

Konec léta je tu

Nevím, jak vám, ale mně letní měsíce hrozně rychle utekly. Žádná okurková sezóna se nekonala a práce bylo až nad hlavu. Teď v měsíci září se zase koná spousta zajímavých akcí, u kterých ČD Cargo nesmí chybět. Jednak jsou to akce určené široké veřejnosti, z nichž nejznámější jsou asi Dny železnice, ale zapomenout nesmíme ani na další regionální oslavy zahájení provozu na různých tratích apod. Z akcí určených spíše odborné veřejnosti pak můžeme jmenovat jízdu konferenčního vlaku pořádanou Středoevropským institutem rozvoje dopravy zaměřenou na budoucnost české železnice, železniční konferenci Pardubice 2021 nebo na konec září připravovanou konferenci sdružení železničních dopravců ŽESNAD.CZ. Po řadě on-line konferencí je to velmi příjemný návrat k osobním setkáním. Snad se v tomto režimu podaří uskutečnit i tradiční obchodní konferenci pro naše zákazníky. Již nyní pro ně máme připravenou řadu informací důležitých pro spolupráci v příštím roce. S obchodními partnery bychom se měli sejít na začátku listopadu. Snad se do té doby epidemická situace výrazně nezhorší a slogan „udělejme tečku za koronavirem“ se naplní i v praxi.

Michal Roh



Snímek pořízený 6. září 2021 v areálu bývalého lignitového dolu v Mikulčicích berte jako upoutávku na článek popisující zahájení a průběh **přepravy odpadů z jižní Moravy** k dalšímu zpracování společností CELIO v Litvínově. Možná to bude znít jako fráze a obchodní případ je ještě téměř na začátku, ale už nyní je možné poděkovat zaměstnancům PJ Brno a PJ Ústí nad Labem za pozitivní přístup k tomuto obchodnímu případu a za operativnost při řešení všech problémů s ním souvisejících.

Foto: Michal Roh

OBSAH

03

Retro nátěr lokomotivy 742.333

Po opravě v CZ Loko obdržela lokomotiva 742.333 velice atraktivní nátěr. Přesvědčit se o tom můžete na tratích v okolí Kolína a Nymburka.



07

Den železnice Česká Třebová

V sobotu 4. září 2021 byla v České Třebové zahájena série oslav Dnů železnice. U oslav v této železničářské metropoli nesmělo chybět ani ČD Cargo.



ČD Cargo smazalo loňskou ztrátu a pokračuje v expanzi do zahraničí

Společnost ČD Cargo, největší tuzemský železniční nákladní dopravce a nejvýznamnější dceřiná společnost Českých drah, realizovala za první pololetí roku 2021 zisk před zdaněním dle mezinárodních účetních standardů (IFRS) ve výši 253 mil. Kč. Do konsolidovaného výsledku Skupiny ČD pak segment nákladní dopravy tvořený konsolidovanými výsledky ČD Cargo a jeho dceřiných společností přispěl čistým ziskem po zdanění ve výši 247 mil. Kč. Nákladní dopravce tím dokázal již za pololetí smazat ztrátu vytvořenou za rok 2020 v důsledku pandemie Covid-19 a zlepšit výsledek hospodaření o téměř 300 mil. Kč v meziročním srovnání.

Za první pololetí letošního roku přepravila Skupina ČD Cargo na vlastní licence celkem 31,1 mil. tun zboží, tedy o 2,1 mil. tun více v meziročním srovnání. „Odráželi jsme se ode dna přepravních výkonů, čemuž odpovídá i růst našich tržeb. K tomu nám zásadním způsobem pomohly přepravy realizované pod značkou ČD Cargo v Rakousku, Německu, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku. Úspěšná expanze do zahraničí zůstává zásadním pilířem naší strategie, ve které budeme dále pokračovat. Chceme rozvinout například po-

tenciál přeprav na Balkán. Implementovaná racionalizační opatření na straně nákladů přispěla ke zvýšení produktivity práce našich zaměstnanců a zefektivnění dalších činností. To nám umožnilo pokračovat v investicích do modernizace parku nákladních vozů a lokomotiv, bez nichž nemůžeme na evropském dopravním trhu uspět,“

konstatuje předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth.

Výkony v některých komoditách se však na objemy před vypuknutí pandemie vrací v důsledku celkové situace ve světě jen pomalu. Příkladem může být kombinovaná doprava, kterou v letošním roce ovlivnil především nedostatek přepravních kapacit pro zboží

z/do Číny. To mělo negativní dopad na prodloužení a cenu těchto přeprav. „Provozní komplikace nám přináší také rozsáhlá výluková činnost u nás i v zahraničí, která prodlužuje průjezd přes pohraniční přechodové stanice do Německa a Polska.“

Pokračování na str. 2



Také v prvním pololetí roku 2021 jsme úspěšně realizovali přepravy dřeva s využitím technologie Innofreight, konkrétně tzv. GigaWoodů.

Foto: Lukáš Růžička

ČD Cargo smazalo loňskou ztrátu a pokračuje v expanzi do zahraničí

Dokončení ze str. 1

Přepravy do Německa zasáhly také lokální povodně a již netrvá, stávka strojvedoucích. Tyto faktory nedokáže ČD Cargo ovlivnit a významným způsobem zatěžují naše kapacity a negativně ovlivňují kvalitu přeprav. Hledáme však optimální řešení pro naše zákazníky a investujeme do moderních technologií, abychom kvalitu přeprav dlouhodobě zlepšili. Budeme se muset vypořádat také s významným růstem cenové hladiny většiny našich vstupů včetně trakční elektrické energie. Nečeká nás jednoduché období, ale chceme zůstat konkurenceschopnou a zároveň ekologičtější alternativou nákladní dopravy. To však bude například bez příspěvku na obnovitelné zdroje elektrické energie velmi obtížné," doplňuje předseda představenstva.

V komoditě **železo a strojírenské výrobky** byla situace v prvním pololetí velmi dobrá. Expedice hutních výrobků z obou nejvýznamnějších tuzemských železáren probíhala ve značných objemech, vysoké byly i dovozy železné rudy. Podařilo se také získat a realizovat celou řadu nových přeprav například železného šrotu nebo svitků plechu. Pozitivně lze hodnotit i trend v komoditě **stavebniny**, kde se nám podařilo získat zpět v konkurenčním boji některé přepravy (například odsiřovací vápence do Ledvic) a stávající objemy také navýšit. Také výlukové práce probíhaly podle plánu a ČD Cargo je již tradičně spolehlivým partnerem stavebních firem.

Situace v komoditě **hnědé uhlí** je obecně známá. Výrobu elektřiny a tepla z tohoto paliva negativně ovlivňuje vysoká cena emisních povolenek, stejně jako trvalý tlak na tzv. Green deal spojený s omezováním emisí CO₂. Řada odběratelů proto v 1. pololetí snížila své objednávky, některé výrobní zdroje přešly v určité období kompletně na pálení dřevní štěpky. Přeprava **černého uhlí a koksu** v celém prvním pololetí letošního roku zaznamenává v porovnání s loňským rokem, i přes složitou situaci v hornictví související s jeho útlumem, nárůst. Ten souvisí zejména s přepravami pro hutní průmysl, který, jak jsme již zmínili, zažívá oživení. Důležité je, že na tomto pozitivním trendu se velkou měrou svými výkony podílejí i naše dceřiné společnosti v Polsku a na Slovensku.

V komoditě **chemické výrobky a kapalná paliva** se situace postupně stabilizovala. Dovozy pohonných hmot z Německa nejsou omezovány a je velmi dobře, že ČD Cargo má flotilu vlastních cisternových vozů na tyto přepravy. Před zahájením letní sezóny se alespoň částečně rozběhly přepravy leteckých pohonných hmot. Podařilo se nám získat i některé přepravy v konkurenčním boji s dalšími dopravci. V komoditě **dřevo a papírenské výrobky** bylo dosaženo výborných výsledků. Podílíme se na likvidaci kúrovcové kalamity v dalších oblastech, pokračují vývozy dřeva do Rumunska dalších zemí. Bohužel v souvislosti s přepravami do Rumunska dochází k neúměrnému prodlužování oběhu vozu s dopadem na vozovou si-

tuaci u nakládky. Po jarním boomeru došlo v druhém čtvrtletí k útlumu přeprav obilovin (**potraviny a zemědělské**

O situaci v **kombinované dopravě** již byla zmínka. Postupně se stabilizovala situace po výpadku v Suez, realizují se přepravy vlakem Odra – Labe. Velkým problémem je nedostatek kontejnerů a také vysoká cena za jejich přepravu po moři. Upřednostňo-

a docházelo k omezování výroby a tím samozřejmě i expedice.

Situace v pobočkách **Niederlassung Deutschland** a **Niederlassung Wien** je stabilizovaná, přepravy jsou realizovány bez větších problémů. Německá pobočka realizuje od dubna nové pře-



Přepravy jednotlivých vozových zásilek tvořily v prvním pololetí 2021 přibližně 32 % celkového objemu ČD Cargo.

Foto: Michal Roh ml.

výrobky), což je důsledek vyprázdnění sil a očekávání nové úrody. V dubnu byly zahájeny tradiční přepravy minerálních vod z Prahy do Maďarska, které jsou v zahraničí realizovány dceřinými společnostmi CD Cargo Slovakia a CD Cargo Hungary.

vány jsou také přepravy z Číny do USA. Ve spolupráci s ČD Cargo Adria však intenzivně připravujeme řadu projektů, z nichž některé by měly být realizovány ještě v tomto roce. V **automotive** se projevoval nedostatek elektrických čipů pro výrobu automobilů

pravy automobilů, nové přepravy obilí do Rostocku a celou řadu dalších obchodních případů. V Rakousku jsou nové například přepravy dřeva, biopaliv a dalších komodit.

Petra Slováčková
Michal Roh

Ještě k Covid-19 v PP Praha-Libeň

V minulém Cargováku se čtenáři mohli dozvědět, jak jsme si s pandemií Covid-19 poradili v Praze-Libni. V této souvislosti ještě malé zamýšlení.

Celé toto období bylo velmi složité, pro všechny zúčastněné stresující a mnoho lidí si sáhlo na dno svých sil. Ale Covid-19 přinesl ovšem i některé pozitivní vlivy. Jak jsem již zmínil minule, PP Praha-Libeň se dlouhodobě potýká s nedostatkem provozních zaměstnanců. I přes organizování náborů se stav nezlepšoval, spíše se dá říci, že úbytky byly dlouhodobě intenzivnější, než získávání nových kolegů a kolegyně. Covid-19 toto, zdá se, minimálně na nějakou dobu, poněkud změnil. S uzavřením provozu mnoha živností a firem se na trhu práce objevilo více zájemců, než dříve. Jde přitom častěji než dříve o lidi, kteří umějí a chtějí pracovat fyzicky a velmi často jde též o lidi, kteří nemají problém s přípravou ke zkouškám. Částečně se tento trend projevil již v loňském roce, kdy se zvýšil počet zájemců, kteří k nám nastoupili. Od léta loňského roku jsme přijali na pozici posunovače nebývalé množství nových tváří. Byť někteří z nich odešli,



Ilustrační foto: Martin Boháč

přesto máme přes 10 nováčků, kteří u nás pracují. Někteří z nich i přes velmi krátkou dobu již postoupili, případně se připravují na pozici vedoucích posunu, s některými je postup

v krátké době dohodnut. V minulých letech se nestávalo, že by se přihlásilo k výběrovým řízením tolik lidí a ani nikdy nepřišel tak velký podíl zájemců, kteří by se dokázali v tak brzké

době připravit na vedoucího posunu. Nutno přiznat, že z člověka „z ulice“ udělat v době několika měsíců vedoucího posunu je poměrně rizikové. Zkušenost je při této práci velmi dů-

ležitá a ta při tak rychlém vývoji chybí. Malá zkušenost a velký podíl nováčků (11 nováčků včetně těch v přípravě na 9 dlouholetých posunovačů) se v poslední době projevily na několika naštěstí drobných nehodách v Praze-Libni. Je však pro nás životně důležité, abychom tímto procesem co nejdříve prošli. Protože až se ekonomika začne vzpamatovávat a bude růst poptávka po zaměstnancích, zvýší se riziko odchodu těchto lidí, pokud se nedostanou na pro ně požadovanou mzdovou úroveň. K té cestě vede zejména přes vedoucí posunu. No a dále zde hraje roli fakt, který byl zmíněn již na začátku článku, a sice že stavy zejména lidí u posunu, jsou až příliš prořídle. Vychovávání nových zaměstnanců je velice náročné pro zkušenější kolegy, kteří několik roků „stále někoho něco učí“ a málokdo u té práce zůstane a pokud ano, tak zejména v poslední době mnoho z nich velmi brzy odchází do výcviku na vedoucí posunu. Zaučování nových pak může začít znovu od začátku. Samozřejmě je výcvik náročný i pro dozorčí a komandující, kteří zajišťují vybavování vším potřebným k přípravě na zkoušky, administrativu, hlídání termínů a další.

Martin Kašpar

ČD Cargo znovu v údolí Svatavy

Regionální trať Sokolov – Kraslice byla vybudována jako jeden z posledních úseků soukromé společnosti Buštěhradské dráhy. Koncese na stavbu byla udělena 30. října 1873.

Jedním z hlavních posláním dráhy bylo napojení na saské dráhy ve společné stanici Klingenthal. Ještě předtím, 31. července 1871 podepsala Buštěhradská dráha smlouvu s dolovou společností Johanna Davida Starcka, na jejímž základě byla postavena vlečka z tehdejšího Falknova (dnes Sokolov) k dolu Josef I. Část této vlečky byla později využita při stavbě tratě ke krušuhorskému hřebeni. Během dvou let

razil na odpor kraslické radnice a místních podnikatelů, proto bylo vybudováno nové nádraží blíže městu¹. Přeshraniční provoz byl slavnostně zahájen 1. října 1886.

Trať zpočátku sloužila především k exportu sokolovského uhlí a českých hudebních nástrojů. Později byly k trati připojeny další vlečky. Konkrétně 4 km dlouhá vlečka vedla ze železáren v Rotavě a krátká vlečka do sklárny v Oloví. Podle jízdního řádu z roku 1899 jezdilo na trati denně ve směru do Klingenthalu pět smíšených vlaků s osobními a nákladními vozy, v opačném směru šest spojů. Na základě Mnichovské dohody bylo české pohraničí postoupeno



Konečná stanice nákladních vlaků, resp. nákladíště Kraslice předměstí, kde máme možnost sledovat výměnu prázdných vozů na ložené.

k vykácení stromů a doplnění chybějících kolejnic v příhraničním úseku. A 28. října 1994 vyjel po více než 42 letech první osobní vlak z Kraslic k německé hranici. Následovalo období mezi roky 1995 až 1997, kdy probíhala intenzivní jednání o znovuoživení dopravy na území Německa. V prosinci 1997 se rozhodlo a už v únoru 1998 bylo schváleno dráhu pronajmout společnosti Viamont. Následně o tři roky později došlo k propojení české a německé části tratě a 28. května 2000 přijel na kraslické nádraží vlak z Klingenthalu, v prosinci 2000 byl zahájen trvalý provoz. Dnes je místní lokálka pod správou společnosti PDV RAILWAY, která se kromě provozování regionální dráhy Sokolov – Kraslice stará i o trať Trutnov – Svoboda nad Úpou.

Na závěr ještě zmíníme nákladní dopravu, která stejně jako osobní připadla společnosti Viamont, avšak většina obsluh probíhala pod rouškou tmy. Postupným vývojem a úpadkem průmyslu a s ním spojené nákladní dopravy však přestal jezdit i noční ma-

nipulační vlak. Poměrně krátká kapitola svozu dřeva z Kraslic předměstí v režii ČD Cargo proběhla v roce 2011, podobně jako například z Vejprtu. V obou případech šlo o vývoz vytěženého dřeva do města Augsburg Ring. Nicméně s kůrovcovou kalamitou vystala opětovná myšlenka svázat dřevo z Krušných hor nákladními vlaky, neboť odvoz dřeva po místních komunikacích přinášel nemálo negativ, mnohdy až za hranici bezpečnosti provozu jak ostatních účastníků silničního provozu, tak i místních obyvatel.

Příležitostná nákladní doprava byla zahájena společností Kladenská dopravní a strojní, která ve spolupráci s dopravcem IDS Cargo od roku 2019 prováděla obsluhu nákladíště Kraslice-předměstí. V září 2021 měl na zdejší dráze premiéru i dopravce ČD Cargo. Konkrétně se jedná o ucelené soupravy nástavbe InnoFreight na vlákninu, kterou lesní společnosti nakládají na nákladíšti Kraslice předměstí a jejímž hlavním odběratelem je papírna MONDI ve Štětí. Návoz a svoz souprav je zajiš-

ťován staniční zálohou Karlovy Vary, která má v dopoledních hodinách v náplni práce obsluhu Nejdku, Stráže nad Ohří, Ostrova nad Ohří, ale také odpolední obsluhu vlečky Božičany – Sedlecký kaolín. Po splnění všech těchto úkonů se četa v odpoledních hodinách vypraví právě na obsluhu Kraslic předměstí. Od 15. září 2021 se na této dráze nakládají i jednotlivé vozové zásilky a nově k tarifnímu bodu Kraslice předměstí přibyla i doprava Rotava. Případný železniční fotograf má tak jedinečnou možnost pořídit zajímavé fotografie v údolí řeky Svatavy nebo přímo v samotných Kraslicích.

Dodejme, že trať Sokolov – Kraslice není jedinou soukromou dráhou, na které ČD Cargo zajišťuje nákladní dopravu. Podobně je tomu v Kalné Vodě, Sobotíně nebo Vrbně pod Pradědem.

Text a foto: TN

¹ Nové nádraží bylo od roku 1936 uváděno s přídomkem hlavní nádraží, od roku 1961 je již vedeno pouze jen jako Kraslice.



Sokolovská stálice 742.300 v čele nákladního vlaku 52664 z Nového Sedla do Kraslic předměstí v údolí říčky Svatavy u Oloví.

byly stavební práce dokončeny a 1. června 1876 byl zahájen provoz na 21 km dlouhém úseku ze Sokolova do Dolních Kraslic (dnešní zastávka Kraslice-předměstí). Tato stanice se stala na dalších více než deset let stanicí konečnou, a to z důvodu mnohých neshod se saskou stranou ohledně umístění přechodové stanice. V Sasku dorazil do Klingenthalu první vlak v roce 1875. Teprve v roce 1884 došlo k dohodě, podle níž se přechodovou stanicí stal saský Klingenthal. Buštěhradská dráha chtěla zřídit definitivní kraslické nádraží v místě provizorního pod Kraslicemi. Tento záměr však na-

Německu a trať přešla pod správu Německých říšských drah. Posléze sloužila různým transportům ať už věžňů nebo vojáků. Od 15. dubna 1945 byl provoz na trati zastaven, pravidelný provoz byl obnoven 22. června 1945, ovšem už jen na území Československa.

Dalším historickým mezníkem v historii této dráhy se stal rok 1992, kdy se začaly objevovat informace o uvažovaném zrušení velké části vedlejších tratí ČSD. Mezi kandidáty na zrušení figurovala i zdejší lokálka. Tento záměr nebyl naštěstí uskutečněn. Naopak následovalo dlouhé jednání mezi kraslickou radnicí a ředitelstvem ČSD, kdy došlo

Lokomotivě 742.333 to sluší



Dne 9. srpna 2021 byla společností CZ Loko v České Třebové předána dopravci ČD Cargo motorová lokomotiva 742.333, která prošla nejen rozsáhlou generální opravou, ale také obdržela „retro“ nátěr dle tehdejšího výnosu ministerstva dopravy z roku 1988, tzn. v kombinaci červené se širokým žlutým výstražným pruhem po celém jejím obvodu.

Setkání dvou generací lokomotiv z produkce ČKD Praha. Lokomotiva 742.333 dopravce ČD Cargo přivezla do Městecku Králové ucelený vlak s hnojivem. O přístavbu na vlečku Agra se pak postaral stroj 704.501.

Foto: TN

Již několik dní po předání bylo možné tento stroj spatřit na pracovišti ČD Cargo v Kolíně, kde byl například nasazen na manipulační vlaky do Uhlířských Janovic nebo Zbraslavic. Další nasazení proběhlo přímo na výkonech v okolí Nymburka, kde můžeme zmínit například návoz hnojiv z Lovochemie Lovosice do Agra Městec Králové. Kromě ucelených souprav

s hnojivem vozí místní manipulační vlaky také ucelené soupravy obilnin a v neposlední řadě i jednotlivé vozové zásilky tříděného uhlí z Dolů Bílina pro místní maloodběratele.

Lokomotiva se stala ozdobou i expozice ČD Cargo na Dni železnice v Lužné u Rakovníka. Ale o této události třeba zase příště.

TN



Lokomotiva 742.333 při obsluze vlečky kolínského přístavu Foto: Václav Šafář

Jednotky organizační struktury ČD

SOKV České Budějovice



Vítejte na jihu Čech, v jednom ze tří Středisek oprav kolejových vozidel (SOKV) ČD Cargo. Vzniklo 1. prosince 2007 a zabývá se opravárenstvím a údržbou kolejových vozidel. Podřízeno je mu pracoviště v Jihlavě, kde se opravují především nákladní vozy.

Zajímavosti z SOKV České Budějovice

- 74 elektrických a 78 dieselových provozních lokomotiv
- 10 060 m kolejí v SOKV České Budějovice s 39 výhybkami
- cca 5 vyvazovacích oprav lokomotiv za rok v závislosti na dalších opravách násilných poškození vyššího rozsahu
- 65 výjezdů nehodového jeřábu a pojízdné dílny MAN k mimořádným událostem za rok 2020

V areálu SOKV na Novohradské ulici sídlí i Provozní jednotka České Budějovice a zázemí zde mají i České dráhy, které zde odstavují a udržují některá vozidla používaná na tratích jihočeského kraje a v našem SOKV i zbrojí naftou.

V SOKV se provádí běžná údržba (provozní ošetření) hnacích vozidel, periodické prohlídky malé EM a MM a zdejší středisko je jediné v ČD Cargo, které provádí ve větším počtu i vyvazovací opravy především elektrických střídavých lokomotiv, konkrétně trakce 20 a 30, a také lokomotiv řad 111 a 163. Zvláštní kapitolu představují rekonstrukce nebo spíše modernizace hnacích vozidel. Již v letech 2003 – 2004 „vznikly“ v českobudějovickém depu 3 dvoufrekvenční lokomotivy řady 340 postavené z lokomotiv řady 240. Rekonstrukce byla provedena ve spolupráci s firmou Škoda Dopravní technika a důvodem k ní byla potřeba zabezpečit vozbu na nově elektrifikovaném přechodu Horní Dvořiště – Summerau v elektrické trakci, následně pak i na přechodu České Velenice – Gmünd. Druhou, nově vzniklou lokomotivou je stroj 218.028 – dvouzdrojová lokomotiva vzniklá rekonstrukcí

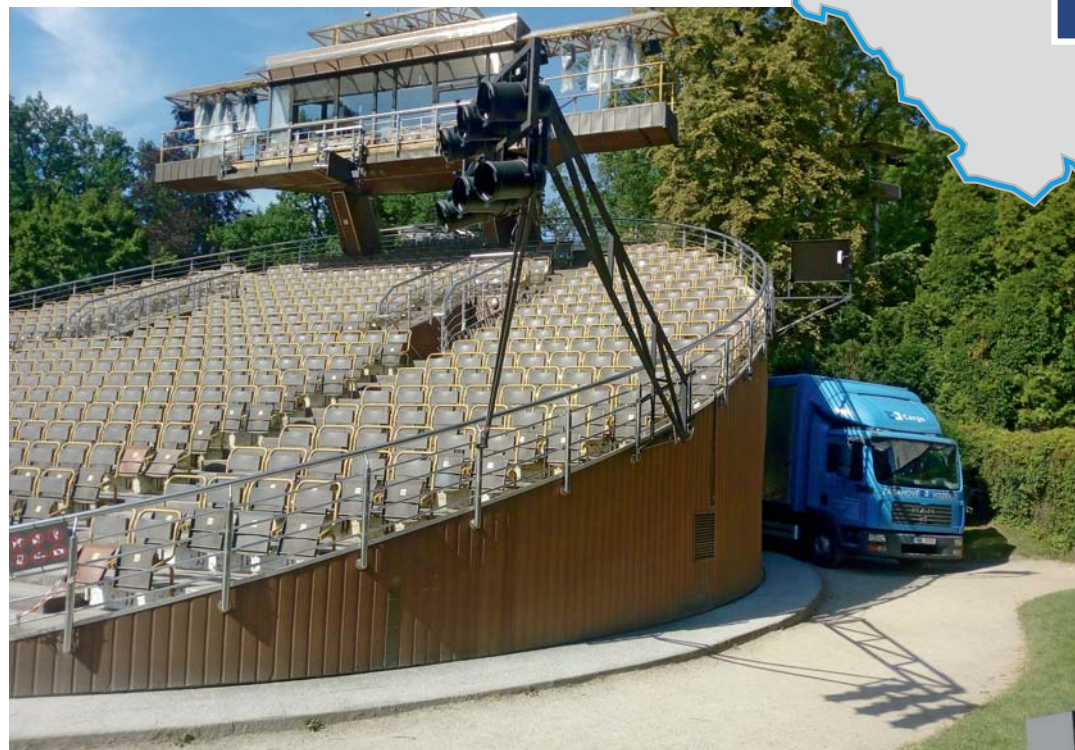
starší lokomotivy řady 210. Neméně důležité jsou opravy nákladních vozů prováděné celkem na třech pracovištích. Běžné opravy vozů jsou prováděny na odstavných kolejích, pro provádění technických kontrol, revizí a rekonstrukcí plechových podlah vozů je určena část jedné z hal. Třetí pracoviště oprav nákladních vozů je dislokováno v Jihlavě.

V SOKV jsou také umístěny nehodové jeřáby a pojízdná dílna MAN s trvalou pohotovostí. Pojízdná dílna disponuje i prostředky k nakolejování vozidel, k větším nehodám pak vyjíždí nehodový jeřáb. Tyto služby si samozřejmě může objednat i jakýkoliv další subjekt.

SOKV České Budějovice je vybaveno nejmodernějšími technologiemi. Jmenovat můžeme např. tenzometrickou váhu k seřizování kolových tlaků, jejíž instalaci se výrazně snížily náklady na tuto činnost nebo podúrovňový soustruh. Samozřejmostí je vodní odpor ke zkoušení lokomotiv a defektoskopické středisko.

Zlepšuje se i pracovní prostředí zaměstnanců, např. v halách byly dokončeny nové podlahy, probíhá postupná rekonstrukce osvětlovacích systémů. Pro odstranění namá-

havější fyzické práce se postupně rozšiřuje vybavenost zvedáky, jeřáby, násobiči momentu apod. Významnou investicí bylo i dokončení ohrazení areálu SOKV, které spolu se stráží službou výrazně snížilo krádeže materiálu například z odstavených lokomotiv.



Výjezd pojízdné dílny v automobilu MAN k havárii otáčivého hlediště v zahradě českokrumlovského zámku.

Foto: Archiv SOKV České Budějovice

ROZHOVOR S ŘEDITELM SOKV ČESKÉ BUDĚJOVICE

Ředitelem SOKV České Budějovice je od 1. listopadu 2016 Ing. Přemysl Pásek. Tradičně jsme mu položili tři otázky týkající se této organizační jednotky.

► SOKV České Budějovice je jako jediné využíváno i Českými drahami. Jak spolupráce funguje?

Spolupráce je velmi dobrá a kromě výhod ze společného využívání některých technických zařízení přináší samozřejmě i občasné problémy. Soužití v jednom areálu je náročnější na organizaci práce dílen i posunu a je nutná snaha umožnit využívání našich zdvihacích zařízení, jehlových kanálů, stříkacích kolejí, tenzometrické váhy, nebo třeba i hříže zaměstnancům ČD. Na vlečce SOKV je velký pohyb vozidel obou společností vzhledem k odstavení vozidel, zbrojení, přístavbě vozidel k opravám i na myčku osobních vozů. Je to hodně o lidech a jejich ochotě si vyjít vstříc a dohodnout se.

► Jaké investiční akce v SOKV proběhly a co vás čeká v dalším období?

V posledních letech proběhly rekonstrukce většiny budov se zateplením a novými fasádami – montážní hala, hala provozního ošetření loko-



Ing. Přemysl Pásek

motiv (POL), provozně chemická laboratoř, administrativní budova SOKV i PJ, kde jsou současně i dílny naší režijní čtyři. Velké investiční akce nás ale ještě čekají. Například rekonstrukce

vytápěcí soustavy pro přechod z páry dodávané teplotárnou na úspornější horkovodní vytápění celého areálu. To představuje výměnu nejen všech venkovních rozvodů, ale i všech výměni-

kových stanic a většiny vnitřních vytápěcích těles. To vše za plného provozu v krátkém období po skončení topné sezóny v květnu 2022 a dokončení do zahájení nové topné sezóny v říjnu téhož roku.

Největší akcí, která se průběžně připravuje, je přemístění opravy nákladních vozů pro běžné opravy z pronajatého pozemku ČD do nových vlastních prostor nad „ranžírem.“

► Zmínil jste přesun opravy nákladních vozů. Můžete nám o této akci říct něco více?

Přemístění je vynuceno plánovanou výstavbou zázemí pro jednotky RegioPanter ČD a také nutností zajistit lepší pracovní podmínky při běžných opravách nákladních vozů. Z venkovního pracoviště by měli zaměstnanci přejít do nové tříkolejné haly. To přinese kromě zjednodušení přístavby vozů především zvýšení produktivity práce, neboť povětrnostní podmínky dost často ovlivňují činnosti na stávajícím nekrytém pracovišti. Přesun byl připravován již v minulosti, ale byl opakovaně odkládán. V současné době se aktualizuje projektová dokumentace a vzhledem k platnému stavebnímu povolení by mohla být realizace zahájena v příštím roce.

Text a neoznačené foto: Michal Roh

Cargo (9. část)

SOKV České Budějovice
místa oprav kolejových vozidel



V SOKV České Budějovice je ošetřováno všech 30 lokomotiv řady 363.5. Všechny tyto stroje v nedávné době prošly vyvazovací opravou. Ve správě zdejšího SOKV je ale i 44 „laminátek“ řad 230 a 240.



Celkem 25 výhybek kolejíště SOKV České Budějovice je vybaveno elektromotorickými přestavníky a ovládáno dálkově. Důvodem instalace dálkového ovládání byl značný počet jízd lokomotiv ČD Cargo i ČD a potřeba snížit počet zaměstnanců pro místní přestavování výhybek.



V jedné z hal SOKV České Budějovice jsou prováděny vyvazovací opravy nejen elektrických, ale i motorových lokomotiv.



Jako jedině u ČD Cargo disponuje budějovické SOKV dvěma pohotovostními nehodovými jeřáby. Jeřáb je do několika minut schopen opustit areál depa a vyjet k nehodové události. Nehodové prostředky jsou však využívány i ke speciálním pracím, jakými jsou například pokládky mostů nebo kolejových polí.

Archiv: SOKV České Budějovice



Zařízení na doplňování písku do lokomotiv v hale provozního ošetření lokomotiv

Obnovení přeprav leteckého paliva do Středokluk

Se stále probíhající pandemií Covid-19 zažívá civilní osobní letecká doprava velmi těžké období. Je to důsledek razantního útlumu dálkové letecké dopravy, kdy s loňským nástupem epidemie byl takřka přes noc prakticky nemožný pohyb lidí přes státní hranice, a to celosvětově, od Nového Zélandu přes Asii a Evropu až po Severní Ameriku.

Globální letecká osobní doprava se v roce 2020 kvůli pandemii propadla o 65,9 % a utrpěla tak zřejmě nejprudší pokles v historii letectví vůbec. Celosvětová poptávka po letecké nákladní dopravě se v roce 2020 naproti tomu snížila jen o 10,6 %. I to ale představuje nejprudší pokles od roku 1990, kdy začal být tento údaj sledován. Každopádně letecká nákladní doprava přežívá krizi v lepším stavu než doprava osobní a pro mnoho leteckých společností se nákladní doprava stala důležitým zdrojem příjmů. Data za rok

2021 samozřejmě ještě nejsou známa, ale zatím se nezdá, že by mělo dojít k zásadnímu obratu, a to zejména v segmentu dálkové mezikontinentální osobní dopravy. To má řadu příčin, od stále trvajících restrikcí platných pro mezistátní pohyb osob až po změnu cestovatelských návyků turistické i obchodní veřejnosti. Dnes lze jen těžko odhadovat, zda tyto změny jsou jen dočasné nebo trvalé.

Výše uvedené skutečnosti se pocho-pitelně odrazily i na výkonech pražského Letiště Václava Havla. Za celý rok 2020 bylo na tomto letišti odbaveno pouhých 3 665 871 cestujících, čímž se vrátilo na úroveň druhé poloviny devadesátých let minulého století. To je v porovnání s rokem 2019, kdy letiště odbavilo téměř 180 milionů cestujících, o celých 79 % méně. Nezanedbatelná část z tohoto počtu navíc prošla branami letišti v lednu a únoru 2020, kdy se z Prahy ještě normálně létalo přímými linkami do celkem 111 destinací. V ná-



Na snímcích dva vlaky Kostelec u Heřmanova Městce – Středokluky z letošního léta. Na prvním je zachycen vlak 52428 ráno 21. července 2021 před stanicí Noutonice. Na druhém projíždí 11. srpna 2021 vlak 54734 kolem rybníka v obci Olovnice na někdejší dráze do Vinařice.

sledujících měsících byla nabídka destinací již omezená a měnila se v závislosti na epidemiologické situaci. Cestujícím byly v tomto období k dispozici lety průběžně až do 87 destinací, přičemž nejoblíbenějšími byly již tradičně linky mezi Českou republikou a Velkou Británií, z destinací pak nejvíce cestujících směřovalo právě z a do Londýna.

Určitý zlom nastal až letos v létě, kdy začala stoupat poptávka po dovolených v zahraničí a s tím spojených charterových letech, a to navzdory neustálým změnám protiepidemických opatření v jednotlivých zemích. Na tom se shodují všechny zainteresované cestovní kanceláře, přičemž dle některých dokonce měsíc červen překonal prodeje z roku 2019. O tom svědčí i situace na Letišti Václava Havla Praha, které má během prázdnin odbavit více než milion cestujících. Každopádně ale milion cestujících za dva letní měsíce znamená maximálně zhruba šest milionů za celý rok, což je stále jen třetina proti počtu z roku 2019.

S tímto, již druhým rokem trvajícím nepříznivým trendem, pochopitelně

souvisí i objemy leteckého paliva, železnici přiváženého do letištní stáčírny. Ta je na železniční síť napojena vlečkou ve stanici Středokluky, a zatímco v roce 2019 sem ČD Cargo dovezlo téměř 400 tisíc tun paliva třídy Jet A-1, tedy nejvyšší kvality, která je celosvětově jako jediná certifikována pro civilní letectví, tak o rok později to bylo již jen necelých 100 tisíc tun a za prvních osm měsíců letošního roku zatím 60 tisíc tun. I při těchto značně nižších objemech stále zůstala zachována poměrně pestrá skladba dodavatelů tohoto paliva. Patří mezi ně rafinerie a sklady v Německu, rafinerie v polském Gdaňsku a bratislavském Slovnaftu a samozřejmě také čeští dodavatelé. Mezi těmi dominuje nedaleká rafinerie v Kralupch nad Vltavou doplňovaná rafinerií v Litvinově a také sklady Správy státních hmotných rezerv (SSHR) ve Mstěticích a Kostelci u Heřmanova Městce.

Ze Mstětic byl letos vypraven zatím jeden vlak, a to v noci z 31. července na 1. srpna. Z provozních důvodů (rozsáhlé stavební práce a výluky na trati Praha-Vysočany – Čelákovice – Lysá

nad Labem) byl veden po skutečně neobvyklé trase ze Mstětic přes Čelákovice, Neratovice, Úžice, Kralupy nad Vltavou a Podlešín do Středokluk, tedy po místní dráze Čelákovice – Brandýs nad Labem – Neratovice, kde je jinak nákladní doprava zcela minimální. Vlak o celkové hmotnosti vlaku téměř 2 100 tun vezl 26 cisternových vozů a v celé trase byl veden čtyřmi lokomotivami – dvojicí 753.7 a dvojicí 742. Z Kostelce u Heřmanova Městce došlo za prvních osm měsíců letošního roku do Středokluk sedm vlaků se zhruba měsíční frekvencí. Tyto vlaky jsou pravidelně vedeny přes Přelouč a Prahu do Kralup nad Vltavou a dále přes Podlešín do Středokluk. Poslední úsek, vedoucí nejprve v trase bývalé vedlejší dráhy Kralupy nad Vltavou – Vinařice a posléze části někdejší Pražsko-duchcovské dráhy je nejfotogeničtější, ale také trakčně nejnáročnější. Vlaky zde musí překonat několikrát převýšení a bývají proto vedeny několika lokomotivami řady 753.7.

Text a foto: Martin Boháč

Projekt MOMIS (2.)

„Okurková sezóna“, typická pro letní měsíce, se letos rozhodně netýkala odboru procesního inženýringu: práce na projektu MOMIS (o němž jsme poprvé informovali v červencovém čísle Cargováku) významně pokročily, základní infrastruktura nové domény je kompletní a po nezbytných testech začnou v průběhu podzimu pilotní migrace uživatelských účtů do nového prostředí Microsoft 365.

První uživatelé, kterých se změny dotknou, budou přímo z řad IT. Pracovní prostředí odlišné od uživatelského standardu, možnost přístupu ke všem aplikacím užívaným firmou – to vše poskytnete ideální podmínky pro odhalení a následnou eliminaci většiny problémů, které by mohly potrápiti běžné zaměstnance. Po těchto testech zahájíme nejprve ověřovací a poté rutinní migrace.

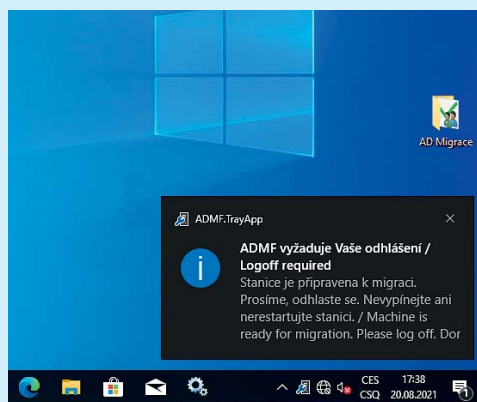
V souladu s projektovým plánem budou migrace rozčleněny do jednotlivých „vln“, o nichž samozřejmě budou dotčené lokality a organizační jednotky předem a v dostatečném rozsahu informovány. Pokud to situace jen trochu umožní, bu-

deme při migraci brát ohled i na to, aby přechod mezi prostředími představoval pro jednotlivé týmy co nejmenší omezení v jejich běžné práci.

S informováním spolupracovníků souvisí i další krok, na němž v těchto dnech spolu s certifikovaným subdodavatelem intenzivně pracujeme, a sice *adopční kampaň*. Ve stručnosti řečeno jde o soubor aktivit, jejichž společným cílem je co nejvíce usnadnit uživatelům sžívání s novými systémy a tím maximalizovat pozitivní vliv projektu na chodu firmy.

Samozřejmou součástí adopční kampaně bude školení uživatelů, poskytované jak formou prezentací, tak dálkovou. Školení bude synchronizováno s jednotlivými migračními vlnami tak, aby uživatelé byli na kontakt se softwarovými produkty nové generace připraveni nejen v dostatečné míře, ale také v přiměřeném předstihu. Obsah kurzů plánujeme přizpůsobovat, takže kromě obecné části společné všem pokryjí podle možnosti i specifické potřeby toho kterého útvaru.

Vedle tradičních školení poslouží uživatelům též informační portál, na němž budou k dispozici manuály a videonávody, a jehož prostřed-



nictvím bude možné i klást dotazy a sdílet zkušenosti.

Novinkou v rámci kampaně bude spolupráce s vybranými kolegy z jednotlivých organizačních jednotek. Tato spolupráce podle očekávání (a zkušeností) přinese zejména následující efekty:

- Projektový tým bude moci v kooperaci s těmito „ambasadory“ aktivně vyhledat v činnosti útvaru oblasti, v nichž může nasazení nových technologií výrazně zjednodušit a zpříjemnit práci.

- V každé organizační jednotce bude pracovník s o něco vyšší úrovní znalosti nového prostředí, který bude moci kolegům podle potřeby poskytnout radu či pomoc.

- Pro IT bude zkušenost těchto kolegů představovat další hodnotnou zpětnou vazbu, díky níž bude možné moderovat např. průběh školení či lépe zacílit následnou podporu.

Realizace projektu MOMIS nejen zásadním způsobem promění pracovní prostředí každého uživatele IT systémů v ČD Cargo, ale zároveň poskytne půdu aktivitám v dalších oblastech. Jednou z nich je činnost odboru bezpečnosti, jehož pracovníci se chystají v návaznosti na migrace postupně vybavovat pracovníky novými čipovými kartami. Čipové karty výrazně zvýší komfort uživatelů, protože v sobě sloučí hned několik funkcí: poslouží jako vstupní karty, s jejich pomocí se bude možné přihlásit prakticky ke všem ICT systémům společnosti a navíc je bude možné využít i jako úložiště kvalifikovaných certifikátů pro elektronický podpis. Díky tzv. dvoufaktorové autentizaci navíc zavedení karet výrazně zvýší bezpečnost v oblasti IT. Podrobněji o tomto tématu pojedná samostatný článek v příštím čísle Cargováku.

Čtenářům, kteří se chtějí dozvědět o projektu MOMIS více, případně přednést projektovému týmu své náměty, je již nyní k dispozici mailová adresa momis@cdcargo.cz.

Těšíme se na vaše příspěvky!

Projektový tým MOMIS

Nezastavitelný

Nedávno nám jedna z českých televizních stanic opět nabídla možnost shlédnout americký film *Nezastavitelný (Unstoppable)* z roku 2010, v němž hraje hlavní roli Denzel Washington. A většina železničářů si také ještě pamatuje český film *Železný dědek* z roku 1948 v hlavní roli s Jaroslavem Marvanem. Co mají tyto dva filmy při odstupu přibližně 60 let společného?

Film *Nezastavitelný* vypráví příběh o ujetém vlaku a urputné snaze jej zastavit. Film je samozřejmě poplatný hollywoodské dramaturgii, neboť kromě převyprávění základních faktů musí také pobavit. Málokdo však ví, že tento film má základ ve skutečné události. 15. května 2001 ve 12:35 ujel ze seřadovacího nádraží Stanley Yard v ohyjském Toledo (u jezera Erie) vlak CSX 8888 bez strojvedoucího. Tím začala jeho jízda na jih přes oblast Columbus a komunity Bowling Green, Findlay a Kenton. Vlak o 47 vozech (z toho 25 prázdných) dosáhl rychlosti až 80 km/h a k jeho zastavení bylo učiněno několik marných pokusů. Nakonec byl po dvou hodinách a 106 ujetých kilometrech bezpečně zastaven pomocí druhé lokomotivy. Jako zázrakem nedošlo k žádnému zranění. Vlak CSX 8888 si rychle vysloužil přezdívku „bláznivé osmy“ a bylo zahájeno vyšetřování.

K tomu, aby se vlak bez obsluhy ocitl na traťové koleji, už musí nastat „konstelace hvězd“. A k tomu tehdy zřejmě opravdu došlo. Podle vyšetřovací zprávy stahoval vlak CSX 8888 sou-

pravu v seřadovacím nádraží ze směrové koleje do odjezdové skupiny. Lokomotiva se blížila k ručně přestavované výhybce, která nebyla pro zamýšlenou jízdu postavena, a strojvedoucí se domníval, že by před ní již nedokázal bezpečně zastavit. Rozhodl se tedy vlak zpomalit, opustit lokomotivu, přestavit výměnu a vrátit se zpět na stanoviště.

Ke zpomalení použil přímočinnou brzdu lokomotivy i průběžnou tlakovou brzdu vlaku. Ta však nebyla funkční, neboť hlavní potrubí ještě nebylo připojeno k lokomotivě (to je v některých amerických seřadovacích stanicích běžná praxe). Nakonec se strojvedoucí ještě rozhodl použít dynamickou brzdu, a právě zde došlo ke kritické chybě. Místo aby uvedl do činnosti dynamické brzdění, posunul řídicí kontrolér do polohy 8. Na stanoviště soupravy, která nyní zrychlovala, se po přestavení výměny už nedokázal vrátit.

O ujetí byli okamžitě informováni dispečeri společnosti CSX a místní úřady. Lokomotiva velmi brzy spálila svou přímočinnou brzdu a vlak se stal skutečně neovladatelným. Navíc na něm nebyl nikdo, kdo by obsluhoval lokomotivní houkačku, a vlak neměl rozsvíceno ani předepsané osvětlení. Naštěstí dokázala policie včas obsadit většinu úrovnových přejezdů a zabránit střetu se silničními vozidly a osobami. Další obavou úřadů byly dva vozy soupravy, které přepravovaly tekutý fenol. Tato slabší kyselina je nebezpečná při vdechnutí nebo pokud přijde do styku s pokožkou (ačkoli není až tak nebezpečná, jak je ztvárněno ve filmu).



Pokusů o zastavení přibývalo. V oblasti Galatea byly umístěny přenosné výkolejky. Ty jsou však určeny pro pomalu se pohybující vozidla a vlak 8888 je překonal bez vykolejení. V jiném místě dále na trase se policie pokusila ustřelit uzávěr přívodu paliva (což je překvapivě přesně natočená scéna i ve filmu), ale ani to se nezdařilo a vlak pokračoval nerušeně v jízdě. Situace nabývala na vážnosti, jak se ujetý vlak blížil k městským oblastem s řadou oblouků o malém poloměru. Zde se v protisměru nacházel vlak Q636 jedoucí přímo proti rychle se přibližující soupravě. Dispečer jeho obsluhu vyzval, aby co nejrychleji uvolnil traťovou kolej a vyhnuli se do následující dopravní. Vlak Q636 vjel na předjízdovou kolej stanice Dunkirk rychlostí asi o 25 km/h vyšší, než dovolovaly předpisy, ale z trati se mu podařilo bezpečně uhnout.

Narychlo byl vytvořen další plán jak ujetý vlak zastavit. Lokomotivní četa vlaku Q636 Jess Knowlton a Terry Forsonm byli požádáni, zda by se dobrovolně pokusili zastavit vlak 8888 ze-

zadu(!). Nadšení možností zabránit nehodě odpojili svoji lokomotivu a čekali, až je vlak 8888 vykřičuje. Po jeho průjezdu rychlostí asi 72 km/h pro ně dispečer přestavil výměny a začalo „pronásledování“. Byla to velmi nebezpečná varianta, neboť vyžadovala dohnat předchozí vlak lokomotivou jedoucí stanovištěm vzadu ve směru jízdy. Vykolejení či náhlé zastavení ujetého vlaku mohlo navíc skončit velice tragicky i pro záchránce. Severně od Kentonu lokomotiva ujetý vlak úspěšně dostihla a pomocí samočinného spráhla se přivěsila na jeho konec. Okamžitě bylo použito dynamické brzdění na vysoký výkon a vlak začal před kentonskými oblouky zpomalovat. O něco dále na jih od tohoto místa měla společnost CSX v pohotovosti další lokomotivu odvěšenou z jiného vlaku, která byla připravena najet před vlak zepředu a pomoci jej dále zbrzdřit. To však nakonec nebylo potřeba. Vlak brzy zpomalil na rychlost asi 17 km/h. Na křížení se silnicí 31 naskočil na „bludnou“ vlakovou lokomotivu strojvedoucí Jon Hosfeld a vypnul ji z výkonu. Honička

skončila, ale legenda vlaku 8888 tím teprve začala.

Zde je důležité zmínit, že tento vlak by se nikdy nedostal až do města Columbus, neboť společnost CSX by jej buď poslala na kusou kolej, nebo před ním koleje doslova vytrhala. Řízené vykolejení na předem zvoleném místě je vždy lepší, než vykolejení v hustě osídlené oblasti.

Někteří odborníci zpochybnili, zda byl vlak 8888 vybaven funkčním tlačítkem bdělosti strojvedoucího, které by tomuto incidentu zabránilo. Podle oficiální zprávy tlačítko kvůli technickým problémům v nastavení brzdového systému nefungovalo správně. O tomto závěru však stále existují spory. Většina odborníků se domnívá, že aplikace přímočinné brzdy tlačítko bdělosti deaktivovala, anebo nebylo vůbec zapnuto do provozního stavu.

Příběh ujetého vlaku však kupodivu nebyl koncem potíží „bláznivých osmiček“. Lokomotiva Ex-Conrail typu SD-40-2 byla údajně spojena s několika dalšími podezřelými incidenty. Později byla modernizována a v souvislosti s tím i přečíslována.

A jaká je správná odpověď na otázku z úvodu? *Železný dědek* a *Nezastavitelný* mají společnou dramatickou zápletku. Rozdíl mezi oběma filmy je – správně, v postupu zastavení ujetých vozidel. Samočinné spráhlo používané za oceánem umožnilo připojení hnačičího vozidla ze zadu ve směru jízdy, zatímco „železný dědek“ Jaroslav Marvan chytá ujeté vozy na sebe zepředu, takzvaně „na prsa“. Na zdůvodnění nutnosti přechodu na samočinná spráhla v Evropě však tento incident sám o sobě samozřejmě nestačí. ☺

Petr Jindra

Ilustrační foto: Railpictures.net

Doprava 2050+

V pondělí 13. září 2021 se předseda představenstva ČD Cargo, pan Tomáš Tóth zúčastnil jízdy vlaku vypraveného SIRDO ve spolupráci s Dopravní sekci při Hospodářské komoře hlavního města Prahy.

Na setkání, které bylo věnováno možnostem strategického rozvoje železnice jako systémového oboru nezbytného pro další efektivní a udržitelnou budoucnost, byla představiteli Středoevropského institutu pro rozvoj dopravy (SIRDO) prezentována vize Moderní železnice 2050+. Železnici jako nástroji Green dealu se ve svém vystoupení věnoval i Tomáš Tóth.

Ambicí netradičního setkání nebylo vytvoření vize pro železniční sektor, ale spíše vyvolání diskuze o tom, jak české železnici vrátit prestiž a významné postavení, mimo jiné s ohledem na její polohu v srdci Evropy. Troufáme si říci, že tento účel setkání rozhodně splnilo také díky rozmanité účasti – vlakem cestovali jak zástupci dopravců a dopravních organizací, tak zástupci státní správy a akademické obce.

Pro úplnost dodejme, že vlak byl vypraven v trase Praha hlavní nádraží – Lovosice – Třebívlice. V cílové stanici pak probíhal další program.

Michal Roh



Odjezd mimořádného vlaku ze stanice Praha hlavní nádraží

Foto: Martin Boháč

Den železnice v České Třebové

V sobotu 4. září 2021 se v České Třebové uskutečnil Regionální Den železnice a ČD Cargo samozřejmě nesmělo chybět. Ačkoliv největším lákadlem byly asi jízdy parních vlaků do Borové u Poličky a známého „pantografu“ do Jablonného nad Orlicí, ani naše společnost se neměla za co stydět. Zaslouženou pozornost budily jak starší lokomotivy ve slušivém retro nátěru, konkrétně stroje 130.027 a 122.001, tak nejmodernější stroje ČD Cargo. Ty byly zastoupeny především lokomotivami Vectron 383.006 (Foto 1), TRAXX MS3 388.005 ve slušivém diamantovém polepu a pak také diesellovými stroji řady 744 a 742.71.

Svoji veřejnou premiéru si v České Třebové odbyl prezentační vůz ČD Cargo. Ten byl po celý den v obležení malých i velkých návštěvníků (Foto 2). A není divu. Součástí zajímavě zařízeného interiéru jsou různé hry, poznávačky, lze zde shlédnout i poutavé video o ČD Cargo.

Michal Roh
Foto: Jiří Vorel



Železniční proměny (19.)

Přehrady a železnice

dokončení z minulého čísla

Železnice ustupuje přehradám

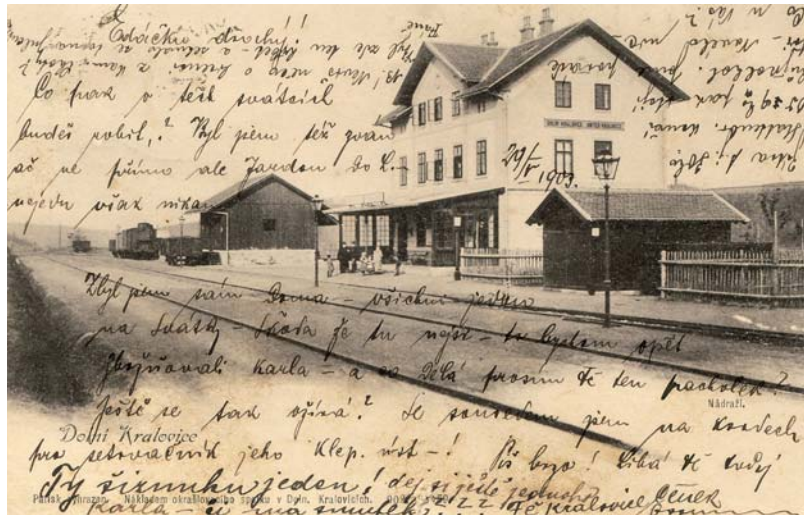
V České republice si výstavba železničních tratí nevyžádala tak rozsáhlé přeložky železničních tratí jako například na sousedním Slovensku. Asi nejznámějším případem, kdy železniční trať musela ustoupit vodám přehradní nádrže, je úsek



Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice. Po první části státem podporované místní dráhy z Benešova do Vlašimi se první vlaky rozjely 15. prosince 1895, do Dolních Kralovic vlaky dorazily až 11. října 1902. Trať postupem času získala rekreační charakter, podobně jako na Posázavském Pacifiku zde byly zaváděny nedělní výletní vlaky. Poklidný životoběh lokálky narušilo až rozhodnutí o výstavbě vodní nádrže Švihov. Ta se po dokončení v roce 1975 stala největší zadržující 309 mil. m³ vody. Jihovýchodně od původního vzniklo nové městečko Dolní Kralovice, které mělo být rovněž napojeno na železnici. Nakonec však bylo rozhodnuto čtrnáctikilometrový koncový úsek lokálky zrušit a ukončit ji ve stanici Trhový Štěpánov. V srpnu 1974 odjel z Dolních Kralovic poslední osobní vlak, o rok

později byla ukončena i doprava nákladní. Z jízdního řádu tak definitivně zmizely názvy stanic a zastávek Dubějovice, Sedmpány, Keblov, Borovsko a samozřejmě i Dolní Kralovice.

Výstavbě vodárenské nádrže Šance dokončené v roce 1969 musela ustoupit 13 km dlouhá část tratě mezi stanicemi



Stanice Dolní Kralovice na pohlednici odeslané v roce 1903. Sběrka: Jiří Maurenz

Ostravice a Bílá. Jednalo se o koncový úsek místní dráhy z Frýdlantu nad Ostravicí vybudované v letech 1905 – 1908 a sloužící především k odvozu dřeva z rozsáhlých beskydských lesů.

Proto v Bílé na trať navazovala úzkorozchodná lesní železnice. Také tato trať postupem času získala rekreační charakter, důležitá byla rovněž pro návoz pracovních sil do ostravských továren. O jejím významu, který si úsek z Frýdlantu nad Ostravicí do Ostravice zachoval dodnes, svědčí fakt, že v po-

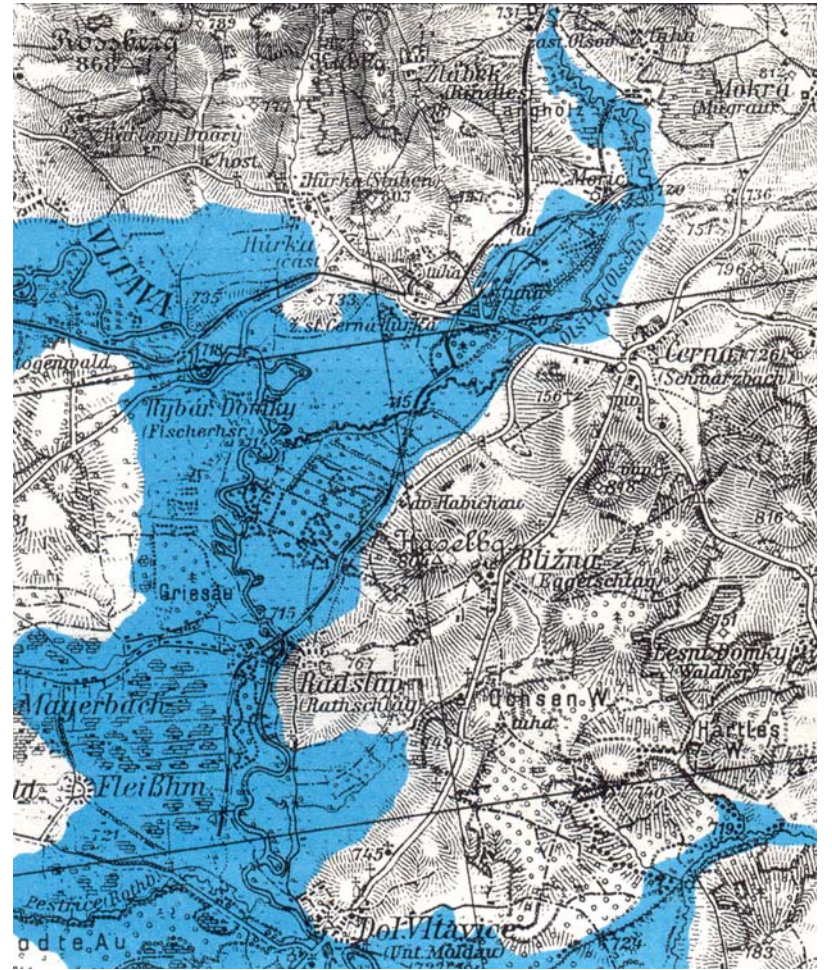
sledním jízdním řádu 1964/1965 po ní bylo vedeno až 14 párů vlaků denně. Rok 1965, konkrétně 11. leden, byl posledním dnem, kdy se cestující do Bílé mohli svést osobním vlakem. Úsek z Ostravice do zastávky s nákladním Ostravice-Mazák pak ještě krátký čas sloužil pro návoz materiálu na stavbu přehradní hráze a pro odvoz dřeva. Poté byl snesen.

Vodní nádrž Lipno I je v České republice rozlohou největší (48,7 km²) a o její výstavbě jsme se zmínili v minulém čísle Cargováku. Její vody pohltily hned několik železničních tratí. 14 km dlouhý úsek původní tratě Rakouské společnosti místních drah (ÖLEG), který od 20. dubna 1958 nahradila mezi Želnavou (dnes Nová Pec) a Černou v Pošumaví nová kratší trať vedoucí po levém vltavském břehu. Na původním úseku zanikly zastávky Pernek a Pestrice (dříve také Stögenwald) a stanice Horní Planá, jejíž základy jsou však dodnes dobře viditelné při poklesu vody v nádrži. Také koncový úsek vysebrodské místní dráhy spolu s nádražím Lipno nad Vltavou musel být v roce 1955 přeložen na opačný břeh. Do dnešní doby se ve vltavském řečišti

pod přehradou zachovaly zbytky mostních pilířů, neboť původní trať byla ukončena na pravém břehu. Rovněž koleje a mosty úzkorozchodné dráhy Schwarzenberských tuhových dolů v Černé v Pošumaví zmizely pod vodní hladinou. Dráha s parním provozem o rozchodu 600 mm spojovala od roku 1895 zpracovatelský závod na tuhu v Hůrce se stanicí státní dráhy Černá Hůrka (dnes Černá v Pošumaví), kde byla překládková rampa a s dalšími zá-

Železnice a přehrady do třetice

Na závěr několik důkazů, že kolejová doprava má své opodstatnění na přehradách i v současnosti. Na hrázi vodní nádrže Les Království ve východních Čechách používá obsluha úzkorozchodnou drážku pro odvážení shrabků z česlí. Mimořádně tato přehrada z let 1910 – 1919 se může pochlubit velice zajímavou architekturou a je registrována jako technická



Na historické mapě je zakreslena situace u Černé v Pošumaví s dnes zatopenými železničními tratěmi. Repro z časopisu Železnice 3/1994

vody v oblasti Hůrky a Mokré a také s ložisky rašeliny a složištěm dřeva u Dolní Vltavice. Celková délka sítě činila téměř 11 km. Později přibyla ještě cca 500 m dlouhá odbočka k cihelně poblíž Lužního závodu u řeky Olšiny. Ve 20. století však těžba tuhy i rašeliny postupně klesala, konec pro drážku znamenal zábor Sudet, po kterém zůstaly v provozu jen asi cca 4 km tratí mezi hlavním závodem, nádražím, pilou a cihelnou. Vody přehradní nádrže pak všechno pohltily definitivně.

památky. Kolejová (pozemní) lanová dráha slouží k dopravě pracovníků přečerpávací vodní elektrárny ve Štěchovicích k dopravě k horní nádrži. Podzemní lanovka slouží i k dopravě obsluhy vodní elektrárny Lipno I do podzemní strojovny, i když v tomto případě se jedná spíše o šikmý výtah. Podobný je v provozu i na přečerpávací elektrárně Dlouhé Stráně v Jeseníkách.

Michal Roh



Úzkorozchodná drážka sloužící k přepravě malých plavidel okolo přehradní hráze Kamýk. Na konci drážky, u zařízení sloužícího ke spuštění lodí zpět na vodu je odstaven přepravní vozík – leden 2009. Foto: Michal Roh

Foto měsíce



Jako zářijové foto měsíce jsme se rozhodli vybrat snímek Pavla Valenty ml. pořízený 5. května letošního roku. Zachycuje jednu z prvních jízd lokomotivy 388.008 na jihu Čech. Foceno bylo v prostoru výstavby dálnice D3 na okraji Českých Budějovic, cca měsíc před dokončením nové přeložky.

32e Frýdlant nad Ostravicí – Bílá a zpět														
km	SD O	Číslo vlaku Třída	4641		4601		4643		8083		4651			
			1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.	1. 2.					
0	Frýdlant nad Ostravicí	32d	0.16	6.07	7.12	8.02	9.00	10.31	12.20	14.50	16.09	18.00	20.29	22.22
1	Frýdlant n. O. místní dráha z		0.22	6.25	7.18	8.11	9.06	10.37	12.26	14.58	16.16	18.08	20.36	22.29
2	Nová Dášina zp.		0.28	6.32	7.24	8.19	9.11	10.42	12.31	15.05	16.23	18.15	20.43	22.33
3	Ostravice zastávka zp.		0.33	6.38	7.28	8.25	9.16	10.47	12.35	15.11	16.29	18.21	20.49	22.38
4	Ostravice f.		0.37	6.44	7.32	8.30	9.22	10.52	12.40	15.17	16.35	18.27	20.55	22.43
5	Mazák z		0.42	6.49	7.36	8.35	9.26	10.56	12.44	15.22	16.40	18.32	21.00	22.47
6	Rečice z		0.51	6.58	7.43	8.43	9.34	11.05	12.53	15.31	16.48	18.41	21.09	22.56
7	Hutě pod Smrkem z		0.57	7.04	7.49	8.50	9.40	11.11	12.59	15.37	16.55	18.58	21.15	23.02
8	Staré Hamry		1.05	7.15	7.59	9.00	9.50	11.19	13.07	15.48	17.15	19.08	21.26	23.10
9	Bílá													

Jízdní řád pro trať Frýdlant nad Ostravicí – Bílá ze zimního období 1956/1957 je důkazem vysoké intenzity osobní dopravy a zároveň nás informuje, které stanice a zastávky se nacházely na zrušeném úseku. Sběrka: Michal Roh