla možnost přepravy hnědého uhlí z Mostecké pánve do Saska. Povolení pro stavbu českého úseku trati vydal 10. prosince 1868 ministr obchodu Ignaz von Plener. Koncesi na stavbu trati obdržela Buštěhradská dráha, která novostavbu napojila na svou železniční síť. Stavba byla zahájena slavnostním výkopem 18. srpna 1869 a provoz byl zahájen 1. srpna 1872. Technicky náročná trať z Chomutova stoupá na hřeben Krušných hor a poblíž Kovářské překonává nadmořskou výšku 875 metrů. Dále klesá k vejprtskému nádraží ve výšce 715 metrů.



Pohled na současnou podobu dopravy Vejprty. Mostecká 742.169 při posunu, při kterém došlo k výměně prázdné soupravy za loženou, která byla následně odvezena do Chomutova. Cílová destinace všech zásilek byla YBBS A.D DONAU v Dolních Rakousích.

Pohledem do novodobé historie zjistíme, že od konce devadesátých let je doprava obecně jako taková na zdejší lokálce ve znamení značného poklesu. V roce 2007 byl rozhodnutím Ústeckého kraje ukončen provoz osobních vlaků v rámci základní dopravní obslužnosti a dráha přešla do tzv. režimu turistických linek. V tomto režimu jezdí vlaky dle objednávky kraje, zpravidla pouze v turistické sezóně. Nákladní doprava za poslední roky znamenala výrazný pokles a od přelomu milénia je provozována jen nepravidelně. V roce 2009 definitivně zanikla vlečka rudného dolu odbočující ze zastávky Měděnec. Zdejší důl byl v provozu mezi lety 1968 – 1992 a vytěžilo se v něm přibližně 2,7 miliónů tun rubaniny, což představuje asi 936 tisíc tun železa. Po určitou dobu se v něm získávaly také rudy mědi a stříbra. V letech 2010 – 2012 ožila zdejší dráha relativně pravidelnou nákladní dopravou, kdy se ve zdejších

horách těžilo smrkové dřevo určené primárně na vývoz. Z těchto důvodů byla „oprášena“ i pravidelná trasa manipulačního vlaku Chomutov – Vejprty a zpět. S postupem těžby v této části Krušných hor byla v roce 2012 trasa manipulačního vlaku zkrácena jen do Kovářské, aby záhy nákladní doprava utichla úplně. Tento útlum těžby dřeva ovlivňují dva faktory. Prvním z nich je ráz krajiny na vrcholcích Krušných hor, kde rozsáhlé plochy zaujímají nekonečné louky. Tím druhým je realizace kalamitní těžby v lesích napadených ve větší míře kůrovcem, tedy na Moravě. V posledních dvou letech však kůrovec pronikl i do této oblasti Krušných hor, kde začal smrkový porost napadat ve stejném rozsahu, jako před lety na Moravě. Určitým pozitivem posledních dvou let je ale fakt, že období sušších měsíců vystřídalo spíše období chladnější a bohatší na srážky, což kůrovci v jeho rojení vůbec nepřeje.



Druhý snímek a pohled od městyse Měděnec. Na pozadí Jelení hora s výškou 993 metrů, je nefelinitový kopec v Krušných horách a nejvyšší bod geomorfologického okrsku Přísečnická hornatina.

Právě kvůli nynější těžbě dřeva a poptávce zákazníka, v týdnu od 17. do 21. května poprvé po mnoha letech ožila nákladní doprava v celém úseku dráhy až do Vejprty. Samotná nákladka proběhla v dopravně Vejprty a určitou zajímavostí je, že současné manipulační místo se nachází v místech, kde ještě před pár lety byla výpravní budova a nástupiště pro cestující. Po zbourání téměř jedné čtvrtiny budovy a po redukci rozsáhlého kolejiště, především jeho vzdálené části, a to včetně skladů, byla manipulační kolej včetně volné plochy vybudována na dostupnějším místě. Dá se říct, že tento zásah do infrastruktury neomezil případnou nákladní dopravu a spíše naopak se povedlo využít optimálněji prostory původně rozsáhlé železniční stanice. Nicméně v ostatních dopravních na celé lokálce revitalizace proběhla mnohem razantnějším způsobem. Kolejiště v Kovářské a Křimově bylo zredukováno na minimum, stanice Rusová a Domina zanikly úplně a v jejich místech dnes nalezneme pouze průjezdnou kolej a v místě budovy pouze zděný přístřešek, často hanlivě nazývaný „antivandal“. Nutno

dodat, že podobný osud po 2. světové válce potkal větší část obcí v této části Krušných hor, které dnes najdeme dle názvu pouze na mapě, ale v realu zde nic původní zástavbu nepřipomíná. Naopak světlou výjimkou jsou dnes městyse Výsluní, Měděnec nebo Kovářská, která stojí nepochybně za návštěvu. Jako jednu z mnoha zajímavostí můžeme dodat, že ráz krajiny a „duch“ zdejších obcí dal vzniknout seriálu Rapl z dílny České televize. Část scén tohoto seriálu se natáčela například přímo v okolí Měděnce.

Ale zpět k dopravě. Než naše putování po lokálkách ukončíme, nesmíme zapomenout zmínit ještě dopravu Černovice ležící téměř na dohled od hlavní trati Ústí nad Labem – Cheb, v těsném sousedství města Chomutov. Zde se nachází poměrně velký zákazník nejen ČD Cargo, ale i dalších dopravců. Konkrétně jde o Agro ZZN, a.s., Černovice u Chomutova, které relativně pravidelně nakládá ucelené soupravy obilovin. Samotná nákladka probíhá přímo v areálu Agra, kam je úvratově zaústěna vlečka z dopravy Černovice u Chomutova.

Text a foto: NT

## Přestavba lokomotiv řady 163 na řadu 363

Někteří z vás již možná zaslechli, že ČD Cargo úspěšně, na rozdíl od firmy Regiojet, vysoutěžilo přestavbu lokomotiv řady 163 na řadu 363, přičemž přestavba je podporována z Operačního programu Doprava.

Projekt prozatím běží úspěšně, dokonce s časovým náskokem oproti plánu stanoveném ve smlouvě mezi ČD Cargo a zhotovitelem přestavby ČMŽO Přerov. 14. července 2021 proběhl jeden z kontrolních dnů projektu přímo v areálu zhotovitele a na přílo-

žených fotografiích z dílen ČMŽO Přerov můžete vidět, že v našem vozidlovém parku ubyla lokomotiva 163.257 a nahradila ji lokomotiva 363.257.

Kromě jiného čísla není na první pohled na lokomotivě vidět příliš změn. Vždyť i původní lokomotivy řady 163 vznikly jednoduše vypuštěním střídavé části dvousystémové lokomotivy řady 363. Kdo se dívá pozorně, ten si jistě všimne nově dosazeného trakčního transformátoru na skříni mezi podvozky a jen ten,

kdo má možnost vidět lokomotivu shora, uvidí i změny v trakční výzbroji na střeše. I když označujeme lokomotivu 363.257 jako prototypovou, vlastně to žádný prototyp není. Je kopií lokomotivy 363.075 s provedenými nezbytnými změnami schváleného stavu, tedy standardní lokomotivou řady 363 třetí série (tovární označení 69 E3). Samozřejmě, dnes již není možné získat některé původní součástky nutné pro přestavbu, ale zhotovitel si poradil buď novou výrobou stejných dílů, nebo náhradou nevyroběného typu nově zkonstruovaným dílem se stejnými parametry. Takový je např. i trakční transformátor, který je nově vyroben se stejnými parametry. Lokomotiva 163.257 je nyní plně přestavěna na lokomotivu řady 363 s výjimkou drobných dodělek.

Co se bude dít dál? Nyní je třeba lokomotivu vyzkoušet na zkušební pod-



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava

Ministerstvo  
dopravy

napětím obou trakčních systémů, odladit drobné závady, a poté může vrazit na železniční síť do ověřovacího provozu. Po ověření a získání všech potřebných povolení k provozu může posílit lokomotivní park ČD Cargo a rozběhne se sériová přestavba dalších strojů 163.2xx. Často dostávám

dotaz, proč v projektu nejsou zahrnuty lokomotivy 163.0xx. Důvod je jednoduchý. Jsou vybaveny pro provoz v Polské republice a řada 363 tam není schválena do provozu. Pro výkony naší dceřiné společnosti ČD Cargo Poland proto musí zůstat bez přestavby.

Text a foto: Petr Říha



# Hledáme zaměstnance, bez kterých se vlak nerozjede!

Akciová společnost ČD Cargo, podobně jako i ostatní železniční nákladní dopravci, musí akceptovat fakt, že skoro 600 zaměstnanců zařazených do zaměstnání strojvedoucích je starších 55 let. Protože výcvik strojvedoucího není záležitostí pár týdnů, je nábor uchazečů o toto povolání de facto stále otevřen.

I přes to, že nabídka na pracovní pozici je zveřejněna na webu společnosti, ve facebookovém profilu a na pracovních portálech, využíváme toho, že Cargovák je k dispozici v elektronické podobě i mimo naši společnost, a zveřejňujeme tuto pracovní nabídku i zde:

## Chcete změnit svůj profesní život?

- Máte technické myšlení a ochotu se dále učit a vzdělávat?
- Je Vám více než 19 let?

- Splníte podmínky zdravotní způsobilosti a absolvujete s kladným výsledkem dopravně psychologické vyšetření?

- Zajistíme Vám výcvik pro strojvedoucího bez Vaší finanční spoluúčasti!

Pokud se někdo z Vás rozhodl, že se stane strojvedoucí, je to pro nás velmi dobrá zpráva, i když cesta na stanoviště strojvedoucího není vůbec jednoduchá!

## Co můžeme nabídnout?

- Náborovou odměnu v celkové výši až 80 000,- Kč, kterou vyplácíme po částech již v průběhu a po ukončení ročního výcviku
- Flexibilitu při směnném provozu (36hodinový pracovní týden)
- Příplatky podle konkrétního výkonu práce nad rámec zákonníku práce
- Týden dovolené navíc

- Příspěvek zaměstnavatele na stravování, roční příspěvek zaměstnavatele na penzijní spoření 15 000,- Kč a 9 000,- Kč na životní pojištění

- Možnost nákupu aplikace pro volné jízdy ve vlacích ČD s minimálním příspěvkem zaměstnance a mnoho dalších výhod!

Stát se strojvedoucí je rozhodnutí na celý život. A pokud se rozhodnete být naším kolegou, tak poznáte, že vlastně není nic krásnějšího než sledovat svět z okna lokomotivy. Obdobně se to říká o pohledu z koňského hřbetu, ale těch koní na lokomotivě budete mít tisíce a tím se ten nádherný pocit ještě znásobí. **Zaměstnání je vhodné i pro ženy, našich 9 kolegyní to může potvrdit!**

Budete řídit a obsluhovat nové moderní vlaky a budete zodpovědní za ve-

dení vlaku. Součástí vaší práce bude také komunikace a koordinace práce s ostatními zaměstnanci v železničním provozu. V neposlední řadě budete pracovat prostřednictvím tabletu s informačními systémy pro zaznamenávání průběhu jízdy a dalších technických parametrů.

## Splňte si u nás svůj sen!

Sledujte nás na [www.cdcargo.cz](http://www.cdcargo.cz)  
[www.facebook.com/cdcargo.cz/](https://www.facebook.com/cdcargo.cz/)

Ještě si dovoluujeme upozornit, že **zaměstnanci ČD Cargo, který získá/přivede nového zaměstnance do pra-**

**covní pozice strojvedoucí nebo strojvedoucí v přípravě, bude poskytnuta odměna za získání nového zaměstnance v maximální výši 5 000,- Kč.** Tato odměna bude zaměstnanci jednorázově vyplacena nejdříve s vyúčtováním mzdy za měsíc, kdy uplyne 12 měsíců od data nástupu k ČD Cargo nového zaměstnance a za podmínky, že nový zaměstnanec řádně do 12 měsíců od data nástupu k ČD Cargo splnil výcvikový plán a je schopen samostatného výkonu práce.

Věra Drncová

Ilustrační foto: Michal Roh



## Zaměstnanec oddělení odpovídá



Obdrželi jsme z gestorského útvaru oblasti zaměstnanecích jízdních výhod – odboru personálního GŘ ČD, a.s., informace k výměně IN Karet, které jsou „nosičem“ aplikace „železniční průkazka“. Platnost In Karty je uvedena na lící straně v pravém dolním rohu – údaj „Platnost karty“.

Doporučujeme všem držitelům In Karet s aplikací železniční průkazka (zaměstnancům i oprávněným rodinným příslušníkům s nárokem na zaměstnanecí jízdní výhody – aplikaci železniční průkazka) zkontrolovat si tento údaj a pokud je v daný okamžik platnost In Karty kratší než 62 dní (cca 2 měsíce), zajistit si výdej nové In Karty.

O tzv. duplikát In Karty je možno si požádat nejpozději 6 týdnů před koncem její platnosti, protože je třeba počítat s tím, že nová In Karta bude vyrobena nejdříve za 3–4 týdny po podání žádosti.

Doporučujeme držitelům In Karet zažádat si o duplikát karty přes e-shop ČD. V případě, že nemáte možnost vyřešit žádost elektronicky, můžete zažádat o duplikát na některé ze stanic s pokladní přepážkou ČD, kde si novou In Kartou i vyzvednete.

Další z možností je, že si zaměstnanec i pro své oprávněné rodinné příslušníky (s nárokem na zaměstnanecí jízdní výhody – aplikaci železniční průkazka), vyřídí žádost o duplikát In Karty na příslušném personálním pracovišti O10/1 ČD Cargo.

Konkrétní popis uvedených možností a další informace jsou uvedeny v Opatření ředitelky odboru personálního č. 14/2021, které bylo k výměně In Karet zpracováno a je zveřejněno v prostředí Portálu ČD Cargo, v prostoru platných interních norem na adrese v části PER-personální/Opatření ředitele odboru personálního/ROK 2021.

Věra Drncová

# Projekt MOMIS

Pod akronymem MOMIS realizuje odbor procesního inženýringu ČD Cargo projekt „Modernizace Microsoft infrastruktury“. Cílem projektu je provést napříč celou firmou generační skok ze stávajícího uživatelského prostředí Microsoft verze 2010, ve kterém téměř všichni denně pracujeme, na aktuální verze Microsoft 365, resp. 2019.

Přípravná fáze projektu byla uzavřena koncem loňského roku, letos v únoru jsme pak zahájili jeho realizaci. Kromě interního týmu ČD Cargo se na projektu podílí i Microsoft Services EMEA a samozřejmě ČD – Informační systémy s kvalifikovaným subdodavatelem, vzešlým ze soutěže uspořádané speciálně pro potřeby projektu.

Z laického hlediska lze projekt rozdělit do dvou částí: První z nich, jejíž realizace probíhá právě v těchto dnech, ještě nemá zásadnější dopad na koncové uživatele. V jejím rámci jsou budovány základní stavební kameny nové infrastruktury, které se bez

výjimky nacházejí „na pozadí“. Podstatným přínosem této etapy je vytvoření předpokladů pro zvýšení kybernetické bezpečnosti na úrovni odpovídající současným hrozbám. V druhé části již budou postupně zprovoznovány nové systémy a aplikace, včetně vybavení koncových stanic uživatelů.

Než přistoupíme k výčtu nejdůležitějších změn, které ČD Cargo a jeho zaměstnanci čekají, bude vhodné si objasnit klíčový princip, o němž se nová infrastruktura bude opírat. Jedná se o tzv. Cloud, tedy vyhrazený virtuální prostor, k němuž lze prostřednictvím internetového připojení přistupovat prakticky odkudkoliv. Firmě a jejím zaměstnancům tento prostor poskytne mnohem širší spektrum služeb, než stávající infrastruktura vázaná na fyzické servery buď přímo ve společnosti ČD Cargo, nebo u jejích dodavatelů. Samozřejmostí bude výrazně modernější uživatelské rozhraní všech služeb, mimo jiné optimalizované pro bezproblémový provoz nejen z PC a laptopů, ale i tabletů či smartphonů.

Nové prostředí uživatelům mimo jiné přinese:

- Vlastní e-mailovou schránku a základní kancelářský software pro každého zaměstnance ČD Cargo
- Oproti stávajícímu stavu výrazně vyšší limit na velikost osobních e-mailových schránek v Exchange on-line (nejméně 2 GB)
- Možnost pořádat audio- a videokonference a sdílet data v moderním komunikačním prostředí MS Teams (s nímž již mnozí uživatelé mají zkušenost)
- Možnost souběžné editace jednoho souboru v MS Teams nebo SharePoint více uživateli
- Téměř neomezený (1TB) prostor pro ukládání dokumentů a souborů v rámci služby OneDrive for Business s flexibilním přístupem nezávislým na místě, z něž uživatel pracuje
- Organizace práce a úkolů pomocí aplikací Planner, TaskManagement, To-Do, Project Online (v současnosti pouze v rámci Microsoft Outlook)



Postupný přesun uživatelů a aplikací do nového prostředí plánujeme zahájit ve 3. čtvrtletí letošního roku, uzavřít pak tento proces hodláme do konce roku 2022.

Velmi nám záleží na tom, aby uživatelé vzali nové prostředí takřkajíc „za své“. Z toho důvodu je máme v úmyslu všemi dostupnými prostředky podrobně informovat zejména o krocích, které se jich jakýmkoliv způsobem dočknou. Samozřejmostí bude náležitě zaškolení a poskytnutí podpory při osvojování nových nástrojů a postupů práce v on-line prostředí.

V nejbližší době zprovozníme na systému SharePoint web, na němž bude

možné získat bližší informace o projektu. Již dnes mohou zvědaví uživatelé zasílat své dotazy projektovému týmu na adresu [momis@cdcargo.cz](mailto:momis@cdcargo.cz)

Rychlému vývoji v oblasti ICT prostě nelze utéct, a tak projekt MOMIS představuje posun do jisté míry nezbytný pro to, abychom „udrželi krok s dobou“. Vedle toho však tato změna přináší rozsáhlé možnosti pro zlepšení a usnadnění práce všech uživatelů nové infrastruktury.

Věříme, že společně s nimi dokážeme těchto možností využít na maximum.

Projektový tým MOMIS

# Samočinné spřáhlo 4. díl – Evropa

Sérii článků věnovaných technologii samočinného spřáhla zakončíme u nás v Evropě. O problematice digitálního samočinného spřáhla v rámci evropských zemí se toho v uplynulém roce a půl napsalo a nahovořilo poměrně dost a někteří železniční dopravci již toto spřáhlo testují, nicméně dostatečné zkušenosti s implementací této technologie zatím k dispozici nejsou.



Spřáhlo typu Scharfenberg výrobce Voith

V současné době je většina nákladních vlaků stále spojována ručně pomocí klasického tažného a narážecího ústrojí se šroubovkou. V budoucnu by mělo digitální samočinné spřáhlo přinést mnoho výhod: zvýšení kapacity



Spřáhlo typu Schwab výrobce Wabtec

sítě, omezení nutnosti posunu při sestavování vlaku, redukci manuálních procesů a umožnění prediktivní údržby vozidel. Kromě toho je nepřetržité napájení a datové připojení na voze základem pro další automatizované procesy na železnici.

Organizace Shift2Rail a konsorcium vedené společností Deutsche Bahn zahájily dva propojené projekty vývoje a testování digitálního samočinného spřáhla na kolejových vozidlech. Cílem obou projektů je vybrat jednotné řešení pro nasazení v rámci celé Evropy.

Shift2Rail, evropská železniční iniciativa, jejímž cílem je urychlit přizpůsobování nejmodernějších technologií v oblasti železnic, podpořila evropský program nasazení digitálního samočinného spřáhla, a přišla s výzvou tý-

kající se jeho dalšího rozvoje. Spolufinancování z programu Horizont 2020 činí 1,8 milionu EUR. Organizace vyzvala k předložení návrhů na řešení samočinného spřáhla cílené na typ 4 (který zahrnuje spojení vozidel, brzdového a napájecího potrubí, elektrického napájecího vedení a digitální sběrnice) s rozšiřitelností k typu 5, který navíc umožňuje ještě automatické rozvěšování vozidel jako doplňkovou funkci. Podmínkou je zajistit, aby řízení projektu a zúčastněné subjekty pocházely ze širokého geografického území celé Evropy a úzce spolupracovaly.

Výše zmíněné konsorcium vedené skupinou Deutsche Bahn se skládá ze



Spřáhlo typu SA-3 výrobce CAF

šesti státních i soukromých společností z odvětví železniční nákladní dopravy: Rail Cargo Group (Rakousko), DB Cargo (Německo), SBB Cargo (Švýcarsko) a držitelé nákladních vagonů Ermewa, GATX Rail Europe a VTG. Německé spolkové ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury na tento projekt poskytne přibližně 13 mil. EUR. Pilotní projekt k předvedení, testování a schválení digitálního samočinného spřáhla pro železniční nákladní dopravu byl zahájen v červenci 2020 a měl by trvat do prosince 2022. Jeho záměrem je, aby v cílovém stavu byly všechny nákladní vozy v Evropě (kterých je více než 600 000) vybaveny samočinným spřáhlem.

Testování se uskuteční ve dvou fázích. V první etapě proběhlo vybavení nákladních vozů prototypy samočinného spřáhla od čtyř různých výrobců – Dellner, Voith, Wabtec/Faiveley a CAF, ve druhé etapě bude vlak složený z vozů vybavených vybraným typem spojovacího zařízení ve zkušebním provozu v Německu, Švýcarsku, Rakousku a dalších evropských zemích. To umožní otestování vybraného digitál-

ního samočinného spřáhla v každodenních provozních podmínkách v různých oblastech, včetně manipulace v seřadovacích nádražích. Výsledky těchto testů pak budou použity pro rozhodnutí o nejhodnějším typu spřáhla pro evropské poměry. Do konce roku 2021 by měl být zvolen finální design vybraného modelu.



Spřáhlo výrobce Dellner

Náklady na implementaci:

- Očekává se, že přestavba se dotkne minimálně 490 000 nákladních vozů a 17 000 lokomotiv.
- Odborníci odhadují celkové náklady v rámci Evropy na nejméně 8,6 miliard EUR.

Text: Zuzana Kovačová

Foto: [www.https://mediarail.wordpress.com](https://mediarail.wordpress.com)

## Fotosoutěž ČD Cargo

**Vyhraje hodnotné ceny!**  
Zašlete nám jakoukoliv fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo. Vybrané snímky budou vybrány do stolního kalendáře pro rok 2022. Fotografie zasílejte na email: [fotosoutez@cdcargo.cz](mailto:fotosoutez@cdcargo.cz), včetně krátkého popisku.

**Vyhraje hodnotné ceny!** Zašlete nám jakoukoliv fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo. Vybrané snímky budou vybrány do stolního kalendáře pro rok 2022. Fotografie zasílejte na email: [fotosoutez@cdcargo.cz](mailto:fotosoutez@cdcargo.cz), včetně krátkého popisku.

**Soutěž trvá do 20. září 2021, vyhlášení proběhne 30. září 2021.**  
Více informací na [www.cdcargo.cz/fotosoutez](http://www.cdcargo.cz/fotosoutez).

1. cena: Model lokomotivy ČD Cargo  
Voucher do restaurace Výtopna v hodnotě 1.500,- Kč  
Poukázka do knihkupectví Corona v hodnotě 500,- Kč
  2. cena: Voucher do restaurace Výtopna v hodnotě 1.500,- Kč  
Poukázka do knihkupectví Corona v hodnotě 500,- Kč
  3. cena: Poukázka do knihkupectví Corona v hodnotě 500,- Kč
- ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zaslané fotografie k propagačním účelům.

## Tenisový turnaj ČD Cargo

Ve čtvrtek 24. června se v areálu VISTA RESORT & CLUB Praha uskutečnil jubilejní 15. ročník tenisového turnaje čtyřher ČD Cargo. Pyšnit se může hned několika prvenstvími. Poprvé v historii se turnaj odehrál na venkovních antukových dvorcích, na rozdíl od předchozích halových turnajů. Zaregistrovali jsme rekordní účast hráčů a vůbec poprvé se mezi hráči objevil i předseda představenstva ČD Cargo! Za zmínku stojí i další novinka, kterou byla změna losovacího systému turnaje a použití nasazení vybraných deblových párů. Nutno podotknout, že všechny tyto uvedené aspekty měly velice pozitivní vliv na kvalitu turnaje a celkovou atmosféru, kterou doplnilo téměř ideální počasí.



Turnajem provázel zkušený sportovní komentátor Petr Vichnar, úvodní slovo patřilo již zmiňovanému hrajícímu předsedovi představenstva ČD Cargo Tomáši Tóthovi. Úvodní část turnaje náležela bojům o dvě postupová místa z každé ze čtyř skupin do vyřazovacích bojů. Do pozdních odpoledních hodin se pak rozhodovalo o konečném pořadí. I přesto, že většina hráčů se přijela na turnaj pobavit a tenisem zrelaxovat, byla cítit i ta správná sportovní rivalita a touha po vítězství. Do finále se letos překvapivě po několika letech nedostala historicky nejúspěšnější turnajová dvojice Jozef Benko/Imrich Sloboda (ZSSK Cargo Slovakia), přesto si v zápase o třetí místo lehce poradila s párem Petr Tauber/Tomáš Révész (SŽ, ČD) a brala bronz. V kvalitním finále si premiérový titul vybojoval pár Václav Fiškandl/Miroslav Mařík (LPR Blatná). Na druhém místě se pak umístil nejlepší ze zástupců pořádatelů ČD Cargo Petr Bůžek spolu s Wolfgangem Wiesingerem (HSL Logistik).

Vyhlášení výsledků se ujala ředitelka odboru obchodu Vlasta Slavíková spolu s členem představenstva Zdeňkem Škvařilem, kteří celý turnaj i ukončili. První akce téměř po dvou letech covidových restrikcí se náramně vydařila a přejme si jen, aby mohly následovat i další, které pro naše obchodní partnery a zákazníky připravujeme.

Zdeňk Šiler  
Foto: Archiv ČD Cargo

# Železniční proměny (16.)

## Armáda a železnice (dokončení)



Pro vojenské plány měla železnice význam nejen jako rychlý dopravní prostředek, ale také jako prostředek obranný reprezentovaný tzv. pancéřovými nebo obrněnými vlaky. Za jejich předchůdce můžeme považovat vozovou hradbu vynalezenou geniálním husitským vo-

ani bodák nic nepomůže, a že vlak, mající v každém voze několik strojních pušek, po případě i malokaliberné rychlopalné dělo, rozsévá smrt na všechny strany, a že skosil by jich ohromné množství mnohem dříve, než by k němu doběhli. Jinak ovšem věc se má, má-li nepřítel k dispozici četné a silné dělostřelectvo, ač i v tom případě účinné převedení vlaku není úlo-

Proto byly od roku 1925 ponechány ve výzbroji pouze bojové vozy a lokomotivy. Jednalo se o 6 obrněných vlaků a 2 opacované muniční vozy. Později do výzbroje přibyla ještě obrněná drezína Tatra. Tehdejší obrněné vlaky byly nejčastěji tvořeny představným (tykadlovým) vozem, opacovanou lokomotivou, dvěma kulometnými a jedním dělovým vozem. Představné vozy byly do vlaku řazeny pro případ, kdyby trať před vlakem byla podmiňována. Pro tyto účely byly používány plošinové vozy ložené různým materiálem, např. kolejnicemi pro případnou opravu tratě. V průběhu 1. světové války byly pro tyto účely používány rovněž starší lokomotivy. Posádku vlaku tvořilo 70 – 90 mužů. Při mobilizaci v září 1938 sice vlaky vyjely na určená stanoviště, brzy se však vrátily zpět do Milovic, kde je převzala německá armáda.

Asi nejznámější kapitolou v historii používání obrněných vlaků je jejich nasazení ve Slovenském národním povstání v letech 1944–1945. V železničních dílnách ve Zvoleně byly postupně vyrobeny tři obrněné vlaky – Štefánik, Hurban a Masaryk. Každý z nich se



Lokomotiva 377.483 (310.453) od obrněného vlaku č. 6 ve stanici Milovice. Ta byla dlouhou dobu – až do konce osmdesátých let 20. století cílovou pro celou řadu vojenských transportů.

Sbírka: Jiří Maurenz

jevůdcem Janem Žižkou z Trocnova. Hnací silou Žižkových obrněných vozů byli lidé nebo koně; obrněné vlaky poháněla zpravidla parní lokomotiva. Obrněné vlaky jako bojový prostředek se značně rozšířily za 1. světové války. „Hlavním úkolem pancéřových vlaků jest služba výzvědná a dopravování potravin a střeliva ohroženým místem. Nepřátelská péchota nepodnikne téměř nikdy útoku na jedoucí vlak pancéřový, vědouc dobře, že tu ani puška

hou snadnou.“ Tolik se o významu obrněných vlaků píše ve svazku č. 3 „Technických vymožeností ve válce světové“ z roku 1915. Výzbroj vlaku tvořilo zpravidla těžší dělo v pancéřové věži a několik strojních pušek. Vozy byly spojeny telefonicky a každý z nich měl svého velitele podřízeného vrchnímu veliteli vlaku. Pro pozorování tratě byly v čelních stěnách vozu malé okénka, pro každou kolejnici jedno. U jednoho stál kadet, u druhého poddůstojník, kteří pozorovali, zda není trať poškozena. Slavnou kapitolu tohoto období psali i českoslovenští legionáři, kterým se pomocí obrněných vlaků podařilo v krátké době ovládnout celý úsek Transsibiřské magistrály od Volhy až k tichomořskému pobřeží.

Nově vznikající československé armádě se podařilo přímo v den převratu zajistit v Praze-Vršovicích soupravu složenou z vozidel rakouského obrněného vlaku. Do akce byl tento vlak nasazen poprvé v listopadu 1918. Až do června 1919 bojovala jeho posádka s maďarskými jednotkami usilujícími o získání území jižního Slovenska. Postupně do bojů zasáhly i další vlaky již domácí výroby pojmenované Brno, Bratislava a Generál Štefánik. Maďaři měli tehdy k dispozici celkem 20 obrněných vlaků s kvalitní výzbrojí a velmi dobře vycvičenými posádkami. Obrněný vlak Brno také v lednu 1919 bojoval s polskými jednotkami na Těšínsku. Obrněné vlaky dlouhodobě dislokované na různých místech Slovenska byly v létě 1923 soustředěny do vojenského tábora v Milovicích, kde vznikla tzv. rota obrněných vlaků. Není bez zajímavosti, že za přestavěné obrněné vozy, pomocné vozy a lokomotivy musela armáda platit ČSD nájem. Celkem se jednalo o 8 lokomotiv, 3 osobní a 31 nákladních vozů.



Železnice se uplatnila i při odsunu sovětských vojsk z bývalého Československa. Právě před 30 lety opustil území tehdejšího Československa poslední železniční transport Sovětské armády. Stalo se tak na základě československo-sovětské dohody o odchodu vojsk. V té době zde bylo přibližně 73 tisíc vojáků, 1 220 tanků, 2 505 bojových vozidel a obrněných transportérů nebo 76 bojových letadel a 146 bojových vrtulníků. Na snímku Michala Doležala (Zdroj ČTK) je zachycen vlak s vojenskou technikou ve Frenštátu pod Radhoštěm.



O tom, že železnice na poskytování přepravních služeb armádě často dopltila, svědčí fotografie karlovarské výtopny zničené při spojeneckém náletu v dubnu 1945. Mohlo toto zbytečné ničení výrazněji uspišit konec války?

Sbírka: Michal Roh

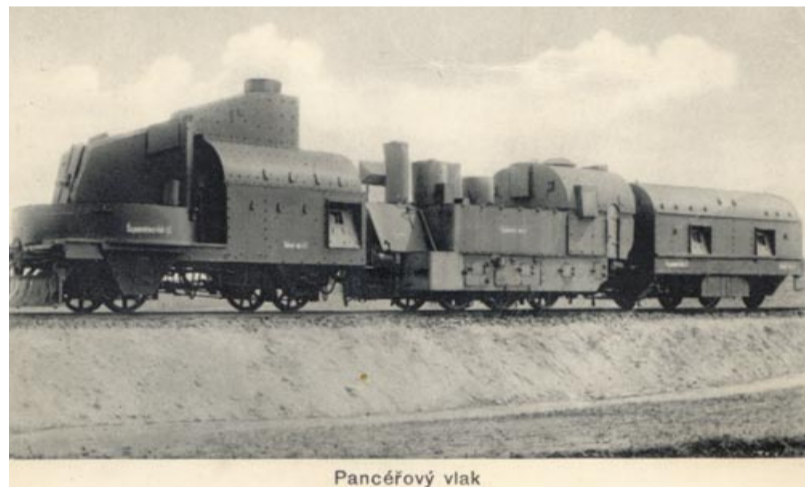
prapor obrněných vlaků zahrnující rotu parních obrněných vlaků, rotu motorových obrněných vlaků a náhradní rotu. Útvar zanikl v listopadu 1954. U praporu sloužilo 289 vojáků, ale celková potřeba personálu pro obsazení všech obrněných vlaků činila téměř 1 100 osob. Složení vozového parku mělo být následující: 4 parní obrněné vlaky (cvičná souprava Svoboda, T. G. Masaryk, E. Beneš, Generál Štefánik), 3 motorové obrněné vlaky (Stalin, Generál Pavlík a cvičná souprava J. M. Hurban) a 1 improvizovaný obrněný vlak Orlik. K dispozici byly ještě 2 cvičné lehké obrněné dreziny Steyer-Daimler a několik záložních dělových a kulometných vozů. Ve vý-

zbroji československé armády byl i tzv. radarový vlak – kořistní německá souprava „Flug-Melde-Mess-Zug“ z doby 2. světové války nalezená po skončení bojů v Ostroměři. Jednalo se o soupravu 36 vagonů zahrnujících mimo jiné i dva radiolokátory. Z výzbroje byl vyřazen až v roce 1954, když předtím střežil vzdušný prostor z Horažďovic.

Tolik několik krátkých postřehů z bohaté historie spojení armády a železnice. Co zbývá dodat na závěr? Ještě na počátku devadesátých let 20. století sloužilo u železničního vojska 5 700 osob, z toho 3 700 vojáků základní služby. Po rozpadu Československa v roce 1993 bylo toto armádní odvětví označeno jako nadbytečné a dnem 31. března 1994 v rámci Armády ČR zaniklo. Zachovány zůstaly pouze útvary železničního vojska dislokované na Slovensku a zařazené do Armády SR.

Spojení armády s železnicí však nezanklo. Armáda České republiky je stále významným zákazníkem ČD Cargo, stejně jako některé další armády aliance NATO. Zajišťujeme jak přepravu vojenské techniky v rámci České republiky mezi jednotlivými výcvikovými prostory a vojenskými útvary, tak přepravu na různá cvičení v zahraničí, v posledních letech zejména v Pobaltí nebo na zahraniční vojenské mise. Pro přepravu vojáků má ČD Cargo k dispozici lehké vozy.

Michal Roh



Pancéřový vlak

Prvorepublikový pancéřový vlak „Plzeň“ (později obrněný vlak č. 5) s lokomotivou řady 99 doplněný ještě služebním vozem.

Sbírka Jiří Maurenz

### Foto měsíce



Fotografie Zdeňka Mazánka nám připomíná, že 18. července 2021 utichl provoz na úzkorozchodné tramvajové lince z Liberce do Jablonce nad Nisou. Do Vratislavic nad Nisou by se již na normálním rozchodu měly tramvaje vrátit na podzim letošního roku, modernizace celé tratě z Vratislavic do Jablonce, včetně přerodování, by měla být dokončena za rok a půl. Snímek jsme se rozhodli zařadit do rubriky foto měsíce nejen jako připomínku konce pravidelného úzkorozchodného provozu, ale i jako obdiv trpělivosti a štěstí autora, kterému se spolu s tramvajemi do Jablonce nad Nisou podařilo 10. května 2021 zachytit i manipulační vlak ČD Cargo mířící do Smržovky.